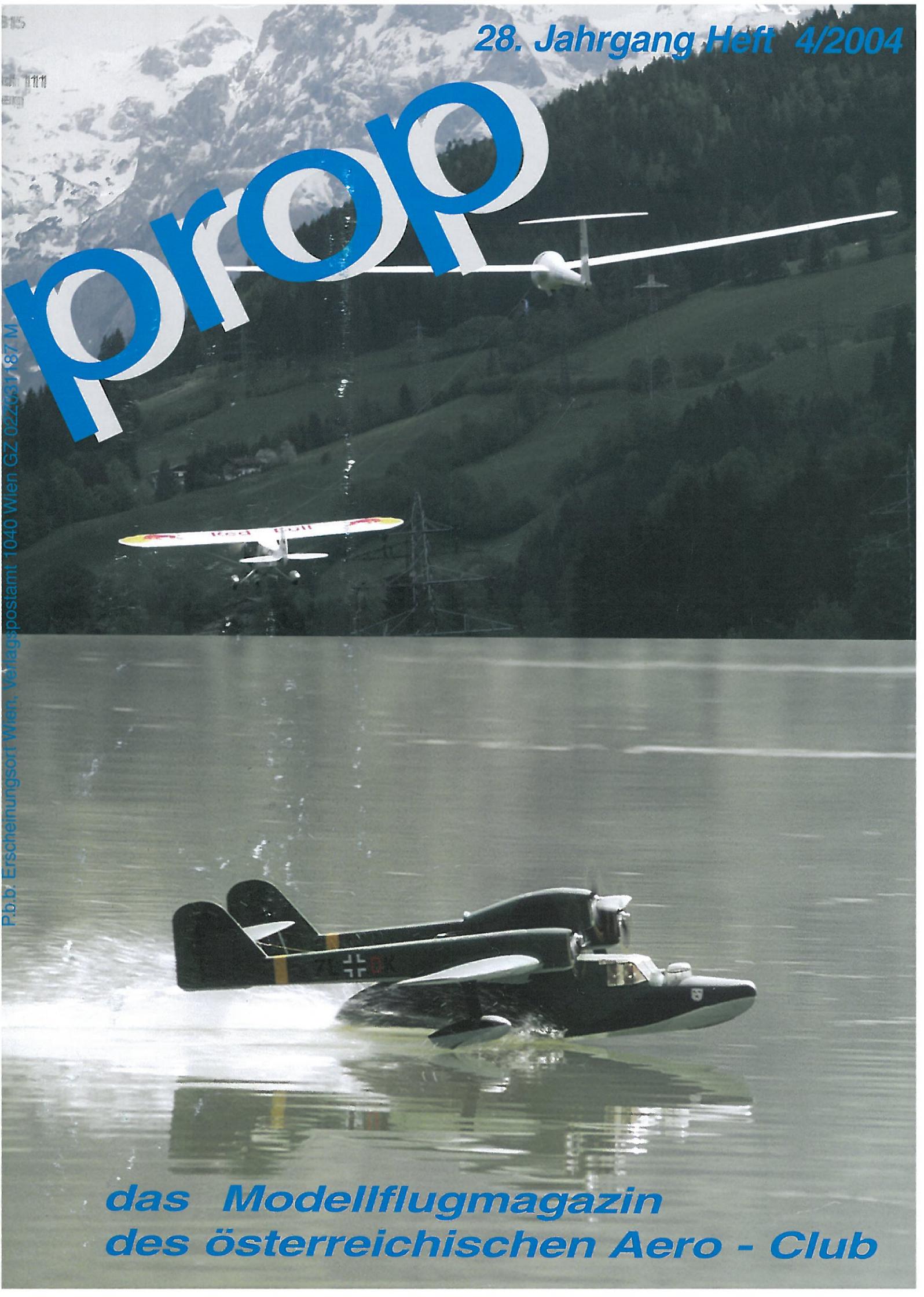


28. Jahrgang Heft 4/2004

prop

P.b.b. Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt 1040 Wien GZ 02263/187 M



*das Modellflugmagazin
des österreichischen Aero - Club*

MULTIPLEX®

ROYAL evo 7

Big Points!



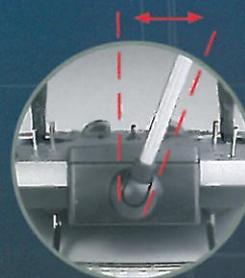
• Voll ausgebaut •

- 7-Kanal-Sender serienmäßig komplett ausgestattet mit allen Schaltern, Schiebern und zwei 3D-Digi-Einstellern
- Multifunktionsbuchse (Laden, L/S- und Simulatorbetrieb, PC-Schnittstelle)
- NiMH-Senderakku mit 1500 mAh für lange Betriebszeiten über 6 Stunden



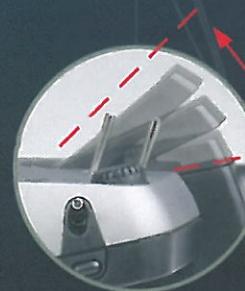
• Ergonomie pur •

- drehbare Knüppelaggregate mit einstellbarer Rückstellkraft
- großes, klappbares LCD-Grafik-Display
- griffgünstig angeordnete Bedienelemente (Schalter und Trimmrädchen)



• Zukunftsweisende Technik •

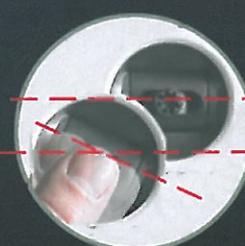
- moderne FLASH-Prozessor-Technologie, einfaches Software-Update durch Internet-Download
- wahlweise konventionelle Wechselquarz- oder moderne Synthesizer-HF-Technik
- für mehr Sicherheit: Scanner- und Einschaltenschutzfunktion (Channel-Check) in Verbindung mit dem Synthesizer HF-Modul optional nachrüstbar
- Akkumanagement zur Überwachung von Senderakkuspannung, Akkuladung und Restbetriebszeit



• Modernste Software •

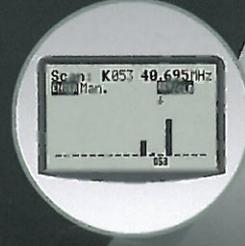
- 15 Modellspeicher
- bis 3 Flugphasen für Flächenmodelle und 4 für Helis
- flugphasenspezifische Digital-Trimmmung
- selektiver L/S-Betrieb
- übersichtliche, einfache Menüführung in Klartext und verschiedenen Landessprachen (DE, EN, FR, IT, ES) ... und vieles mehr!

Für ausführliche Informationen besuchen Sie einfach unsere Homepage und downloaden Sie die ROYAL evo 7 Bedienungsanleitung!



• Super Preis/Leistungsverhältnis •

Zum Beispiel ROYAL evo 7 Vario-Set:
Sender voll ausgebaut mit Akku, Standard Quarz-HF-Modul HFM-4
7-Kanal Empfänger Micro IPD



449,- EUR*

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
email: info@hobby-factory.at
www.hobby-factory.at

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

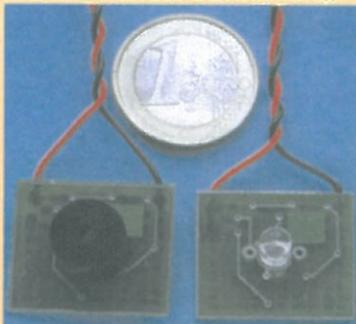
Regler für Lipo-Akkus als Empfängerstromversorgung



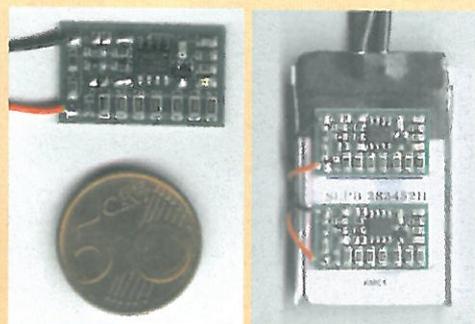
Ausgangsspannung regelbar 5 - 6Volt
mit Akkumonitor ab 44,50

Schützen Sie Ihre wertvollen Lipo-Akkus Lipo Akkuwächter Lipo Balancer

Lipo-Akkuwächter
2-10 Zellen einstellbar



Optisch (mit LED) 15,90
akustisch (mit Summer) 16,50



Pro Stück 10,90

Indoor Modell QUASAR



Spannweite 880mm
Gewicht 275g
Empf. Antrieb:
Motor AXI 2208/34
Akku 3 Zellen LiPo

59,-

EXTRema 330S oder Super Star oder EDGE 540 arTistic



Super einfach zu fliegen - auch für Einsteiger.
Für 3-D- Freestyle entwickelt, ist mit diesen Modellen einfach alles möglich,
von üblichen Kunstflugfiguren bis zu Rollkreisen, Snaprolls, Flachtrudeln,
Messerflugloops, Überschläge, Torquen, Hovern. Über 15 Minuten Flugspaß
mit Lithium-Polymer-Akkus! Spannweite: 800 mm, Rumpflänge: 750 mm, Flug-
gewicht: ca. 220 g.

Aktionspreis 32,90

Xcellerate LiPoly-Akkus

Zoom-Zoom 4D



Zoom Zoom ARF-Modell für Indoor
und Outdoor, 4D Kunstflug. Komplett
aus EPP. Lieferbar in rot, grün und
gelb.
Funktionen: Quer/Höhe/Seite/Motor
Spw.: 900mm
Länge: 950mm
Gewicht: 320g

59,-



Akkutyp	Breite x Länge x Höhe	Gewicht	Entladestrom Dauer/Impuls	Preis
6000mAh, 4s2p	58 x 198 x 25,2mm	575g	4-5C / 8C	128,00
6000mAh, 3s2p	58 x 198 x 18,9mm	435g	4-5C / 8C	96,00
750mAh	35 x 62 x 3,8mm	16,3g	6C-9C / 10C	6,30
1350mAh	55 x 85 x 3,5mm	26,7g	6C-9C / 10C	8,80
3000mAh	55 x 90 x 6,0mm	70,2g	4-5C / 8C	16,10
5000mAh	49 x 135 x 6,8mm	89,0g	4-5C / 8C	23,00

**Wir wünschen allen Kunden ein
gesegnetes Weihnachtsfest
und viel Erfolg im neuen Jahr**



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 im Modellbau die Qualität im Modellbau Die Qualität

PURE POWER
Webra

**WEBRA AERO-
und HELI-Motoren**



...Empfang **OK**

WEBRA Empfänger



www.webra-austria.at

Das Österreichische Modellflugmagazin

Offizielles Organ der Sektion
Modellflug im
Österreichischen Aero-Club



Ausgabe 4/2004

Inhalt	Seite
Neues vom Markt	04
Wir gedenken	05
Freiflug WM 2004	06
Rückblick 2004 Fesselflug	08
F1E Weltcup Erfolg	09
Landesmeister. NÖE1E	11
Österr. Meister.RC- MS	12
Webra Süd-Ost-Cup	15
Österr. Pokal RC-SL	16
Heri Kargl-Pokal an R.Freudenthaler	26
Es war Begeisterung	27
F3K Euro Tour	28
Test F3K Long Shot	30
Geschichtliches, sensationeller Fund	31
NÖ- LM Semi-Scale Günselsdorf	36
In-door Waidhofen a.d. Thaya	40
Jet-News	42
Saisonbericht F3K	44
Fireworks 3 Elektro	46
Test Empfänger Jeti Rex	48
Wasserflug IGE Salzkammergut	50
Verleihen 20,2 m Flügel?	52
Die Struktur der Thermik	55
F1K Motorflugmodell WH-042	57
prop Bücherecke	61

Titelbild: So schön kann Modellflug in Österreich sein.
Seglerschlepp und Wasserflug in herrlicher Landschaft.
Fotos: Dr. W. Schober (oben) und W. Margreiter

Redaktionsschluß Heft 1/2005 15.02. 2005

Impressum

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Oskar Czepa, Helmut Graf, Walter Hach, Klaus Küng, Manfred Leitsoni, Walter Margreiter, Michael Mauracher, Heinz Pfaffinger, Friedl Pinzolitich, Dr. Wolfgang Schober, Robert Schweißgut, Hans Straniak, Hans Spilka, Mario Testory, Bernhard Wiczorek und die Bundesfachreferenten, die ONF und die Bundessektion.

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 e-mail: thonhofer.sonja@aeroclub.at

Druck: Donau Forum Druck Wien 1120

Liebe Leser,

Das Jahr 2004 brachte uns Modellfliegern leider seitens des Wetters viel Verdruss und erfolglose Arbeit. Viele Bewerbe und Veranstaltungen mussten abgesagt bzw oftmals verschoben werden. Für die Modellpiloten, die an internationalen Wettbewerben teilnahmen war, die Saison 2004 jedoch sehr erfolgreich. Da wurden tolle Platzierungen und Siege in vielen Modellflugklassen errungen. Modellflug ist ohne Übertreibung eine der erfolgreichsten Sportarten in Österreich. Dass diese Erfolge erzielt werden konnten ist letztendlich das Verdienst aller unserer Mitglieder und so können wir auch alle darauf stolz sein. Aber nicht nur unsere Spitzensportler verdienen Beachtung. Bedanken wir uns doch zum Jahresende bei den unzähligen Funktionären in unseren Vereinen, die unermüdlich auf das Wohl „Ihrer“ Vereinsmitglieder achten und es erst durch ihre Arbeit ermöglichen unseren Sport problemlos ausüben zu können. Vergessen wir auch nicht unsere Frauen die oft viel Geduld und Verständnis für uns aufbringen. Danke!

Denken wir in der nun „stillen Zeit“ auch an unsere Freunde die uns 2005 für immer verlassen haben und danken wir für die schönen Stunden die wir mit ihnen verbringen durften.

Nutzen wir die Zeit, uns für die neue Flugsaison ordentlich vorzubereiten. Prüfen wir unsere Modelle und Ausrüstung auf ausreichende Sicherheit und bauen wir unsere neuen Modelle ohne Hast und Zeitdruck dafür aber ordentlich und sicher.

Allen Mitarbeitern von prop danke ich für die ausgezeichnete Mitarbeit und hoffe auch nächstes Jahr auf Euch zählen zu dürfen.

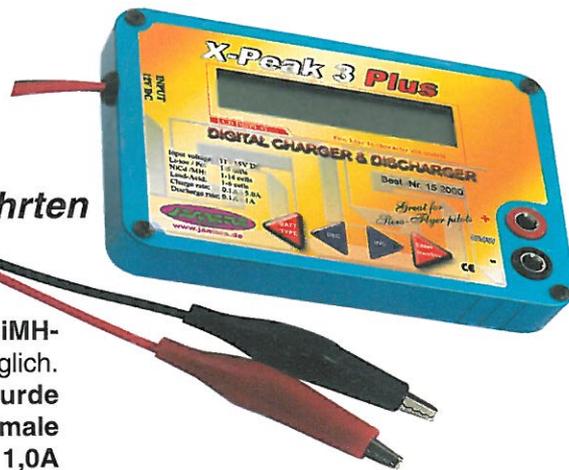
In dieser Ausgabe habe ich den Schwerpunkt auf die sportlichen Erfolge und das Vereinsleben gelegt, Natürlich gibt es auch wieder Testberichte und auch etwas Theorie und ein wenig geschichtliches. Ich wünsche viel Lesevergnügen!

Ein schönes Weihnachtsfest, Gesundheit und Glück für 2005 und eine tolle neue Flugsaison, wünscht

Euer
Manfred

X-Peak 3 Plus

die Weiterentwicklung des tausendfach bewährten
X-Peak 3 von **JAMARA-Modelltechnik**



Der Erfolg der Lithium-Polymer-Akkus im Modellflug hat viele Erwartungen übertroffen und der Bedarf an leistungsstärkeren Elektroantrieben mit Li-Po-Akkus nimmt zu.

Die Leistungssteigerung durch vergrößern der Akkukapazität und erhöhen des Motorstroms ist möglich, hat aber den Nachteil, dass der höhere Strom mehr Erwärmung aller elektrischen Bauteile verursacht. Die Folge ist ein schlechterer Wirkungsgrad und ein früheres Erreichen der maximalen Betriebstemperatur.

Wir entschlossen uns deshalb den X-Peak 3 weiterzuentwickeln, sodass statt der 3 nun **5 Zellen Lithium-Polymer-Akkus mit 18,5 V oder Lithium-Ionen-Akkus mit 18,0 V Nennspannung** geladen werden können. Dadurch stehen ca. **2/3 Mehrleistung** bei gleichem Entladestrom und gleicher Motorlaufzeit zur Verfügung. Gleichzeitig konnten auch die übrigen Leistungsdaten verbessert werden. Statt der

bisher 10 Zellen **NiCd- und NiMH-Akkus sind jetzt 14 Zellen** möglich. Der maximale **Ladestrom wurde von 3A auf 5A** und der **maximale Entladestrom von 0,5A auf 1,0A gesteigert**.

Technische Daten:

- Eingangsspannung 11 - 15V
- Ladestrom einstellbar zwischen 0,1 - 5 A
- Entladestrom einstellbar zwischen 0,1 - 1 A
- Konstantstrom-Spannung bei Li-Po, Li-ion und Blei Akkus
- Delta-Peak Ladungsabschaltung bei Ni-Cd u. NiMH
- Mikroprozessorkontrolliertes Lade- und Entladesystem
- Zweizeiliges 16 Zeichen-LCD Display
- Für Ladungen und Entladung von 1-14 Zellen Ni-Cd u. NiMH von 1-5 Zellen Li-Po, Li-ion, 2-12 Bleiakku
- Schutzfunktionen:

Verpolungsschutz am Ein- und Ausgang

Autom.Ladungsspannungserkennung
-Abmessungen: 117x85x25mm
Gewicht: 230g
Best.Nr. 152000
empf. VK Preis 99,00 €

ht-modelltechnik

ARKADIA traiskirchen

Ein neus Modellbau Shop südlich von Wien, mit Modellen für In- und Outdoor Vergnügen von 2D bis 3D, gewährleistet die Nahversorgung im **südlichen Niederösterreich**.

Ein **Nachrichtentechniker** wählte den Weg in die Selbständigkeit. Hr. Ing. Thomas Hudecek eröffnete am 04. Dezember 2004 mit seiner Familie ein Fachgeschäft in der **Arkadia Traiskirchen**.

Nach der Frage was ihn zu diesem Schritt bewog, kam die Antwort: Ich möchte einfach nicht mehr so weit fahren um in einem gut sortierten Modellbaugeschäft einkaufen zu können. Was ich mir nicht mehr antun möchte, möchte ich schon garnicht für meine Kunden.

Selbst langjähriger Modellsportler mit Leidenschaft, weis er wovon er erspricht.

Sein Motto lautet: Von allem etwas von jedem wenig. Dies geht nur mit starken Partnern und Lieferanten im Hintergrund, die für raschen Nachschub sorgen. Was findet man vor wenn man das Geschäft in der Arkadia Traiskirchen betritt? Eine reichhaltige Palette an On- und Offroad

Cars, Minis und Monstern, Helikoptern, Flächenflugzeugen und auch Boote für Freunde des Wassersports. Noch vielfältiger als das Modellangebot, ist das Sortiment an Zubehör, angefangen von Motoren, Ladegeräten, Reglern, Akkus, etc. bis hin zu seinem „Gelernten“, dem Radio Control Bereich, sprich zu der Funkfernsteuerung, dem Kernstück des Modellsports, ob in der Luft, auf der Strasse oder zu Wasser.

Im **ht-motelltechnik shop** findet man u.a.namhafte Produkte von Herstellern wie JR, Futaba, Sanwa, Simprop, MPX, Thunder Tiger, SAB, Sebart – **weltmeisterliche Modelle von Sebastiano Silvestri- dem TOC Profi und Modelle von Engel Modellbau, OS, M-Power, ZDZ** und vieles mehr.

Dem Trend folgend zu mehr elektrobetriebenen Modellen, findet man eine vielfältige Produktpalette wie Motoren und Steller von Hacker, Kontronik, Schulze, Plettenberg, etc. Besonderes Augenmerk wird auf die neue LiPo-Akkutechnologie gelegt. Am Markt findet man viele Produkte auch zu günstigen Preisen Alle leisten aber nicht immer was benötigt wird. Für Ihr Modell wird Ihnen das optimalste An-

triebspaket ausgewählt, welches nicht immer das teuerste sein muß. Es soll einfach alles zusammenpassen, vom richtigen Propeller bis zum sinnvollsten Steller. Dafür steht ht-modelltechnik mit Beratung und Service. Zu finden sind indoor 3D Modelle 60cm bis hin zu outdoor 250cm F3A-X Riesen.

Zu schaffen ist dies nur mit einem **starken und verlässlichen Team** und zwar mit seiner Familie, Roman und Gabriela Hudecek.

Für Informationen steht Ihnen Hr. Hudecek gerne unter +43 2252 508850 tel. zur Verfügung. Zu diesem Zeitpunkt findet man schon einen Teil des reichhaltigen Sortiments unter

www.ht-modelltechnik.at.

Per email über office@ht-modelltechnik.at Bis bald und herzlich willkommen im Shop der Fam. Hudecek, die Ihr Vertrauen nicht nur durch Produktvielfalt zu Toppreisen sondern eben auch durch Verlässlichkeit und Engagement gewinnen möchte.



In der letzten Ausgabe ist leider etwas Text verlorengegangen.
Hier nun der ganze Text:

**Edwin Krill 1924-1997.
Am 28. September wäre er
achtzig geworden.**

Edwin Krill, Bundessektionsleiter der Sektion Modellflug von 1958 - 1988. Gründungsobmann des Österreichischen Modellsportverbandes und Gründer und erster Chefredakteur des Modellflugmagazins *prop*. Sein Leben stand ganz im Zeichen des Modellflugs.

IN MEMORIAM WERNER SCHAUPP

Viel zu früh mußten wir von unserem liebenswerten Modellflugfreund Abschied nehmen. Werner verstarb nach schwerer Krankheit am 21. Oktober 2004 im 55. Lebensjahr.

Seit seiner Jugend beschäftigte er sich – vorbelastet durch seinen Vater Anton Schaupp – mit RC und Freiflugmodellen und war bis zu seinem Ab- leben aktives Mitglied im Österreichischen AERO Club, Österreichischem Modellsportverband und Modellflug Club Wiener Neustadt. Werner war überall geschätzt und beliebt und durch seinen Sachverstand, Humor und Schaffenskraft hatte er das Club-Leben positiv mitgestaltet und bereichert.

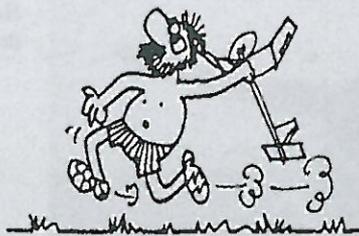
1991 Einstieg in die Internationale FAI Freiflugklasse F1K. Werner konstruierte und baute für die interessanten Modelle in einer Kleinserie einen der besten CO2 Motoren seiner Zeit, und eilte damit von Sieg zu Sieg. Ein Höhepunkt seiner Modellfluglaufbahn. Allen voran, erreichte er mit seiner Frau Mucki und seinem Sohn Bernhard inmitten einer ver-

schworenen Gruppe großartige internationale Wettbewerbserfolge und Beachtung. Noch zu Pfingsten war er aktiv und erfolgreich beim größten F1K Wettbewerb in Europa dabei gewesen.

Seine Familie, Beruf und Modellflugsport mit Freunden in freier Natur waren Fixpunkte seiner Wünsche und Freuden. Dafür sind wir ihm besonders dankbar.

Wir denken an die wunderbaren Zeiten mit ihm, wir vergessen ihn nie.

Walter Hach



Freiflug Europameisterschaft 2004

die Neulinge zeigens den Alten!

Die diesjährige Freiflug EM fand so wie schon vor 4 Jahren- in Buzau in Rumänien statt. Damals war es heiß und trocken, diesmal war von Nebel bis Gewitter alles drin. Die Organisation lief gut. Das Mittagessen mit weißen Tischtüchern und Kellnerservice mitten auf dem Fluggelände gabs beim letztenmal auch schon, erstaunlich ist es aber trotzdem immer wieder.

Die österreichische Mannschaft schlug sich im Mittelfeld. Herauszuheben sind die beiden Neulinge im Team.

Alexander Zavodszky wurde –leider mit einem Stopfer im letzten Durchgang- bester Österreicher in F1A. Besonders bemerkenswert Robert Hegenbart, ehemals Bundes-Fachreferent für RC-MS. Er fliegt erst seit 2 Jahren die anspruchsvolle Klasse F1C. Er flog den ganzen Tag mit einer Ruhe als ob er noch nie was anders gemacht hätte. Erst im zweiten Stechen zeigte er Nerven und hat leicht verschmissen, sonst wäre noch etwas mehr dringewesen. Der 6. Rang war trotzdem die beste Platzierung eines Österreichers bei dieser EM.

Europameister wurden in F1A der Israeli Yaron Kraus, in F1B der regierende Weltmeister Stefan Stefanchuk aus der Ukraine, in F1C zum wiederholten Male Eugen Verbitsky, ebenfalls Ukraine.



Das Team bei der feierlichen Eröffnung der EM 2004



Robert Hegenbart (Bild Mitte) wird gleich bei seiner ersten EM -Teilnahme Sechster!



Bild rechts: Hegenbart und Truppe unsere erfolgreichen F1C Piloten.



Fotos: W. Kamp



Robert Hegenbart mit charmanter Starthelferin

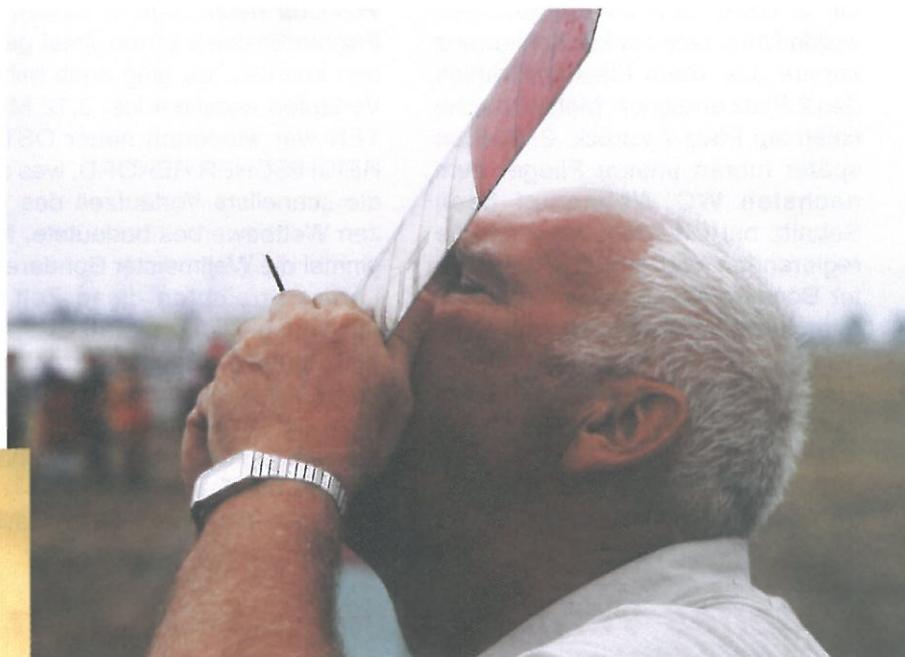
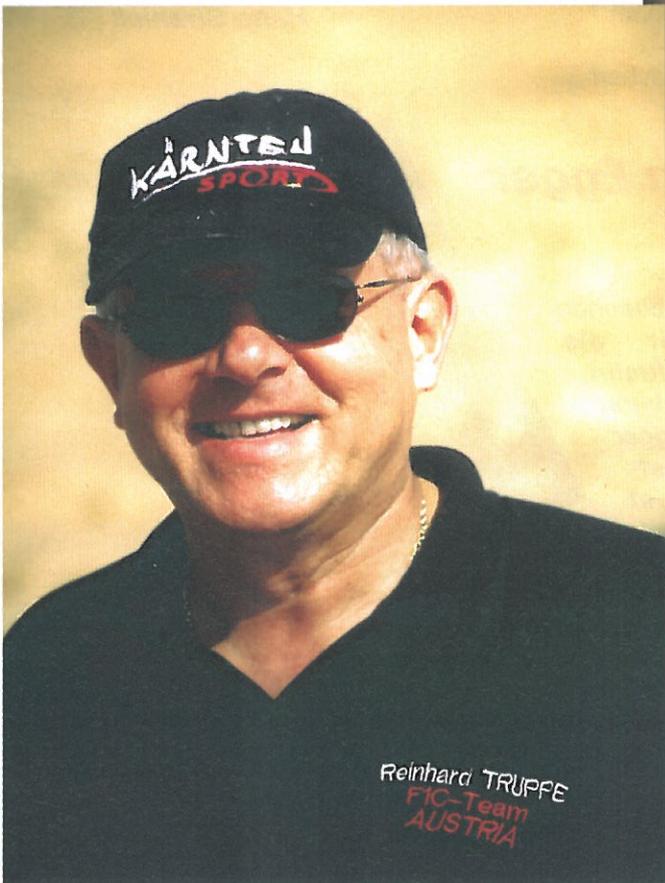


Bild rechts: Klaus Salzer „liebt sein Modell über alles“ Hier beim Versuch, das Wasser nach dem Regen wieder aus dem Modell zu bringen.



Großer Erfolg eines österreichischen Freifliegers, Sieg im Weltcup 2004 !

Reinhard Truppe (Bild links),
seit Jahrzehnten in der Weltspitze der Klasse F1C,
hat 2004 den Weltcup in dieser
Klasse gewonnen.
Wir gratulieren herzlich!

Rückblick 2004 auf die Fesselflugklassen F2C Team Racing und F2A Speed

Im Welt Cup 2004 erreichten die Salzburger Fischer / Straniak den 3. Platz und Mohai/Nitsche den 7. Platz!

Anfangs Mai bestritten unsere Team-Race Flieger den ersten Welt Cup Wettbewerb in Bitterfeld, wobei gleich das ungarisch/österreichische Team Mohai/ Nitsche mit einer 3/4 Runde Vorsprung vor dem anderen österr. Team Fischer Straniak den 1. Platz belegen konnte.

Der nächste Wettkampf war das bekannte Johann Niederwimmer Gedächtnisfliegen in Salzburg-Kraiwiesen, welches leider bei nur ca. 3 Grad Celsius ausgeflogen wurde. Unter sehr starker Konkurrenz konnte das Team Fischer/Straniak den 2. Platz erreichen. Mohai/Nitsche fielen auf Platz 7 zurück. 2 Wochen später fuhren unsere Flieger zum nächsten WC Wettkampf nach Sebnitz bei Dresden, wo auch die regierenden Welt-und Europameister Bondarenko/Lerner aus der Ukraine teilnahmen. Bereits im Semifinale flogen Fischer/Straniak mit der Zeit von 3,13.8 Minuten einen neuen österr. Rekord auf 100 Runden (10 km).

Im Finale über 200 Runden aber unterlagen sie den ukrainischen

Weltmeistern und wurden 2. Mohai/Nitsche belegten den 4. Platz.

Die nächste Fahrt ging nach Belgien in die Stadt Verviers. Dort findet seit Jahrzehnten ein großer int. WC Wettkampf statt, wobei auch immer die Engländer am Start sind. Dort klappte es für unser österr. Team Fischer/Straniak besonders gut, denn sie konnten den 1. Platz belegen. Mohai/Nitsche kamen auf Platz 4. Kurze Zeit später ging es zum WeltCup nach Lugo in Italien, den Fischer/Straniak schon 7mal gewinnen konnten. Es ging auch mit den Vorläufen excellent los, 3,12 MINUTEN war wiederum neuer ÖSTERREICHISCHER REKORD, was auch die schnellste Vorlaufzeit des ganzen Wettbewerbes bedeutete. Nicht einmal die Weltmeister Bondarenko/Lerner erreichten diese Zeit und auch nicht die Drittplatzierten der WM Ougen/Surugue aus Frankreich. Im Semifinale funktionierte es leider nicht so gut und somit wurden Fischer/Straniak nur 4. und Mohai / Nitsche nur 5.

Und noch einmal wollten es Fischer/

Straniak wissen und fuhren Ende September nach Ungarn in die Stadt Gyula gemeinsam mit unserem Speedflieger Franz Marksteiner aus Tirol. Dieser war dann auch bester Österreicher, denn er gewann diesen Wettbewerb souverän mit einer unheimlich hohen Geschwindigkeit von 293,8 km/h, was natürlich auch **neuer ÖSTERREICHISCHER REKORD** war. Übrigens war Franz Marksteiner dieses Jahr fast immer auf den vorderen Plätzen zu finden, was ihm auch im Gesamt Welt-Cup den 2. Platz einbrachte. Fischer / Straniak, im Finale in Ungarn in Führung liegend, wurden durch ein ukrainisches Team unglücklich behindert und mussten aufgeben, dadurch 2. Platz. So gewannen die Ungarn Orvos/Kasoly.

Im Gesamt Welt Cup erreichten die Salzburger Fischer /Straniak den 3. Platz, Mohai/Nitsche den 7. Platz.

Hans Straniak

Goldenes Verdienstzeichen für John Egger



In Annerkennung seiner besonderen Leistungen für die österreichische Sportluftfahrt, verlieh Bundessektonsleiter Dr.Georg Breiner John Egger das goldene Verdienstzeichen. John Egger ist nicht nur langjähriger Trainer seines erfolgreichen

Sohnes Bernhard, sondern auch Veranstalter internationaler Hubschrauberwettbewerbe in Tirol. Weiters ist er internationaler Punkterichter F3C und Teammanager der österreichischen F3C Nationalmannschaft, die er zur Vizeeuropameisterschaft 2004 führte.

Herzlichen Glückwunsch John!!



Senationeller Erfolg für Fritz Mang im F1E Weltcup 2004

Im Welt Cup 2004 F1E erreichte Fritz Mang den 3. Platz!



Auch in der Saison 2004 konnten unsere „Magnetflieger“ (Flugmodelle mit Selbststeuerung) tolle Platzierungen erreichen.

Es wurden insgesamt 12 Weltcupbewerbe in Italien, Slowakei, Rumänien, Ungarn, Tschechien, Polen und Deutschland besucht, wobei 12 mal Plätze unter den „top five“ in der Einzel-, bzw. Mannschaftswertung erfolgen konnten.

Mit besonderem Stolz kann ich berichten, dass unser **Fritz MANG** vom UMSC-Kolibri OBER-GRAFENDORF den **3. Platz** im **Gesamtweltcup 2004** erreichen konnte.

Herzliche Gratulation für diese Superleistung und viel Glück für die Saison 2005!!

Wolfgang Baier



F1E – Nationalmannschaft 2004 v.l. Fritz MANG (Titelverteidiger), Reinhard WOLF, Edith MANG, Wolfgang BAIER, Felix SCHOBEL und Norbert HEISS



Fritz und Edith MANG beim Weltcup am Rana /Tschechien



Norbert HEISS u. Reinhard WOLF bei der Siegerehrung Weltcup Oberkotzau/Deutschland (3. Platz Reinhard WOLF, 2. Platz HEISS)
Fotos:W. Baier

F1E-JAHRESENDWERTUNG 2003/2004

(von den 27 angeführten F1E - Wettbewerben der Jahre 2003 und 2004 werden für die Endwertung die fünf persönlich besten herangezogen)

LEGENDE:

- 2003**
- 03-1= STM
 - 03-2= 1.F1E-WC 03 (CZE)
 - 03-3= 2.F1E-WC 03 (CZE)
 - 03-4= 3.F1E-WC 03 (SVK)
 - 03-5= 4.F1E-WC 03 (SVK)
 - 03-6= 5.F1E-WC 03 (ITA)
 - 03-7= 6.F1E-WC 03 (ROM)
 - 03-8= 7.F1E-WC 03 (POL)
 - 03-9= 8.F1E-WC 03 (POL)
 - 03-10= 9.F1E-WC 03 (GER)
 - 03-11= nat.F1E-NO-CUP/Post (AUT)
 - 03-12= nat.F1E-Charly LINTNER Trophy (AUT)

- 2004**
- 04-1= 1.Felk SCHOBEL Memorial-Cup
 - 04-2= 1.F1E-WC 04 (ITA)
 - 04-3= 2.F1E-WC 04 (SVK)
 - 04-4= 3.F1E-WC 04 (SVK)
 - 04-5= 4.F1E-WC 04 (ROM)
 - 04-6= 5.F1E-WC 04 (ROM)
 - 04-7= 8.F1E-WC 04 (HUN)
 - 04-8= 7.F1E-WC 04 (HUN)
 - 04-9= 8.F1E-WC 04 (CZE)
 - 04-10= 9.F1E-WC 04 (POL)
 - 04-11= 10.F1E-WC 04 (POL)
 - 04-12= 11.F1E-WC 04 (GER)
 - 04-13= 12.F1E-WC 04 (GER)
 - 04-14= nat.F1E-NO-CUP/Post (AUT)
 - 04-15= nat.F1E-Charly LINTNER Trophy (AUT)

2003

	03-1	03-2	03-3	03-4	03-5	03-6	03-7	03-8	03-9	03-10	03-11	03-12	04-1	04-2	04-3	04-4	04-5	04-6	04-7	04-8	04-9	04-10	04-11	04-12	04-13	04-14	04-15	Summe	Pl.				
AUST	62,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	93,90	74,74	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	408,45	7			
GREIMEL	51,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	51,67	18			
HEISS	84,78	29,31	80,60	0,00	0,00	0,00	67,33	0,00	0,00	0,00	57,65	82,47	94,29	79,07	0,00	0,00	51,20	86,73	100,00	93,26	79,27	0,00	0,00	76,06	79,11	83,02	99,89	484,17	4				
MANG	93,22	57,62	0,26	79,93	100,00	99,87	79,53	74,59	90,44	95,58	92,24	79,66	74,49	40,00	15,02	100,00	90,80	100,00	81,26	99,09	100,00	86,12	80,33	0,00	0,00	100,00	83,67	500,00	1				
MANG	100,00	65,40	83,33	90,20	100,00	98,93	86,13	78,61	61,33	89,58	100,00	100,00	81,58	81,87	13,49	91,40	82,27	80,73	63,40	98,34	84,33	61,86	82,94	0,00	0,00	0,00	81,47	66,67	498,93	2			
MANG	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	92,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	258,80	10			
MANG	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	95,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	179,40	12			
NTSCHE	83,78	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	63,00	17			
NTSCHE	63,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	212,93	11			
KARNTHALER	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	63,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	73,33	16			
KAMP	73,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	381,20	9			
KRAFT	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	92,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	48,86	55,34	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	81,60	83,11	361,20	9
MENNEL	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	83,93	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	83,93	15		
RAMLER	71,89	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90,55	83,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	440,94	6			
RAMLER	70,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	32,97	97,00	74,09	43,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	89,57	92,33	392,18	8	
RAMLER	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,76	74,00	167,74	13	
SALZER	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	14		
SCHOBEL	63,11	0,00	0,00	0,00	0,00	96,93	0,00	0,00	0,00	0,00	80,16	66,09	100,00	88,87	0,00	0,00	0,00	0,00	45,34	81,58	93,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	462,24	5		
WOLF	62,56	13,82	59,39	0,00	0,00	94,27	100,00	0,00	0,00	0,00	66,53	74,05	86,51	89,33	0,00	0,00	0,00	0,00	28,64	29,06	100,00	0,00	0,00	0,00	76,15	88,77	80,22	83,22	471,55	3			

2004

Auf Grund der Endwertung wird dem äAc die Nationalmannschaft 2005 - bestehend aus MANG Fritz, MANG Edith, WOLF Reinhard und als Ersatz HEISS Norbert gemeldet

F1E-LANDESMEISTERSCHAFT NÖ 2004 und 1. OSR Felix SCHOBEL Memorial-Cup

Doppelsieg für Felix SCHOBEL jun. Er gewinnt F1E-LANDESMEISTERSCHAFT NÖ 2004 und 1. OSR Felix SCHOBEL Memorial-Cup

Am Sonntag dem 4. April 2004 fanden im Raum Ober-Grafendorf (Wantendorf) die diesjährigen Landesmeisterschaften in der Klasse F1E statt. Durch die Wetterbedingten Verschiebungen vom 14. und 21. März auf 4. April konnten einige F1E-Piloten leider nicht teilnehmen. Wettbewerbsleiter Wolfgang BAIER konnte bei diesen Landesmeisterschaften 10 F1E-Pilot(inn)en und beim anschließenden 1. OSR Felix SCHOBEL Memorial-Cup 19 Teilnehmer begrüßen. Bei unbeständigem leicht regnerischem Wetter wurde der 1. Durchgang der Landesmeisterschaft um 11 Uhr am Osthang gestartet. Nach dem 1. Durchgang teilten sich 4 Piloten die Spitze. Im 2. Durchgang drehte der Wind immer mehr Richtung Westen und es gelang keinen der 10 Teilnehmer die vorgegebene Maxzeit zu erfliegen. Die beste Flugzeit erreichte Ing. Helmut Kraft (HSV-Burg Kreuzenstein) vor Norbert HEISS (UMSC-Kolibri/Ober-Grafendorf) der sich an die Spitze der Zwischenwertung vor Alfred RAMLER (UMSC-Kolibri) und Felix SCHOBEL (UMSC-Kolibri) setzte. Durch der Windrichtungsänderung auf Westen wurde eine Verlegung der Startstelle nach Unterradl (Westhang) notwendig. Nach einer kurzen Unterbrechung konnte bei gutem Westwind der 3. Durchgang gestartet werden. In diesem Durchgang wurden 6 Maximalflüge erreicht. In Führung blieb nach diesem Durchgang weiterhin Norbert HEISS vor Felix SCHOBEL und Ing. Helmut KRAFT. Der 4. Durchgang brachte einen Führungswechsel mit sich, Ing. Helmut KRAFT setzte sich an die Spitze der Zwischenwertung vor Felix SCHOBEL und Reinhard WOLF (UMSC-Kolibri). Norbert HEISS fiel auf den 4. Rang zurück. 3 Maximalflüge im 5. Durchgang brachten die Entscheidung um den Landesmeistertitel 2004. Ing. Helmut KRAFT erreichte kein „Max“, und so war der Weg frei für Felix SCHOBEL der sich mit einem „Max“ den Landesmeistertitel 2004 vor Norbert

HEISS und Ing. Helmut KRAFT holte.

Beim 1. Felix SCHOBEL Memorial-Cup konnte sich wiederum Felix SCHOBEL jun. den Sieg vor dem für den MFC-Salzburg startenden DI. Heinz NITSCHKE und Norbert HEISS holen. Bei der anschließenden Siegerehrung gab es für Felix SCHOBEL jun. einen sehr schönen Wanderpokal. Dieser Wanderpokal wurde vom Bürgermeister der Marktgemeinde Ober-Grafendorf KR. Karl VOGL zu Ehren des verstorbenen Gründungs-Obmanns des UMSC-Kolibri/Ober-Grafendorf gestiftet und vom ältesten Sohn (Felix) des Verstorbenen bei der ersten Austragung gewonnen.

Hans Spilka



Norbert HEISS beim Start



Helmut KRAFT vor dem Start



Die Sieger des 1. Felix SCHOBEL Memorial-Cup 2004
v.l.: Norbert HEISS, Wettbewerbsleiter Wolfgang BAIER, Sieger Felix SCHOBEL jun. und DI Heinz NITSCHKE.

Die Sieger der LM-NÖ 2004, v.l.: Ing. Helmut KRAFT, LM Felix SCHOBEL und Norbert HEISS.



Österr. Meisterschaften RC-MS und Jauntalpokal 2004

25 Jahre MFC Jauntal/St.Stefan – Grund genug diesen Anlass würdig zu feiern. Die Vorbereitungen für dieses besondere Ereignis begannen bereits im letzten Jahr mit der Bewerbung zur Ausrichtung der Österreichischen Meisterschaft in der Klasse RC-MS. Übrigens bereits die dritte Veranstaltung dieser Art im Jauntal. Nachdem wir uns entschieden, auch unseren traditionellen Jauntalpokal auszurichten, war der Termin dieses Events rasch festgelegt.

Jauntalpokal:

Bedauerlicherweise hatte sich bereits am Wochenbeginn eine schlechte Wettersituation (wann nicht in diesem Jahr?!) abgezeichnet. Der Bewerb wurde mit einem unserer treuesten Teilnehmer pünktlich gestartet. Der an diesem Tag starke und böige Wind fand mit Straßbauer Alois gleich sein erstes Opfer: Piste verfehlt, zu kurz, Flug Null. Er sollte an diesem Tag einer von 14 (man bedenke ein Drittel der Flüge) sein, deren Leistung bei diesem Wetter zu fliegen mit einer Nullwertung von den Punkterichtern (an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an die Herrn Jamer, Schuller, Hofbauer und Rauter für ihr Ausharren und für die faire Bewertung) belohnt wurde. Startnummer 2, Baumgartl Johann kam mit den Verhältnissen im ersten Durchgang gut zurecht, erhielt 3122 Punkte und damit die höchste, an diesem Tag geflogene Wertung. Der Rest des Durchganges wurde mit mehr oder weniger Absaufern beendet. Im zweiten Durchgang ging das Favoritensterben mit vielen Außenlandungen und Absaufern weiter. Einzig Leitsoni Manfred gelang mit einer Zeit von 07:59 eine für diese Verhältnisse respektable Leistung, mit welcher er die Führung übernahm. Der dritte Durchgang ging in derselben Tonart weiter: es gab keinen Zeitflug mehr und nur mehr Absaufen. Das Duell der letzten Jahre beim Jauntalpokal wurde auch diesmal von Stark Alfons mit wenig Zeit und einer mehr oder weniger verhauter Landung gegen Leitsoni Manfred (Außenlandung) gewonnen.

Österreichische Meisterschaft:

Das Wetter des Vortages ließ für die ÖM nichts Gutes hoffen. Doch der Wettergott hatte zeitweise ein Einsehen mit den Bewerbern. Nach Regen und Sturm am Vormittag, gab es pünktlich zu Beginn des Ersten Durchganges bestes Segelwetter. Mit Startnummer Eins eröffnete Lessiak Robert vom veranstaltenden

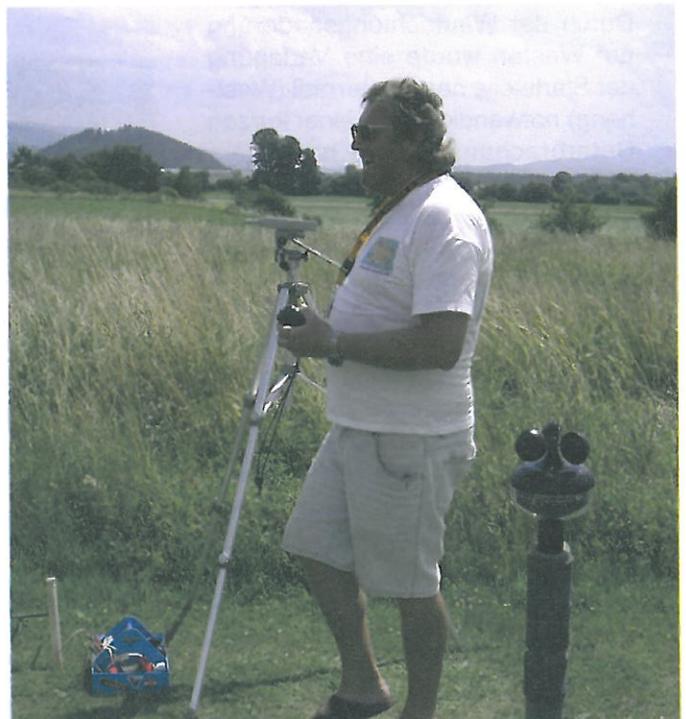
Verein diese ÖM. Eingestimmt auf die starken Gegenwinde vom Vormittag hatte er plötzlich bei seiner Landung Windstille – sechs Sekunden zu früh aber gute Punkte für die Landung. Startnummer 2: Girner Franz, in den letzten Bewerben zum verlässlichen Zeitflieger gesteigert, die erste Max-Zeit an diesem Tag, jedoch nur Piste und misslungene Landung.

Startnummer 3: Baumgartl Johann, EX-ÖM und einer der Favoriten. 07:58 und super Landung: 3150 Punkte. Startnummer 4: Hermanitz Stefan mit einem uralten Segler, welcher extra für die ÖM adaptiert wurde: mit der Zeit vorne dabei, jedoch wenige Punkte für die Landung. Während die Startnummer 4 flog, bereitete sich Buxhofer Erich, der Favorit dieser ÖM, auf seinen Flug vor. Wie schon so oft erwischte er auch diesmal beste Verhältnisse für seinen Flug und vor allem für die Landung. Mit 07:58 und 3mal 9 und einmal 10 im 15 m Feld erreichte er unglaubliche 3172 Punkte vorerst der Höhepunkt. Mit Startnummer 6 flog Paulitsch Gerhard im „Wind Schatten“ von Erich, für seine Verhältnisse eine gute Leistung – er sollte uns später noch überraschen. Startnummer 7, Janesch Peter, ein neuer Pilot, mit einem vor der ÖM geliehenem Modell, gute Zeit, jedoch wenige Landepunkte. Mit Startnummer 8 ging



Das V von Leitsoni Manfred

Leitsoni Manfred, in den letzten beiden Bewerben jeweils Zweiter, an den Start: 07:54 (mit viel Mühe) und eine geknallte Landung verhinderten vorerst eine Spitzenplatzierung. Bei Manfred hatte es sich bereits abgezeichnet: die Thermik war weg. Startnummer 9 Leeb Karl, keine Zeit und die erste Außenlandung an diesem Tag. Die nächsten vier: Hegenbart Robert, Lang Franz, Figoutz Rudolf



ÖM - Wettbewerbsleiter Mori Hannes in Aktion



Punkterichter bei der Arbeit

und Zikulnig Ingo erfliegen keine Zeit. Der nächste, Alois Strassbauer zeigte, dass er auch mit weniger guten Verhältnissen zurechtkommt: 3102 Punkte. Pyrek Robert, Jollet Ferdinand und EX-ÖM Stark Alfons flogen die nächsten Absauffer. Dies ist umso erstaunlicher, weil es sich um Spitzenpiloten handelt, und die nächsten drei wieder auf Zeit flogen. Dunger Roland 3096 Punkte, Kanzian Harald vergaß die Landung anzusagen: 3038 Punkte, und als Abschluss des ersten Durchganges Eigner Harald mit Viertaktmotor beinahe Max bei leider verwackeltem Landeanflug: 3142 Punkte. Ergab nach dem ersten Durchgang folgende Wertung:

Buxhofer Erich	3172
Baumgartl Johann	3150
Eigner Harald	3142
Lessiak Robert	3114



ÖM - Jahrhundertflieger Paulitsch Gerhard als lachender Dritter. Flugstunden können ab sofort gebucht werden.

Strassbauer Alois 3102

Der zweite Durchgang begann wie der erste: bis zur Startnummer 9 erfliegen alle Teilnehmer mehr oder weniger die Zeit (07:50 bis 08:00). Erwähnenswert ist der Jahrhundertflug von Paulitsch Gerhard, mit der besten Wertung dieser ÖM: 3176 für einen Superflug. Leider wurde das Wetter immer schlechter, und so

kam es, dass Alois Strassbauer im Landeanflug sein Modell zerstörte. Startnummer 16, Jollet schob sich mit einem guten Flug nach vorne. Stark und Dunger flogen beinahe bei Regen: keine Zeit bzw. Außenlandung. Der Wettbewerbsleiter Mori Hannes und die Jury Eistert Hans entschlossen sich nun den Bewerb zu unterbrechen.

Der Regen wurde immer stärker, an eine Fortsetzung der ÖM an diesem Tag war nicht mehr zu denken. Nun war guter Rat teuer. Sollte der zweite Durchgang wegen zwei Piloten, welche nicht fliegen konnten, am Sonntag neu durchgeführt werden? Sollte das Schlechtwetter am Sonntag andauern wäre die ÖM ungültig. Die beiden letzten Piloten Eigner Harald und Kanzian Harald entschlossen sich selbstloserweise für den Startverzicht und er-

möglichten dadurch die Gültigkeit dieser ÖM. Dies ist umso erstaunlicher, weil Eigner Harald nach dem ersten Durchgang an aussichtsreicher dritter Stelle gelegen war. Vom veranstaltenden Verein an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön. Am Abend nach diesem ereignisreichen Tag fand im Gasthof Juenna die Feier anlässlich des 25 Jährigen Bestehens des MFC Jauntal / St.Stefan statt, zu welcher alle Teilnehmer und Funktionäre mit Begleitung eingeladen waren. Nach den Festansprachen und Ehrungen ging es zum gemütlichen Beisammensein, welches mit zwei Kärntner Köstlichkeiten eingeleitet und nach Mitternacht beendet wurde. Sonntag 10.00 Uhr: an eine Fortsetzung der ÖM war wegen starken Regens nicht zu denken. Die



ÖM - Preise und Präsente

Wettbewerbsleitung verschob bis 11.30 Uhr, um dann die ÖM zu beenden. Die Zeit wurde mit Fachsimpeln, Essen und was-wäre-wenn Gesprächen verkürzt. Die Organisation arbeitete fieberhaft, um die Wartezeit zu verkürzen. Wie beim MFC Jauntal / St.Stefan üblich, waren die Ergebnislisten, Wertungen und Urkunden in wenigen Minuten fertig. Die Siegerehrung und Preisverleihung wurde durch Mori Hannes und Eistert Hans durchgeführt. Besonderer Dank ergeht an die Herrn Punkterichter Schuller Alfred, Rauter Gerhard, Hofbauer Gerhard und Jamer Friedrich welche ihre schwierige Aufgabe in vorbildlicher Weise bewältigt haben. Gedankt wurde auch der Auswertung: Sturm Franz, Sturm Stefan und Leitsoni Alexander; der Küche: Jamer Renate und Luschnig Fritz und allen Frauen,

**Österreichische Meisterschaft RC-MS 2004 10. Juli 2004 und 11. Juli 2004
St.Stefan/Jauntal**

Platz	Name	BL	Verein	1.Dg	2.Dg	3.Dg	Total
1	Buxhofer Erich	N	MBC Erlaufthal	3172	3154	0	6326
2	Baumgartl Johann	W	FMBC Austria	3150	3154	0	6304
3	Paulitsch Gerhard	K	MFC Jauntal/St.Stefan	3072	3176	0	6248
4	Lessiak Robert	K	MFC Jauntal/St.Stefan	3114	3112	0	6226
5	Leitsoni Manfred	K	MFC Jauntal/St.Stefan	3064	3138	0	6202
6	Girner Franz	N	MBC Erlaufthal	3038	3154	0	6192
7	Janesch Peter	K	MFC Jauntal/St.Stefan	3000	2938	0	5938
8	Hermanitz Stefan	K	MFC Jauntal/St.Stefan	3080	2766	0	5846
9	Jollet Ferdinand	W	FMBC Austria	2142	3114	0	5256
10	Hegenbart Robert	K	MFC Jauntal/St.Stefan	1418	2708	0	4126
11	Stark Alfons	K	MFG St.Veit	1836	1870	0	3706
12	Eigner Harald	N	BSV Voith/St.Pölten	3142	0	0	3142
13	Straßbauer Alois	W	FMBC Austria	3102	0	0	3102
14	Dunger Roland	W	MBC Vogelweide	3096	0	0	3096
15	Leeb Karl	N	BSV Voith/St.Pölten	0	3088	0	3088
16	Kanzian Harald	K	MFC Jauntal/St.Stefan	3038	0	0	3038
17	Figoutz Rudolf	K	MFC Jauntal/St.Stefan	0	2966	0	2966
18	Pyrek Robert	N	UMFC Ikarus Weinland	2406	0	0	2406
19	Lang Franz	K	MBG Radenthein	0	1700	0	1700
20	Zikulnig Ingo	K	MFC Jauntal/St.Stefan	698	866	0	1564

welche für Kuchen und Salat gesorgt hatten. Jedem Piloten wurde für die Teilnahme mit einem Präsent gedankt. Für die ersten Drei dieser Österreichischen Meisterschaft wurden von Seiten des veranstaltenden Vereins wertvolle Glaspokale gesponsert und von den siegreichen Piloten mit Freuden in Empfang genommen.

Die Österreichische Meisterschaft 2004 in der Klasse RC-MS war eine tolle Veranstaltung mit einigen Höhepunkten und nur einem Tiefpunkt (Wetter?!). Es gab super Flüge, eine hervorragende Organisation und vor allem eine Kameradschaft zwischen den Bewerbern und Funktionären, wie es eigentlich sein sollte. Leider fanden nicht alle MS Piloten den Weg nach Kärnten. Vereine, welche Bewerbe veranstalten, leben von der Anzahl der Teilnehmer. In diesem Sinne hofft der MFC Jauntal/St.Stefan in Zukunft auf mehr Bewerber, auf einem der schönsten Modellflugplätze Österreichs.

Manfred Leitsoni
MFC Jauntal/St.Stefan



Die Sieger des Jauntalpokals 2004
2. Leitsoni Manfred 1. Stark Alfons
3. Jollet Ferdinand



ÖM RC-MS 2004 - die Sieger
Fotos: M. Leitsoni

WEBRA RC-MS-Süd-Ost-Cup 2004

Der heurige Bewerb war von Enzesfeld, über Feldbach bis Dietersdorf unsagbar spannend und mit der großen Frage verbunden, wer schlussendlich das Rennen machen wird.

Nach dem 1. Bewerb in Enzesfeld ging Jollet Ferdinand, FMBC-Austria vor Leitsoni Manfred, MFC-Jauntal St. Stefan und vor Straßbauer Alois, FMBC-Austria in Führung. Auch beim darauffolgenden 2. Bewerb in Feldbach blieb Jollet Ferdinand, vor Straßbauer Alois, beide FMBC-Austria und vor Bail Artur, MFC Weinzierl, weiterhin in Führung.

Am 19.09.2004 wurde in Dietersdorf am Gnasbach mit dem Dietersdorf Pokal RC-MS 2004 auch der **WEBRA-Süd-Ost-Cup 2004** abgeschlossen. Heuer gewann diesen Bewerb der Wiener Jollet Ferdinand vom FMBC-Austria vor Bail Artur vom MFC-Weinzierl und dem drittgerihten, Straßbauer Alois, ebenfalls FMBC-Austria (siehe Ergebnisliste 2004). Insgesamt nahmen 2004 13 MS-Piloten an allen drei Wettbewerben teil und blieben dadurch auch in der Wertung.

Die Preisgelder in der Höhe von insgesamt • 655 wurden in Dietersdorf an die Piloten, je nach Rang in der Endwertung (Rg.-1 • 215 bis Rg.-11 • 10 analog der SOC Regeln) ausbezahlt. Der neue Wanderpokal, 70cm hoch, wurde von allen Piloten bewundert bleibt bis zum **1. WEBRA-SOC 2005-Bewerb** im Besitz von Jollet Ferdinand.

Wir Veranstalter, der MBC-Enzesfeld, der HSV-MBC-Spark-Feldbach und die Union-Spark-Dietersdorf hoffen auch im Jahr 2005 wieder auf eine rege Teilnahme der RC-MS Piloten an dieser Wettbewerbsreihe

Helmut Graf
SL-STV.



Die Piloten des Dietersdorf-Pokals 2004 incl. aller Funktionäre.



*Die ersten Drei des SOC 2004 mit Organisator Helmut Graf
Fotos:H.Graf*

Österreich Pokal 2004 der Klasse SL RC-SL / Seglerschlepp



In der Saison 2004 wurde der Österreich Pokal in der Klasse Seglerschlepp zum 17. Mal in ununterbrochener Reihenfolge ausgetragen, und auch heuer hat sich der Tross der Seglerschlepper wieder durch ganz Österreich bewegt. Seit 1988 hat sich jedoch viel geändert. Das Material ist um vieles besser geworden, die Schleppzüge sind knapp an die 20-Kilogramm-Grenze optimiert worden und viele Teams von damals fliegen heute nicht mehr. Um die Schleppszene zu beleben, durften auch in der Saison 2004 wieder schwere 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!) Gemäß den Statuten wurden auch heuer wieder 4 Teilbewerbe in verschiedenen Bundesländern durchgeführt. Mit maximal 3 Wettbewerbsergebnissen konnten die Teams in die Gesamtwertung eingehen; d.h. wurden alle 4 Teilbewerbe bestritten wurden, konnte das schlechteste Ergebnis gestrichen werden. Die Gesamtwertung erfolgte mit einem Punktesystem, wobei für den 1. Rang eines jeden Teilwettbewerbes 10 Punkte, fallend bis 1 Punkt für den 10. Rang, vergeben wurden. Für reichlich Spannung war bei diesem Event gesorgt. Das Team Dr. Wolfgang Schober / Karl Tengg Österreich-Pokalgewinner der Jahre 2001 und 2003, wie auch das

Team Willi Salloker / Herbert Lenzhofer, Sieger der Jahre 2000 und 2002 hatten die Möglichkeit, mit einem Gesamtsieg 2004, stolze Besitzer der wunderschönen Glas-trophäen zu werden.

Mit diesen Voraussetzungen ging man in die Saison 2004 und bestritt den

1. Teilbewerb in St. Johann/Pongau- Salzburg:

Gleich zu Saisonbeginn kamen 16 Teams nach St. Johann im Pongau (7 x K, 5 x S, 3 x ST, 1x OÖ). Wie immer war man zu Saisonbeginn gespannt, was es an Neuigkeiten wohl wieder zu sehen geben würde; und wirklich wurde man nicht enttäuscht. Um es vorwegzunehmen, es gab erfreulicherweise wieder neue Gesichter in der Schleppszene zu sehen. Die Neueinsteiger aus der Steiermark waren das Team Georg Scheck/Herwig Hillbrand, Franz Eisl/Christoph Kubisch und aus Kärnten Gerald Rausch/Günter Obmann. Einerseits hatten die routinierten Teams ihre Flugzeuge wieder auf Hochglanz gebracht bzw. Details weiter optimiert, andererseits viel Neues vorgestellt. Das Kärntner Team Zarfl/Pietschnig hatte schon wie im Vorjahr das Material für die Saison 2004 komplett erneuert. Als Schleppmaschine wurde ein Doppeldecker (Eigenkonstruktion v. LSL Peter Zarfl) eingesetzt. Seglerpilot

Pietschnig brachte eine MG 19 b aus dem Hause Schober an den Start. Josef Mayer präsentierte einen neuen EURO 4 aus der Flugzeugschmiede von Willi Stultschnig, während die Ka – 6E von Werner Pirker in einem neuen Design erstrahlte. Die neuen Teams aus der Steiermark verwendeten für ihren ersten Schleppbewerb vorwiegend Material kleinerer Dimension von der Stange. Das andere Extrem war das Vater/Sohn – Team Kalaschek ebenfalls aus der Steiermark. Sie nutzten das Gewichtslimit aus und flogen einen großen neuen Swiss Trainer (3,52 m Spannweite, 18,5 kg, 120 ccm 2 T-Motor) und einen Blanik (Kunstflugversion) mit knapp unter 20 Kilogramm Gewicht. Durch die Öffnung des Österreich Pokals auf 2 mal 20 kg, war es möglich, die Cessna 188 Agwagon von Gottfried Hirscher im Flug zu bewundern, welche die DG 800 S von Daniel Hirscher auf Höhe brachte. Ein wahrer Leckerbissen unter den Segelflugmodellen war die DG – 1000 von Alfred Gruber aus Salzburg, ein Flugmodell in feinsten Kunststoffbauweise mit enormer Flugleistung und extrem geringem Gewicht.

Das Wetter war an diesem Morgen optimal; d.h. sonnig mit leichtem Westwind. Wettbewerbsleiter Gottfried Peter beeilte sich den Bewerb über die Runden zu bringen, denn die Wettervorhersage ver-

sprach für den Nachmittag nichts Gutes. Das Team Salloker/Lenzhofer setzte sich nach dem 1. Durchgang mit 1498 Punkten knapp vor Schober/Tengg an die Spitze. Im 2. Durchgang wurden die günstigen Wetterbedingungen von den Teams genützt und deutlich höhere Wertungen erliefen. Lediglich das Team Baumgartner/Winkler hatte Pech, denn kurz nach dem Start streikte der Motor. Glücklicherweise konnten die Modelle unbeschadet gelandet werden. Durch die Unterstützung vieler Teilnehmer konnte die Spritzufuhr repariert werden, sodass ein Start im 3. Durchgang wieder möglich war. Zu Beginn des 3. Durchgangs blies der Wind immer stärker, sodass es immer schwieriger wurde einen präzisen Flug zu demonstrieren. Wie schon im Vorjahr konnte das Team Winkler/Stöllinger den ersten Teilbewerb des Ö – Pokals knapp vor dem Kärntner Team Schober/Tengg für sich entscheiden. Auf Platz 3 landeten Salloker/Lenzhofer vor dem Lokalmatador Team Vater und Sohn Gruber-Gruber 2.



Das Serviceteam von Baumgartner/Winkler in Aktion.

1. Teilbewerb 15. Mai 2004 St. Johann im Pongau [Salzburg]

1	Winkler/Stöllinger	MFC Salzburg	S	3074
2	Schober/Tengg Karl	MFG St. Veit	K	3068
3	Salloker/Lenzhofer	KFC Klagenfurt	K	3041
4	Gruber/Gruber	LSV St.Johann	S	2990
5	Kalaszek /Kalaszek	MFSC Rothenm.	ST	2792
6	Mayer/Pirker Werner	KFC Klagenfurt	K	2731
7	Zarfl/ Pietschnig	MFG Klagenfurt	K	2660
8	Kreuzberger/Kreuzberger	LSV St.Johann	S	2628
9	Baumgartner/Winkler	KFC Klagenfurt	K	2515
10	Hirscher/Hirscher	MFC Bergfalke	S	2500
11	Stöger / Steinert	LSV St.Johann	S	2406
12	Schützenberger/ Schützenberger	UMFC Neuhofen	OÖ	2351
13	Goldberger/Pernath	MFC Klagenfurt	K	2310
14	Scheck/Hillbrand	MFC Ausseerland	ST	2214
15	Rausch/Obmann	MFG Klagenfurt	K	2081



Peter Zarfl mit seinem neuen Doppeldecker.



Die Hausherren Gruber/Gruber in der Steigphase.



16 Schleppgespanne in St.Johann

2. Teilbewerb in Mistelbach/ Nieder-österreich

Mistelbach ist für viele Modellsportler nur nach einer etwa 4 – 5 stündigen Fahrt erreichbar, weshalb viele Piloten schon am Freitag anreisen, um am Wettbewerbstag rechtzeitig an Ort und Stelle zu sein. Deshalb nützten zahlreiche Schleppteams den Nachmittag zum Trainieren. Das Team Kalaszek testete den Blanik erstmals in der gestreckten Thermikversion. Aufgrund der optimierten

Schwerpunktlage bleibt das Abfluggewicht trotz der Aufsteckflügel unter 20 Kg. Querwind erschwerte die Trainingsbedingungen, dies war auch beim ehrgeizigen Team Winkler/Stöllinger nicht zu übersehen. Den Vogel aber schoss Peter Aigner ab. Die von Peter neu konstruierte, gebaute, erstmals in der Wettbewerbsöffentlichkeit vorgestellte Schleppmaschine brachte so manchen Konkurrenten zum Staunen. Nicht nur Aussehen, V-Leitwerk, Knickflügel, extravagante Farbgebung, sondern auch hervorragende Flugeigenschaften verleihen der Schleppmaschine namens „British Aerospace – Bulldog – V“ ein eigenes Flair. Durch diese zukunftsweisende Konstruktion wird die Schleppszene wieder belebt und ermutigt, vielleicht bei so manchen Piloten Änderungen im eigenen Flugzeugpark vorzunehmen. Am Abend luden die Mistelbacher zu einem Heurigen ein, der von den Modellflugsportlern sehr genossen wurde. Nochmals vielen Dank für diese freundliche Geste.

In Mistelbach herrschte am Morgen des 5. Juni Regenwetter, sodass nicht geflogen werden konnte. Da die Wettervorhersage Besserung versprach, wurde erst einmal zugewartet. Insgesamt 17 Teams warteten auf den Start (6 x NÖ, 5 x K, 3 x S, 3 x ST). Um 10.30 Uhr konnte dann endlich begonnen werden. Der Regen hatte aufgehört, der Himmel war wolkenverhangen und es blies ein angenehmer Pistenwind, an Stelle des sonst ortsüblichen Querwinds.

Der 1. Durchgang konnte erst wegen mehreren Unterbrechungen durch Regen um ca. 13.30 beendet werden. Den 1. Wertungsdurchgang entschied das Team Salloker/Lenzhofer für sich. Auf Rang 2 platzierten sich Kalasschek/Kalaschek mit 1489 Punkten, gefolgt vom Team Aigner/Hönig mit 1488 Punkten und am 4. Rang landeten die Salzburger Winkler/Stöllinger mit 1487 Punkten. Die Wetterverhältnisse verschlechterten sich weiter. Starke Regenfälle verhinderten den Beginn des 2. Durchganges. In dieser Zwangspause kam es zu Diskussionen zwischen Piloten und Veranstalter. Viele Teams fühlten sich von den Punktrichtern benachteiligt. Der Veranstalter hatte es leider verabsäumt Punktrichter aus anderen Bundesländern einzuladen. Mit Unterstützung von BFR Lenzhofer, Wettbewerbsleiter Wolfgang Honisch und LFR Aigner, konnten die Gemüter rasch wieder beruhigt werden. Der sportliche faire Zusammenhalt für den die RC –SL Szene bekannt ist, stand wieder im Vordergrund. Der 2. Durchgang konnte aufgrund der widrigen Wetterverhältnisse erst um 14.30 Uhr gestartet werden. Kurze, leichte Regenschauer waren kein Grund für weitere Unterbrechungen. Wettbewerbsleiter Honisch war bemüht den Bewerb zügig durchzuziehen, das mit Erfolg. Das niederösterreichische Team Peter Aigner/Georg Hönig erlangte im 2. Durchgang die höchste Wertung und konnte so das steirische Team aus Rottenmann, Kalaschek/Kalaschek auf Rang 2 verdrängen. Die Kärntner Salloker/Lenzhofer erreichten mit zwei konstanten Flügen, vor dem Gespann Winkler/Stöllinger aus Salzburg Platz 3. Mit großen Anstrengungen konnten an diesem Tag 2 Wertungsflüge durchgebracht werden, damit gab es auch ein offizielles Ergebnis für den 2. Teilbewerb im Ö – Pokal. Mistelbach ist und bleibt ein Fixpunkt, den die RC SL –Szene braucht.



British Aerospace – Bulldog V von Peter Aigner



Wolfgang Schober erteilt den Kärntnern letzte Instruktionen.



Team Rausch/Obmann beim Start.



Toller 2. Platz für Vater/Sohn Kalaschek/Kalaschek.

2. Teilbewerb 5. Juni 2004 Mistelbach [Niederösterreich]

1	Aigner/Hönig	MFC Silbergrube	NÖ	3143
2	Kalaschek/ Kalaschek	MFSC Rottenm.	ST	3114
3	Salloker/Lenzhofer	KFC Klagenfurt	K	3068
4	Winkler/Stöllinger	MFC Salzburg	S	3062
5	Schober/Tengg	MFG St. Veit	K	2992
6	Mayer/Pirker	KFC Klagenfurt	K	2938
7	Prajka/Lüger	ÖMV ASV Hohen.	NÖ	2770
8	Zarfl/Pietschnig	MFG Klagenfurt	K	2629
9	Eisl/Kubisch WSV	Liezen	ST	2606
10	Wittenberger/ Grünauer	MFC Zistersdorf	NÖ	2593
11	Rausch/Obmann	MFG Klagenfurt	K	2586
12	Gruber/Gruber	LSV St.Johann	S	2467
13	Stöger/Steinert	LSV St.Johann	S	2416
14	Scheck/Hillbrand	MFC Ausseerland	ST	2023
15	Haghofer/Wurm	MFC Silbergrube	NÖ	1773
10	Schützenberger/ Schützenberger	UMFC Neuhofen	OÖ	2286
11	Scheck/Hillbrand	MFC Ausseerland	ST	2115
12	Nagel/Nagel	UMFC Kirchschiag	NÖ	2039
13	Eisl/Kubisch WSV	Liezen	ST	2038
14	Goldberger/ Pernath	MFC Klagenfurt	K	2009
15	Stöger/Steinert	LSV St.Johann	S	1950
16	Haghofer/ Wurm	MFC Silbergrube	NÖ	1816
17	Vollnhofer/Hunka	UMFC Kirchschiag	NÖ	225
18	Pavlecka/Harter	UMFC Mistelbach	NÖ	190



Programmbesprechung in Kirchschiag – oder.....



2 Generationen von Segelflugmodellen – die Mucha von Herbert Lenzhofer und das Traumschiff von Alfred Gruber die DG – 1000.

3. Teilbewerb

3.Juli 2004, Kirchschiag/Niederösterreich

Enns in Oberösterreich musste aus organisatorischen Gründen die Austragung des 3. Teilbewerbes im Ö-Pokal absagen. Die Suche nach einem Ersatzveranstalter erwies sich als äußerst schwierig. An dieser Stelle ein Dankeschön an alle Funktionäre des UMFC Kirchschiag, der sich kurzfristig bereit erklärte, den Wettbewerb auszutragen.



Klaus Kalaschek und sein Lastenträger bringen den Blanik zum Start.

Samstagmorgens zu Wettbewerbsbeginn bei idealen Wetterverhältnissen wurden 19 Gespanne (6 x NÖ, 6 x K, 3 x S, 3 x ST, 1 x OÖ) am Kirchschiager Modellflugplatz vom Obmann Harald Kafka herzlich begrüßt. Zu Beginn

des Bewerbes machte die Sprechanlage einige Probleme, aber nach Installation der dritten Anlage war wieder Ton und Ordnung am Flugfeld. Der Zeitdruck aufgrund des großen Starterfeldes war für Wettbewerbsleiter Horst

Hauser kein Problem; souverän leitete er den Wettbewerbsablauf.

Das Team Schober/Tengg hatte wieder die Cessnklemm und den Reiher dabei, konnte sich von Anfang an gut in Szene setzen und führte nach dem 1. Durchgang. Mayer/Pirker und Salloker/Lenzhofer beide Teams vom KFC, reihten sich auf Platz 2 und 3. Der 2. Durchgang wurde vom Team Salloker/Lenzhofer mit 1619 Punkten vor Schober/Tengg 1554 Punkten und dem Team Mayer/Pirker 1437 Punkten gewonnen. Für Hochspannung im 3. Durchgang war gesorgt. Anfangs kam

Wind auf, der die Wertungsflüge doch etwas beeinträchtigte. Doch es sollte schlimmer kommen, denn es begann zu regnen und der Bewerb musste unterbrochen werden. Nach ca. einer Stunde schien die Sonne wieder

und es wurde versucht den 3. Durchgang zu Ende zu fliegen. 2 Teams verzichteten auf einen Start, während die Gespanne Schober/Tengg und Salloker/Lenzhofer zu fortgeschrittener Stunde und gegen die tiefstehende Sonne um den Tagessieg rangen. Salloker/Lenzhofer hatten gegen die tiefstehende Sonne kein Rezept und erlitten nur 1536 Punkte. Das routinierte Team Schober/Tengg sicherte sich mit einem Jahrhundertflug der von den Punkterichtern mit der Höchstwertung von 1682 Punkten honoriert wurde, den verdienten Sieg. Gratulation auch an das Kärntner Nachwuchsteam Rausch/Obmann von der MFG Klagenfurt die bei ihrem erst dritten Ö-Pokalbewerb unter 19 Teams den hervorragenden 6. Rang belegen konnten. Dank der Disziplin und der sehr guten Organisation konnten alle 3 Durchgänge planmäßig durchgeführt werden. Der 3. Wertungsdurchgang endete um 19.47 Uhr. Es hat wie immer alles vorzüglich geklappt und die Freundlichkeit der Kirchsclager die einem hier immer begegnet, ist einfach einmalig. Ein Dankeschön für diesen wirklich gelungenen Wettbewerb 2004 an alle Funktionäre, Punkterichter, Piloten und Helfern des UMFC Kirchsclag.

4. Teilbewerb

31. Juli Thon bei Grafenstein/Kärnten

3. Teilbewerb 3. Juli 2004 Kirchsclag [Niederösterreich]

1	Schober/Tengg	MFG St. Veit	K	3236
2	Salloker/Lenzhofer	KFC Klagenfurt	K	3155
3	Mayer/Pirker	KFC Klagenfurt	K	2867
4	Winkler/Stöllinger	MFC Salzburg	S	2761
4	Aigner/Hönig	MFC Silbergrube	NÖ	2761
5	Rausch/Obmann	MFG Klagenfurt	K	2629
6	Lackner/Kafka	UMFC Kirchscl.	NÖ	2497
7	Zarf/Pietschnig	MFG Klagenfurt	K	2376
8	Gruber/Gruber	LSV St.Johann	S	2338
9	Kalaschek/ Kalaschek	MFSC Rottenm.	ST	2301
10	Schützenberger/ Schützenberger	UMFC Neuhofen	OÖ	2286
11	Scheck/Hillbrand	MFC Ausseerland	ST	2115
12	Nagel/Nagel	UMFC Kirchsclag	NÖ	2039
13	Eisl/Kubisch	WSV Liezen	ST	2038
14	Goldberger/ Pernath	MFC Klagenfurt	K	2009
15	Stöger/ Steinert	LSV St.Johann	S	1950
16	Haghofer/Wurm	MFC Silbergrube	NÖ	1816
17	Vollnhofer/Hunka	UMFC Kirchsclag	NÖ	225
18	Pavlecka/Harter	UMFC Mistelbach	NÖ	190



Bild Mitte Willi Stultschnig – Konstrukteur der Euro – Schleppmaschinen.

In der Zwischenwertung nach 3 Teilbewerben im Ö-Pokal waren die drei erstplatzierten Teams nur durch einen Punkt getrennt. Die Gespanne Winkler/Stöllinger, Schober/Tengg und Aigner/Hönig flogen je einen Sieg heim. Außenseiterchancen für den Gesamtsieg bestanden auch noch für die Hausherrn Salloker/Lenzhofer die einen zweiten und zwei dritte Plätze erreichen konnten. Für reichlich Spannung bei diesem Event war gesorgt. Zwei Teams Schober/Tengg und Salloker/Lenzhofer hatten die Chance mit einem Sieg beim Schlussbewerb, die so begehrten Glaspokale endgültig zu gewinnen. Man musste also abwarten was der 4. Teilbewerb bringen würde. 14 Teams (7 x .K, 3 x ST, 2 x S, 2x NÖ) waren nach Thon gekommen, um sich zu Saisonende noch einmal im sportlichen Wettkampf zu messen. Nach der herzlichen Be-

grüßung der Teilnehmer und Gäste durch Österreichs dienstältesten Bürgermeister Valentin Deutschmann, übernahm Wettbewerbsleiter Edi Meschuh die Geschäfte und erteilte pünktlich dem ersten Team Mayer/Pirker vom KFC die Startfreigabe für den 1. Durchgang. Schon am Morgen kündigte sich ein extrem heißer Sommertag an und laut Wettervorhersage war auch am Nachmittag mit keiner Gewitterfront zu rechnen. Die einzelnen Wertungsflüge wurden bei diesen idealen Bedingungen mit hoher Präzision absolviert. Das Punkterichterteam Pichler, Klampfl, Tammerl, Holzschuh und Lassnig hatte keine leichte Aufgabe. Die Lokalmatadore Salloker/Lenzhofer setzten sich im 1. Durchgang mit 65 Punkten Vorsprung an die Spitze, gefolgt von Schober/Tengg und Winkler/Stöllinger. Im 2. Wertungsdurchgang legten das

favorisierte Team für den Gesamtsieg Schober/Tengg und die beiden Salzburger-Teams Winkler/Stöllinger und Gruber/Gruber kräftig zu, sodass es noch einmal spannend wurde. Der 3. Durchgang am Nachmittag verlangte bei brütender Hitze von den Punkterichtern, Piloten und Motoren der Schleppmaschinen alles ab. Der alles entscheidende Durchgang begann gleich mit einem Paukenschlag. Das Team Zarfl/Pietschnig hatte nach einer sauber geflogenen Steigphase die ideale Ausgangshöhe erreicht. Der Seglerpilot klinkte seine MG 19 aus, Motorpilot Zarfl steuerte seinen Doppeldecker in einem steilen Sinkflug zum Seilabwurf. In dieser mit überhöhter Geschwindigkeit geflogenen Abstiegsphase riss plötzlich ein Querruder aus und seine Maschine geriet kurzfristig außer Kontrolle. Nach einer Schrecksekunde gelang es Peter sein Modell routiniert wieder zu stabilisieren und am Flugplatz bruchfrei zu landen, wofür er mit einem Applaus der Wettbewerbspiloten belohnt wurde. Dem Team Salloker/Lenzhofer war die Anspannung ins Gesicht geschrieben, der Tagessieg und der damit mögliche Gesamtsieg waren greifbar nahe, doch dann ein Missgeschick beim Seilabwurf. Schlepppilot Willi warf das Schleppseil knapp außerhalb des Landefeldes ab. Trotz zweithöchster Wertung im 3. Durchgang, bei allen Wertungsflügen als einziges Team immer über 1600 erfliegenen Punkten, war an diesem Tag nicht mehr als der 3. Rang zu erreichen. Das Gespann Winkler/Stöllinger demonstrierte einen perfekten Flug, der mit der Höchstwertung in diesem Durchgang honoriert und mit einem 2. Platz in der Endwertung belohnt wurde. Die alten Hasen Schober/Tengg flogen mit der gewohnten Präzision, sodass sie Winkler/Stöllinger noch abfangen konnten. Das St. Veiter Dreamteam erreichte den 2. Saisonsieg, der auch ein wichtiger Grundstein zum Gesamtsieg im Ö-Pokal 2004 war, wozu ihnen zu gratulieren ist.



**Bürgermeister
Valentin Deutschmann rechts
und Wettbewerbsleiter
Edi Meschuh.**

Die Siegerehrung fand um ca. 18 Uhr bei herrlichem Sonnenschein statt. In einer feierlichen Zeremonie wurden die gläsernen Wanderpokale dem so erfolgreichen Kärntner Schleppteam Dr. Wolfgang Schober /Karl Tengg Gesamtsieger des Ö-Pokals 2001 – 2003 und 2004 von BFR Herbert Lenzhofer unter Mitwirkung von Eduard Meschuh und Karl Wieser überreicht. Verdienter Applaus von Wettbewerbspiloten und Gästen, welche die Leistungen dieser Piloten würdigten, die in der Schleppszene über viele Jahre (Jahrzehnte) durch sportliche Leistung, Ehrgeiz, Kameradschaft, Fairness, Ehrlichkeit und Hilfsbereitschaft einen unvergesslichen Namen erarbeitet haben.



Gemütliche Stimmung in Thon...



Die Sieger des Ö-Pokals 2004



Die DG – 1000 von Alfred Gruber schwebt zur Landung.

Resümee: Ein vom Veranstalter KFC/Thon sehr gut organisierter Wettbewerb auf einem wunderschönen Flugplatz mit einer 145 Meter langen Graspiste und einem idealen, großzügigen Flugraum, der von den Teams sehr geschätzt wurde. Es war ein Bewerb mit den konstantesten Bedingungen des gesamten Ö-Pokals.

4. Teilbewerb 31. Juli 2004 Thon/Grafenstein [Kärnten]

1	Schober Wolfgang / Tengg Karl	MFG St. Veit	K	3307
2	Winkler Martin / Stöllinger Karl	MFC Salzburg	S	3252
3	Salloker Wilhelm / Lenzhofer Herbert	KFC Klagenfurt	K	3233
4	Gruber Markus / Gruber Alfred	LSV St.Johann	S	3087
5	Baumgartner Johann / Winkler Gerhard	KFC Klagenfurt	K	2978
6	Mayer Josef / Pirker Werner	KFC Klagenfurt	K	2910
7	Aigner Peter / Hönig Georg	MFC Silbergrube	NÖ	2609
8	Zarfl Peter / Pietschnig Lambert	MFG Klagenfurt	K	2490
9	Goldberger Josef / Pernath Wilhelm	MFC Klagenfurt	K	2375
10	Rausch Gerald / Obmann Günter	MFG Klagenfurt	K	2193
11	Kalaschek Johannes / Kalaschek Klaus	MFSC Rothenm.	ST	2174
12	Scheck Georg / Hillbrand Herwig	MFC Ausseerland	ST	2032
13	Eisl Franz / Kubisch Christoph	WSV Liezen	ST	1853
14	Haghofer Christoph / Wurm Manfred	MFC Silbergrube	NÖ	1646

Schlussbemerkung: Die Gesamtbilanz lässt wieder hoffen: In der Saison 2004 haben nicht weniger als 10 Teams (tolles Ergebnis) an allen 4 Teilbewerben teilgenommen, 3 Teams waren bei 3 Bewerben am Start. Insgesamt haben am Ö-Pokal 23 Teams teilgenommen. Vielleicht kann noch das eine oder andere neue Team dazu animiert werden an dieser Veranstaltung teilzunehmen. Potenzial

ist meiner Meinung nach in Oberösterreich vorhanden, möglicherweise schlummern auch noch Talente in anderen Bundesländern. Hervorzuheben wären die 5 Schleppmaschinen der Type **Euro** aus dem Hause Stultschnig, die von 5 Teams im Ö-Pokal erfolgreich eingesetzt wurden.

Österreich - Pokal RC - SL - 2004

1	Schober Wolfgang / Tengg Karl	MFG St. Veit	K	29
2	Winkler Martin / Stöllinger Karl	MFC Salzburg	S	26
3	Salloker Wilhelm / Lenzhofer Herbert	KFC Klagenfurt	K	25
4	Aigner Peter / Hönig Georg	MFC Silbergrube	NÖ	20
5	Mayer Josef / Pirker Werner	KFC Klagenfurt	K	18
6	Kalaschek Johannes / Kalaschek Klaus	MFSC Rothenm.	ST	16
7	Gruber Markus / Gruber Alfred	LSV St.Johann	S	16
8	Zarfl Peter / Pietschnig Lambert	MFG Klagenfurt	K	10
9	Baumgartner Johann/Winkler Gerhard	KFC Klagenfurt	K	8
10	Rausch Gerald / Obmann Günter	MFG Klagenfurt	K	6
11	Prajka Johann / Lüger Peter	ÖMV ASV Hohen.	NÖ	4
11	Lackner/Kafka	UMFC Kirschschatz	NÖ	4
13	Kreuzberger Josef / Kreuzberger Thomas	LSV St.Johann	S	3
14	Eisl Franz / Kubisch Christoph	WSV Liezen	ST	2
15	Goldberger Josef / Pernath Wilhelm	MFC Klagenfurt	K	2
16	Hirscher Gottfried / Hirscher Daniel	MFC Bergfalke	S	1
16	Wittenberger Walter / Grünauer Herbert	MFC Zistersdorf	NÖ	1

Die Sieger und ihr Gespann:

Das Team Schober/Tengg hat sich all die Jahre durch einen stetigen Modellwechsel ausgezeichnet und so war es kein Wunder, dass sie 2004 mit der Kombination Cessnklemm/Reiher angetreten waren. Drei der insgesamt vier Teilwettbewerbe wurde mit diesem Gespann absolviert, lediglich in Mistelbach diente als Schleppmaschine die bewährte Cessna – doch dazu später mehr.

Cessnklemm ist, wie schon der Name sagt, eine Mischung aus der legendären Klemm 20 und der Cessna. Da in der Schleppszene immer mehr für die Wettbewerbs-

fliegerei optimierte Zweckschleppmaschinen auftauchten, war es ebenfalls an der Zeit, die positiven Eigenschaften der beiden Vorgängermodelle in einer Zweckkonstruktion zu vereinen. Der widerstandsarme Rumpf und die tollen Flugeigenschaften des Tragflügels der Klemm 20, wurden mit dem längeren Leitwerkshebelarm und dem 3-Beinfahrwerk der Cessna kombiniert. Eine extreme Leichtbauweise ergab dann ein Flugmodell mit bestechenden Daten:

direkt einkaufen...
...rund um die Uhr...
sofortige Verfügbarkeits-Anzeige

online-shop

www.lindinger.at

die Preis
Sensation!

neu

soeben erschienen

New's & more 2004/2005

... 100 Seiten !!!
NEW's 2004/05 und Aktionen
Portepauschale € 1,-

HAUPTKATALOG 04 (336 Seiten)
+
Herbst-Flyer (100 Seiten)
Portepauschale € 3,-



... wir sind grenzenlos.....

Portofreie Lieferung ab € 250,-

Versandkostenpauschale BRD € 6,-

MC-500 BB UNIMICRO

Preisgünstiges Servo, mit hochwertiger SMD Elektronik und robustem Kunststoffgehäuse mit 3mm freilegendem Abtriebsstahndrad. Durch die praktischen Abmessungen (ähnlich dem bekannten HS-50) und dem geringen Gewicht, ist das Servo hervorragend für Einsatz im Bereich Slow-Parkflyer geeignet. Das Kugelgelager an der Abtriebsachse sowie das präzise Getriebe sorgen für ein möglichst geringes Getrieberpiel.

Stellzeit (4.8V) 2 kg
Stellzeit 0,11
Gewicht 9 g
L/B/H mm 22/11,5/23

B-Nr. 54141

9,99

MC-1000

Kraftiges und schnelles Servo der Nano-Baugröße mit der sensiblen Stellschraube von 3,2 kg. Ausgestattet ist dieses Servo ebenso mit Metallgetriebe und Kugelgelager. Ideal als Flächenservo, sowie für Mini-Hubschrauber.

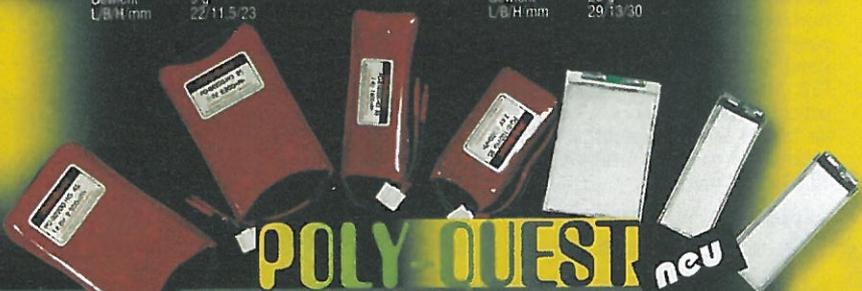
Stellzeit (4.8V) 3,2 kg
Stellzeit 0,13
Gewicht 20 g
L/B/H mm 29/13/30

B-Nr. 50792

11,99

BIS ZU -5% FUN & MORE -
2% Rabatt ab einer Jahreseinkaufssumme von € 500,-
5% Rabatt ab einer Jahreseinkaufssumme von € 1500,-

LINDINGER



POLYQUEST LIPOLY AKKUPACKS

Bezeichnung	Spannung	Form	Gewicht	Type	Kapazität	max Dauerstrom	L/B/H mm	B-Nr.	Preis
POLYQUEST 880PLATINE	3,7 V	Einzelzelle	18 g	Lipoly	880 mAh	10C	62/35/7,9	54809	11,-
POLYQUEST 880	7,4 V	2er-Pack Stapel	36 g	Lipoly	880 mAh	10C	62/35/7,8	54489	29,-
POLYQUEST 880	11,1 V	3er-Pack Stapel	54 g	Lipoly	880 mAh	10C	62/35/11,7	55489	41,-
POLYQUEST 1100PLATINE	3,7 V	Einzelzelle	22 g	Lipoly	1100 mAh	10C	62/35/5,1	55491	16,-
POLYQUEST 1100	7,4 V	2er-Pack	44 g	Lipoly	1100 mAh	10C	62/35/11,1	55492	37,-
POLYQUEST 1100	11,1 V	3er-Pack	66 g	Lipoly	1100 mAh	10C	62/35/11,1	55493	54,-
POLYQUEST 1800PLATINE	3,7 V	Einzelzelle	39 g	Lipoly	1800 mAh	10C	90/30/6,2	55494	22,-
POLYQUEST 1800	7,4 V	2er-Pack	70 g	Lipoly	1800 mAh	10C	90/30/12,4	55495	51,-
POLYQUEST 1800	11,1 V	3er-Pack	105 g	Lipoly	1800 mAh	10C	90/30/18,6	55496	73,-
POLYQUEST 1800	14,8 V	4er-Pack	140 g	Lipoly	1800 mAh	10C	90/30/24,8	55497	95,-
POLYQUEST 2200PLATINE	3,7 V	Einzelzelle	43 g	Lipoly	2200 mAh	10C	90/56/4	55498	24,-
POLYQUEST 2200	7,4 V	2er-Pack	86 g	Lipoly	2200 mAh	10C	90/56/8	55499	54,-
POLYQUEST 2200	11,1 V	3er-Pack	129 g	Lipoly	2200 mAh	10C	90/56/12	55500	78,-
POLYQUEST 2200	14,8 V	4er-Pack	172 g	Lipoly	2200 mAh	10C	90/56/16	55501	99,-
POLYQUEST 2600PLATINE	3,7 V	Einzelzelle	52 g	Lipoly	2600 mAh	10C	90/56/4,4	55502	28,-
POLYQUEST 2600	7,4 V	2er-Pack	104 g	Lipoly	2600 mAh	10C	90/56/8,8	55503	61,-
POLYQUEST 2600	11,1 V	3er-Pack	156 g	Lipoly	2600 mAh	10C	90/56/13,2	55504	89,-
POLYQUEST 2600	14,8 V	4er-Pack	208 g	Lipoly	2600 mAh	10C	90/56/17,6	55505	115,-

Poly-Quest Lithium-Polymer Zellen in dieser Zelle steckt die geballte Kraft dieser neuen Technologie. Poly-Quest Zellen werden auch unter dem Markennamen Tonic oder Irate angeboten. Es handelt sich aber immer um dieselbe Zelle in hochwertiger Ausführung mit hochflexiblen Silikonlabel für den Verbraucher und 5-poligem separatem Ladekabel zum Anschluss an den Poly-Quest Lipoly Safty Guard.

NEUE "IMPROVED" VERSION!

GP 3300 SCHR "IMPROVED" GEN2

Kap. mAh	Höhe mm	Ø mm	Gew./g	Leitfahne	Größe	B-Nr.	Preis
3300	44	22,5	62	nein	SC	56338	5,70

Diese Zelle hat es wirklich in sich! Egal ob im Bereich Elektroflug oder RC-Car, sie eignet sich hervorragend für höchste Belastungen bei sehr hoher Spannungslage und Kapazität. Derzeit die beste 3300er Zelle!

neu



R-137F

Hochwertiger 7-Kanal FM-Empfänger, mit besonders günstigen Einbaumaßen.

68.-

Kanalzahl 7
L/B/H/mm 51,5/33/21
Gewicht g 28
B-Nr. 35 MHz 53343
B-Nr. 40 MHz 53344



neu

PIPER J3 CUB

Spannweite: 1800 mm
Gewicht: 2700 g
Motor: 2T 7,5 ccm
Steuerung: S.H.M.O.
Rumpf: Holz
Flächen: Holz/Rippenb.
Ausführung: F-Fertigmodell

B-Nr.: 52506

149.-

MODELLBAU

LINDINGER

Alte Post Strasse 14
A-4591 MOLLN
ÖSTERREICH

Tel.: +43 / 7584/3318 Internet: lindinger.at
Fax: +43 / 7584/331817
E-Mail: modellbau@lindinger.at

AKKUS AKKUS AKKUS IN RIESEN AUSWAHL ZU TOPPREISEN

und noch VIEL mehr in unserem aktuellen Katalog ...

KOKAM HD LITHIUM-POLYMER-AKKUS (LIPO)



HIER
NUR DIE
NEUEN
TYPEN!

Kokam HD			
640 mAh 15C 2S	7,4 V		21. ⁹⁰
640 mAh 15C 3S	11,1 V		32. ⁹⁰
910 mAh 15C 2S	7,4 V		30. ⁹⁰
910 mAh 15C 3S	11,1 V		44. ⁹⁰
1250 mAh 15C 2S	7,4 V		37. ⁹⁰
1250 mAh 15C 3S	11,1 V		57. ⁹⁰
2000 mAh 15C 2S	7,4 V		47. ⁹⁰
2000 mAh 15C 3S	11,1 V		70. ⁹⁰
2100 mAh 20C 2S	7,4 V		73. ⁹⁰
2100 mAh 20C 3S	11,1 V		109. ⁹⁰



KOKAM 402 LADER
69.⁹⁰



KOKAM 502 LADER
88.-

EINZELZELLEN NENNENSPIGUNG 3,7 V

Kokam HD	Dauer Entl.-Strom	Max. kurzzeitig Entl.-Strom			
640 mAh	15C	30C	17 g	58,5x34x4,4 mm	9. ⁵⁰
910 mAh	15C	30C	23 g	59x33,5x6,2 mm	13. ⁹⁰
1250 mAh	15C	30C	34 g	74x43x5,4 mm	17. ⁹⁰
2000 mAh	15C	30C	50 g	74x43x8,2 mm	22. ⁹⁰
2100 mAh	20C	40C	68,5 g	98,5x64x5,35 mm	35. ⁹⁰

VERGLEICHEN
SIE DIESE
PREISE!



KAN AKKUS

KAN Type	mAh	Größe	Gew.	mOhm.	1 Stk.	ab 10	ab 50
2/3AAA	350	11x29 mm	7,7 g	15-20	1. ⁶⁰	1. ⁵⁰	
2/3A	1050	17x29 mm	21 g	7-10	1. ⁹⁰	1. ⁸⁰	1. ⁷⁰

SANYO 1950 FAUP

Hochleistungszelle mit niedrigem Innenwiderstand. Die Zelle wird in F5B Pylon Modellen geflogen. Belastbar bis ca. 15 A. Kurzfristig auch für höhere Ströme geeignet. Die Zelle wird im Pappmantel geliefert. Größe 4/5FA, Ø x Höhe: 18,10 x 43,2 mm. 39 g.



AKKUPACK 1050 KAN (Blockform)

	1 Stück	ab 3
8,4 V	17. ⁵⁰	16. ⁹⁰
9,6 V	19. ⁵⁰	17. ⁹⁰

1 Stück 57368 4.⁹⁰
ab 10 Stk. 4.⁸⁰

RACINGPACK 1050 KAN

	1 Stück	ab 3
8,4 V	17. ⁵⁰	16. ⁹⁰
9,6 V	19. ⁵⁰	17. ⁹⁰

SANYO 1,2 VOLT EINZELZELLEN

Typen mit flachem Pluspol für Konfektionen aller Art.

Modelbezeichnung	Bez.	1 Stk.	ab 10	ab 50
RC2/3SC 1200	2/3 Sub-C	3. ¹⁰	3.-	
CP-1300SCR	2/3 Sub-C	2. ⁹⁵	2. ⁷⁰	
RC-4/5SC 1600	4/5 Sub-C	3. ⁷⁰	3. ⁵⁰	
GIGA POWER 1800	Sub-C	2. ⁴⁰	2. ³⁰	2. ²⁰
FAUP 4/5FA 1950	4/5FA	4. ⁹⁰	4. ⁸⁰	
GIGA POWER 2000	Sub-C	2. ⁹⁰	2. ⁸⁰	2. ⁷⁰
GIGA POWER 2400	Sub-C	3. ⁹⁵	3. ⁸⁰	3. ⁷⁰
RC2400	Sub-C	4. ⁴⁰	4. ²⁰	4. ¹⁰

Bitte beachten Sie unsere länderspezifischen Liefer- und Zahlungsbedingungen. Portokosten Österreich max. € 4,50, Deutschland max. € 6.-

Ab einem Auftragswert von € 250.- liefern wir grundsätzlich portofrei!

SANYO GIGA POWER 2000 HIGH CAPACITY ZELLE

Originale Sanyo Hochstromakkus extra für uns gefertigt, x-tausendfach bewährte NiCd Power Zellen

Racingpacks	1 Stück	ab 3
7,2 V	20. ⁹⁰	19. ⁹⁰
8,4 V	23. ⁹⁰	22. ⁹⁰
9,6 V	26. ⁹⁰	25. ⁹⁰
12 V	32. ⁹⁰	31. ⁹⁰

Fertig konfektionierte Akkupacks zu ebenso guten Preisen finden Sie in unserem Shop unter www.der-schweighofer.com

NEU - soeben erschienen
MODELLSPORT SCHWEIGHOFER

"BEST OF '04 & NEWS '05" mit Herbst- und Weihnachtsaktionen, 100 Seiten, Portopauschale € 1.-

HAUPTKATALOG '04 und "BEST OF '04 & NEWS '05" zusammen Portopauschale € 3.- am einfachsten im Kuvert

Überzeugen Sie sich ...
• kürzeste Lieferzeiten
• Portopauschale BRD € 6.-
• portofreie Lieferung ab € 250.-

MODELLSPORT
SCHWEIGHOFER

INTERNETSHOP
24 Stunden online

www.der-schweighofer.com

A-8530 Deutschlandsberg · Hauptplatz 9
Tel. +43/3462/254119 · Fax +43/3462/7541
email: info@der-schweighofer.com

DER-SCHWEIGHOFER

der Bundesfachreferent RC-SL H.Lenzhofer berichtet...

Spannweite:	352 cm
Rumpflänge:	202 cm
Flügelfläche:	150 qdm
Leitwerksfläche:	30 qdm
Gesamtgewicht:	10,65 kg
Gesamtflächenbelastung:	59 g/qdm
Motor:	50 ccm KAVAN (Boxer, 4-Takter)

Doch wo viel Licht, gibt es auch Schatten. Die Flugeigenschaften sind bei ruhigem Wetter unerreichbar und es lassen sich damit sehr schöne und wirklichkeitsnahe Schleppflüge demonstrieren (z.B. der 3.Durchgang in Kirchsschlag). Doch wenn die Luft turbulent oder stark windig wird, ist ein ruhiger Flugstil nicht mehr fliegar. Die extrem leichten Flächenenden besitzen offenbar ein so geringes Trägheitsmoment, dass jede Unruhe unmittelbar auf das gesamte Modell übertragen wird und Turbulenzen stärker spürbar sind als mit schwereren Mo-

dellen. Dies war auch der Grund, warum in Mistelbach die Cessna eingesetzt wurde, denn die dort normalerweise üblichen starken Winde werden von ihr einfach besser verkraftet.

Das Segelflugmodell war der schon bekannte Reiher von Karl Tengg, der in reiner Holzbauweise erstellt wurde. Der mit seinen 5,30 Metern Spannweite und einem Fluggewicht von 6,56 kg ebenfalls gewichtsoptimierte Segler, dient nun schon einige Jahre als Wettbewerbsmodell. Die Stärke dieses Vogels liegt vor allem im Figurenfliegen, welches in der Hand von Karl Tengg eine unerreichte Präzision an den Himmel zaubert.

Herbert Lenzhofer
BFR-SL



*Die Schleppmaschine der Sieger Schober/Tengg
Die Cessnaklemm ein Modell in
perfekter Leichtbauweise.*



Hohe Auszeichnung für Rudolf Freudenthaler durch die Bundessektion

Nach Beschluss der Bundessektion soll diesmal dem besten Piloten der Klasse F5F (2002 – 2003) der Heri Kargl Wanderpokal überreicht werden. Seit Jahrzehnten wurde der Pokal schon an den jeweiligen Klassenbesten vergeben. Die bekanntesten Namen der österreichischen Modellflugszene sind daher auf diesem Pokal schon verewigt.

Aufgabe des jeweiligen Bundesfachreferenten ist es, den Klassenbesten des jeweiligen Beobachtungszeitraumes zu bestimmen. Dabei sind nicht nur die Ergebnislisten der letzten beiden Jahren zu beurteilen, sondern auch andere Bewertungsgrundlagen wie Menschlichkeit, Persönlichkeit, Fachwissen, Vorbildfunktion, usw.

Bei all diesen Kriterien konnte Rudolf Freudenthaler (in der Szene nur „Rudi“ genannt) voll punkten. Rudi hat die Elektroflugszene in den letzten Jahrzehnten geprägt und ist heute immer noch in der Lage, Weltklasseplatzierungen einzufliegen wie, sein 5. Platz bei den heurigen Weltmeisterschaften in York/England beweist. Die Entscheidung des Bundesfachreferenten fiel daher eindeutig auf Rudi, obwohl es in dieser Klasse einige Toppiloten in Österreich gibt.

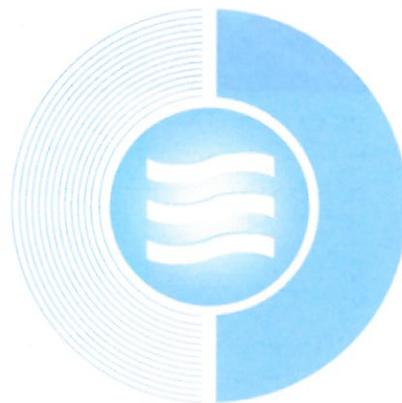
Am 30. Juli 2004, knapp vor der Abreise zur WM in York, fand die feier-



liche Übergabe im Geschäft von Rudi durch den Bundesfachreferenten statt. Im Namen der Bundessektion und aller Elektroflieger wünsche ich Rudi noch viele

erfolgreiche Wettbewerbssaisonen.

Ing. Peter Meisinger
Bundesfachreferent F5



Donau Forum Druck Ges. m. b. H.

Sagedergasse 29, 1120 Wien

Tel. 804 52 55 • Fax 804 56 75 • ISDN 803 80 51

Es war Begeisterung pur.

16 Jungs und 2 Mädels kamen vom 24 bis 25 Juni um im Modellflugsport zu schnuppern. Durch Aufteilung in drei Gruppen mit drei Stationen konnte ein nahezu problemloser Ablauf gewährleistet werden. Station eins war die Theorie. Mit großem Interesse lauschten Sie dem theoretischem Unterricht in dem Ihnen die Funktionsweise eines Flugmodells, der Steuerung und allem dazu gehörenden Komponenten wie Starter, Sprit usw...erklärt wurde. Station zwei war der Bastelunterricht. In ihr wurde ein Balsagleiter gebaut und den Schülern vermittelt wie wichtig es ist genau zu arbeiten. Station drei war Flugunterricht. In ihr war es an Hand von Lehrer-Schüleranlagen möglich das fliegen eines Modells zu erlernen. Nebenbei hatten wir noch einen Flugsimulator aufgestellt. Geflogen wurde mit einem Vereinsmodell und von Mitgliedern zur Verfügung gestellten Modellen sowie eigenen Lehrer-Schüleranlagen. Es waren am ersten Tag ständig drei Modelle in der Luft. So ging der erste Tag mit einer kleinen Unterbrechung wegen kurz aufkommenden Regens zu Ende. Der Abend war dann ziemlich feucht, es regnete und lies für nächstem Tag schlimmes befürchten. Zum Glück erwiesen sich die selbst mitgebrachten Zelte, in denen die Kinder und Betreuer schliefen, zum Grossteil als Wasserdicht. Am zweiten Tag (Gott war uns gnädig und schenkte uns schönes Wetter) konnten Sie es kaum mehr erwarten mit den Modellen in die Lüfte zu steigen. Nach dem Frühstück wurden die Zelte abgebaut, danach die Flugtauglichkeit der Balsa-

modelle getestet und dann wurde es richtig eng am Himmel, den es wurde nur mehr geflogen. Obwohl nur zwei halbe Tage geübt werden konnte, schafften es doch einige talentierte Kids bereits selbständig und nahezu fehlerfrei zu fliegen und zu landen. Kulinarisch verwöhnte Sie unser Mauracher Helmut. Samstags Mittag gab es Spagetti, abends Gegrilltes. Am Sonntagmittag waren Pizzas angesagt die von der Trattoria al Postiglione Inh. Romana gesponsert wurde. Der Mfc-Kössen bedankt sich auf diesem Wege recht herzlich dafür. Am Nachmittag zum Ausklang standen für die Eltern Kaffee und Kuchen bereit. Besonders freute uns der Besuch des Sportreferenten von Kössen Hr Martin Dagn, und die mitgebrachte Geldspende, vielen Dank. Am Schluss gab es noch eine Urkunde und ein T-Shirt für die Teilnehmer. In der Hoffnung doch für den ein oder anderen den Grundstein für sein künftiges Hobby gelegt zu haben übergaben wir die Kinder den Eltern. Einen herzlichen Dank gebührt noch allen die zum gelingen beigetragen haben, aber besonders unseren Frauen, die uns die beiden Tage vorbildlich betreuten und mit Kaffee und Kuchen versorgten, sowie den Kids für Ihr sehr diszipliniertes und ordentliches Verhalten. Es war eine gelungene Veranstaltung mit viel Freude und Spaß die in den nächsten Jahren bestimmt seine Fortsetzung findet.

Michael Mauracher
Modellfliegerclub
Kössen



Die Begeisterung ist den Teilnehmern anzusehen.
Fotos: M. Mauracher



Das romantische Zeltlager



„Früh übt sich“ Das ist Nachwuchsförderung

Internationaler Schleudersegler (HLG) Wettbewerb Teilwettbewerb zur CONTEST F3K Euro Tour 2004 in Bregenz/Austria



Der wachsenden Beliebtheit der Klasse F3k und einer guten Wetterprognose (Regenrisiko ab 18:00) entsprechend haben sich 41 Piloten für unseren Wettbewerb angemeldet - das bedeutet 15 Piloten mehr als im letzten Jahr.

Am Freitag Mittag ereilte uns die traurige Mitteilung des erstmals teilnehmenden Teams aus Italien „Aus Anteilnahme am Tod eines Familienmitgliedes von zwei Teammitgliedern können wir in Bregenz 2004 nicht antreten“.

Wir trauern mit ihnen.

Einige weitere Absagen aus verschiedensten Gründen sind leider noch hinzugekommen. Somit haben sich am Samstagmorgen 29 Piloten, im wahrsten Sinne des Wortes, ein „Stell dich ein“ gegeben - denn mit Regen hat eigentlich keiner unserer Wetterfrösche gerechnet.

Im Vorfeld haben wir uns bemüht eine Startaufstellung zu finden, bei der möglichst viele starke Piloten gegeneinander in einer Gruppe fliegen müssen. Zusammen mit dem Umstand, das eine stattliche Zahl der Piloten nur eine Frequenz gemeldet haben gab es eine Reihe von notwendigen Umquarungen. Die Sender mit gleichem Kanal wurden im Auswertungszelt in Form eines unbewachten Senderdepots abgelegt und durften vom ausgehenden Piloten nur entnommen werden sobald der zweite Sender des rückkehrenden Piloten auf dem Tisch lag - ein Beitrag zur Sicherheit, der soweit gut

funktioniert hat.

Gegen 9:00 ist dann der Föhn durchgebrochen, die Sonne hat gelacht und zwar, den ganzen Tag - unser Spitzname „Regenz“ traf nur bedingt zu. Da ist es unserem Konstantin (Stanzi - Chef aller „Ländle“ Piloten) auch leichter gefallen, die Piloten auf Trapp zu halten und einen reibungslosen Ablauf zu sichern. Bestens geschützt gegen „Tiefstflieger“ die öfters vor seiner Nasen tanzten, hat er super angesagt.

In den ersten Aufgaben hat der vorherrschende Föhn, das bei uns beliebte Hangsegeln an der Baumreihe vereitelt. Gegen Mittag ist dann der Föhn eingeschlafen und der Wind hat langsam über Ost auf unsere Hauptwindrichtung Nord gedreht. Während der Richtungsänderung waren die Bedingungen sehr selektiv und mancher Pilot fand sich bei den ausgehängten Zwischenergebnislisten weiter hinten als er gedacht hatte wieder.

In Stosszeiten wurde der Computerguru „Lukas“ (rechts) durch unseren Mädchen für alles „Bernhard Schertler“ unterstützt.

Jeder der wollte, konnte sich vom Küchenteam kulinarisch verwöhnen lassen.

Jörg und die Juniormitglieder hatten stets alles fest im Griff und auch mal Zeit zum Ausspannen.

Am Nachmittag haben wieder einige Bäume ihre Opfer gefunden, entsprechende Klepperpartien waren angesagt. Meine Teleskopangelrute

war entsprechend oft im Einsatz. Aber wer nichts wagt, gewinnt auch nichts - so der alte Spruch.

Ohne Risikobereitschaft von Wolfgang Zach und seinem Pech im letzten Flug, wäre ein Stechen notwendig gewesen. Alle Piloten haben ihr bestes gegeben, aber auf Treppchen kommen nur drei.

1. Platz, Floria Seibl, 2. Platz, Wolfgang Zach, 3. Platz Daniel Madzia und dies ist besonders erwähnenswert da Daniel ein Jugendlicher ist. Bei den Piloten aus Deutschland, Österreich, Schweiz, Tschechien, Frankreich und der Ukraine bedanke ich mich für ihre Teilnahme, die sportliche Fairness und den unfallfreien Ablauf des Wettbewerbes.

Ein großes Dankeschön an meine Helfer, für ihren prompten Einsatz und die saubere Arbeit!

Unser Gabentisch wurde gedeckt von:

Aufwind (Horst Kropka), Amt der Landeshauptstadt Bregenz, Bürgermeister der Landeshauptstadt Herr Markus Linhart, Head, Modellbau Lindinger, Optik Nasahl, Modelltechnik Jamara, Solarspielplatz, Wiener Allianz, Wehrmutstropfen

Leider haben es einige Firmen, die ich um Unterstützung gebeten habe, nicht einmal für notwendig empfunden zu antworten - eine Absage in Form einer Retourmail hätte schon genügt.

Klaus Küng

Proppower.at

www.proppower.at

Proppower.at



Ab Lager ARF's

solange der Vorrat reicht

- Extra 300S 2,95 ab € 1.345,-
- Extra 330L 2,6 C-ARF € 1.339,-
- Extra pro 2,6 € 699,- ab Jänner 05
- Extra 300LX 2,13 € 499,-
- Extra 330LX 2,7 € 829,-
- Edge 540T 2,13 € 499,-
- Giles G-202 2,36 € 649,-
- Raven 2,45 ab € 745,-

Holen Sie sich Ihren 5+5 Prozent Weihnachtsbonus bei Bestellung bis 31.12.04. Sie erhalten 5% sofort auf das Modell Ihrer Wahl und 5% bei Zubehöreinkauf im Jänner 2005 angerechnet.

Unsere Antwort auf Weihnachten DER NEUE KATALOG IST DA



Die neuen Hallenmodelle sind lieferbar!!!!!!!



TURBO RAVEN € 49,-

BEARCAT RACER € 55,-

TROY € 59,-

MEHR INFO UND ZUBEHÖR UNTER www.jetpower.at

Jetpower.at
Pottendorferstrasse 71
A-2523 Tattendorf AUSTRIA
Tel.: +43 676 4071603
Fax: +43 2253 80397

The best of
both worlds

Jetpower.at LLC
1083 N. Collier Blvd. #330
Marco Island, FL 34145
www.jetpower-usa.com



JETZT BESTELLEN

- Ab Lager ARF's
- Saab Gripen Skymaster ab € 1.162,- ab Lager
 - F-15C Skymaster ab € 1.605,- ab Jänner 05
 - F/A-18 Skymaster ab € 1.800,- ab Lager
 - BAE Hawk Skymaster ab € 1.223,- ab Jänner 05
 - F-5 Tigershark Skymaster ab € 1.932,- ab Jänner 05
 - F-22 Raptor Skymaster ab € 1.605,- ab März 05
 - F-15C Skymaster ab € 1.605,- ab Jänner 05
 - Gryphon ab € 1.590,- ab Lager

JETpower.at

www.jetpower.at

JETpower.at

Long Shot!

Anlässlich eines Contest HLG-Bewerbs in Chomutov (Tschechien) ist ein neuer HLG am Markt aufgetaucht. Der **Long Shot!**

Dieser Flieger macht einen sehr interessanten Eindruck.

Deshalb wollte ich der Sache auf den Grund gehen.

Nachdem dieses Modell noch zu neu ist um am österreichischen Markt erhältlich zu sein, bat ich unsern Werner Stark mir sein fertiges Exemplar zu Testzwecken zur Verfügung zu stellen, was er auch tat. Ich möchte mich auf diesem Weg für die unkomplizierte Möglichkeit den Flieger zu testen, bedanken!

Die Optik!

Beim Long Shot handelt sich um einen recht günstigen HLG mit GFK/Styrodur-Fläche in positiver Bauweise, einem sichtbaren Kern mit Kohleverstärkungen.

Der Flügel ist sehr sauber verarbeitet. Die Klappen sind leichtgängig und präzise. Die Oberfläche des Flügels glatt und ohne Fehler. An stark beanspruchten Bereichen wurde das Glasgewebe doppelt gelegt. Die Leitwerke aus Balsa sind etwas schwer geraten weshalb Werner Stark die serienmäßigen Leitwerke gegen Eigenbau-Leitwerke tauschte. Auch das Rumpfvorderteil, aus weiß eingefärbtem GFK, ist leider ziemlich schwer. Der Kohlekonus, als Träger des Leitwerkes wird auf den aus dem Rumpf herausragenden Stummel aufgeschoben und mit Superkleber gesichert. Einfach praktisch und funktionell!

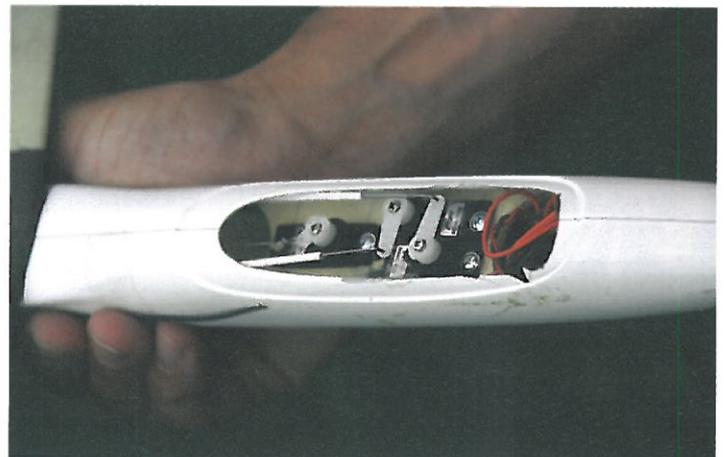
Die Form des Flügels ist klassisch mit ausreichender Flächentiefe. Das verspricht schon mal gutmütige Langsamflugeigenschaften! Gerade Flügelhinterkante und ein scharf auslaufendes Profil ergänzen das Bild. Auffallend ist dass sich die sichtbaren Kohleverstärkungen minimal über die Profilkontur hinauswölben. Kaum merklich! Beim Fliegen konnte ich diesbezüglich keine negativen Auswirkungen feststellen und auch bei Speedstellung ist dieser Umstand nicht merkbar. Ein Schönheitsfehler!

Die Servos für die Querruder sollten, um Schwerpunktprobleme zu vermeiden, in den dafür vorgesehenen

Platz in den Tragflächen untergebracht werden. Die Kabeldurchführungen sind bereits vorhanden, ebenso die Ausschnitte für die Querruderservos. Auffallend die Flächen! Sie sind für derartigen Leichtbau erfreulich drehsteif.

Flugbericht:

Die in der F3/K Klasse üblichen Mischeinstellungen für Start, Thermik und Speed, sowie die Landehilfen wurden von mir gemacht und an einem fast windstillen Freitagabend im Juli ging es los zum Flugplatz. Mario Testori erklärte sich bereit eine Serie Aufnahmen von dem neuen Flugzeug zu machen. Schon beim ersten Wurf konnte ich feststellen dass der Flieger sehr gut auf alle Ruder reagiert. Er lässt sich wunderbar langsam machen und auch die Starthöhen sind im Bereich von über 30 Metern. Werner Stark wirft mit Wurfwinglet, während ich den Stift bevorzuge. Bei ausreichendem Training mit der ungewohnten Wurfhilfe müssten ein paar Meter mehr drinnen sein. Mir ging es jedoch mehr um die Auslotung der Flugeigenschaften und da erlebte ich eine Überraschung.. Gefühlsmäßig erinnert der Long Shot ein wenig an die Flugcharakteristik des Fireworks III. Das ist kein Wunder! Verwenden doch beide Flieger das gleiche AG Profil von Mark Drella. Wie auch schon beim Fireworks ist ruhiges Wetter für den Long Shot das Element in dem er am sich wohlsten fühlt. Bei dem Testmodell war das Seitenruder nicht angelenkt, was ich persönlich als Nachteil empfinde. Dennoch ließ sich der Long Shot erstaunlich exakt in die Kurve leiten und kippelt, auch bei großen Schräglagen und in engen Thermikbärten, nicht. Sehr gut! Wie überhaupt vermittelt der Flieger in allen Fluglagen ein sehr harmonisches, sicheres Fluggefühl. Die von mir bei null Ther-



mik geflogenen Zeiten liegen im Bereich von 60 Sekunden. Wird sehr langsam geflogen und eine gewisse Mindestgeschwindigkeit unterschritten geht der Long Shot in einen Sackflug über. Das bedeutet, dass der Flieger zwar voll steuerbar bleibt, aber das Sinken merklich zunimmt.

Fazit:

Dieser Flieger gefällt auf Anhieb! Der Long Shot ist ein formschöner angenehm zu fliegender HLG mit sehr gutmütigen Flugeigenschaften. Er lässt sich sehr eng kreisen und ist jederzeit unter Kontrolle zu halten. Ein Überziehen ist kaum möglich. Wenn es trotzdem mal passiert, ist das kein Malheur. Der Long Shot hält das aus. Beim umschalten auf die diversen Flugzustände (Start, Speed und Thermik) ist kein Kraftmoment erkennbar. Der Flieger bleibt stabil und leicht steuerbar in jeder Lage und muss kaum korrigiert werden. Die Streckenleistung ist für einen HLG gut. Das Sinken könnte besser sein. Verantwortlich dafür ist aus meiner Sicht ein zu weit vorne liegender Schwerpunkt. Dadurch

fliegt sich der Long Shot überstabil und kann nicht ganz an seinem Leistungszenit betrieben werden. Wenn der Schwerpunkt um 7-8 mm zurückversetzt wird müsste der Long Shot ein robuster und alltags-tauglicher Wettbewerbsflieger sein mit dem der konkurrenzfähige Einstieg in die Wettbewerbsfliegerei ohne große Kosten möglich ist.



Heinz Pfaffinger

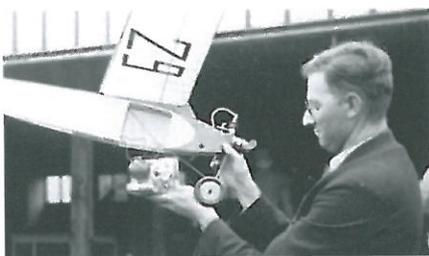
Bei Fragen kontaktieren sie mich bitte unter dieser Mail-Adresse hpaffin@teling.at

Geschichtliches

Es klingt wie in einem Roman aber es war wirklich so. Ein Mann kauft ein altes Haus und am Dachboden findet er eine Blechdose mit alten Filmen. Als er die Filme betrachtet sieht er viele Aufnahmen von Flugmodellen und Personen aus der Zeit des Nationalsozialismus, also in der Zeit von 1933-1945. Nun war das Interesse geweckt und der Entdecker lässt von den Filmen Bilder machen. Es sind über 100 Bilder, teilweise in hervorragender Qualität, die zeigen, wie weit fortgeschritten der Modellflug in dieser Zeit schon war. Da gibt es Aufnahmen von Nurflügelmodellen, Wasserflugzeugen, Helikoptermodellen und sogar schon Fernsteuerungen. Der Entdecker dieser sensationellen Fotos, Herr Balthasar Graggaber aus Mauterndorf, übergab diese Bilder der Firma Kirchert zur weiteren Recherche. Bis dato konnten die Bilder weder zeitlich noch örtlich bestimmt werden. Wir hoffen nun, das die Leser von **prop** und deren Bekanntenkreis etwas mehr Licht in diese historisch äußerst interessante Sache bringen werden. Weitere Bilder sind demnächst auf www.prop.at zu betrachten bzw. Beim „Kirchert“ . Meldet Euch bitte bei uns wenn ihr zu den Fotos (wer,wie,wo,was....) zu berichte habt!

Wir werden über die Ergebnisse informieren und beabsichtigen, einen Auszug dieser Bilder auch an die gängigen Modellflugmagazine in Deutschland zu senden. Warten wir also ab was dabei herauskommt.

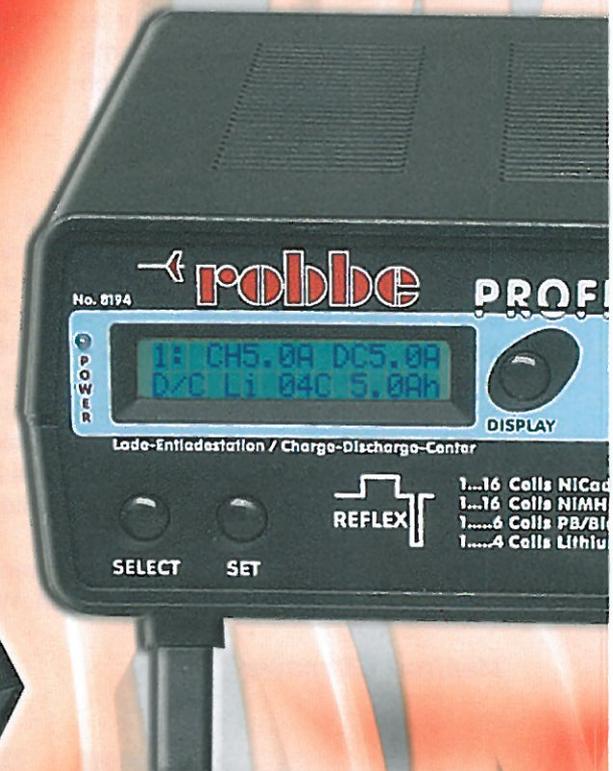
Manfred Dittmayer



Die Ladegeräte Blei- und

Profi Home
No. 8

**Power Peak Ultimate Li
No. 8427 Li**



Zellenzahl:

- NC-Akku 1...25 Zellen
- NiMH-Akku 1...25 Zellen
- Blei-Aku 1... 6 Zellen
- Lithium-Akku 1... 4 Zellen

- Zellenzahl:**
NC-Akku
NiMH-Akku
Blei-Akku
Lithium-Akku

Geräte für NC-, NiMH-, und Lithium-Akkus!

Charger
8194



1...16 Zellen
1...16 Zellen
1... 6 Zellen
1... 4 Zellen

Power Peak Infinity 2 Li
No. 8294 Li



Zellenzahl:

NC-Akku	1...30 Zellen
NiMH-Akku	1...30 Zellen
Blei-Akku	1... 6 Zellen
Lithium-Akku	1... 5 Zellen

Senden Sie mir:
Hauptkatalog '04/05
inkl. Neuheiten '04 (A5)
■ € 5,00 (Inland)
■ € 7,00 (Ausland)

049 6644 - 87 0 / Fax 0049 66 44 -74 12 www.robbe.com

Inland: Bitte Eurocheck oder Briefmarken beilegen.
Ausland: Bitte Visa-Master-Card-Nummer angeben.



Lukrativer Handelsvertreter - Job!!!

nur *** 99,- €**

Spannweite: ca. 590 mm
 Länge: ca. 520 mm
 Fläche: ca. 23 qdm
 Gewicht: ca. 116 g

Lieferumfang:

- Flug-Akku
- 220V Ladegerät
- Fernsteuerung (nur 8xAA Batterien erforderlich)
- 2 Ersatz-Luftschrauben
- 2 Ersatz-Spitzen
- Standbein zum Aufstellen



Mit Fernsteuerung

100% vormontiert

Einfach zu fliegen

Flugzeit ca. 10 Minuten

Best. Nr. **00 5995**

Hauptkatalog
 2005
 Ab sofort
 lieferbar!!!



Fordern Sie unsere
 druckfrischen
 Kataloge und Prospekte
 für € 5,- in bar
 oder Briefmarken
 direkt bei JAMARA an.

Werden Sie Stützpunkthändler!
 Im Fachhandel erhältlich!

*unverbindliche Preisempfehlung



1 DVD
Gratis
 sofort anfordern
 - Flugvideos
 - Bauanleitungen

SU-27

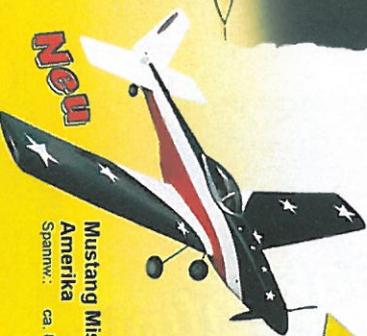
Komplett-Sets
 Ferngesteuerte Flugmodelle

Durchstarten!

24

100 % Profit - 0 % Risiko

rufen Sie gleich an 0 75 65194 12-38



Neu
 Mustang Miss
 Amerika
 Spann.: ca. 890 mm



Freedom
 Spann.: ca. 1030 mm



Cessna 182
 Spann.: ca. 860 mm



Pitts Spezial
 Spann.: ca. 820 mm



Neu
 nur 69,- €
 Park Flyer
 Spann.: ca. 650 mm

MULTIPLEX[®] SPACE SCOOTER

Montagesatz mit Motor,
Getriebe und Luftschaube
21 4220
EUR 69,-

...so gut wie startklar!

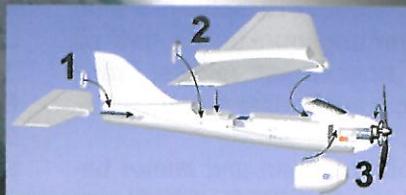
Der Space-Scooter ist ein kompaktes, wendiges Modell für Junge und jung gebliebene. Insbesondere im tiefen Kreis- und Kurvenflug macht dieser Parkflyer auch auf kleinen Rasenflächen richtig Spaß. Rollen, Loopings und Rückenflug gehören zum Standardflugprogramm - aber keine Angst, das Modell bleibt immer gut beherrschbar und stellt auch an Einsteiger keine zu großen Anforderungen.



Technische Daten:

Spannweite: 826 mm
Fluggewicht: ca. 550 g
Motor+Getriebe 3:1 Permax 400/6V
Funktionen: Q/H/M

- Lackier- und Schleifarbeiten entfallen.
- Lange Flugzeiten für lange Lernphasen.
- Betrieb mit 7 Zellen - daher sind auch preisgünstige Lader möglich.
- Weniger Crash-Risiko durch das schlagzähe ELAPOR.



Geeignete Fernsteuerung
z.B. PiCO-line



NÖ-LM-SEMI-SCALE MBC-GÜNSELSDORF



Nach fast zwei Jahrzehnten hat unser Verein auf Wunsch unseres LSL Otto SCHUCH und mit großer Hilfe des BFR Hansjörg HOFBAUER und seiner Mitarbeiter Christian Raith und Peter ZEILER die diesjährige LM/NÖ, durchgeführt. Nach so langer Unterbrechung war die Angst groß zu wenige Teilnehmer zu haben. Doch sieben treue Anhänger der Semi-Scale-Szene aus fünf Vereinen besuchten uns, dafür unser großer Dank!

Hans DRESSLER, ein „Antiker“ vom MFC-CONDOR, flog seine FOCKE-WULF-„Stösser“, ein sehr selten zu sehendes Modell, dass aber leider beim Probeflug zu Bruch ging. Sein Ersatzmodell „Albatros“ war aber nicht konkurrenzfähig und so blieb nur der „olympische Gedanke“! Danke Hans!

Ein noch größeres Kaliber ist die SOPWITH PUP des Ernst FEKETE vom MFC-CONDOR. Beim Bewerb etwas nervös, aber nachher um so forscher, begeisterte sein Doppeldecker Großmodell. Platz 6 war ihm sicher.

Ernstl ist noch ein sogenannter „Plattenbruder“! Dies ist (k)ein Wiener Schimpfwort doch, bei uns erfaßt es jene alten RC-Pioniere, die noch am Feldflugplatz Kottingbrunn, auf der großen betonierte „Platte“ ihre ersten Erfahrungen mit meist selbstgebaute „Röhren- und Pendler-Anlagen“ in ihren NUR selbstgebaute Flugmodellen erflogen. Wenn der Start, der Flug und gar die Landung bruchfrei waren, war dies immer eine kleine Sensation.

Unser „untreu“ gewordenes Mitglied Arthur BAIL, jetzt MFC-WEINZIERL, flog seinen SWISS TRAINER MD 360. Perfekt gebaut, mit einem selten' schönen „Innenleben“ versehen war die Rettung des Modells im 3.DG eine gekonnte „Failsafe-Landung“. Platz 5 und unser Dankeschön nach Gföh! Franz KAISER, ein bekannter RC-MS-Flieger vom MBC-ENZESFELD war mit seinem sehr schönen SPACEWALKER dabei und steigerte sich von Durchgang zu Durchgang. Zuwenig authentische Unterlagen und eine schlechte „Drei-seitenansicht“ erbrachten wenig Baubewertungspunkte, so daß es nur zur „Knackwurst“ reichte! Franz wäre leicht am Podest gestanden, wenn

Schon oft zu sehen und immer bewundert die CURTISS JENNY des ENZESFELDER's Manfred STOCKER, wahrlich eine Augenweide und ein Meisterstück der Modellbaukunst. Der Motor hatte aber einen „schlechten Tag“. Doch aufgrund der hohen Baupunkte war ihm Platz 3 sicher. Gratulation!

Unser heißes „Vereinseisen“ heißt Martin WURM und wir hatten große Hoffnung auf den Landesmeistertitel. Seine FOCKE WULF 190 A6, motorisiert mit dem „Moki-5 Zylinder-Stern“ 220 ccm, hätte sich den Sieg verdient.(Airworld verwendet sogar dieses Modell in seiner Werbung im FMT.....„ohne zu fragen“!) Martin's Modell-Finisch wurde mit Hilfe seines Bruders Michael erstellt, der ein selten begabter Modellbauer und -flieger ist. Seine THUNDERBOLT

A10 fliegt jetzt in Arabien, zum großen Leid der Günselsdorfer. Die 190 ist derzeit das Topmodell in unserem Verein und wer es im Flug gesehen und den Klang des Sternmotors gehört hat dem ist es ein unvergeßliches Flugerlebnis! Ein schlecht geflogener Turn kostete die 131 Punkte zum Titel. Platz 2 und ein großer Erfolg für die Wurm's! In seinem langen Modellfliegerleben und in vielen Wettbewerben am „Treppechen“...Albert NOVOTNY vom HSV-BURG KREUZENSTEIN. Er wurde mit seinem Modell MONOCOUCPE A90 verdienter Landesmeister.

Jeder Durchgang erbrachte eine Punktsteigerung und als Sieger in der Bauwertung war ihm der Titel nicht zu nehmen! Hochachtung Berti!

Zu unserer „Kiebitzwiese“ aber muß Albert N. eine besondere Beziehung haben. Im August 1984 sowie 1986 und 1987 wurde er mit seinem Modell „KING AIR“ Landesmeister in der Klasse RC-Semi-Scale. Er ist somit 4-facher Landesmeister und einer der erfolgreichsten NÖ Modellpiloten! Daß er „im Zuge seines Alters“ auch noch zur Interessensgemeinschaft (IG) der Antiken gekommen ist, freut uns besonders.

Wir planen für das kommende Jahr wieder einen Bewerb, diesmal als Nationalen Wettbewerb (NW) und als Landesmeisterschaft. Nochmals unseren herzlichen Dank an die drei „Steirer“ und allen Teilnehmern.

**Friedl Pinzolitich
MBC GÜNSELSDORF**

MONOCOUCPE 90A von NOVOTNY Albert.

Original: Spw.: 9,75 m; Motor: Lampert R266 Stern-5-Zyl.-90 PS; Gew.: 450 kg (Baujahr 1930)

Modell: Bj.:2001; Massstab.: 1:4; Spw.: 2,44 m; Motor: OS 2-Zyl.-Boxer 26 cc. 2 PS; Gew.: 6,5 kg.



Original: Spw.: 8,08 m; Länge: 5,89 m; Motor: Le Rhône 80 PS;
Modell: Spw.: 2,7 m; Motor: 65 ccm TRD; Holz-Rippen-Spantenbauweise-Antikfolie.



FOCKE WULF 190 A6 von WURM Martin.

Original: Spannweite: 9,5 m; Länge: 8,65 m; Motor: BMW 801 Stern-ca.1600 PS;

Modell: Spannweite: 2,6 m; Motor: Moki Stern 5-Zyl.-215ccm.



SWISS TRAINER von BAIL Artur (wurde leider bei einer „Failsafelandung“ beschädigt) Fotos: K. Resch.



Das Siegertrio (v.l.n.r.)

3. Stocker Manfred - 1. Novotny Albert - 2. Wurm Martin.

Eine für Alle(s)



mehr Inhalt

mehr Themen

mehr Umfang

mehr Optik

mehr Auflage

Loop

SCORPIO

Bestell-Nr.: SCOA2061



Der Loop ist auch als Komplettsset mit dem Antrieb SCOSHOCK unter Folgender Nummer erhältlich:

Bestell-Nr.: SCOA2061MR

Technische Daten:

Spannweite:	870mm
Länge:	860mm
Abfluggewicht:	440g
Flächeninhalt:	20,6dm ²
Flächenbelastung:	21g/dm ²
Motor:	Scorpio μ -tron Mini 0808
Regler:	8A brushless
Luftschraube:	APC 9/4.7
Akku:	vorzugsweise 3x Lipol
Fernsteuerung:	ab 4 Kanälen

HOTLINE: 04121-46 199-66

Hier gibt es Info's über den Loop und andere Modelle von Scorpio!!!

Der Loop von Scorpio schockt!

Der Loop von Scorpio hat die schockierende Optik, schockierende Flugeigenschaften und ist rassig, aufregend, trendy und dabei auch ganz Flugzeug. Indoor, Outdoor, Kunstflug oder Slowflight, es liegt alles in seinem Naturell. Vergiss die Plattenbauweise, flieg ein ganzes Flugzeug mit Performance.

Loop – there is no better way to fly.

Version mit fertig eingebautem Regler & Motor jetzt erhältlich: 229€!

2. Modellflug - In-door - Treffen in Waidhofen/Thaya und 1. F3A-I In-door Pokal, 27.11.2004

Der UMFC Waidhofen/Thaya ist in der altbekannten „Königsklasse“ des Modellflugsports F3A schon seit Jahren ein Begriff.

Auf Grund der positiven Erfahrungen aus dem im Frühjahr durchgeführten In-door-Meeting, wagten sich die Waldviertler mit Unterstützung von **robbe-modellsport Österreich** an die Austragung des ersten österreichweiten In-door-Kunstflug-Wettbewerbs in der geräumigen Thayatal-Sporthalle Waidhofen/Thaya.

Die in Deutschland bereits intensiv geflogene Klasse F3A-I hat 3 unterschiedlich schwierige Programme, die alle in Waidhofen geflogen wurden. Sämtliche Teilnehmer hatten zunächst einen Durchgang des C-Programms zu fliegen. Die besten 10 stiegen in die zweite Runde auf, in der das B-Programm zu absolvieren war. Die besten 5 des B-Programms flogen schließlich das aus 2 Durchgängen des A-Programms bestehende Finale. Das Interesse war beachtlich: Insgesamt 19 Teilnehmer, darunter Piloten mit wenig bis keiner Wettbewerbserfahrung genauso wie Profis der österreichischen F3A-Szene. Diese stellten ihre Erfahrung und ihre Gewandtheit am Knüppel auch im windstillen Saal unter Beweis:

1. **Helmut Danksagmüller,**
2. **Erich Filgas und**
3. **Albin Mayer.**

An Material kamen ausschließlich bürstenlose Antriebe, meist Eigenbau-CD-ROM-Motore und Lipoly-Akkus zum Einsatz. Sehr oft -auch bei den Piloten der vorderen Ränge waren diese Komponenten in Doppeldecker eingebaut. Profilierte Flächen waren praktisch nicht vertreten,



Modell von Sieger **Helmut Danksagmüller**



Modell von **Albin Mayer**

Rang	St.Nr.	Pilot	Nation	DG1 %	DG1 Pkt	DG2 %	DG2 Pkt	Gesamt
1	5	Danksagmüller Helmut	AUT	1000,00	1061	1000	1055	1000,00
2	4	Filgas Erich	AUT	974,55	1034	996	1051	996,21
3	1	Mayer Albin	AUT	810,56	860	894	943	893,84
4	3	Gelb Thomas	AUT	848,26	900	877	925	876,78
5	2	Meier Karl	AUT	713,48	757	525	554	713,48

Das Feld hat den einfachen Brettern der Shock-Flyer-Bauweise gehört. Insgesamt ist den Waidhofnern die Österreich-Prämie dieser neuen, vergleichsweise wenig aufwendigen Kunstflugklasse, sehr gut gelungen. Es ist auf viele Nachahmer zu hoffen. Interesse der Piloten ist auf jeden Fall vorhanden! Für diejenigen, die sich für die Indoorfliegerei jetzt doch etwas mehr interessieren, gibt es unter www.prop.at die Wettbewerbsregeln.



*Jüngster Teilnehmer war Andreas Pollmann, hier bei der Siegerehrung
Fotos: B. Wiczorek*

Bernhard Wiczorek

Anm.d Red:

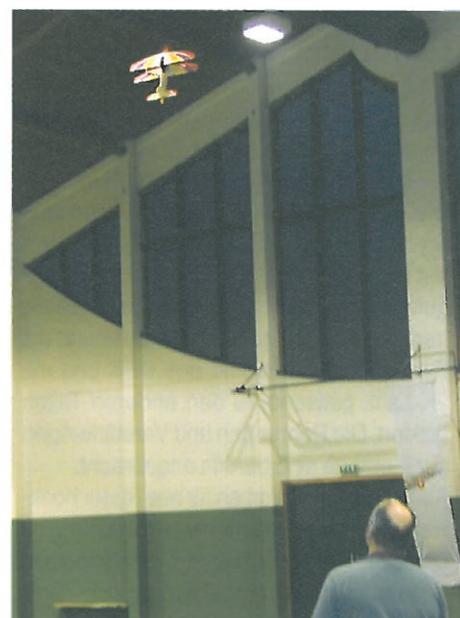
Unter www.prop.at

sind alle Ergebnislisten der Zwischendurchgänge zu finden.

„Stromgeflüster“ zwischen H. Danksagmüller und V. Neuwirth.



Die drei Erstplatzierten...



„Hoch hinauf“ gehts bei Lokalmatador Karl Meier



Karl Meier vom veranstaltenden Verein belegte den ausgezeichneten fünften Platz.



Manfred Böhm bei Reparaturarbeiten nach „Feindberührung“...

3. JET-ROOKIE-MEETING 2005

28.5.-29.5. 2005 in Tattendorf

Rasch anmelden, die Plätze werden wie immer schnell vergriffen sein. E-Mail office@jetshop.biz

NEUE MODELLE bei Jetpower.at und Proppower.at

ARF Kunstflug Fertigmodelle

Der Rumpf ist konventionell, mit ineinander verzapften lasergeschnittenen Balsa/Sperrholzteilen aufgebaut. Die besondere Alltagstauglichkeit wird unter anderem durch den robusten Motorraum und die robuste Fahrwerkshalterung unterstrichen.

Da die Platzierung der RC-Komponenten stark vom Gewicht des verwendeten Antriebs abhängt, sind im Rumpfheck, wie auch im Bereich der Kabinenhaube Servoaufnahmen vorgesehen. Somit können Sie durch die Platzierung der RC-Komponenten optimal den Schwerpunkt bestimmen. Die Tragflächen und Leitwerke sind aus Styropor und Balsaholz hergestellt und somit extrem robust. Sie sind steckbar ausgeführt und machen das Modell somit sehr transportfreundlich. Die Motorhaube und die Radverkleidungen sind aus GFK und mit 2K-Lack passend zu den anderen Teilen lackiert. Die Bohrungen und Verstärkungen zur Montage sind bereits angebracht.

Als Schamiere kommen für alle Ruder hochwertige Dubro Stiftscharniere zum Einsatz. Diese brauchen nur noch in die dafür bereits gebohrten Löcher eingeklebt werden.

Alle Teile sind mit hochwertiger Bügelfolie aufwendig und mehrfarbig bespannt. Der große abnehmbare Kabinenrahmen und die GFK-Motorhaube vereinfachen den Zugang zu allen Technik-Komponenten.



Extra 300LX 2,13
Spannweite 2130 mm
€ 499,-
sofort lieferbar



Extra 330LX 2,7 Spannweite 2700 mm
€ 829,- sofort lieferbar.



Edge 540T 2,13 Spannweite 2130 mm
€ 499,- sofort lieferbar



Giles G-202 2,36 Spannweite 2360 mm
€ 649,- sofort Lieferbar

Saaf Flugmodelle

Die neuen Saaf Flugmodelle werden mit allem Zubehör wie Anlenkungen und Motorspannten geliefert. Umfangreiches Zubehör von Akkus bis Empfängern sind ebenfalls erhältlich.



TROY € 59,-



TURBORAVEN € 49,-



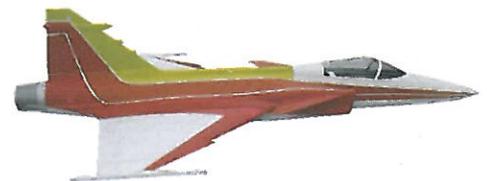
BEARCAT € 55,-

Neue Jets von Skymaster

Ab sofort bis Jänner sind die neuen Jets lieferbar.



BAE Hawk ab € 1.223,-



Grippen ab € 1.162,-



F-5 ab € 1.932,-

www.jetpower.at



Extra pro 2,6
Spannweite 2600 mm
€ 699,-
Lieferbar ab Jänner

Haben Sie schon alle Geschenke ?

40 jähriges Firmenjubiläum 1964 - 2004

Modelle vom Einsteiger bis zum Profi ■ Flug ■ Schiff ■ Auto
Modellbausätze ■ fachmännische Beratung ■ Balsaholz ■ Kieferleisten
Sperrholz ■ Fachliteratur ■ Schulbausätze ■ Antikmodellbaupläne Archiv
fischertechnik ■ Zubehör ■ s/w Kopien ■ Farbkopien ■ Plankopien

Von 13. bis 31. Dezember sind wir von 8-18 Uhr für Sie da!

Wir wünschen Ihnen Frohe Weihnachten
und einen guten Start ins neue Jahr.



GK Modellbau + Kopierservice

G. KIRCHERT

1140 Wien, Linzer Straße 65

☎ 01 / 982 44 63, Fax: 982 15 304

www.kirchert.com

Der Spezialist in Sachen R/C Helicopter

- Modellhubschrauber Fachgeschäft
- Optimale Beratung
- Bau- und Einstellservice
- Modellhubschrauber Flugschule
- Technikseminare
- Anfänger Schnupperkurse

Heli4You

★NEU! Carbon- Chassis für Scaedu
und die Raptor Familie



HIROBO
Autorisierter Hirobo Händler

Heli4You ist der offizielle Stützpunkthändler für Österreich
HENSELBIT HELICOPTERS

Weston.U.K.

Exklusiv für Österreich

Hellsystem

www.hellsystem.ch

Harald Zupanc, Dr. Richard Canavalgasse 11, A-9020 Klagenfurt
Tel: 0664 444 55 12, Fax: 0463 914921, eMail: office@heli4you.net

www.heli4you.net

Saisonbericht 2004 F3 K

Die Saison 2004 war lang und der Austrian Cup bis zuletzt sehr spannend. Konnte doch bis zum vorletzten Bewerb jeder der 4 vorne platzierten Piloten den „AlpenCup“ „theoretisch“ gewinnen. Rückblickend lässt sich folgendes Resümee ziehen:

Das Wetter in diesem Jahr war ein sehr entscheidender Faktor und etliche Modelle mussten in der Folge ihr Leben lassen.

Zu Beginn des Jahres, noch mit dem vorjährigen Material unterwegs, gab es während der Saison laufend Neuerungen und kleine Schritte zur Verbesserung der schon sehr ausgereizten Modelle. Leichter, schneller und stabiler! Von PCM erschien ein Voll-Kohle Flügel für den Fireworks III und Wolfgang Zach setzte auf Gewichtserleichterung bei gleichzeitig erhöhter Stabilität an seinem Turbo, da er zuletzt mit Gewichtsproblemen bei seinen Tragflügeln kämpfte. Gegen Mitte der Saison wurde klar, dass sich in Sachen neuer Flügel etwas tun musste

und nach langem Überlegen entschloss sich Wolfgang zu einer Designänderung an dem so erfolgreichen, aber in die Jahre gekommenen Flügel.

Die Materialfrage wogte das ganze Jahr hin und her und die beiden Lager mit österreichischem Material schenkten sich nichts. Rechtzeitig im letzten Drittel der Saison kam von Wolfgang Zach der neue Flügel. Sehr wahrscheinlich wird dieser Flügel für die Saison 2005 das Non plus ultra darstellen. Das erstaunlichste war jedoch eine etwas gekürzte 2 Servo-Recycling-Variante die Daniel Madzia, der Not gehorchend, erschuf. Sein einziger Flieger wurde leider bei einem „mid air“ zerstört und aus den Überresten baute Daniel ein Modell das ihn die halbe Saison begleitete und etliche Spitzenplätze und auch Siege bescherte. Ein Low cost Modell, knapp 150 Gramm leicht! Damit düpierte Daniel die halbe ausländische und heimische Elite! [Foto Daniel Recyclingflieger]

In weiterer Folge kamen auch HLG's von anderen Herstellern zum Einsatz, die aber bis auf wenige Ausnahmen, dem harten Wettbewerbs-einsatz nicht gewachsen waren. Um

zu nutzen wurden Zwitter gebaut. Zum Teil mit Erfolg!

Die Athletik wurde mit fortschreiten der Saison immer dominierender und sehr viele Teilnehmer werfen höher als 40 Meter. Vor zwei Jahren noch unvorstellbar! Durch Datenlogger und gezieltes Training konnte die Wurfleistung bei einigen Kollegen unwahrscheinlich verbessert werden. Kein Wunder, ist doch ein um 10 Meter höherer Wurf Garant für zumindest 40 Sekunden längere Flugzeit und Reserve beim Thermiksuchen.

Insgesamt kann jedoch gesagt werden dass nur Hochwerfen oder nur Thermikschnüffeln nicht zum Erfolg führt. Es muss eine Mischung aus gutem Wurf, optimale Thermikausnutzung und intelligenter Strategie sein. Dann ist auch ein Platz an der Sonne möglich. Dass sich die Neueinsteiger derart schnell etablierten ist kein Wunder. Die Wettbewerbe werden in freundschaftlicher Umgebung durchgeführt. Erfahrene Piloten stehen den Neueinsteigern mit Rat und Tat zur Seite.

gendarbeit ist durch den unermüdlichen Einsatz von Werner Stark wirklich gut gelungen [Foto die Meute] und selbst unsere deutschen Freunde beneiden uns um diesen Nachwuchs. Er hat es geschafft die Jugendlichen vom PC auf die Wiese zu bringen. Den Austrian Cup

2004 gewann schließlich Wolfgang Zach vor Daniel Madzia und Heinz Pfaffinger. Damit siegte die Erfahrung vor Athletik und Draufgängertum. Wo gibt es sonst noch einen sportlichen Bereich (und F3 K ist Sport) wo von 7-72 Jahre alles auf einem Platz steht und quasi die glei-



Guru Zach mit neuem Flieger



7-72Jahre

chen Chancen hat. Ich behaupte das gibt es nur in F3K.

Details sind unter:

<http://members.aon.at/wstark/contest/> zu finden.

Damit komme ich zum Schluss meines Berichtes.

Ich hoffe, dass durch diese Zeilen ein paar Interessenten den Weg in Richtung F3 K finden und wünsche allen ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches und gesundes Neues Jahr.

Heinz Pfaffinger



Daniel Madzias Recyclingflieger Fotos: Heinz Pfaffinger



Das ist die hungrige Meute



Und Schnapp....

Fireworks 3

Elektro



einfach nur fliegen...!!!

Der Grundgedanke zu dieser Konzeptstudie entstammt der Beobachtung der österreichischen Wettbewerbsszene. Hier mangelt es an Teilnehmern. Logisch erscheint mir daher, dass der Großteil der Piloten wohl „einfach nur fliegen“ will. Viele dieser Genussflieger verwenden Elektroantriebe als Starthilfe und hier hat sich auch einiges getan. Bei der Modellwahl wird es meiner Meinung nach schon etwas schwieriger. Wettbewerbsmodelle sind auf die Anforderungen abgestimmt, die im Wettbewerb gefordert werden. Gerade bei den Elektromodellen ist man also weit weg vom Genussflieger. Mir ist es jedenfalls noch nicht gelungen mit so einem Gerät gemütlich eine Thermikblase auszukurbeln. Da müssten schon Bedingungen herrschen, bei denen man sogar den Sender niederhalten muss, damit der nicht auch gleich abhebt. Eine andere Möglichkeit ist, einen Segler umzubauen. Wo gibt es Segler, die sehr leicht sind, ein großes Leistungsspektrum haben und eine danach ausgelegte Festigkeit? Richtig, bei den Schleuderseglern! Modelle die den Kreiswurf aushalten, sollten fest und vielseitig genug sein. Mit diesem Vorschlag bin ich bei Markus Podivin (PCM Modellbau) reingekracht. Er hat mich vorerst

verwundert angesehen, „was will er da?“

Ganz einfach, die Entwicklungen der letzten Zeit für den „einfach nur so“-Piloten zusammenfügen. Ein „Best Of“ sozusagen. Ein Modell das für Thermikkurbeln konstruiert ist, das aber auch sehr schnell fliegt (beim Schleuderstart) und auch ganz beachtliche Strecken zurücklegt, um in der nächsten Blase wieder einzusteigen. Der Motor soll ein „Bürstenloser“ sein, denn ein Außenläufer spart das Getriebe. Und der Akku soll auch schön leicht sein. LiPo!...-macht zusammen 372g vom Feinsten (Abfluggewicht)!!! Nur 100g Zuwachs gegenüber dem Wettbewerbs HLG. (ok, wenn man's so formuliert, „der Flieger ist ca. um ein Drittel schwerer geworden“, klingt's nicht mehr so gut).

Markus Podivin hat einen Fireworks 3, (Testbericht in prop Juli 2004) mit einem Kopfspant aus GfK versehen. Die Rumpfschnauze hat er dann so ausgespart, dass ein bürstenloser Außenläufer (AXI 2208) Platz hat. Ein TMM 1210-3 Regler liegt gleich dahinter. Als Akku kommt ein 3zelliger LiPo von Kokam zu Einsatz. (350mAh). Die Servos für die Querruder sind in der cfk-Deltabox-Tragfläche, nicht wie bei der Schleuderseglerversion im Rumpf.

Die Steuerung erfolgt wie beim herkömmlichen HLG, also: Quer (differenziert), Seite, Höhe. Mischer: Querruder auch als Wölbklappen (3Flugzustände), Kombimix(Querseite), Snap-Flap (Höhenruder-Wölbklappe), Butterfly als Landehilfe.

Gespannt bin ich mit dem Gerät raus auf den Acker: Ich hab einen leichten Diskuswurf gemacht, mit neuem Rekord der Starthöhe, 149m! „... bist du dep...t !!!“ (Ein Schwede schleudert um die 60 m hoch, allerdings ohne Motor. Das ist der tatsächliche Rekord momentan). Spaß beiseite. Ich habe den Flieger wirklich mit einem leichten Kreiswurf gestartet und dann den Motor eingeschaltet. Ein gemütlicher Steigflug im 30 Grad Winkel brachte den Fireworks auf eine sehr nette Ausgangshöhe. Nachdem ich den Motor ausgeschaltet hatte, war zunächst einmal die deutlich höhere Grundgeschwindigkeit gegenüber der HLG-Version zu bemerken. Der Fireworks will sowieso laufen, jetzt umso mehr. Mit den Wölbklappen in Thermikstellung wird's schon gemütlicher. Thermikkurbeln geht noch immer hervorragend, wenn auch nicht mehr soooooo langsam. Der lange Leitwerksträger ist eigentlich deshalb konstruiert worden, um das

Modell gleich nach dem Kreiswurf möglichst schnell zu stabilisieren. Hier kommt uns das zu Gute: das Modell lässt sich immer exakt kontrollieren, Strömungsabriss sind gleich wieder ausgebügelt. Unheimlich verlockend ist, einmal von dort oben ordentlich vorbeizuhuschen. Hier sollte man darauf achten, dass die relativ großen Querruder wirklich spielfrei und kräftig genug angelenkt sind. Der Prototyp ist schnell zusammengestellt worden. Verwendet wurde was schnell verfügbar war. Der Anspruch eines Ästheten wird hier sicher nicht erfüllt, aber auch technisch sind wir hier grenzwertig unterwegs. Unsere Anlenkung ist zu schwach, die Servos sind „zu weich“, die Querruder melden sich mit einem ordentlichen Flatterer. Bewährt hat sich die konventionelle Anlenkung von Höhenruder und Seitenruder. Die in der HLG-Szene verwendete Torsionsfeder würde hier nicht ausreichen. Obwohl nur ein 350mAh Akku verwendet wurde, reichte die gespeicherte Energie für 7 Steigflüge auf ca. 70m, Beachtlich. Von dort wäre leicht ein Thermikanschluß möglich, oder man turnt ein bisschen herum. Alles ist möglich.

Einfach nur Fliegen!!! Das ist doch was wir wollen, oder? Jedenfalls macht es mächtig Spaß. Ein handliches Modell, das schon fertig zusammengebaut in die meisten Autos passt, auf einer kleinen Wiese rausnehmen und los geht's! Die Schattenseite sei auch erwähnt. Der Preis. Zusammengerechnet fliegen da so um die 500Euro herum. Im ersten Augenblick heftig, doch wenn man zusammenrechnet was selbst ein Indoormodell an Equipment mitfliegen lässt ist's wieder nicht so schlimm. Erst recht, wenn man andere E-Modelle vergleicht. Und eins ist hier gewiß, das Ding fliegt wirklich, was man nicht von allen Modellen am Markt behaupten kann. Ich halte eben wenig von diesen „kontrolliert abstürzenden Trafostationen“.

Einen Nachsatz noch: der Fireworks lässt sich angenehm langsam fliegen, doch es juckt mächtig in den Fingern, ihn so richtig fetzen zu lassen. Sollte man das auch so empfinden, dann ist es sicher ratsam, im Sinne der Sicherheit mit dem Hersteller der HLGs Kontakt aufzunehmen. Gut wäre es auch einen leicht verstärkten Leitwerksträger zu verwenden. Dies gilt auch für andere am Markt befindliche Schleudersegler.

Mario Testory



KLEINEMPFÄNGER

Praxistest / Folge 7

Der Jeti REX 5 plus entpuppt sich als Klassensieger im Bodenreichweitentest der Kleinstempfänger mit Kurzantenne

Beim Anblick dieses kompakten Empfängerchens für 4 (5) Rudermaschinen mit einer Antennenlänge von 485 mm, den Miniaturabmessungen von 10 x 20 x 30 mm (6 cm³) einschließlich des auf der Seite praktisch anzubringenden Quarzes und einem Gewicht von 9,7 g meint man, es mit einem typischen Indoor-Empfänger zu tun zu haben. Doch zeitigten die wie bisher am selben Gelände durchgeführten Reichweitentests mit gleichem Prozedere ein unerwartetes Ergebnis.

Wer die Entfernungen der vergangenen 6 Reichweitentests noch in Erinnerung hat weiß, dass bei Empfängern dieser Größe und Antennenlänge die Reichweite bei eingeschobener Senderantenne zwischen 10 und 65 m pendelte. Voll ausreichend für den Hallenflug. Als sich jedoch beim gegenwärtigen Test die Eingangsrudermaschine nach 80 Metern noch immer völlig still verhielt, glaubte der Tester zunächst an einen Fehler. Ein vereinbartes Zeichen an den Helfer, die Senderknüppel zu betätigen, bestätigte aber, dass alle drei angeschlossenen Servos einwandfrei arbeiteten. Erst bei Erreichen der 95 m – Marke traten die ersten zaghaften **Zappler** auf.

Eine Kontrolle der Bodenreichweite mit ausgezogener Senderantenne war nuremehr Routine. Die für gute Empfänger übliche Hürde von 600 m wurde glatt genommen. Inzwischen bestand der Rex 5 plus die Flugtests mit verschiedenen Stellern (Reglern) und E-Antrieben sowie Bürsten- und Bürstenlosen-Motoren souverän. Dabei zeigte er sich in allen Antriebsbereichen, aber auch beim Thermikfliegen mit größeren Reichweiten, als Vorzugsschüler.

Obwohl in der recht dürftigen Beschreibung in Englisch nicht angeführt, dürfte die Elektronik des aus tschechischer Provenienz stammende Empfängers, mit einer Squelch-Stufe gegen das Auslaufen der Servos ohne Sendersignal und einer AGC-Stufe für Übersteuerungs-Unterdrückung ausgerüstet sein. Lobenswert sind auch die klaren Aufdrucke für die Anordnung der Servostecker und ihre richtige Polung.

Bei Hepf-Modellbau www.hepf.at oder E-Mail info@hepf.at kostet das kleine Schmuckstück € 35.—. Prädikat:sehr empfehlenswert!

©. Oskar Czepa



HIROBO.

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

CH-46 Vertol/ CH-47 Chinook



CH-46 Vertol **CH-47 Chinook**
Best.-Nr. 0406-908 Best.-Nr. 0406-904

Ausstattungs Highlights:

- Selbsttragendes Vollmetall-Chassis
- Bordcomputer zur Ansteuerung der beiden Rotorköpfe
- 3-Achsen Gyro im Lieferumfang
- optimiert für O.S. Max 50 SX-H
- Schalldämpfersystem inkl. Krümmer im Lieferumfang enthalten
- 3-Blatt-Rotorköpfe
- hoher Vorfertigungsgrad der Scale-Bauteile

zwei Ausführungen lieferbar:

CH-46 Vertol
CH-47 Chinook



X.R.B SR Lama

Besonderheiten:

- komplett vormontiert und flugfertig
- RC-Elektronik eingebaut
- Flugzeit mit einer Akkulation ca. 15 Min.
- hochwertige Coreless-Antriebsmotoren
- Lama Scale-Verkleidung



Lieferumfang:

- Modellhelikopter
- Lithium-Polymer Akku 720 mAh
- Lithium-Polymer-Ladegerät
- Sicherheitslandegestell
- Werkzeug
- Rotorblattwaage
- Ersatzrotorblätter
- deutsche Anleitung
- bei den Sets mit Sender:
- 4-Kanal-Sender 35 Mhz



HIROBO bietet ...

- Scale-Helikopter
- Trainer-Modelle
- ARF-Flugzeuge



SST-Eagle FREYA R/F Twister



SST-Eagle FREYA R/F Twister
Best.-Nr. 0414-916

Highlights:

- Design by Rüdiger Feil
- ultimative 3D-Performance
- extrem Wendig
- 3D Kohlefaser Paddel
- 3D Kohlefaser Hauptrotorblätter
- 3D Kohlefaser Heckrotorblätter
- GFK Twister Kabinenhaube
- Twister Dekorsatz
- Kohlefaser Heckleitwerke
- Kohlefaser Heckrohr
- 600 cm³ Kraftstofftank
- verstärkter Klemmrollenfrenlauf
- untere Seitenteile des Hauptrahmens aus CFK
- niedriges Landegestell
- SWM-Antenne des Rotorkopfes
- Metall-Taumelscheibe



X.R.B SR Lama

Best.-Nr. 0501-911
(Komplettsset ohne Sender)
Best.-Nr. 0501-912
(Set inkl. Sender Mode I)
Best.-Nr. 0501-913
(Set inkl. Sender Mode II)

HIROBO.

HELI IMPORT BRODNAK

Hauptstr. 149
A-8990 Bad Aussee
Tel.: +43 (0)3622/53230-13
Fax: +43 (0)3622/53230-17
eMail: Info@hirobo.at

www.hirobo.at

Internationalens Wasserflugtreffen der IGE - Salzkammergut

Zum Bericht im PROP 3/2004 möchte ich aus der Sicht als Teilnehmer dieses internationalen Wasserflugtreffens der IGE - Salzkammergut noch ergänzend anführen, dass das rege Interesse im Jahr 2004 sowohl auf die äußerst liebenswerte Art aller Verantwortlichen, als auch auf die fantastischen Verhältnisse vor Ort, in Bezug auf Unterkunft, Verpflegungsmöglichkeiten (z.B. Gasthof „Rostiger Anker“), landschaftlicher Schönheit und auf einem kristallklaren, immer glatten Start- und Landeplatz - sprich Grundlsee - beruht.

Die in diesem Jahr wirklich interessanten und sehenswerten Wasserflugmodelle stellten für viele der zahlreichen Zuschauer eine neue Dimension des Elektromodellfluges dar, die alles bisher Gesehene hier im Altausseergebiet buchstäblich „alt aussehen“ ließ !

Das Echo dieser für Österreich begrüßenswerten Veranstaltung war im Vorjahr bereits so gewaltig, dass 2004 sogar Piloten u.a. aus Norddeutschland (Hamburg, Rostock, Dresden, Kerpen) und aus Hessen, Bayern und Baden Württemberg angereist kamen - und nicht zu vergessen, die vielen österreichischen Teilnehmer.

Mehr Informationen über dieses, nicht nur für Österreich einzigartige Elektro-Wasserflugtreffen am Grundlsee im steirischen Salzkammergut, gibt es auf einer DVD unter www.rc-fliegerfilme.de (eine Hohenlohe Web- und Videoproduktion)

Man sieht die schönsten elektrisch betriebenen Wasserflugmodelle vor herrlicher Kulisse inklusiv Interviews zum Thema Wasserflug !

Bezugsadresse: Stefan zu Hohenlohe Graf-Berghe-von-Trips-Ring 123 D-50169 Kerpen 0049/2273/565625 bzw.

E-Mail: Hohenlohe@onlinehome.de
Preis: Euro 12,90 + Versand



BV 138 des Autors beim Start eine Augenweide für alle Flugbegeisterten



BV 138 2,9m Spannweite, 10 Kg Abfluggewicht, 3x14 Zellen Sanyo 1400

Einen Filmauszug davon gibt es auch bei Becker Sunline - www.airmix.de - und zwar AIRMIX DVD 5/2004.

Achtung: Zum 5-jährigen Jubiläum am Grundlsee am 21. + 22. Mai

2005 (eine Woche nach Pfingsten) gibt es ein tolles Rahmenprogramm mit Wasserflug-Highlights der Superlative !

Wer immer sich für Wasserflug interessiert, dem sei die neueste auf



Do24 3,4 m Spannweite, 15,5 Kg Abfluggewicht 72 Zellen

den Markt gekommene Video-Produktion von Stefan Hohenlohe wärmstens empfohlen.



Titel:
RC-Wasserflieger Videomagazin
 - Aktuellster Gesamtüberblick 2004

90 Minuten Non-Stop-Infos, Aktion, Treffen/Wettbewerbe, Interviews mit bekannten Wasserflugpiloten, fachmännische Anleitungen u.v.m.

Diese DVD dürfen sie nicht verpassen - ein Muss für jeden Wasserfluginteressierten !

Preis: Euro 19,90 + Versand
 Bezugsadresse: siehe oben

Walter Margreiter



Grundlsee 2004



BV 138 und Sikorsky S-43



Piper-PA18W Fotos: W. Margreiter

Verleiht ein 20,2 Meter Flug Flügel?

Kurz zur Vorgeschichte :

Das Rote Kreuz aus Greifenburg im Drautal in Oberkärnten plante eine Flugveranstaltung ähnlich den Red Bull Wettbewerben auf der Wiener Donauinsel. Der Reinerlös der Veranstaltung sollte dann zur Verbesserung der Infrastruktur der Ortsstelle Greifenburg des Roten Kreuzes herangezogen werden. Unter diesen Voraussetzungen wurden folgende Wettbewerbsregeln für die hoffentlich zahlreich erscheinenden Teilnehmer bekannt gegeben:

1) Das Fluggerät:

Maximale Spannweite 10 Meter
Maximales Gewicht 200 Kg
Keine käuflichen Geräte bzw. Nachbauten derselben

2) Der Start: Startrampe 6 mal 25m

Höhe der Startrampe 6 Meter
Startmethode frei, sofern nur Muskelkraft eingesetzt wird.

Energie-speicher sind NICHT zulässig

Der Anfang:

Die Wettbewerbsausschreibung mit diesen Vorgaben flatterte im Jänner auch in das Schulgebäude der HTL-Mössingerstraße in Klagenfurt, wo sie begierig von meinem 2. Jahrgang (16-jährige) Elektrotechnik aufgenommen wurde. Unter meiner Leitung wurde unter Einbindung einiger Lehrerkollegen mit der Klasse nun projektiert, diskutiert, verworfen und wieder neu begonnen. Obwohl jedem klar war, dass ein superleichter, unverstrebter Eindecker mit liegender Position des Piloten wohl das Optimum darstellen würde, konnte dieses Konzept aus zweierlei Gründen nicht verwirklicht werden. Zum einen ist bei einer Halbspannweite von 5 Metern ein freitragender Tragflügel mit einfachsten Baumethoden statisch bzw. gewichtsmäßig nicht in den Griff zu bekommen und zum anderen birgt die liegende Position des Piloten ein zu großes Gefahrenpotential für den mutigen Schüler in sich.

Da auch noch die Schulleitung den Bau des Gleitflugzeuges als Unterrichtsprojekt ablehnte, musste also ein wesentlich einfacheres Konzept verwirklicht werden, das die Schüler in ihrer Freizeit bewältigen



Die Erbauer am Werk.

konnten. Herausgekommen ist dann ein verspannter Doppeldecker mit 5 Metern Spannweite und einem vor den Tragflügeln sitzenden Piloten. Nach umfangreichen Berechnungen - vor allem der Statik und der Aerodynamik - sowie der Einhaltung der Bedingungen für den Transport wurden folgende Parameter festgelegt:

Spannweite	5 m
Flügeltiefe	1,15 m
Tragflügelfläche	11,5 m ²
Tragflügelprofil	NACA 6407
Leitwerksfläche	2,4 m ²
Leitwerksprofil	e b e n e
Platte mit	

	3 cm Dicke
Flugzeuggewicht	ca. 25 kg
Pilotengewicht	52 kg
Fluggewicht	ca. 77 kg

Nun werden sicher Fragen auftauchen, was so ein manntragendes Gleitflugzeug in der Modellzeitschrift **prop** zu suchen hat. Der Grund ist darin zu finden, dass keiner meiner Schüler über irgendwelche Flugkenntnisse verfügte, weder über Modellflugerfahrungen noch über das Steuern von manntragenden Flugzeugen. Es wurde deshalb eine Funkfernsteuerung in das Gleitflugzeug integriert, das von mir dann über Seiten- und Höhensteuerung bei seinem

kurzen Gleitflug pilotiert werden sollte. Der mutige Schüler – er war der Kleinste und Leichteste seiner Klasse und obendrein Eishockey Spieler beim KAC – war eigentlich nur die notwendige Nutzlast. Mit ihm konnte auch der Schwerpunkt problemlos eingestellt werden.





Die beeindruckende Flächenkonstruktion

Bau des Gleitflugzeuges:

Den statischen Berechnungen wurde nur ein einfaches Lastvielfaches zu Grunde gelegt um den Materialeinsatz klein zu halten und somit ähnelt der Bau sehr stark dem eines Modellflugzeuges. Materialien wurden überall zusammengebettelt um die Kosten am Boden zu halten. So wurden die Tragflügelrippen aus gelbem, trittfestem Gratis-Styropor geschnitten und danach mit 0,8 mm Sperrholzstreifen beplankt. Die Holme bestanden aus 2 x 3 cm Fichtenleisten, die von einem befreundeten pensionierten Tischler angefertigt und uns geschenkt wurden. Mit Hilfe einer Heling waren dann die 4 Tragflügelhälften (Doppeldecker!) schnell gebaut. Die Nasenbeplankungen wurden ebenfalls aus Styropor geschnitten.

Das Rumpffboot enthielt die Steckung für die unteren Tragflügelhälften und war aus einem Sandwich aus Fichtenholz, Styropor und Furnier gefertigt, welches in der Folge mit dünner Glasseide überzogen wurde. Der Leitwerksträger bestand aus 4 Fichtenleisten und wurde mit dünnen Stahlseilen diagonal ausgekreuzt um eine gute Torsionsfestigkeit zu erhalten. Am Ende wurde er mit Pappelsperholz beplankt um die Empfangsanlage samt Servos darin zu verstauen. Der obere Tragflügel wurde über insgesamt 8 Stiele (Fichtenleisten mit 17 x 17 mm Querschnitt) am Unterflügel aufgesetzt. Die dafür benötigten Beschläge wurden aus Alu-Vierkantrohr in unseren Werkstätten gefertigt. Und dann kam im wahrsten Sinne des Wortes der

spannendste Teil: das Verspannen der beiden Tragflügel zu einem festen Fachwerk. Die größte auftretende Kraft in den Spannseilen war bei einem Lastvielfachen von 1g lediglich 270 Newton (ca.27 kg), was von



Letzte Vorbereitungen für den Start. Fotos: Dr. W. Schober

1mm Stahlseilen locker verkraftet wird. Für mich war es jedenfalls ein optischer Genuss, als der rohbaufertige Doppeldecker mit seinem Drahtverhau vor mir stand. Nach dem Bespannen der 4 Tragflügelhälften mit 20 Jahre alter geschenkter Robbe Solartex war der Doppeldecker einsatzfähig.

Probeflüge:

Natürlich wollten wir vor dem Wettbewerb wissen, ob unser Gleitflugzeug auch wirklich fliegt. Es wurde

deshalb ein Hilfsfahrwerk an das Rumpffboot angebaut und der Schwerpunkt mit 4 Sandsäcken mit insgesamt 52 kg Gewicht ausgegogen. Danach ging es zu einem nahegelegenen Ultra-Light Flugplatz, wo das Gleitflugzeug im Autoschlepp auf Höhe gebracht wurde. 2 „Ausklinkvorrichtungen“ waren vorgesehen: eine war wie gewohnt am Gleitflugzeug montiert, während am anderen Ende der 100 Meter langen Wäscheleine unser stärkster Schüler im offenen Laderaum eines Renault Espace saß und den Holzgriff in den bloßen Händen hielt. Er hatte den Auftrag, bei Gefahr in Verzug die Leine samt Griff fallen zu lassen, und das Auto hatte sich blitzartig an das andere Pistenende zu begeben um eine Kollision unter allen Umständen zu vermeiden. So gerüstet gingen wir ans Werk und kamen auch tatsächlich in die Luft. Es zeigte sich auch hier, dass unsere Berechnungen gestimmt hatten, denn unter 40 km/h

war ein Abheben unmöglich. Ab 50 km/h verlief der Start dann problemlos. Allerdings schien der Vogel leicht kopflastig zu sein und ließ sich schwer abfangen und bumste immer ziemlich heftig auf die Piste. Unsere statischen Berechnungen konnten also nicht falsch gewesen sein, denn unser Flugzeug hat alle Beanspruchungen heil überstanden. Offensichtlich haben die Fichtenleisten und Stahlseile auch noch größere Lastvielfache als 1g ausgehalten. Wir vergrößerten jedenfalls



Der Moment der Wahrheit.

daraufhin die EWD und legten den Schwerpunkt um eine Spur zurück, in der Hoffnung, nun ein leichteres Abfangen und Ausschweben vor der Landung zu erreichen. Die Zeit drängte, sodass keine weiteren Flugversuche unternommen wurden, um das Unfallrisiko auszuschließen.

bereiften Kinderwagenrädern stand. Großes Augenmerk widmeten wir dem Geradeauslauf, damit die Startrampe auf keinem Fall seitlich verlassen werden konnte. Zur Beschleunigung setzten wir 6 durchtrainierte Schüler ein, die an einem „umgekehrten“ Flaschenzug mit ei-



Geglückte Landung ein Triumph für Pilot und Erbauer

Startwagen/Startmethode:

Für den eigentlichen Start auf der Startrampe musste noch ein geeigneter Wagen gebaut werden, der das Gleitflugzeug samt Pilot tragen konnte. Er musste sich unmittelbar nach dem Start lösen um danach im freien Flug/Fall ins Wasser zu stürzen. Es war ein Gefährt mit 1 Meter Breite und 2 Metern Länge, das auf 4 luft-

ner 1 : 2 Übersetzung ihre Kräfte entfalten konnten. Das verwendete Bergsteigerseil wurde noch über eine Umlenkrolle am Startrampenende geführt und half mit, das nun immerhin etwa 100 kg wiegende Ungetüm (Gleitflugzeug-Pilot-Startwagen) genau in der Startrampenmitte zu halten. Natürlich haben wir zuerst am Schulsportplatz entspre-

chende Probestarts geübt, um sicher zu gehen, dass am Tag X dann alles perfekt funktionieren würde. Vor allem die Mindestfluggeschwindigkeit von 40 km/h musste ja erreicht werden, was uns mit 12 Metern Laufstrecke der „Zugbullen“ auch gelang.

Wettbewerbsflug:

Es herrschte bestes Wetter als die Veranstaltung stattfand. 19 Fluggeräte waren angetreten, um den etwa 2000 Zuschauern eine perfekte Show zu liefern. Es waren sehr phantasievolle Konstruktionen am Start, die aber wenig Aussichten auf eine große Flugweite hatten. Allerdings ging in die Gesamtwertung neben der Flugweite auch eine Kuriositätenbewertung ein. So sah man neben dem fliegenden Steyrtraktor, dem 6er-Tragerl Bier, dem Heuschlitten, der Hummel, dem UFO noch manche andere waghalsige Konstruktion in den Badeteich stürzen. Lediglich 3 Konstruktionen hatten Aussicht auf eine respektable Flugweite:

-Aus Stuttgart kam eine high-tech Konstruktion, nämlich ein freitragender Eindecker in moderner Kunststoffbauweise. Beschleunigt wurde dieses Fluggerät über ein Wellrad, das durch 4 Personen in Rotation versetzt wurde. Diese saßen auf einem Balken, der die 6 Meter hohe Rampe nach unten senkte und dabei die Lageenergie an das Wellrad abgab (Energiespeicher!). Leider war der Pilot kein guter Flieger, denn er steuerte das Gerät in einen überzogenen Flugzustand, sodass es seitlich abkippte und wegkurvte. Trotz dieser miserablen Pilotenleistung wurde die Tageshöchstweite von 36 Metern erzielt, was den 1.Gesamtrang ergab.

-Die Lokalmatadore aus Greifenburg verwendeten einen 200 kg schweren abgestrehten Eindecker, der mit einem unter der Startrampe montierten Bungee-Gummi beschleunigt wurde (Energiespeicher!). Die erzielte Flugweite war mit 19 Metern die drittbeste des Tages und samt dem Kuriositätenbonus erreichten die Greifenburger schlussendlich den 2.Gesamtrang.

-Wir konnten unserem Doppeldecker leider nicht die benötigte Anfangsgeschwindigkeit mitgeben, da die Laufstrecke für unsere „Zugbullen“ nur knapp 9 Meter statt der gewünschten 12 Meter betrug. Der

Start war zwar perfekt gerade aus, doch sank unser Flugzeug nach dem Verlassen der Startrampe ein wenig durch um die mangelnde Flugeschwindigkeit aufzuholen. Trotz durchgezogenem Höhenruder konnte ich die Nase nicht richtig hoch bekommen, sodass wir schon nach 20,2 Metern ins Wasser platschten. Mein mutiger Pilot flog bei der Landung nach vorne und stürzte ins feuchte Naß. Ich war jedoch sehr erleichtert, als er unmittelbar danach wieder auftauchte und triumphierend mit den Armen winkte. Mit der zweitbesten Tagesweite von 20,2 Metern erreichten wir zwar nicht die erhoff-

ten 30 Meter, doch reichte es mit dem Kuriositätenbonus für den 3.Gesamtrang. Eines blieb uns aber unbenommen: wir hatten zwar nicht den weitesten aber sicher den schönsten Flug des Tages hingelegt. Resümee:

Es war eine schöne Aufgabe mit etwa 15 Schülern dieses Projekt in der Freizeit durchzuziehen. Insgesamt wurden ca. 450 Arbeitsstunden investiert, wobei die Materialkosten zum größten Teil von mir getragen wurden. Allerdings ist der erzieherische Wert nicht in Zahlen zu fassen. Von der Planung über den Bau und den Umgang mit den unterschied-

lichsten Materialien und Werkstoffen bis hin zu den Flugversuchen und dem eigentlichen Wettbewerbsflug haben die Schüler viel gelernt und gesehen. Auch mir hat das Projekt viel Freude bereitet und für mich hat sich der Einsatz gelohnt (mir haben die 20,2 Meter Flügel verliehen !). Allerdings würde ich kein zweites Mal mehr mit einem Schüler im „Cockpit“ das Experiment wagen – die Verantwortung ist einfach zu groß.

Dr. Wolfgang Schober

DIE STRUKTUR DER THERMIK

In vielen Veröffentlichungen wird die Struktur der Thermik als ringförmiger, waagrechter Wirbelring beschrieben. Diese Theorie stammt vom Meteorologen Scorer. Wer allerdings selbst Wind und Wetter beobachtet, wie wir Modellsegelflieger dies aus lieb gewonnener Gewohnheit täglich machen, wird festgestellt haben, dass Thermik nicht diese Struktur aufweist. In der freien Natur habe ich jedenfalls noch nie Aufwind in Form eines Wirbelringes gesehen.

Versuchsreihen haben gezeigt, dass Aufwindringe sich ausschließlich durch impulsartige Erwärmung der Luft formen. Den Versuch können Sie ganz einfach selbst durchführen. Knipsen Sie ein Feuerzeug kurz an, achten Sie aber darauf, dass die Flamme nur sehr kurze Zeit brennt. Dann sehen Sie für den Bruchteil einer Sekunde einen horizontalen, um die Ringachse rotierenden, rasch aufsteigenden Ringwirbel. Der Ringwirbel ist leichter zu erkennen, wenn der Hintergrund dunkel ist. Wenn Sie die Flamme brennen lassen, formt sich eine Aufwindsäule. Diese Säule ist besser wahrnehmbar, wenn Sie ein Stück feuchtes Holz in die Flamme halten.

Grad Celsius (Meteorologen sprechen von mindestens 3 Grad Celsius Temperaturdifferenz), deshalb geschieht die Ablösung vom Boden behäbig. Durch Störung der erwärmten Luftmasse kann die Ablösung beschleunigt werden.

Es gibt noch weitere, beinahe alltägliche Gelegenheiten, die Struktur eines Aufwindes zu analysieren. Jeder von uns hat schon bei einem Grillfeuer gesessen und gesehen, wie die gluthelße Luft aufsteigt. Haben Sie jemals einen Wirbelring entdeckt?

Um die Struktur des Aufwindes über einem Grillfeuer sichtbar zu machen, brauchen Sie nur ein wenig in der Glut stochern und schon wirbeln

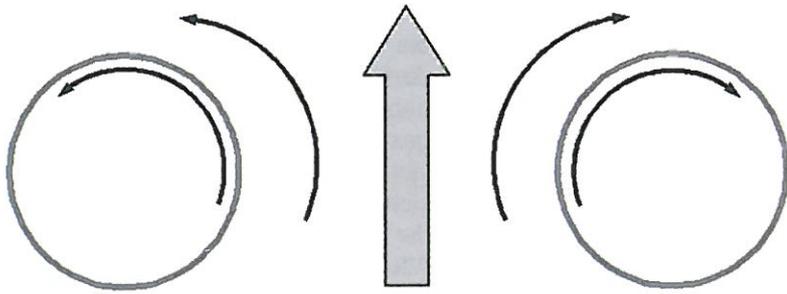


Das Experiment können Sie auch ohne Flamme durchführen. Dann funktioniert es aber nur bei Feuerzeugen mit Feuersteinzündung. Durch die impulsartige Erwärmung der Luft bildet sich ein Ringwirbel. Die Rotation um die Wirbelachse ist deutlich sichtbar. Leider ist das Gebilde sehr kurzlebig. Über einer konstant wirkenden Wärmequelle entsteht niemals ein Ringwirbel, sondern eine Aufwindsäule. Zum Beispiel steigt der Rauch über einer Zigarettenspitze als dünner Faden auf. Die erste Strecke ist der Rauchfaden laminar, dann wird er turbulent.

In der Natur werden Sie also mit ziemlicher Sicherheit keinen Ringwirbel erblicken, weil die Erwärmung der Luftmasse nicht schlagartig, sondern mehr oder weniger gleichmäßig erfolgt.

Unter natürlichen Bedingungen erwärmt sich die Luft jedoch nicht schlagartig, sondern ganz allmählich und der Temperaturunterschied zur Umgebungsluft beträgt nur wenige

Funken in die Höhe, die sehr deutlich zeigen, wie der Aufwind gestaltet ist. Wie oft haben Sie das schon gesehen, aber nie beachtet? Im Zentrum der „Aufwindsäule“ steigen die



So soll nach Theorie des Meteorologen Scorer der Querschnitt einer Thermikblase aussehen. Solche Aufwindstrukturen zeigen sich aber nur bei impulsartiger Erhitzung der Luft (Atompilz)

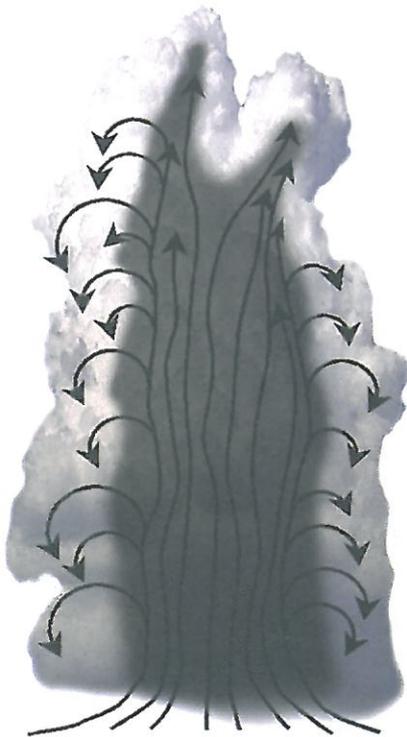
Funken sehr schnell auf, an der Randfläche werden sie jedoch durch die Reibung an der Umgebungsluft gebremst. In der Aufwindsäule herrscht geringerer Druck als in der umgebenden Atmosphäre. Auf die Mantelfläche der Aufwindsäule wirkt also Druck und dadurch entstehen die vielen kleinen, kräftigen, horizontal orientierten Wirbel.

Aber wir können uns auch Thermik ansehen, wie sie in der Natur entsteht. Dazu brauchen wir nicht einmal eine „Thermikbrille“, denn aufsteigender Nebel ist nichts anderes als Thermik, aus der Wasserdampf auskondensiert und deshalb sichtbar ist. Haben Sie jemals aufsteigende Nebelfetzen in Form von Ringwirbeln gesehen?

grund eines Bergs wird deutlich, wie sich eine zarte Kondense zum ausgewachsenen Wolkenturm aufbaut. Man braucht also nur eine Gelegenheit abwarten, bei der sich dieser Vorgang vor geeignetem Hintergrund abspielt.

Nach dem Durchzug einer Gewitterfront sind die Bedingungen fast immer optimal für das Studium der

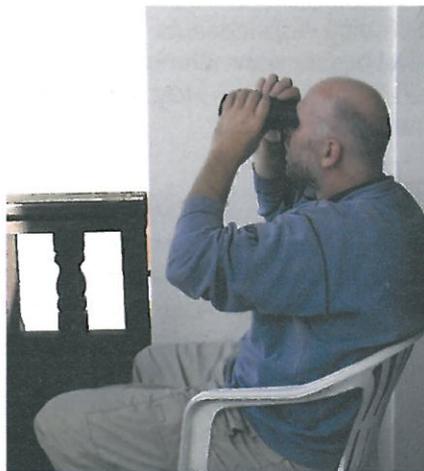
Thermik. Es ist dann windstill, die Luft ist klar und labil geschichtet. Sogar ohne Sonneneinstrahlung kommt es aufgrund der Bodenwärme zu Ablösungen. Tiefe Temperaturen in Verbindung mit hoher Luftfeuch-



Schnitt durch eine Cumuluswolke, in der konstant Luft aufsteigt. Im Grunde ist es gleichgültig, ob die Feuchtigkeit auskondensiert oder nicht, die Struktur des Aufwinds ist immer dieselbe. Solche Aufwindstrukturen zeigen sich ebenfalls über dem Grillfeuer oder der heißen Herdplatte. Der Wolkenturm ist nur der sichtbare Teil des Aufwinds. Der Abschnitt vom Boden bis zur Basis der Wolke ist etwa gleich strukturiert.



Aufwindstudien lassen sich ideal vom Balkon aus durchführen. Hätten Sie gedacht, dass das geeignetste Werkzeug zur Erforschung der Thermik das Fernglas ist? Mühelos kann man eine ganze Bergflanke „analysieren“ und nebenher ein Tässchen Kaffee schlürfen.



Ideale Bedingungen zum Studium der Thermik.

Unter normalen Bedingungen ist Thermik unsichtbar. Es hilft nichts, wenn man von unten zu den Wolken hinauf starrt. Da ist nur eine dunkelgraue Masse zu sehen. Was sich im Inneren abspielt und wie sie sich formt, ist aus dieser Perspektive beim besten Willen nicht zu erkennen. Nur gegen den dunklen Hinter-

tigkeit lassen die Feuchtigkeit schon in wenigen hundert Metern Höhe auskondensieren. Deutlich ist auf dem Bild das gleichmäßige, relativ niedrige Kondensationsniveau zu sehen, das den Taupunkt markiert. Wie auf einer Schnur aufgefädelt stehen die einzelnen Türmchen über dem Bergwald und markieren die Aufwinde. Sie werden von übereinander geschichteten Ablösungen geformt. Die Ablöseintervalle waren in diesem Fall sehr kurz. Solange die Kondensaten als zarte, durchsichtige Schleier aufsteigen, lässt sich mit dem Fernglas sehr gut beobachten, dass die Luft im Kern jeder einzel-

nen Ablösung beinahe turbulenzfrei ist und nur die Randbereiche durch Reibung an der Umgebungsluft leicht verwirbelt sind. Ich habe oft „Rückseitenthermik“ mit dem Segler ausgekurbelt. (Als Rückseitenwetter bezeichnen die Meteorologen die Wetterlage nach dem Durchzug ei-

ner Kaltfront.) Die Steigwerte sind in diesen Blasen immer gut, wengleich sie in Modellflughöhe klein und zerrissen sind. Aber es „trägt“ praktisch überall, wo auch nur der geringste Hauch von Sonneneinstrahlung auftritt. Bemerkenswert ist auch, dass in diesen Blasen heftige

Turbulenzen eingelagert sein können.

Wenn nun tatsächlich die Luft in Form von Wirbelringen aufsteigen würde, dann wäre das bei solchen Bedingungen nicht zu übersehen.

Robert Schweißgut

F1K Motorflugmodell WH – 042

AERODYNAMIK UND GEOMETRIE

Wie aus dem Plan ersichtlich (siehe Seite 52), wurden die aerodynamischen u. geometrischen Charakteristika u. Grunddaten für WH-042 mit geringen Modifikationen vom erfolgreichen Modell WH-037 übernommen. Gänzlich neu dagegen sind CO₂ Motor, Luftschraube und ein neuer, vielversprechender Turbulator am Tragflügel.

EINIGE ANMERKUNGEN ZUM AUFBAU

Der zweigeteilte Tragflügel mit Balsa D-Box stammt von ISTVAN HARSFALFI, H und dient diesmal als Thermikbremse. Drehpunkt ist ein 2 mm \AA Kohlestab, der fix im Pylon verklebt und im Hauptholm – Rohr gelagert ist. Der neue Flügel hat im Vergleich zu WH-037 weniger V-Form, 8,8 % statt 9,7 %.

Für den Rumpf wurde ein konisches Kohlerohr mit 7,5 Gramm Rohgewicht verwendet, der Pylon besteht aus 4 mm Balsa, beidseitig mit 0,4 mm Sperrholz beplankt. Der 2 mm Kohlestab (Drehpunkt für Tragflügel) sowie der Motorträger aus Duralu sind fix mit Pylon bzw. Rumpfrohr verklebt. Der Rumpf wurde von 780 auf 800 mm verlängert. Durch die schwergewichtige Luftschraube vergrößerte sich der Hebelarm um 25 mm. Bespannt ist das Modell mit AIRSPAN Polyesterfolie, 26 Gramm/m², die mittels TESA SPRÜHKLEBER aufgebügelt wurde.

BUMP - TURBULATOR

(BEULENTURBULATOR)

Angeregt durch den Beitrag

„AERODYNAMIC CHARACTERISTICS OF THE HOFSSASS ESPADA“

von MASARU KOIKE und WERNER WUERZ im 36th ANNUAL REPORT OF THE NFFS 2003 mit den teils

positiven Ergebnissen der Windkanal Tests von Dr. WUERZ wurde am Tragflügel von WH-042 ein Bump-Turbulator (Beulenturbulator) angebracht. Nach vielen Überlegungen und Versuchen, wie dieser in der notwendigen Form und Dimension am simpelsten realisiert werden

könnte, entstand der Turbulator schließlich aus exakt positionierten Tropfen von wasserfestem Holzkunstharzleim PONAL SUPER 3. Da die erste Tropfenreihe zu sehr schrumpfte (Höhe 0,3 mm), wurde nach Trocknung auf diese ein zweiter Durchgang aufgetragen, der dann die projektierte Höhe, und Form ergab. Das Endergebnis sind Beulen / linsenförmige, kreisrunde Erhebungen, mit 2 mm Durchmesser und Höhe 0,5 mm bei 5 % der Tragflügeltiefe. Einziger Nachteil dieser Technik: mit irgendeiner Flüssigkeit sind die Tröpfchen nicht zu entfernen, und ich habe vieles versucht: heißes Wasser, Benzin, Spiritus, Azeton, Nitroverdünnung, Alkohol, auch Hitze, etc. Für anfängliche Versuche hilft also mechanische Entfernung mittels Balsamesser, etc. Aber offensichtlich habe ich mit Form, Abstand und Position gleich beim ersten Versuch alles ziemlich gut erwischt. Rein gefühlsmäßig fliegt WH-042 langsamer und manövriert sich weicher und ohne Höhenverlust (guter Ausgleich) in angeflogenen Thermikblasen oder Böen als WH-037. Mit einem Wort – die Längsstabilität des Modells erscheint im Vergleich zu WH-037 mit Fadenturbulator, verbessert. Der



neue Turbulator ist mit der beschriebenen Methode leicht herzustellen, vorangehende Versuche auf Bespannfolie sind empfehlenswert.

NEUE LUFTSCHRAUBE, CO₂ MOTOR

Der starre Zweiblattpropeller von der Fa. GÜNTHER/ FLUGSPIELE, D eine Entdeckung von RAINER GAGGL für die Klasse F1K, arbeitet sichtlich besser als alle erhältlichen Serienpropeller. Erhältlich ist der Prop in zwei Durchmessern – 240 und 270 mm. Beide Propeller sind für Gummimotormodelle konzipiert, durch entsprechende, leichte Modifikation spart man noch etwas an Gewicht (die Props sind relativ schwer – um 10–12 Gramm), beispielsweise durch Entfernen des Wulstes an der Eintrittskante (Schutz vor Verletzungsgefahr, bei unseren Drehzahlen verzichtbar). WH-042 wurde bei ersten Testflügen mit der 240 mm Version geflogen – mit weniger Umdr./Min bei gleichem Steigen im Vergleich mit dem FLYING STYRO KIT Prop aus Tschechien, mit neuem CO₂ Motor RAINIMOT 85 mm³.

Walter Hach

Im Fachhandel erhältlich (Übersicht www.jamara.de)



Ultraskin (transparent)



Ultraskin

Ultraskin

Rollenlänge:
Rollenbreite:
Gewicht ca.:

	10 m	1 m
	60 cm	
	65g/qm	
Ultraskin (transp.)		
weinrot	17 6095	17 6090
violett	17 6096	17 6091
rot	17 6097	17 6092
klar	17 6098	17 6093
gelb	17 6099	17 6094
Ultraskin		
weiß	17 6100	17 6110
gelb	17 6101	17 6111
pink	17 6102	17 6112
rot	17 6103	17 6113
grün	17 6104	17 6114
blau	17 6105	17 6115
grau	17 6106	17 6116
schwarz	17 6107	17 6117
silber	17 6108	17 6118

Die neue nicht reiße
Spitzenfolie von
Jamara.

- sehr leicht
- kraftstoffbeständig
- fast unzerstörbar

Falten, Beulen und
Druckstellen können
ausgebügelt oder auch
ausgeföhnt werden.

JAMARA

GERMANY

www.jamara.de - info@jamara.de



Inh. Erich Natterer
Am Lauerbühl 5
88317 Aichstetten
Tel.: 0 75 65/94 12-0
Fax: 0 75 65/94 12-23

**Hauptkatalog
05
Ab sofort
lieferbar!**

Fordern Sie unsere
druckfrischen Kataloge und
Prospekte für 5- € in bar
oder per Briefmarken direkt
bei JAMARA an.



1 Testwochen 1 Meter GRATIS

Gutschein: 1 m Ultraskin-Folie
jetzt kostenlos testen.

Nur bei Ihrem Fachhändler!

(Gutschein bei Ihrem Fachhändler abgeben,
Sie erhalten dafür 1m Ultraskin-Folie zum Test.)

Name: _____

Straße: _____

Wohnort: _____

E-Mail: _____

Bitte tragen Sie gleich Ihren Namen, Adresse und
Email-Adresse ein, Ihr Fachhändler erledigt dann
alles weitere:

Dieser Gutschein ist gültig bis: Ende Mai 2005

HITEC

NEU!

OPTIC 6

...die hat's drauf!



zuordenbarer
3-Stufen-
Schalter

GAS-NOT-
AUS

Lehrer/Schüler-
Schalter

Sender kann in
Mode 1 oder 2
betrieben
werden

Digital-
Trimmung

großes, übersichtliches
und gut ablesbares
Display

einfach zu
programmieren

Throttle Lock
(„Reiseflug“-Taste)
praktisch für E-Flug
und Helis

2 Schiebeschalter

verstellbare
Knüppelgriffe (Härte
und Länge)

MOTOR-/SEGELFLUG

Querruderdifferentierung
Flugzustand „Landung“
Flaperon
Elevon
V-Leitwerk
Combi-Switch
Taileron (2xHöhe/Quer)
Snap-Flap (Höhe in Quer/Flap)
2 freie Mischer
Butterfly
Wölbklappen

HELICOPTER

Kopfsteuerung 120°
oder mechanisch
Heck-Gas-Mischung
5-Punkt-Gaskurve
5-Punkt-Pitchkurve
Gas-Hold
Heckrotomischer
Taumelscheibentyp wählbar
Kreiselempfindlichkeit
Gasvorwahl

BASIC-Einstellungen

8 Modellspeicher
Servowegeinstellung
Servo Reverse
Sub Trim
Expo (Kanal 1,2,&4)
Dual Rate (Kanal 1,2,&4)
PPM/Q-PCM
Fail safe (nur bei Q-PCM)
Modell wählen
Modell zurücksetzen
Modell kopieren
Modell Name
Modewahl
2 freie Mischer
Gas-NOT-AUS (Throttle Cut)
als Lehrersender
geeignet

Besondere Features

Schiebeschalter
zweifach Timer
zuordenbare Schalter
ergonomisches
Gehäusedesign
Flaperon, Butterfly
Taileron (2xHöhe/Quer)

Die neue **OPTIC 6** hat's wirklich drauf!

6 Kanäle, 8 Modellspeicher, 2 Schiebeschalter, zuordenbare Schalter, großzügiges Display, ergonomisch angeordnete Schalter und Schieber, Timer, „Reiseflug-Taste“ und und und... Da bleiben kaum mehr Wünsche offen.

Die neue **OPTIC 6** bietet ein Höchstmaß an Möglichkeiten in dieser Klasse. In Verbindung mit dem SPECTRA-Synthesizer HF-Modul, erfolgt die Kanalwahl ganz einfach per Einstellschalter. Was will man mehr?

Sets ab 289,90 EUR*

SPECTRA PLL Synthesizer HF-Modul
für HITEC FM-Sender
mit wechselbarem HF-Modul
35 MHz # 110643
40 MHz # 110644
99,- EUR*



* unverbindliche Preisempfehlung

Im Vertrieb von:
MULTIPLEX Modellsport GmbH & Co.KG
Neuer Weg 2 • D-75223 Niefern

MULTIPLEX®

www.multiplex-rc.de

www.hitec-rc.de



RC Turbine • Jets + Helicopter

Ein Wegweiser über die Möglichkeiten des Fliegens mit turbinengetriebenen Flächen- und Hub-schraubermotellen in deutscher und englischer Sprache.

116 Seiten mit mehr als 300 Abbildungen von Flächen- und Hub-schraubermotellen sowie Zubehör der unterschiedlichsten Art. Format DIN A4; Broschur 210 x 256 mm. Preis E 9,80 / sFr 15,50. ISSN 1614-8819

Modellsport Verlag GmbH, Baden-Baden

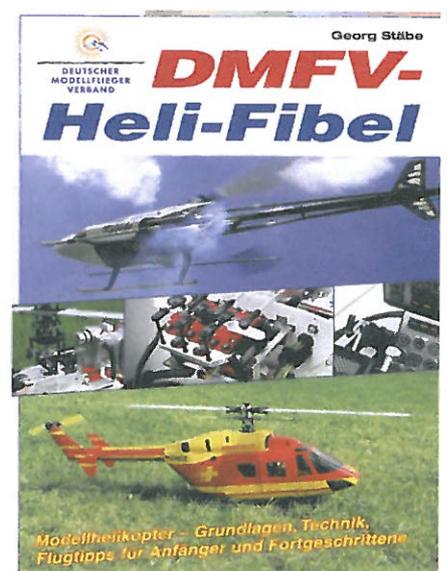
Mehr als 50 Spitzenmodelle (Jets, Helicopter und Turbo-Props) aus dem In- und Ausland sind in Bild und Text ausführlich dokumentiert. Ein breiter Raum ist den aktuellen Neuheiten und Trends gewidmet, wie sie die JetPower-Messe 2004 für das kommende Jahr 2005 vorgegeben hat. Ein umfangreiches Verzeichnis



der Bezugsquellen und Hersteller-Adressen vervollkommen diesen Wegweiser durch die Turbinen-Fliegerei.

Zum zweiten Mal fand im September dieses Jahres in Bad Neuenahr-Ahrweiler die vom Modellsport Verlag in Zusammenarbeit mit Winfried Ohlgart initiierte Fachmesse für Jet- und turbinen-getriebene Flächen- und Hub-schraubermotellen statt. Ihr Erfolg und die schon jetzt klar erkennbare weltweite Akzeptanz haben deutlich gemacht, welchen Stellenwert diese hochtechnisierte Sparte des Flugmodell-sports inzwischen erreicht hat. Diese Tatsache hat den Verlag bewogen, die vorliegende Publikation aufzulegen. Sie ist nur am Rande ein Rückblick auf die Ereignisse und Präsentationen in Bad Neuenahr 2004, obwohl ihnen der wesentliche Teil dieser Bro-schüre gewidmet ist. Ihr Hauptanliegen und der eigentliche Zweck hingegen ist es, das Modellfliegen mit Turbinen-Antrieben in seinen vielfältigen Möglichkeiten und mit allen Reizen und Spannungen darzustellen, die diese »Formel 1« des Flugmodell-sports bietet.

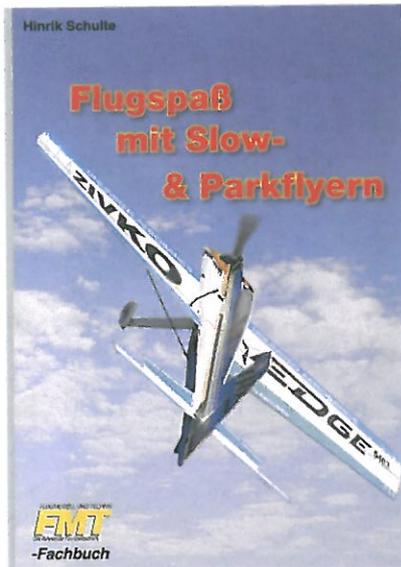
Modellsport Verlag GmbH • 76532 Baden-Baden, Schulstraße 12
www.jetpower-magazin.com •
 E-Mail: jetpower@modellsport.de



DMFV-Heli-Fibel Modellhelikopter – Grundlagen, Technik und Flugtipps

Modellhelikopter sind in! Durch die extrem gestiegene Leistungsfähigkeit aller Komponenten und der elektronischen Bauteile, erfreuen sich die Rotorflügler einer wachsenden Fan-Gemeinde. Alles Wissenswerte rund um diese attraktive Modellflugs-parte veröffentlicht der Deutsche Modellflieger Verband (DMFV) in der eben erschienenen **DMFV-Heli-Fibel**.

In diesem informativen und umfassenden Nachschlagewerk erläutert Autor Georg Stäbe anschaulich und praxisnah die physikalischen Prinzipien des Helikopterfluges sowie die Funktionsweisen der einzelnen technischen Komponenten. Einer Übersicht über die Vor- und Nachteile der verschiedenen Modellantriebe von Elektro-, Methanol- und Benzin-Motoren bis zur Turbine folgen Erklärungen zu den einzelnen Helikoptersparten. Auch wer bereits über mehr Erfahrungen verfügt, wird in der 68-seitigen, attraktiv gestalteten Broschüre zahlreiche nützliche Tipps und Anregungen finden. Vom ersten Hüpfer bis zu Kunstflug-manövern zeigt die **DMFV-Heli-Fibel** alle Möglichkeiten dieses Modellsports auf und macht ihre Anschaffung besonders für Anfänger, aber auch für Fortgeschrittene zu einem Muss. **DMFV-Heli-Fibel**, Georg Stäbe, Format A5, 68 Seiten, Euro 12,- DMFV Service GmbH Rochusstrasse 104-106 53123 Bonn E-Mail: service.gmbh@dmfv.de



**Hinrik Schulte
Flugspaß mit
Slow- & Parkflyern**

VTH-Best.-Nr. 310.2139
ISBN 3-88180-739-X
kartoniert, 104 Seiten, 146
Abbildungen
23x16,5 cm Preis 12,80,- €
Wenn es um den Flugspaß
geht, sind Slow- & Parkflyer
kaum zu schlagen, denn mit
diesen einfachen Modellen
kann man ihn fast jederzeit und
überall haben – ein bisschen
gutes Wetter und Zeit, sowie
eine freie Fläche genügen.
Slow- & Parkflyer sind unkom-
pliziert, meistens einfach zu
fliegen und stören durch den
leisen Elektroantrieb auch kei-
nen Nachbarn. Und mit dem
richtigen Modell und dem rich-
tigen Antrieb kann man sogar
Kunstflug in Vollendung üben
und praktizieren und es wird

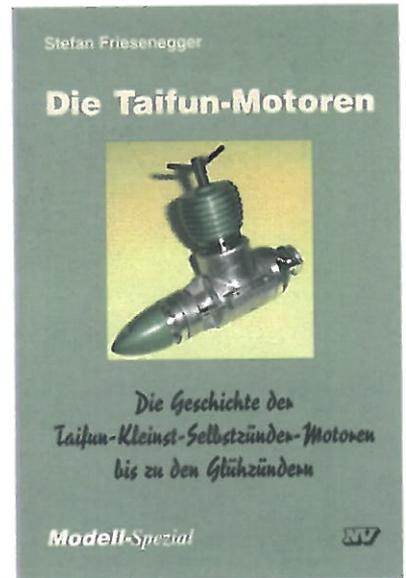
nie langweilig. Ob aus Depron,
Holz oder Styro, klein oder
groß, nichts ist unmöglich. Wer
mag, kann auch wunderschöne
vorbildgetreue Slow- & Park-
flyer bauen und fliegen.
In diesem Buch wird das nöti-
ge Wissen vermittelt, damit
man ohne unnötige und teure
Fehlkäufe zum richtigen Mo-
dell kommt. Dabei erfährt man
alles über die verschiedenen
Antriebs- und Fernsteuerungs-
komponenten mit ihren jewei-
ligen Vor- und Nachteilen.
Auch die Stromversorgung mit
den interessanten neuesten
Akkutechnologien und die da-
zugehörigen Ladegeräte wer-
den besprochen. Ein ausführ-
liches Kapitel stellt dann aktu-
elle käufliche Modelle für jeden
Anspruch vor: vom einfachen
Indoor-Flieger über vorbild-
ähnliche Slow- & Parkflyer bis
hin zu Kunstflugmodellen. In
thematisch passenden Über-
sichten werden über 50 Model-
le kurz präsentiert – da fällt die
Orientierung und Entschei-
dung leicht.
Etwas Basiswissen aus die-
sem Buch, wenige
Bastelstunden und etwas Zu-
behör, schon kann es losge-
hen mit dem Flugspaß mit
Slow- & Parkflyern!
Verlag für Technik und Hand-
werk GmbH, Robert-Bosch-
Straße 4,
76532 Baden-Baden
Telefon: 0 72 21/50 87 22, Fax:
0 72 21/50 87 33
service@vth.de, www.vth.de

**Stefan Friesenegger
Taifun-Motoren**

Die Geschichte der Taifun-
Kleinst-Selbstzünd-Mo-
toren bis zu den Glüh-
zündern.

215 Abbildungen, 176 Sei-
ten
ISBN 3-7883-0685-8
Best.-Nr. 685 € 19,90 / sFr
35, 10
Neckar-Verlag GmbH,
Postfach 1820,
78008 Villingen-
Schwenningen
E-mail:
[bestellungen@ineckar-
verlag.de](mailto:bestellungen@ineckar-verlag.de)
www.neckar-verlag.de/
www.modellbauportal.de

**Das Buch behandelt auf
ca. 170 Seiten die Ge-
schichte der Taifun-
Kleinst-Selbstzünd-Mo-
toren bis hin zu den Glüh-
zündern des Unterneh-
mens Hans Hörnlein und
damit Taifun. Diese Mo-
toren zählen heute zu den
wohl bekanntesten Modell-
motoren überhaupt. Es sind
alle Taifun-Motoren, Er-
satzteile und Zubehör tech-
nisch beschrieben und
größtenteils mit Farb-
abbildungen dargestellt.
Darüber hinaus geht der
Autor auf die seinerzeit ver-
wendeten Materialien, Her-
stellungsarten und Verar-
beitung sowie die damali-
gen Verkaufs- und die heu-**



tigen Sammlerpreise, die
Pflege, Demontage, Kon-
servierung, Restauration
und Herstellungsfehler ein.
Das Thema Fälschungen
wird als Randgebiet
ebenfalls angesprochen.
Letztendlich stellt dieses
Grundlagenwerk ein
Referenzbuch für Kenner,
Fachleute oder einfach nur
Interessierte dar.

<p>AUFWIND GIBT ES ÜBERALL</p> <p>€ 19,--</p>	<p>EINFACH FLÜGEL BAUEN</p> <p>€ 15,--</p>	<p>Wing-tips</p> <p>€ 25,--</p>	<p>CHINOOK Kurbeln Sie den Bussard aus</p> <p>Spannweite: ca. 1,5 m Fluggewicht: ab 600 g Segelleistung: BEEINDRUCKEND</p> <p>€ 59,-- + € 8,-- Porto</p> <p>NEU MIT STÖRKLAPPEN</p> <p>Robert Schweißgut Oberhof 9 A-6671 Weißenbach Tel / Fax: +43 5678/5792 robert.schweissgut@aon.at</p> <p>Ab speed 400!</p> <p>www.wing-tips.at Direktversand Österreich / Deutschland / Schweiz</p> <p>EINFACH BAUEN - EINFACH FLIEGEN - EINFACH OBEN BLEIBEN ...</p>
<p>Über das Lieblingsthema der Modellsegelflieger. 95 Seiten, A5</p>	<p>Bewährte und einfache Technik aus dem profession- ellen Tragflächenbau. 82 Seiten, A5</p>	<p>NURFLÜGEL-KNOW-HOW interessante Konstruktionen bis ins Detail erklärt. 160 Seiten, A5</p>	<p>*Inkl. Versand (europaweit)</p>

Ein starkes Trio:

MORGAN FUELS
Cool Power

**B-I-G
Boys
Toys**
Handelsagentur GmbH

miniature
aircraft



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*

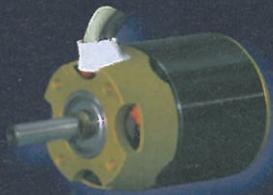
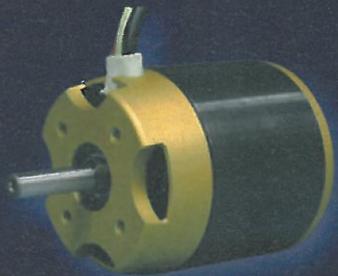
**B-I-G
Boys
Toys**
Handelsagentur GmbH

Cool Power · BBT ist Importeur für Europa
Big Boys' Toys Handelsagentur GmbH
Siemenstr. 10, 85521 Ottobrunn
Tel. 0 89/6 65 47 80 · Fax 0 89/66 54 78 20
E-Mail: bbtmail@gmx.de

- ◆ Katalog frei.
- ◆ Händler-Anfragen erwünscht.

AXI
model motors

AXI MOTOREN NUR VOM SPEZIALISTEN



Beratung
General-
vertretung

HEPF

www.hepf.at

Tel. +43(0)5373/57003
A-6342 Niederndorf, Feldgasse 5



Pitts Spezial

Best.Nr. 00 5685



Test
Modell
3/04
sehr
gut



Compa X6
Mini-Empfänger
nur ca. **15 g**

kompatibel mit
allen handelsüblichen
Empfängern



35 MHz
Art.-Nr. 06 1047
Compa X4+1 Trainer (ohne Servo)

***€ 199,-**
Pitts Spezial

Ich kann Ihnen
unsere
Pitts Spezial
sehr empfehlen.



FM

Ideales Fernsteuerungs-System:

COMPA
Voll Proportionales
4/5 Kanal
Fernsteuersystem
mit integrierter
Schüler/Lehrer
Funktion

-X4+1
Trainer

info@jamara.de www.jamara.de



Lieferumfang

Fordern Sie unsere
druckfrischen
Kataloge und Prospekte
für € 5,- in bar
oder Briefmarken
direkt bei JAMARA an.



Neu

JAMARA
GERMANY

Inh. Erich Natterer Am Lauerbühl 5 88317 Aichstetten D-Germany
Tel. +49 (0)7565/9412-0 Fax. +49 (0)7565/9412-23

...werden Sie Stützpunkthändler!

Im Fachhandel erhältlich