

27. Jahrgang Heft 3/2003

910017 0083 0058815

Herrn
Kirchert Gerd
Linzerstr. 65
1140 Wien

prop



**das Modellflugmagazin
des österreichischen Aero - Club**

Foto: Pilschmattungsson Wien, Verlagspostamt 1040 Wien

PURE POWER
webra
motor



160AAR

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



	Seite
der Bundesfachreferent Motorkunstflug RCIII/F3A berichtet....	3
der Bundesfachreferent für Elektroflug berichtet.	4
Fesselflug Europameisterschaft 2003	7
der Bundesfachreferent F4C berichtet....	9
der Bundesfachreferent Freiflug berichtet	12
der Bundesfachreferent RC-SL berichtet....	13
Erlebnis F3A-WM in Polen	18
Junge Piloten voller Begeisterung	25
1. Kristallfliegen, ESC und F4C in Wörgl	31
Focke Wulf Ta 183 von Simprop im Test	33
Gerd Schweighofer ein Portrait	37
1. Jugendflugtag des MBC-Köflach-Zwaring	39
Parade der Oldies in Günselsdorf	42
der Fuzzy von Hepf im Test	44
„Silence“ von robbe im Test	47

Titelbild:

Udo Dettelbacher und seine FOUGA Magister Foto: M.Dittmayer
Die ASK-18 von Gerhard Winkler im Landeanflug Foto: W.Schober

Redaktionsschluß Heft 4/2003 10.11. 2003

Impressum

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Oskar Czepa, Micael Klamecker Wolfgang Lemmerhofer, Heimo Stadelbauer, Heinz Steiner
Mario Testory, 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

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!

Die heurige Saison ist fast schon wieder vorbei. Auch dieses Jahr konnten unsere Wettkampfpiloten tolle Platzierungen bei Europa- und Weltmeisterschaften erreichen.

Diese Erfolge wären ohne die Mithilfe der OEAC-Sektion Modellflug, also uns Modellpiloten, nur sehr schwer zu erreichen, oder für so manchen Piloten sogar unmöglich. Im Namen aller Wettbewerbspiloten ein herzliches Dankeschön an alle Kollegen.

Die letzte Ausgabe unseres prop haben wir, um Versandkosten zu sparen, teilweise mit einer Zustellungsfirma versendet. Aufgrund vieler eingelangter Beschwerden werden wir ab sofort wieder per Post versenden.

Der Landessektionsleiter von Wien, Hans Eistert berichtete mir, dass sich viele seiner Kollegen darüber beschwerten, dass sie Artikel an die prop-Redaktion senden, die dann nicht erscheinen. Liebe Wiener Freunde, lasst bitte Hans in Ruhe und ruft mich zur Klärung an! (01 40400 9063 DW oder e-mail redaktion@prop.at)

Für den Rest der Saison wünsche ich Euch noch schöne Flugtage!

Euer

Manfred

Nachruf

Am 1. Mai 2003 ist Franz Trischak, langjähriger Obmann des Union - Modellflug Club Eisenstadt, verstorben.



Wir haben mit Franz Trischak einen freundlichen und zuverlässigen Kameraden verloren, der nicht nur mit Begeisterung den Modellflugsport ausübte, sondern auch stets bereit war, sein Wissen und Können sowie seine Tatkraft dem Verein zur Verfügung zu stellen.

Für neu eingetretene Mitglieder führte er über mehrere Jahre hinweg die Anfängerschulung durch und war in seiner Funktion als Obmann vor allem um ein aktives Vereinsleben, getragen von kameradschaftlichem Geist, bemüht.

Betroffen mussten wir zur Kenntnis nehmen, dass sein Leben so plötzlich geendet hat.

Für seine Verdienste um den Union - Modellflug Club Eisenstadt werden wir Franz Trischak auch in Zukunft ein ehrendes Gedenken bewahren.

Obmann-Stellv. Josef Szommer

im Namen aller Vereinsmitglieder

Liebe Motorkunstflieger! Liebe Modellsportler!

Schneller als gedacht ist die Saison durch das Land gezogen und langsam kommt wieder die Zeit des Bauens in der Werkstatt. Die Abende werden länger und dies sollten wir nutzen um unsere Modelle für das kommende Jahr zu bauen. Trotzdem ein kurzer Rückblick. Zuerst möchte ich mich der Kunstflugklasse RCIII widmen. Mit Staunen musste ich gemeinsam mit meinen Kollegen, den Landesfachreferenten, feststellen, dass es derzeit eine Stagnation oder sogar einen Rückgang der Teilnehmerzahl an Wettbewerben in dieser Klasse gibt. Wir haben uns in mehreren Sitzungen darüber den Kopf zerbrochen und versuchten die Ursachen dafür zu erkennen. Ehrlich gesagt, so richtig hundertprozentig ist es uns nicht gelungen. Eine Enttäuschung für mich war die österr. Meisterschaft. Mit nur 10 Teilnehmern kann man wirklich nicht von einem großen Interesse an der Kunstflugklasse sprechen. Möchte in diesem Zusammenhang gleich dem Veranstalter der ÖM ein Lob aussprechen und mich für die tadellose Durchführung des Bewerbes bedanken. Jeder der gehört hat wie gut der Bewerb durchgeführt wurde und wie lustig es war, wird sich sicherlich geärgert haben, nicht dabei gewesen zu sein. Für mich ist es auch nicht verständlich, warum die Teilnehmerzahl unter den einzelnen Bewerben so schwankt. Bezüglich Neuerungen oder Änderungen in der Nachwuchsarbeit und in der Klasse RCIII werde ich im nächsten PROP nach der Fachausschusssitzung und

der Bundessektionssitzung berichten.

Nun zu der int. Klasse F3A. Da haben wir ja im heurigen Jahr schon eine Änderung in der Durchführung der nat. Bewerbe durchgezogen. So wurde bei diesen Wettbewerben, die zur Qualifikation zählten, ein 4. und 5. Durchgang mit dem Finalprogramm geflogen. Rückblickend muss ich bemerken, dass es sich gut bewährt hat, und Leistungszuwachs bei den Piloten wie auch bei den Punkterichtern erzielt wurde. Ein Dankeschön an alle Veranstalter der Bewerbe in der Klasse F3A, besonders den durchführenden Vereinen, wo diese, Finalprogramme geflogen wurden. Ein Dankeschön auch an Ossi Hajek, der seinen Bewerb vom jahrzehntelangen Traditionstermin nach hinten verschoben hat, damit auch die Nationalmannschaft daran teilnehmen konnte. Als sportlicher Höhepunkt dieser Klasse war sicherlich die WM in Polen. Ich führte als Teammanager eine sehr erfolgreiche Mannschaft an den Start. Genaueres über die WM und dem was dort alles vorgefallen ist, könnt ihr dem eigenen Bericht entnehmen. Für mich als Bundesfachreferent ist als Resümee der WM herausgekommen, dass wir in Österreich wieder angehalten sind, einen einzigartigen Flugstil zu kreieren, uns auf die Suche nach neuen jungen Talenten machen, und mit dem Kopieren der verschiedenen Flugstile aufhören müssen. Ich habe mich in einer Teambesprechung bei der WM dazu bereit erklärt, persönlich für eine Präzisierung unserer Flugprogramme und ein spezielles Training für unsere Spitzenpiloten einzusetzen. Abschließend möchte ich Euch noch darauf hinweisen, dass wir in den Jahren 2004/2005 ein neues Programm fliegen.

Das Programm P05 und F05 wurde beim Punkterichterlehrgang am 20.-21.9.2003 von mir vorgestellt und gelehrt. Den frühen Termin haben wir deshalb gewählt, um den teilnehmenden Personen, Piloten und Punkterichtern, die Möglichkeit einzuräumen, schon heuer das neue Programm zu trainieren bzw. sich über den Winter damit zu beschäftigen. Für alle die diesen Lehrgang nicht besuchen konnten, sei bemerkt, dass wir im Frühjahr noch einen Lehrgang durchführen werden. Nach der Bundessektionssitzung werde ich das neue Programm im Internet veröffentlichen. Bis dahin möchte ich Euch bitten zuzuwarten, dann werde ich die letztgültige internationale Version veröffentlichen.

Besonders erfreulich ist es für mich, dass ich es durch viele persönlich Gespräche mit Bob Skinner bei der WM geschafft habe, dass im kommenden Jahr bei der EM in Portugal wieder ein österr. Punkterichter zum Einsatz kommt. Für diese EM haben wir Franz Hauer nominiert.

Als abschließende Information sei noch erwähnt, dass 2004 auch wieder eine österr. Staatsmeisterschaft in F3A durchgeführt wird. Nebenbei werden wieder 4 Qualifikationsbewerbe nat. und int. genannt. Wünsche Euch allen bis zur nächsten Ausgabe von PROP schöne Herbsttage, eine schönen fliegerischen Ausklang des Jahres und eine glückliche Auswahl der Modelle für 2004.

Glück ab – Gut Land

Euer

Ing. Manfred Dworak
BFR Motorkunstflug RCIII/F3A

Staatsmeisterschaft F5B

Österreichische Meisterschaft F5F

Da in der Steiermark seit einigen Jahren immer mehr Wettbewerbspiloten hervorgebracht werden, war es nun an der Zeit diese Meisterschaften an einen Verein dieses Bundeslandes zu vergeben. Dem Antrag des WSV Liezen Sektion Modellsport wurden seitens der Bundessektion in der Herbstsitzung auch stattgegeben und die Wettkämpfe in der Zeit von 06. – 07. September 2003 terminisiert.

Bei wunderschönem Spätsommerwetter wurden die Meisterschaften termingerecht abgehalten. Als Jury konnte schon im Vorfeld der Bundesfachreferent für Hangflug Kurt Planitzer gewonnen werden. Auf Grund der lobenswerten Vorbereitung des Vereines unter der Leitung des Sektionsleiters Franz Pollinger bzw. des Organisationsleiters Heinz Jenecek sowie der fehlerlos funktionierenden elektronischen Anlage des steirischen Landesverbandes, war die Jury arbeitslos und konnte daher die teilweise hervorragenden



Ein Teil der Teilnehmer der Klasse F5F

den fliegerischen Leistungen der Piloten auf sich einwirken lassen. Als Bundesfachreferent wurde mir die ehrenvolle Aufgabe der Wettbewerbsleitung zuteil. Mit den eingespielten jungen Helfern des WSV Liezen sowie durch die fachmännische Unterstützung von Maria Schiffer bei der Auswertung, wurde diese Aufgabe zum Vergnügen.

In der Klasse F5F nannten 18 Piloten aus 4 Bundesländern und in der Klasse F5B 10 Piloten aus 5 Bundesländern ihre Teilnahme über den Weg der Bundessektion. Zügig wurden am Samstag die Durchgänge 1 und 2 in den beiden Klassen abwechselnd geflogen. An diesem ersten Tag spielte der 4fache Weltmeister Rudi Freudenthaler (OÖ) in der Klasse F5F seine ganze Routine aus und fixierte mit 2 „Tausendern“ den Sieg schon am ersten Tag. Spannender waren jedoch die Kämpfe um die beiden restlichen Stockerlplätze. In zweiter Position beendet Gottfried Schiffer (St) mit 1972 Punkten den ersten Wettbewerbstag. Mit nur geringem Abstand folgten punktgleich Alfred Schuller (St) sowie Gerhard Steiner (St) mit je 1968 Punkten. Dicht gefolgt lauern Oswald Wachtler (W) und Manfred Oberleitner (OÖ) auf Ihre Chancen. Diese Voraussetzungen versprechen einen dramatischen Wettkampflauf für den nächsten Tag,



Senderdepot und Auswertung wurden von Maria Schiffer souverän gemanagt.

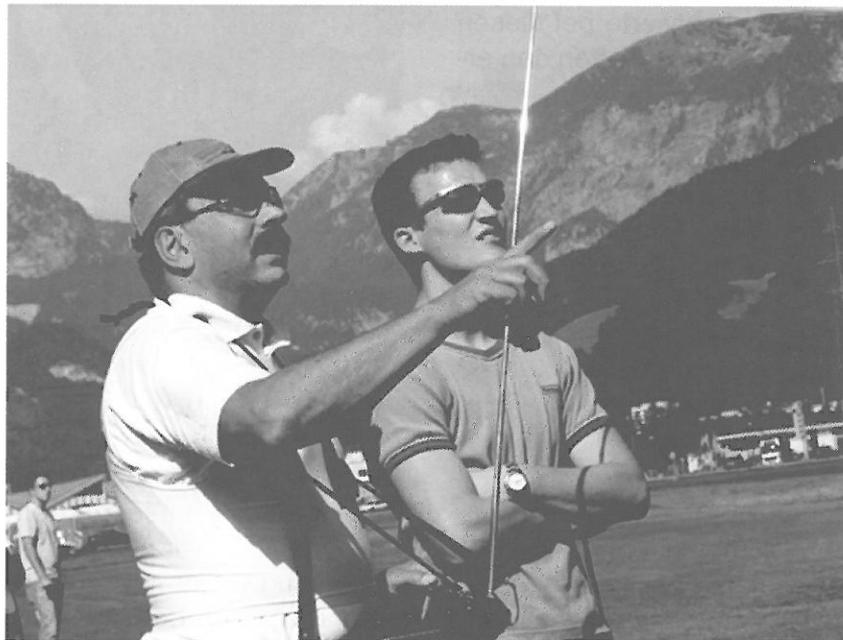
obwohl der Sieger zu diesem Zeitpunkt schon feststand. In der internationalen Klasse F5B wurde auch vom Beginn an hart und am Limit geflogen, da Freudenthaler (OÖ) unbedingt den Staatsmeistertitel von Dieter Safarik (V) zurückholen wollte und er von Dieter eine entsprechende Gegenwehr erwarten durfte. Diese bekam er auch zu spüren, da er im ersten Durchgang mit 993 Punkten nur die 4. Position belegte. Den begehrten 1000er erflieg Johannes Stazinger (St). Um 1 Pünktchen dahinter konnte Dieter Safarik (V) in Lauerstellung gehen. Alfred Salmhofer (N) konnte noch einen Punkt Vorsprung auf Rudi retten. Dieser Durchgang hat mich als Bundesfachreferent sehr gefreut, da es nun auch in dieser Klasse aufwärts geht. Wenn sich endlich mehrere, praktisch gleichwertige Piloten die drei Nationalteamplätze ausfliegen, dann wird das österreichische Nationalteam wieder zur alten Stärke finden können. Nur durch nationalen Qualifikationsdruck sind auch bei einer WM Spitzenplätze möglich!

Im 2. Durchgang konterte der „Altmeister“ mit der Durchgangsbestleistung vor Safarik. Die Zwischenwertung nach den 2 Durchgängen wird auch von den beiden Piloten angeführt. Dicht gefolgt von den punktegleichen Salmhofer und Stazinger, die sich den 3. Zwischenplatz teilen. Der 2. Wertungstag wird die Entscheidung bringen. Fliegen Freudenthaler oder Stazinger den erlösenden 1000er, so ist der Staatsmeistertitel entschieden. Fliegen die anderen Piloten das begehrte Durchgangsmaximum, so wird die Sache noch einmal sehr spannend werden.

Beim gemütlichen Lagerfeuer abends geben die Helfer so richtig „Vollgas“ und organisier-

ten eine ordentliche Fete. Nach einem langen Tag als Wende- markenrichter oder Zeitnehmer hatten sie sich diese Abwechslung wirklich verdient. Uns Offiziellen blieb weniger Zeit zum feiern, da abends die jährliche Fachausschusssitzung für Elektroflug stattfand. Bei die-

sen Sitzungen wird die Zukunft des elektrischen Flugsportes in Österreich gestaltet. Auch werden internationale Entwicklungen von den Landesfachreferenten erörtert. Pünktlich um 10:00 Uhr morgens startete der erste Teilnehmer der Klasse F5F zu seinem



Da geht's“ scheint der neue Staatsmeister seinem Helfer Karl Waser noch schnell vor dem Start zu flüstern. Fotos: P.Meisinger



Die Sieger der Klasse F5F v.l.n.re.: Elmar Zafosnik, Oswald Wachtler, Stefan Damm, Rudolf Freudenthaler, Alfred Schuller, Gottfried Schiffer, Wettbewerbsleiter BFR Peter Meisinger,

Wertungsflug. Die elektronische Anlage arbeitete wieder einwandfrei. Ein großer Dank sei hier an dieser Stelle dem ONF Delegierten Gottfried Schiffer ausgesprochen, da er diese Anlage des steirischen Landesverbandes in „Heimarbeit“ baute. Knapp vor dem Wettbewerb wurde das Teil fertig und absolvierte bei diesen Staatsmeisterschaften den ersten Einsatz.

Die Durchgangsbesterzeit erzielte Stefan Damm (N) und konnte sich daher verdient den 2. Platz der Gesamtwertung sichern. Mit einem tollen 3. Flug konnte Alfred Schuller den Platz am Podest fixieren. Die Flüge von Oswald Wachtler (W) und Gottfried Schiffer (St) waren von schlechteren Luftbedingungen geprägt. Beide gaben alles, aber bei der hohen Dichte der Piloten bedeutet dieser Umstand ein Rückfall um einige Plätze. Sie erreichten die Plätze 4 (Wachtler) und 5 (Schiffer).

Als die Klasse F5B gestartet wurde vibrierte die Luft vor Spannung, da alles noch offen war. Rudolf Freudenthaler spielte jedoch seine Klasse voll aus, legte mit einem 40 Strecken Flug den Gegnern eine unüberwindliche Leistung vor und wurde verdient Staatsmeister in der Königsdisziplin des Elektrofluges. Dieser Flug war absolute Weltklasse. Selten habe ich einen so gleichmäßigen Streckenflug gesehen. Souverän festigte auch Safarik mit der zweitbesten Durchgangsleistung den Vizestaatsmeistertitel. Im Kampf um Bronze hatte Salmhofer das glücklichere Ende. Stazinger erreichte zwar die gleiche Punkteanzahl, jedoch reichte der schlechtere Streicher nur für den undankbaren 4. Platz.

Zum Abschluss darf ich als Bundesfachreferent dem aus-



Die Sieger der Klasse F5B:
v.li.n.re: Sektionsleiter Franz Pollinger, Organisationsleiter Heinz Jenecek, Dieter Safarik, Rudolf Freudenthaler, Sportreferentin Renate Kapferer, Alfred Salmhofer, LSL Helmut Krasser, Wettbewerbsleiter BFR Peter Meisinger

führenden Verein meine Anerkennung für die gelungene Veranstaltung aussprechen. Ich hoffe, dass wir noch einige Elektroflugwettkämpfe auf diesem Platz erleben werden. Auch den Piloten danke ich für die Disziplin, obwohl dies bei der Dichte des Feldes nicht immer leicht ist und oft schon ein Prozent mehr oder weniger zwischen Sieg oder Niederlage entscheiden kann. Mit der Siegerehrung durch die Sportreferentin der Stadt Liezen Frau Renate Kapferer und dem eigens angereisten Landessektionsleiter der Steiermark Vice President Hofrat Mag. Helmut KRASSER, wurden die Wettkampftage beendet. Neben den offiziellen Urkunden und Medaillen bekam jeder Teilnehmer noch einen handgemachten Erinnerungsteller mit auf den Nachhauseweg.

**Peter Meisinger,
Bundesfachreferent**

Direktversand nach Österreich per

Nachnahme SONDERPREISE
gültig bis 20 Tage nach
Erscheinen.

QUALITÄT AUS DEUTSCHER FERTIGUNG
besuchen Sie uns im Internet unter:
www.beneke-modellbau.de
oder fordern Sie unseren
kostenlosen Prospekt an unter:
Telefon: 06654/7547

PILATUS B4 169,-
2 Größen:
Spw. 3000 mm
Profil EP 205
Spw. 3750 mm
RITZ mod.
Dieser semi scale Nachbau des bekannten Schweizer Originals überzeugt in beiden Größen beim Atroumdeinsatz und beim Kunstflug gleichermaßen. Rohbaufertigmodell mit Störklappen
€ 189,- bzw. € 255,- (Spw. 3750 mm)

ASW 24 215,-
Spw.: 3120 mm
Profil Sellig 4061
E-Antrieb ab 10 Zellen ein Highlight der Kompaktklasse! Rohbaufertigmodell mit eing. Störklappen
179,-

DAS 4 METER SPITZENMODELL WASH 26 NUR € 285,-
Spw.: 4000 mm
Länge: 1580 mm
Profil: HQ 3.0/15
E-Flug ab 14 Zellen
DAS Hochleistungsmodell für den anspruchsvollen Segelflieger: ROHBAUFERTIGMODELL mit Störklappen.
269,-

ROHBAUFERTIGMODELL mit GfK-Rumpf
Spw. 2200 mm bis 2700 mm
Ab € 169,-

VOTAN: für Glühzänder bis ca. 25 ccm Spw. 2200 mm € 169,-
SOLIATH: für Glühzänder über 25 ccm, bzw. Benziner bis ca. 50 ccm, Spw. 2200 mm € 199,-
HEKTOR: für Benziner von 30 bis ca. 70 ccm, Spw. 2700 mm € 239,-
- ab zum Schleppen, Fallschirmspringen oder einfach um Spaßfliegen. Sie haben immer das richtige Modell - und das zu einem enorm günstigen Preis

Fesselflugeuropameisterschaft 2003 in Rouille, Frankreich vom 12. - 19. Juli *Ein Bericht von Rudolf Königshofer*

Ich möchte mich an dieser Stelle nochmals recht herzlich bei allen Personen bedanken, die es ermöglicht haben, dass ein so kleines Team an einer EM teilnehmen konnte. Es ist mir auch ein Anliegen, mich auf diesem Weg bei meinen Mechanikern Franz Marksteiner und Andreas Hoffmann (BRD) zu bedanken.

Nach einer, auf zwei Tage aufgeteilten Fahrt mit dem PKW + Campinganhänger nach Rouille, das ungefähr 1500 Kilometer von Stadt Haag (Mostviertel) entfernt liegt, erreichten ein Modellflugfreund und ich das Ziel ohne erwähnenswerte Zwischenfälle. Das EM Gelände lag in einem flachen weitläufigen Gebiet inmitten von Feldern, welche von Hecken eingegrenzt waren. Neben 3 neu angelegten Asphaltpisten für Speed, Kunstflug und Team Race befand sich im Abseits ein großes Wiesenstück, das für Combat genutzt wurde. Im Großen und Ganzen optimale Voraussetzungen für eine Großveranstaltung wie diese. Wie in ganz Europa war auch Frankreich von einem extremen Sommer geplagt, der uns Temperaturen bis zu 36 Grad bescherte. Das jedoch eindrucksvollste Wettererlebnis hatten wir von Mittwoch auf Donnerstag, wo wir von einem Orkan überrascht wurden und der einen Totalschaden am gesamten Campingplatz hinterließ. Zusätzlich begann es noch zu hageln und wir hatten alle zu tun, einen sicheren Unterschlupf zu finden. In dieser Nacht wechselte ein Teil



von links nach rechts: Marksteiner Franz, Rudi Königshofer, Andreas Hoffmann nach einem Kampf in der Klasse F2D



von links nach rechts: Marksteiner Maximilian mit Speed Modell, Marksteiner Franz, Tochter Martina

der Camper in andere Unterkünfte.

Kurzbericht von Franz Marksteiner, Teilnehmer der Klasse F2A

Für Laien sei erklärt, dass Fesselflugmodelle an Leinen hängen und von der Kreismitte aus gesteuert werden.

Montag, 14. Juli 1. Durchgang Pünktlich um 9 Uhr begann die EM mit der Klasse F2A Speed. Enorme Hitze bis zu 36 ° Cel-

sius wurden gemessen. Peter Halman (GBR) der Konstrukteur der Irvine Motoren erreichte mit 294.2 km/h die schnellste Zeit. Auch der 2. platzierte Jean Magne (FRA) schaffte mit seinem Irvine Motor 292.5 km/h. Der Top Favorit Louis Parramon (ESP) flog zur Überraschung aller Anwesenden nur 265.4 km/h und beendete den 1. Durchgang auf dem 13. Rang. 11 Teilnehmer blieben am ersten Tag ohne Wertung.

Dienstag, 15. Juli 2. Durchgang Wieder sehr hohe Temperaturen um 36° C . Louis Parramon (ESP)flog 298.0 km/h und war somit erster Anwärter auf den EM Titel. Wieder sehr schnell Jean Magne (FRA) sowie Serge Kostin (RUS) der einen Zaib Motor einsetzte.

Donnerstag, 17. Juli 3. Durchgang Ein totaler Wetterumschwung, 25° C, 52 % Luftfeuchtigkeit sorgte für ideale Voraussetzungen. Zehn Teilnehmer schafften einen Flug über 280 km/h zu denen auch ich gehörte. Mit 285.7 km/h konnte ich den 11. Rang sowie einen neuen österreichischen Rekord erreichen. Glücklicherweise wurde an dieser EM nur ein F2A Modell gerettet und zwar das A Modell von Rob Metkemeijer (NED).

Bericht über die Klasse F2D:

In der Klasse F2D Fuchsjagd ging ich als einziger Österreicher von 58 Teilnehmern an den Start. Von meinen starken und sehr starken Gegnern konnte ich zwei Belgier, einen Holländer und einen ehemaligen Weltmeister (Mervyn Jones, GBR) besiegen. Mit Sicherheit hätte ich noch einen weiteren Sieg verbuchen können, wenn mir meine gewohnten Mechaniker zur Verfügung gestanden wären, da ich eine Jagd nur durch Bodenzeit knapp verloren habe. Mein zweites Loose musste ich gegen den russischen Junior Alexandre Shalaev hinnehmen. Ich bin sehr froh, dass sich die gute Vorbereitung gelohnt hat

und ich im Endresultat den 8. Rang belegen konnte.

Leider blieben unsere guten Teams in F2C und F2B aus privaten bzw. beruflichen Gründen von der EM zu Hause.

Im Großen und Ganzen möchte ich das französische Organisationsteam lobend erwähnen, insbesondere meisterten sie den reibungslosen Fortlauf der EM auch nach dem Orkan mit Bravour.

Falls mein Bericht bei jemand das Interesse an Fesselflug geweckt haben sollte gibt's mehr Infos unter.

www.lassogeier.de, oder ich würde mich freuen, diese interessante Modellflugsparte persönlich jemanden vorstellen zu dürfen.

e-Mail : petra.rudi@utanet.at

Besuchen sie uns auf der wiener Modellbaumesse vom 23.-26. Oktober 2003



Highlight SAL
Best-Nr.: 199 90770

€189,-

Technische Daten:

Spannweite:	1495 mm
Rumpflänge:	1155 mm
Tragflächeninhalt:	21dm ²
Fluggewicht:	310 g
Tragflächenbelastung:	14,7 g/dm ²

RC: Höhe, Seite, Quer, Wölbklappen



ElektroKiebitz
Best-Nr.: 199 90740

Speed 400 Park-Flyer mit Querruder

Technische Daten:

Spannweite:	1100 mm
Rumpflänge:	500 mm
Tragflächenbelastung:	18,4 g/dm ²
Tragflächeninhalt:	11,7 dm ²
Leergewicht:	215 g

RC: Höhe, Seite, Quer, Motor

€ 99,-

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

Franken Modellbau

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

EUROPAMEISTERSCHAFT 2003 für vorbildgetreue Flugzeugmodelle F4B/F4C in Gnas – Österreich

Der kleine südoststeirische Ort Gnas war heuer Treffpunkt der Scale Modellflieger Europas, als hier von 10.-17. August, die Europameisterschaft der vorbildgetreuen Flugzeugmodelle ausgetragen wurde. In der Fesselflugklasse F4B waren 11 Teilnehmer und in der RC Klasse F4C 27 Teilnehmer am Start. Zugleich wurde auch ein europäischer Wettbewerb für Modelle bis 20 kg Fluggewicht mit 22 Teilnehmern durchgeführt.

Das eigens für diese EM angelegte Fluggelände präsentierte sich in einem ausgezeichneten Zustand. Eine Graspiste von 350x30 m stand zur Verfügung und die große Tennishalle des Sportzentrums Gnas war als Modellhangar umfunktioniert worden. Für den Transport der Modelle, von der Halle zur Startstelle, war ein Pendelverkehr eingerichtet. An der F4C Flight Line wurde der Flugbetrieb von den beiden Startstellenleitern Gert König und Roland Dutzler sehr professionell abgewickelt. Senderdepot und Frequenzüberwachung befanden sich ebenfalls direkt vor Ort und wurden von freiwilligen Helfern mustergültig betreut.

Gottfried Schiffer sorgte als Wettbewerbsleiter in F4C sowie beim Large Scale Bewerb für einen reibungslosen Ablauf der Europameisterschaft. Unser Dank gilt allen Genannten, aber auch den vielen hier nicht angeführten Funktionären und Helfern, ohne die eine so große Modellflugveranstaltung nicht durchführbar wäre.

Leider war, aus unbekanntem Gründen auf dem EM Gelände keine Lautsprecheranlage installiert worden. Dadurch gab es nahezu keine Informationsmöglichkeiten für das Publikum. Die Gelegenheit, die vorbildgetreuen Flugzeugmodelle und deren Piloten dem Publikum bzw. der Öffentlichkeit näherzubringen, konnte deshalb nicht genutzt werden – Schade.

Der Fesselflugbewerb fand auf dem Tennisplatz des Sportzentrums statt. Der Platz war mit einem Kunstrasenbelag ausgestattet, der sich trotz anfänglich gehogter Zweifel, sehr gut für die Scale Fesselflugmodelle eignete.

Unter der Leitung von Walter Weinseisen und Franz Wencel, konnten die drei Durchgänge in F4B problemlos und, wie ich meine, auch zur Zufriedenheit der teilnehmenden Teams aus Russland, Polen, der Tschechischen Republik und Deutschland abgewickelt werden.

Scale Fesselflugmodelle sind handwerkliche und technische Wunderwerke. Die Leistungen der Wettbewerber verdienen großen Respekt und man kann von ihnen auch als RC Scale Modellbauer sicher noch einiges lernen.

Die Baubewertungen wurden von drei getrennten Punkterichterteams durchgeführt, die in einem offenen Zwischenbau der Sporthalle sehr gute Arbeitsbedingungen bei Tageslicht vorfanden. Das Ergebnis der Baubewertung brachte keine Überraschungen. Vergleicht

man die Wertungen mit denen der WM 2002, so ergeben sich nur unwesentliche Punkteunterschiede und die Reihungen sind nahezu identisch.

Neue Modelle waren, mit Ausnahme der hervorragend gebauten Sopwith Snipe des Engländers Pete Mc Dermott, mit der er allerdings nur in Large Scale starten konnte, nicht zu sehen. Pete hatte das neue Flugzeug vor der EM stark beschädigt und war mit der Reparatur gerade noch rechtzeitig fertig geworden. Dadurch, und durch zahlreiche zusätzlich eingebaute Details, ist die Maschine jetzt schwerer als 12 kg und damit momentan für F4C nicht einsetzbar.

Ab 2005 wird das Gewichtslimit durch die CIAM allerdings auf 15 kg erhöht und es ist dann damit zu rechnen, daß viele neue, größere Modelle dann die Szene beleben werden.

Ganz vorne in der Baubewertung fanden sich die „Bücker 133-Antares“ von Andreas Lüthi, die „Gruman F7F Tigercat“ des deutschen Doppelweltmeisters Max Merckenschlager, sowie Pavel Fencs „Knoller“, „Sopwith Triplane“ von Pete Mc Dermott und die „Halberstadt“ von Hansjörg Hofbauer.

Mit der Antares-Bücker, dominierte ein im Vergleich mit den Konkurrenzmodellen eher einfaches Flugzeug die Baubewertung, worüber es danach unter den Piloten zu regen Diskussionen kam.

Das Fliegen wurde ebenfalls von dem Schweizer Weltmeister Andreas Lüthi dominiert,

der mit einem spektakulären Flugprogramm die Punkterichter beindruckte. Die Flüge von Max Merckenschlager (GER), Petr Tax (CZE) oder Wolfgang Niederstrasser (AUT) waren durchaus vergleichbar, konnten aber nicht so hohe Wertungen erzielen. Fliegerisch haben heute viele Piloten das Können, um einen Spitzenplatz zu erreichen. Die Wahl des Flugzeugtyps und äußere Einflüsse setzen den Möglichkeiten aber Grenzen. Im Unterschied zu den Hochleistungs- und Kunstflugklassen, sind die Scale Modelle keine auf einen bestimmten Einsatzzweck optimierten „Sportgeräte“. Sie sind ihren großen Vorbildern, was Flugleistungen und Eigenheiten betrifft, meist erstaunlich ähnlich. Die meisten Wettbewerber

bauen ihre Modelle nicht nur nach taktischen Gesichtspunkten, sondern ganz einfach weil ihnen dieses oder jenes Flugzeug besonders gut gefällt. Man ist sich der zu erwartenden Nachteile beim Fliegen durchaus bewußt. Scale Wettbewerbe bestehen aus Bau – und Flugbewertung, wobei das Verhältnis der zu erreichenden Punkte 50:50 beträgt. Die Hälfte seiner Leistung für den Wettkampf, erbringt ein Wettbewerber also bereits zu Hause in der Werkstatt, wobei die Bauzeiten oft mehrere Jahre betragen. In F4C waren die Flugdurchgänge bereits am Mittwoch abends abgeschlossen wobei nur nachmittags geflogen wurde. An den Vormittagen flog die Large-Scale Kategorie, die am Donnerstag mittag ebenfalls fertig war. Üblicherweise wer-

den Europa und Weltmeisterschaften für eine volle Woche angesetzt, wodurch den Wettbewerbern viel Hektik aber auch unnötiger Leerlauf erspart bleibt. Hier hätte man sich vielleicht die Erfahrungen aus vergangenen, derartigen Großveranstaltungen zunutze machen und den zeitlichen Rahmen etwas großzügiger gestalten können.

Zusammenfassend war die Scale – Europameisterschaft 2003, in Österreich eine hervorragend organisierte und gelungene Modellflugveranstaltung.

Hansjörg Hofbauer

In der Klasse **F4B - SCALE FESSELFLUG**, wurde Sergej Polotnikov aus Russland Europameister. Platz 2 belegte Viatcheslav Tschubatov ebenfalls aus Russland. 3. wurde Marian Kazirod aus Polen.

Klasse **F4C – VORBILDGETREUE FLUGZEUGMODELLE**, ferngesteuert:

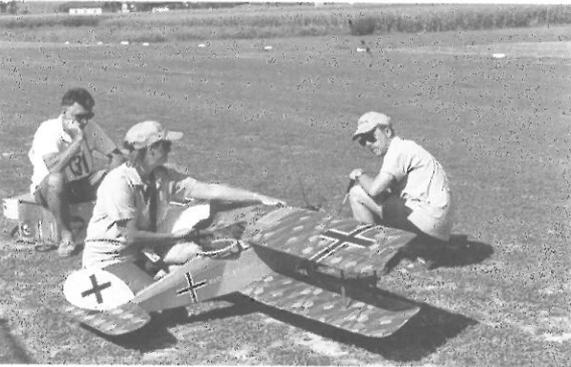
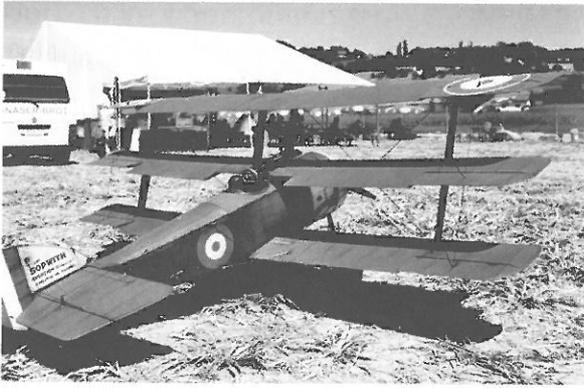
1.	Andreas Lüthi –	(SUI)	Modell: Bucker 133-Antares
2.	Max Merckenschlager –	(GER)	Modell: Gruman F7F-Tigercat
3.	Pavel Fencel –	(CZE)	Modell: Knoller C.II
7.	Hansjörg Hofbauer –	(AUT)	Modell: Halberstadt C.I.IV
10.	Wolfgang Niederstrasser –	(AUT)	Modell: Bucker 133
12.	Adam Jaskiel –	(AUT)	Modell: Zlin 526 AFS

TEAMWERTUNG F4C:

1. Niederlande
2. Tschechische Republik
3. **Österreich**

Internationaler Large Scale Bewerb-Vorbildähnliche Modelle bis 20 kg:

1.	Wolfgang Niederstrasser-	Österreich
2.	Peter Mc.Dermott-	Großbritannien
3.	Mick Reeves-	Großbritannien



der Bundesfachreferent Freiflug berichtet

Freiflug-Telegramm

- Gerhard Aringer ist wieder Vizeweltmeister in F1C
Bericht im nächsten Heft

Liebe Freunde in allen Klassen!

Für die Gold-C kann Freiflug als dritte Klasse sehr hilfreich sein. Außerdem ist es sowieso ein schöner Sport und einer der österreichischen Freiflieger gehört zur Weltspitze. Jetzt im Herbst ist eine gute Gelegenheit, sich das einmal anzuschauen, weil an fast jedem Wochenende in Österreich ein Freiflug-Wettbewerb ist:

18., 19. Oktober	Judenburg F1A, F1B, F1K	Obergrafendorf F1E
25., 26. Oktober	Finkenstein F1A, F1B	Obergrafendorf F1E
8., 9. November	Fürstenfeld F1A, F1B	
15. November	Altheim F1A, Fürstenfeld F1A, Nussdorf Salzburg F1A	

Kontakttelefon:

1) 0676-30 64 175 (Heibl), 2) 0676-30 18 300 (Wolf), 3) 04257-2880 (Dolezal)
4) 03382-540 95 (Herbsthofer), 5) 07228-7356 (Höpfler), 6) 0662-82 04 57 (Reitterer)

Kommt doch einfach einmal hin und schaut euch das an. Es ist gar nicht schwer (manchmal schon) und wir freuen uns über jeden interessierten Besucher.

Wolfgang Baier, BFR F1E

Wilhelm Kamp, BFR FF

„Supermax“ in F1ABC

zur Klarstellung mit eigenen Worten vom BFR-Freiflug

Jeder Flug mit einem Max über 180 Sekunden ist ein Supermax, jeder Flug mit einem Max von 180 Sekunden oder darunter ist ein normaler Flug. Für die Einzel- und Mannschaftswertung zählen bei jedem Flug maximal 180 Sekunden. Die Zeiten über 180 werden nur zur Ermittlung der Reihung bei Zeit-Gleichstand herangezogen. Solange man in jedem Flug 180 Sekunden erreicht oder überschritten hat, ist man noch ein Kandidat für das – fiktive – erste Stechen. Alle Überzeiten aus jedem Supermax-Flug zählen dann für die Reihung. Nur wer alle Supermax-Flüge auch voll geflogen hat, kommt in das – reale – zweite Stechen. Wer einmal die 180 nicht erreicht hat, kann nicht mehr ins Stechen kommen und braucht die Zeiten über 180 eigentlich nicht mehr zu fliegen. Außer es kommt zu einer Zeitgleichheit mit einem anderen Konkurrenten, der auch mindestens einmal die 180 nicht geschafft hat. Dann werden die geflogenen Überzeiten für die Reihung benützt. Das ist ziemlich egal, wenn es z.B. um den 32. und 33. Platz geht. Wenn es aber z.B. bei schlechten Bedingungen um einen der vorderen Plätze geht, wird es doch wieder interessant.

Ob man trotz Absaufer doch weiterhin die Supermäxe fliegt, ist also eine taktische Entscheidung, die vom Stand des Wettbewerbes abhängig ist. Nur weils lustig ist und man zum Abschluß noch einen schönen Flug machen will, kann natürlich auch ein Grund sein.

(Im Free Flight News hat dazu Ian Kaynes etwas geschrieben, den Artikel kann man bei Wilhelm Kamp oder Verena Greimel anfordern)

Wilhelm Kamp, BFR Freiflug

von Dr. Wolfgang Schober

Österreich Pokal 2003 der Klasse RC-SL

RC-SL = Seglerschlepp

In der Saison 2003 wurde der Österreich Pokal in der Klasse Seglerschlepp zum 16. Mal in ununterbrochener Reihenfolge ausgetragen, und auch heuer hat sich der Tross der Seglerschlepper wieder durch ganz Österreich bewegt. 4 Teilwettbewerbe wurden in verschiedenen Bundesländern geflogen und die dort erreichten Platzierungen mit Punkten bedacht (für den 1. Rang gibt es 10 Punkte bis fallend für den 10. Rang 1 Punkt). 1 Streichergebnis ist möglich, d.h., man kann mit maximal 3 Teilergebnissen in die Gesamtwertung eingehen. Dieses Reglement gilt nun schon viele Jahre und hat sich bei den Anhängern dieser Sparte des Modellfluges sehr bewährt, weshalb sich die Spitzenteams immer wieder um gute Ergebnisse bei den diversen Teilwettbewerben bemühen. Als Neuerung durften heuer erstmals auch schwerere Gespanne an den Bewerben teilnehmen; d.h., das zulässige Gesamtgewicht wurde im Österreich Pokal auf maximal 2 mal 20 kg geöffnet.

(die MSO-Klasse blieb davon aber unberührt !)

Ich werde in meiner Berichterstattung immer wieder auf die Witterungsverhältnisse eingehen, da diese die gezeigten Leistungen bei den Wertungsflügen stark beeinflussen. Die Demonstration eines den großen Vorbildern nachempfundenen Flugstils wird eben von äußeren Einflüssen wie Wind, Thermik oder Turbulenzen stark beeinflusst.

1. Teilwettbewerb

3. Mai 2003, Kraiwiesen/Salzburg

Gleich zu Saisonbeginn pilgerten 12 Teams ins Monte Carlo der Seglerschlepper - nach Kraiwiesen (5 x K, 4 x S, 2 x OÖ, 1 x St). Man war wie immer gespannt, was an Neuigkeiten wohl wieder zu sehen sein würde, und man wurde nicht enttäuscht. Einerseits hatten die alten Hasen ihre Modelle auf Hochglanz gebracht bzw. in Details verbessert und andererseits gab es auch viel Neues zu bestaunen. Vater und Sohn Kreuzberger kamen mit einer wunderschönen Wilga mit einer Ka-6 im Schlepptau nach Kraiwiesen, während Schwab Gerhard mit seiner Piper den Oldtimer Cumulus nach oben zog. Das Kärntner Team Zarfl/Pietschnig hatte auf eine Morane als Schleppmaschine umgestellt und auch Goldberger/Pernath hatten sich ganz neu ausgerüstet. Josef Goldberger pilotiert nun einen EURO 1 aus der Flugzeugschmiede von Willi Stultschnig, während Willi Pernath auf eine neue ASW 15 umgestellt hat. Doch dem nicht

genug, gab es auch neue Gesichter mit neuen Modellen zu sehen. Aus Oberösterreich kam das Vater/Sohn- Team Schützenberger, das einen kleinen Schleppzug einsetzte. Eine Cessna Cardinal (Aviomodelli, 2 m Spannweite, 20ccm Saito 4T) zog eine 3,5 m große DG-300. Und gleich das andere Extrem war das Vater/Sohn-Team Kalaschek aus der Steiermark. Sie nutzten das neue Gewichtslimit aus und flogen einen großen Swiss-Trainer (3,5 m Spannweite, 19,3 kg, 120 ccm 2T) und einen Reiher mit über 16 Kilogramm Gewicht. 2 weitere Gespanne kamen über die 20 Kilogramm Gesamtgewicht der MSO-Klasse hinaus, doch war der Gewichtsüberhang nur in der Größenordnung von 2 bis 3 Kilogramm, sodass man das wohl auch als „zu schwer gebaut“ bezeichnen kann. Durch die Öffnung des Österreich Pokal auf 2 mal 20 kg Gesamtgewicht war aber das „Übergewicht“ kein Problem, sodass man die Citabria von Philip Veit im Flug bewundern konnte, die die Pilatus B 4 von Werner Maresch auf Höhe brachte.

In Kraiwiesen herrschte am Morgen des 3. Mai Regenwetter, sodass nicht geflogen werden konnte. Da die Wettervorhersage Besserung versprach, wurde erst einmal zugewartet, was nach der langen Winterpause durch Tratschereien verkürzt wurde. Um 11 Uhr konnte dann endlich begonnen werden. Der Regen hatte aufgehört, der Himmel war wolkenverhangen und es blies - für Kraiwiesen untypisch - ein Südwind. Dieser Wind in Pistenrichtung war wesentlich angenehmer als der sonst übliche Querwind aus Westen. Doch der Wettbewerb begann gleich mit einem Paukenschlag. Das Team Zarfl/Pietschnig hatte im Schleppflug einen Durchsacker der Motormaschine zu verzeichnen, der dann beim Segler zu einem Flächenbruch führte - Totalschaden. Und so ähnlich ging es weiter. Schober/Tengg hatten unmittelbar nach dem Start durch Fehlbetätigung der Klinkfunktion eine Außenlandung des Seglers und damit auch eine Nullwertung hinzunehmen. Als Draufgabe verlor das Team

Veit/Maresch seine Pilatus B4 durch technischen Defekt. Lediglich die Hausherren Winkler/Stöllinger kamen mit den Bedingungen ausgezeichnet zu recht und flogen die Durchgangshöchstwertung. Allmählich wurde der Wind immer stärker, sodass es immer schwieriger wurde, einen präzisen Flug zu demonstrieren. Im Gegensatz zu früheren Jahren gab es diesmal jedoch wenig Turbulenzen, weshalb die Flüge gut berechenbar waren. An die Leistungen des 1.Durchganges konnte jedoch nicht mehr angeknüpft werden. Winkler Martin/Stöllinger Karl konnten ihren Heimat-Grand-Prix recht sicher mit über 300 Punkten Vorsprung nach Hause fliegen, wozu ihnen nur zu gratulieren ist. Die Siegerehrung fand dann um etwa 18 Uhr bei herrlichem Sonnenschein statt und brachte folgendes Ergebnis:

1. Winkler M./Stöllinger	S	2915 Punkte
2. Schober/Tengg	K	2591 Punkte
3. Baumgartner/Winkler	K	2327 Punkte
4. Kreuzberger/Kreuzberger	S	2323 Punkte
5. Mayer/Pirker	K	2236 Punkte
6. Schwab/Pongruber	S	2140 Punkte
7. Hofmann/Vagt	OÖ	1975 Punkte
8. Veit/Maresch	S	1826 Punkte
9. Schützenberger/Schützenberger	OÖ	1785 Punkte
10. Goldberger/Pernath	K	1482 Punkte
11. Kalaschek/Kalaschek	ST	1645 Punkte
12. Zarfl/Pietschnig	K	0 Punkte

fettmehr als 20 kg Gesamtgewicht

2. Teilwettbewerb

31. Mai 2003, Mistelbach/ Niederösterreich

Mistelbach ist für die Kärntner Modellflieger nur nach einer etwa 5-stündigen Fahrt erreichbar, weshalb diese Piloten schon am Freitag anreisen um am Wettbewerbstag schon vor Ort zu sein. 6 Teams hatten sich auf die Reise gemacht und es wurde am Nachmittag des 30. Mai schon fleißig trainiert. Und hier passierte Josef Goldberger ein Missgeschick mit schweren Folgen. Er verlor im Flug seine große Kabinenhaube und machte sich sofort zur Landung auf. Dabei hatte sich aber der Gleitwinkel dramatisch verschlechtert, weshalb der Landeanflug zu kurz geriet und er einen eisernen Flugplatzbegrenzungspfahl streifte, der ihm einen Tragflügel abriß - aus der Traum von der erfolgreichen Teilnahme und außer Spesen nichts gewesen. Am Abend luden dann die Mistelbacher zu einem Heurigen ein, der von den Kärntnern sehr genossen wurde. Vielen Dank nochmals für diese freundliche Geste.

Am Samstag Morgen standen dann insgesamt 9 Teams am Start (5 x K, 3 x NÖ, 1 x St). Alle warteten schon auf den ortsüblichen stürmischen Querwind, doch der blieb den ganzen Tag über aus - ein Wunder ! So konnte nun unter traumhaften Bedingungen um den Sieg gerungen werden. Das niederösterreichische Team Peter Aigner/Georg Hönig erlog in den beiden ersten Durchgängen jeweils die Höchstwertung und es sah ganz nach einem Sieg der beiden aus. Im 3. Durchgang gelang es jedoch dem Team Schober/Tengg mit einem „Jahrhundertflug“ das Ruder doch noch herumzureißen und den Sieg mit nach Hause zu

nehmen. Bei der Siegerehrung kam es dann zu einer tollen Begegnung. Helmut Balga baute seine ursprünglich in Kärnten beheimatete manntragende Mucha am Modellflugplatz zusammen und konnte so Herbert Lenzhofer eine große Freude bereiten. Er konnte seinen originalgetreuen Nachbau mit dem Vorbild gemeinsam endlich auf ein Foto bannen bzw. konnte er sich im Cockpit seines Vorbildes fotografieren lassen - eine tolle Geste.

1. Schober/Tengg	K	3110 Punkte
2. Aigner/Hönig	NÖ	3092 Punkte
3. Salloker/Lenzhofer	K	2963 Punkte
4. Baumgartner/Winkler	K	2858 Punkte
5. Mayer/Pirker	K	2841 Punkte
6. Zarfl/Pietschnig	K	2639 Punkte
7. Kalaschek/Kalaschek	ST	2520 Punkte
8. Pavlecka/Harter	NÖ	2458 Punkte
9. Prajka/Bauer	NÖ	2343 Punkte

fettmehr als 20 kg Gesamtgewicht

3. Teilwettbewerb

5. Juli 2003, Enns in Oberösterreich

Dass die Seglerschlepper immer wieder gerne nach Enns kommen, beweist die Teilnehmerzahl. Immerhin 12 Teams haben den Weg dorthin gefunden um den schön gelegenen Flugplatz und die Gastfreundschaft der Oberösterreicher zu genießen (5 x K, 4 x OÖ, 1 x NÖ, 1 x S, 1 x St). Leider hat der Wettergott nicht ganz mitgespielt, denn es war den ganzen Tag über regnerisch und windig. Der Wettbewerb musste deshalb 7 oder 8 Mal unterbrochen werden, um die

kurzen Regenschauer abzuwarten. Ein besonderes Lob gebührt hier den Punkterichtern (Stingelmeier, Pichler, Rauter, Lesjak, Enser) die nicht nur gute Arbeit geleistet, sondern auch der Witterung getrotzt haben.

Josef Goldberger hatte seit Mistelbach seine Schleppmaschine wieder repariert und auch schon einige Trainingsflüge hinter sich. Beim Wertungsflug in Enns jedoch verursachte die elektronische Zündung des Motors Funkstörungen, die sein Modell unsicherbar machten. Mit Müh und Not konnte er sein Modell dann doch noch am Flugplatz bruchfrei landen, wofür er mit einem Applaus der Wettbewerbspiloten belohnt wurde. Aus Sicherheitsgründen verzichtete er auf weitere Wertungsflüge, womit er aber wieder eine Nullwertung für den Ö-Pokal erreichte. Hut ab vor dieser Einstellung! Das Team Schober/Tengg kam von Anfang an mit den windigen Bedingungen gut zurecht und konnte einen sicheren Sieg verbuchen. Erfreulich auch das Kärntner Team Josef Mayer/Werner Pirker das mit seinem Swiss Trainer und einer Ka-6 bei diesen Verhältnissen souveräne Flüge demonstrierte und mit einem 2.Platz belohnt wurde.

1. Schober/Tengg	K	3095 Punkte
2. Mayer/Pirker	K	3009 Punkte
3. Winkler M./Stöllinger	S	2880 Punkte
4. Aigner/Hönig	NÖ	2649 Punkte
5. Zarfl/Pietschnig	K	2621 Punkte
6. Baumgartner/Winkler G.	K	2569 Punkte
7. Kalaschek/Kalaschek	St	2243 Punkte
8. Freynhofer/Freynhofer	OÖ	2131 Punkte
9. Schützenberger/		

Schützenberger	OÖ	1985 Punkte
10. Dietinger/Ladner	OÖ	1903 Punkte
11. Hofmann/Vagt	OÖ	1764 Punkte
12. Goldberger/Pernath	K	788 Punkte

fett..... mehr als 20 kg Gesamtgewicht

**4. Teilwettbewerb
26. Juli 2003, St. Johann im Rosental/Kärnten**

Der Gesamtsieg im Österreich Pokal war eigentlich schon entschieden, doch auf den weiteren Plätzen war noch alles offen. 9 Teams traten deshalb in St. Johann in Kärnten an, um noch einmal die frisch gemischten Karten auszuspielen (6 x K, 1 x OÖ, 1x S, 1 x St). Ein extrem heißer Sommertag kündigte sich schon am Morgen an, weshalb Wettbewerbsleiter Gerald Rausch darauf drängte, 2 Durchgänge möglichst rasch durchzuziehen. Die einzelnen Flüge wurden bei diesen ruhigen Bedingungen mit großer Präzision absolviert, sodass die Punkterichter keine einfache Aufgabe zu bewältigen hatten. Das Team Salloker/Lenzhofer setzte sich von Anfang an an die Spitze und gab diese bis zum Schluss nicht mehr ab. Die Wertungen fielen extrem hoch aus. Ich kann mich nicht erinnern, schon jemals einen Sieg mit über 3500 Punkten in den Ergebnislisten gesehen zu haben. Besonders der 3. Durchgang am Nachmittag bei brütender Hitze verlangte den Punkterichtern, Piloten und Motoren der Schleppmaschinen alles ab. Unter dem Motto „Ende gut - alles gut“ klang der letzte Teilwettbewerb aus und gespannt wartete man auf die Siegerehrung.

1. Salloker/Lenzhofer	K	3514 Punkte
2. Schober/Tengg	K	3493 Punkte
3. Mayer/Pirker	K	

3208 Punkte		
4. Winkler M./Stöllinger	S	3145 Punkte
5. Baumgartner/Winkler G.	K	3046 Punkte
6. Zarfl/Pietschnig	K	3028 Punkte
7. Kalaschek/Kalaschek	St	2946 Punkte
8. Schützenberger/ Schützenberger	OÖ	2452 Punkte
9. Goldberger/Pernath	K	2411 Punkte

Schlussbemerkung:

Die Gesamtbilanz schaut ähnlich wie im Vorjahr aus: immerhin 8 Teams bestritten wenigstens 3 oder sogar alle 4 Teilwettbewerbe, aber nur 18 Teams haben am Österreich Pokal 2003 teilgenommen. Von den 8 Teams, die in Österreich herumfahren, kommen 5 aus Kärnten, 1 aus Oberösterreich, 1 aus Salzburg und 1 aus der Steiermark. Es ist schade, dass offensichtlich nur im Süden die Seglerschleppklasse ordentlich greift, aber es wird wohl nichts anderes übrig bleiben, als dass die Kärntner in den anderen Bundesländern als „Schlepp-Missionare“ weiterhin tätig sein werden. Ein bisschen hat es ja im Vorjahr schon gefruchtet, denn die beiden Vater/Sohn-Teams Kalaschek und Schützenberger haben ja den Weg zur Seglerschlepperei gefunden. Auch „zu schwer gebaute“ Modelle können im nächsten Jahr den Ö-Pokal wieder bestreiten, denn die Gewichtsanhebung auf 2 mal 20 kg wurde um ein Jahr weiter verlängert. Beim Material gab es doch Neues zu sehen. Vor allem der Swiss-Trainer von Vater Kalaschek mit nahezu 20 kg Gewicht und einem 120 ccm 2-Takt-Motor hat eine neue Dimension gezeigt. Ob das der richtige Weg ist, wird aber erst die Zukunft zeigen. Zur Zeit ist

er eine echte Bereicherung und ein willkommener Gast bei den Teilwettbewerben. Aber auch die Cessna Cardinal (2m Spannweite, 6 kg Gewicht, Saito 20 ccm 4 T) von Fritz Schützenberger, die das Spektrum der Schleppmaschinen nach unten hin erweiterte, war eine Attraktion, die als Vorbild für Schleppsteiger dienen kann. Hier konnte man sehen, dass man auch mit kleinen Geräten durchaus mitmischen kann. (siehe Endergebnis: 8. bzw. 9. Platz)

Die Sieger und ihr Gespann:
Die Kärntner Wolfgang Schober und Karl Tengg haben nach dem Jahre 2001 nun zum zweiten Mal den Österreich Pokal

gewonnen. An ihrem Material hat sich in den letzten 2 Jahren eigentlich nichts Wesentliches verändert. Wolfgang Schober fliegt immer noch die Cessna 150 in der weißen Grundfarbe mit blau/rotem Karo mit einer Spannweite von 3 Metern. Der 50 ccm KAVAN 4-Takt-Boxermotor liegt an der Leistungsgrenze um die 12,65 kg schwere Motormaschine samt dem Segelflugzeug in die Höhe zu befördern. Karl Tengg setzt auch heuer wieder seinen Reiher ein, der mit 5,3 Metern Spannweite auf ein Gewicht von 6,5 kg kommt. Außer großen Störklappen sind im Flügel auch Wölbklappen und natürlich Querruder eingebaut. Bestechend ruhig ist das Flugbild

und Karl versteht es auch, seinen Flugfiguren die nötige Präzision zu verleihen. Mit Ehrgeiz und Einsatz war es heuer eben möglich, die Gesamtwertung mit 2 Siegen und 2 zweiten Plätzen zu gewinnen. Und die goldene Regel des Österreich Pokal hat sich wieder einmal bewährt: Man muss alle 4 Teilwettbewerbe bestreiten, um ein Streichergebnis in Anspruch nehmen zu können bzw. der Konkurrenz wichtige Punkte wegzunehmen. Erst dann hat man die Chance, die Gesamtwertung gewinnen zu können !

Gesamtwertung Österreich Pokal 2003 der Klasse Seglerschlepp

Klasse Seglerschlepp = RC-SL

Rang/Team/Bundesland		3. Mai 2003 Krauwiesen SALZBURG	31. Mai 2003 Mistelbach NIEDERÖSTERREICH	5. Juli 2003 Enns OBERÖSTERREICH	26. Juli 2003 St. Johann/Rosental KÄRNTEN	Summe
1	Wolfgang Schober/Karl Tengg	K 9	10	10	(9)	29
2	Martin Winkler/Karl Stöllinger	S 10	-	8	7	25
3	Josef Mayer/Werner Pirker	K (6)	6	9	8	23
4	Johann Baumgartner/Gerhard Winkler	K 8	7	(5)	6	21
5	Willi Salloker/Herbert Lenzhofer	K -	8	-	10	18
6	Peter Aigner/Georg Hönig	NÖ -	9	7	-	16
6	Peter Zarfl/Lambert Pietschnig	K (0)	5	6	5	16
8	Johann Kalaschek/Klaus Kalaschek	ST (0)	4	4	4	12
9	F. Schützenberger/A. Schützenberger	OÖ 2	-	2	3	7
9	J. Kreuzberger/T. Kreuzberger	S 7	-	-	-	7
11	Gerhard Schwab/Franz Pongruber	S 5	-	-	-	5
12	Wolfgang Hofmann/Uwe Vagt	OÖ 4	-	0	-	4
13	Josef Goldberger/Willi Pernath	K 1	-	0	2	3
13	Philip Veit/Werner Maresch	S 3	-	-	-	3
13	Klaus Pavlecka/Herbert Harter	NÖ -	3	-	-	3
13	M. Freynhofer/R. Freynhofer	OÖ -	-	3	-	3
17	Johann Prajka/Helmut Bauer	NÖ -	2	-	-	2
18	W. Dietinger/Leopold Ladner	OÖ -	-	1	-	1

- am Wettbewerb nicht teilgenommen
- 0 am Wettbewerb teilgenommen, aber nicht in den Punkterängen
- () Streichergebnis
- fett** mehr als 20kg Gesamtgewicht



Die Sieger des Österreich Pokal 2003
Winkler/stöllinger(Platz2),
Schober/Tengg (Platz1)
und Pirker/Mayer (Platz 3)



Das Gespann der Sieger: Die Cessna150 zieht den Reiher
Fotos: W.Schober



Neu in der Szene: Vater und Sohn Schützenberger
(Platz 9 in der Gesamtwertung)



Die ASK-18 von Gerhard Winkler im Landeanflug



Die Neueinsteiger: Vater und Sohn Kalaschek (Platz 8 in der Gesamtwertung)



Erlebnis F3A-WM in Polen

Was soll man über eine Veranstaltung berichten, die nahezu perfekt organisiert, für den Teilnehmer keine Wünsche offen ließ und den Piloten in den Mittelpunkt stellte?

Wenn ich alle Highlights schriftlich rüberbringen würde, könnte ich mit dem Umfang eine ganze Zeitung füllen. Ich will also versuchen, mit einigen Punkten dieses „Erlebnis“ zu schildern.

Die WM wurde auf dem Gelände der Fliegerakademie in Deblin ausgetragen. Bei der Anmeldung zu dieser Veranstaltung, wurde im Team schon über die hohen Einzellkosten, von 70,- pro Person, für Quartier und Verpflegung, in der „Kaserne“, diskutiert. Jeder der einmal beim Bundesheer war würde sagen: Die sind verrückt!!

Andere Quartiere die außerhalb (bis zu 30km) des Geländes lagen, waren nur geringfügig günstiger. Wir entschieden

uns für die „Kaserne“. Und dies war ein Haupttreffer.

Die Quartiere waren komplett neu adaptiert, und ich behaupte, dass in diesen Zimmern noch nie jemand genächtigt hat. Weiters hatten wir noch den großen Vorteil, dass wir uns jeden Tag die Pendlerei (20-30km) zwischen Unterkunft und Fluggelände, auf den sehr desolaten Straßen, ersparten.

Nach unserer 12 stündigen Anreise wurden wir sehr herzlich von einem Organisationsmitglied empfangen, und wir konnten gar nicht so schnell schauen, hatten wir alle Unterlagen, Quartiere und alle Informationen rund um die WM.

Unser Team, Danksagmüller Helmut, Filgas Erich, Zeiner Markus (Piloten), Dworak Manfred (Teammanager) Zeiner Franz und meine Wenigkeit (Teamassistent) reisten schon am Dienstag an. Da die WM erst am Samstag begann, konnten wir uns in Ruhe akkli-

matisieren und uns noch mit einigen Trainingsflügen fit machen. In diesen Tagen sind natürlich auch schon viele Piloten anderer Nationen ange-reist und beim gemeinsamen Training wurden wieder einige Stories untereinander ausgetauscht. Und was ja noch interessanter war, wir konnten die neuen „Geheimwaffen“ (Modelle) der Profis, genau unter die Lupe nehmen. Bei dieser Gelegenheit, wurden schon die ersten Meinungen über die Doppeldecker und dem einen Elektroflieger, gebildet.

Nun ein großer gedanklicher Sprung zum Samstag zur Eröffnungsfeier. Die fand im Stadion der Akademie statt. Ein toller Einmarsch mit Fahnen, dazu Unter-malung mit Musik der Militärkapelle, ein wenig lange Ansprachen der Funktionäre (muss sein), jedoch wurde dies wieder aufgewogen, mit einem fast an den Bäumen streifenden,

60 Jahre alten Doppeldecker, der das Herz jedes Piloten schneller schlagen ließ, eine Fliegerstaffel mit Rauch und und und.....fantastisch! An Sonntag gings dann los mit den ersten Wertungsflügen. Hier wurde das Vorrundenprogramm P03 geflogen. Jeder Pilot musste dieses Programm, vier Mal vor verschiedenen Punkterichtergruppen und an vier verschiedenen Tagen, fliegen. Die Leistungen unserer drei Piloten würde ich als sehr guten Durchschnitt bezeichnen. Lediglich ein paar Wertustropfen, 0-Wertungen, mussten wir schlucken. Was ich mit 0-Wertung meine? Ca. gegen Mitte der Vorrundendurchgänge, vergab ein nicht näher genannter Punkterichter, plötzlich bei dem einen oder anderen Snap, eine 0 in die Wertung. Diese Vorgangsweise versuchte er unter den anderen Wertungsrichtern zu verbreiten, was ihm auch teilweise gelang. Die 0er wurden bei immer mehr Piloten immer häufiger. Auch der eine oder



lich beeinflusst hat. Wir belegten dadurch den „nur“ 8. Platz. Aber bei 32 Nationen und nahezu 100 Piloten, sollte man auch dieses Ergebnis als Gut bezeichnen.

Da unser Bundesfachreferent und Mannschaftsführer, Manfred Dworak, dem ich an dieser Stelle ein großes Lob für seine hervorragende Teamführung, Teamarbeit und Österreichvertretung, aussprechen möchte, mit unserer Leistung nicht ganz zufrieden war,

wurde am selben Abend noch, eine Krisensitzung einberufen. Bei dieser Besprechung wurde versucht, einige Weichen für die Zukunft zu stellen. Mit dem Nationalgetränk (Wodka) wurde dann die Sitzung „abgerundet“.

In den nachfolgenden Semifinalflügen konnten wir uns dann nicht mehr steigern und belegten schlussendlich die Plätze 21 (Markus) 23 (Helmut) und 25 (Erich) Diese Plätze reichten natürlich auch fürs Finale, die Besten 10, nicht. Zur Erklärung für nicht Insider: In dieser Region, Top 10, ist die Luft schon

verdammt dünn. Man muss wissen, dass sich hier hauptsächlich Profis (Piloten die fliegen zum Beruf haben) platzieren. Es haben auch ganz große Namen wie Marco Benicasa oder Sebastiano Silvestri, es nicht geschafft, diese magische Grenze zu überschreiten. Aber eines muss ich hier noch als erfahrener Pilot und Punkterichter sagen, unsere Mannen brauchen sich in keinsten Weise vor den internationalen Spitzenpiloten verstecken!

Doch nun zu einem, nicht minder interessanten Thema, die Technik. Aufgefallen und mit Spannung erwartet, sind die drei Doppeldecker von Chip Hyde, Sebastiano Silvestri und den erst 16 Jährigen Japaner Tetsuo Onda, gewesen. Bei Windstille, konnten wir ein sehr gutes Flugverhalten von Hyde's und Seba's Maschine beobachten. Wobei ich bemerken muss, dass der Flieger von Hyde (5kg) mit einem 160er Yamada Prototyp Motor, merklich im oberen Fensterbereich, an Geschwindigkeit verliert und „weich“ wird. Hyde musste mit sehr viel Können die Maschine durchs Programm führen. Seba's Maschine wirkte in der Luft nicht sehr attraktiv, er erzählte mir aber, dass er die Aerodynamik und das Design



andere Spitzenpilot, durfte sich über 0er „freuen“. Man kann sich den Unmut unter den Piloten vorstellen. Dies hatte auch die Auswirkung, dass anscheinend die Anzahl der 0er in den Snaps, unser Mannschaftsergebnis, die nach den vier Vorrundendurchgängen gewertet wurde, deut-

noch überarbeiten wird. Diese beiden Modelle disqualifizierten sich mit zunehmender Windstärke selber. Sie wirkten dann nur mehr sehr ruppig und unruhig. Ganz anders das Modell vom japanischen Junior. Nicht nur, dass dieser Flieger optisch wunderschön ist, er dürfte aerodynamisch perfekt ausgewogen sein, ging er auch bei stürmischem Wetter super. Onda überließ aber auch im Finale (Windgeschwindigkeit 7m/s) nichts dem Zufall. Er wechselte auf einen sehr zierlich wirkenden Eindecker, den er ebenso perfekt flog wie den Doppeldecker. Dieses profihaftes Verhalten, ist sicher auch auf den Einfluss seines Helfers zurückzuführen, der kein geringerer war, als der frühere Weltmeister Giichi Naruke. Elektrisch zeigte uns Jason Shulman was heute schön, wenn auch mit extremen technischem und finanziellen Aufwand, machbar ist. Er präsentierte uns einen Raspotin mit einem Hacker C50-Motor mit Getriebe und Lithumpolymerakkus (37V Spannung). Dieser Motor trieb eine 20' Luftschraube (nicht klappbar) an. Der Motor wurde in keiner Passage des Programms abgestellt. Jason musste sogar beim abwärts fliegen, Gas geben um nicht zu langsam zu werden. Nach Aussage von Jason, konnte er mit diesem Modell,



mit einer Akkuladung, mehrere F3A Programme (23min !!) fliegen. Der Motor hatte so viel Kraft, dass er in keinem Wertungsflug Vollgas geben musste. Ich konnte ihn im Training beobachten, wie er einige Zeit Vollgas flog und die Sau raus ließ. Und ich muss leider gestehen, jeder Verbrennungsmotor sieht da sehr alt aus.

Da das Ende meiner Seite naht und ich leider zu einem Abschluss kommen muss, möchte ich noch eines überbringen. Unsere österreichische Mannschaft ist über die ganze Zeitdauer der WM, bei allen Funktionären, Punkterichtern, Betreuern und Piloten so positiv in Erinnerung geblieben, dass wir einerseits Österreich gut präsentiert haben und

andererseits für die Zukunft die Weichen in die richtige Position gebracht haben.

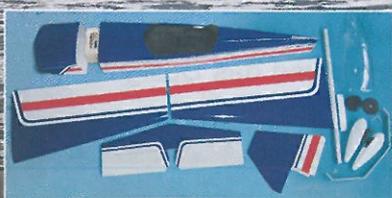
Für meine Person war diese WM ein großes Erlebnis, das wahrscheinlich in dieser Form nicht zu überbieten ist. Es war für mich eine große Aufgabe ein solches Team zu unterstützen.

Mike

(Klamecker Michael)

PS: Die komplette Ergebnisliste findet ihr auf der Prop Homepage und wer noch mehr über die WM wissen will, kann mich gerne kontaktieren.

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



GILES G202

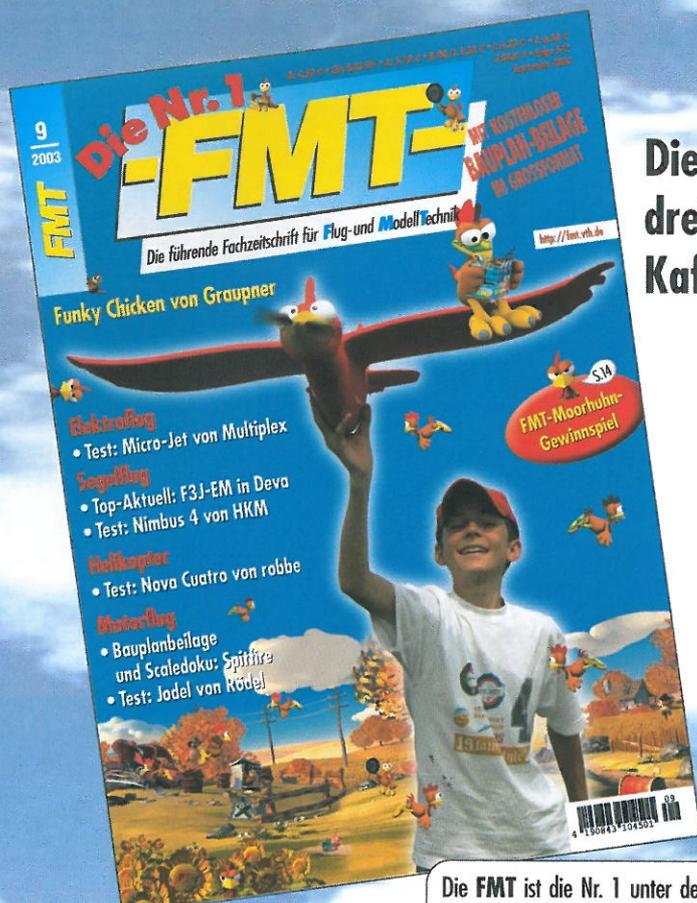
Best.Nr. 006060



Technische Daten

Spannweite: 1820 mm
Länge: 1610
Fläche: 55 qdm
Gewicht: ca. 4,2-4,5 kg
RC: 4-Kanal Fernsteuerung
Servos: 5 Stück
Motor: 2-T-108er, 4-T-120er

• 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

Rotorblattauflage
No. S5152



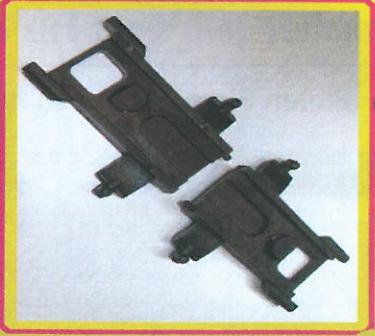
Hauptrotorblätter 385 mm lang
No. S5080



Mischhebel 8/13 No. S5168



Akkuauflage No. S5153



Kugelgelenkeindrehbar
No. S5151



Trainerlandegestell No. S5164



Kabine + Leitwerk
SpiritTM No. S3913



Alles lässt sich toppen.

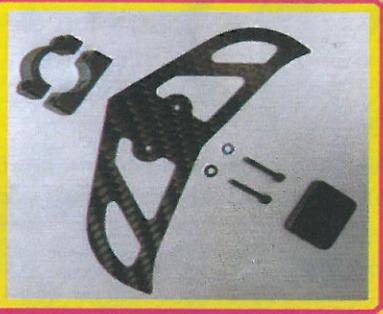


Ritzelsatz Z19/20/21/22
No. S5154

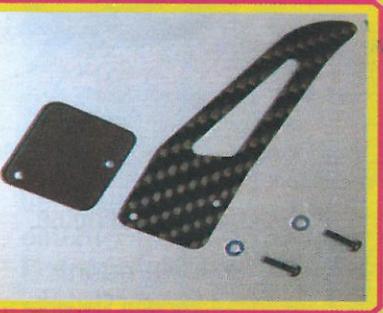
Ritzelsatz Z14/15/16/17
No. S5150



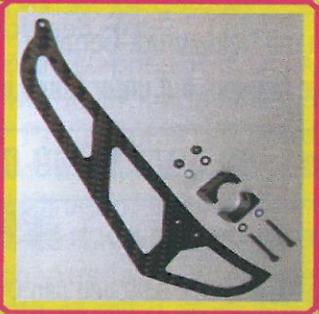
CFK-Heckrohr No. S5159



CFK-Höhenleitwerk Spirit
No. S5156



CFK-Höhenleitwerk No. S5157



CFK-Seitenleitwerk No. S5155

Auszug aus dem robbe/MS Composit Tuningteile-Sortiment:



Zentralstück



Tariergewicht



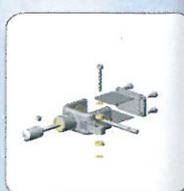
Akkualter Alu



3D Paddel



CFK-Höhenleitwerk



robbe **Eolo**

Elektroheli für 8 Zellen
Hauptrotordurchm. 810mm
Gewicht ab 1280g



€ 289,-
Baukasten

Eolo Set sport

Eolo Set plus

Baukasten



1x Baukasten EOLO



1x Baukasten EOLO

Servo



4x GWS 13mm Super Servo



4x robbe FS 500

Regler



1x robbe HeliControl 825



1x robbe HeliControl 825

Kreisel



1x robbe G-200



1x Futaba GY - 401

Empfänger



1x robbe RX 600



1x robbe RX 600

Akku



1x Panasonic 9.6V 2100mAh



1x Sanyo 9.6V HV 3300mAh

statt
~~€ 533,40~~

€ 499,-
Setpreis

statt
~~€ 748,40~~

€ 699,-
Setpreis

**Auf der Wiener Modellbauernesse und in unserem Geschäft vom 23.-31. Oktober 03
-10% auf Baukasten und Zubehörteile, -5% auf Setangebote!**



Kabinenhaube

Heckgetriebe
Alu /CFK Abdeckung



Taumelscheibe

MODELLSPORT
BOHM

Schloßhoferstraße 25 - 1210 Wien
Tel: (01) 278 16 86 - FAX: 271 55 60

Jetpower.at News

Die Firmenübersiedlung von Jetpower.at in nach Tattendorf ist nun endgültig abgeschlossen.

Zur Firmeneröffnung am 25.7.03 kamen bis zu 200 Personen und fanden nebst Buffet eine Ausstellung imposanter Modelle wie A-10, F-14, Tucano Turboprop mit PJW Turbine und vieles mehr.

Erst in den späten Abendstunden verließen die letzten Gäste die Veranstaltung.

Jetpower.at präsentiert nun auf über 200m² Jetmodelle und Zubehör auch für andere Sparten des Modellfluges.

Die neuen Räumlichkeiten bieten uns nun viel bessere Möglichkeiten. 95% des Zubehörprogramms sind laufend prompt lieferbar. Viele der angebotenen Jets wie Harpoon, Super Reaper, Fouga Magister, Hunter, Lightning, Airmacchi, MB 339 Tucano usw. sind prompt lieferbar.

Unsere neue Adresse:

Jetpower.at
Michael Binder
Pottendorferstrasse 71
A-2523 Tattendorf
Tel.: +43 676 4071603
Fax: +43 2253 80397
E-Mail: office@jetshop.biz
www.jetpower.at

**In der nächsten Ausgabe erfolgt ein ausführlicher Bericht über TOP GUN 2003 in Wiener Neustadt.
Anm.d. Redaktion**





Junge Piloten voller Begeisterung

Der Traum vom Modellfliegen wurde kürzlich für vierzehn junge Burschen wahr.

Aufgrund des großen Erfolges im vorigen Jahr gab der Modellflugclub Salzburg auch dieses Jahr jungen Interessenten die Möglichkeit, ohne Stress, jedoch mit viel Spaß, in die Kunst des Modellfliegens hineinzuschnuppern.

Von 10. bis 13. Juli fand der Modellflug-Einsteigerlehrgang am Modellflugzentrum in Kraiwiesen bei Eugendorf statt. Mit viel Interesse lauschten die angehenden Piloten am ersten Tag dem Theorie-Unterricht, in welchem neben den Grundlagen des Modellbauens und Fliegens auch die Fernsteuer-technik sowie die Aerodynamik und Mechanik näher gebracht wurde. Mit dem Aufbau von Motorflugzeugen, welche von der Firma Kyosho dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt wurden, ging der erste Schulungstag zu Ende. Kaum einer der Neulinge konnte es er-

warten, die selbst gebauten Flugzeuge fachgerecht einzustellen und in die Luft zu bringen. Voller Begeisterung steuerten die jungen Piloten am Morgen des zweiten Tages zum ersten Mal die Flugmodelle. Für jeden Flug gab es Noten, sodass sich jeder Schüler bemühte, auch wirklich von Flug zu Flug Fortschritte zu erreichen.

Sechs bis zehn Clubmitglieder stellten sich von morgens bis spät abends über die vier Tage als Piloten zur Verfügung und setzten dabei ihre eigenen Lehrer-Schüler-Fernsteueranlagen ein. Durch den regen Flugbetrieb wurde es am Himmel oftmals wirklich eng.

Die Firma Modellbau Gollnow, Salzburg zeichnete sich auch

Ausstellung für Modellbahnen und Modellsport
in Friedrichshafen am Bodensee

Modellbau Bodensee

Besuchen Sie unsere Homepage:
www.modellbau-bodensee.de

**Kommen, Staunen und Kaufen auf der
Modellbau Bodensee in Friedrichshafen.**
Über 200 Aussteller und einzigartige Sonderschauen
auf 30.000 m² Ausstellungsfläche.

31. Okt. - 2. Nov. 2003

Neue Messe Friedrichshafen

Öffnungszeiten: Fr. 9 - 18 Uhr · Sa. 9 - 18 Uhr · So. 9 - 17 Uhr

Veranstalter
Messe Sinsheim GmbH
Messe- und Kongresszentrum
Neulandstraße 30 · D-74889 Sinsheim
Tel. 07261/689-0 · Fax 07261/689-220

E-Mail: modellbau-bodensee@messe-sinsheim.de
www.messe-sinsheim.de

Mitglied in den
Fachverbänden
FMA MIBA

Ein Unternehmen der Schall-Firmengruppe

Mit freundlicher Unterstützung der Fachzeitschriften:

Modellbau **TRUCK** **amc** **JET-FLUG** **amz** **MIBA** **ModellWörter**

dieses Jahr als kompetenter Partner aus. Ob mit der zur Verfügungstellung von Ersatzteilen oder der Beantwortung der vielen Fragen nahm sich Herr Gollnow gerne Zeit für die angehenden Piloten. Am dritten und vierten Tag wurden die Kenntnisse im Modellfliegen vertieft. So mancher junger Pilot zeigte sich als Naturtalent und steuerte in sehr kurzer Zeit sein Modell samt Start und Landung nahezu fehlerfrei.

Zwischendurch konnten die interessierten Jungs auch die Modelle der Clubkollegen bewundern oder sich auch am Flugsimulator des Modellflugclubs versuchen. Gerne wurden die vielen Fragen beantwortet, mit denen uns die Kids löchernten.

Dem Thema Sicherheit im Umgang mit Modellflugzeugen wurde bereits bei der theoretischen Ausbildung als auch beim Bau und Flug der Modelle großer Stellenwert eingeräumt. Den Modellflug-Neulingen wurde rasch klar, dass beim Bau und Flug von Modellflugzeugen große Sorgfalt und sicherheitsbewusstes Handeln unbedingt notwendig sind. Ebenso lernten die jungen Piloten das Vereinsleben kennen und werden wohl auch zukünftig großen Wert auf die Hilfe der erfahrenen Vereinskollegen legen. Gerade bei den ersten Flügen mit einem neuen Flugzeug ist die Unterstützung durch erfahrene Piloten sehr hilfreich.

Natürlich wurden die jungen Piloten auch kulinarisch bestens versorgt. Mit riesigem Appetit kamen die Jünglinge zum Mittag- und Abendtisch. Die heimische Gastronomie verwöhnte mit Schnitzel, Braten und Grillhähnchen. Abends wurde selbst gegrilltes vom Holzkohलगrill begeistert angenommen. Auf vielfachen Wunsch der Kids durfte natürlich auch

eine Mahlzeit von McDonalds nicht fehlen.

Übernachtet wurde im großen Gemeinschaftszelt, welches dankenswerter Weise vom Luftsportverband zur Verfügung gestellt wurde. Das Freizeit-Programm reichte abends vom Lagerfeuer mit Papierflieger-Schießen über Nachtfliiegen mit Elektrofliegern bis zur Vorführung von interessanten Filmen auf der Großleinwand. Erst spät am Abend ließen sich die Sprösslinge in die Schlafsäcke schieben und endlich Ruhe nach den erlebnisreichen Tagen einkehrte.

Am Sonntag Nachmittag endete der Einsteiger-Lehrgang mit großem Lob für die jungen Piloten. Mit Urkunden wurde den jungen Teilnehmern der erfolgreiche Abschluss des Lehrgangs bestätigt. Die Schützlinge wurden dann mit viel neuem Wissen, praktischer Flugerfahrung und dem Grundstein für eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung wieder an die Eltern übergeben.

Ein riesiges Dankeschön darf allen ausgesprochen werden, die zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen haben. Ob die vielen Piloten, die Unterstützung aus der Vereinskantine, oder die vielen Helfer und Helferinnen rund um die kulinarische Verwöhnung der Jungs. Ohne die tatkräftige Mithilfe der vielen Club-Mitglieder und deren Frauen wäre eine solche Veranstaltung nicht durchführbar.

Ein herzlicher Dank sei auch den Firmen Modellbau Gollnow, Salzburg und Kyosho ausgesprochen, ohne deren finanzieller und materieller Unterstüt-



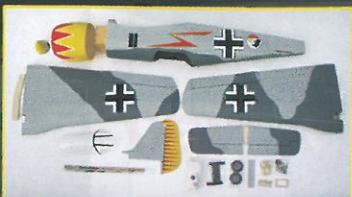
zung dieser Einsteiger-Lehrgang nicht ermöglicht worden wäre. Der Erfolg dieses Einsteiger-Lehrganges bestätigt, so dass es wirklich Sinn macht, den jungen Interessenten in einem geschlossenen Kurs alles Wichtige rund ums Modellfliegen näher zu bringen und so soll dieser Kids-Lehrgang natürlich auch in den nächsten Jahren seine Fortsetzung finden.

Modellflugclub Salzburg

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



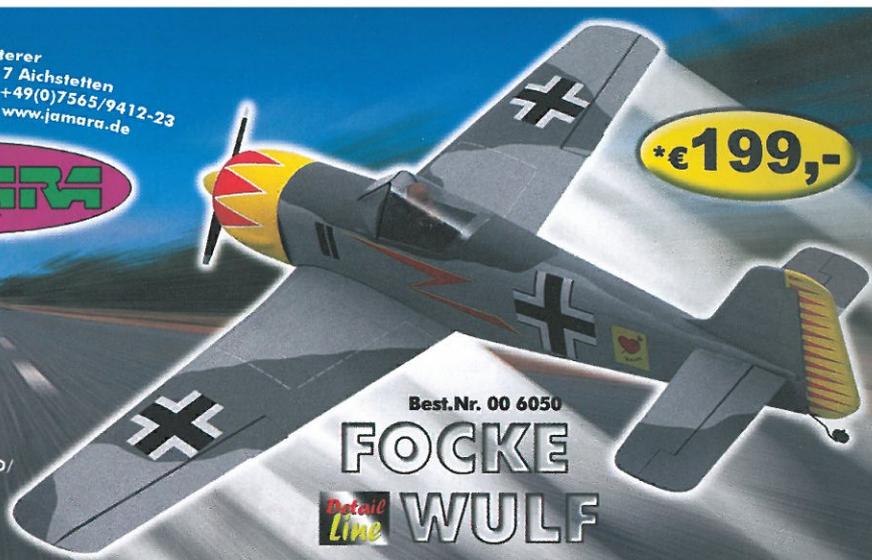
Eingebautes Einziehfahrwerk
 GFK Motorhaube lackiert
 Bedruckte Bespannfolie
 mit originalgetreuen Details
 Tragfläche in Rippenbauweise



Technische Daten (ca.)

Spannweite: ca. 1550 mm
 Länge: ca. 1250 mm
 Tragfläche: ca. 44,17 qdm
 Gewicht: ca. 1950 g
 RC: 5-Kanal
 Servos: 6-Servos H/S/Q/MD/
 Motor: 2-Takt 46er
 4-Takt 52er

*unverbindliche Preisempfehlung



*€199,-

Best.Nr. 00 6050

FOCKE
 WULF

Detail
 Line

HOBBY FACTORY

Modellbauzentrum

1210 Wien, Pragerstrasse 92

Mo - Fr 10.00 - 19.00, Sa 09.00 - 13.00

Tel./FAX +43-1-278 41 86

alle Angebote solange der Vorrat reicht, Preise inkl. MWSt
 Satz- und Druckfehler vorbehalten, Abbildungen sind Symbolfotos

Air-Combat Modelle

Einzelnder
 Futaba FC-16
 nur € 98,-



ME BF 109 T



Corsair F4U



I-16 Rata



EKW C.3603 Thun



Einzelnder
 Futaba FX-18
 mit Akku
 nur € 157,-



Hawker Typhoon

ab € 99,-



täglicher Postversand
 Sie bestellen bis 14.00 Uhr, wir versenden am selben Tag

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



Komplett-Set:
 Flieger+Motorschalter+Servos+Akku+
 Ladegerät+3Kanal XT3 Fernsteuerung FM

*unverbindliche Preisempfehlung

Im Fachhandel erhältlich!



Technische Daten

Spannweite: ca. 850 mm
 Länge: ca. 485 mm
 Tragfläche: ca. 8 qdm
 Gewicht: ca. 180 g
 RC (FM): 3Kanal Seiten-/
 Höhenruder
 Motor ein/aus
 Akku: 6V 300mAh
 Motor: 180er

*€159,-

Best.Nr. 00 5210



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 . www.jamara.de

FLIPPY

Besuchen Sie www.jetshop.biz für unsere Monthly Specials

Hier finden Sie nicht nur Jets



NEU

FOUGA MAGISTER

Spw. 3,04 m 1:4 Scale

EUR 2.190,-



Composite-ARE.com
The High Tech Discount Store for Model Builders and More...

AVIATION DESIGN

Jetadoisky Jet Engines PJ-W

PERMAGRIT TOOLS
Tungsten Carbide Abrasives... their make building a pleasure!

PCM MODELS **Tristar**

Behotec Turbines

DU-BRO

MICK REEVES MODELS

MTH
Modellbau-Forum

MODELLBAU-ULRICH
50422 Buchholz-Meerath
Postfach 29
Tel: 04743 7345 Fax: 04743 7305

Gruppner

EASY-PATCH Das Verkabelungs-System für den Modellflug

FESTO

Reach for robot

Orbit electronic

EUROKIT

Ein Auszug unserer Partner und Generalvertretungen

JETPOWER.AT
Michael Binder
Pottendorferstrasse 71
A-2523 Tattendorf
AUSTRIA

BESTELLUNG
E-Mail: office@jetshop.biz
online: www.jetshop.biz



KATALOG 2003

0676 4071603

www.jetshop.biz

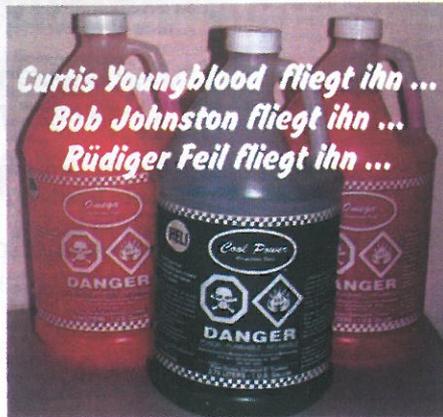


Ein starkes Trio:

MORGAN-FUELS
Cool Power

B-I-G
BOYS
TOYS
Handelsagentur GmbH

miniature
aircraft



Curtis Youngblood fliegt ihn ...
Bob Johnston fliegt ihn ...
Rüdiger Feil fliegt ihn ...

Jetzt in Europa durch BBT erhältlich!

Der Sprit, von dem der Hersteller sagt, er sei »der Beste«
Vollsynthetisches Öl, leistungssteigernd,
korrosionsverhindernd, in handlichen 3,8 Liter-Behältern,
von 0% bis 45 % Nitromethan für alle Anwendungen geeignet.

www.coolpower.de

Informationsbroschüre gegen Freiumschlag oder zusammen mit Katalog.



XL PRO 2K

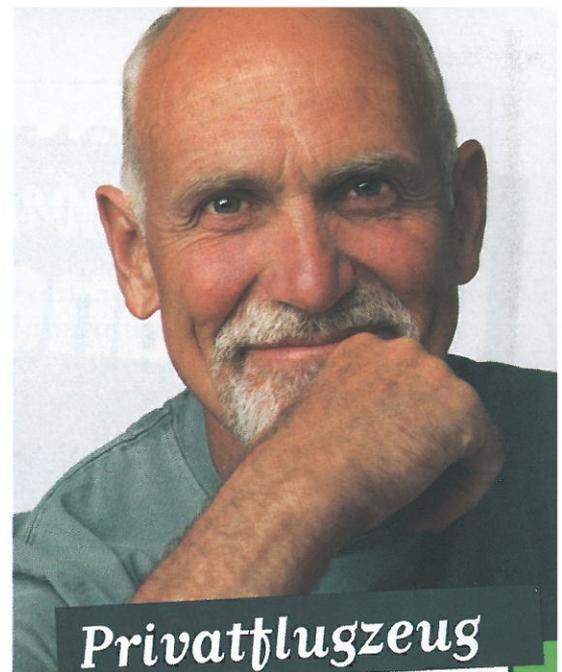
X-Cell Gas Graphite · X-Cell Graphite 60 SE
X-Cell 60 Graphite · X-Cell 60 Sport Trainer
X-Cell 60 Competition Trainer
X-Cell 60 CCPM Basic/Expert

*Wir bauen die Rotorblätter für
Rüdiger Feil und Johann Hönle*

B-I-G
BOYS
TOYS
Handelsagentur GmbH

Cool Power · BBT ist Importeur für Europa
Big Boys' Toys Handelsagentur GmbH
Hauptstr. 4 · 83607 Holzkirchen-Föching
Tel. 0 80 24/47 75 70 · Fax 0 80 24/47 81 23
E-Mail: bbtmail@gmx.de

- ♦ Katalog frei.
- ♦ Händler-Anfragen erwünscht.



Privatflugzeug
Besser bei eBay.at!

Ob Sie einen Doppeldecker

suchen oder Ihren

Hubschrauber

verkaufen möchten:

Bei eBay Österreich sind Sie garantiert

an der richtigen Adresse! Denn

bei eBay, dem

größten Online-

Marktplatz der Welt,

treffen sich Millionen von Usern -

und kaufen und verkaufen einfach alles:

Bausätze, Fernsteuerungen,

Kleinstwerkzeug... plus jede Menge

weitere interessante Artikel. Anfliegen

und durchstarten:

www.ebay.at



eBay 
www.ebay.at

Ihr Online-Marktplatz für Österreich.



Elektroflugmodelle • Electric power • Modelle électriques • Electro-vliegtuigen

NEU

Rechtzeitig zu Beginn der neuen Bausaison:
der neue Bauplankatalog!

Mit vielen neuen Bauplänen
 von internationalen Lieferanten.

204 Seiten stark!

Jedes Modell mit Bild und technischen Daten!
 Insgesamt über 2000 Pläne!

Best.-Nr.: 330 0016 Preis: 6,70 €

**Jetzt
 im Handel
 erhältlich!**

Der vth-Bestellservice

☎ 07221/508722

per Fax 07221/508733

E-Mail: service@vth.de

Internet: www.vth.de

Postkarte im Heft

vth Verlag für Technik und Handwerk GmbH • Baden-Baden

Hier eine kleine Auswahl aus unserem riesigen Angebot:

NEU



Aurora (in engl. Sprache)
 Küstentrawler

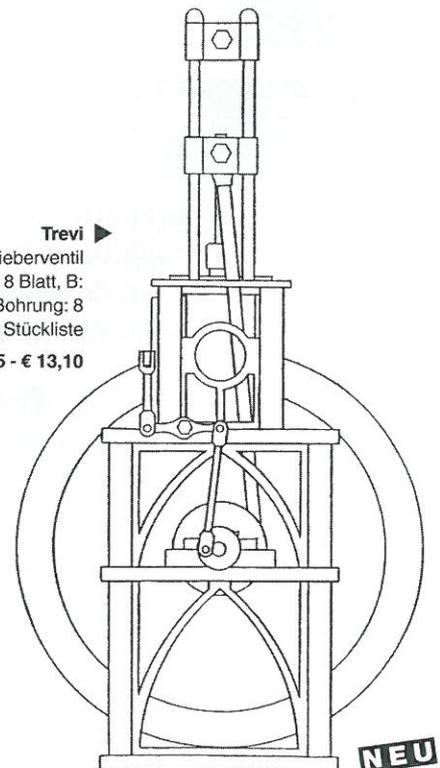
James A. Pottinger, M: 1:18, L: 735 mm,
 Breite: 280 mm, Spantriß, Linienriß,
 Deckspläne, alle Details sind gezeichnet,
 2 Blatt, B: Schön gezeichneter Plan eines
 kleinen Küstentrawlers

Best.-Nr.: 321.6588 - € 10,70

Trevi ▶

Tischmaschine mit oszillierendem Schieberventil
 J. A. van der Schaar, Höhe: 210 mm, 8 Blatt, B:
 Schwungraddurchmesser: 110 mm, Bohrung: 8
 mm, Hub: 20 mm; deutsche Stückliste

Best.-Nr.: 321.6615 - € 13,10



DH 53 Hummingbird

(in engl. Sprache)

Semiscale-Modell

Duncan Barker, S: 1.143 mm, L:
 768 mm, A: Speed 400, RC: Seite,
 Höhe, Quer, Motor, R: Holz, T: Holz,
 2 Blatt, B: Sehr schöner Plan für das
 Leichtflugzeug der "Golden Era"; kein
 Anfängermodell, aber ideal für den
 Einstieg in den Scale-Modellbau.

Best.-Nr.: 321.6577 - € 13,20



NEU

NEU

1. Kristallfliegen, ESC und F4C in Wörgl

Was ist denn ESC? Die Abkürzung bedeutet Europa Star Cup und besteht aus jährlich etwa 15 Semiscale Wettbewerben in Europa, mindestens drei davon in Österreich. Wer an drei beliebigen Wettbewerben teilgenommen hat kommt automatisch in die Wertung. Der Vorteil ist, dass niemand besonders große Reisewege antreten muss, da immer in seiner Nähe Wettbewerbe im In- und Ausland stattfinden.

Die Idee, viele Piloten verschiedener Länder mit ihren wunderbaren Modellen auf verschiedenen Flugplätzen Europas zum Wettstreit einzuladen hat großen Anklang gefunden. Im Gegensatz zur FAI Scale Klasse F4C, ist das Regelwerk einfacher. Jeder kann mit seinem Modell antreten das er hat. Es muss nur einem Vorbild nachempfunden sein, das sich einmal in die Luft erhoben hat. Eine Dreiseitenansicht und ein paar Fotos sind für die Baubewertung ausreichend. Das heißt vom gekauften ARF-Modell bis hin zu selbst konstruierten und gebauten Modellen ist alles vertreten. Weder Motorisierung noch Flächenbelastung oder Gewicht (bis 20 kg) sind limitiert. Genau das macht den Reiz dieser Veranstaltungen aus, da aus diesem Grund der Neuling gegen den Welt- und Europameister antreten kann, es gibt keinerlei Berührungsängste und die Bewerbe gehen locker ab. Für die Zuschauer bietet dies eine Vielfalt an Modellen unterschiedlichsten Charakters: vom verspannten Doppeldecker über Sport- und Kunstflugzeuge, Motorsegler, Passagierflugzeuge bis zu Warbirds und turbinengetriebenen Jets. Wie die Geschichte des ESC zeigt gibt es auch keinen bevorzugten Modelltyp der aufgrund von irgendwelchen Bonuspunkten von vorneherein

zum Sieger avanciert. Geflogen werden drei Pflicht und vier freiwillige Kürfiguren aus einem Figurenkatalog. Je nach Art des Flugzeuges – kunstflugtauglich / nicht kunstflugtauglich – kann jeder sein Programm zusammenstellen.

Erwähnenswert ist auch, dass 2002 erstmalig in der Geschichte des Europa Star Cups ein Österreicher, nämlich Wolfgang Niederstrasser die begehrte Trophäe entgegennehmen konnte. Das 1. Kristallfliegen in Wörgl im Rahmen des ESC war eine Idee von Herbert Holzer und dem Obmann des MFC Wörgl – Kund, Helmut Kofler. Gleichzeitig mit dem ESC wurde am Wochenende vom 14. und 15.6.03 auch ein Kaderwettbewerb der FAI Klasse, F4C Scale nach den Regeln der MSO ausgetragen. Die zentrale Lage und die Gegebenheiten des Flugplatzes – hindernisfrei und mitten im Inntal – sind gute Voraussetzungen für einen schönen Wettbewerb. Campingmöglichkeiten direkt am Platz, gepflegte sanitäre Anlagen, viele bemühte Helfer und letztlich die Bergkulisse ergaben für die angereisten Piloten und deren Familien den erforderlichen Rahmen für eine derartige Veranstaltung. Aus Deutschland, Italien und selbstverständlich Österreich kamen insgesamt 24 Piloten und konnten bei windstillem aber heißem Wetter jeweils 3 Durchgänge fliegen. Ein Teilnehmer aus Polen musste leider wegen Modellverlust absagen. Erfreulich war, dass nicht weniger als 4 neue Gesichter im ESC – Zirkus zu begrüßen waren. Erstmals in der Geschichte des österreichischen Aeroclubs wurde in Tirol ein Scale und Semiscale Wettbewerb durchgeführt. Unter den 7 Tiroler Teilnehmern wurde auch der Meister ermittelt.

Die Veranstaltung lief professionell und ruhig ab, das Wetter verlangte aber den Punkterichtern und Piloten alles ab. Am Samstag unterbrach am Abend ein kräftiges Gewitter den Flugbetrieb und alles stürmte an die „Bar zum letzten Looping“. Schon am Freitag war die B.z.I.L. der Magnet – gerüchteleise wurde berichtet, dass erst gegen 5⁰⁰ Sperrstunde war. Dennoch wurde am Sonntag der 3. Durchgang pünktlich begonnen und gegen Mittag beendet. Zu den Ergebnissen: in der Scale Klasse traten 5 Österreicher an wobei sich bei den Spitzenplatzierungen gegenüber der Staatsmeisterschaft am 17. und 18.5. in St. Johann / Rosental keine Neuigkeiten ergaben. Hansjörg Hofbauer (sehr) knapp vor Wolfgang Niederstrasser. Wolfgang trat auch beim ESC an und landete auch hier hinter dem Weltmeister Max Merckenschlager auf dem 2. Platz. Karl-Heinz Pointner lag in der Baubewertung noch auf Rang 7, aber durch konstante Flugleistungen auf hohem Niveau sicherte er sich verdient den 3. Platz.

Der Pechvogel dieser Veranstaltung war Ernst Passenbrunner, der auf den vierten Rang kam - aber damit nicht genug - er verlor auch durch einen Pilotenfehler beim 3. Flug seine Mustang durch Strömungsabriss. Leider erwischte es auch Kurt Tötsch mit seiner turbinengetriebenen Panther im 3. Durchgang.

Die einhellige Meinung aller Beteiligten wie Punkterichter, Piloten und Zuschauer war, dass das Kristallfliegen des MFC Wörgl-Kundl gerne wieder besucht wird – ein schöner Wettbewerb und Partystimmung bis zum Abwinken.



Der Magnet war die „Bar zum letzten Looping“ - nach heißem Wettstreit eine willkommene Abkühlung mit Unterhaltungsgarantie.



Die Gewinner des Kristallfliegens: Merckenschlager, Niederstrasser, Pointner



Der älteste Teilnehmer des Feldes war Walter Funke der mit seiner Sopwith Pub den beachtenswerten 12. Rang erreichte.



Erstmalig wird ein Tiroler Meister in der Klasse Semiscale gekürt. Herbert Holzer gefolgt von Albert Raggl und Eugen Singer



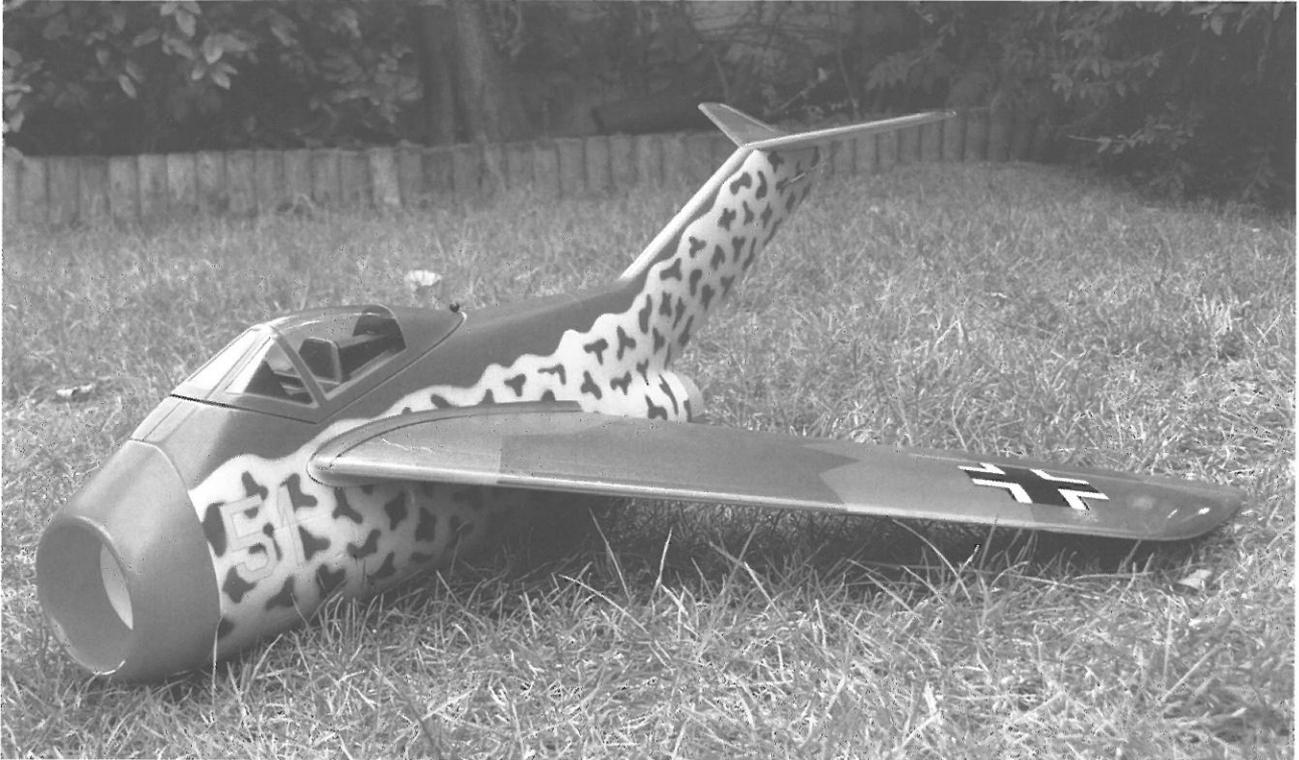
Ernst Passenbrunner macht seine hervorragende P51 zum letzten Mal startklar.



In der Klasse F4C gewinnt BFR Hansjörg Hofbauer vor Wolfgang Niederstrasser und Bernhard Klauscher

Focke-Wulf Ta 183 Huckebein

Die Ta 183 war der Entwurf eines deutschen Jägers aus dem 2. Weltkrieg. Obwohl das Vorbild sich nie in die Luft erhob, hat dieser Entwurf doch maßgeblich die Entwicklung des klassischen „Düsenjägers“ beeinflusst.



Das Original

Der Konstrukteur der Ta 183, Hans Multhopp, wurde 1913 geboren. Nachdem er zwei Jahre an der Technischen Hochschule in Hannover studiert hatte, wechselte er zu der Universität nach Göttingen. Hier studierte er unter der Leitung von Professor Ludwig Prandtl, der als der Begründer der modernen Aerodynamik gilt. Während des Studiums entwickelte und baute er mit einigen Kommilitonen lediglich verschiedene Segelflugzeuge. Weitergehende Aktivitäten waren auf Grund des Versailler Vertrages untersagt. Bereits zu dieser Zeit schrieb Multhopp eine Abhandlung über Auftriebseigenschaften einer Tragfläche.

Allerdings machte er neben den theoretischen Arbeiten auch experimentelle Messungen in der Aerodynamischen

Versuchsanstalt -AVA-, einem deutschen Pendant zur NACA. 1938 nahm er ein Angebot zur Zusammenarbeit mit Kurt Tank, dem damaligen Leiter der Focke Wulf Flugzeugbau, an. Dies versprach ein optimales Zusammenspiel zwischen Theorie und Praxis. Ab 1940 arbeitete Multhopp als Assistent von Tank in der aerodynamischen Entwicklungsabteilung, wo er schließlich 1943 Chefkonstrukteur wurde. Die Ta 183 gehörte zur zweiten Generation der in Deutschland entwickelten Jet Jäger die mit der Heinkel Hirth He S 011 A Strahltriebwerk ausgestattet werden sollte. Diese Turbine sollte ca. 13 kN Schub leisten. Der Antrieb unterschied sich in einigen Details von den bekannten Triebwerken Junkers Jumo 004B mit 9 kN, und BMW 003A mit 8 kN Schub. Ausser der höheren Leistung war die-

se Konstruktion auch in der Lage, in größeren Höhen zu operieren. Die ersten Jets, wie z.B. die Me 262 Schwalbe, hatten Probleme mit der Zuverlässigkeit der Jumo 004 in Höhen größer 11 000m. Dagegen wurde die Ta 183 für Dienstgipfelhöhen zwischen 8000m und 14000m entwickelt, um vor allen Dingen die hoch fliegenden B-29 Bomber bekämpfen zu können. Die errechnete Höchstgeschwindigkeit betrug hierbei 960km/h in 12000m Höhe.

Das Design der Ta 183 unterschied sich von allen bisher dagewesenen Entwicklungen. Ein Merkmal war das T-Leitwerk mit dem weit nach hinten gezogenen Seitenruder. Die Tragflächen und das Höhenleitwerk waren nach hinten gefeilt, um den höheren Druckkräften entgegenzuwirken, die in bei der erreichba-

ren Höchstgeschwindigkeit auftreten konnten. Das aerodynamische Layout der Hückebein ist im Windkanal der AVA getestet worden und unterlag einigen Änderungen. So hatte z.B. der erste Entwurf ein Höhenleitwerk mit negativer V-Form.

Vom 27. bis 28. Februar 1945 wurde die Ta 183 vom Oberkommando der Luftwaffe (OKL) aus mehreren Entwürfen ausgewählt und die Produktion genehmigt. Allerdings wurden bis zum Kriegsende lediglich die Konstruktionsunterlagen fertiggestellt.

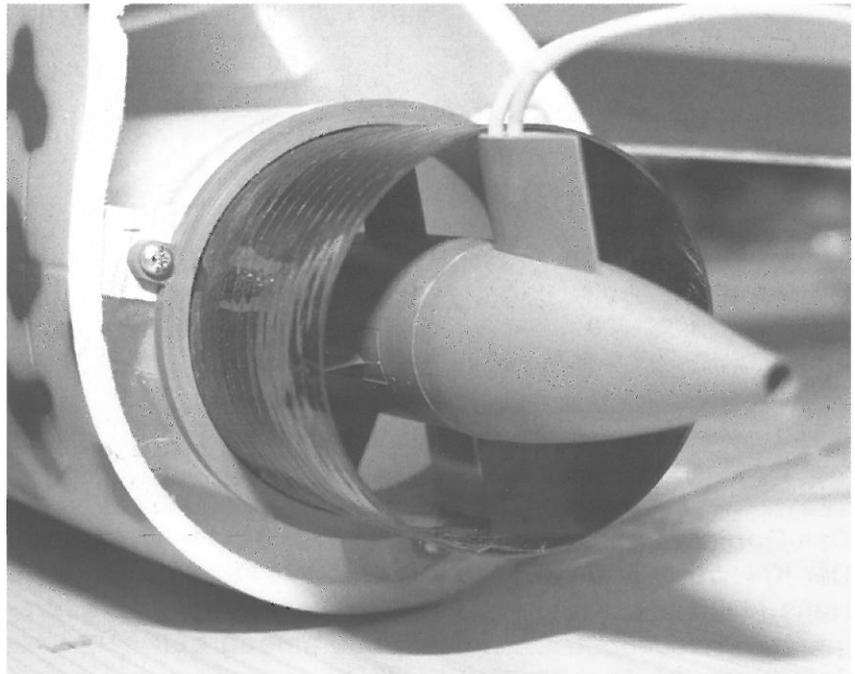
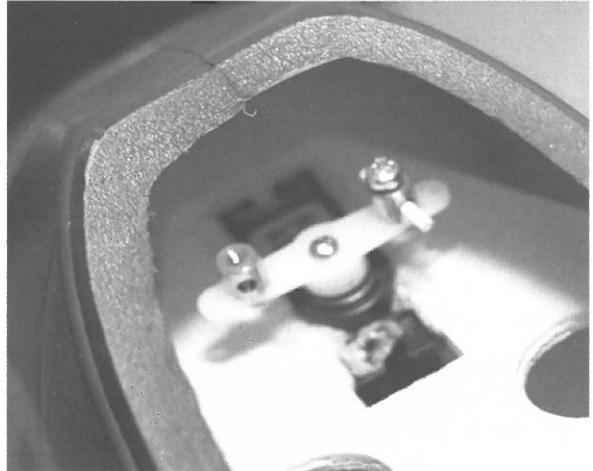
Entgegen dem Schicksal zahlreicher anderer Projekte bedeutete das Kriegsende nicht das Ende für die Ta 183. Kurt Tank gelang mit Hilfe von argentinischen Sicherheitskräften die Flucht aus Deutschland mit den mikroverfilmten Konstruktionsunterlagen der Ta 183. Zusammen mit einigen ehemaligen Kollegen entwickelte er die Ta 183 weiter zu der NAMC Pulqui 11, wie sich später herausstellte, waren die Änderungen nicht so gelungen, und so wurde die Pulqui 11 in nur 5 Exemplaren gebaut. Der zweite Satz Mikrofilme wurde im Gebäude des Reichsluftfahrtministerium (RLM) im besetzten Berlin sichergestellt. Schließlich landete er, wie vieles anderes Beutegut aus dem besiegten Deutschland, in der damaligen Sowjetunion. Zweifellos beeinflussten die Konstruktionsunterlagen auch hier maßgeblich die Weiterentwicklung der Düsenjets, wie auch in den Vereinigten Staaten, Großbritannien und Frankreich.

Äußerlich der Ta 183 am ähnlichsten waren die Entwicklungen von Lavochkin, speziell die auch in Serie gebaute La-15. Da zu der Zeit alle Konstruktionsbüros durch die zentrale Luftfahrtbehörde mit den glei-

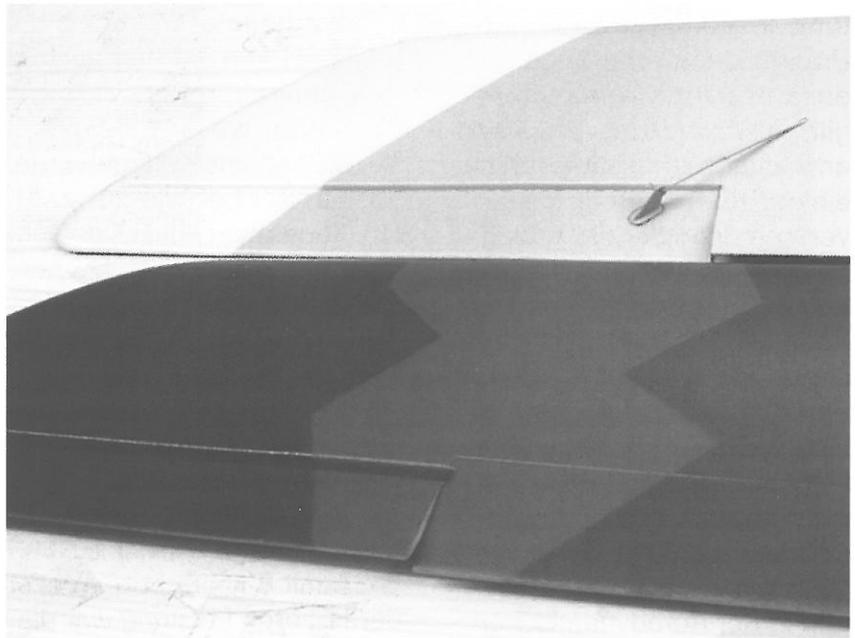
chen Informationen versorgt wurden, kann auch die MiG 15 zu den entfernten Verwandten der Ta 183 gezählt werden.

Als Modellvorlage diente das original Projekt Ta 183. Es unterscheidet sich von der endgültigen Version durch die

negative Servos und Anlenkungen sind fertig montiert.



Die bereits fertig eingebaute Antriebseinheit, eine strömungstechnisch sehr saubere Lösung. Fotos M..Dittmayer



V-Form der Tragflächen, geringfügige Änderungen der Rumpfform im Bereich des Triebwerksauslasses und in der Art der Steuerung. Die originale Ta 183 sollte über sog. Elevons, das sind kombinierte Quer- und Höhenruderklappen an den Tragflächen, ähnlich wie bei Nurflüglern angewandt, gesteuert werden.

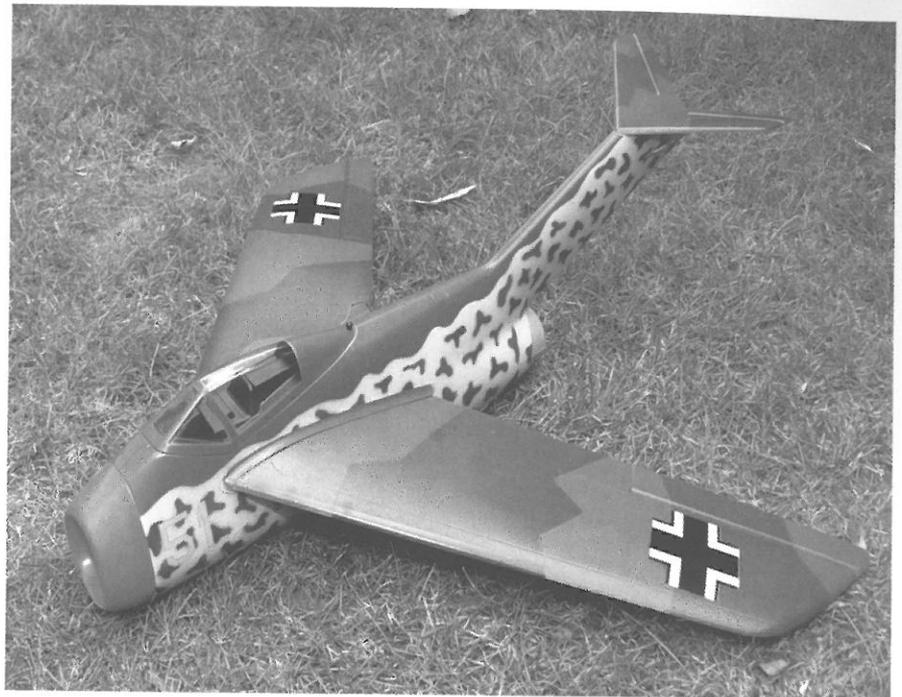
Die Höhenruderklappen dienen hierbei nur zur Trimmung. Diese Auslegung mag für den normalen Flugbetrieb völlig ausreichend sein, hat aber in kritischen Situationen deutliche Nachteile. Darum wurde auch bei der Auslegung dieses Modells hiervon abgewichen, indem klassisch über Quer- und Höhenruder gesteuert wird.

Dieses Modell ist nicht unbedingt für Anfänger geeignet. Es bietet sich jedoch an, um erste Erfahrungen mit Elektroimpellern zu sammeln. Aufgrund des günstigen Schub-Gewichtsverhältnisses ist zum Start kein Katapult notwendig, es kann vielmehr durch einfaches Werfen gestartet werden. Ebenso segelt es sehr gut und verhält sich so, dass Piloten, die schon Erfahrungen mit über Querruder gesteuerten Modellen gesammelt haben, sofort damit zurecht kommen werden.

Eigenschaften des Modells:

- Hoher Vorfertigungsgrad: Die Fertigstellung beschränkt sich auf das Verkleben von Tragflügeln und Höhenleitwerk mit dem Rumpf, dem Zusammensetzen der beiden Rumpfhälften sowie den Einbau von Regler, Empfänger und Flugakku.

- Das Modell besteht aus Hartschaum und besitzt eingeklebte Verstärkungen und Spanten. So wurde eine leichte und dennoch stabile Zelle konstruiert.



- Bei der Konstruktion wurde auf gute Flugeigenschaften Wert gelegt, wie z.B. halb-symmetrisches Profil bei der Tragfläche und symmetrisches Profil bei dem Leitwerk. So entstand ein gutmütig fliegendes Modell mit einem relativ weiten Geschwindigkeitsbereich.

- Der bereits montierte und für dieses Modell entwickelte Impeller-Antrieb mit einem Power Speed 280 BB Motor ermöglicht vorbildgerechtes Fliegen. Der Hersteller rät auch ganz klar vom Einbau eines anderen Impellers ab.

- Für die Steuerung des Modells reicht eine Vierkanal Fernsteuerung, wie sie auch bei Slowflyern zum Einsatz kommt. Hiermit können alle weiträumigen Kunstflugfiguren geflogen werden, die keinen Einsatz des Seitenruders verlangen.

Die Flugeigenschaften

Aufgrund der aerodynamischen Auslegung mit den nach hinten gepfeilten Tragflächen weichen die Flugeigenschaften der Ta 183 etwas von den Flugzeugen mit gerader Tragfläche ab. Die Querruder müssen in

der Neutralstellung jeder Querruderklappe min. 3mm nach oben stehen. Der Maximalausschlag sollte etwa $\pm 15\text{mm}$ betragen.

Beide Höhenruderklappen müssen in Servomittelstellung auch in ihrer Neutralstellung sein. Der Maximalausschlag sollte hier etwa $\pm 13\text{mm}$ betragen.

Falls es die Fernsteuerung erlaubt, ist für beide Ruder ein Expo-Anteil von ca. 50% empfehlenswert.

Der Schwerpunkt befindet sich an den markierten Stellen am Rumpf.

Es ist möglich das Modell alleine mit Vollgas zu starten. **Jedoch bevorzugte der Tester den Bungee-Start, der viel sicherer ausgeführt werden kann!** Die Ruderwirkung mag zunächst etwas „weich“ erscheinen, das ändert sich jedoch bei höheren Geschwindigkeiten. Man ist überrascht, wie weit das Modell gleitet, wenn man die Motorleistung zurücknimmt. Dies ist auch für die Landeeinteilung von Wichtigkeit.

Die Ta 183 verhält sich zunächst wie ein leicht schwanzlastiges Modell. Es ist zu beachten, das sich ein Impeller



getriebenes Modell deutlich in der „Gasannahme“ von Propellergetriebenen Modellen unterscheidet. Die Zunahme an Geschwindigkeit geht hier merklich träger vonstatten. Deshalb sollte man auch bei niedrigen Geschwindigkeiten nur vorsichtig ziehen, da es, auch aufgrund der Flächengeometrie, schneller zu einem Strömungsabriss kommen kann. Die stark nach hinten gepfeilten Tragflächen der Ta 183 führen an sich schon zu einer Abwanderung der laminaren Strömung zum Randbogen hin. Da die beiden Tragflächenprofile in ihrer gesamten Länge niemals absolut symmetrisch sein können, findet der Strömungsabriss immer zuerst nur auf einer Seite statt. Dies äußert sich in einer Rollbewegung, die instinktiv mit Querruder korrigiert wird. Dieser Querruderausschlag verschlimmert leider die Strömungsverhältnisse an dieser Tragflächenseite. Da sich die Querruder außen, und damit hinter dem Schwerpunkt befinden, wird sich das Flugzeug plötzlich aufbäumen. Die Laminarströmung wandert noch schneller ab, und es kommt zum kompletten Strömungsabriss, bis hin zum befürchteten Flachtrudeln, aus dem man sich nur aus großer Höhe „befreien“ kann. Mit diesem Verhalten hatten auch die

Konstrukteure (und die Piloten) der mantragenden Jets zu kämpfen. Der Strömungsabriss kündigt sich bei Modellen mit nach hinten gepfeilten Flächen leider nicht so an, wie bei Modellen mit geraden Flächen. Ein Hinweis ist der Verlust der Richtungsstabilität des Fliegers, d.h., er beginnt im Steigflug um die Hochachse zu „tänzeln“. In diesem Fall sollte sofort gedrückt werden, um wieder Fahrt aufzubauen. Im Horizontalflug dagegen kommt es normalerweise nicht zu solchen Effekten. Grundsätzlich müssen Modelle mit gepfeilten Flächen aufmerksamer geflogen werden, denn der Strömungsabriss kann auch bei höheren Geschwindigkeiten auftreten. Ein klassisches Beispiel ist ein zu eng geflogener Aufschwung, deshalb sollten alle Flugfiguren „Jet-Like“

weiträumig geflogen werden, wie es auch mit den Vorbildern aus dieser Zeit üblich war.

Beachtet man das oben Gesagte genau, so sind die Flugeigenschaften der Ta 183 durchaus als gutmütig zu bezeichnen. Die Ta 183 konnte dem prop-Testern wirklich gefallen und bietet für einen guten Preis echtes Jet-feeling. Mit der Zeit konnten wir feststellen, dass die Huckebein

auch an weniger ruhigen Tagen geflogen werden kann. Das Fliegen mit der „183“ stellt ein schönes Stück „erfolgene“ Fluggeschichte dar und ist Modellflug im wahrsten Sinne des Wortes.

**Manfred Dittmayer
und das
SIMPROP electronic-Team**

Technische Daten Ta 183

Spannweite:	800mm
Länge:	760mm
Tragflächeninhalt:	14dm ²
Antrieb: Impeller:	Power Speed 280BB
	MicroScan 4+1, 35 MHz
Gewicht:	420 - 450g (je nach Akku)
Best.-Nr.:	012 205 0
Steuerfunktionen:	Höhenruder, Querruder, Motordrossel (2 Servos und Anlenkungen vorinstalliert)

Gerd Schweighofer

Der Modellflugsport in Österreich hat einige erfolgreiche Persönlichkeiten hervorgebracht. Österreich hat einige Welt- und Europameister vorzuweisen. Konsequentes Training und viel persönlicher Einsatz wurden belohnt. Einigen ist dabei ihr Hobby zum Beruf geworden. In der Größenordnung wie Gerd Schweighofer das gemacht hat, könnten wir einen weiteren Europameister küren. Er hat es vom eigenen Ersatzteilkisterl zum größten Modellbaufachgeschäft Österreichs (und wahrscheinlich auch ganz Europas) gebracht. Jeder Modellsportler bringt seine ganz persönliche Stärke in den verschiedensten Klassen zum Ausdruck. Allen unseren Großen ist allerdings eines gemeinsam, die tiefe innere Verbundenheit zum Modellflugsport. Das ist auch bei Gerd Schweighofer der Fall, seit beinahe 40 Jahren!

Er wurde am 10.5.1947 in Graz geboren und ist in Deutschlandsberg in der südwestlichen Steiermark aufgewachsen. Er besuchte dort auch die Schule und schließt die Berufsausbildung mit der Optikermeisterprüfung ab. Seine Eltern führten ein technisches Kaufhaus im Ort, wo es vom Radio oder Fernseher über diverse elektrische Haushaltsgeräte auch Mopeds und Motorräder gab. Dieses Kaufhaus ist schon seit 150 Jahren in Familienbesitz, war aber ursprünglich ein Uhrmachermeisterladen.

Wie auch sein Bruder, der sich mehr um Autos und Motorräder kümmerte, arbeitete Gerd Schweighofer im elterlichen Betrieb, als er im Alter von 20 Jahren mit dem Modellflugvirus in Berührung kam. Es war eine sehr heftige Infektion, jedes



Wochenende verbrachte er mit seinen Modellen auf dem Modellflugplatz. Seine erste Fernsteuerung war: „...na was wohl, die schwarze Graupner, und dann gleich die Gelbe!“ Unvernünftig aus heutiger Sicht und noch unwissend wollte er sich mit den Seglern gar nicht begnügen, er wollte gleich mit Motormodellen loslegen. Das Material für seine Modelle beschaffte er sich oft mühselig

selbst, die Auswahl in den Geschäften war eher bescheiden, erst recht in seiner Umgebung. So entstand ein stattlicher „Lagerstand“ an Modellen und Zubehör, sodass er so manchen Clubkollegen des Grazer Modellbauclubs auch mit Material versorgen konnte. Der Platz wurde eng, doch glücklicherweise lagerte sein Bruder die Auto und Motorradwerkstätte aus. Die freigewor-



denen Räume konnte Gerd nun als Lager nutzen, im technischen Kaufhaus gab's jetzt auch Modellbauartikel.

Die Modellfliegerei kam in die exzessive Phase, alle 2 Wochen hatte er ein neues Flugzeug gebaut, Wettbewerbe wurden besucht. Der vorerst größte Erfolg war der 3. Platz bei der Österreichischen Meisterschaft F3A. Die naturgetreuen Flugzeuge hatten es Gerd Schweighofer besonders angetan. Aus Amerika holt er einen Semiscale-Bausatz einer F16. Ausgerüstet mit einem Webra-Motor und einem Impeller sollte etwas komplett neues durch Österreichs Luft fliegen. Doch Pionierarbeit kann so manch unberechenbare Schwierigkeiten mit sich bringen. Der Webra-Motor wollte in seiner neuen Verwendung nicht so recht, thermische Probleme verhinderten ein zuverlässiges Flugvergnügen. Ausdauer war gefragt, und nach einem Jahr lief das Ding dann. Große Probleme bereitete die Abgasanlage, der Schlauch vom Krümmer zum Reso-Rohr musste vor jedem Flug neu gegeben werden weil er sonst durchschmorte und die Motorleistung somit in den Keller versank. Probleme an die man sich heute wohl nur erinnert, denn die verwendeten Materialien sind qualitativ um vieles besser geworden.

Mit der F16 wurde Gerd Schweighofer österreichischer Meister im Semiscale. Das Ersatzteilkisterl blieb auch schon unter der Woche im Auto, das auch bald zu klein wurde. So wurde ein Bus mit einem Regal und einigen Sortimentkisten eingerichtet um bei den Wettbewerben alles besser geordnet griffbereit zu haben. Der bunte Bus wurde bald bekannt, wenn jemand etwas brauchte sagte man: „geh zum Gerd, der hat's wahr-



scheinlich dabei.“ Und er hatte fast alles dabei, so wurde der eigene Ersatzteilwagen zum fahrenden Shop. Inzwischen hatte sich der Modellbau auch sehr in die berufliche Welt Schweighofers eingebettet, und seinem Lebensmotto getreu, „entweder ganz oder gar nicht!“, war jetzt eine Veränderung fällig. Als kleines regionales Geschäft war es nicht möglich ein Komplettsortiment zu führen, dazu war die Region zu klein. Aber ein Geschäft mit geringer Auswahl ist nicht attraktiv, somit kommen auch wieder keine Kunden nach Deutschlandsberg. Den Teufelskreis durchbrochen hat die Idee mit dem Katalog. Den ersten Katalog brachte Schweighofer 1978 heraus, in Schwarz-weiß, den Bus auf dem Titelbild.

Ab diesem Zeitpunkt war er aus ganz Österreich erreichbar. Dadurch war es auch möglich ein viel umfangreicheres Warenangebot zu führen. Gerd Schweighofer setzte moderne kaufmännische Gesichtspunkte bei der Kalkulation der Waren ein, was die damals eher ruhige Branche etwas aufwirbelte. Die nun wachsenden Absätze führten zu besseren Konditionen beim Einkauf der

Waren, die er an die Kunden weitergibt. Das sich das herumspricht ist ja wohl ganz klar. So kamen mehr Kunden, er konnte (oder musste) noch mehr kaufen.....usw. Die Folge waren günstigere Preise für die Kunden. So ergab sich, das durch den „Schweigerl“ für Viele der ferngesteuerte Modellsport erst leistbar wurde. Inzwischen wurden Lagerräume adaptiert, das Geschäftslokal erweitert. Das heutige Geschäft befindet sich in der ehemaligen Autowerkstatt seines Bruders, schwarzweiß Bilder im Kassenbereich zeigen die damalige Situation. Heute arbeiten 35 Leute bei Gerd, seinen Warenwert im Lager schätzt er vorsichtig auf 3Mio. Euro!

Aus dem Privatleben Gerd Schweighofers sei nur so viel gesagt: Er war verheiratet, hat eine Tochter und einen Sohn, der auch Optikermeister ist und das Optikergeschäft führt. Heute findet er kaum noch Zeit selbst zu fliegen, er legt aber Wert darauf dass seine Mitarbeiter wissen wovon sie reden und im Modellflugsport aktiv sind.

Mario Testory

1. Jugendflugtag des MBC-Köflach-Zwaring am 24.5.2003 am Flugplatz Zwaring

„Tu ma was für die Jugend“, das sagten sich im Herbst 2002 Josef Mosshammer, Didi Kainz und Wolfi Kohlberger vom MBC-Köflach-Zwaring. Gesagt, getan- es wurde ein Konzept für den Jugendflugtag ausgearbeitet. Der Modellflugplatz liegt im Gemeindegebiet von Zwaring-Pöls, ca. 25 km südlich von Graz.

Was lag näher als Jugendliche aus Schulen der nächsten Umgebung einzuladen? Mit den Direktoren der Volksschulen Zwaring, Wundschuh und Dobl und der Hauptschule Dobl wurde Kontakt aufgenommen und die Idee präsentiert.

Mit großer Begeisterung wurde geplant, die Anzahl der teilnehmenden Kinder festgestellt, sowie Sponsoren für Essen und Trinken gesucht. Jugendliche brauchen ja „action“, der Programmablauf wurde entsprechend darauf abgestimmt. Neben Flugvorführungen waren auch Lehrer-Schüler-Betrieb und Fliegen am PC vorgesehen. Ein wesentlicher Faktor war, vom Verein eine genügend große Anzahl von Mitgliedern samt Anhang zur Mitarbeit zu motivieren und „rekrutieren“. Josef Mosshammer brachte anlässlich der heurigen Jahreshauptversammlung eine so begeisternde Präsentation des Projekts, dass sich spontan zahlreiche Mitglieder zur Mithilfe bereit erklärten. Damit war das Projekt mit Leben gefüllt. Im Groben wurden die Aufgaben der Helfer bereits damals festgelegt.

Am 24.5.2003 war es dann soweit. Auch Petrus spielte mit und brachte ein Superwetter mit etwas Wind. Nachdem die letzten Vorbereitungen abgeschlossen waren, ging es um 10 Uhr los. Herr Bürgermeister Gödl eröffnete den ersten

Jugendflugtag auf dem Modellflugplatz und hieß die Kinder, Eltern und Vereinsmitglieder herzlich willkommen.

Was wurde alles geboten? Es gab Flugvorführungen mit Modellflugzeugen aller Größen, Hubschrauber, Lehrer-Schüler-Betrieb, Fliegen am Flugsimulator, Bauen von Wurfgleitern und Küchenbetrieb.

Ca. 50 Kinder samt Eltern konnten begrüßt werden.

Die Kinder bekamen ein Namenstaferl, damit man sie gleich mit dem Vornamen anreden konnte. Für die Helfer begann dann der Ernst des Lebens. Dank den guten Vor-



bereitungen wusste jeder seinen Einsatzbereich.

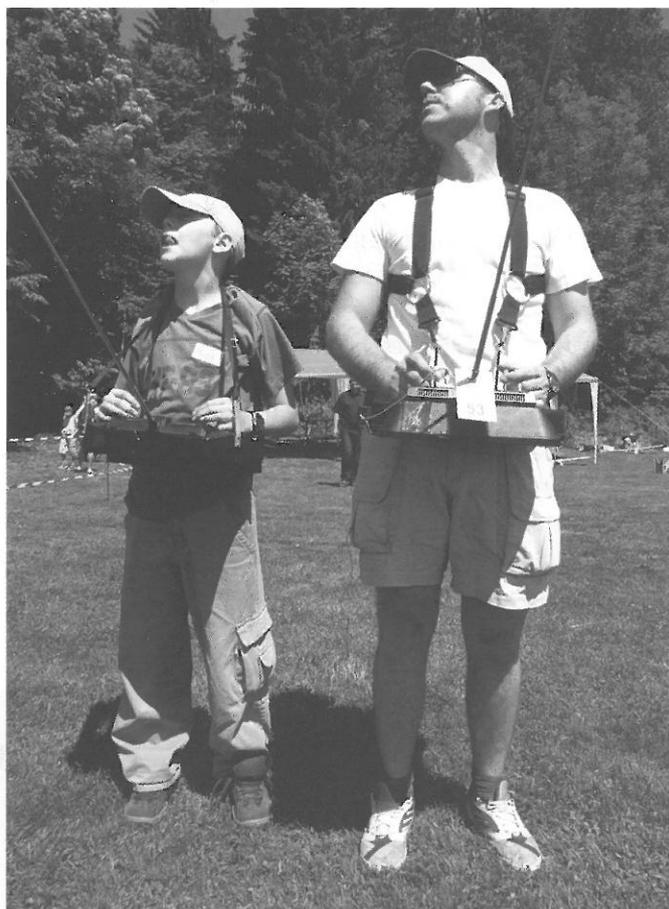
Damit es zu keiner „Überlastung“ des Luftraumes kam, wurde der Schauflugteil und der Lehrer-Schüler-Betrieb abwechselnd durchgeführt. Der



Autor hatte die Ehre, mit seiner Transall C-160 den Eröffnungsflug durchzuführen. Nach dem ersten Schauflugteil begann der Lehrer-Schüler-Betrieb. Die Kinder konnten hier völlig risikolos einmal an den Steuerknüppeln rühren. Nach einer kurzen Einweisung ging es ab in die Lüfte. Hier merkten die Kinder einmal so richtig, dass Fliegen nicht so einfach ist, wie es oft aussieht. Es ergaben sich desöfteren etwas wilde, undefinierbare Flugfiguren, die man eventuell in ein F3A-Motorkunstflugprogramm einbauen könnte!? Die Lehrer U. Beichler, M. Lemuth, W. Kohlbacher, A. Leber und F. Schweiger hatten alles jedoch richtig im Griff und so manche kritische Erdnäherung konnte durch heftiges Ziehen noch beseitigt werden. Jedes Kind konnte zumindest einmal fliegen und bekam nach der Landung ein Diplom ausgehändigt. Auch die Mädchen waren mit großer Begeisterung dabei. Natürlich durften auch die Eltern fliegen. Fallweise gab es von den „Youngsters“ Kritik an den Flugkünsten von Mama und Papa. Auch der Herr Bürgermeister hing einmal an der Strippe und zeigte, dass er Talent zum Modellfliegen hat. Am meisten Spaß machten ihm Loopings. Zur Erholung bauten die Kinder einfache Wurfgleiter und konnten gleich beobachten, warum ein Flugzeug fliegt, oder auch nicht, weil beim Bauen etwas verhaut wurde. Unsere 2 Profis, Ernst Kalcher und Rudi Kainz, bauten zahlreiche Wurfgleiter mit den Kids und versuchten auch gleich, die Notwendigkeit des genauen Bauens samt ein bisschen Aerodynamik zu vermitteln. Die mit Klebstoff verpickten Finger zeugten davon. Es war eine Freude, wie alle begeistert bei der Sache waren.

Peter Goriupp und Theo Bauer waren die Männer am PC und betreuten die F I u g -simulatoren. Es wäre interessant, wie viele Flieger beim Fliegen am Simulator „zerstört“ und mittels Mouseclick wiederhergestellt wurden.

Wer sich von den Kindern oder Eltern etwas näher für den Modellflugeinstieg interessierte, hatte die Möglichkeit, sich bei einem Verkaufsstand der Fa. DMT aus Dobl über Anfängersets, Preise etc. zu informieren. Vielen Dank für die reibungslose Zusammenarbeit! Vielleicht liegt so manches Flugzeug samt Fernsteuerung unter dem Weihnachtsbaum? Beim Schaufliegen fanden natürlich die zwei Großflugzeuge, eine Spitfire, geflogen von Alex Reisenhofer und eine Mustang vom Vereinsobmann Udo Beichler großen Anklang. Aber auch die Kleineren waren nicht von schlechten Eltern. Vom Slowflyer bis zum heißen E-



Segler, vom Schleppflugzeug bis zum Großsegler war alles dabei. Hubschrauber fehlten auch nicht.

Stefan Schwarzinger zeigte Kunstflug vom Feinsten. Die Modellflugzeuge konnten natürlich auch von der Nähe aus betrachtet werden, die Piloten gaben gerne Auskünfte über ihr Modell.

Ein Fersehteam des ORF-Landesstudios Steiermark machte Aufnahmen und in der Sendung „Steiermark heute“ wurde ein Beitrag über den Jugendflugtag gebracht.

Da ja das viele Schauen, Basteln, Fliegen etc. hungrig und durstig macht, konnten die Kinder unentgeltlich essen und trinken. Die Damen und Herren der Küche kochten groß und gut auf, es musste niemand Hunger leiden.

Der große Erfolg der Aktion beruhte vor allem auf der Zielstrebigkeit der Initiatoren Kainz, Mosshammer und Kohlberger aber auch auf der Mithilfe der Sponsoren und Mitglieder, ohne deren Einsatz eine so umfangreiche Aktivität nicht möglich gewesen wäre. An dieser Stelle möchte sich der MBC-Köflach-Zwaring bei den zahlreichen Sponsoren, wie die Fa. DMT Dobl, Graupner, Fleischhauerei Mosshammer Graz, Coca Cola, sowie zahlreiche ortsansässige Firmen, aber auch bei den vielen Mithelfern aus dem Verein bedanken.

Dieser Bericht soll jedoch nicht ohne einen Blick in die Zukunft abgeschlossen werden. In der Hauptschule Dobl wird im nächsten Schuljahr ein Projekt „Flug“ gestartet, in welches der Modellflug integriert werden soll. Dazu werden dem Verein von den Firmen Graupner und DMT zwei Lehrer-Schüler-Pakete (Fernsteuerung und Flieger) unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Somit ist eine Fortsetzung der Jugendarbeit beim MBC-Köflach-Zwaring gesichert. Den Jugendlichen soll eine sinnvolle Freizeitge-

staltung nähergebracht und weiters das fliegerische Interesse geweckt werden. Vielleicht sitzen wir einmal in einem Jumbo, dessen Pilot einst mit dem Fliegen als jugendlicher Modellflugpilot begonnen hat?



Fotos: Heimo Stadelbauer

Dipl.- Ing. Heimo Stadlbauer
MBC-Köflach-Zwaring und
1. FMC-Mürzzuschlag



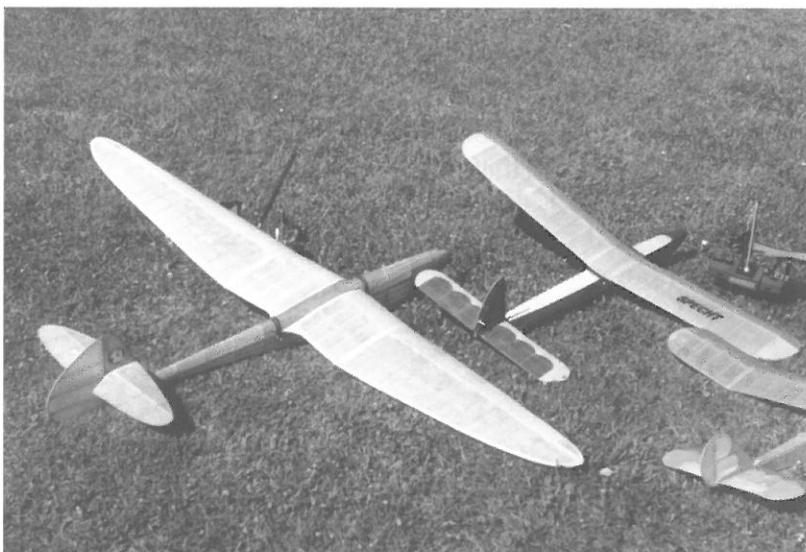
Parade der Oldies in Günselsdorf

Zum 15. mal fand am 19. / 20. Juli auf der Kiebitzwiese (MBC Günselsdorf, N. Ö.) das diesjährige Antikfliegertreffen statt. Bei prachtvollerem Wetter und absolut mäßigen Wind aus der richtigen Richtung. Kurz eine gelungene Veranstaltung, bei der es nur einen einzigen bösen Bruch bei der Landung gab, nur weil ein unachtsamer Teilnehmer seinen Sender einschaltete, obwohl er noch gar nicht an der Reihe war. Wiederum ein Fall mangelhafter Umsicht, der immer wieder trotz aller Warnungen auftritt. Erste Abschätzung des Malheurs: Totalschaden. Tatsächlich aber durchaus reparabel, denn es handelte sich ja um ein Antikmodell, gebaut aus Holz, das sich immer zusammenflicken läßt. Meist sieht man hinterher vom Bruch kaum eine Spur. Der jüngst verstorbene Erich Jedelsky predigte immer „Jedes kleinste Stück zusammenklauben, es erleichtert die Wiederherstellung“. Und recht hat er.

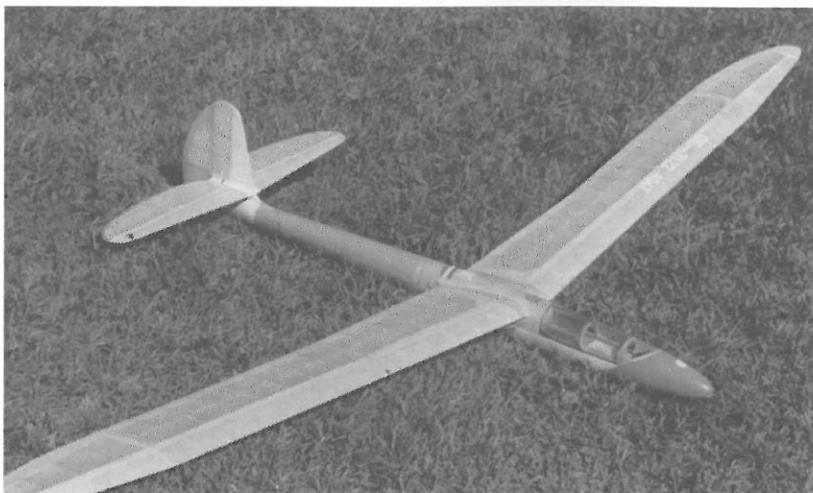
Sechs Teilnehmer der Klasse ARC 4 traten am Samstag mit Motormodellen an, Sonntag waren es 18 mit ihren Seglern (Klasse ARC 1b). Der bestechendste Eindruck vermittelte unweigerlich die Qualität der Bauausführungen, ein untrügerisches Zeichen, daß die Günselsdorfer und auch andere Kollegen ganz ausgezeichnete Modellbauer sind. Neun Teilnehmer kamen vom Verein Günselsdorf, vier vom MSC Alpevorland, je zwei vom MBC Enzesfeld und OMV St. Pölten und je einer aus Reggau, Aigen, Langenlebar und vom MFC Silbergrube - nämlich der Konstrukteur der Austria Meise, Dipl. Ing. Rudi Salzman, dessen Schöpfung nun schon ihren 54. Geburtstag feiert.



Die gut ausgebaute Kiebitzwiese am 20. Juli 2003: Hektisches Treiben vor Startbeginn. Das Wetter meinte es mehr als gut, der Wind paßte.



Einer der schönsten Oldies ist ganz sicher der „Sperber W 371“ von Helmut Wechler (Baujahr 1937, Spw 1,95 m dahinter ein sauber gebauter „Specht“ von Erich Jedetsky +.

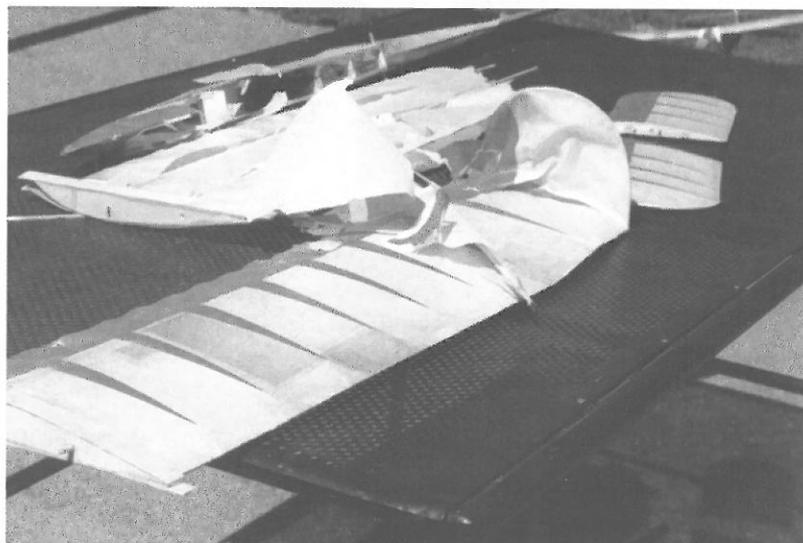


Eine verkleinerte „Austria-Meise“ namens „Wanderfalte“, ebenfalls vom Meisen Konstrukteur Rudi Salzman, diesmal nur mit 2, 10 m Spannweite. Fotos: H. Steiner

Gänzlich ausgeblieben sind diesmal Ungarn und Tschechen, die in früheren Jahren in Scharen angereist kamen. Man sollte der Sache nachgehen, warum beide Modellfluggruppen offenbar vergrämt wurden. Ganz sicherlich ist ein Umstand mitschuldig. Die österreichischen Antikflieger machen zu wenig Werbung. Ein einziger Bewerb der Günselsdofer und zwei am Spitzerberg. Und damit ist das Jahr gelaufen. Viel mehr Kontakt wäre wünschenswert, der Antikflug würde durch gemeinsamen Meinungs- und Erfahrungsaustausch sicherlich profitieren. Vor allem würde den Jugendlichen der Einstieg in den Modellflug erleichtert werden. Die Bausätze kosten einen Pappenstiel und handwerkliche Erfahrungen sind durch nichts zu ersetzen.

Der Bewerb lief mustergültig ab, bis auf wiederkehrende Seilrisse des schwächeren Seils für die kleineren Modelle. Es brachte auch nicht ganz die Ausklnkhöhen des stärkeren Seils. Einer der Erststarter, Walter Vollnhofer mit seinem Modell „Hast“, erreichte gleich beim erstmaligen Spitzenhöhe und fand auch sofort Thermikanschluß. Nur die Wettbewerbsregeln zwangen ihn, die schöne Höhe vorzeitig zu verlassen. Am Abend des Sonntags stand dann fest, die höchste Punktezahl erzielte Friedl Pinzolitich mit seinem Modell „Großer Albatros“. Ihm folgte Walter Vollnhofer mit „Hast“ und Michael Stadelhuber mit Modell „MVR 9“. Alle drei sind Günselsdorfer. Erfreulich die beiden Jugendlichen, Jürgen Zickbauer und Markus Schaberger mit den Modellen „Specht“ und „Kirschke-Baby“, beide sehr sauber gebaut, schafften die Plätze 13 und 14. Ein recht

Nach gut 50 Jahren sehe ich wieder mein Modell „Zahnstocher“ sagte Oskar Czepa angesichts des von Alfred Haiden (li) meisterhaft gebauten Siegermodells der Weltmeisterschaft anno 1951, die Czepa für sich entschied. Auf der Kiebitzwiese war er allerdings nur Zuschauer.



Ein total überflüssiger Bruch: Wenn sich jeder vor dem Sender einschalten vergewissert, ob er das darf, gäbe es weniger Kleinholz. Im vorliegenden Fall aber durchaus reparabel.

schöner Erfolg. Und noch ein bemerkenswertes Zusammentreffen fand auf der Kiebitzwiese statt: Alfred Haiden (ÖMV St. Pölten) präsentiert dem mit Gattin anwesenden Oskar Czepa das legendäre Modell „Zahnstocher“, mit dem Czepa die Weltmeisterschaft im Freiflug anno 1951 gewann. Czepa war über das von Haiden perfekt gebaute Modell so erfreut, daß ihm die Bemerkung „nach gut fünfzig Jahren sehe ich wieder meinen Zahnstocher“ entschlüpfte. Ein Stück Flugmodellgeschichte zum anfassen.

Bei den Motorfliegern war dem Günselsdorfer Franz Wenczel der erste Platz nicht zu nehmen. Hinter ihm reihten sich Hans Zelenka, DI Rudi Salzmann und Friedl Pinzolitich. An Modellen waren „Brummer“, „Attila“, „Sausewind“, „Simplex“, „Junior-Mura“ zu sehen. Zwei Modelle waren ganz still mit alten „Diesel“ ausgerüstet: mit einem „Atom-Super“ mit 1,8 ccm und ein Taifun-Zyklon mit 2,5 ccm Hubraum.

Heinz Steiner



Da hat man so viele Flieger im Keller und nun ein Delta??

Sollte schnell zu bauen sein und noch schneller zu fliegen!

Sollte billig sein mit billigen Komponenten! Sollte gute Flugeigenschaften haben und Fun, Fun und nochmals Fun bringen!

Gibts denn sowas???

Natürlich, das gibts!!

Auf www.hepf.at/fuzzy kann man das bestellen.

Ein kurzes Gespräch mit Fredi Pfeiffer und am nächsten Tag war das „Fuzzy Briefchen“ schon in der Post.

Beim Öffnen des Umschlages kommen einige Sperrholzbretchen und ein wenig Balsa zum Vorschein und man glaubt

es kaum, eine Bauanleitung der Sonderklasse. Reich bebildert und hervorragend getextet.

Hier könnten sich so manche „Große“ eine tüchtige Scheibe abschneiden.

Alle Sperrholzteile sind sehr sauber gefräst und nur die kleinen Stege sind zu entfernen und schon liegt ein Bauteil besonderer Güte vor. Schon diese Arbeiten machen recht viel Spaß. Der Bau des Modells ist praktisch auf ein Zusammenstecken der paßgenauen Teile und Sicherung mit Sekundenkleber beschränkt. Ist der Flügel und das Leitwerk Rohbaufertig (ca. 1h Arbeitszeit incl. einer Tasse Kaffee) so wird alles fein überschleift und mit Folie be-

spannt. (ca. 1h Arbeitszeit und zweiter Tasse Kaffee). Der Einbau der Fernsteuerung bereitet ebenfalls keine ernstlichen Probleme, verwendet man die kleinen 9 g Servos. Der Empfänger von Multiplex liegt zwischen den Servos. Als Motor kommt ein gut eingelaufener Speed 400 6V zum Einsatz. Befestigt wird der Motor durch Befestigungsschellen, sie bilden einen Rückschlussring der den Strom um mindestens 1000 mA senkt. Die Verwendung eines BEC Regler ist eh klar.

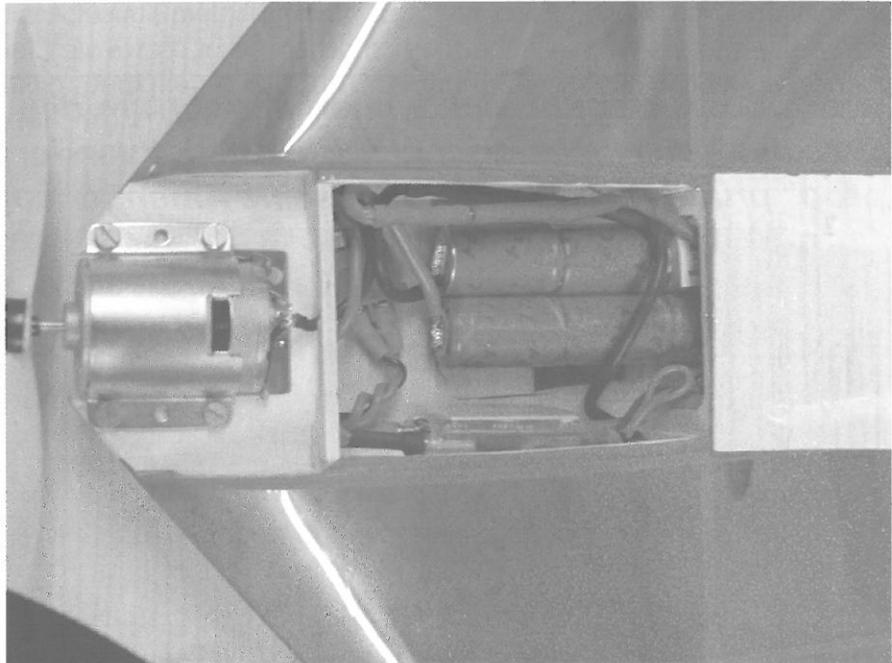
Nach ca. drei Arbeitsstunden ist also der Fuzzy, oder heist es eigentlich das Fuzzy, einsatzklar. Ausgerüstet mit gut geladenen acht Hecell

AF1100 Akkus fliegt Fuzzy auf Antrieb und geht auch zügig von der Hand, wenn man nicht so wie ich, beim Erstflug den Gummiprop von Günther falsch montiert hat. Der Fuzzy besticht durch hohe Wendigkeit und enorme Schnelligkeit. Dieses Modell ist nichts für „Warmduscher“ könnte man sagen und bringt den Adrenalinspiegel des Piloten in Wallungen. Rollen und Looppings gehen aus dem Handgelenk. Schnelle Vorbeiflüge in Bodennähe, wenns geht auf dem Rücken, sind eine Show, aber bitte erst nach einigen Eingewöhnungsflügen. Der Fuzzy bringt Flugvergnügen pur für wenig Geld und ist durch seine Kleinheit eigentlich ein ständiger Begleiter im Auto. Für Clubbestellungen gibt es von Hepf auch einen Fünferpack vom Fuzzy um € 199.- Noch ein Fuzzyzitat zum Abschluß: „Auf dem Rücken mußt du drücken, oder nach den Trümmern bücken!“

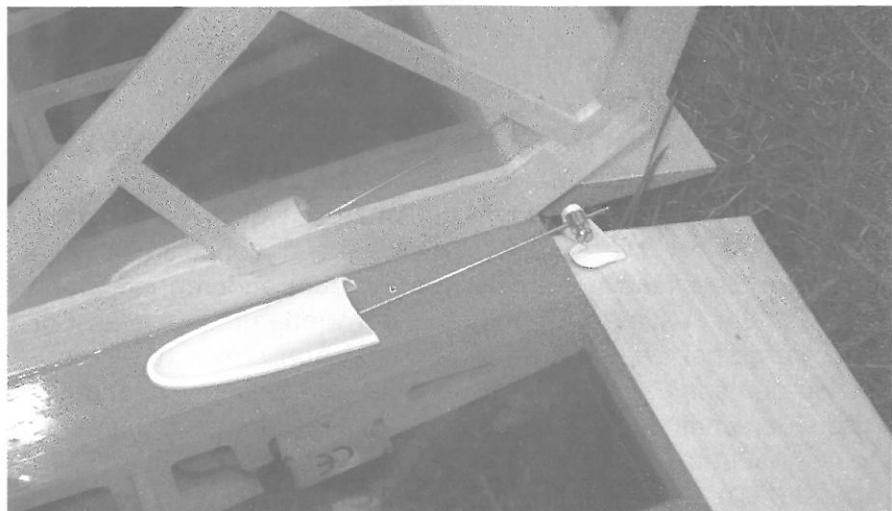
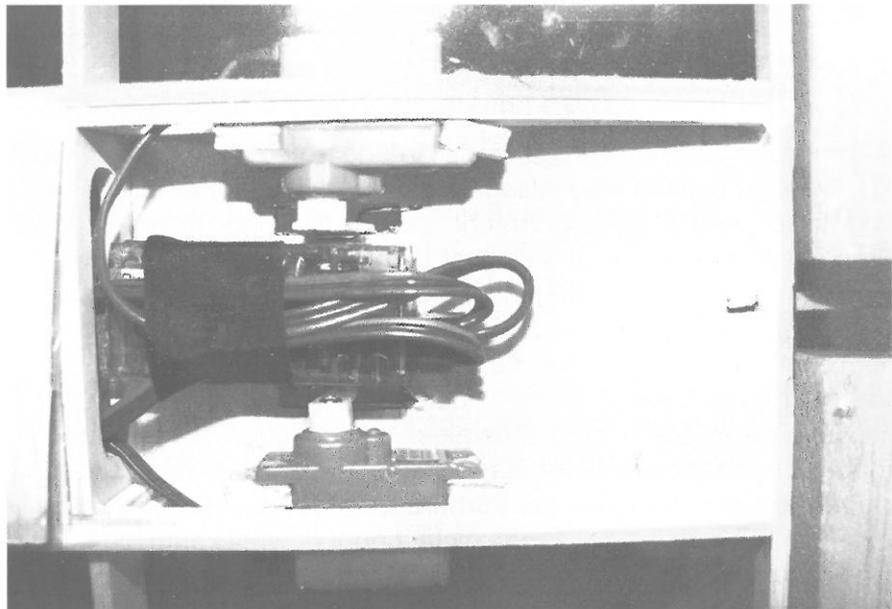
Manfred Dittmayer

Weitere Informationen und die Bauanleitung findet man unter:

www.hepf.at



Fotos M.Dittmayer



„robbe“ bemüht sich weiterhin sehr um den Anfänger und brachte kürzlich einen Hochstartsegler in Komplettversion für Einsteiger heraus. „prop“ prüfte den „Silence“ auf seine Anfängertauglichkeit.



Die Problematik des Einstiegs in den Modellflug hat seit jeher die Gemüter bewegt. Und weil es dafür kein Patentrezept gibt, findet jede Version, vom einfachsten Bauplanmodell bis zum heute aufwendigst gefertigtem Komplettmodell, ihre Verfechter. Als Beispiel sei nur genannt, dass in der letzten Folge von „prop“ mit der „Cessna-Cardinal“ auch ein *Elektro-*

Motormodell gleicher Fertigung als Anfängermodell vorgestellt wurde. Von den unzählbaren mehr oder weniger aktiven Modellfliegern dieser Welt muss wohl jeder auf seine Weise einmal sein erstes Flugmodell zum Fliegen gebracht haben. Wie und ob er es überhaupt selbst gebaut hat, ist im Nachhinein egal, hatte er sich erst einmal durch einen gelungenen Flug vom Bazillus Modellflug anstecken lassen. Bei vorliegender Modellversion eines Hartschaumfertigseglers mit 1800 mm Spannweite meint nun der Erzeuger, man solle den Einsteiger nicht mit viel Bauerei belasten, damit er möglichst schnell zum ersehnten, erfolgreichen Flug kommt.

Was wurde nun beim „Silence“ – der Name bezieht sich wohl eher auf den leisen Segelflug als auf ein Anfängermodell – dem Einsteiger diesbezüglich zugemutet? Hält sich der Neuling genau an „robbe“ nachahmenswerte Bauanleitungen, wird er das Modell innerhalb eines Tages mühelos flugbereit haben, inklusive der Vorbereitung, der dem Baukasten beiliegenden Hochstarteinrichtung. Schafft er es auch in zwei Tagen nicht, bringt er wohl kaum die handwerklichen Voraussetzungen für den Modellflug mit, oder er hat die Anleitung nicht sorgfältig genug studiert. Die Montage des Testmodells wurde wieder konsequent nach der Bauanleitung vorgenommen. Ohne besonderen Zeitaufwand sind die wenigen, klar dargestellten und beschriebenen, modellbauerischen Handgriffe getan. Der ungeduldig auf einen erfolgreichen Erstflug Hoffende, kann sich also ganz auf die Einbautechnik der Fernsteuerung und Gestängemechanik konzentrieren. Direkt als bequem zu bezeichnen ist die Unterbringung der Fernsteuerkomponenten, verwendet man dabei die Teile der RTF-Version. Passgenau sind die dafür vorbereiteten diversen Rumpfaussparungen. Denkbar einfach ist auch die Montage der Gestängemechanik.

Zur Verschönerung der Modelloberfläche liegt eine Dekorfolie bei. Sie ist übrigens von ausgezeichneter Qualität. Zwecks Korrekturen kann man sie öfters ablösen, ohne dass sie ihre gute Klebekraft einbüßt. Ein häufig diskutierter Punkt ist auch, welche fliegerischen Qualitäten ein Anfängermodell aufzuweisen hätte. Hier spielen mehrere sich gegenseitig im Wege stehende Faktoren eine Rolle. Zum einen die effektive Flugleistung und zum anderen die Stabilitätsmerkmale des Modells und schließlich die Festigkeit. Beim Einsteiger wiederum beeinflusst oft die Optik wesentlich den Kauf. Daher wurde bei diesem Entwurf auch die Ähnlichkeit zu einem Segelflugzeug gesucht. Andererseits wurden aus Gründen der Festigkeit – schon des verwendeten Schaumstoffmaterials wegen – große Querschnitte gewählt, die den Gesamtwiderstand beträchtlich in die Höhe treiben. Für den Anfänger ist Letzteres aber ohne Belang.

Dass über das Einstiegsalter immer wieder unterschiedliche Auffassungen vorherrschen, ist reichlich bekannt. Hier hat „robbe“ auch Stellung bezogen.

Am Baukasten steht gut lesbar: „Kein Spielzeug! Für Jugendliche unter 14 Jahren nur unter Aufsicht Erwachsener geeignet“. Bevor es aber mit dem Testmodell zum Fliegen ging, erfolgte zunächst die unerlässliche Schwerpunktkontrolle. Zur Erreichung der mit 65-70 mm angegebenen Schwerpunktlage, mussten, trotz Verwendung 28g schwerer Mignonakkuzellen in der Empfängerbox, noch 16g Blei in die Rumpfspitze. Leider wurde die für das Einfliegen so nützliche Verschiebemöglichkeit der Akkubox konstruktiv nicht wahrgenommen.

Versucht wurde auch, die Einstellwinkeldifferenz (EWD) mittels handelsüblicher EWD-Waage nachzumessen. Bei einem Schaumstoffmodell mit 5 mm dicken Endleisten ist das eigentlich mit so einem Gerät ein aussichtsloses Unterfangen. Die zunächst vage gefundenen $+ 2^\circ$ stimmten optimistisch. Dazu ein paar Zeilen, die hoffentlich bei allen Produzenten auf nahrhaften Boden fallen:

Am Platzmangel liegt es sicher nicht, wenn in den Betriebsanleitungen von Anfängerflugmodellen leider jegliche Angabe und Erklärung zur EWD fehlt. Ihre Gradangabe ist genau so wichtig wie die der Schwerpunktlage. Profilabhängig verlangen Flugmodelle halt nach einer bestimmten EWD. Stimmt diese nicht halbwegs, fliegt auch das schönste Modell nicht. Dieser fundamentale Teil der Flugmechanik müsste dem Einsteiger mit wenigen Worten klar gemacht werden. Es macht doch wirklich keinen Sinn, wenn Flugmodelle mit großem Aufwand in Produktion gehen, um Menschen für den Modellflug zu gewinnen und dieses Vorhaben wegen einer kleinen Unterlassungssünde wiederholt zum Scheitern verurteilt ist. Wie schon im Bericht der „Cardinal“ angesprochen, sollten sich endlich die führenden Unternehmen der Modellbaubranche dazu aufraffen, Baukästen von Anfängermodellen, endlich eine einfache Karton-EWD-Messschablone beizugeben. Mit dieser würde es dem Beginner auch bei der Montage des Höhenruders leicht fallen, die Ruderklappe so zu stellen, dass auch wirklich das erforderliche symmetrische Profil entsteht. Der Tester weiß aus der Praxis und so manchen schriftlichen Anfragen, dass bei Fertigteilmodellen wiederholt gravierende Rumpfverformungen eintreten und EWD's bis zu 5 Grad plus/minus und mehr! entstehen: Gerade das aber stellt den ahnungslosen Anfänger vor unlösbare Einflugprobleme

Den zweiten Teil der „Silence“-Montage- und Bedienungsanleitung kann man ruhig als vorbildliche **Flugschule** bezeichnen. Fluggelände, Wetterbedingungen, Fernsteuerbedienung, das Einfliegen samt Vorbereitung zum Hochstart und Flugmanöver sind bildlich und textlich hervorragend gestaltet. Lediglich der für den Beginner wichtige Hinweis zur Senderknüppelbelegung fehlt. Weit verbreiteter Standard ist: Motordrossel und Seite rechter- und Höhe linker Senderknüppel. Sei zu hoffen, dass sich so ein Hinweis in der Bedienungsanleitung der diversen Fernsteuerungen findet. Möchte nämlich ein erfahrener Modellflieger beim Einfliegen helfen, könnte er es erst nach Umbelegung, was man aber an Ort und Stelle oft gar nicht durchführen kann oder will.

Selbst wenn es sich um ein Anfängermodell handelt, wie hier beim „Silence“, ist auch für einen alten Hasen der erste Handstart immer noch ein prickelndes Erlebnis. Er ist auf der Hut und hat zunächst die Hand am Höhenruderknüppel.

Also Start frei! Doch statt der erwarteten Gleitflugeraden ging es mit dem „Silence“ stark erdwärts. Nur gutes Reaktionsvermögen bewahrte ihn vor seinen ersten Schrammen oder Schlimmeren. Mit viel Höhe kam noch ein halbwegs vernünftiger Gleitflug zustande. In der Flugmechanik gibt es für Kopf- oder Schwanzlastigkeit mehrere Ursachen. Entweder stimmt die Schwerpunktan-gabe nicht, oder das Modell wurde gar nicht auf diese Angabe eingetrimmt. Oder: die Winkel-differenz wurde falsch berechnet oder eingestellt. Und ganz schlimm wird es, wenn all diese Möglichkeiten zutreffen. Zunächst wurde also der Bleiballast entfernt. Noch immer kopflastig. Also Höhenrudertrimmung auf voll „ziehen“. Erst jetzt konnte man von einem akzeptablen Gleitflug sprechen. Der Schwerpunkt jedoch lag aber jetzt schon bei 83 mm! Nun kann man Profile mit gerader Unterseite auch mit negativer EWD fliegen. Sie werden dann eben zum semi-symmetrischen Typ entfremdet.

Mit diesem Wissen ging es ohne langes Zögern und ohne Veränderung der EWD an den ersten Gummihochstart. Vorher wurde aber noch der mitgelieferte, weiße Flachgummi durch mehrmaliges Ausdehnen ein wenig eingebrochen (diese wichtige zusätzliche Anmerkung fehlt in der ansonsten ausführlichen Beschreibung der Hochstartvorrichtung).

Wie erwartet klinkte das Modell im Hochstart auf halber Höhe aus. Die Gummienergie war all zu schnell aufgebraucht. Ursache: selbst der hintere Hochstarthaken lag nun zu weit vom Schwerpunkt entfernt. Im Hochstart und beim anschließenden Flug beeindruckte das Modell durch her-

vorragende Ruderwirkung. Die Leitwerksgrößen des „Silence“ sind für den kurzen Rumpfhel optimal dimensioniert. Die Ruderbefehle kommen ohne Verzögerung, wobei das Höhenruder eine für den Anfänger wertvolle Dämpfung zeigt. Dass dann bei diesem ersten Flug, schon im Landeanflug, durch enges Kreisen auch noch eine Thermikblase erwischte wurde und das schlecht eingestellte Modell innerhalb kürzester Zeit auf vielleicht 150 m wegstieg, war schon ein besonderer Glücksfall.

Eine nochmalige sorgfältigere Nachmessung ergab, dass die Winkeldifferenz beim Testmodell, wie schon bei der ersten Kontrolle, knappe 2° beträgt! Folglich musste eine unkorrekte Schwerpunktan-gabe der Grund für die starke Kopflastigkeit sein. Jetzt konnte nur noch eine Grundrisszeichnung weiterhelfen. Und siehe da, diese verriet, dass der Trapezgrundriss mehr vordere als hintere Pfeilung aufweist! Nach Feststellung der mittleren Flügeltiefe t_m und der Schwerpunktan-nahme von einem Drittel, ergab sich jetzt eine Schwerpunktlage von 95 mm (nicht 65-70 mm) für den in der Bauan-leitung angegebenen Bezugspunkt! Für die neue Trimmung wurde etwas Bleiballast und ein 450 mAh-Empfänger-Akkusatz mit einem Gesamtgewicht von 90 Gramm im vorgesehenen Rumpfaus-schnitt untergebracht. Jetzt musste aber auch der Hochstarthaken um 25 mm nach hinten versetzt werden.

Mit dieser neuen Einstellung wurde der „Silence“ noch einmal auf seine Hangflugtüchtigkeit erprobt. Mäßiger Wind (max. 25 km/H = 7 m/s) vorausgesetzt, wird er auch an kleineren Hängen den Anfän-ger mit seiner Wendigkeit richtig Spaß machen.

Die technischen Daten des Testmodells sind: Spannweite 1760 mm, Gesamtgewicht 700 Gramm, Flügelfläche 0,33 m². Auf diese Fläche bezogen, ergibt sich eine Flächenbelastung von 20,8 N/m². Fazit: mit einer EWD-Schablone und korrigiertem Schwerpunkt und Hochstarthakensitz wäre der „Silence“, so meint der „prop“-Tester, **d a s** Anfängermodell. So getrimmt, wird es den Neuling weder im Hochstart- noch beim Hangfliegen vor besondere Flugprobleme stellen, ihm unsanfte Landungen wegen seines günstigen Gewichts-Festigkeitsverhältnisses nicht übel nehmen und so ein guter Wegbereiter für größere Taten sein.

Empfohlene Preise:

„Silence“ mit Hochstarteinrichtung,	Bestell Nr. 3073	€ 76,10
„Silence“ mit Hochstarteinrichtung und Fernsteuerung	Bestell Nr. 3073 RTF	€ 146,90

AERO-top Video Nr. 6

Das neueste Video aus der AERO-top-Reihe ist Video Nr. 6. Es zeigt wieder drei faszinierende Flugzeugen, die in der gewohnt hohen Qualität dokumentiert werden.

Das AERO-top-Team filmte auf dem ehemaligen VEB-Gelände Leipzig-Halle den „Traktor der Lüfte“ eine Z-37A „Cmelak“. Am Boden und beim Sprüh-einsatz gelangen eindrucksvolle Bilder, wobei der Sternmotor für authenti-schen Sound im Wohnzimmer sorgt. Für die Modell-aufnahmen wurden meh-rere Maschinen aus dem Hause Airworld, teilweise mit Sternmotor, einge-setzt. Atemberaubende Flugmanöver sind u. a. von Stephan Völker mit sei-nem Modell zu sehen. Absolute Seltenheit haben die Aufnahmen des DFS „Habicht E“: AERO-top hat den Nachbau des berühmten Kunstflugseglers aus dem Jahre 1936 von der Herstellung der ersten Rippe bis hin zum Kunstflugeinsatz über mehr als 4 Jahre mit der Kamera begleitet. Der Beitrag



beginnt 1997, als die späteren Erbauer der mantragenden Version, Walter und Clemens Zahn, den „Habicht“ noch als ferngesteuertes Großmodell flogen. Übrigens: In 2002 war die Replik des Originals der einzig fliegende Habicht weltweit! Nach diesen Filmaufnahmen wird dieses Exemplar nur noch im Museum zu bewundern sein. 2001 war zum ersten und einzigen Mal der „berühmt-berüchtigte“ Nachbau des amerikanischen Rennflugzeugs „GeeBee R-2“ von 1932 in Deutschland. AERO-top hatte den Piloten und Miterbauer Delmar Benjamin am Flughafen Frankfurt in Empfang genommen und Pilot und Maschine während des Deutschlandaufenthalts begleitet. Das Video zeigt die Montage des Rennflugzeugs, herrliche Flugaufnahmen und eine gewagte Landung auf der kurzen und schwer anzufliegenden Piste in Michelstadt. Modellaufnahmen diverser FiberClassics-GeeBees ergänzen diese Dokumentation. Das Video hat eine Laufzeit von etwa 85 Minuten und kann für € 25,50 im Modellbau-Fachhandel oder beim Modellsport Verlag GmbH, Postfach 2109, D-76491 Baden-Baden, Tel. 0 72 21 / 95 21-19, Fax 0 72 21 / 95 21-45 bezogen werden. Die DVD ist für € 30,50 erhältlich. Alle Videos der AERO-top-Reihe gibt es nun auch auf DVD. Informationen zur gesamten AERO-top-Video-Reihe, können über die Inter-net-Seiten des Verlages unter <http://www.modellsport.de> abgerufen werden.

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 CPI700
- ◆ 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

JSB Marketing & Vertriebs-GmbH Hinter den Eichen 5 · 25335 Klein Nordende
Tel.: +49 (0) 4121-807007 · Fax: +49 (0) 4121-807006
info@scorpiomodell.com · www.scorpiomodell.com

SCORPIO

THE FINE ART OF MODELLING

MULTIPLEX®

Racing for FUN!



micro-JET

214170

Klein, aber gemein!

Material: ELAPOR

Spannweite: 660 mm

Gewicht ca.: 450 g

Lieferung mit Dekorsatz und

Motor Permax 400

EUR 69,- *



214323

Blue Shark

Richtig was zum „Rumfetzen“!

Mat. ELAPOR Spannweite: 910 mm

Gewicht ab ca.: 1100 g

Lieferung mit Dekorsatz und

2 Motoren Permax 480

EUR 115,- *



214324

White Eagle

Racers-Edition pur!

Material: ELAPOR

Spannweite: 910 mm

Gewicht ab ca.: 1100 g

Lieferung mit Dekorsatz und

2 Motoren Permax 480

EUR 115,- *

* unverbindliche Preisempfehlung



Empfohlene Fernsteuerung
z.B. **COCKPIT MM**

Neue Homepage! www.multiplex-rc.de