

29. Jahrgang Heft 3/2005

prop

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



**das Modellflugmagazin
des österreichischen Aero - Club**

MULTIPLEX®

TWIN STAR II

THE NEXT GENERATION!

Jetzt ...

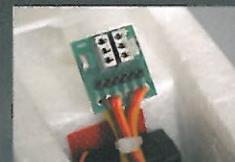
- aus ELAPOR ⇒ viel robuster!
- mit teilbaren Tragflächen ⇒ transportfreundlicher!
- mit optimierter Aerodynamik ⇒ bessere Flugeigenschaften!
- ohne Holzteile ⇒ noch schneller montiert!

- mit verbesserten Detaillösungen ⇒ z.B. großzügiger Akkuladeraum; einfache Tuningmöglichkeit durch geschraubten Motoreinbau; Anschlußplatte für Motoren und Querruder-Servos

- mit feiner, weißer Oberfläche und farbenfrohem Dekorsatz ⇒ viel Raum für individuelle Gestaltung!

Spannweite: 1420 mm
Fluggewicht ca.: 1500 g
Funktionen: Q/S/H/M
Baukasten: incl. 2 Luftschrauben,
zwei **PERMAX 400er**-Motoren,
Motorträgern u. Anschlußplatte
21 4210

EUR **99,90***



*unverbindliche Preisempfehlung

HOBBY FACTORY

Modellbauzentrum

1210 Wien, Pragerstrasse 92
Mo - Fr 10.00 - 19.00, Sa 09.00 - 13.00

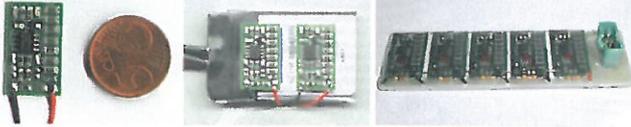
Tel./ Fax +43-1-278 41 86

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

Schützen Sie Ihre wertvollen Lipo-Akkus mit LiPo-Balancer



Pro Stück 10,90 5er Platine 59,90



Graupner Micro-Balancer
für 1 - 5 LiPo-Zellen 24,90

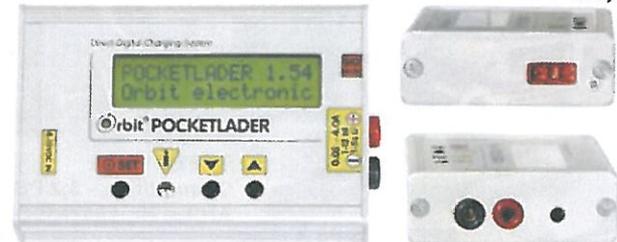


Orbit LiPo-Checker mit
Anschlußmöglichkeit an
alle Orbit-Ladegeräte
5er Platine 59,90

Update für Orbit Ladegeräte auf V6.4 9,90

LiPo-Checker Anschluß
für Orbit Ladegeräte 9,90

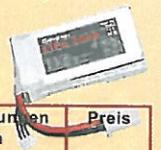
Orbit POCKETLADER 99,90



1-12(14) NiCd/NiMH, 1-5s Lithium, 2-16V Bleiakku,
4 A, SIO-Schnittstelle für LiPo-Checker oder PC

Graupner Lipo -Akkus

Alle Akkupacks haben einen Balancer Anschluss



Akkutyp	Zellen/ Volt	Kapazität mAh	max. Strom A (kurzz. 10s)	Gewicht	Abmessungen mm	Preis
Lipo 3/240	3/11,1	240	2(3)	23g	38x20x19	37,90
Lipo 2/350	2/7,4	350	7(8)	22g	56x34x13	18,00
Lipo 3/350	3/11,1	350	7(8)	33g	56x34x19	26,90
Lipo 2/700	2/7,4	700	10(14)	38g	56x34x13	28,90
Lipo 3/700	3/11,1	700	10(14)	55g	56x34x19	39,90
Lipo 2/1000	2/7,4	1000	12(15)	50g	62x34x13	26,90
Lipo 3/1000	3/11,1	1000	12(15)	74g	62x34x19	38,90
Lipo 2/1250	2/7,4	1250	15(18)	65g	78x45x12	31,90
Lipo 3/1250	3/11,1	1250	15(18)	95g	78x45x18	46,90
Lipo 2/1500	2/7,4	1500	12(15)	75g	75x42x13	25,90
Lipo 3/1500	3/11,1	1500	12(15)	105g	75x42x19	38,90
Lipo 2/2000	2/7,4	2000	25(30)	110g	79x42x17	43,90
Lipo 3/2000	3/11,1	2000	25(30)	165g	79x42x26	65,90
Lipo 4/2000	4/14,8	2000	25(30)	220g	79x42x34	87,90
Lipo 3/3200	3/11,1	3200	60(70)	270g	130x42x26	119,90
Lipo 4/3200	4/14,8	3200	60(70)	360g	130x42x34	159,90
Lipo 5/3200	5/18,5	3200	60(70)	450g	130x42x42	199,90

Xcellerate LiPoly-Akkus



Akkutyp	Breite x Länge x Höhe	Gewicht	Entladestrom Dauer/Impuls	Preis
300mAh	34 x 40 x 3,8mm	9,5g	8C / 12C	5,90
750mAh	35 x 62 x 3,8mm	16,3g	9C / 13C	6,30
900mAh	34 x 65 x 5,0mm	22,3g	8C / 12C	10,90
1350mAh	55 x 85 x 3,5mm	30,2g	8C / 12C	8,80
1900mAh	45 x 70 x 6,0mm	39,4g	6C / 9C	13,30
2200mAh	30 x 130 x 5,5mm	51,8g	6C / 9C	16,90
2800mAh	35 x 130 x 7,0mm	68,0g	6C / 9C	19,10
5000mAh	49 x 135 x 6,8mm	94,0g	4-5C / 8C	22,90

Youngblood Muscle Pipe II

für 80/90er Motoren mit
Getriebeuntersetzung 1:7,8 bis 1:8,4 **129,90**

für 50er Motoren mit
Getriebeuntersetzung 1:9,3 bis 1:9,8 (JR, Kyosho) **79,90**

für 50er Motoren mit
Getriebeuntersetzung 1:8,5 bis 1:9,0 (Raptor, Hirobo) **79,90**

HYDROPLANE - FLUGBOOT

Kofferraumtauglich, auf jeder Piste einsetzbar und startet zur Not auch vom heimischen Swimmingpool. Fliegt wie ein Brett (ist ja auch eines!) und ist nicht alltäglich. Beherrschbar von jedem, der mit einem Modell der Shockflyer-Klasse klarkommt, etwas wendiger natürlich und sicher ungewöhnlich. Dieses Modell kann praktisch (fast) alles ... außer Kaffee kochen! Ach übrigens: Wenn der Shocky ausgedient hat, kann dessen Antrieb dann auch gleich den Hydrofoam befeuern!

Depron Frästeilesatz 23,90

Täglicher Postversand

Sie bestellen bis 14.00 Uhr, wir versenden am selben Tag



PURE POWER **Webra**

WEBRA AERO- und HELI-Motoren



BOXER 30-2 FT-Glow
4,4 PS
Art. Nr. 1070G



SPEED 91-P5
3,25 PS
Art. Nr. 1067



RACING 160XP
4,4 PS
Art. Nr. 1058XP



SPEED 55 GT
2,1 PS
Art. Nr. 1026GT



SPEED 50 GT
1,8 PS
Art. Nr. 1025GT



SPEED 36 GT
1,5 PS
Art. Nr. 1036GT

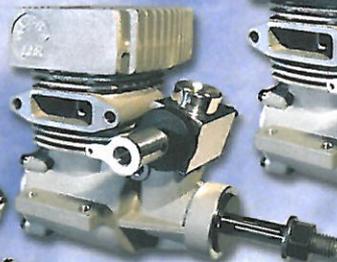
SPEED 25GT
1,1 PS
Art. Nr. 1021GT



SPEED 91-P5
Competition - 3,2 PS
Artikel Nr. 1067HC-3N



SPEED 75-P5 X
3,0 PS
Artikel Nr. 1065HX



SPEED 61-P5 X
2,6 PS
Art. Nr. 1064HHX



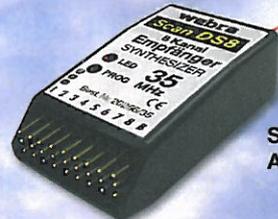
SPEED 55 GT
2,1 PS
Art. Nr. 1026GTH



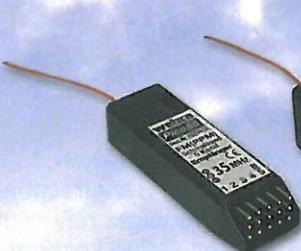
SPEED 50 GT
1,8 PS
Art. Nr. 1025GTH

SPEED 36 GT
1,45 PS
Art.Nr.- 1023GTH

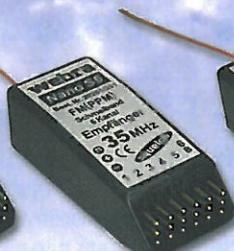
...Empfang **OK**



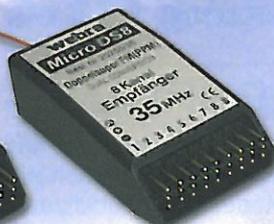
SCAN DS8
Art. Nr. 20256



PICO S5
Art. Nr. 20254



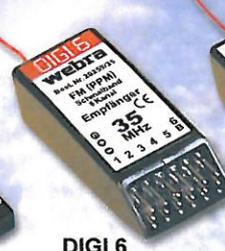
NANO S6
Art. Nr. 20251



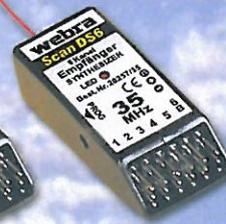
MICRO DS8
Art. Nr. 20255



DIGI 5
Art. Nr. 20258



DIGI 6
Art. Nr. 20259



SCAN DS6
Art. Nr. 20257

WEBRA Empfänger

Das Österreichische Modellflugmagazin

Offizielles Organ der Sektion Modellflug im Österreichischen Aero-Club



Ausgabe 3/2005

Inhalt	Seite
wir gedenken	4
marktfresh	6
Helikopter WM 2005	9
Motorkunstflug WM 2005	12
Freiflug WM 2005	13
Jet WM 2005	15
8. Kärntner Modellflugjugendlager	19
Salzburger RC-Hang LM	20
2. Österr. Meisterschaft F3K	21
Graupner-Helicup 2005	22
MFC-Falke Neueröffnung	23
Staatsmeisterschaften F4C	24
NÖ-Landesmeisterschaft Antik	26
Henseleittreffen 2005	28
Rudi, der vielleicht älteste....	32
EUROPHIA 2 im Test	36
Piper Super Cub von robbe	42
GILES RACE von JAMARA	46
F 86 Sabre E-Impeller	49
Die Qual der Wahl.....	54
P 51 Mustang von JSP	56
Zangen-Amperemeter von Schweighofer	58
Discus 2B von ht-modelltechnik	60
Kleinempfänger Praxistest Folge 9	62
Viking in den Alpen	64
Milano XS Oldtimer	67
FS 400 von Sport Klemm Teil 1	69
PROJETI von Freescale	74
Bücherecke	77

Titelbild: Start am Hang, Modellflug und Natur im Einklang
Foto: Eva Grienauer

Redaktionsschluß Heft 4/2005 15.11.2005

Impressum

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:

Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug.

Für den Inhalt verantwortlich: Manfred Dittmayer.

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Oskar Czepa, Dietmar Grosz, Jürgen Kopita, Heinz Pfaffinger, Mario Testory, Ernst Reiterer, Johann Littringer, Franz Demmer, Friedl Pinzolis, Alfred Singer, Rudi Chudoba, Wolfgang Lemmerhofer, Tibor Odenahl, Werner Marie, Alfred Haiden, I. Tatzreiter und die Bundesfachreferenten, 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.: +43 1 5051028/77DW

Anzeigenverwaltung: Heidi Triebel-Waldhaus, 1040, Prinz-Eugen-Straße 12 Telefon +43 1 505

10 28 DW 77, Telefax 01/505 79 23, e-mail: triebl-waldhaus.heidi@aeroclub.at

Druck: Donau Forum Druck Wien 1120

Liebe Leser,

unsere Nationalmannschaften sind oder waren gerade im Einsatz und wie es so aussieht werden unsere Modellsportler auch heuer wieder großartige Erfolge heimbringen.

Wenngleich auch das heurige Wetter nicht gerade als modellflugfreundlich zu bezeichnen ist, sind doch ein Großteil der geplanten Veranstaltungen erfolgreich über die Bühne gegangen. Von einigen haben wir interessante Berichte und tolle Bilder in dieser Ausgabe. Auch die Modell- und Zubehörtests kamen nicht zu kurz und ich glaube, für fast jeden ist etwas dabei.

Nun aber eben nicht für wirklich alle und da sind wir wieder bei einem leidigen Thema.

Eine alte Bauernweisheit sagt schon, dass man eine Kuh nur melken kann, wenn man ihr auch Futter gibt!

Genau so geht es uns mit prop. Viele Modellflugklassen, es gibt 22 internationale und 18 nationale Modellflugklassen, existieren hier praktisch nicht, obwohl sie große Erfolge bei internationalen Wettbewerben erzielen.

Hier ein Beispiel:

Bei der Fesselflugeuropameisterschaft in Gyula, Ungarn, erreichte Maximilian MARKSTEINER den ausgezeichneten dritten Rang in der Klasse F2A, Junior - Speed Model Aircraft! Es gibt keinen Bericht und auch keine Fotos! Auch über die Technik vieler Modellflugklassen ist nichts bekannt. Gerade aber von den Aktiven dieser Klassen kommen oft die schärfsten Kritiken und Klagen, warum den nichts berichtet wird.

Da die Redaktion auf Beiträge von den jeweiligen Fachleuten angewiesen ist, ersuchen wir um eure Mitarbeit. Bitte sendet uns mehr Berichte wenn möglich mehr über Technik und weniger Ego und bitte mehr Bilder von Siegermodellen als von den Siegern!

Ein weitverbreiteter Irrglaube besteht auch bei manchen unserer Leser, die meinen wir haben die Zeit und das Geld zu jedem Wettbewerb zu fahren und zu berichten. Nochmals, wir sind reine Amateure und gestalten prop und prop.at in unserer Freizeit! Also Freunde, her mit euren Fotos und Berichten damit unser prop auch wirklich das Modellflugmagazin aller Modellbauer wird.

Für die noch verbleibende Flugsaison wünsche ich uns allen ein besseres Wetter und noch viele schöne Flugstunden.

Euer

Manfred

Inserate in dieser Ausgabe:

AXI	Seite 68
BBT	Seite 77
Dedicate2air	Seite 41
Donau Forum	Seite 27
FMT	Seite 76
Graupner	Umschlag 3
Heli4You	Seite 18

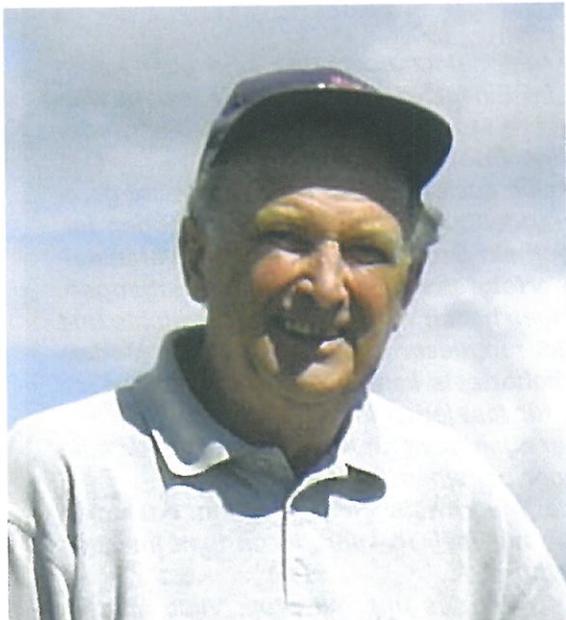
Hobby Faktory

ht -Modelltechnik	Seite 01
ICON	Seite 63
Jamara	Seite 75
Jetpower	Umschlag 4
JSP	Seite 52
Modellbau 123	Seite 31
Modellbau Lenz	Seite 55

MULTIPLEX	Seite 01
robbe modellsport	Seite 63
Schweighofer	Seite 75
Schweißgut	Umschlag 4
Tauernblick	Seite 52
Webra	Seite 31
Yamada	Seite 55

MULTIPLEX

Umschlag 2	Seite 40
robbe modellsport	Seite 40
Schweighofer	Seite 72
Schweißgut	Seite 30
Tauernblick	Seite 38
Webra	Seite 02
Yamada	Seite 63



Regierungsrat Ing. Walter Dettelbacher, Kärntner Modellflug - Gründerlegende, Modellflugsportler und langjähriger Funktionär des ÖAeC, ÖMV und der MFG - Klagenfurt ist im 78. Lebensjahr verstorben.

Am 17.06.2005 ist unser Gründungs- und Ehrenmitglied im 78. LJ nach langer, schwerer und mit großer Stärke ertragener Krankheit von uns gegangen.

Walter Dettelbacher war von Kindheit an vom Flugsport begeistert. Er war als Kind nahe dem Flugplatz Klagenfurt wohnhaft und ständig „Zaungast“ des Fluggeschehens. Sein erstes mit einfachsten Mitteln gefertigtes Flugmodell startete er am Flughafen und konnte minutenlang zusehen, wie das Freiflugmodell in der Thermik seine Kreise zog. Eine endlose Begeisterung begann ihren Lauf zu nehmen.

In den Jahren während des 2. Weltkrieges begegnete er immer wieder der Fliegerei, allerdings mit anderen bekannten Hintergründen (Flieger-HJ etc.). Er wurde in Launsdorf und Spittal/Drau in Kärnten auf dem Schulgleiter „SG38“ geschult und erwarb die ersten Flugprüfungen. Das nahende Ende des 2. Weltkrieges unterbrach seine Flugausbildung und als 16-jähriger wurde er nach Norddeutschland an die Front verlegt. Dort wurde er in Kämpfe verwickelt, letztendlich am Arm angeschossen und gelangte im Lazarett in englische Gefangenschaft. Er schlug sich mit Kriegsende als 18-jähriger alleine nach

Klagenfurt durch und die nächsten Jahre waren geprägt vom Abschluss der höheren technischen Lehrausbildung und den ersten Erfahrungen im Berufsleben.

Er nahm nach einem kurzen Engagement bei der österr. Post seinen Dienst im Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung „Landeshochbau“ auf und wechselte einige Jahre später in das Landeskrankenhaus Klagenfurt, wo er bis zur Pensionierung als Betriebsleiter erfolgreich seinen Dienst versah. Neben dieser Funktion wurde er stv. Verwaltungsdirektor und Mitglied des Verwaltungsrates der Landeskrankenanstalten

Kärntens. Auch in seiner beruflichen Umgebung galt Ing. Dettelbacher stets als vorbildliche und geradlinige Führungskraft, welche Handlungsschlüssigkeit besaß.

Im Umfeld des Flugsportes entwickelte sich für Ing. Dettelbacher Ende der 50-er Jahre der Modellflug bevorzugt gegenüber dem Segelflug. Die Vorstellungen von experimentellen und aerodynamisch ausgefeilten Konstruktionen, die handwerklichen Fähigkeiten gepaart mit Entwicklungsgeist und Kenntnissen der Fernlenkkunde garantierten Spannung und letztendlich zahlreiche Erfolge. Das Hobby Modellflug begleitete ihn schlussendlich ein Leben lang. Selbst in den letzten Jahren beschäftigte er sich mit seinem Sohn Udo, welchen er zeitlebens in allen Sparten des Modellfluges väterlich förderte, mit der Turbinentechnik und erbaute das Prototypenmodell des Jets der Patrouille de France, „Fouga Magister“ mit imposanten 3 Metern Spannweite, welches im Jahre 2001 von Udo pilotiert, erfolgreich den Erstflug absolvierte und danach bei zahlreichen internationalen Veranstaltungen für Aufsehen sorgte.

Dem Genuss der Großfliegerei frönte er später als Copilot mit seinem Sohn Udo und verbringt so in den 90-er Jahren zahlreiche Stunden im Segel- und Motorflug.

In seiner aktivsten Zeit als Modellflugsportler von 1959 bis 1967 war Ing. Dettelbacher das Maß der Dinge im österreichischen Modell-

flugsport:

Er erlangte **8 Staatsmeistertitel**, wurde **4-facher Bundesmeister** und **9-facher Kärntner Landesmeister**. Zahlreiche weitere Siege in nationalen und internationalen Wettbewerben vervollständigten das Erfolgsprogramm.

Drei Jahre nach der Geburt seines Sohnes Udo endete seine aktive Wettbewerbszeit mit der erfolgreichen Teilnahme an der RC-1 Weltmeisterschaft auf Korsika im Jahre 1967.

Damit hält er zumindest in Kärnten bis heute den österreichischen „Kombinations-Rekord“, da er diese Titel in den Meisterklassen Motorkunstflug, Segelkunstflug und Segelflug hält.

Die weiteren aktiven Jahre waren geprägt vom Bau unzähliger und schöner Semi-Scale Modelle und der Teilnahme an Schauflugveranstaltungen, wo er „stressfrei“ dem Hobby nachging. Seinen Traum verwirklichte er sich Mitte der 90-er Jahre mit dem Bau des imposanten Scale-Experimental-Entenflugmodells „Speed Canard“ mit 3 Metern Spannweite, welches er bis zuletzt beeindruckend pilotierte.

Ing. Dettelbacher zeichnete sich jedoch nicht nur als Flugsportler aus, er war wesentliches Gründungsmitglied der Kärntner Modellflugszene in den 50-er Jahren. Im Jahre 1962 wird unter seiner Federführung südlich von Klagenfurt die erste Betonstart- und Landebahn Österreichs gebaut. Aufgrund der städtischen Expansion im Süden Klagenfurts und der Errichtung des verkehrstechnisch notwendigen Südringes war der Flugplatz mit Beginn der 70-er Jahre zu schließen. Wieder war es Ing. Dettelbacher, welcher zahlreiche Sponsoren und Politiker zu begeistern wusste, um 1971 in St. Johann/Rosental ein neues Fluggelände zu realisieren. Es entstand ein Modellflugsportgelände mit Clubhaus und einer 100x100m Asphaltbahn, welches bis heute zu den schönsten Plätzen Mitteleuropas zählt.

Ing. Walter Dettelbacher war über Jahrzehnte Funktionär des Österreichischen Aero Clubs, Vizepräsident des Landesverbandes Kärnten, Obmann des Österreichischen Modellsportverbandes Landessektion Kärnten und bis

zuletzt auch Kontrollmitglied des Vorstandes der MFG-Klagenfurt als Platzeigentümer des durch ihn gegründeten Flugsportzentrums. In Würdigung der sportlichen Leistungen und Verdienste um die österreichische Sportluftfahrt verlieh man Ing. Walter Dettelbacher unter anderem:

1969 vom Bundesvorstand des Österreichischen Aero Clubs das „GOLDENE EHRENZEICHEN“

1973 vom Stadtsenat der Landeshauptstadt Klagenfurt das

„SPORTEHRENZEICHEN in GOLD“

1982 vom ASKÖ Präsidium die

„ASKÖ EHRENPLAKETTE IN GOLD“

1983 vom Amt der Kärntner Landesregierung das

„GROSSE EHRENZEICHEN des LANDES KÄRNTEN“

1983 vom Bundespräsident der Republik Österreich das

„GOLDENE VERDIENSTZEICHEN der REPUBLIK ÖSTERR.“

Mit Ing. Walter Dettelbacher verliert der österreichische Modellflugsport und vor allem der Landesverband Kärnten einen Pionier und breitbandigen Leistungsträger, welcher stets im Sinne der Weiterentwicklung unseres Hobbys und unserer Infrastruktur gehandelt hat. Seine Kameradschaft und Hilfsbereitschaft wie auch sein Bestreben nach friedlichem Miteinander im Sinne des Vereines und der Kärntner Modellflugszene war stets zielorientiert und vorbildlich.

Lieber Walter, die zahlreichen Erinnerungen, welche unser Herz berühren, werden niemals verloren gehen.

**Der Vorstand der MFG-Klagenfurt/St.Johann im Rosental
Der ÖAeC - Landesverband Kärnten, Sektion Modellflug**



Cessna 182 Kit – mit Servos und Flugregler

Wirklich beeindruckend präsentiert sich die rote Cessna 182, welche in den Abmessungen etwas größer gestaltet wurde als die Cessna 120. Es bedurfte einiger Anstrengung in der Entwicklung, eine perfekte Kombination zwischen Technik und optischem Design herzustellen. Dabei wurden die Prioritäten natürlich auf die kinderleichte Handhabung gelegt. Kritische Flugmanöver sind durch eine geringe Tragflächenbelastung kein Problem.

Technische Daten:

Spannw.: ca. 860 mm
 Länge: ca. 530 mm
 Fläche: ca. 11 qdm
 Gewicht: ca. 325 g
 Akku: 8,4V 600mAh
 Motor: 400er
 Bauzeit: **ca. 5 Min.**
 Flugzeit: ca. 10 Min.

Lieferumfang:

- Leichtbauweise Konstruktion
- Rumpf aus hochfestem PE-Kunststoff (farbig beklebt)
- Tragfläche und Leitwerke aus Hightech-Schaum (farbig beklebt)
- Antriebsset Luftschaube + Spinner und E-Motor (fertig montiert)
- 2 Servos
- 1 Flugregler
- 1 Ersatz-Luftschaube
- Fahrwerk mit Rädern und Radabdeckungen
- Diverse Kleinteile
- Toys-DVD
- Anleitung



Magnum Außenläufer Brushless Elektromotoren

Für den Spannungsbereich von ca. 7,2-12Volt und Strömen von ca. 2-20 Ampere haben wir ein fein abgestuftes Sortiment von Außenläufer-Brushlessmotoren zusammengestellt.

Der Vorteil des geringen Motorgewichts kann besonders in Verbindung mit den leichten Lithium-Polymer-Akkus genutzt werden. Selbstverständlich lassen sich auch die bekannten NiCd- und NiMH-Akkus anschließen.



Technische Daten:

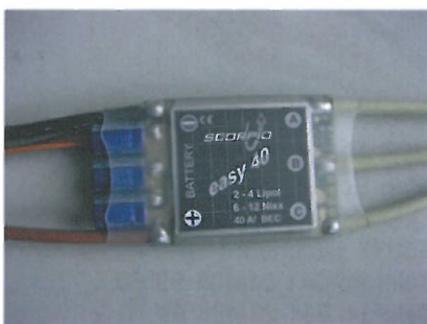
Best.-Nr.	Motortyp	Windungen	Spannung	U/Volt.	Innenwiderst.
13 3000	AL-S 1518	34	7 – 9,6 V	1518	190 mOhm
13 3005	AL-M1048	28	7 – 12 V	1048	165mOhm
13 3006	AL-M 983	30	7 – 12 V	983	235mOhm
13 3010	AL-L 1022	20	7 – 12 V	1022	130mOhm
13 3011	AL-L 924	22	7 – 12 V	924	142mOhm
Best.-Nr.	Akku- und Propellerempfehlung		Einsatzbereich		Empf. VK Preis:
13 3000	2xLiPo 9x4,7		100-290g Shockflyer		48,90 •
13 3005	2xLiPo 10x4,7 / 3xLiPo 9x4,7		200-500g Indoor fly		49,20 •
13 3006	2xLiPo 10x4,7 / 3xLiPo 9x4,7		200-500g Indoor fly		49,90 •
13 3010	2xLiPo 11x4,7 / 3xLiPo 10x4,7		300-800g Outdoor 3D		53,90 •
13 3011	2xLiPo 11x4,7 / 3xLiPo 10x4,7		300-800g Outdoor 3D		53,90 •



SEasy Line-BL-Regler

Mit dem SEasy Line-Reglersortiment führt Scorpio eine Reglergeneration ein, die einen einfachen Betrieb mit bürstenlosen Motoren möglich macht. Bei Verwendung von Lipo-Zellen sowie Standard-Motoren ist keinerlei Programmierung erforderlich. Die Bremse kann durch eine sehr einfache Einstellung an- oder abgestellt werden. Für Bastler, die gerne CDR- oder LRK-Selbstbaumotoren verwenden, lässt sich auf Wunsch das Motortiming einstellen. Wer noch NiCd- oder NiMH-Akkus verwendet, kann dieses Akkusystem ebenfalls einstellen. Die Regler zeichnen sich durch ein 4-Ampere-BEC aus. Damit ist garantiert, dass über das BEC vier Servos, auch minderer Qualität, beim Einsatz von drei Lipos, verwendet werden können.

Preis: 39,90 Euro für 7 A und 12 A
 49,90 Euro für 18 A
 59,90 Euro für 25 A
 69,90 Euro für 40 A



Parkzone-Neuheiten P51D Mustang – jetzt lieferbar



Parkzone kommt mit der P51D Mustang auf den Markt und bietet damit erstmals einen Warbird mit Flugeigenschaften an, die selbst einem weniger geübten Piloten alle Möglichkeiten eröffnen. Das Modell wird als Komplettsset angeboten, ist fertig gebaut, lackiert und dekoriert. Der programmierbare Empfänger kann auch mit Lipo-Zellen betrieben werden. Der Sender bietet ein schaltbares Dual Rate, was die Anwahl von zwei Flugzuständen ermöglicht. Das Modell wird von einem Motor der 480er-Größe angetrieben und liegt satt in der Luft.

Die Mustang besitzt eine Spannweite von 1.000 Millimetern, hat eine Länge von 862 Millimetern sowie ein Fluggewicht von 820 Gramm. Die Regler/Empfängereinheit ist ebenso im Set enthalten wie ein Sender mit drei Proportionalkanälen plus einem Schaltkanal, ein Adapter für das Combat-Modul sowie ein Delta-Peak-Ladegerät nebst NiMH-Akku.

Preis: 169,- Euro

E-Flite-Neuheiten Park 400 Außenläufermotoren



Der nächste im Bunde der sehr erfolgreichen Außenläufermotoren von E-Flite ist der Park 400. Dieser Motor zeichnet sich durch sein geringes Gewicht und seine hohe Leistung aus. Einsatzgebiete sind Modelle bis zu 1.100 Gramm Abfluggewicht.

Preis: 54,99,- Euro

Blade CP



Mit dem Hubschrauber Blade CP bringt E-Flite einen Elektrohubschrauber mit kollektiver Blattverstellung auf den Markt. Der Hubschrauber hat einen Rotordurchmesser von 527 Millimeter und ein Abfluggewicht von 325 Gramm. Er ist mit zwei Elektronikbausteinen, inklu-

sive Kreisel, einem 2-Kanal-Fahrtregler und drei sehr schnellen Mikroservos ausgestattet. Der Blade CP ist fertig gebaut, eingestellt und bereits eingeflogen. Er kann aus der Schachtel heraus eingesetzt werden. Das Set enthält einen 6-Kanal-Sender mit CCPM-Mixing, ein Ladegerät und den 9,6-Volt-Flugakku. Alternativ kann auch ein dreizelliger Lipo-Pack eingesetzt werden. Neben dem

Komplettsset ist der Hubschrauber auch einzeln verfügbar. Weiterhin gibt es in dem Konzept einen Tuningkit-Aerodynamik, der den Hubschrauber 3D-fähig macht, ein Crash-Kit mit den wichtigsten Ersatzteilen und ein Trainerset, mit dem sich Anfänger an das Thema Hubschrauberflug herantasten können. Weiter Infos über den Blade CP gibt es unter www.bladecp.com.

Preis: Blade CP Komplettsset	255,99 Euro
Blade CP Hubschrauber	119,99 Euro
Aerodynamik Kit	25,90 Euro
Crash Kit	19,90 Euro
Trainingsgestell	13,90 Euro

Arrow und Arrow mit Evolution Trainer System

Mit dem Arrow gelingt dem Piloten der Einstieg in den Motormodellflug auf ganz einfache Weise. Dieser Trainer besteht aus vorgefertigten Komponenten, welche mit geringem Bauaufwand und dem nötigen Zubehör an einem Wochenende gemütlich gebaut sind. Das erspart viel Zeit und Arbeit. Die Flugleistungen des 1.600 Millimeter spannenden Arrow sind für einen Trainer außergewöhnlich. Diese liegt mitunter am symmetrischen Flächenprofil, welches traineruntypische Flugfiguren zulässt. Der perfekte Antrieb für das Modell ist das Evolution Trainer Power System. Glühkerze, Schalldämpfer und Luftschaube wurden bei diesem System für den Trainerbetrieb ausgesucht und ausgiebig getestet.

Preis: 99,- Euro, mit Evolution Trainer System (Motor, Luftschaube, Spinner) 169,- Euro.

Warhawk eine sehr aggressive Optik aufweist. Dieses Flugzeug wurde durch die amerikanischen Streitkräfte sehr erfolgreich in China eingesetzt. Das Modell von „Hangar 9“ verfügt über eine genaue Detaillierung – die Holzbauweise mit ausgewähltem Balsa- und Sperrholz sowie die Bespannung mit UltraCote ist vollends gelungen. Besonders hervorzuheben ist das Einziehfahrwerk, welches im übrigen dem Baukasten beigefügt und voll funktionsfähig montiert ist. Wie beim Original wird es beim Einziehvorgang um 90 Grad verdreht und verschwindet parallel zum Rumpf in den Tragflächen. So wird jeder Start und jede Landung des 1.641 Millimeter spannenden Modells zu einer wahren Augenweide.

Preis: 269,- Euro

hat eine Spannweite von 1.676 Millimeter, ein Abfluggewicht von 3,6 bis 4,1 Kilogramm und einen Flächeninhalt von 58,1 Quadratdezimeter.

Preis: 329,- Euro



E-Flite-Neuheiten

E-Flite-Brushless-Regler mit stärkerem BEC

Die E-Flite-Brushless-Regler sind nach neuesten Erkenntnissen der Elektronik entwickelt und gefertigt worden. Ein besonderes Augenmerk wurde dabei auf die Qualität durch eine sorgfältige Selektion der Komponenten gelegt. Die E-Flite-Brushless-Regler 20A und 40A werden ab sofort mit einem deutlich stärkeren BEC ausgeliefert.

Preis: 49,99,- Euro 20A-Regler, 79,99 Euro 40A-Regler



Show Time

Mit dem Modell Show Time bringt „Hangar 9“ eine vielseitige Kunstflugmaschine auf den Markt. Das Modell wurde vom TOC-Veteranen Mike McConville konstruiert. Es verfügt über zwei ansteckbare, so genannte Side-Force-Generatoren. Diese erlauben ungewöhnlichste Kunstflugmanöver. Die Show Time

JSB Marketing und Vertriebs GmbH

Jörg Schamuhn
Otto Hahn Straße 9a
25337 Elmshorn
Telefon: 041 21/461 99 60
Telefax: 041 21/461 99 70
E-Mail: info@jsb-gmbh.de
Internet: www.jsb-gmbh.de

Curtiss P-40 Warhawk

Ihre eigenwillige Motorverkleidung und die Lackierung sind dafür verantwortlich, dass die Curtiss P-40



Weltmeisterschaft F3C in Zamora

Heuer fand in der Zeit vom 4. – 14. August die Weltmeisterschaft in der Klasse F3C in Zamora statt. Das österreichische Team bestehend aus Bernhard und John Egger, Andreas und Sepp Kals, Wolfgang Worgas und Bertl Haunschmid reiste nach sehr guter Vorbereitung bestens motiviert nach Spanien. Die Unterkunft war genau so wie im Vorfeld erkundet und gefiel immer besser, je länger die WM dauerte. Vielen Dank an Markus Zeiner, welcher den Tipp für das Hotel gegeben hat.

Eine erste Besichtigung des WM-Geländes war sehr beschwerlich, da es keinerlei Beschriftungen oder Beschreibungen gab, wo dieses zu finden sei. Als nach längeren Irrfahrten unser Team endlich den Flugplatz gefunden hatte, musste es feststellen, dass keine Wettbewerbsquadrate ausgesteckt waren. Und es gab daraufhin etliche Spekulationen mit den abenteuerlichsten Flugrichtungen.

Aber zum Schluss deutete alles darauf hin, man würde Rücken an Rücken fliegen in ca. 400m Abstand - genau 90 Grad zur vorherrschenden Windrichtung. Damit man kein Problem mit der Sonne bekommen würde, wurden die zwei Flightlines zeitlich gestaffelt. Die Vorstellung, so fliegen zu müssen, löste nicht gerade Hochstimmung im Team aus. Dolmetsch und Scout Bertl Haunschmid fand dann nicht unweit des Hotels ein geeignetes Trainingsfeld in Form einer Kuhweide, und mit seinem un-nachahmlichen Charme konnte er die Flugerlaubnis für unser Team erlangen. Umringt von vielen nervigen Fliegern und von einem gewöhnungsbedürftigen Gelände gab es dann die ersten Trainingsflüge. Der Trainingsplatz fand zwar nicht den gleichen Anklang unter allen Teammitgliedern, aber eines war klar, man würde nur schwer ein ähnliches Feld im Umkreis von 15km finden.

Es fiel auf, dass alle Teampiloten während der gesamten WM mit Kreisel- und Heckproblemen zu kämpfen hatten, was sicherlich an den hohen

Temperaturen von bis 40 Grad gelegen hat. Der ständige Querwind legte dann noch ein „Schäufel“ drauf.

Die Leistung der eingesetzten Yamada Motoren war zwar bei diesen extremen Temperaturen sehr



Fotos: Bertl Haunschmid

gut, aber man konnte die Leistungsgrenzen sehr gut erkennen. Dass der Wind ein großer Faktor bei der WM war, auch wenn fast keiner vorhanden war, musste Bernhard im Training sehr schmerzlich feststellen. Bei einer Autorotation drehte im letzten Stück urplötzlich der Wind und die Folgen waren eine zerstörte A-Maschine. Das war sehr schwer wegzustecken, aber Kyosho war mit ausreichenden Ersatzteilen angereist und so wurde bis zum Abend aus seinem Rumpfmodell ein Trainer gezaubert. Damit konnte er am nächsten Tag die Maschine noch in letzter Minute nachnennen. Trotzdem war die perfekt eingestellte A-Maschine und persönlicher Favorit von Bernie weg und er musste hoffen, dass die B-Maschine genauso gut fliegen würde. Zum Organisatorischen kann man nur sagen, dass alles etwas „südländisch-chaotisch“ war. Laut offizieller Ausschreibung sollte die Registrierung am Freitag erfolgen und das Modellprocessing am Samstag. Als die Mannschaften sich am Freitag registrieren lassen wollten, erfuhren sie, dass in zehn Minuten die Modellabnahme beginnen würden! Glücklicherweise hatten alle ihre Modelle und alles dabei. Starterlisten wurden während des Bewerbes immer wieder korrigiert.

Tag 1

8 Uhr früh, 12 Grad Kälte und Sturm mit geschätzten 6-8 m/s. Man hatte natürlich keinen Windmesser aufgestellt. Als Wolfgang auf Feld B flog, war der Wind sehr stark und kam genau 90 Grad in den Rücken des Piloten. Er hatte sogar Probleme bei den Kehren auf der linken Seite, das Heck mit der kraftraubenden Seite zu wenden. Es wurde ein den Umständen entsprechender guter Flug aber es war klar, wenn der Wind im Laufe des Tages nachlassen würde, dass es gleich der Streicher werden würde, denn am Anfang des Bewerbes sind die Punkte immer tiefer. Bernhard flog auf Feld A bei leichtem Wind einen seiner konstant guten Flüge und war von Anfang an unter den besten 12. Andi hatte auch einen zufriedenstellenden Flug auf Feld A. Einige der Favoriten hatten auch Probleme mit dem Wind, wie Laurent Lombard, Mark Christy und Stefano Lucci. Die Japaner beeindruckten wie erwartet mit unglaublicher Motorleistung und präziser



Foto: ROTOR Modellsportverlag

Die Wettkampfmachine von Wolfgang Worgas



Foto: ROTOR Modellsportverlag

Auch im Design ist Bernhard meisterlich.

Schweben. Kobayashi San wurde mit Hauptrotor rpm 2150 gemessen! Curtis Youngblood ließ seine Perfektion der letzten Jahre vermissen, oder, bekam nach Meinung einiger endlich die Punkte die er tatsächlich fliegt. Schnell gab es auch einen Favoriten unter den vielen Piloten, nämlich den 15jährigen Japaner Ito, der trotz seiner Jugend erstaunliche Routine und Schwebehalts zeigte, welche sich von allen anderen unterscheideten. Durch die zeitliche

Staffelung von Feld A und B verschlechterte sich die Chancengleichheit, denn die ersten des Feldes B waren am nächsten Tag die letzten des Feldes A und waren einmal ganz Früh um 8 und einmal ganz spät um 7 Uhr abends dran. Die letzten von Feld B um die späte Mittagszeit und am nächsten Tag auf Feld A die ersten ebenfalls mittags.

Tag 2

Bernhard und Andi hatten wieder gute Flüge, mussten aber auch be-

merken, dass auf Flugfeld B im Schnitt um 20 Punkte weniger vergeben wurden. Wolfgang hatte nach dem langen Warten den ganzen Tag leichten Wind und konnte mit 272,5 Punkten die meisten Punkte des Teams auf der WM verbuchen. Damit war er wieder im Rennen auf das Finale der besten 16.

Tag 3

Wolfgang (wieder auf Feld B) hatte einen wenig schlechteren Flug als am Vortag und rechnete mit Punkten um die 240-250. Es wurden leider nur 237 und er wusste, dass er einen sehr guten Flug am letzten Tag benötigt. Bei Andi lief es auch nicht so gut. Er hatte ein paar Probleme bei den Fahrtfiguren. Bernhard flog auch bei starkem Wind von 6-8 m/s konsequent gut und konnte am Ende des Tages mit 3 guten Runden schon vom Finale träumen.

Tag 4

Regenpause. Das Team fuhr nach Salamance um die Köpfe ein bisschen frei zu bekommen.

Tag 5

Andi flog einen ähnlichen Durchgang wie am Vortag und musste auf die Unterstützung anderer hoffen um ins Finale zu kommen. Bernhard flog wieder einen seiner konstanten Durchgänge und konnte sich bald auf die Finalteilnahme freuen. Wolfgang wurde wegen Frequenzüberlappung weiter nach hinten gereiht und musste leider wieder den ganzen Tag auf seinen Start warten. Und der Wind wurde immer stärker. Als Mark Christy an der Reihe war, flogen die Schirme und Sessel davon. Außerdem hatte man wieder keinen Windmesser aufgestellt. Mark bekam dann auf Grund dieser Tatsachen einen Refly am Ende des Tages. Es waren bereits Windböen mit bis zu 13 m/s und einen Durchschnitt von 8-9 m/s - und das wieder 90 Grad, aber diesmal auf den Piloten zu. Die Voraussetzungen für einen Flug mit hohen Punkten waren also nicht gerade ideal, aber Bernhard hatte am Vortag auch starken Wind. Beim Einschweben machte dann leider das Heckservo an Wolfgang's Maschine seine letzten Zocker und er musste auf die B-Maschine wechseln. Damit sorgte er auch gleich für den Tagesschreck! Mit nur einer Minute für das Wechseln übrig, schaffte er es dank Bernhards Hilfe noch rechtzeitig zum Helipad.



„Helivota“ Sepp Kals ist sichtlich stolz auf Andy's Leistung.



Unsere erfolgreiche Nationalmannschaft

Da er aber durch die Eile nicht die Gelegenheit hatte seinen Senderriemen am Sender einzuhängen, wollte er das noch vor der ersten Figur machen. Er sah zum Sender hinunter, aber plötzlich schrie jemand von hinten. Als er erschrocken hoch sah, war der Heli gerade dabei, sich seitwärts auf ihn zuzubewegen. Durch den starken Wind und die veränderten Pitchwerte und Trimms zwischen A und B Modell, hatte die B Maschine zuwenig Pitch am Bo-

den. Auf jeden Fall war sein Puls jetzt endgültig auf 180. Das darauffolgende Schweben war leider nicht so wie man es für einen guten Flug benötigt, aber dafür lief es bei den Fahrtfiguren überraschend gut. Zum krönenden Abschluss verpatzte er dann auch noch die Autorotation, als der Heli wie eine V1 nach Brennschluss mit dem Wind angeschossen kam. Er wusste, dass der Flug nicht für das Finale reichen würde und war dementsprechend enttäuscht.

Als die letzte Vorrunde vorbei war machte das französische Team einige Berechnungen und kam zu dem Ergebnis, dass das österreichische Team den dritten Platz erobern hätte. John kam mit dieser Nachricht, und strahlte dabei wie ein Christbaum. Sein Sohn im Finale und dritter im Team bei einer WM. Ein herrliches Gefühl. Beim Essen erfuhr dann John die traurige Nachricht, dass die Italiener doch noch vor uns auf dem dritten Platz waren.

Tag 6 + 7

In den Finaldurchgängen flog Bernhard wieder konstant gut weiter und konnte sich bis auf den achten Platz nach vorne arbeiten und wurde somit zweitbesten Europäer! Viele zeigten Schwächen im B-Programm. Enio Graber und Patrik Kessler konnten sich nach vorne arbeiten. Wayne Mann wurde Opfer der „perfekten“ Organisation. Man hatte für das B-

Programm das ursprünglich Quadrat aufgebaut- also nach Süden, und einen neuen Startkreis mit Teppich ausgelegt. Nur leider war der Teppich mit zu wenigen Nägeln befestigt und beschädigte den Heckrotor von Waynes A-Maschine. Wayne wechselte auf die B-Maschine, konnte aber keine Fahrtfiguren fliegen weil der Heli abmagerte. Das war sein Streicher im B-Programm. Der junge Japaner Ito flog das nach den Vorrunden vom ihm erwartete hohe Niveau weiter und wurde verdient Weltmeister. Auch Scott Gray wurde nach den Vorrunden ein Platz auf dem Stockerl prognostiziert, welchen er auch verdient erreichte. Publikumsliebbling Kobayashi flog ein sensationelles B-Programm und beeindruckte mit wahnwitziger Drehzahl und Geschwindigkeit seines Modells. Am Abend gab es dann ein vorzügliches Bankett mit

Hummersuppe und Steak und einem neuen Rekord im „Kampfrinken“ bei den Japanern.

Fazit:

Eine Weltmeisterschaft mit schweren organisatorischen Fehlern, Windlotterie und heißen Temperaturen hinterließ einen schlechten Nachgeschmack. Für Bernhard ist es ein sensationelles Ergebnis (zweitbesten Europäer) und lässt nächstes Jahr bei der EM auf Großes hoffen, denn dort soll angeblich Rüdiger Feil nicht mehr fliegen. Auch wird sicherlich vom unserem Team ein Stockerlplatz erwartet. Wollen wir hoffen, dass die nächste Europameisterschaft in England wieder besser organisiert ist!

Günter Voss
BFR F3C

Kurzbericht F3A-WM in Frankreich

Die F3A WM fand vom 20.8.–2.8.2005 in Saint Yan in Frankreich statt.

Die Veranstaltung wurde auf einem Großflugplatz durchgeführt. Das Starterfeld bestand aus 42 Nationen und 112 Teilnehmern. Es wurde auf zwei Pisten geflogen. Am Donnerstag standen nach den 4 Grunddurchgängen die Teilnehmer des Semifinale (die besten 30) fest. Alle 3 Österreicher, Danksagmüller, Filgas und Zeiner, haben sich qualifiziert. Im Semifinale wurden dann die drei besten Grunddurchgänge (P05) auf 1000 Punkte egalisiert. Das Endergebnis wurde dann aus den Grunddurchgang und den beiden Semifinaldurchgängen ausgerechnet. Zeiner hatte im ersten Finaldurchgang Störungen und trat zum zweiten Durchgang nicht mehr an. Danksagmüller und Filgas konnten sich dann durch zwei sehr gute Flüge noch verbessern. Zur Freude aller, hat die österr. Nationalmannschaft mannschaftlich den beachtlichen 8. Platz erreicht und konnte sich in der Einzelwertung mit Erich Filgas als 19. unter den top-20 der Welt platzieren. Helmut Danksagmüller kam mit einer konstanten und guten Leistung auf Rang 22. Markus Zeiner erreichte trotz seiner Störungen den 29. Rang.

WELTMEISTER CPLR

Alter als auch neuer Weltmeister der Klasse F3A heißt Christophe Paysant Le-Roux.

Das österreichische Team und die Fan-Gemeinde (dazugekommen ist heute noch Albin Mayer) konnte sich von den Leistungen der Finalisten überzeugen. Im unbekanntem Programm gab es Figuren wie z.B. 2 Snap gegengleich zu sehen - bei einigen Piloten entstand der Eindruck als würde ein altbekanntes Programm geflogen werden.

Bei windstillem Wetter (meist sonnig) wurde wieder der bereits beschriebene weiche Flugstiel präsentiert - durch die Gegend bolzen ist wieder einmal out.

Bei der Motorisierung gab es keinen nennenswerten Trend - im Finale waren 4T (Yamada) und E-Antrieb (Hacker) gleichermaßen vertreten. Bremswirkung ist auch bei 4T sehr gut, da breite 18x10 bzw. 17x10 in Verwendung sind - E-Antriebe zeigten unterschiedliche Bremswirkungen (je nach Programmierung).

Aufgefallen ist auch das Interesse einiger europäischer Spitzen-

piloten an den Modellen von Fa.OXAI - ein Markenwechsel im Hause des Europameisters ...?

Endwertung

1. Ch. Paysant Le-Roux (FRA)
2. T. Onda (JAP)
3. R. Matt (LIE)
4. G. Hyde (USA)
5. B. Paysant Le-Roux (FRA)

Details kannst Du noch der offiziellen homepage entnehmen.

www.world-championships-f3a-com
<http://f3a.prop.at/2005wm>

Glück ab – Gut Land

Manfred Dworak
BFR F3A



Die Nationalmannschaft F3A 2005



Wir waren so gut wie seit Jahren nicht mehr. Um wirklich ganz groß raus zu kommen hat vielleicht auch ein bissl Glück gefehlt.

Argentinien Ende Mai, das ist auf der Südhalbkugel der Beginn des Winters. Entsprechend schwierig war es auch zu fliegen. Natürlich für alle, das hat die WM interessant gemacht und war wohl auch die Ursache für einige Überraschungen bei den Ergebnissen.

Erstmals seit 8 Jahren hatten wir wieder ein komplettes Team in allen 3 Klassen.

F1A (Segler): Im Team waren Gerhard Aringer, Helmut Fuss und Franz Wutzl. In der Früh gings gut los, im Laufe des Vormittags frischte aber der Wind stark auf. Hier zeigten sich meiner Ansicht nach die Trainings- und Erfahrungslücken, die entstehen, weil wir in Österreich schon lange keine Möglichkeit mehr haben, bei stärkerem Wind zu trainieren oder gar Wettbewerbe zu fliegen.

Nur Gerhard Aringer kam gut über die Winddurchgänge, die beiden anderen hatten Schwierigkeiten.

Im ersten Stechen (15 Teilnehmer) demonstrierte Aringer mit seinem neuen Flapper eine überlegene Startüberhöhung. Das Flugzeug kam leider mit gebrochenem Rumpf zurück. Die Schnellreparatur zog einen ganzen Kreis von Zuschauern an. Der Flug im 2. Stechen war aber dann doch nicht so überlegen wie der erste. Trotzdem ein beachtlicher 9. Platz für Gerhard. Weltmeister wurde Mike McKeever aus den USA, die erste Überraschung. F1B (Gummimotormodelle): Für das Team hatten sich Harald Meusburger, Klaus Salzer und Horst Wagner qualifiziert. Wetterverlauf ähnlich wie gestern, der Wind in der Mittagszeit aber noch mehr, bis 10m/s.

Der erste Durchgang brachte für uns eine Vorentscheidung. Das 3 Minuten-Max flogen alle 3 locker, aber das 5 Minuten-Supermax schaffte keiner. Alle 3 kamen zwar nahe hin, bei Klaus fehlten nur 6 Sekunden. Das Stechen war damit erledigt, in der Mannschafts-

Freiflug WM 2005 in Argentinien

Kurzbericht aus österreichischer Sicht
von BFR Wilhelm Kamp



wirklich fesch die Österreicher v.l.n.r. Kamp, Fuss, Mensburger, Wagner, Waschl

wertung waren wir aber noch voll dabei, hier zählt nur (letztmalig in diesem Jahr) das normale Max. Das ging auch so weiter bis zum 5. Durchgang.

Bei Wagners Flugzeug brach im Steigflug ein Teil im Propellerkopf, trotz nur 5 Sekunden Motorlauf (normal sind ca. 40 sec.) flog er aber voll, so wild war der Bart. Harry kam mit seinem 2. Modell – sein erstes war im Durchgang davor davongeflogen – in sehr turbulenter Luft und verfehlte das Max um 13 Sekunden. Das war aber immer noch der 2. Platz in der Mannschaftswertung.

Der 6. Durchgang mit 3 Vollen änderte daran



wenn man uns schon nicht die Kängurus anhängt...
Fotos W.Kamp



letzte Einstellungen von R.Hegenbart
nichts, auch wenn Klaus nach einem Absturz in der ruppigen Luft einen 2. Versuch brauchte. Der 7. Durchgang



Wo ist da die Thermik? K. Salzer

brachte Max-Flüge von Wagner und Salzer (davongeflogen). Ein technischer Fehler an Harrys Modell – ein Propellerblatt ging nach dem Abwerfen nicht in die Antriebsstellung – schob uns in der Teamwertung vom 2. auf den immer noch beachtlichen 6. Platz. Weltmeister wurde – keine Überraschung – Titelverteidiger Kulakovsky aus der Ukraine. Erfolg auch für die Rückholteams. Am Abend waren beide davongeflogenen Flugzeuge gefunden und zurück.

F1C (Motormodelle): Wir hatten eine starke Mannschaft mit Gerhard Aringer, Weltcup-Gewinner 2002, Robert Hegenbart, EM-Sechster 2004 und Reinhard Truppe, Weltcup-Gewinner 2004. Das Wetter war, wie die zwei vorhergehenden Tage, kühl und sonnig, an diesem Tag aber mit weniger Wind.

Alles – außer dass Hegenbart das 5 min Supermax im 1. Durchgang nicht ganz geschafft hat – lief gut bis zum 4. Durchgang. Meine Aufzeichnungen

zum 5. Durchgang lesen sich so: Aringer abgesoffen, Truppe verschmissen, Überlauf, Hegenbart verschmissen, abgesoffen, Truppe im 2. Versuch deutlicher Bart, Windwechsel, hoch. Wenigstens Truppe war also noch im Rennen und flog auch die restlichen 2 Durchgänge mit ordentlichen Mäxen. 12 kamen ins erste Stechen, alle flogen die erforderlichen 5 Minuten. Im zweiten Stechen wurde Truppe mit einem schönen Flug Neunter. Vier mussten zur Entscheidung am nächsten Morgen noch mal auf den Platz. Gewonnen hat – Überraschung – der Japaner Kanegawa.

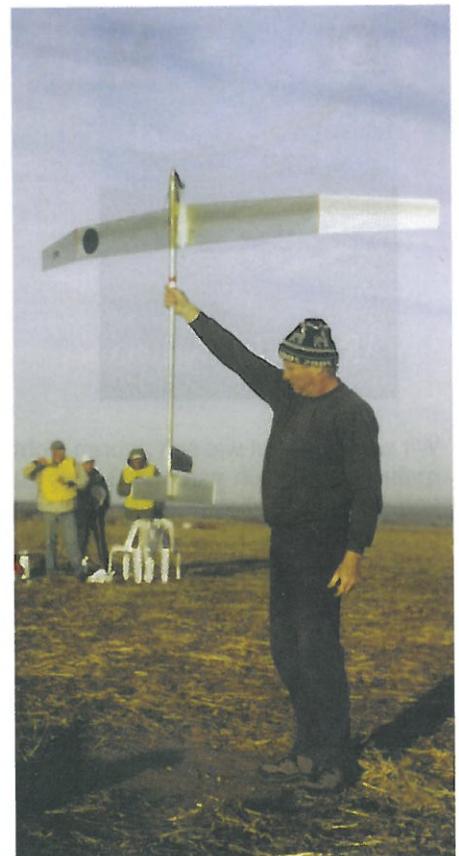
Viel beachtet wurde auch der dritte Teamplatz der Franzosen, ohne einen einzigen Mann im Stechen und mit weitgehend selbstgebauten Modellen.

Insgesamt waren wir mit unserem Abschneiden recht zufrieden. Zwei Einzelwertungen unter den ersten zehn – Aringer Neunter in F1A und Truppe Neunter in F1C. Zweimal

in der Teamwertung unter den ersten zehn – F1B Sechster und F1C Achter. In der inoffiziellen Wertung über alle 3 Klassen – hier kriegt nur der Sieger (Ukraine) einen Wanderpokal – wären wir Sechster von mehr als 30 Nationen gewesen. Ein Mannschaftsergebnis, das schon lange nicht so gut war und andererseits – auch in der Einzelwertung – noch genügend Luft nach oben offen lässt, um sich fürs nächste Mal Verbesserungen vorzunehmen.

Nachtrag:

Auf der Rückreise stürzte Horst Wagner – Schwächeanfall nach Darminfektion? – im Hotelzimmer so unglücklich, dass er sich 3 Halswirbel brach. Weitgehende Lähmungserscheinungen, einige Wochen in argentinischen Krankenhäusern, Ambulanzjet, Intensivstation in Graz, derzeit Reha-Klinik. Einiges ist besser geworden, aber noch lange nicht alles.



Motorlaufzeitprüfung



Kopf hoch Horst es wird wieder!!!!

Lieber Horst, du warst immer ein Kämpfer. Wir wünschen dir, und halten alle die Daumen, dass dein Kampf gegen die Folgen des Unfalls weiter so erfolgreich ist wie er bis jetzt war.

Diesen Genesungswünschen schließt sich prop im Namen aller österreichischen Modellflieger herzlichst an!



6. Jet-WM in Jakabszallas / Ungarn

Stefan Völkers große Hawk Fotos: Dietmar Grosz

Nachdem bei der Jet-WM in Südafrika 2003 kein Österreicher an den Start ging, sah es so aus als würde in Ungarn wieder ein großes österreichisches Team dabei sein. Kurz vor der WM war noch Peter Häusl mit seinem Panther und Michel Binder / Michael Wurm mit dem Learjet gemeldet. Peter rief mich wenige Tage vor der WM an und sagte mir, dass er seinen Panther bei einem der letzten Trainingsflüge wegen Ruderflattern notlanden musste. Der Jet hat überlebt, allerdings geht sich die Reparatur bis zur WM nicht mehr aus, also blieben nur Michael Binder und Michael Wurm mit dem Learjet 31A über. Schade - bei einer Weltmeisterschaft, bei der die Österreicher die kürzeste Anreise mit Ausnahme der Ungarn haben.

Am Donnerstag den 28. Juli reisten wir an und kamen bei großer Hitze am Nachmittag an. Der etwa 100 km südlich von Budapest, nahe der Stadt Keckemet, gelegene Flugplatz überraschte uns. Mitten im ungarischen Hinterland gelegen, eine mit sichtbar viel Liebe entstandene Anlage mit Hotel, Restaurant und Hallenbad. Die Hangars wurden für die Piloten und ihre Modelle und die Baubewertungen frei gemacht. Alles im neuesten Zustand und ein Traum für jeden Piloten, egal ob echtes Flugzeug oder Modell. Die Asphaltpiste und die Abstellflächen sind von beinahe Golfplatz-ähnlichem Rasen umgeben.

Nachdem wir alles ausgeladen hatten sollte die zur Verfügung stehende Zeit des freien Trainings genutzt

werden. Der Learjet wurde erst kurz vor der WM fertig und hatte zwar im Rohzustand schon einige Flüge drauf, allerdings noch keinen einzigen mit Lackierung und voller

Wurm 1200 Stunden investiert. Der erste Flug funktionierte einwandfrei und Michael Binder absolvierte sofort den zweiten Flug. Am Freitag Nachmittag begann die



Der Learjet 31 A beim Aufsetzen nach dem ersten Wertungsflug

Scaleausführung. Natürlich birgt jeder Flug so kurz vor Wertungsbeginn ein gewisses Risiko, allerdings blieb uns gar nichts anderes übrig, als das Modell im Flug und auf diesem Platz noch besser kennen zu lernen. Ursprünglich sollte ein zweites Modell aufgebaut werden, mit dem man bedenkenlos trainieren konnte. Zu Baubeginn ein Jahr zuvor hat sich bereits abgezeichnet, dass dies aufgrund des hohen Bauaufwandes nicht möglich ist. Alleine für das Wettbewerbsmodell hat Michael

Baubewertung und der Flugplatz hatte sich bis auf wenige Teilnehmer gefüllt. Im Modellhangar herrschte reges, nervöses Treiben. Kaum ein Modell, an dem nicht noch gearbeitet wurde. Manche brachten noch ihre letzten Scale Details auf und andere schraubten noch an ihren Turbinen oder Fahrwerken. Das deutsche Favoriten Team war vollständig mit 6 Modellen angetreten. Sehr beeindruckend waren die Mirage 2000 von Vater und Sohn Sedelmayer wie auch die Hawks von

Thomas Gleissner und in absoluter Übergröße von Stephan Völker dem amtierenden Weltmeister.

Bei der ersten Abwage kam diese auf 19,8 kg also knapp unter der erlaubten 20 kg Marke ohne Treibstoff. Bei vielen Modellen wurde nach dem ersten Wertungsflug vor der Abwage akribisch enttankt damit man unter dem Limit blieb.

Der Trend geht eindeutig zu großen Modellen mit Rumpflängen an die 3 Meter wie die Hawk von Stephan Völker.

Wir waren mit unserer Baubewertung am Samstag Morgen dran und waren gespannt, was uns erwartete. Es war historisch das erste Mal, dass ein Ziviler Jet bei einer Jet-WM teilnahm. So waren alle gespannt wie die Punkterichter damit umgingen.

Mit dem Ergebnis konnten wir zufrieden sein: 1.316,80 Punkte (50%) von 1500 möglichen brachte unser Team auf den 5. Rang in der offenen Klasse. Das beste Modell, die Mirage von Günther Sedelmayer, bekam 1.426,30 Baupunkte in der Individual Class (der Pilot muss auch der Erbauer sein)

Bis zum Beginn der Wertungsflüge am Montag, 1.8., nutzte Michael Bin-



Michael Wurm Dietmar Grosz , Manfred Eberhard und Michael Binder beobachten einen Wertungsflug

Roberto Laghi verlor nach unerklärlichem Totalausfall seine Airworld Hawk und Steffan Völker hatte bei seinem ersten Trainingsflug Seitenruder Flattern, nachdem ein Spannt aufgrund der leichten Bauausführung gebrochen war. Er konnte sein Modell jedoch noch landen und reparieren. Abends traf man sich

Wir wussten schon, dass sich für einen Airliner einige Nachteile aus den Regeln ergeben. Die Zeit, um realistisch alle Figuren fliegen zu können, war eindeutig zu kurz. So ging es entweder zu Lasten des Realismus im Flug oder die Zeit wurde überzogen. Außerdem stehen für ein ziviles Modell, das nur non Aerobatik Figuren fliegen darf, zu wenig dieser zur Verfügung.

So passierte es im ersten Durchgang auch, dass Michael mit Überzeit zur Landung ansetzen musste. Daraufhin änderten wir das Programm, indem mehr mit Wendeln als mit vollen Platzrunden in die Figuren eingeflogen wurde. Im zweiten Durchgang war schon alles viel besser und auch die Punkte lagen höher, so dass wir bereits am elften Platz lagen.

In den ersten zwei Durchgängen wurde das Teilnehmerfeld wieder kleiner. Franz Walti verlor seine Rafale, mit der er 2001 in Thailand Weltmeister wurde. Zuvor stürzte seine F-111 im Training zuhause ab, mit der er eigentlich antreten wollte.

Auch Vitaly Robertus aus Russland verlor seine wunderschöne Albatross wegen Ruderflattern.

Stefan Völker hatte im ersten Wertungsflug erneutes Ruderflattern und im zweiten Durchgang einen Turbinenabsteller was ihm endgültig einen der vorderen Plätze kostete.

Bei Thomas Gleissner stellt kurz vor dem Abheben im ersten Durchgang die



Team Michael Binder und Michael Wurm

der die Möglichkeit drei offizielle Trainingsflüge zu absolvieren, um das Modell noch besser kennen zu lernen. Alles lief perfekt.

Leider waren bereits im Training auch Totalschäden zu beklagen.

meistens in einem der Restaurants, wovon zwei extra für die Veranstaltung aufgebaut worden waren. Nach der WM waren wir froh uns nicht mehr nur zwischen Gulasch und Langos entscheiden zu müssen.



Der Learjet 31 A im Landeanflug



Der Sieger der Individual Class Thomas Gleissner mit Heinrich Voss



Turbine ab, ihm gelingt jedoch unter Zeitdruck ein Neustart und er konnte diesen Wertungsflug gut beenden.

Michael Binder und Michael Wurm starten die beiden JetCat P70 zum dritten Durchgang, wobei eine der beiden Turbinen nicht hochläuft. Rasch wird als Fehler eine defekte Kerze erkannt und getauscht. Aufgrund des Zeitproblems, das ja ohnehin vorhanden ist, entscheide ich die erste Figur den geraden Überflug mit dem geringsten K Faktor zu streichen, was zusätzlich eine komplette Platzrunde einspart. So konnte dieser Flug fast perfekt beendet werden.

Im Endergebnis rückte damit das Team Michael Binder/Michael Wurm auf den 8. Gesamtrang in der Open Class vor. Von einem Top 10 Ergebnis haben wir alle zuvor nur geträumt.

Der Sieger in unserer Klasse ist Thomas Singer mit einer Composite-ARF Mig 29 und in der Individual Class Thomas Gleissner nach einem spektakulären letzten Flug.

Zufrieden treten wir am Sonntag unsere Heimreise an. Die nächste Jet-WM findet 2007 in Nordirland statt und ich hoffe mit mehr österreichischen Teilnehmern, denn unsere Burschen haben bewiesen, was möglich ist.

Einen umfangreichen Bildbericht und alle Ranglisten sind im Internet unter <http://www.jets.at/start.html> zu finden.

Dietmar Grosz

Ergebnisliste Seite 18.

Achtung!

Am 18. Oktober 2005 wird auf atv+ um 21h45 ein Bericht über die WM unter dem Titel „mit dem Lear Jet zur WM“ gesendet.

Stefan Völkers Hawk, ein wahrer Augenschmauß

OPEN CLASS

Ranking	Pilot	Country	Plane	Total Flight score (50%)	Static score (50%)	Total score (max 3000)
1	Thomas Singer	Germany	MiG 29	1262,50	1377,8	2640,25
2	Jon Tappin / Ian Richardson	England	F-100F	1243,75	1392,3	2636,00
3	Luca De Marchi	Italy	MB-339	1174,38	1374,0	2548,38
4	Dave Stephens	England	F-9F5 Panther	1253,13	1236,0	2489,13
5	Peter Rütimann	Switzerland	L-39 ZA	1128,13	1273,8	2401,88
6	Roberto Laghi	Italy	L-39 Albatros	1113,75	1287,3	2401,00
7	Andy Lau	China - Hong Kong	L-39 Albatros	1271,25	1120,5	2391,75
8	Michael Binder	Austria	Lear Jet 31A	1012,50	1316,8	2329,25
9	Alex Lau	China - Hong Kong	F-100F	1081,88	1243,0	2324,88
10	Marco Bresciani	Italy	F-15	1054,38	1242,0	2296,38

INDIVIDUAL CLASS

Ranking	Pilot	Country	Plane	Total Flight score (50%)	Static score (50%)	Total score (max 3000)
1	Thomas Gleissner	Germany	BAe Hawk MK51	1257,50	1411,3	2668,75
2	Reto Senn	Switzerland	F-5 Tiger	1228,75	1386,5	2615,25
3	Günther Sedlmeier	Germany	Mirage 2000	1189,38	1424,3	2613,63
4	Mark Savage	South Africa	Vampire T-55	1217,50	1389,3	2606,75
5	Robert Sedlmeier	Germany	Mirage 2000	1170,63	1416,0	2586,63
6	Steve Elias	England	F-100F	1210,00	1368,3	2578,25
7	Martin Forster	Switzerland	L-159	1214,38	1345,8	2560,13
8	Frank Stein	Namibia	Mirage III CZ	1234,38	1307,0	2541,38
9	Anton Lamberti	Germany	F-15	1185,08	1355,5	2540,58
10	David Ribbe	USA	MiG 15	1183,75	1350,0	2533,75

Der Spezialist in Sachen R/C Helicopter



Heli4You



Vision SX Pro

Präzision aus der Schweiz

Helisystem ist der Spezialist im Leichtbau, High End Hubschrauber am letztem Stand der Technik, die neue Modellhubschrauber Generation!



Vision SL
8,5ccm 2T - 1350mm - 3000g

Vision SX pro
15ccm 2T - 1600mm - 4000g

Vision E
Elektro - 1600mm - 5000g

Vision XP
15ccm 2T - 1700mm - 4150g
Lieferung inkl. Rotorblätter 760mm

Vision FSX
25ccm 4T - 1700mm - 4500g
Lieferung inkl. 25ccm Saito, Krümmer, Auspuff
Rotorblätter 760mm

Händleranfragen erwünscht!

Weitere Infomationen auf unserer Homepage

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

8. Kärntner Modellflug Jugendlager in Kötschach-Mauthen

In Kärnten wird der Nachwuchs im Modellflugsport nachhaltig gefördert. Aus diesem Grund veranstaltete Landessektionsleiter Peter Zarfl bereits zum 8. Mal das Kärntner Jugendlager, diesmal mit tatkräftiger Unterstützung von den erfahrenen Modellflug- Wettbewerbspiloten Herwig Liensberger (Klasse RC-IV) und Manfred Schwarz (Klasse RC-H2). Das heurige Jugendlager fand vom 07. bis 13. August 2005 erstmals am Flugplatz des MFG Kötschach-Mauthen in Würmlach statt. Norbert Mascher, der Obmann des Vereins freut sich die Förderung der Jugendlichen unterstützen zu können.

Am 7. August war die Anreise aller Teilnehmer und gemeinsam wurde der Aufbau der kleinen Zeltstadt durchgeführt. Unter der Leitung der Modellfluglehrer widmeten sich die acht Burschen und ein Mädchen am ersten Tag ganz dem Modellfliegen.

Die Wetterbedingungen waren sehr wechselhaft, von sonnig bis sehr bewölkt mit unterschiedlichsten Windstärken. Dies war eine besondere Herausforderung für die jungen Piloten.

Fleissig wurde mit Elektroflugzeugen geflogen – kaum war die Regent gelandet, startete bereits eine ASW-22B. Die Ladegeräte bekamen fast keine Pause und mussten jede leer geflogenen Akkupack unverzüglich laden. Aber auch Flugzeuge mit Verbrennermotor gingen auf das Flugfeld. Die beliebtesten Modelle der Nachwuchspiloten waren die Diamond, Taxi und Taxi Cup II.

Doch auch die Fluglehrer kamen auf Ihre Kosten und zeigten ihr Können beim Steuern einer Swiss Trainer, Piper und Morane als Schleppmaschinen für die Segelmodelle der Jungpiloten.

Da nicht immer alle Flugzeuge sanft gelandet wurden, war es zwischendurch notwendig, kleine Reparaturen durchzuführen, anschliessend die Servos neu zu justieren und die Motoren präzise einzustellen. Schon nach dem ersten Tag konnte man erkennen, dass dieses Jugendlager ein voller Erfolg wird und die Teilnehmer die gemeinsame Woche nicht so schnell vergessen werden.

Im Kärntner Jugendlager in Kötschach-Mauthen ging es mit Begeisterung der Jungpiloten auch die restlichen Tage nur ums Fliegen.

Die Anwärter auf die A, B und C-Prüfungen trainierten hart, um die vorgeschriebenen Figuren korrekt fliegen zu können. Manfred Schwarz, ein erfahrener Wettbewerbspilot, gab nützliche Tipps für das Fliegen der Verfahrenskurve, Loopings, Rolle und eine sichere Landung. In den Pausen dazwischen wurde über die verschiedensten Flugmodelle, besten Typen und Motoren gefachsimpelt.

Damit aber auch das theoretische Fachwissen nicht zu kurz kam, hielt Herwig Liensberger einen Kurs über Aerodynamik ab. Viel Wissenswertes über die Ausnützung der Thermik für den Steigflug, Anströmung und Abreißverhalten sowie Druck- und Sogverhalten an der Tragfläche, wurde den Jugendlichen vermittelt. 3 Tage lang bauten Gert, Martin und Marco am Modell „JULA 05“ (Eigenbau). Der geheimnisvolle Name steht für Jugendlager 2005. Zuerst das Modell gezeichnet, ausgeschnitten, verschliffen, Scharniere geklebt, lackiert und Servos eingebaut. Gross war die Freude, als die „JULA 05“ das erste Mal in den Himmel abhob.

Ein weiterer herausragender Höhepunkt war das Nachtfliiegen. Am Sportplatz, welcher sich gleich neben dem Flugplatz befindet, wurde die Flutlichtanlage eingeschaltet und die beiden „Night Fun Flyer“ Marco und Bastian flogen mit ihren Indoor Flugzeugen kunstvoll um die Wette. Leider verging die Zeit beim Kärntner Jugendlager viel zu schnell, aber die Jungpiloten wie auch die Fluglehrer freuen sich schon auf das 9. Jugendlager 2006.

Raimund Zalaudek
Referat für Umwelt
und Öffentlichkeitsarbeit



SALZBURGER RC-HANG 1 LANDESMEISTERSCHAFT 2005

am 9. Juli 2005 in Abtenau.

Der Luftsportverband Salzburg, Modellfluggruppe Abtenau mit Franz Schlager an der Spitze, ist der einzige Verein in Österreich, der sich die Mühe macht, RC-H1 Wettbewerbe zu veranstalten.

Ein undankbares Unterfangen, da die Mühe nicht honoriert wird (nur 10 Teilnehmer fanden den Weg nach Abtenau!).

Hätte nicht LSL Oswald Hajek vom MFC-Salzburg zu seinem Modell „gegriffen“, so wäre die Landesmeisterschaft nicht gewertet worden, da nach den Bestimmungen des Salzburger Sportgesetzes mind. 2 Vereine am Start sein müssen.

Manche Hangflieger, die nicht teilnehmen wollen, verwechseln diese Klasse offenbar mit dem „Hangrasen“ der Klasse F3F. Dabei hat man mit jedem anderen Hangflugmodell, wenn nicht gerade als Leichtwindmodell ausgelegt, genau die gleichen Chancen wie die F3F-Flieger.

Der Austragungsort ist der für die Hangflieger schon traditionelle „Scheffenbichlkogel“ in Abtenau. Immerhin wurden dort bereits 5 österreichische Meisterschaften in der Klasse RC/H2 ausgetragen.

Die Wettervorhersage war alles andere als für einen Flugbewerb geeignet, doch an diesem Samstag, dem 9. Juli, war der Wettergott ein Freund der Modellflieger. Es war zwar stark bewölkt und dunkle Regenwolken drohten, doch es blieb trocken. Am Sonntag kam der große Regen mit dem bekannten Hochwasser im Land Salzburg.

Der Wind kam leider nicht immer aus der richtigen Richtung, er drehte sogar zeitweise bis max. 90 Grad am Hang, was manchen Piloten, die gerade am Start waren, schwer zu schaffen machte. Die ohnehin nur auf 120 Sek. festgelegte Sollzeit wurde dadurch kaum erreicht und die Streckenanzahl zwangsläufig reduziert.

Jeder der 3 Erstplatzierten hatte je einen „Tausender“ erflogen. Es begann Georg Höll (LSV-Abtenau) im



Von links: Kraus Georg (2.), Jäger Bernhard (1. und Landesmeister), Höll Georg (3.)

Foto: Buchegger Wolfgang

1. Durchgang, es folgte Georg Kraus im 2. - und schließlich Bernhard Jäger im 3. Durchgang (beide LSV-Hallwang). Dabei wäre noch zu bemerken, dass Jäger im Training sein „Einsermodell“ stark beschädigt hatte, da er beim Einfliegen mit seinem Clubkollegen in der Luft kollidierte.

Zum Trost wurde Bernhard Jäger mit seinem Ersatzmodell verdienter Salzburger Landesmeister 2005 in der Klasse RC-Hang 1 vor Georg Kraus und Höll Georg aus Abtenau. Wettbewerbsleiter Josef Dygruber hatte den Bewerb souverän in

2 Stunden über die Bühne gebracht, wie überhaupt alle beteiligten Funktionäre ihre zugeteilten Aufgaben professionell erfüllten.

Auf ein Wiedersehen im Jahr 2006, mit der Bitte, dass sich wirklich mehr Teilnehmer einfinden mögen, da ansonsten die Gefahr besteht, dass auch der letzte RC-H1 Bewerb in Österreich nicht mehr ausgetragen wird.

**Bericht von Ing. Ernst Reitterer
Obmann LSV-Salzburg**

Ergebnisliste:

1. Jäger Bernhard	LSV-Hallwang	1988 Punkte
2. Kraus Georg	LSV-Hallwang	1883 Punkte
3. Höll Georg	LSV-Abtenau	1877 Punkte
4. Dygruber Martin	LSV-Abtenau	1876 Punkte
5. Buchegger Wolfgang	LSV-Abtenau	1857 Punkte
6. Schlager Franz	LSV-Abtenau	1698 Punkte
7. Waß Mathias	LSV-Abtenau	1660 Punkte
8. Hajek Oswald	MFC-Salzburg	1641 Punkte
9. Matzelsberger Günter	LSV-Hallwang	1465 Punkte
10. Plaikner Alexander	LSV-Piesendorf	901 Punkte

2. Österreichische Meisterschaft F3K Schleudersegler

25. u. 26. Juni Waidhofen / Thaya



David Kauran, 15, im Vorjahr noch Jugendvizemeister heuer schon Österreichischer Meister.

Diesmal hat die Anreise geklappt, ganz einfach immer nur gerade aus, nur die eine Abzweigung bei Stockerau! Bei perfektem Sommerwetter hatten sich 25 Teilnehmer zur ÖM in Waidhofen/Thaya im nördlichen Niederösterreich eingefunden. Der veranstaltende Verein UMFC Waidhofen hatte ein perfektes Fluggelände vorbereitet, mit Großraumzelt, aufblasbarem Schattenspender und gut ausgemähtem Flugfeld. Gestartet wird um 10 Uhr in 4 ausgelosten Gruppen.

Die Gruppen sind mit 6, bzw. 7 Piloten besetzt, die gleichzeitig am Feld draußen ihr Können (oder Glück) demonstrieren. (Bei den Schleuderseglern ging es darum, vorgegebene Zeitflugaufgaben zu erfüllen.) So kann ich immer wieder nur die Chancengleichheit dieser Klasse betonen. Jeder Teilnehmer hat das gleiche „Wetter“. Lotterien wie bei anderen Seglerklassen gibt's hier nicht. Der jüngste Teilnehmer 8, der älteste 72 Jahre alt und beide wurden nicht letzte!!! Auch unser „Offizieller“ Manfred Lex bemerkte die Kameradschaft die unter den Wettbewerbteilnehmern herrschte.

Zum Bewerb selbst:

Es herrschte phasenweise sehr ruhige Luft, so dass die „Hochwerfer“ ihren Vorteil ausspielen können. Dass das aber nur Theorie ist zeigte wieder mal Wolfgang Zach, der zwar eindeutig geringere Starthöhen erreicht, aber dennoch so einen feinen Spürsinn für thermische Ablösungen hat, dass er den ganzen Bewerb lang ganz vorne dabei ist.

Nach 6 geflogenen Durchgängen war noch alles offen und

die Entscheidung würde wohl erst am nächsten Tag (Sonntag) fallen. Der Bewerb wurde für 2 Tage ausgelegt um locker alles unterzubringen, so war am Samstag um 16 Uhr 30 Schluss, und Zeit für lockeres Freizeitprogramm. Dass das für einige Modellflieger hieß, versteht sich von selbst.

Hätte man die Wetterverhältnisse vom nächsten Tag erahnen können, hätten wir wahrscheinlich noch weitergemacht.

Das Abendprogramm wurde von den Waidhofenern liebevoll vorbereitet, als Höhepunkt ein Sonnwendfeuer mit Modellverbrennung. Davor wurde uns noch eindrucksvoll gezeigt, warum der Fireworks- HLG von PCM auch so heißt. Mit einem Raketenantrieb für Modelle am Rumpfbau zog der Schleudersegler in den dämmerigen Abendhimmel. Das etwas andere Feuerwerk!

Am Sonntag um 10 Uhr ging der Bewerb weiter, bei dichtem Wolkenverhang. Die dritte Gruppe stand schon im herrlichen Schnürlregen auf der Piste. Einige Unterbrechungen (Cafe und Kuchen aus der

sehr gut betreuten Kantine halfen, die Zeit zu überbrücken) waren notwendig um den Bewerb dann auch so zu beenden wie er geplant war, mit 8 geflogenen Durchgängen.

In der letzten Runde fiel dann die Entscheidung, zugunsten DES Hochwerfers schlechthin. David Kauran, 15, im Vorjahr noch Jugendvizemeister hatte ordentlich zugelegt und heuer die Österreichische Meisterschaft für sich entschieden.

Thermikguru Zach Wolfgang wurde ein paar Pünktchen dahinter Zweiter, gefolgt vom bisher amtierenden ÖM Peter Hoffmann. Für die Waidhofener erfreulich- Markus Fida konnte den 4. Platz erreichen, 5ter Daniel Madzia.

21 der 25 Teilnehmer waren mit mindestens einem Zach-Turbo HLG unterwegs, 3 Fireworks3, 1 Highlight SAL und 3 Eigenbauten (von BoBo (Werner Stark), Helmut Mitterecker und Michael Bene) waren auch dabei.

David Kauran verwendete den VollCFK Fireworks3, Wolfgang Zach seinen VollCFK Turbo- und den Rohacell-Turbo, Hoffmann, den Turbo mit dem Rohacell Stützmaterial. Fida Markus einen VollCFK Fireworks3, Daniel Madzia den Zach-Turbo.

Mario Testory

PS.: 2 Wochen zuvor hatten einige unserer Piloten bei der Deutschen Meisterschaft in München teilgenommen: Daniel Madzia 17, wurde Deutscher Meister und Jugendmeister.

Fazit: Unsere Jungen zeigen deutlichst auf!!! Super.

Österreichischer **GRAUPNER** Heli-Cup



Der 6. Österreichische GRAUPNER Heli Cup wurde am Sonntag, 19.06.2005, in Weichstetten Oberösterreich ausgetragen.

Diesmal zeigte sich das Wetter von seiner besten Seite, ebenso wie der MFC Weichstetten mit seinem völlig neu errichteten Klubhaus und modernisierter offizieller Sportstätte. 25 Teilnehmer aus dem benachbarten Deutschland und verschiedenen Teilen Österreichs lieferten einen sehr sportlichen und fairen Wettkampf in zwei Durchgängen. Nach einem zweiten Platz im Vorjahr, konnte sich diesmal Billy Zauner an die Spitze des Feldes setzen, dicht gefolgt von Christian Litzinger und Josef Buchner (MFC Weichstetten). Viele interessierte Zuseher aus Nah und Fern verfolgten die spannenden Wettkämpfe, bei denen Präzision, starke Nerven, Taktik und Schnelligkeit gefragt waren. Für Verpflegung sorgten die Mitglieder des MFC Weichstetten, Köstlichkeiten aus den Backstuben der „Fliegerfrauen“ verwöhnten Teilnehmer wie Zuseher.



Schwerer als es aussieht, Pilot und Modell werden gefordert.

Fotos J.Littringer

In der Pause zwischen den beiden Durchgängen präsentierte Wolfgang Simon, Repräsentant der Fa. Graupner, gekonnt Produkte und Neuheiten aus dem Heli-Produktprogramm. Wolfgang Winkler aus Aigen im Ennstal und Guido Höflinger bewiesen ihr Können in einer atemberaubenden Show im Heli 3D Fliegen. Die Stimmung erreichte Ihren Höhepunkt, als wertvolle Sachpreise der Fa. Graupner an alle Teilnehmer verlost wurden. Die Siegerehrung wurde durch unseren Vereinsobmann Fritz Passenbrunner durchgeführt.

Last but not least bedanken wir uns bei Josef Buchner, der auch diesmal eine hervorragende Organisation und ein Spitzenergebnis im Cup vereinbaren konnte. Auch in Zukunft: Graupner Cup in Weichstetten – eine echte Empfehlung für die kommenden Jahre !!

Johann Littringer



MODELLFLUGPLATZ MFC-FALKE NEUERÖFFNUNG

Unser Verein, der MFC-FALKE besteht seit ca. 30 Jahren und hatte seinen Flugplatz auf einem Teil des ehemaligen Militärflugplatzes in Strasshof a. d. Nordbahn. Im Herbst vorigen Jahres wurde der Vertrag zur Benützung des Flugplatzes überraschenderweise von der Bundesimmobiliengesellschaft gekündigt. Wir waren gezwungen, uns einen neuen Flugplatz zu suchen.

Nach kurzer Suche fanden wir ein geeignetes Grundstück in der Größe von 170x60 Meter. Es liegt ebenfalls auf dem Gelände des ehemaligen Militärflugplatzes ist aber in Privatbesitz.

Die Verhandlungen über den Pachtvertrag konnten rasch abgeschlossen werden und wir konnten an die Planung und Verwirklichung gehen. Zuerst mussten ca. 50 LKW-Ladungen Erde und Unrat beseitigt werden, dann die Zufahrtsstraße hergerichtet werden, die Asphaltpiste in der Größe von 100x30 Meter aufgetragen und die auf dem alten Flugplatz stehenden Container auf den neuen Flugplatz umgesiedelt werden. Als letztes wurde als Sonnen- und Regenschutz noch eine Überdachung errichtet.

Nun war es soweit! Am 18. Juni 2005 konnte der neue Flugplatz seiner Bestimmung übergeben werden.

Es kamen zur Eröffnung Hr. Bürgermeister Kom. Rat Farthofer mit Gattin und Hr. Vizebürgermeister Deltl mit Gattin von Strasshof, Hr. Vizebürgermeister Raub von

Gerasdorf, der Gemeindesekretär von Markgrafneusiedl Hr. Schoener mit Familie, der Besitzer des Grundstückes Hr. Landsmann mit Familie, einige Grundstücksnachbarn sowie vom Aeroklub Hr. Bundessektions-

leiter Dr. Breiner und Hr. Landessektionsleiter Eistert.

Leider spielte der Wettergott nicht ganz mit, denn es wehte sehr kräftiger NW-Wind, der die Flugvorführungen unserer Mitglieder stark behinderte. Es gab daher leider nicht sehr viele Piloten, die einen Flug wagten.

Eine „Super Star“ im Landeanflug, eine andere wartet auf den Start, so wie eine Yak 54

Für das leibliche Wohl war gesorgt. Es konnten sich alle Besucher im Windschatten der abgestellten Wohnmobile gut unterhalten.

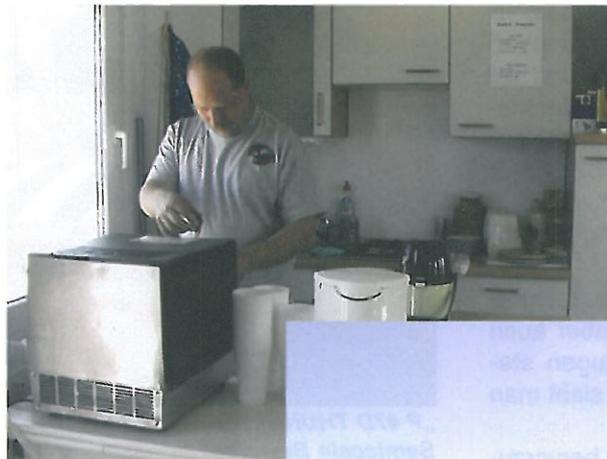
Leider geht jedes Fest einmal zu Ende. Aber es war schön!

Und noch schöner ist:

„ UNSER NEUER FLUGPLATZ“

Franz Demmer

Bilder: Kuchenbecker Rainer, Sulak Robert, Hodulik Paul





ÖSTERR. STAATSMEISTERSCHAFT F4C vorbildgetreue Flugzeugmodelle

NÖ L.MEISTERSCHAFT der Klasse RC-SC bis 20 Kg, NAT.WETTBEWERB der Klasse RC-SC bis 20 Kg

Unser Dank gilt allen Teilnehmern, Bau und Punkterichtern, sowie den Funktionären, dem BFR Hans Jörg HOFBAUER, dem LSL/NÖ und Wettbewerbsleiter, Otto SCHUCH und der Jury Hans EISTERT LSL/WIEN.

Unser Verein hat sich bemüht und Petrus hat es gut gemeint, sodass wir eine problemlose Staatsmeisterschaft usw. durchführen konnten.

Wir haben 36 Piloten, die mit der F4C oder der RC SC Szene zutun haben, angeschrieben. H.J.Hofbauer bemühte sich um die Punkterichter deren Wissen und Können bei so einer Veranstaltung unbedingt notwendig ist! Otto SCHUCH, selbst langjähriger BFR für F4C war bei uns Wettbewerbsleiter, da konnte und durfte ja „nichts daneben gehen“

Hans EISTERT hatte durch die Disziplin der Teilnehmer kaum Arbeit. Er war unser „Waagmeister“ und stand bei etwaigen Fragen mit Rat und Tat zur Seite. Kurz, wir Günseledorfer hatten die wenigste Arbeit, außer unser Schriftführer Franz WENZEL. Er wurde mehr als „gefordert“, denn er allein war für die Auswertung zuständig.!

Für jene die nur zuschauen, fotografieren und filmen kamen, aber auch uns selbst „blieben die Augen stecken“ denn diese Modelle sieht man nicht jeden Tag!

Es wäre unfair, ein Modell hervorzuheben, denn es gab nur „Meisterstücke“ Zur Erinnerung: Dritter Platz bei der WM Interlaken/SCHWEIZ, in der Mannschaft! ... durch die IG SCALE AUSTRIA!

Schon Freitags kamen die meisten Teilnehmer, Bau und Punkterichter um sich mit den Gegebenheiten der „KIEBITZWIESE“ vertraut zu machen. Samstag beehrte uns auch Bürgermeister Hellmuth KAIPPEL und überbrachte die Grüße der Markt-gemeinde.

Unter der Leitung von Otto SCHUCH konnten bereits Samstag alle drei Durchgänge F4C geflogen werden. Dies war sehr vorausschauend, denn Sonntag blies der Wind mit großer Stärke.

Die RC SC Piloten flogen auch bei-



„...das übliche Gesamtbild (fast) aller Piloten und ihrer tollen Modelle.“



„P 47D THUNDERBOLT von Ernst PASSENBRUNNER, Sieger des Nationalen RC-SC Semiscale Bewerbs“
Fotos: Klaus Resch



Hansjörg
HOFBAUER's
HALBERSTADT
C.I.IV,
Staatsmeister
2005 in der
Klasse F4C.“

diesem Wind ihr gefordertes Programm, sodass wir um 12 Uhr die Siegerehrung vornehmen konnten. In der Rede von Otto SCHUCH wurde viel Lob unserem Verein ausgesprochen, aber auch die Sorge, dass immer weniger Teilnehmer zu verzeichnen sind!

Die Ursachen sind vielfältig und ich darf hier als Organisationsleiter auch meine Meinung kundtun.

Nachdem wir unsere 36 Einladungen versendet hatten, gab es drei Rückantworten!

Ein lieber Brief aus Radstadt und zwei Telefonanrufe. Beide Anrufe negativ! Zu dem Anruf aus Kärnten aber möchte ich gern Stellung nehmen denn so verliert und verärgert man langjährige Wettbewerbsteilnehmer.

Kurz, Herr Pinzolitsch, wir wären gerne gekommen, aber: Mein Sohn studiert in Linz, fährt von dort nach hause, packt alles ein was man so bei einer F4C Veranstaltung braucht, fährt zum Bewerb und dort: DARF ER NICHT MITFLIEGEN da er den ÖAeC Zahlschein vergessen hatte!!!

Bürokraten und Bürokratismus verärgern so Teilnehmer, die, hat man sie einmal verloren ... nie mehr teilnehmen! Dies kenne ich aus mehr als 4 Jahrzehnten Erfahrung. Wie leicht hätte Montags im Sekretariat nachgefragt werden können ... Telefon Fax etc. 0 ... und es hätte in Günselsdorf und auch anderswo wieder zwei F4C Teilnehmer mehr gegeben! Leider steht der Mensch nicht mehr im Vordergrund! aber wo soll das hinführen?

Diese wenigen Zeilen aber sollten uns Funktionäre erinnern dass wir für die Teilnehmer da sind und nicht umgekehrt, denn ohne SIE gäbe es keine Funktionäre!

An dieser Stelle mein Dank an alle Dagewesenen, an das „Küchenpersonal des MBC GÜ (das heuer sehr gefordert wurde!) und bleibt's gesund bis zur nächsten Veranstaltung!

Friedl PINZOLITSCH



„P47 D THUNDERBOLT im tiefen Vorbeiflug mit tollen Sound des KING 100 Motors...“



„CURTISS JENNY von Manfred STOCKER, der N.ö. Landesmeister wurde.“



„Die göttlich schöne Monocoupe im Flug....“



NÖ-LANDESMEISTERSCHAFT/ NW-Bewerb der Antiklassen ARC1b (Segelflugmodelle bis 1960) ARC4 (Motormodelle bis 1960)



Regen, Sonne, so war das Wetter in der ersten Juliwoche. Die „Alpenvorländer“ aber brachten die besseren Wetterbedingungen mit auf die „Kiebitzwiese“, sodass wir bei besten thermischen Bedingungen und einer sehr großen Teilnehmerzahl erstmals beide Klassen (Segler und Motor) an einem Tag durchführen konnten!

Bei den „Seglern“ gab es kaum neue Modelle, doch der „PILOT 411“ aus der Schweiz, sowie der „VITORLAZO“ - Ungarn, waren neu. Momentan fliegen sehr viele ADLER und AUSTRIA-MEISEN, da durch Adolf HELFERT sehr gute Frässätze gefertigt werden, die eine große Zeitersparnis beim Bau dieser Modelle ermöglichen.

So waren 16 österreichische, 7 deutsche 3, ungarische Modelle und ein „Schweizer“ am Start.

Es wurden zwei Gummi-Hochstartseile ausgelegt (6 und 8mm) jeder Teilnehmer konnte frei wählen.

Neu ist bei Helfert auch der Frässatz



Unsere neuen Freunde vom MSC-Alpenvorland

Fotos: Friedl Pinzolitich

des „GROSSEN REIHER“ mit exzellenter Anlenkung des Höhenleitwerks nach einer Idee von Ossi CZEPA!

Da an unserem Wettbewerbstag sehr gute Thermik war, ist zu überlegen, ob wir in Zukunft flexible „Max-Zeiten“ einführen sollten. (z.B. Verlängerung auf 4 bzw. 5 Minuten!) Bei den FIE - Fliegern gibt es dies schon viele Jahre zur Zufriedenheit aller Teilnehmer.

Wie bisher, stand das freundliche Miteinander im Vordergrund und es gab weder Unzulänglichkeiten oder gar Streit.

Im Gegenteil, denn erstmals konnte ein Teilnehmer beide Klassen für sich entscheiden! Unser Schriftführer Franz Wenczel gewann auch in der Motorklasse, wobei er nur mit 2 Punkten Vorsprung Albert NOVOTNY auf Platz zwei verwies. Unser BFR Fred JEDINGER nahm die Siegerehrung vor und alle versprochen auch beim nächsten Mal wieder dabei zu sein und ihr Bestes zu geben!

Friedl PINZOLITSCH



Adolf Helfert mit dem neuen Frässsatz des „Grossen Reiher“ schon gesehen beim „Kirchert“



Modellflugpioniere v.l.n.r. Fredi Haiden, Ossi Czepa und Walter Hach mit Gattin



Donau Forum Druck Ges. m. b. H.

Sagedergasse 29, 1120 Wien

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



3. internationales Henseleit Helitreffen 2005 in Niederösterreich



Auch 2005 wurde im Herzen von Niederösterreich wieder das zwei-tägige internationale Henseleit-Helitreffen organisiert, mittlerweile schon zum dritten Mal. Ausrichter waren wiederum die Helifriends Niederösterreich, ein Zusammenschluss des MFC Silbergrube und des MSK Schwarzatal. Veranstaltungsort war das gross-zügig bemessene Modellflug-gelände in Kuffern/Statzendorf – vor allem der dramatische Hintergrund aus Tal und Berg machte das Fliegen dort zu einem wahren Erlebnis und ließ die Modelle noch ein ganzes Stück mehr als das be-mannte Vorbild aussehen.

Es wurde ein heißes Mai-Wochenende, und zwar im wahrsten Sinne des Wortes. Am Samstag kletterte das Thermometer bei bestem Sonnenschein auf über 30 Grad, und am Sonntag wurden gar 34 Grad gemessen. Die zahlreichen Zuschauer und Helipiloten machten entsprechend vom Schatten der grossen Clubhütte und der Zelte Gebrauch und freuten sich über eine Erfrischung oder auch Gegrilltes vom eigens angereisten Groß-Grillmeister Erich. Dank etlicher fleissiger Fliegerdamen gab es sogar ein umfangreiches Kuchenbuffet. Das Ziel unseres Treffens bestand in erster Linie darin, Erfahrungen auszutauschen, neue Freundschaften zu knüpfen, und ganz einfach Spaß am Fliegen zu haben und zu vermitteln.

Fliegerisch konnten alle Facetten des Modellhelisports bewundert werden. Dabei freute uns natürlich, dass nicht nur 3D am Himmel zu bewundern war, sondern viele tolle Scale-Modelle, und sogar einige F3C-Flüge. Auch hatten viele Neueinsteiger genügend Selbstbewusstsein, ein paar Runden zu drehen – eine nicht mehr auf jedem Flugtag selbstverständliche Begebenheit. Beeindruckende

3D-Flüge wurden von zahlreichen Piloten gezeigt, darunter auch Dominik Hägele und Franz Reichlmaier mit dem Raptor-Europateam.

Zum Programmablauf: Am Samstag stand ein kleiner Geschicklichkeitswettbewerb auf dem Programm. Aufgabe war es, drei mit Wasser befüllte Flaschen umzustossen, Achter um zwei Kunststoff-Stangen zu fliegen,



Hughes 500 in Ferrarirot von Franz Siedler Fotos: Helifriends

sodann musste ein Ball von einem Podest hinuntergestossen und zwei Pylonen in ein gekennzeichnetes Feld bewegt werden. Den Abschluss bildete eine Ziellandung zwischen zwei Markierungen.

Insgesamt war der kleine Wettbewerb so ausgelegt, dass er auch von Anfängern, die gerade das Schweben sicher beherrschten, erfolgreich gemeistert werden konnte. Dies war uns als Veranstalter sehr wichtig, und das Konzept wurde bestens angenommen: 18 Piloten nahmen teil! Die Zahl der Wertungsdurchgänge musste damit von drei auf zwei reduziert werden, damit der Zeitrahmen eingehalten werden konnte. Der Sonntag stand dann im Zeichen des eigentlichen Helitreffens: Etliche Maschinen vom Typ Henseleit Three Dee NT, MP und auch ein Rocket waren zu bewundern, darüber hinaus eine Vielzahl an Raptoren und Helis diverser anderer Hersteller. Insgesamt waren es über 30 Piloten, die ihren Sender abgaben. Im Prinzip stand fast den ganzen Tag freies Fliegen auf dem Programm. Letzteres stellte sich im Übrigen dynamisch zusammen: Mittels einer Art Ständer, wo man seine Pilotentafel einschmeissen konnte und der Kommentator immer die letzte herausnahm, blieb es stets abwechslungsreich. Das Prinzip wurde vom Helitreffen in St Johann übernommen und funktionierte daher perfekt.

Am späten Nachmittag wurde dann das bereits mit Spannung erwartete Dragrace durchgeführt. Geflogen wurde einmal gegen die Zeit, und dann nach dem KO-System; allerdings stand auch diesmal eher der Spaß im Vordergrund, und weniger das Rennen an sich. Daher wurde auch bei den Ausscheidungsläufen immer nur einmal gegeneinander geflogen. Der jeweilige Sieger stieg dann in die nächste Runde auf, bis der Gesamtsieger feststand. Trotz der recht starken Raptor-Präsenz, zum größten Teil auch mit heftigem Nitroanteil im Sprit, konnte sich die Henseleit-Flotte durchsetzen. Sieger wurde Hans Rosenauer mit einem Elektro-MP, dicht gefolgt von einem NT mit 91er Webra, geflogen vom Initiator des Treffens, Josef Schmirl. An der 3. Stelle konnte sich Dominik Hägele durchsetzen. Im kommenden Jahr soll das Dragrace sogar noch etwas erweitert werden, da es bei



Jetranger von Josef Schmirl. Diese Lackierung wurde vom bemannten Vorbild übernommen; sie wurde anlässlich eines Jubiläums der Kiowa entworfen.



Die Girls von Red Bull besuchten uns, um jedem Piloten bzw. Zuschauer Flügel zu verleihen.

den Zuschauern sehr gut ankam. Das Henseleit-Helitreffen 2005 war wieder ein voller Erfolg. Es waren keinerlei Ausfälle oder Schwierigkeiten zu beklagen, und wir hören noch heute von so manchen Piloten deren positive Eindrücke. Für uns ist das natürlich der beste Ansporn für das kommende Jahr. Und es sind bereits einige Ideen und Verbesserungen geboren worden – das grundlegende Ziel bleibt natürlich nach wie vor, wirklich alle Piloten, vom Einsteiger bis zum 3D-Crack, anzusprechen und auch zum Fliegen zu bewegen.

Wir hoffen, kommendes Jahr alle Piloten wiederzusehen und möchten uns vor allem bei folgenden Partnern für ihre freundliche Unterstützung bedanken:

Red Bull, Webra, Robbe Modellsport, Modellbau Kirchert, Henseleit Helicopters, Jakadofsky Jet Engines, Modellbau Schweighofer, Hobby Factory, Modellflugschule Teufel, Flugschule Pernersdorfer, Pahl Turbinen, 3D-Heli-Fun, Modellbau Grimm, Modellbau Lindinger, Heligraphix, Raga International und Thunder Tiger.

Herzlichen Dank!

Es wird uns sehr freuen, auch nächstes Jahr wieder auf soviel Unterstützung bauen zu können.

Die Helifreunde Niederösterreich

Alfred Singer



Die sehr schöne Bell von Alfred Winter



Blick auf die jungen Raptorpiloten Gebrüder Kreuzberger, welche erst seit kurzem den Modellhelisport betreiben, jedoch schon jetzt beachtenswerte 3D Figuren in den Himmel zaubern.

AUFWIND
GIBT ES ÜBERALL

€ 19,-*

Über das Lieblingsthema der Modellsegelflieger. ISBN 3-200-00396-0 108 Seiten, A 5

EINFACH FLÜGEL Bauen

€ 15,-*

Bewährte und einfache Technik aus dem professionellen Tragflächenbau. 82 Seiten, A5

Wing-tips
NEUERLEBTE - KNOW-HOW

€ 25,-*

INTERESSANTE KONSTRUKTIONEN BIS INS DETAIL ERKLÄRT. 160 Seiten, A5

*Inkl. Versand (europaweit)

CHINOOK

Spannweite: ca. 1,5 m
Fluggewicht: ab ca. 600 g

Segelleistung: BEEINDRUCKEND

€ 59,-
+ € 8,-
Porto

Ab speed 400!

Spannweite: ca. 1,5 m
Fluggewicht: ab ca. 400 g

€ 59,-
+ € 8,-
Porto

Robert Schweißgut Oberhof 9 A-6671 Weißenbach
Tel / Fax: 0043 (0) 5678/5792
robert.schweissgut@aon.at

www.wing-tips.at **LITTLE BIG WING**

GRÖßER,

Bestell-Nr.: PKZ1500



GÜNSTIGER, PARKZONE

EINE LEISTUNG DER JSB-GMBH

169.-€
Unverbindliche Preisempfehlung



P51D Mustang – die Legende lebt!

Sie steht dem Vorbild in nichts nach – Leistung, Performance, Vielseitigkeit – die P51D Mustang von Parkzone. Dieses Produkt ist ein Fertigmodell der Superlative. Es ist in wenigen Minuten fertig montiert, ausgestattet mit einem kräftigen Getriebe Antrieb und einer 3 Kanal Fernsteueranlage. In der Luft bietet sie alles – Looping, Immelmann, Slit S und mehr... Ganz wie das Original. Und wer hätte es gedacht – die P51D Mustang von Parkzone kann mit der Ultraschallkanone ausgerüstet werden – für packende Luftkämpfe.

Parkzone
Airrace Veranstaltung
in Vorbereitung, näheres
demnächst unter:
www.jsb-gmbh.de

Last but not least ist auch das Smart Track System für die weniger geübten Piloten vorhanden

Fight them all! P51D Mustang – there is no better way to fight!

Baukasteninhalt:

- Flugfertig gebautes Modell
- 3-Kanal Fernsteuerung FM proportional
- 12V Delta Peak Schnelllader 5-10 Zellen
- Akku 10,8V 1000mah NiMH
- Betriebsanleitung Multilingual
- Luftschraube 10 x 8

Technische Daten:

- Spannweite: 1000mm
- Länge: 860mm
- Gewicht: 820gr.
- Motor: 480er mit Getriebe 3:1
- Steuerung: 3-Kanal FM Proportional
- Flugzeit: ca. 15 Minuten

Einsatz von
LiPo-Akkus möglich!

...und hier gibt es die P-51D Mustang in Österreich:

Mega Modell Wien Dataco	Mariahilferstr. 217a	1150	Wien	0043 1892 8277
Dedicatet 2 Air	Fünkhgasse 4/28	1140	Wien	0043 6991 0468900
G.Kirchert Modellbau	Linzer Straße 65	1140	Wien	0043 1982 4463
Hobby Factory	Pragerstr. 92	1210	Wien	0043 1278 4186
Modellbau Lenz	Bahnhofstr. 8	2560	Berndorf	0043 6644 3307 84
Riener Modellbau	Lenastraße 25	4020	Linz	0043 7326 5744 2
Modellbau Fraundorfer	Niederlebing 17	4320	Perg	0043 7262 5745 9
Modellbau Richter	Eferdingerstrasse 62	4600	Wels	0043 7242 2072 68
Ramoser Modellsport GmbH	Amraserstr. 73	6020	Innsbruck	0043 5123 6428 0
Modellbau Boeckle	Dr. Alfons-Heinzle Str. 1-5	6840	Goetzis	0043 5523 5222 0
Riedl-Electronic-Modellbau	Rösselmühlgasse 12	8020	Graz	0043 3167 1803 10
Das Modellsport Team	Unterberg Nr.21	8143	Dobl	0043 3136 5434 3
Fly Fan Austria Modellbau	Prebendorf-Stadt 173	8211	Groß-Pesendorf	0043 8766 2970 77
Hobby 2000	Feldkirchner Strasse 87	8055	Graz-Seiersberg	0043 3162 8246 1
Foto Heinz Modellbau	Dorfstraße 17a	6391	Fleberbrunn	0043 5354 5636 1

JSB MARKETING
& VERTRIEB

Otto Hahn Str. 9a -- 25337 Elmshorn -- Tel.: 04121 - 46 199 60 -- Fax: 04121 - 46 199 70
Hotline: 04121 - 46 199 66

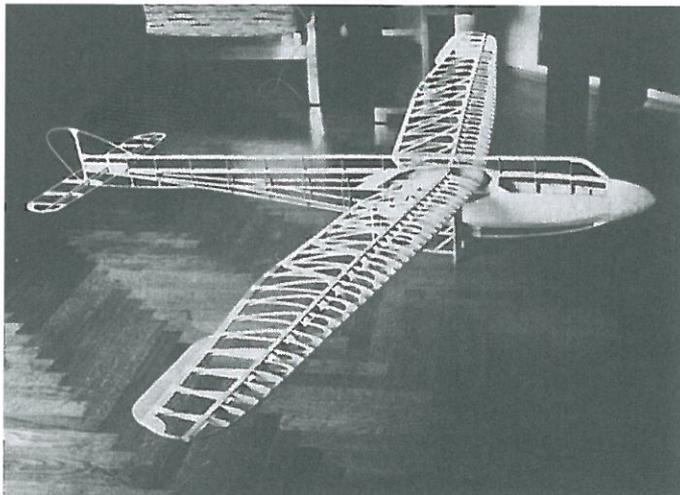
Web: www.jsb-gmbh.de -- www.scorpiomodell.com



Rudi, der vielleicht älteste aktive Modellflieger, erzählt.....

Ich wurde 1917 geboren, also wenige Jahre nachdem Otto Lilienthal seine Gleitflüge durchgeführt hatte und die Gebrüder Wright ihre ersten Motorflüge erfolgreich absolviert hatten. Von meinem Vater angeregt, verfolgte ich von frühester Kindheit an alles, was mit dem Flugwesen zusammen hing. Die Fahrt mit der Straßenbahn zum Flugfeld Aspern war meine beliebteste Ausflugstour und dem Technischen Museum galt mein größtes Interesse. Obwohl ich noch Schüler war, beeindruckte mich die rasante Weiterentwicklung der Flugzeuge in den vier Kriegsjahren. Und während der 20jährigen Pause zwischen den beiden Kriegen war es noch toller. Was war doch für ein Unterschied zwischen dem Fiat-Jäger, einer stoffbespannten Holzkonstruktion, die ich im Technischen Museum bestaunte und der Me 109, die man als „Fliegender Motor“ bezeichnen konnte.

Als Schüler verschlang ich alle Literatur über Flugtechnik, die mir in die Hände kam und mit etwa 12 Jahren wagte ich mich an das erste Flugmodell. Ich baute nach Bauplan das Segelflugmodell „OS-GE-S3 von Oskar Gentsch, kurz „Gentsch“ genannt, den Rhönsieger 1931. Dieses Modell flog beim Reichs-Jugendmodell-



Die „Gentsch“

Fotos: R. Chudroba

wettbewerb eine Strecke von 7700 m - als Freiflugmodell! Es hatte eine durchgehende Flosse über den ganzen Rumpf und war dadurch sehr richtungsstabil. Aus Raum- und Kostengründen verkleinerte ich es auf die halbe Größe und beim Einfliegen habe ich es gleich komplett zertrümmert - nach monatelanger äußerst sorgfältiger Arbeit! Das war natürlich ein arger Rückschlag. Nach längerer Pause sah ich bei einem Spaziergang am Stadtrand von Wien einen „Winkler Junior“ wunderschöne Gleitflüge machen, was mich sehr begeisterte. Ich entlieh mir den Bauplan und hatte nach einer Woche das Modell fertig. Und diesmal gab es beim Einfliegen keinen Bruch. Auf der Donauwiese machte ich bald Hochstarts mit 50 m Schnurlänge. Das war der Anfang meiner Modellflieger-Laufbahn. Als nächstes baute ich das

„Baby“ von Kirschke und dann nur mehr Eigenkonstruktionen mit 2m Spannweite. Mit diesen hatte ich schon viel Spaß. Der schönste Flug gelang mir am Spitzerberg bei schwachem Hangaufwind und etwas Thermik mit 11 Minuten und 11 Sekunden. In Hinblick darauf, dass es ein ungesteuerter Freiflug war, doch eine beachtliche Leistung. Bei zwei nationalen Wettbewerben errang ich einen 2. und einen 1. Platz. Beim Internationalen Wettbewerb 1937 am Hundsheimerkogel mit Beteiligung von Deutschland,



„Junior Winkler“ auf der Donauwiese



Der Spitzerberg in den 30iger Jahren

Schweiz und der Tschechoslowakei ging ich leider leer aus.

Auch mit Motor-Flugmodellen befasste ich mich intensiv. Als Antrieb stand uns damals nur der Gummimotor zur Verfügung. Dass es auch kleine Verbrenner-Motore gab, wussten wir nur aus Fachzeitschriften. Mein zuletzt gebautes Modell dieser Sparte war natürlich wieder eine Eigenkonstruktion mit 1,2m Spannweite und 1m Rumpflänge. Der Gummistrang wurde von einem Helfer auf dreifache Länge ausgedehnt und mittels einer Handbohrmaschine



Am Spitz mit der VAMPIER

verdrillt. Ein selbst hergestelltes Druckkugellager verminderte die Reibung hinter der Luftschraube. Diese hatte einen Durchmesser von einem Drittel der Spannweite und war auch selbst gemacht, denn zu kaufen gab es sie nicht. Geflogen wurde wieder auf der Donauwiese. Auf einem glatt getretenen Sandpfad hingestellt, hob das Modell nach 1m rollen ab und stieg schön hoch. Dabei flog es eine Linkskurve wegen des starken Rück-Drehmomentes durch die große Luftschraube. Nach dem Ende des Kraftfluges flog das Modell eine Rechtskurve. Es war so eingestellt, damit man beim Rückholen nicht weit laufen musste. Die Flugdauer betrug 45 bis 50 Sekunden; mehr war nicht drin.

Da sah es bei den Segelmodellen doch besser aus. Natürlich war mir klar, dass beim Hangsegeln nur dann bessere Leistungen zu erwarten waren, wenn man möglichst lange in der Aufwindzone bleiben konnte. Wurde man etwa durch eine Böe aus dem Kurs geworfen und durch den Gegenwind zurückgetrieben, dann war es aus. Also, was tun? Ich hatte erfahren, dass es einzelne Modellflieger mit Magneten versucht hatten. Also fertigte ich aus einer Weckeruhrfeder zwei Nadeln an, magnetisierte sie mit einem Dauermagneten selbst und steckte sie auf ein Messing-Röhrchen. Auf einer Stecknadel in der Mitte einer Sperrholzscheibe, die im Rumpf vor dem Flügel drehbar angeordnet war, zeigte die Nadel, wie erwartet, brav nach Norden. An das Messingröhrchen und an zwei entsprechend geformten Messingblechstreifen auf der Drehscheibe lötete ich Platindraht, wodurch sich beim Ausschlagen der Magnetenadel guter Kontakt ergab. Im Rumpfe waren zwei selbst gewickelte Magnetspulen angeordnet, darüber ein schwenkbarer Eisenkern, der mit dem Seitenruder verbunden war. Als Gewichtsausgleich war in der Rumpfspitze eine Taschenlampenbatterie. Ich verstellte die Kontakte derart, dass bei einer Schwenkung des Rumpfes um etwa 5 Grad ein Kontakt geschlossen wurde und das Seitenruder zur Gegenschwenkung ausschlug. Und siehe da - es funktionierte! Also - schnell damit auf die Donauwiese!

Hochstart mit 50m Schnurlänge. In flachem Gleitflug flog das Modell gegen den schwachen Wind, im Zickzack-Flug mit jeweils etwa 5 Grad Kursabweichungen, bis zur sanften Landung. Modellfliegerherz was willst du mehr!

Das was aber auch höchste Zeit. Denn schon in



Auf der Rhön

zwei Tagen ging es los zum Reichs-Jugendmodellwettbewerb für Segelflugmodelle, der jedes Jahr zu Pfingsten in der Rhön auf der Wasserkuppe ausgetra-

gen wurde. Da ich mich immerhin einigermaßen als Modellflieger qualifiziert hatte, durfte ich daran teilnehmen. Das hätte ich mir nie träumen lassen und es wurde auch ein großartiges Erlebnis! 600 Modelle waren gemeldet, es gab sechs Startstellen.

Als ich mit dem Bau dieses Wettbewerbsmodells begonnen hatte, fragte mich mein Modellfliegerkamerad, Heliodor Lang, ob er nicht auch sein Modell mit meiner Kurssteuerung ausstatten dürfe? Natürlich hatte ich nichts dagegen. Also starteten wir beide und zwar in der Sonderklasse: Selbstgesteuerte Modelle.

Zuerst war Heli dran. Er hatte richtig getrimmt; die Fluggeschwindigkeit war deutlich höher als die Windgeschwindigkeit. Das Modell hielt Kurs und stieg und flog und flog! Nach 20 Minuten außer Sicht. Alles jubelt! Eine Klemm startet um das Modell zu suchen. Heli darf mitfliegen. Kein Erfolg. Aber am nächsten Tag bringt es ein Bauernbursch.

Ich selbst hatte -Pech. Bei allen 3 Durchgängen hielt das Modell nicht Kurs; es wurde zurückgetrieben! Offensichtlich lag es daran, dass es zu leicht war und ich nicht allzu viel Wert auf Querstabilität gelegt hatte. Bei dem ziemlich böigen Wind funktionierte die Kompasssteuerung einfach nicht. Aber ich machte mir nichts draus. Dass sich meine Steuerung in dem Modell meines Freundes so großartig bewährt hatte, war für mich das Entscheidende! Den Sieg habe ich ihm wirklich gegönnt. Am nächsten Tag war er sogar in der Tagespresse: Ostmärker gewinnt Rhön-Wettbewerb 1938.



Auf der Rhön mit viel Hoffnung aber wenig Glück

Im Herbst desselben Jahres durfte ich auch am Motor-Modell-Wettbewerb in Borkenberge, in Westdeutschland, teilnehmen. Gegen die große Konkurrenz hatten wir einfach keine Chance. Aber dass wir dabei sein konnten hat uns schon sehr viel bedeutet.

Natürlich wollte ich auch selbst fliegen; aber aus mehrfachen Gründen war es mir leider versagt. Nach meinem Maschinenbau-HTL-Abschluss begann ich ein Flugzeugbau-Studium an der Fernschule Berlin. Bald war ich soweit, dass ich in der Lage war, einen superleichten Motorsegler für mein Fliegengewicht von damals 60kg zu konstruieren. Als Antrieb hatte ich einen 10PS-Wankelmotor vorgesehen, den ich im Deutschen Museum in München entdeckt hatte. Das hätte für den Start genügt, denn ich wollte ein Gummiseil als Starthilfe verwenden. Dieses sollte nach erfolgtem Start mitgenommen werden, um anderenorts wieder zur Verfügung zu sein. Ich war überzeugt, dass alles funktionieren würde; aber realisiert wurde diese glorreiche Idee nie.

Im November 1938 war ich stellungspflichtig und kam, aufgrund meiner Berufsausbildung und meiner Aktivitäten als Modellflieger innerhalb des NSFK, zur Luftwaffe, wo ich beim technischen Personal einer Me 109-Staffel an allen Kriegschauplätzen, außer Afrika, eingesetzt war. Im September 1943 wurde ich zur Industrie

beurlaubt. Ich arbeitete bei BMW in München als Flugmotorenkonstrukteur.

Nach Kriegsende fand ich als Techniker keine Anstellung. Die Industrie war von den Amerikanern zerbombt und von den Russen ausgeraubt worden. Ein halbes Jahr arbeitete ich bei der Modellbaufirma Josef Sperl. Dort lernte ich Franz Schmied kennen, der sich mit der Entwicklung von Benzin- und dann Dieselmotoren für den Modellbau befasste. Bald gründeten wir zusammen eine Firma. Unter dem Namen „Mecanus“ wurde der Selbstzündmotor S180 und F250 zunächst als Bausatz hauptsächlich an Sperl aber auch an Johannes Graupner in Deutschland verkauft. S180 mit 1,8 cm³ und F250 mit 2,5 cm³, also für Schiffs- bzw. Flugmodelle. Die Kurbelgehäuse waren aus ZinkAl-Druckguß und wurden auf einer von mir konstruierten und von mir selbst gebauten Druckgussmaschine gegossen. Auch die Gussformen dafür waren von mir. Versuchsweise wurde eine Kleinserie von 10 Stück F250 gefertigt. Das war aber auch alles. Die Motoren waren anerkannt gut und sind heute von Sammlern sehr begehrt. Aber - Zylinderbüchse und Kolben waren aus feinkörnigem Grauguss und natürlich war die Kompression bald weg! Und gehärtete Stahlbüchsen konnte ich nicht einsetzen, weil es mir nicht möglich war, zu einer Rundschleifmaschine zu kommen. Die konnte ich mir nicht selbst bauen!

Mit der erwähnten Druckgussmaschine fertigte ich auch Räder für Modellbahnen mit 0,02mm Rundlaufgenauigkeit und wurde somit Zulieferer für einige Firmen, die damals begonnen hatten, Modellbahnen zu erzeugen. Aber die weitaus beste Idee war es, Fahrradflügelmuttern zu erzeugen. Sechs Mann waren daran, für halb Österreich Fahrradflügelmuttern zu machen. Da kam Geld ins Haus, das war der Durchbruch! Bald befasste ich mich auch mit Kunststoff-Spritzguss; einen primitiven Formenbau hatte ich bereits aufgezogen. Das Ergebnis war: Ein Betrieb in einer Halle von über 1000qm auf 12000qm Eigengrund in Wampersdorf, NÖ. In dieser Halle werkten 30 Mitarbeiter an 16 Kunststoff-Spritzgussautomaten und im eigenen Formenbau.

Doch 1977, - ich war gerade im Pensionsalter - musste ich aus mehrfachen Gründen den Betrieb verkaufen. Das war aber der Zeitpunkt, den ich schon jahrelang fiebernd ersehnt hatte: Wann darf ich wieder Modellfliegen!? Während des Aufbaues des Betriebes, bei einer Arbeitszeit von 70 bis 80 Stunden pro Woche, war wirklich nicht daran zu denken. Aber jetzt war es endlich so weit!

Aber, die Zeit war nicht stehen geblieben; was hatte ich alles versäumt? Es war für mich ganz schwierig, und jetzt muss ich sagen, nicht möglich, noch in diesen Jahren das Fernsteuern zu erlernen. Also: als erstes baute ich den Elektrosegler „Mosquito“. Beim Einfliegen brauchte ich natürlich keine Hilfe und machte auch prompt einen argen Bruch. Nachdem ich das Modell mit äußerster Sorgfalt wieder instand gesetzt hatte, ging ich reumütig wieder zu Peter Drexler, der mir schon vorher seine Hilfe angeboten hatte. Zusammen, auf dem Modellflugplatz des FMBC-Vienna in Tattendorf - diesem Club bin ich bald beigetreten - ging es ganz gut. Aber alleine, und vielleicht schon zu selbstsicher geworden, machte ich bald wieder Bruch, reparierte wieder, bis ich dann einmal Totalschaden machte. Als nächstes baute ich den „Dandy“ mit einem Cox 0,8 und dann den „Airfish“ mit einem Webra 1,5 als Antrieb. Und immer wieder machte ich

Bruch und reparierte und reparierte...! Denn, komischerweise macht mir auch das Reparieren Spaß. Da ich also zeitweise nichts zum Fliegen hatte, bot mir mein Freund Peter einige von seinen Modellen an. Er macht kaum jemals Bruch und wusste also nicht wohin mit seinen Modellen; und natürlich wollte er auch immer noch neue bauen. Ich aber schmiss auch die, mir zur Verfügung gestellten, zusammen und reparierte! Also kam ich ewig nicht dazu Eigenkonstruktionen zu bauen!

Aufgrund dieser Situation war mir klar, dass ich an Wettbewerben nie mehr teilnehmen können werde. Also war für mich das Maß der Dinge: Wie lange bleibe ich oben? - mit meinem Modell natürlich. Erst 45 Sekunden mit dem Gummimotormodell auf der Donauwiese. Dann mit den Elektroseglern zunächst 15 bis 30 Minuten und schließlich etwa eine Stunde. Schließlich beim Hangsegeln am Braunsberg mit dem Airfish und dann mit der ASW 17 war mein längster Flug mit drei Stunden. Und mehr wäre auch noch drin gewesen, doch das ist wohl nur eine Sache des Windes und der Ausdauer. Um mit den Elektroseglern länger oben bleiben zu können, habe ich mich darauf eingelassen, die Antriebsbatterie mit Solarenergie nachzuladen. Beim Bau meines Solarmodells „Sonny“, einer Einkonstruktion, hat mir Helmut Bruß mit einer Unmenge von Frage- und Antwortbriefen sehr geholfen. Sein Handbuch „Solar Modellflug“ gab es damals noch nicht. Ich habe gefürchtet ihm schon sehr auf die Nerven zu gehen. Stattdessen schrieb er mir: „Über Ihren Brief habe ich mich sehr gefreut“. Er war wirk-



Der Sonny

lich ein ganz reizender Mensch; ich habe ihn auch persönlich kennen gelernt. Mit meinem „Sonny“ machte ich bald Flüge vom eineinhalb Stunden Dauer, bis ich auch dieses zerdrosch. Diesmal war aber nicht mein Nichtkönnen, sondern die arge Sommer-Thermik Schuld. Auf Anraten von Peter versuchte ich den Thermikabstieg mittels Flachtrudeln, also Vollausschlag Höhe und Seite. Aber das Modell trudelte nach oben! So stark war die Thermik. Schließlich sah ich etwas davon flattern. Es war der rechte Außenflügel. Und dann wieder einmal: Absturz! Obwohl aus sehr großer Höhe, war der Schaden nicht sehr arg - wegen des Flachtrudelns! Jedenfalls sagte ich mir: „Quax, der Bruchpilot“ ist nichts gegen mich! Als zweites Solarmodell flog ich den „Solong“, den mir Oskar Czepa zur Verfügung gestellt hatte. Mit diesem fliege ich heute noch, aber ohne Solarzellen.

Durch Berichte über „Sunrise-Sunset-Flüge“ wur-

de mir bewusst, dass Langzeitflüge auch ohne die sehr komplizierten Solarmodelle möglich sind. Ich nahm Verbindung mit Dr. Schäper auf. Und auch er half mir in sehr hohem Ausmaß. Nach seinen Informationen baute ich ein superleichtes Modell mit 2,6m Spannweite, dessen Flügelkonstruktion ich dem „RC-Holiday“ von Czepa nachempfunden habe. Mit diesem machte ich auf Anhieb bald Zweistunden-Flüge. Doch auch dieses Modell starb in der Thermik. Es wurde ersetzt durch den „Milan“, ebenfalls 2,6m Spannweite und einen selbst hergestellten Kohle-Rohrholm mit geringer Wanddicke aber möglichst großem Durchmesser. Solche Rohre gibt es nicht zu kaufen. Erstaunlich war die Drehsteifigkeit dieses Flügels. Um die Biegefestigkeit zu erhöhen klebte ich oben zwei und unten ein Kohleprofil 1,4 x 1,4mm an.



Der MILAN

Das aufgrund einer Anregung von Stefan Dolch, mit dem ich ebenfalls sehr viel Kontakt hatte. Sehr erstaunt war ich, als er mich ersucht hatte, vor Herausgabe seines Buches „Rippenflügel aus Faserverbundstoffen“, den Lektor zu machen. Der „Milan“ begeistert nicht nur mich, sondern auch Andere wegen seines langsamen Schwebefluges. Also hoffe ich, dass sich meine Erwartungen erfüllen werden: Unter Nutzung von Elektroenergie, etwas Hangaufwind und auch noch Thermik, hoffe ich mit diesem Modell bald fünf Stunden fliegen zu können.

Da wir in Wien leider sehr oft stärkeren Wind haben, kann ich mit meinen leichten Langsamflugmodellen nicht oft fliegen gehen. 30 bis 35 Flugtage sind möglich, wenn ich mich bemühe. Also nutzte ich die Gelegenheit auf einer der letzten Modellbau-Messen und kaufte das tschechische Fast-Fertigmodell „Elypsoid“. Ich freute mich über die guten Flugeigenschaften und hätte also mit diesem Modell auch bei stärkerem Wind fliegen können. Ja - ich hätte können, aber ich kann es leider nicht. Deshalb habe ich jetzt wieder die Lehrer-Schüler-Steuerung aktiviert und will damit auch mit dem mir so wertvollen „Milan“ aber auch mit dem „Verbrenner-Taxi“ in Tattendorf fliegen, wegen Minderung des Bruch-Risikos. Natürlich habe ich, als ich nach der langen Pause wieder mit dem Modellfliegen begann, daran gedacht, vielleicht auch etwas Motor-Kunstflug machen zu können, aber außer Looping und Turn habe ich weiteres gar nicht versucht. Mein Freund Peter hat das Fliegen mit Verbrennermodellen wegen des Lärms, des Gestanks und der Ölschmiere schon längst aufgegeben und wundert sich, dass ich noch immer daran hänge. Ich erkläre das aber so: Als junger Bursch konnte ich von so einem kleinen

Verbrennungsmotor nur träumen. Jetzt ist die Anschaffung kein Problem und als Maschinenbauer fasziniert mich so ein kleines, so präzise ausgeführtes und zuverlässig funktionierendes Ding einfach sehr! Und wenn ich auch nur immer wieder Landeanflüge mache, und „Touch and Go“; und dann zur Abwechslung einen richtigen Höhenflug mit Vollgas; es macht mir Spaß, und das ist doch das Wichtigste!

Ein Artikel von Dr. Dienlin im FMT brachte mich doch wieder zum Solarflug. Da es sich um ein kleineres, einfach zu bauendes Modell handelte, faszinierte es auch Peter. In kurzer Zeit hatte er es nachgebaut und machte es mir zum Geschenk. Das ist halt ein Freund! Es ist ein Rein-Solarmodell, also ohne Pufferbatterie. Und da das Gewicht der Batterie wegfällt, war der Steigflug mehr als befriedigend. Es ist nur schade, dass ich mit diesem Modell hier bei uns nicht viel anfangen kann. Wann ist es hier um die Mittagszeit, also bei bester Einstrahlung, windstill? Aber ich kann mich doch auf schöne Flüge mit diesem Modell freuen! Jedes Jahr im Jänner fahre ich mit meiner Gattin nach Bad-Mitterndorf. Und dort ist es meist sonnig und fast immer windstill, da durch die Berge abgeschirmt.

Da mir, wie gesagt, das Fernsteuern Probleme macht, ist die lange Winterpause für mich sehr ungut. Also interessierte es mich sehr zu erfahren, dass im Aeroclub ein Lehrgang über Bau eines Hallenmodells abgehalten würde. Ich habe demnach angenommen, dass zum Fliegen eine Halle zur Verfügung stehen würde. Also habe ich prompt das Saalflugmodell „Bleriot“ gebaut. Als es sich aber herausstellte, dass die Lehrgangsteilnehmer ihre Modelle in einer Tennishalle eingeflogen hatten, war ich sehr enttäuscht. Ich konnte mir nicht gut vorstellen, in einer Tennishalle mit Lehrer-Schüler-Steuerung zu fliegen. Inzwischen ist aber die Anzahl der Hallenflieger und der Parkflyer, nach meinen Informationen recht beachtlich geworden. Und alle schreien nach einer Halle. Man müsste also wieder einmal beim Aeroclub nachfragen; ich glaube, es hat sich noch niemand so richtig dahinter gesetzt!

Ich will nicht verabsäumen, außer meinem Freund Peter Drexler, der mir nun seit über zwei Jahrzehnten fast täglich, auch bei anderen Problemen, in einfach beispielloser Art und Weise zur Verfügung steht, auch Holger Kreutl, Fritz Steigl und natürlich auch unserem Altmeister Oskar Czepa, den ich immer wieder konsultiere, herzlichst zu danken!

Eigentlich müsste es mich deprimieren, da ich doch einmal österreichischer Modellflugexperte war, jetzt eine so traurige Rolle als Bruchpilot und Flugschüler zu spielen. Aber - was soll's; das Fliegen, Bauen und auch das Reparieren macht mir noch immer sehr viel Freude und ich denke wirklich nicht daran, aufzuhören, mit 88 Jahren!

So, das war's!

Sollte es einen noch älteren und vielleicht noch aktiveren Modellflieger geben, er möge sich melden!

Rudolf Chudoba

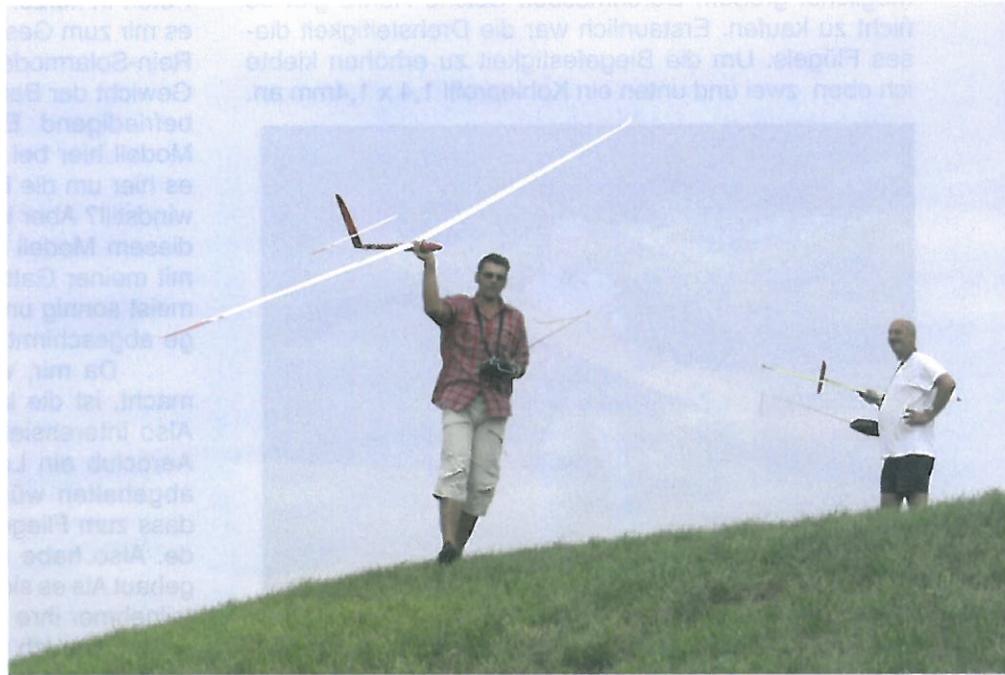
Lieber Rudi danke für den Bericht über Dein Fliegerleben. Wir wünschen Dir auch weiterhin viel Spaß und Erfüllung mit unserem tollen Sport!
Redaktion prop

Europhia 2

Christoph Gruber ist der eigentliche Motor dieses Projektes. Nachdem er viele Segelflugmodelle geflogen hat und doch mit keinem so richtig zufrieden ist, ist für ihn klar, dass nur ein absolutes Spitzenmodell auf die Dauer Freude macht. Also ein reinrassiges F3B - Wettbewerbsmodell. Doch hier ist das Marktangebot eher mager. Vielleicht 5 Hersteller kommen in Frage, und die Lieferzeit für so ein Ding liegt ungefähr bei einem Jahr. Besonders nervig, wenn man Ersatzteile braucht! Außerdem bewegt man sich hier normalerweise in einer Preisklasse, in der Warten erst recht keinen Spaß macht. Christophs Wunsch ist, möglichst schnell und günstig ein solches Modell zur Verfügung zu haben, für jedermann!

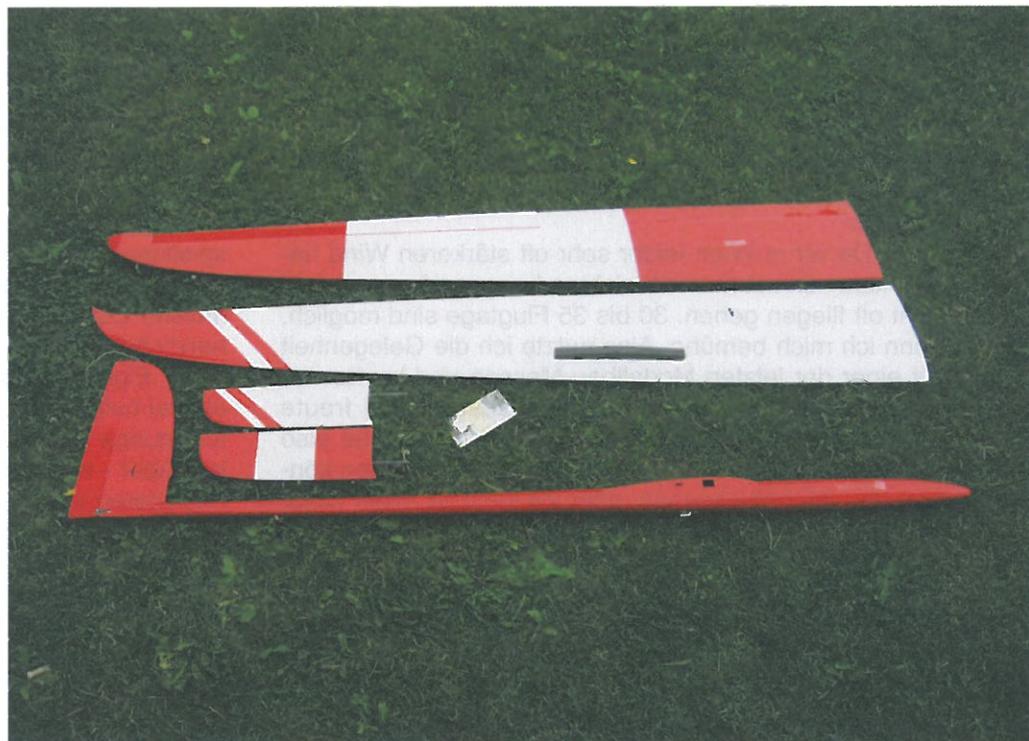
Es entstand eine Kooperation mit Martin Weberschock (ein namhafter deutscher Wettbewerbspilot), der Urmodelle aus CNC-gefrästen Formen zum Abformen zur Verfügung stellt - von einem Modell, das Christoph Gruber als „das Beste aus zwei Welten“ bezeichnet. Was damit gemeint ist erläutert der Konstrukteur der Europhia, Martin Weberschock, auf seiner Internetseite: „Mit der Europhia 2 werden die aktuellsten aerodynamischen Erkenntnisse mit den Erfahrungen aus vielen erfolgreichen F3B Modellen zu einem neuen Konzept zusammen gefasst.“ Das Profil dieses Flügels wurde schon erfolgreich bei der „Estrella“ verwendet und findet man jetzt in modifizierter Version am Europhia2 Flügel. Die Leitwerkskonfiguration wurde hier von der „Racemachine“ (schwedische F3B Nationalmannschaft) übernommen. Hebelarm und Höhenleitwerksfläche wurden dabei an den Europhia 2 Flügel angepasst. Die Europhia 2 mit Kreuzleitwerk stellt durch ihr ausgezeichnetes Handling die ideale Grundlage für den Einstieg in den F3B-Sport dar. Wem „Estrella“ und „Racemachine“ kein Begriff ist, der braucht nur die F3B Wettbewerbs-Ergebnislisten der letzten Zeit hernehmen. Die „Estrellas“ sind meist recht weit oben zu lesen, „Racemachine“ bekannt für ein super Handling. Das Beste aus zwei Welten! Die Grundlage ist gelegt. Mit Rainer Stratberger bringt sich ein weiterer wichtiger Mann ein. Er finanzierte den Bau der Formen, (die Christoph Gruber nach einem neuen Verfahren vollständig aus Kohle baute), und übernimmt den Vertrieb der Maschine. (www.stratair.at)

Ich will mehr wissen über diese neu entstandene Europhia- Euphorie, und nehme mir ein Vorserienmodell unter die Lupe, was mich sehr freut, denn eventuellen Kinderkrankheiten



Am Start zum Erstflug

Fotos: Eva Griener



Lieferumfang

kommt man da ja viel schneller auf die Spur.

Das Modell: Hochglänzende 3,2m Spannweite werden mittels 4

Klappenflügel, Seiten- und Pendelhöhenruder durch die Luft dirigiert. Die Fläche ist vollständig aus CfK-Laminat aufgebaut, es gibt eine

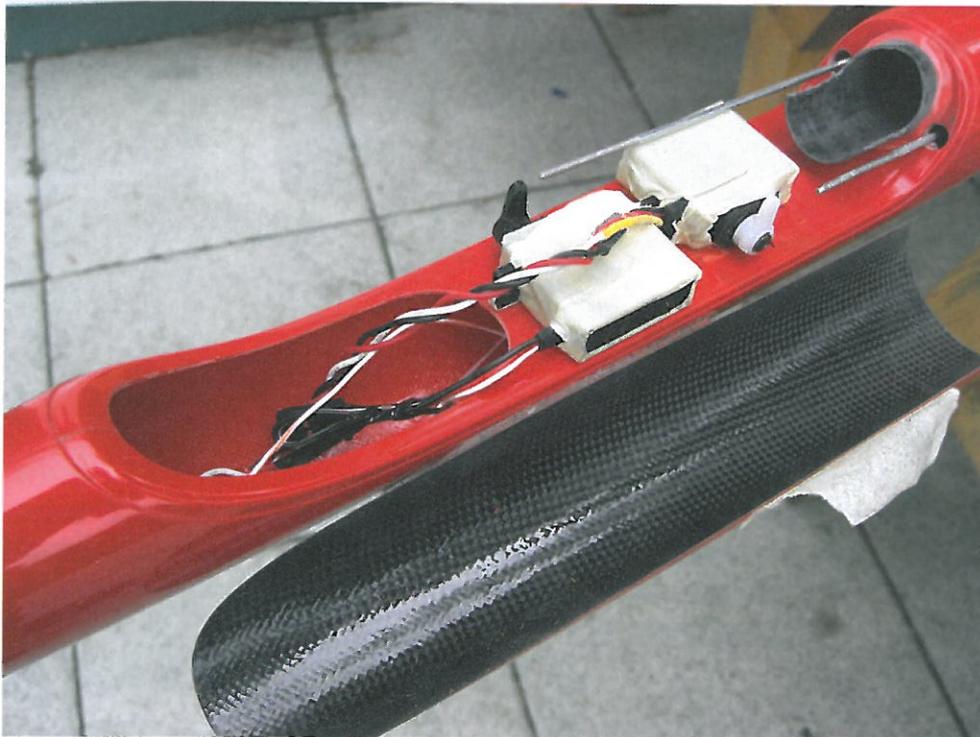
Standardversion und eine Hochmodul-Kohleversion. Der Rumpf ist eine CfK/GfK Kombination. Ein verstellbarer Hochstarthaken ist eingebaut. Das Höhenruder eine GfK Konstruktion. Optisch wirken die Randbögen der Fläche und des Leitwerks eher wie Hund und Katz, aber aerodynamisch gibt's da nix auszusetzen, Form follows function. Dass die Wölbklappen beim Rumpf dicht abschließen, ist ja wohl seit Arthur Frenslachs „Skorpion“ Standard, (wozu etwas verschenken?). Also ist das natürlich



Die erste Landung

der Unterseite zu öffnender Deckel

gibt den Blick ins Innenleben der Europhia frei. Hier will genau überlegt sein, wie die Fernsteuerungskomponenten eingebaut werden, denn das könnte knapp werden. Mir war wichtig, die Struktur in diesem Bereich nicht zu schwächen, deshalb hab ich sorgsam nach passenden Servos gesucht. Beim Seitenruder fiel die Wahl auf ein HiTech HS 81MG, beim Höhenruder gibt's für mich nur die Wahl zur Superqualität, denn die Stellgenauigkeit ist vor allem beim Pendelruder unerlässlich. Ich habe hier das Futaba S3150 Digital servo genommen. Wenn schon eigenwillig, dann gleich richtig. Beide Servos mit Abdeckklebeband eingepackt und mit Superkleber stumpf auf die Fläche im Rumpf geklebt, die eigentlich als „Servobrett“ hätte zerfräst werden müssen. Das hält bombenfest! Sollte hier einmal ein



Servoeinbau

auch hier zu finden. Außerdem sind die Querruder als Gigaflaps auslaufend gebaut. Damit ist gemeint, dass die Querruder am Außenflügel nicht rechtwinkelig abrupt aufhören, sondern einen sanften Verlauf zur Endleiste bekommen. (siehe Foto) Das verringert die Wirbelbildung vor allem am Außenflügel, der ja speziell für das Abreißverhalten ein Kriterium ist. Auffällig ist die enorme Torsionsfestigkeit aller Ruderklappen. Verbunden werden die beiden Flügel wie üblich mit einem CfK-Verbinde, wobei hier 2 Versionen erhältlich sind. Standard ist 6° V-Form. Für den Hangflugeinsatz gibt es auch einen 4° Verbinder. Recht eigenwillig, aber funktionell und vor allem den auftretenden Kräften entsprechend, ist das Rumpfboot. Ein auf



Die Gigaflaps

Geheimtipp! Modellsegelfliegen in den Tauern

Urlaubsgenuss Smaragdhôtel Tauernblick***

10 Hektar Fluggelände, optimale Thermik- und Windverhältnisse, mitten in einem wunderschönen West/Ost/Trogtal im Nationalpark Hohe Tauern: In Bramberg im SalzburgerLand finden Modellsegelflieger eines der schönsten Paradiese Österreichs.

Das Smaragdhôtel Tauernblick bietet gemeinsam mit dem WM-Dritten Sepp Brennsteiner Urlaub der besonderen Art: Den Luxus eines Vier-Sterne-Hotels genießen, im „Smaragdbad“ mit dem berühmten, gesundheitsfördernden „Grander“-Wasser Energie tanken – und mit Sepp Brennsteiner Modellsegelfliegen. Der 18-fache österreichische Staatsmeister und WM-Dritte leitet die fachkundigen Seminare für Anfänger- und Fortgeschrittene persönlich.



Unser Pauschalangebot !

„Hubschrauber“ für Fortgeschrittene:

3 Kurstage inklusive 3 Tage Halbpension Euro 476,-

5 Kurstage inklusive 7 Tage Halbpension Euro 882,-

Mit zahlreichen kulinarischen Highlights (4-gängiges Feinschmeckermenü, verführerisches Galadinner, 1x Grillparty, Begrüßungsgetränk etc.) und freie Benützung des Smaragdbades (kombiniertes Hallen-Freibad, eigenes Kinderbecken, sonnige Liegewiese, Wintergarten mit Thermobank, Ruheinseln, Whirlpool, Erlebnissauna etc.)



Hubschrauber

Schulungshubschrauber: 30er und 60er

Kursziele:

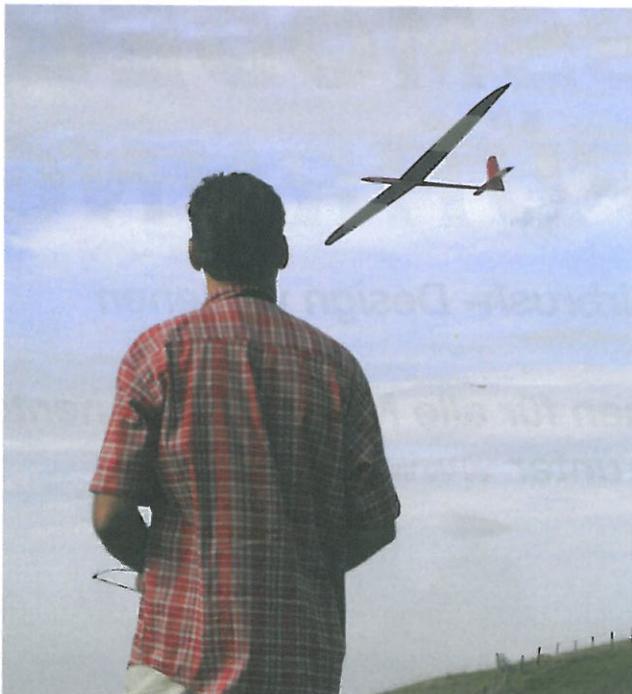
Nasenflug: Selbständiges Drehen des Helis auf 180° mit 360° Pirouetten in beide Richtungen.

Rundflug: Vollkreise in beide Richtungen, mit Nasenlandeanflug und Landung Schulung inklusive Modellbenützung.

Reparaturraum und „Hangar“ vorhanden.

Weitere Angebote für Anfänger und Fortgeschrittene sowie Infos unter: www.tauernblick.at





Im Vorbeiflug eine Augenweide

Service nötig sein, brauche ich nur das Abdeckband mit einer scharfen Klinge einschneiden, zur Seite ziehen und das Servo rausnehmen. Die Reste vom Papierklebeband lassen sich gut wegschaben, das Servo bleibt unversehrt. Nun hatte ich Platz genug um den Empfänger unter den Servos zu platzieren. Trimmblei, Akku und Schalter gehen sich somit locker aus. Und den Schacht für den Ballast habe ich auch gut zugänglich. Somit bin ich in meinem Bericht schon beim Zusammenbau der Teile angekommen. Eines vorweg. Eine Bauanleitung gibt's zu diesem Modell nicht, zum Einen, weil eher der Könner zur „Europhia“ greifen wird und zum Anderen, weil's eh schon fertig ist! Es ist nur noch der Kabelsalat und das Servo einbauen notwendig, alles andere ist fertig. Anlenkungen, Spaltabdeckungen, alles...! Beim Vorserienmodell war hier ein kleiner Mangel festzustellen, das Höhenruder hatte ein wenig Spiel. Die Ursachenforschung ließ mich weiter ins Innere des Vogels vordringen. Da ich hier einfach keine Fehlerquelle sitzen haben wollte, hab ich die gesamte fertige Anlenkung des Pendelruders samt Schubstangen herausoperiert - zuletzt dann mit dem Stemmeisen! Also, ich muss schon sagen- der Rumpf hält was aus! Der Fehler war mickrig aber wirkungsvoll, Spiel im Achslager des Umlenkhebels! Ein bisschen Spiel bei den Gabelköpfen, ein wenig im Lager und in Summe wackelt alles daher. Ich habe dann eine komplett neue Anlenkung gebaut, aus

Platinenplattenmaterial. Die Bohrungen sind nun wirklich knapp bemessen, so dass erst ein wenig „gängig machen“ die richtige Passung brachte. Außerdem packte ich die Gelegenheit gleich beim Schopf und baute den Umlenkhebel so ein, dass „Höhe“ auf Zug kommt. Da gibt's kein Risiko wegen ausbeulender Schubstangen oder sonstiger Ungenauigkeiten. Ein Gespräch mit Rainer Stratberger über dieses Problem hat dazu geführt, dass er diese Konstruktion in die Serienfertigung übernommen hat. Ja, Vorserienmodell testen hat was!!! **Erstflug:** Ich bin vorerst mit einem „Referenzmodell“ einem F3B „Phönix“ auf unserem Hang im Wienerwald geflogen. Ich woll-

te die thermischen Verhältnisse vorerst mit einem mir bekannten Modell erkundschaften. Winde oder Gummiseil hatte ich nicht zur Verfügung. Und weil ich mit meinen Lieblingsflieger „Luft testen“ war, bin ich mit der „Europhia“ eigentlich recht emotionslos am Hang gestanden. Was soll da schon besser sein. Dann ein ordentlicher Wurf und ab damit. Vorerst in Bodennähe dahin, mit dem Gedanken - ja, fliegt auch ... In einem großen Bogen bin ich durch die Landschaft geflogen, ha - ein kleiner Heber. Einkurbeln! Lieber sachte, die spitz auslaufenden Randbögen sind mir nicht geheuer. Beim Erstflug gleich ein Strömungsabriss mit anschließendem lustigen Teileeinsammeln kann ich nicht brauchen. Doch, meine Sorge war unbegründet. Ich konnte Höhe aufbauen, und mit der Höhe wurden auch die Flugzustände extremer. Zeitweise hab ich die „Europhia“ in der engen Thermik gekurbelt, wie wenn ich einen HLG fliegen würde. Seitenruder voll, Höhenruder soviel nötig ist, und mit dem Querruder flach halten. Wölbklappe nach Bedarf. Kurbeln wie auf einer Briefmarke. Sogar im sich ankündigenden Abriss konnte ich noch wählen, ob ich schnell aus dieser Fluglage raus möchte, oder ob ich sozusagen im „Drift“ daherkommen will. Also, des Messers Schneide ist recht stumpf. Aus recht ansprechender Höhe hab ich zum Speedflug angesetzt, bin vor mir vorbei durch die bodennahen Turbulenzen wieder in den Himmel geschossen. Kein

Wacheln, kein Flattern und kein Biegen. Und das mit der Standardversion! Sehr leise ist das Teil, war mein Gedanke. Dabei fiel mir zum ersten Mal auf, dass ich nicht einmal einen Zahn trimmen musste! Wieder Einstieg in die Thermik, Höhe aufbauen. Dann wollte ich einfach etwas herumturnen. KREUZbrav folgt der Flieger jedem Steuerbefehl. Noch nie habe ich einen so schnellen und engen Looping geflogen ohne Tempo dabei zu verlieren. Rückenflug, Rolle, langsam, schnell, wieder durch die Turbulenzen in Bodennähe und wieder aufkurbeln. Die erreichte Höhe hab ich dann wieder mit einem Speedflug und einigen engen Wenden abgebaut. Ob der optische Eindruck auch der Stoppuhr standhält wird wohl die F3B -WM im August 2005 zeigen. Ich wollte eigentlich die Alltagsauglichkeit testen, denn nicht nur im Wettbewerb ist Leistung gefragt. Und gerade hier möchte ich das Kreuzleitwerk besonders loben. Hier ist ein Seitenruderausschlag etwas wert, was ich bei einem V-Leitwerk nicht oft erlebt habe. Möglicherweise ist das Kreuz im Wettbewerb etwas langsamer, (wird man sehen), aber zum Alltagsfliegen ein Quantensprung der Verbesserung. Und Transportfreundlich- 2 Quantensprünge. Der Ansatz zur ersten Landung kommt zirka 5m hoch, Klappen raus... Wie wenn ich seit Ewigkeiten diese Maschine fliegen würde. Europhia gelandet- emotioneller Höhenflug gestartet. Europhia-Euphoria, ein passendes Wortspiel. Ich kann die mitgelieferten Einstellwerte nur vollends bestätigen, nicht einen Pieps habe ich anders trimmen müssen! Ich bin echt begeistert. Ich bin dann im Gespräch mit Martin Pirker draufgekommen, dass er auch eine Europhia hat, und genauso eingestiegen ist, ohne große Erwartung. Seine Internetseite <http://fly.to/pirker> möchte ich hier empfehlen und mich hiermit für sein Datenmaterial bedanken.

Neueste Meldung: Die F3B WM 2005 in Finnland ist entschieden. Weltmeister Andreas Böhlen fliegt einen „Crossfire“ mit Kreuzleitwerk unter anderem auch die absolut beste Speedzeit (14,9 s). Martin Weberschock erreicht mit der „Europhia“ den 4. Platz. Gratulation!

Mario Testory

GROSSMODELL AUSFÜHRUNG

- Bereits in der Form mit aufwändigem Airbrush- Design versehen
- ARF Ausführung
- Gepolsterte, reflektierende Schutztaschen für alle Modellkomponenten
- Die kompletten Produktinfos finden Sie unter www.robbe.com

Edge 540 T
No. 3167

LE IN VOLL-GFK -



Otop 3D Fantasy
No. 3171

Technische Daten:

Spannweite:

Gesamtlänge:

Gesamtflächeninhalt:

Fluggewicht:

Gesamtflächenbelastung:

Otop 3D Fantasy

ca. 1870 mm

ca. 1930 mm

ca. 65 dm²

ca. 4300 -
4700 g

ca. 68 g/dm²

Edge 540 T

ca. 2580 mm

ca. 2340 mm

ca. 113,5 dm²

ca. 12500 g

ca. 110 g/dm²

Senden Sie mir
Hauptkatalog 104/105
inkl. Neuheiten 195 (A5)

€ 6,90 (Inland)
 € 8,50 (Ausland)

Auslands: Bitte Visa-Master-Card-Nummer angeben.

870 - Fax +49(0)6644-7412

Inland: Bitte Eurocheck oder Briefmarken beilegen.

PIPER SUPER CUB 100 ARF

von robbe modellsport



Wer kennt nicht diese Situation: Schönes Wetter, Wochenende, ab auf den Modellflugplatz. Und dann mit einer Regelmäßigkeit die gleiche Misere – entweder nur Schleppmodelle auf dem Platz oder nur Segelflugmodelle. Vielleicht kann die neue Piper Super Cub von robbe die Problematik etwas entschärfen – jeden sein Schleppmodell. Obwohl die Piper nicht als Schleppmodell konzipiert wurde, bietet sie sich geradezu für diesen Einsatzzweck an.

Lieferumfang der Komponenten:

Von einem Baukasten im herkömmlichen Sinn kann keine Rede mehr sein.

Mit einer respektablem Größe von 2,54m Spannweite, einer Länge von 1,66m und einem Abfluggewicht von 5,9 – 7,3kg bietet robbe einen vorbildähnlichen Nachbau der Piper Super Cub an. Die Piper Super Cub ist wohl eines der bekanntesten Leichtflugzeuge der Welt und braucht nicht näher vorgestellt werden. Die gelieferten Teile sind wirklich von exzellenter Qualität. Rumpf, Tragflächen und Leitwerke sind reine Holzkonstruktionen und mit Gewebefolie flugfertig bespannt. Alles sauber verschliffen und bebügelt. Auch die sonst bekannten Blasen der Bespannung sucht man hier vergebens. Weiters im Lieferumfang enthalten sind die lackierte Motorhaube, Radverkleidungen und die Federimitationen des Aluminium Fahrwerks.

Weiters findet man im Kit eine 55-seitige Montageanleitung (in englischer Sprache!), eine knappe Kurzanleitung (4 Seiten) von robbe und die obligatorischen Sicherheitshinweise. Die deutschsprachige Anleitung gibt nur Hilfestellung beim Aufbau, das englische 'instruction manual' ist sehr reich bebildert und führt gekonnt durch die Montage der Piper.

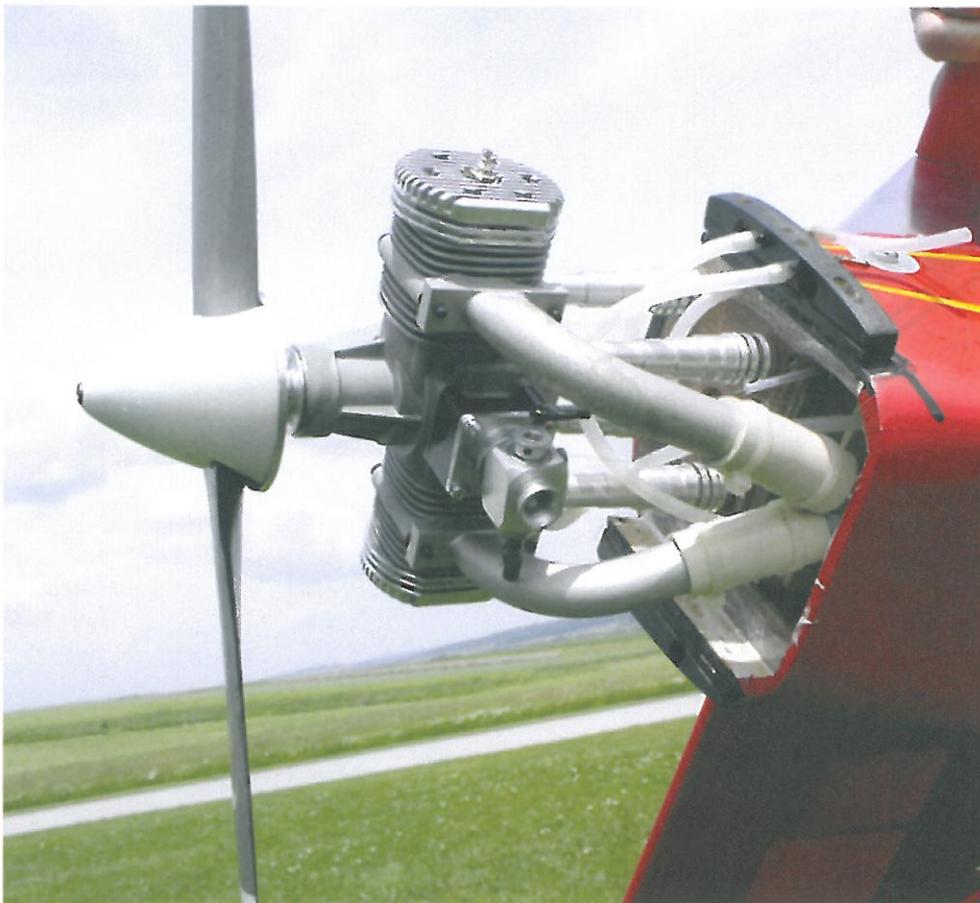
Die Klarglasverglasung, diverse Motorträger (für Benziner und Methanoler), die Tragflächenstreben und einige Beutel mit Kleinteilen runden den Lieferumfang ab.

Der Aufbau des Modells:

Der (vermutlich chinesische) Hersteller der Piper empfiehlt unter anderem Motore der Hersteller Webra (1.20), MDS (1.48), Saito Viertakt Einzylinder und Boxer (1.20 bis 1.82 Twin) sowie den Benzinmotor Zenoah G23 als Antrieb.

In unser Testmodell kam aber ein ganz besonderes Schmankehl zum Einsatz: der **Webra Boxer 30 – 2 FT Glow**, zwei Krümmer und das kurze Resonanzrohr mit vornliegendem Auslaß. Der Einbau erforderte einen nicht unerheblichen Arbeitsaufwand, galt es, das Resonanzrohr im Rumpf unterzubringen. Der Motor wurde starr auf vier Abstandsbolzen aus Aluminium am Motorspant befestigt. Das Resonanzrohr liegt unterhalb des Tanks, getrennt durch ein Balsabrettchen, welches beidseitig mit GFK beschichtet wurde. Eine leider unschöne Anordnung des Tanks trübte vorerst die aufkommende Freude, da das Tankniveau nicht auf Höhe des Vergasers unterzubringen war. Aber bei einem Hochdecker spielt diese Konstellation keine so große Rolle, da keine Rückenflugfiguren geflogen werden.

Der Rest des Aufbaus sind eher Standardarbeiten, nur ein paar De-



während die vordere Kabinenscheibe mit kleinen Holzschrauben montiert wird. Im Falle von Servicearbeiten kann man die Scheibe wieder demontieren und hat einen zusätzlichen Zugang in das Rumpffinnere.

Die Tragflächenstreben lassen hier geniale Ideen aufblitzen, doch im Gegenzug wird hier wieder etwas gemurkst. Die Befestigungsglaschen sind der Länge nach geschlitzt, sie lassen sich daher leicht und korrekt montieren. Aber die untere Abstützung sollte nicht am Fahrwerk erfolgen, sondern an der Rumpfsseitenwand. Eine harte Landung kann hier bösen Schaden anrichten. Zwei Messingdrehteile, mit 3mm Innengewinde wurden daher an den Rumpfwänden eingearzt. Somit bleiben Landestöße von den Flächenstreben entfernt. Die senkrechte Abstützung aus 1,5mm Stahldraht sollte nur in die Fläche eingesteckt werden. Ein Eigenbau hilft auch hier Abhilfe. Ein neuer Draht wurde gebogen und mit

tails sollten nicht unerwähnt bleiben. Das Höhen- und Seitenruder wurde nicht wie empfohlen mit Schubstangen angesteuert, sondern es wurden Bowdenzugröhrchen im Rumpf eingearzt und 1,5mm Stahldrähte lenken die Ruder an. Für das Höhenruder wurden zwei Servos eingebaut – sicher ist sicher. Durch das Mehrgewicht des Motors wurde der Akku im Heck in einem Balsakasten untergebracht. Ein Deckel aus GFK sichert so jederzeit Zugang. Natürlich wurden die langen Zuleitungen doppelt ausgeführt.

Etwas zeitraubender gestaltet sich auch die Montage des Fahrwerks. Obwohl herstellerseitig alle Bohrungen schon vorhanden sind, sollte hier möglichst sorgfältig gearbeitet werden. Die angedeuteten Stoßdämpfer aus Balsaholz sollen nur mit Sekundenkleber gesichert werden. Hier besser gleich etwas mehr Zeit investieren und eine zusätzliche Sicherung gegen Verdrehen aus Stahldraht vorsehen. Ansonsten hat sich das Fahrwerk im rauen Alltagsbetrieb bisher bestens bewährt. Einzig die Räder passten nicht in die Radverkleidung, sie waren schlichtweg zu breit. Wer nichts Passendes in seiner Kramkiste herum-

liegen hat, bleibt nur der Weg zum Händler – schade.

Der Einbau der Schleppkupplung ist natürlich nicht in der Anleitung beschrieben, aber hier hat ohnehin jeder Interessierte sein eigenes Rezept parat. Die Verglasungen in den Rumpfsseiten wurden eingeklebt,

Fahrwerkshaltern unter der Tragfläche drehbar montiert. So sind diese Streben nicht nur Show, sondern erfüllen auch einen statischen Zweck. Das Alurohr als Steckzeug ist mit 83cm beachtlich lang. Laut Bauanleitung sind die Streben nur Zierde – aber man sollte sich die Mehrar-



während die vordere Kabine
 schreibe mit kleinen Holz-
 schrauben montiert wird. Im Fall
 je von Servicearbeiten kann man
 die Scheibe wieder demontieren
 und für einstelligen Zu-
 mundlinere.

Die Tragflächen werden lassen
 hier geniale Ideen aufleben,
 doch im Gegenzug wird hier
 wieder etwas gemunkelt. Die
 Belastungsgelassen sind der
 Länge nach geschnitten, sie lassen
 sich daher leicht und korrekt
 montieren. Aber die hintere Ab-
 stützung sollte nicht am Fahrwerk
 erfolgen, sondern an der Rumpf-
 seitenwand. Eine harte Landung
 kann hier bösen Schaden anrich-
 ten. Zwei Messingdrähte, mit
 3mm Innengewinde wurden de-
 her an den Rumpfwänden ein-
 gebohrt. Somit bleiben Lande-
 stützen von den Flächenstößen
 entlastet. Die senkrechte Ab-
 stützung aus 1,5mm Stahlstift
 sollte nur in die Fläche einge-
 steckt werden. Ein Eisenhut hilft
 auch hier. Ein neuer Draht
 wurde gezogen und mit
 Fahrwerksteilen unter der Tragfl-



gegen hat. Blick auf der Weg zum

wird sollte nicht verwendet werden



Die Montage der Schneekuglung ist
 notwendig nicht. Hier ist die be-
 der Innenseite sein eigenes Re-
 trapez. Die Verriegelungen in den
 Luftplätzen wurden eingeklebt.

nicht wie ein... auf der Seite
 der angeordnet, sondern es werden
 Bowdenzugdrähte im Punkt ein-
 gebohrt und 1,5mm Stahlstift
 ken die Boden an. Für das Höhen-
 der wurden zwei Cerise eingedreht
 - sicher ist sicher. Durch das Mehr-
 Gewicht des Motors wurde der Akt

beit antun um auf lange Sicht eine solide Tragflächenbefestigung zu erhalten. Gesichert werden die Tragflächenhälften mittels zweier Kunststoffschrauben. Ansonsten gab es an dem Baukasten nichts auszuersetzen. Die Programmierung der Fernsteuerung ist für so ein aufwendiges Modell entsprechend umfangreicher. Da ich ein eher fauler Pilot bin und die Technik für mich arbeiten lasse, wurden drei Flugzustände in der FC28 programmiert. Flugzustand normal – alle Ruder gerade; Flugzustand eins – Klappen ca. 15° gesetzt, und Flugzustand zwei – Klappen auf Maximalausschlag mit einer geringen Tiefenruderbeimischung. Alles einfach mit einem Dreistufenschalter vom rechten Steuerhebel aus geschaltet. So braucht man die Finger nie von den Hebeln loslassen.

Wie fliegt nun die Piper?

Unsere Test Piper brachte vollbedankt 7.700gr auf die Waage und liegt nur unwesentlich über den Herstellerangaben. Im Flugbetrieb ist von dem bisschen ‚Übergewicht‘ aber nichts zu spüren. Dass ein Modell dieser Größe zu einem ruhigen Flugstil einlädt ist sicher

klar. Für wildes Herumtoben gibt es geeignetere Modelle. Schnurgerader Start, sanfter Steigflug (mit Klappenstellung 15°), langsamer Abstieg mit voll gesetzten Klappen. Die Flugeigenschaften sind sehr ausgewogen. Die Einstellwinkel-differenz stimmt ebenso wie der angegebene Schwerpunkt. Das Modell hinterlässt einen sehr soliden Gesamteindruck. Die Landegeschwindigkeit ist sehr gering. Kurz vor dem Aufsetzen kann man wunderschön die Fahrt ‚herausziehen‘ – absolut unkritisch.

Der Webra Boxer springt beim ersten Schlag an – ob kalt oder heiß ist egal. Gefallen konnten der vibrationsarme Lauf sowie der gute Klang des Boxers. Lediglich für die Einlaufphase sollte man sich Zeit nehmen, so ein großer Motor braucht schon seine Zeit, um voll belastbar zu sein. Das Modell hinterlässt einen sehr kompakten Eindruck und das Fliegen macht einfach Spaß damit. Mittlerweile wurde eine Vielzahl von F-Schleppflügen durchgeführt, und es gab bisher keinerlei Probleme. Hier spielt auch die souveräne Kraft des Webra Boxers eine entscheidende Rolle. Dass manche Schleppflüge mitunter früher abgebrochen werden

mussten als geplant war, lag aber mit Sicherheit nicht an der Piper sondern an der mangelnden Erfahrung des Schlepppiloten – also an mir! Segelflugmodelle bis zu einer Größe von 5-6m stellen kein Problem dar, aber für die schweren Kaliber ist dann die Auslegung der Piper mit dem 30ccm Boxer doch etwas zu dürrig.

Fazit:

Eine gelungene Konstruktion und toller Vorfertigungsgrad. Wer mit der Piper Super Cub von robbe solo fliegen will, der kann sich exakt an die Anleitung halten. Wer etwas mehr aus der Konstruktion herausholen möchte, dem sei der Mehraufwand für die solidere Anbringung der Tragflächenstreben ans Herz gelegt. Wer einen Viertaktmotor oder einen Einzylinderzweitaktmotor einbaut, der erspart sich auch den aufwendigeren Motoreinbau.

Der Anschaffungspreis ist im Hinblick der exzellenten Bauausführung absolut gerechtfertigt.

Also, wer ein attraktives Modell mit Schwerpunkt Segelschlepp sucht, sollte sich die robbe – Piper Super Cub einmal näher anschauen.

J.&W. Lemmerhofer

Modellbau **lenz**

Neue Öffnungszeiten

Mo, Di, Mi und Freitag
9:00-12:00 & 15:00-18:30

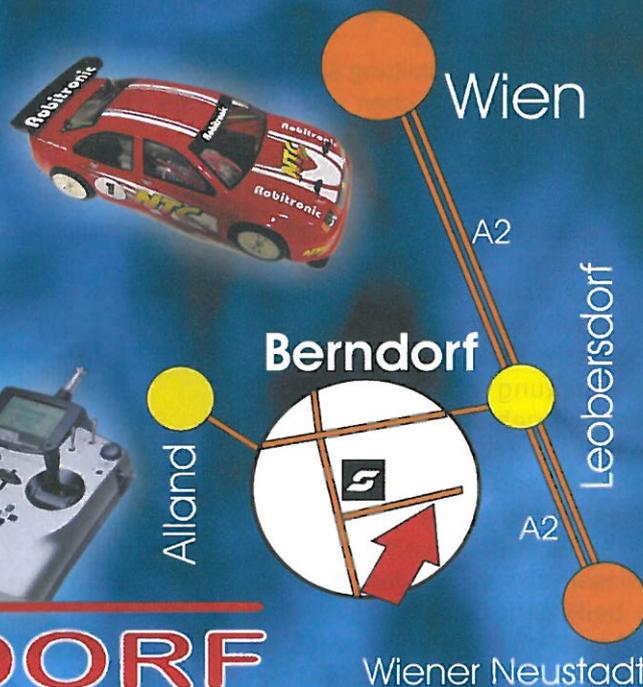
Do und Samstag
9:00-12:00

modellbau-lenz@aon.at

+43 - 0664 - 4330784

Bahnhofstrasse 8

2560 BERNDORF



Giles Racer



von Jamara

Letztens bekamen wir in der Redaktion einen schönen großen Karton zugestellt. Es handelte sich um die Giles Racer von **Jamara**.

Mit eingepackt war auch ein **Magnum S91ARII**. Das freut natürlich das Testerherz.

Schnell die Schachtel geöffnet, kommt eine sehr sauber verarbeitete Maschine inklusive Zubehör zum Vorschein.

Da ist wirklich alles dabei: Ruderhörner, Gabelköpfe, Gestänge, Fahrwerkschrauben, Tank, Spinner etc.

Die Bügelfolie ist tadellos verarbeitet und muss nur an wenigen Stellen nachgebügelt werden.

Entgegen der Bauanleitung sind die Löcher für die Tragflächen und das Fahrwerk schon vorgebohrt. Auch die Einschlagmutter sind schon eingesetzt.

Die Bauanleitung ist wie bei vielen, weit teureren ARF-Genossen, ein wirklicher Schwachpunkt.

Es handelt sich dabei um 6 beidseitig kopierte Zettel in schwarz-weiß. Die Anleitung ist reich bebildert allerdings gehen die Einzelheiten der Bilder durch das Kopieren verloren. Hier und da werden Arbeiten aufgeführt die schon erledigt sind, Teile als nicht im Set vorhanden ausgewiesen obwohl sie dem Baukasten beiliegen. Das stört natürlich nicht wirklich. Störend ist, dass es zwar eine Abbildung für die Monta-

ge eines 4 Takt Motors gibt, jedoch eine für 2 Takter fehlt. Auch die Querruderservomontage fällt ein bisschen anders aus als abgebildet. Ich denke, dass ein noch nicht so erfahrener Modellbauer hier schon ins Grübeln kommen kann. Weiters fällt mir noch auf, dass auf der Schachtel Rippenfläche und Spannweite 165 cm steht, sie aber tatsächlich eine aus Styro-Balsa mit 162 cm ist.

Beim Aufbau gehe ich laut Bauanleitung vor und beginne mit der Tragfläche.

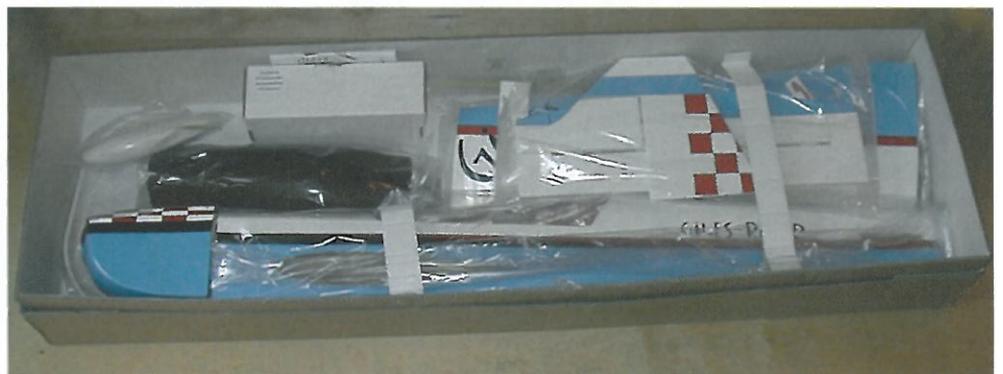
Erfreulich ist die Tatsache, dass hier geteilte Tragflächen mit Alurohr zum Einsatz kommen. Das erleichtert den Transport ungemein. Schnell sind die Querruderscharniere verklebt. Die Querruderservoausschnitte sind fast perfekt und die Abdeckungen passen spielfrei. Lediglich an einer Ecke muss ein wenig unterfüttert

werden, damit die Abdeckung plan aufliegt.

Die Abdeckungen dienen gleichzeitig als Servohalterung und dank der vorbereiteten Kabeleinzugshilfen, sind die Tragflächen nach 45 Minuten schon kein Thema mehr.

Jetzt gibt's das erste Stirnrunzeln. Laut Bauanleitung soll die Flächenabdeckung auf die Tragfläche geklebt werden. Danach könnte man aber die Tragfläche nicht mehr trennen und Sinn und Zweck der geteilten Tragfläche wäre dahin. Also fertige ich eine schraubbare Version an. **(nach Rücksprache mit dem Hersteller erhielt die Redaktion ein Vorserienmodell. Eine ausführliche und genaue Bauanleitung liegt den ausgelieferten Bausätzen bei!!)**

Das Höhenleitwerk ist eine Herausforderung für den Erbauer. Die Servos für Seiten- und Höhenruder sol-



len Ihren Arbeitsplatz im Heck des Rumpfes finden. Ein Höhenruderservo treibt dabei die zwei Ruderflächen, die über einen 2mm U-Stahldraht verbunden sind, an. Klebt man die Dämpfungsfläche ein, ohne vorher den Ruderverbinder eingefädelt zu haben, sperrt man sich selbst aus. Damit er passt, muss vorher der Einschnitt für die Dämpfungsfläche erweitert werden. Ist alles erledigt und eingeklebt, merkt man dass der 2mm Stahldraht wenig torsionsfest ist und sich leicht ein Ruder bewegen lässt, wenn man das Andere festhält. Als Versteifung kerbe ich die Ruder ein und verklebe ein 3mm Messingröhrchen. Damit ist's besser. Am besten wäre gewesen, die Ruder mit einer geteilten Schubstange anzusteuern. Dafür müsste dann das Servo in Cockpitnähe verschoben werden, was den Schwerpunkt ungünstig verändern könnte. Vorweggenommen sei, dass die Entscheidung zu Gunsten des Schwerpunktes, mit dem Servo im Heck zu bleiben, richtig war.

Das Seitenleitwerk muckt nicht auf und ist in wenigen Minuten fertig.

Nach der üblichen Fummelei, um den Motor so zu platzieren, dass der Spinner mittig aus der Kabinenhaube schaut, wird noch der Tankeinbau optimiert. Ich möchte ihn nicht so lose baumeln lassen und mach ihm einen Käfig, in dem er nicht ausbüchsen kann. Dabei bemerke ich, dass der Spant hinter dem Motorspant nicht an den Seiten verklebt ist. Mit eingedicktem Harz wird der Beweglichkeit Einhalt geboten.

Ich warte mit der Platzierung des Akkus bis zuletzt um damit den Schwerpunkt einstellen zu können. Um die geforderten 135mm zu bekommen, muss ich damit ganz nach vorn. Somit erspare ich mir, unnötig Blei durch die Gegend zu fliegen. Der Gang zu Waage offenbart ein Gewicht von 4,3 kg.

Motor:

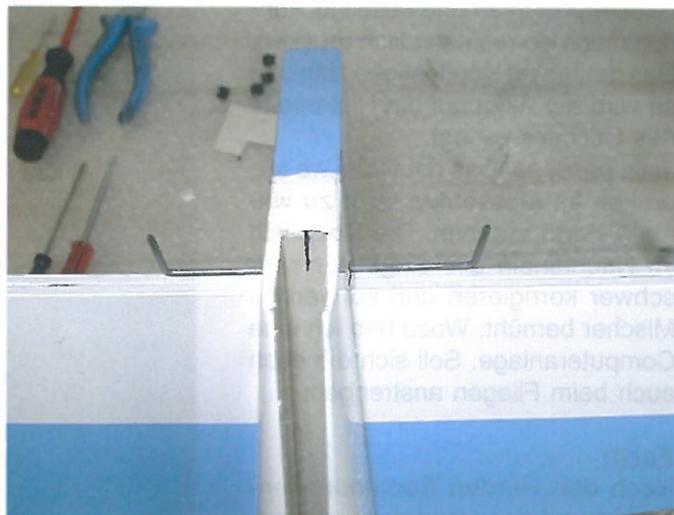
Das Einlaufen verläuft unkompliziert nach Bedienungsanleitung. Danach bringt es der 15er auf 9970 U/min mit einer 14 x 8 Master-Airscrew von Jamara. Das sollte Power genug sein und so ist der Erstflug angesagt.

Letzter Rudercheck und ab geht's.

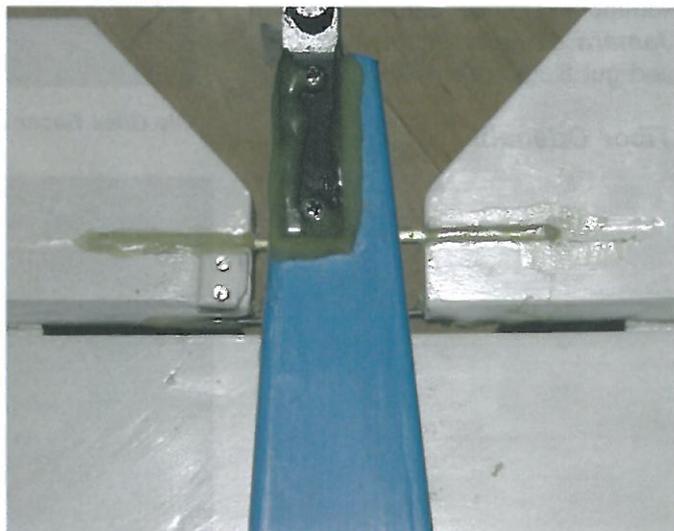
Der Bausatz der Giles Racer ist reichhaltig mit Zubehör ausgestattet.



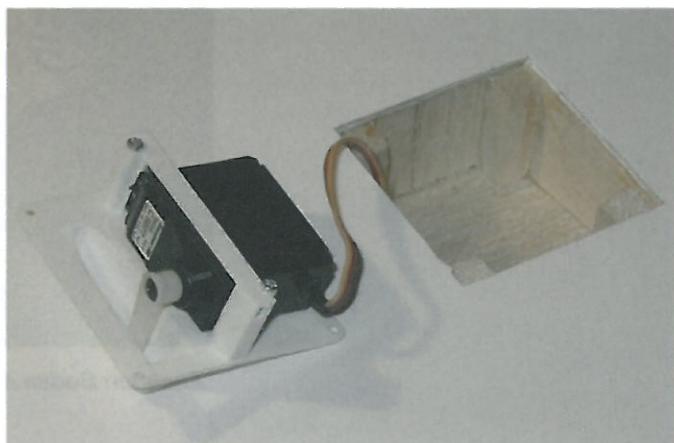
Der etwas zu schwache Stahldraht der Ruderanlenkung



Hier die Verstärkung mit einem Messingröhrchen



Vorbildlich die beigelegten Servohalterungen



Schnurstracks zieht die Giles in den Himmel. Der Motor geht gut und beim ersten herumturnen fällt auf, dass die Giles Racer ihrem Namen gerecht wird. Sie ist ein echter Racer. Langsames herumgurken mag sie nicht und quittiert es mit Strömungsabriss. Herumfetzen ist was sie mag. Snap-Rolls gehen nur durchs dran denken. Bei Halbgas alle Knüppel in eine Ecke und Peng, sie explodiert förmlich, bleibt aber trotzdem gut steuerbar. Beim vertikalen Abwärtsflug fängt sich die Giles merklich ab und beim Rückenflug muss ich recht deutlich drücken. Das deutet auf Kopflastigkeit hin und so wird der Akku auf die Hinterseite des Cockpits verlegt. Jetzt passt es. Das deutliche weiterdrehen im Messerflug lässt zu wenig V-Form erahnen. Die lässt sich im Nachhinein allerdings nur sehr schwer korrigieren und so werden Mischer bemüht. Wozu hab ich eine Computeranlage. Soll sich die doch auch beim Fliegen anstrengen.

Fazit:

Nach den Hürden Bedienungsanleitung und des Höhenleitwerks bekommt man mit der **Giles Racer** von **Jamara** ein sehr schön gebautes und gut fliegendes ARF-Flugzeug.

Tibor Odenahl



Die Giles Racer in ihrem Element. Sieht gut aus und fliegt auch gut.



Auch am Boden ein Blickfang

Fotos: T. Odenahl und M. Dittmayer

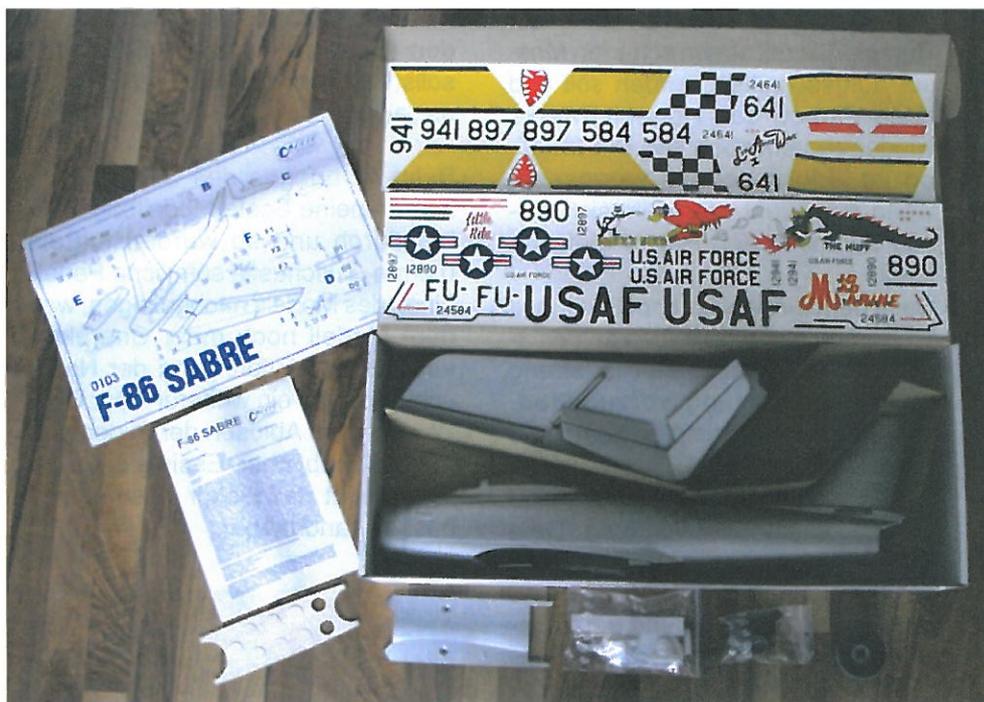


FAKTEN ZUM VORBILD

Die North American F-86 Sabre ist ein amerikanisches Jagdflugzeug, gebaut von North American Aviation. Schon 1944 wurden zwei Prototypen der XP-86 in Auftrag gegeben. Nach dem 2. Weltkrieg und der Auswertung der deutschen Entwicklungsunterlagen, insbesondere von Messerschmitt's Projekt 1101, wurde beschlossen, die Konstruktion mit Pfeilflügeln auszustatten. Der Prototyp flog am 1. Oktober 1947. Im Bahnneigungsflug überschritt das Muster am 25. April 1948 die Schallmauer. Im gleichen Jahr wurde, dank des modifizierten Bezeichnungsverfahrens der USAF aus der P-86 die F-86. Die Indienstellung erfolgte 1949.

Die North American F-86 war der einzige Jäger der westlichen Welt, der der im Koreakrieg eingesetzten sowjetischen Mikojan-Gurewitsch MiG-15 ebenbürtig war. Die Leistungsdaten waren zwar etwas schlechter, aber dafür waren die Flugeigenschaften besser. In der Folge des Koreakrieges wurde die F-86 zum Standardjäger der westlichen Welt. Obwohl der Typ ursprünglich als Tagjäger konzipiert wurde, entwickelte North American auf der Basis der F-86 auch einen mit Radar ausgerüsteten Allwetterjäger, der in der US-amerikanischen Version mit atomaren Luft-Luft-Raketen für das Abfangen sowjetischer Atombomber bewaffnet war. Auch die deutsche

Luftwaffe flog die F-86 als Tagjäger,



Fotos: J.Kopita

Jagdbomber und Allwetterjäger.
DAS MODELL - DER ERSTE EINDRUCK

Die Modelle der Firma Alfa Model in Parkflyergröße zeichnen sich durch ein vernünftiges Maß an Details aus und sind zugleich in wenigen Bauschritten fertigzustellen. Dies gilt für die gesamte Flotte der erhältlichen Warbirds als auch für die Impeller-Jetmodelle des Herstellers. Formschaum-Rumpf inkl. Cockpit-einsatz und Tragfläche bilden die Hauptkomponenten, Höhenleitwerk,

alle notwendigen Kleinteile, der Impeller, ein Dekorbogen und eine üppige deutschsprachige Bauanleitung in Wort und Bild sind die restlichen Zutaten des optisch bereits sehr schön wirkenden Bausatzes.

Die Teile sind allesamt sauber lackiert, die Ruder sind bereits angeschlagen und gängig gemacht. Die Ruderhörner sind schon eingeklebt. Der Rumpf ist mittels Holzspanteneinsatz zur Aufnahme der Impellereinheit vorbereitet und auch die Höhenleitwerkssektion ist vorbereitet.

Was bleibt also noch zu tun? Nun, das sollen die folgenden Ausführungen klären:

DER ZUSAMMENBAU

Zuerst wurde mit der Vorbereitung der Antriebseinheit begonnen, die in weiterer Folge als gesamte Einheit

im Herz der Maschine „implantiert“ werden soll. Klarerweise steht hier noch die Entscheidung der Antriebskomponenten an. Die Wahl fiel auf den auch von Alfa Model empfohlenen Low-Cost Brushlessantrieb von MP-Jet. Der im Impeller werkelnde Minimotor mit sehr hoher Drehzahl hört auf die Bezeichnung AC 25/25-26 Mk II und ist an dieser Stelle schon einmal eine gute Wahl, da er nur mit minimalen Anpassungen in die Aufnahme des Impellers passt. Ist der Motor einmal platziert, sollte

alle Konzentration der exakten Ausrichtung des Rotormitnehmers auf der Motorwelle gelten. Beherrzigen Sie ruhig den Tipp mit der Kartonunterlage im Text der Anleitung, das funktioniert wirklich gut. Läuft der Rotor nach Aushärtung der Wellenverklebung rund, ist das auch schon die größte Hürde beim Antriebsaufbau gewesen, da die 3-Blatt Rotoren von Alfa Model bei diesem Modell sehr sauber ausgewuchtet sind.

Zum Verbinden der beiden Tragflächenteile sei angemerkt, dass ein vorheriges zusätzliches Verkleben der Bowdenzugröhrchen für die Querruderansteuerung mehr zur Exaktheit der Nullstellung des zentralen Servos beiträgt. Ansonsten ist die Fläche schnell einsatzbereit und wird mittels Holzverbinder verklebt. Beim Rumpf kommt kurz der Gedanke nach zuviel ARF-Vorfertigung auf, wenn beschrieben wird, dass die Aufnahme des Höhenleitwerks am Rumpfboden mit einem scharfen Messer aufgeschnitten werden soll und nach Einbau des Höhenleitwerks wieder zu verkleben sei. Die Irritation ist jedoch schnell vergessen, wenn man sieht wie exakt sich dieses Bauteil in den Rumpf einfügen lässt.

Nach dem Einbau der Impellereinheit im Rumpf folgt das Aufsetzen des 3-teiligen Schubrohrs. Hier ist streng nach Bauanleitung vorzugehen, denn auf die Reihenfolge kommt es an ...

An dieser Stelle empfehle ich den Verzehr eines 125g-Joghurts. Dem dadurch gewonnenen Becher schneidet man dann den Boden und den oberen Rand ab und setzt diesen auf den Endteil des Formschaum-Schubrohrs zum Rumpfauslass hin. Denn im Gegensatz zum Baukasten wollen wir unsere abströmende Luft bis zum Rumpfboden sauber geführt wissen. Diese simple Maßnahme bringt ca. 20 Gramm zusätzlichen Schub und verhindert Luftverwirbelungen im Heckbereich der Maschine.

Die RC-Einbauten im Rumpf finden alle auf einer Ebene eines längs eingesetzten Holzspants statt und sind schnell und einfach zu berwerkstelligen. So, nun Cockpiteinsatz anpassen und eine weitere Entscheidung treffen: Fliegt die F-86 Sabre mit oder ohne Pilot. Eine Pilotenfigur



DER ERSTFLUG

Wie immer dieses Jahr war das Wetter zum richtigen Zeitpunkt das denkbar falsche. Der Wind schien aus allen 4 Richtungen zu kommen und war zudem durchsetzt mit Böen. Nach einer tatenlosen ersten Stunde ging es nach leichtem Abflauen des Winds dann in die Luft. Nach Überwindung der ersten 3 Schrecksekunden

ist im Baukasten mitgeliefert, der Cockpitrahmen mit „Verglasung“ aber bereits verklebt. Hier hilft dann leider nur von unten den ABS-Teil mittels Modellmesser zu öffnen und den Piloten „hineinzuhieven“. Was solls, den Umweg geht man, wenn es „authentisch“ sein soll.

Beim Aufbringen des Dekors geht immer meine Scale-Modellbau-Akribie durch und so wurden mittels 0,3mm-Tuschestift sämtliche Panel-Lines des Modells nachgezogen, was dem Modell noch mehr Charakter verleiht. Zur Aufbringung der Nassschiebebilder ein weiterer Tipp: Dem Wasser zum Ablösen der Bilder wird haushaltsüblicher Essig zugefügt. Das macht das Dekor weicher und besser handhabbar.

nach dem Start aufgrund doch recht munterer Querruderanöver (unbedingt Expo aufmischen!) war alles im Lot. Die Maschine stieg gegen den Abendhimmel und war richtig schön anzusehen. Das Pfeilprofil wirkt in jeder Phase dynamisch und ist gut beherrschbar. Die Steuerfolgsamkeit ist sehr gut. Die Geschwindigkeit des Jets kann als vorbildgetreu bezeichnet werden. Kaum sind die ersten Eindrücke verarbeitet, geht es schon wieder gedanklich an die Landevorbereitung. Fahrt raus: Abkipptendenzen sind gottlob keine bemerkbar, das macht sicherer für den Landeanflug. Nicht vergessen: Ein E-Impellermodell hat zu den Vorteilen der fast fehlenden Drehmomentbewegung (kein Propeller) auch die Eigenart, Schubwechsel langsamer



umzusetzen. Gerade beim Landen ist dies zu beachten. Nachdem aber die Maschine sehr gutmütig auch im Langsamflug reagiert, war das Aufsetzen eine schöne Übung.

Der Schwerpunkt war auf Antrieb bestens justiert und sollte aus der Anleitung übernommen werden. Das Modell ist mit dem Brushless-Antrieb recht flott und benötigt zudem an 3 Li-Po Zellen nur rund 10 Ampere Strom. Das ebnet den Weg zu den günstigen und leichten 1500-er Li-Po Zellen. Stärkere Brush-less-varianten sind sicher möglich, das Budget und wahrscheinlich auch die Struktur der Konstruktion könnten darunter jedoch leiden.

FAZIT

Mit diesem Modell wird die Impeller-Fliegerei erschwinglich und simpel handhabbar. Jedenfalls ein Modell bei dem man nicht durch die Röhre schaut...

Jürgen Kopita

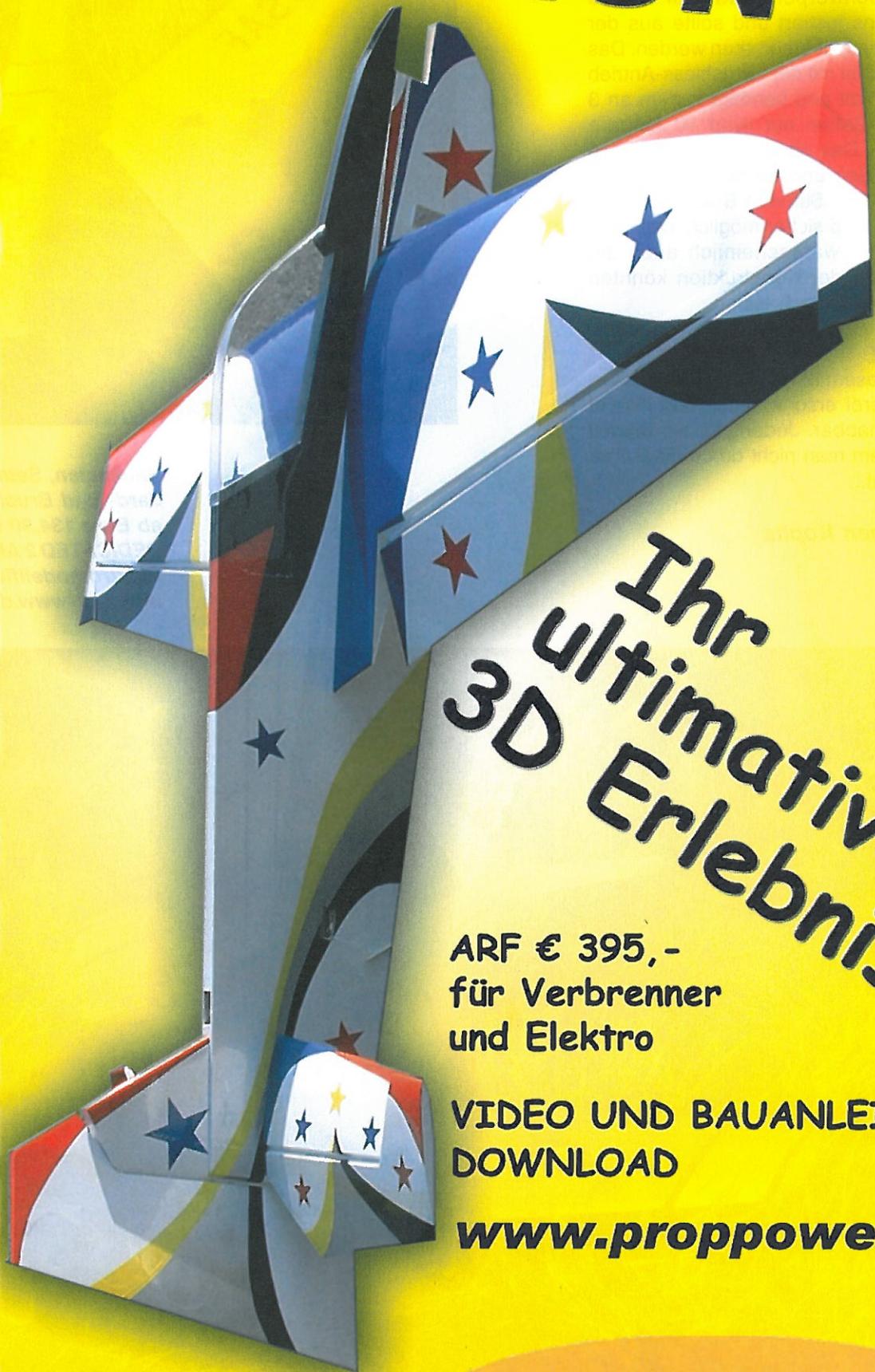


Baukasten, Setangebote für Standard- und Brushless-Sets ab Euro 134,90 bei DEDICATED 2 AIR, Spezialisten für Elektromodellflug. Internet: www.d2air.at.



CHIPHYDE.COM

TUNNEL VISION



Ihr
ultimatives
3D
Erlebnis

ARF € 395,-
für Verbrenner
und Elektro

VIDEO UND BAUANLEITUNG
DOWNLOAD

www.proppower.at

Proppower.at 

HALLENPOWER



CHIP HYDE
FORE PLAY
inkl. Fahrwerk und
Anlenkungen € 49,-

EINLADUNG

Samstag 5. November 2005
Hallenfliegen in Tribuswinkel
im Tenniscenter Wunderlich
13:00 bis nach Mitternacht

TEILNAHME FREI
Ab 18:00 mit DISCO

RC-SUPERSTORE.AT

Info 0676 40 71603 www.proppower.at

Die Qual der Wahl.....

In der letzten prop-Folge avisiert, befasst sich dieser Beitrag mit den dort von der Fa. Schweighofer vorgestellten Brushless-Motoren und Controllern.

Zunächst ein paar allgemeine Sätze. Nur die älteren Modellfliegersemester denken manchmal mit ein bisschen Wehmut an Zeiten, in denen man getrost ein Erzeugnis erwerben konnte, ohne die Sorge, den richtigen Zeitpunkt gewählt zu haben. Heutzutage ist es fast schon eine Selbstverständlichkeit, dass eben gekaufte Produkte ein paar Tage, oder wenn es gut geht, ein paar Wochen später, in verbesserter Ausführung, und womöglich noch billiger, angeboten werden. Nicht genug damit, kommt noch ein gewisses Überangebot ins Spiel. Des Händlers Leid, des Kunden Freud'(großes kapitalintensives Warenlager/große Auswahl). So passiert es auch, dass in mehreren **prop**-Folgen hintereinander über ähnliche Produkte berichtet werden muss, was leider dem Prinzip der Inhaltsvielfalt zuwider läuft.

Gemäß der Überschrift hat es daher ein Käufer bei dem heutigen Angebot wirklich nicht leicht, den gerade benötigten E-Modell-Antrieb zu finden. Da ist in wahrstem Sinne des Wortes guter Rat teuer. Verfügt man nicht über genügend Eigenwissen, wird wohl am häufigsten der Rat eines Modellbauhändlers in Anspruch genommen, dessen diesbezügliches Fachwissen zu einer guten Lösung verhilft. Für einen geringeren Käuferkreis gibt es dann noch das Internet, obwohl die Vertreter es als selbstverständlich erachten, dass heutzutage jeder Modellflieger inzwischen einen Computer mit Internetanschluß sein Eigen nennt.

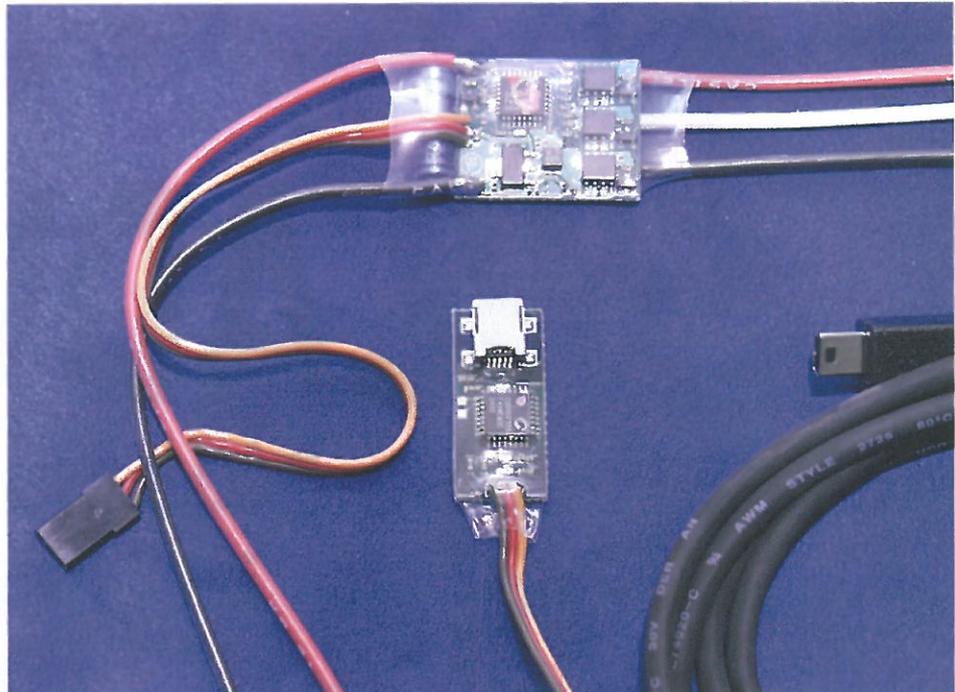
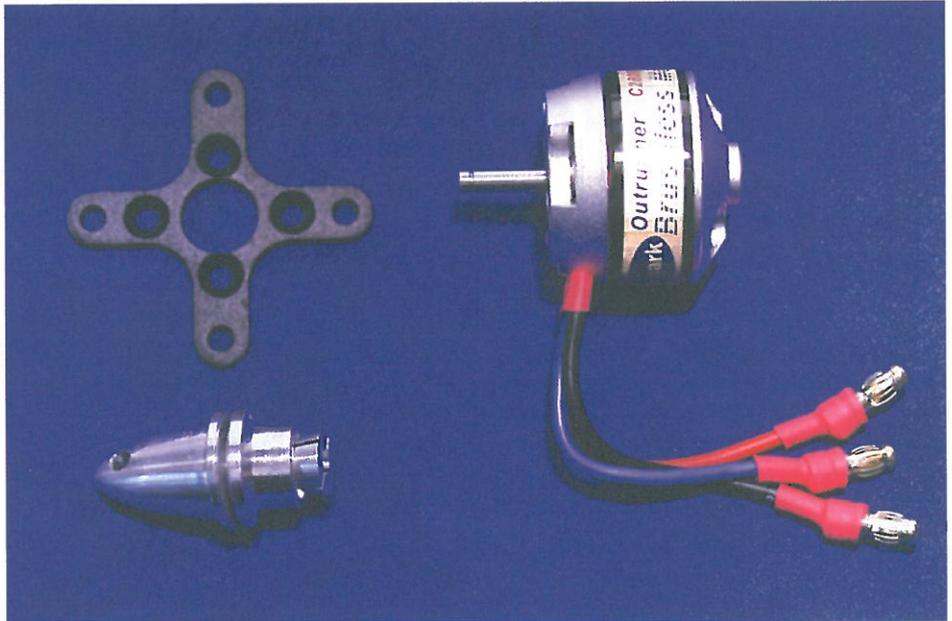
Wurde erst einmal der erforderliche Leistungsbedarf des Modellantriebes festgelegt, sind dann die Kaufkriterien wohl Preis und Güte.

An dieser Stelle sei auf die neue, leicht lesbare Homepage www.der-schweighoder.at hingewiesen, in der man unter „SHOP“ jetzt großteils ausreichend über die einzelnen

Artikel, was Größe, Gewicht, Besonderheiten und Preis betrifft, unterrichtet wird. Unter „Brushless-Motoren“ findet man die hier zur Sprache kommenden sechs X-Power Motor-Typen. Der Firmenname dieser Außenläufer nennt sich jedoch HIMARK. Wählt man der genaueren Beschreibung wegen eine Type aus, findet man dort auch einen Hinweis auf die Messdaten dieser Motoren, ja sogar einen Vergleich zu einem optisch und leistungsmäßig gleichen Konkurrenzprodukt.

Hier offenbart sich klar ein beachtenswertes Preis/Leistungsverhältnis. Die X-Power-Motoren sind beträchtlich billiger, ihr Wirkungsgrad jedoch schlechter. Im Beispielfall erspart man sich beim Kauf eines X-Power fast 35% gegenüber der AXI-Type, nämlich € 22,—! Das ist beträchtlich, sind die doch die „Bürstenlosen“ nicht gerade billig. Dagegen glänzt der AXI mit seinem Wirkungsgrad von 72% gegenüber seinem Pendant mit eta 67%, was schon im Bereich billiger Bürstenmotoren anzusiedeln ist.

Nun weisen die HIMARK-Motoren äußerlich kaum Unterschiede zu den AXI's auf. Im Gegenteil, sie hinterlassen optisch einen sehr guten Eindruck. Auch im Anlauf- und Laufverhalten konnte kein Unterschied festgestellt werden.





Die Geschichte zum Original:

Die P51 - Mustang wurde als einsitziger Abfangjäger und Lang-streckenbegleitflugzeuggebaut. Das US-Army-Air Corps gab ihr den Namen „Apache“, bei North American Aviation hieß sie „P51“ und die Briten nannten sie „Mustang“, was sich schließlich durchsetzte. Die P51-Mustang wurde in den USA nach britischen Vorstellungen innerhalb von 102 Tagen von Edgar Schmued (welcher sechs Jahre vorher aus Deutschland kommend bei Focke-Wulf und Messerschmitt gearbeitet hatte) konstruiert und gebaut. Das erste Flugzeug rollte am 14. August 1940 unter der Bezeichnung NA73X in L.A. In mittlerer Höhe erreichte der Jäger 664 km/h; in großen Höhen war der Motor aber zu schwach und somit den Deutschen unterlegen. Dies änderte sich, als 1943 die erste P51B mit dem Rolls-Royce-Merlin-Motor ausgeliefert wurde. Die Mustang zeichnete sich auch mit doppelter Reichweite als Begleitjäger aus, so dass die Bomber erstmals bis nach Deutschland begleitet werden konnten (Spitfire 280 km und Thunderbolt 360 km Reichweite bis zur Umkehr). Von den 15586 P51 aller Serien, die gebaut wurden, belief sich die Zahl der Mustangs mit Merlin-Motor auf 13600 Maschinen.

Besonderheiten der P51-D:

Die D-Version bekam eine gewölbte Kanzelhaube und somit für alle Piloten eine bessere Rundumsicht. Das Seitenleitwerk der P51 ist gegenüber der Rumpflängsachse um ein Grad gedreht, um dem Drehmoment entgegenzuwirken, das durch den von dem kraftvollen Merlin angetriebenen 12-Fuß-Propeller verursacht wird.

Das Modell

Sprach man immer von ARF-Modellen war dies doch immer noch weit entfernt von „Fast fertig zum Fliegen“, nun hat **JSP Marketing und Vertrieb** es nun geschafft.

„Charge and Fly“ heißt das neue Zauberwort!

Die „parkzone P51 Mustang“ ist der erste Bausatz einer neuen Generation von flugfertigen Modellen, die ihresgleichen sucht.

Alles „drin“ alles „dran“ heißt die Devise und sie stimmt absolut.

Von der Fernsteuerung über Akkus und Ladegerät, ja sogar Batterien für den Sender sind beigelegt, ist alles da.

Eine ausgezeichnete Bedienungs-

anleitung, von einer Bauanleitung kann man ja nicht wirklich sprechen ermöglicht es, während man den Antriebsakku ladet, das Modell flugfertig zu machen.

Leitwerk einkleben und Gestänge einhängen ist alles. Schon hat man ein gut aussehendes Modell dieses berühmten Vorbildes.

Gefertigt im wahrsten Sinne des Wortes, ist die Mustang aus ABS und Schaumstoff. Fertig lackiert und mit tollen Aufklebern versehen.

Angetrieben wird die Mustang von einem 480er Motor, der über ein Getriebe eine 10x8 „Latte“ recht kräftig und ausdauernd dreht.

Motor, Getriebe und Spinner sind natürlich betriebsbereit montiert. Ein

Ersatzpropeller liegt dem Bausatz bei.

Die Energie schöpft der Motor aus einem NiMh-Akku 10,8V/1000mAh. Das beigelegte Ladegerät benötigt ca. 40min. um den Akku aufzuladen. Will man öfter fliegen, so ist die Anschaffung von mehreren Akkus von Vorteil.

Ist alles montiert, kann man zur Einstellung der Ruder schreiten. Überraschenderweise stimmten bei meinem Modell alle Ruderneutralstellungen. Sollte das einmal nicht der Fall sein, kann man mit kleinen Stellschrauben an den Querruderanlenkungen eine Korrektur der Einstellung vornehmen.

Der Sender(einziges Manko, es ist

ein 27 MHz'ler), verfügt über einen Kreuzknüppel für Quer und Höhe, sowie einen Schieberegler für „Gas“. Das ist für die meisten erfahrenen Piloten etwas ungewohnt aber es funktioniert garnicht so schlecht. Weiters gibt es am Sender auch ein schaltbares „Dualrate“ und einen „Notastaster“ für den Motor. Nach Rücksprache mit JPS wird es ab Herbst die Mustang auch ohne Fernsteuerung, jedoch mit bereits eingebauten Servos und Motor geben.

Flugerprobung:

Gleich vorweg, die Mustang fliegt ausgezeichnet. Schwerpunkt und Einstellungen stimmen. Flugtempo und Wendigkeit entsprechen dem Original und das Flugbild ist ein Genuss!

Hat man sich einmal als jahrelanger „Mode1“ Pilot daran gewöhnt Quer- und Höhenruder an einer Hand zu haben, so gelingt auch nach einiger Übung Kunstflug und was besonders wichtig ist, auch die Landung einwandfrei.

Simulierte Luftkämpfe auf der Wiese hinterm Haus werden mit dieser Mustang möglich. Als Besonderheit kann man den Empfänger mit einer Ultraschallkanone ausstatten, die es ermöglicht, dem Gegner, kommt man nahe genug in Schussposition, für 10 sek. den Motor abzuschalten.

Weiters ist auch eine Ausrüstung mit 3 zelligen 2100mAh Lipozellen empfangenseitig vorbereitet.

Fazit:

Ein ausgezeichnetes Flugmodell zu einem sensationellen Preis von Euro 169.- mit guten Flugeigenschaften und hoher Festigkeit. Wirklich kein Spielzeug und auch nichts für Einsteiger.

In der Hand eines einigermaßen geübteren Piloten jedoch ein echtes „Fungerät“ „Viel Spaß für wenig Geld“ ist hier Wirklichkeit geworden.

JSP plant mit der Mustang P-51 für das nächste Jahr nationale und internationale Wettbewerbe.

prop wird rechtzeitig darüber berichten.

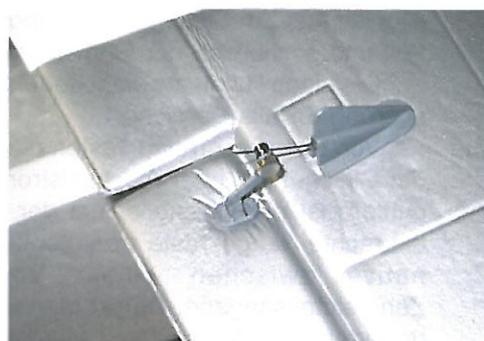
Manfred Dittmayer



Schon ganz schön „Scale“ oder?



Der Akkusacht



Die Querrudertrimmung, einfach gelöst.



Mit viel Liebe zum Detail gemacht



Wo sind die Gegner?



P-51 Mustang auf Patrouillenflug über Wien. Ein Flugbild das nichts zu wünschen übrig lässt.

Fotos: M. Dittmayer

ZANGEN-AMPERMETER plus Voltmeter

Wie viel Ampere schluckt mein E-Motor und wie ist die Spannungslage meiner Akkus? Mit dem in der Folge beschriebenen Messgerät können diesbezügliche Fragen zufrieden stellend beantwortet werden.

Im Lieferumfang inbegriffen sind neben dem Zangenmeter MS 2102 die Messkabel, ein Trageriemen, eine Stofftasche für Transport bzw. Aufbewahrung, aber auch zwei 1,5 Volt AAA-Batterien und schließlich eine in manchen Bereichen eher für Sinologen gedachte Betriebsanleitung in Englisch.

Zum Einsetzen der Batterien wird eine kleine Abdeckung auf der Rückseite des Gerätes durch Lösen einer Schraube zugänglich. Lobenswert, dass endlich, nicht wie bisher üblich ein 9-Volt-Block, sondern die billigeren und ladefreundlicheren AAA-Zellen zur Stromversorgung Verwendung finden.

Auf der Vorderseite des Gerätes sind ein Schieber und vier Bedienungstastknöpfe sichtbar. Der Schieber weist vier Stellungen auf. Von oben nach unten gelesen sind dies die Aus/Ein-Stellung, der Amperebereich, gefolgt vom Volt- und schließlich der Ohm-Bereich.

Die blaue Holdtaste dient der Messwert-Anzeigenspeicherung für alle Bereiche.

Von den drei grauen Tasten dient die linke wahlweise der Gleich- (DC) oder Wechselstrom (AC) –Messung. Die mittlere ist der Nullsteller bei der Amperemessung und die rechte Range-Taste dient bei kurzem Druck der Alternative zwischen einem Vollwert oder einer Zehntelmessangabe. Drückt man länger als eine Sekunde, erfolgt ein Wechsel von Manual auf Auto. Alle Eingaben werden von einem Piepton begleitet.

Das darunter liegende LCD Anzeigefeld zeigt nach dem Einschalten alle durchgeführten Voreinstellungen und in 9 mm hohen Ziffern das jeweilige Messergebnis.

Unter dem Display sind links die Minus- und rechts die Plusbuchse zum Einstecken der Messkabel für Spannungs- oder Ohm-Messung. Das Messkabel hat nicht nur Schutzkappen für die Bananenstecker, sondern auch zwei sehr praktische Abdeckungen für die Prüfspitzen zur Vermeidung von Kurzschlüssen bei eng aneinander liegenden Messpunkten.

Messbereiche sind: Strom bis 40 A mit 0,01 A Auflösung oder 400 A mit 0,1 A. Spannung: bis 400 V mit 0,1 V Auflösung oder bis 600 V mit 1V. Widerstand: bis 400 Ohm und 0,1 Ohm Auflösung.

Ist man der englischen Sprache nicht mächtig, sind glücklicherweise die Abbildungen zu den einzelnen Messarten so gut dargestellt, dass sich dazu eine Übersetzung oder gar Erklärung erübrigt.

Lediglich zur Ampere-Messung einige nennenswerte Hinweise: vor einer Ampere-Messung noch eventuell eingestecktes Messkabel entfernen und die Messbacken zum Entmagnetisieren mehrmals öffnen und schließen. Nullstellung-Korrektur mittels Betätigung der grauen Zero-Null-Taste vornehmen. Das Springen der Anzeige im Hundertstelbereich dürfte der Messgenauigkeit keinen Abbruch tun.

Auf den Zangenbacken sind vorn und hinten waagrechte Markierungen angebracht. An diesen Stellen soll das Messkabel vorbeiführen. An anderen Stellen können Messverfälschungen bis zu 1,5% auftreten. Das eingeprägte Pluszeichen am Zangenbacken bedeutet, dass man an dieser Stelle das rote Pluskabel des Stromführers umklammern soll. Wird das schwarze Minuskabel umklammert, dieses an die Minusprägung des Backens legen.

Zum Wohle verbleibender Batteriekapazität erfolgt eine automatische Abschaltung des Gerätes nach 30 Minuten.

Vergleichsmessungen mit anderen Geräten zeigten, dass die Messergebnisse für alle Bereiche des Elektroflugs ausreichend und genau sind.

Das Gerät wird bei www.der-schweighofer.at um knappe € 80,— angeboten. Ähnliche Zangenmeter findet man auch im Elektronikhandel, wohl mit deutscher Betriebsanleitung und mehr Stellenwerten, jedoch zum doppelten bis dreifachen Preis. Hier bietet sich also für den E-Flieger eine günstige Gelegenheit, mit dem Erwerb dieses Gerätes seine Elektrofliegerei auf verlässlichere Beine zu stellen. Und sehr bald wird er feststellen, dass er einen unentbehrlichen Wegbegleiter gewonnen hat.

© Oskar Czepa



Die fantastischen Vier

E-flite

there is no better Way to fly

keine Kompromisse
kein anderer Flieger

...AB IN DIE HALLE!



45.-€
Tribute 3D

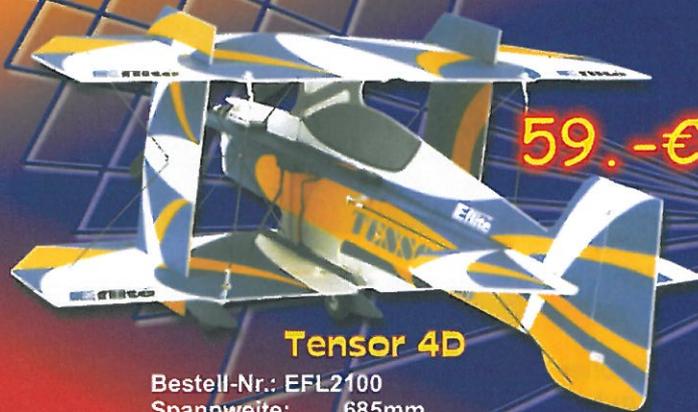
Bestell-Nr.: EFL2000
Spannweite: 940mm
Motor: Speed 370 (enthalten)
Fluggewicht: ca. 320gr.



YAK 54F

Bestell-Nr.: EFL2125
Spannweite: 940mm
Motor: ab bl Park 370 IL
Fluggewicht: ca. 340gr.

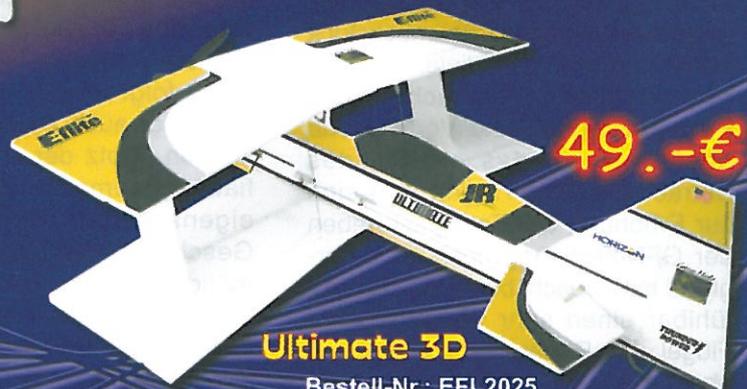
64,90€



Tensor 4D

Bestell-Nr.: EFL2100
Spannweite: 685mm
Motor: ab bl Park 370 AL
Fluggewicht: ca. 230gr.

59.-€



Ultimate 3D

Bestell-Nr.: EFL2025
Spannweite: 711mm
Motor: Speed 370 (enthalten)
Fluggewicht: ca. 320gr.

49.-€

Antriebssets

Park 400 IL		
EFLM1105 - 6-10 Zellen	- 3700 U/V	49.-€
EFLM1100 - 6-10 Zellen	- 4200 U/V	49.-€
EFL1105C - Regler EFLA311 + Motor EFLM1105		89.-€
EFL1100C - Regler EFLA312 + Motor EFLM1100		119.-€
Park 370 IL		
EFLM1000 - 6-10 Zellen	- 4400 U/V	49.-€
EFLM1010 - 6-10 Zellen	- 3600 U/V	49.-€
EFLM1005 - 4 - 8 Zellen	- 5400 U/V	49.-€
EFL1000C - Regler EFLA311 + Motor EFLM1000		85.-€
EFL1005C - Regler EFLA311 + Motor EFLM1005		85.-€
EFL1010C - Regler EFLA311 + Motor EFLM1010		85.-€
Park 370 AL (Bis 700 Gramm)		
EFLM1200 - 6-10 Zellen	- 1080 U/V	49.-€
EFLM1205 - 6 - 8 Zellen	- 1360 U/V	49.-€
EFL1200C - Regler EFLA311 + Motor EFLM1200		85.-€
EFL1205C - Regler EFLA311 + Motor EFLM1205		85.-€
Park 400 AL (Bis 1100 Gramm)		
EFLM1300 - 6-10 Zellen	- 740 U/V	59.-€
EFLM1305 - 6-10 Zellen	- 920 U/V	59.-€
EFL1300C - Regler EFLA311 + Motor EFLM1300		99.-€
EFL1305C - Regler EFLA311 + Motor EFLM1305		99.-€

Einsatzgebiet:
Extremster Kunstflug Tensor,
Ultimate, Tribute, Yak 54, Mini
Funtana, Mini Edge

Einsatzgebiet:
Extremster Kunstflug Tensor,
Ultimate, Tribute, Yak 54

Einsatzgebiet:
Extremster Kunstflug Tensor,
Ultimate, Tribute, Yak 54

Einsatzgebiet:
Extremster Kunstflug Tensor,
Ultimate, Tribute, Yak 54,
Mini Funtana, Mini Edge

Brushless-Regler

jetzt mit
Mega-BEC

EFLA311 20 A Dauerstrom 6-12 Z. Li-Po bis 3 Zellen 49,90€
EFLA312 40 A Dauerstrom 6-12 Z. Li-Po bis 3 Zellen 79,90€

E-Flite Foamies

- ARF-Modelle, die begeistern
- Qualität, die überzeugt
- Vielseitigkeit gegen Langeweile
- Performance ohne Kompromisse
- Indoor und Outdoor
- 2D, 3D und 4D Kunstflug
- Top Ausstattung
- Super Preis-/Leistung

Also, lass Dich überzeugen
E-Flite Foamies - keine Kompromisse

JSB MARKETING & VERTRIEB

Otto Hahn Str. 9a -- 25337 Elmshorn -- Tel.: 04121 - 46 199 60 -- Fax: 04121 - 46 199 70
Hotline: 04121 - 46 199 66 Web: www.jsb-gmbh.de -- www.scorpionmodell.com



DISCUS 2B

von ht-modelltechnik

Superlative jetzt auch im „Mini-Format“ in robuster „Voll-GFK“ Bauweise! Die Modelle bestechen in Qualität und Ausführung Neben einem serienmäßigen Cockpitausbau, ist auch die Kabinenhaube, ähnlich wie beim Original seitlich aufklappbar. Die Modelle sind aber nicht nur ein optischer Leckerbissen, sondern fliegen trotz ihrer relativ geringen Größe hervorragend, unkritisch und sehr vorbildgetreu!

Bei einem Besuch bei **ht-Modelltechnik** zeigte Thomas Hudecek voll Begeisterung eine sehr schön gefertigte Discus 2B, zugegeben ein wahres Schmuckstück seiner neuen Produktlinie.

Hervorragende Oberfläche, hohe Passgenauigkeit und Vorbildtreue erwärmten das Herz des Betrachters. Die Tragflächen sind zur Erhöhung der Festigkeit neben der GFK-Fertigung noch im Untergrund mit Abbachi beplankt, das gibt fühlbar einen sehr verdrehsteifen Flügel. Alle Ruder sind spaltfrei und abgedeckt gefertigt. Ein besonderer Hit ist die Teilung der Querruder im Außenbereich des Flügels.

Wenn die Discus so fliegt wie sie aussieht müsste es ein tolles Modell sein. Die Schlankheit der Tragflächen ließen jedoch etwas an den versprochenen gutmütigen Flugeigenschaften zweifeln.

Nun, Thomas stellte der Redaktion einen Bausatz zur Verfügung und voll Elan machte ich mich, als neues Redaktionsmitglied, ans Werk. Auf Grund des hohen Vorfertigungsgrades beschränkt sich der Bau des Modells eigentlich nur auf den gewissenhaften Einbau der Fernsteuerung und einer Schleppkupplung, denn ich wollte ja hoch hinaus.

Gleich am folgenden Wochenende ging's hinaus auf den Flugplatz. Erste Gleitversuche zeigten, dass die Discus gute, ja unvermutet gute Flugeigenschaften aufweisen dürfte. Also, „rauf damit“ war natürlich die nächste Aktion. Zügig und willig folgt der Discus der Schleppmaschine und wies keine „Extravaganzen“ auf. Eigentlich absolut problemlos!

Nach einem Trimmflug ging ich daran nun mal zu sehen, was der Discus so „drauf hat“.

Sowohl „Thermikkurbeln“ als auch schnelles Fliegen von Bart zu Bart ist kein Problem für den Discus. Willig folgt er den Steuerbefehlen und zeigt auch im Kurvenflug sein Können. Trotz der schlanken Tragflächengeometrie sind die Flugeigenschaften über den ganzen Geschwindigkeitsbereich als gutmütig zu bezeichnen. Natürlich ist der Discus kein Einsteigermodell aber in der Hand eines geübten Piloten besticht der Discus durch gute Leistung und natürlich ein hervorragendes Flugbild.

Mit dem Discus bietet **ht-Modelltechnik** ein Modell hoher Fertigungsgüte mit sehr guten Flugeigenschaften und toller Vorbildtreue zu einem sehr guten Preis an. Will man nicht immer reine Zweckmodelle fliegen, so ist der Discus sicher eine gute Wahl.

Werner Mariel

Technische Daten:

Spannweite: 2500mm

Leergewicht: 900g

Profil: S3021

Rumpf: GFK

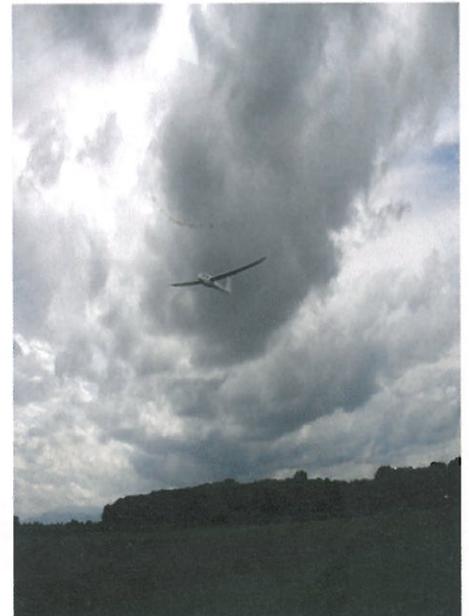
Flächen: GFK

Steuerung: Höhe, Seite, Quer

Aus dieser Serie stehen bei ht-modelltechnik noch die Ventus 2C mit SP 3000mm und eine SALTO H101 mit SP2400mm zur Verfügung.

[näheres unter:](#)

www.ht-modelltechnik.at



Die Modellbaufamilie:



Inhaber Ing. Thomas Hudecek, macht sein Hobby zusammen mit seiner Familie, zum Beruf. Als gelernter Nachrichtentechniker ist er der Funktechnik jedoch treu geblieben. Sein Wissen und seine Erfahrung gibt er gerne durch kompetente Beratung an Kunden weiter. Service, Beratung und die Anforderungen der Kunden stehen daher bei ht-modelltechnik im Vordergrund.



Thomas Hudecek übt sein Hobby seit vielen Jahren aus und kennt die Bedürfnisse der Modellsportler. Er fliegt seit vielen Jahren Helikopter, Elektro- und Motorflugzeuge, sowie Segelflugzeuge. Schwerpunktmäßig widmet sich Hr. Hudecek, dem Trend folgend, den brushless-Antrieben mit der neuen LiPo-Akkutechnologie.

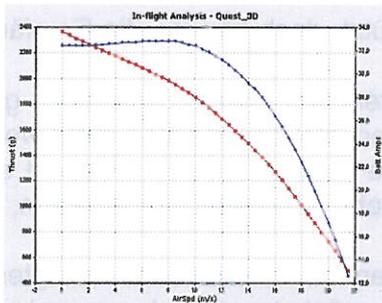


Sohn Roman Hudecek hat die Verantwortung über den Car- und Bootsbereich. Er steht Ihnen nicht nur vor einem Kauf mit Rat zur Seite sondern auch nachher, wenn es um die Praxis geht. Er unterstützt Sie beim Einstellen Ihrer Verbrennermotoren oder hilft bei technischen Problemen. Wollen Sie Ihr Modell tunen, holen Sie sich Tips bei Roman.



Mit Gabriela Hudecek ist Ihr Team komplett. Sie hat mit der Buchhaltung und der Administration alle Hände voll zu tun. Trotzdem unterstützt sie die beiden Männer wo es geht und Sie ist immer die freundliche Stimme im Hintergrund

Für die optimale Dimensionierung Ihrer Antriebseinheit für Elektrosegler und Elektromotorflieger, steht Ihnen der Chef gerne zur Verfügung



Ein Beispiel, einer grafische Darstellung von Schub und Batteriestrom, in Abhängigkeit der Fluggeschwindigkeit. Dies ist das Ergebnis einer Antriebsdimensionierung für die Quest-3D, Flächenflugzeug mit SP140cm und einem Gesamtgewicht von 2,6kg. **Optimale Antriebseinheit:** Motor FUN 500-21 mit Getriebe 5,2:1, Prop 15x10, LiPo-TP 4S 3P 6000mAh

ht-modelltechnik

ARKADIA traiskirchen

ihr shop für in- und outdoor rc-modelle

VIEL MEHR, ALS NUR GUT SORTIERT...

... aus unserer Modellpalette



Was Sie bei uns finden sehen Sie auch unter
www.ht-modelltechnik.at

was Sie bei uns nicht finden sind wenig Auswahl und hohe Preise

Herbsttage am 29. September-1. Oktober 8:30 - 17:00

Hauptplatz 17, Top13 A-2514 Traiskirchen
Tel. :+43 2252 508850 mobile:+43 699 12929 522
email: office@ht-modelltechnik.at

OFFEN FÜR SIE:

MO - FR. 9.00 - 19.00, SA 8.30 - 13.00,
1. SA im Monat bis 17.00

Angebote im Herbst:



X-400 RTR - ARK
Rotord. 58cm, inkl. Einstellservice
369,00 EUR



FUNTANA S90 - Sebart
SP 172cm, ARF-Ausführung
259,00 EUR



DISCUS 2B - HTM-Modell
SP 250cm, ARF-Voll GFK
299,90 EUR

vom 29. September-1. Oktober Herbsttage mit attraktive Angeboten

+++ www.ht-modelltechnik.at +++ 02252 508850 +++ office@ht-modelltechnik.at +++

Praxistest / Folge 9

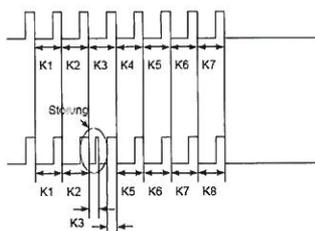
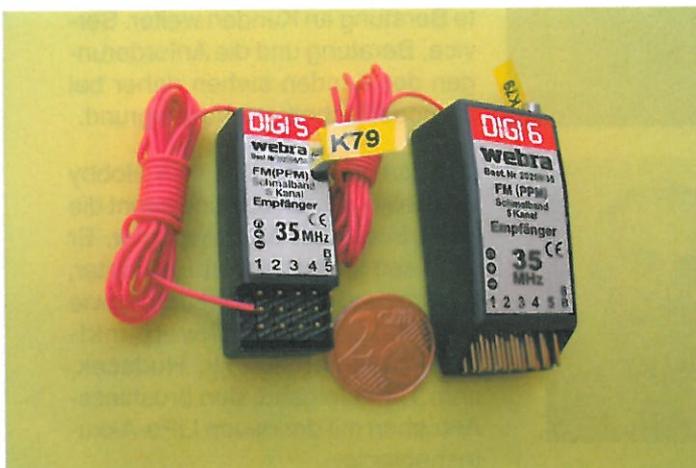
Diesmal wurden die neuen DIGITAL-Empfänger von WEBRA dem prop Test unterzogen.

Für Leser, denen das Prozedere der Reichweitentests noch nicht bekannt ist, folgende Hinweise: die Reichweitentests werden immer auf derselben Strecke mit demselben Sender bei vollgeladenen Sender- und Empfängerakkus durchgeführt. Dabei ist die komplette Anlage mit zwei Servos auf einem Brettchen mit Gummiringen montiert und wird während des Abschreitens der Messstrecke seitlich vom Körper des Testers mit herabhängender Empfangsantenne gehalten, gleichzeitig mit dem großen, immer gleichen Eingangsservo. Dadurch spürt der Tester schon das leichteste Servozucken, bevor das „Zappeln“ überhaupt optisch wahrnehmbar ist.

Zur Elektronik wurde uns von WEBRA folgendes mitgeteilt: der wesentliche Vorteil der digitalen Sig-

nalenauswertung liegt darin, dass alle Servosignale vom Prozessor auf Fehler untersucht werden. Liegt in einem übertragenen Servoimpuls ein Fehler, so wird dieser am Servoanschluss nicht ausgegeben.

Die WEBRA-DIGI- und SCAN-Empfänger zählen beim Einschalten die vom Sender ankommenden Kanäle (Impulse). Nur wenn die Anzahl der neu ankommenden Kanäle übereinstimmen, werden diese an die Servos ausgegeben. Wird ein Impuls durch eine Störung unterbrochen, erkennt jeder Standard-Empfänger (PPM) einen zusätzlichen Kanal.



Nebenstehend findet man eine erklärende Zeichnung. In diesem Beispiel wird

der Kanal 3 durch eine Störung unterbrochen. Der DIGI-Empfänger gibt den erkannten Störimpuls nicht an die Servos weiter. Bei Standard-Empfängern (PPM) wird der Kanal 3 nach der Störung als Kanal 4 erkannt und alle anderen Kanäle werden um eins nach hinten geschoben.

Weiters werden die Impulse nach ihrer Länge untersucht. Entspricht ein Impuls nicht der Norm, wird er nicht zu den Servos weitergeleitet.

Die Auswertung der Squelch-Stufe (Auslaufen der Servos bei nicht eingeschaltetem Sender) erfolgt ebenfalls durch den Prozessor.

AGC (Übersteuerungsunterdrückung) wird vom Chip nicht unterstützt, doch können die Empfänger im Nahbereich trotzdem nicht übersteuert werden.

Nach diesem kurzen technischen Ausflug gleich zu den Reichweitentests. Man müsste doch glauben, dass sich alle Empfänger dabei ähnlich verhalten. Dem ist aber nicht so. Bei den meisten fängt wohl nach einer bestimmten Strecke das „Zappeln“ der Eingangsruddermaschine zaghaft an und verstärkt sich mit jedem weiteren Meter so weit, bis ein Steuersignal vom Sender nicht mehr verarbeitet werden kann, egal ob mit eingeschobener oder ausgezogener Senderantenne.

Beim DIGI 5 wie auch beim DIGI 6 hingegen, fängt bei eingeschobener Senderantenne besagtes Servo bei 72 m an, ganz zart zu zappeln. Dieser Zustand ändert sich auch die nächsten 10 m kaum und verstärkt sich erst allmählich. Die gleiche Erscheinung zeigt der Reichweitentest mit ausgezogener Antenne. Knapp vor dem schon bekannten 600 m Punkt gibt es ein leichtes zappeln, das über weitere 30 m kaum stärker wird und erst danach größere Formen annimmt.

Nach dem schlechten Abschneiden des Pico S 5 hatte der Tester beim DIGI 5 eigentlich keine Reichweitentests erwartet, doch wurde er diesmal angenehm überrascht. Dieser Winzling entpuppte sich als vollwertiges Mitglied bei den Standard Empfängern und kann in allen Normalmodellen eingesetzt werden, also nicht nur in Hinterhof- oder Parkfly-Modellen.

Seine technischen Daten: Größe der Rechteckform L 40,3 x B 14,7 x H 11,4 /16,1 mm. Bei der Höhe H finden sich zwei Messwerte, wobei der größere durch den überstehenden Miniquarz zustande kommt. Nachdem aber die Servo-Steckleiste vertikal montiert ist, spielt dies für den Einbau keine Rolle, da ja auch die Servostecker samt Kabelauslass über dieses Maß hinausgehen. Mit 7,7 Gramm Gewicht inklusive einer 1m langen Antenne und mit 6,75 cm³ Volumen ist er einer der leichtesten und kleinsten je von uns getesteten Mini-Empfänger. Belegmöglichkeit: 4 (5) Rudermaschinen.

Da der Reichweitentest beim DIGI 6 die gleichen Ergebnisse zeitigte wie beim DIGI 5, gleich seine technischen Daten: die Gehäuseform stellt keine ideale Rechtecksäule dar, sondern eine, die im Seitenriss nach einer Seite abgeflacht ist, ähnlich wie beim beliebten Nano S 6 Empfänger. Seine Abmessungen: L 50,5 / 53,5 B 21,6 H 17,2 mm. Hier ist die doppelte Maßangabe für den herausragenden Normalquarz bei der Längsseite zu finden. Mit seinem Gewicht von 14,2 Gramm gehört er noch immer zu den Leichtgewichten. Die Steckerleiste ist bei ihm wieder horizontal zugänglich. Auch hier ist die Antennenlänge 1 m. Belegmöglichkeit: 6 Rudermaschinen.

Noch etwas: beide Empfänger zeigten keinerlei Marotten beim Einsatz in Elektro-Modellen. Weder durch Reichweiteneinbuße noch Überempfindlichkeit durch zu nahem Einbau bei der Antriebseinheit.

Im Diskonthandel wird der DIGI 5 wie auch der DIGI 6 zum wirklich günstigen Preis von je € 36,90 ohne Quarz angeboten.

© Oskar Czepa

Spezialisten
für Elektro
Modellflug

dedicated **2** air

Hotline
0699 104 68 900

www.d2air.at

YAMADA - Spitzenprodukte und know how von M-Technic, ergeben eine unschlagbare Verbindung am Motorenssektor.

Jahrelange Erfahrung unter Mitwirkung zahlreicher, namhafter Spitzenpiloten bilden die Grundlage zu Ihrem Erfolg.



www.yamada.co.at

Tel.: +43/699 109 05600

Der Viking in den Alpen!



Selten einen so schönen Zweckflieger gesehen! Das war mein erster Eindruck, als ich den Viking zum ersten Mal erblickt habe. Ein superschlanker Rumpf zarter Doppelknick der Tragflächen, ein perfektes V-Leitwerk mit 105° Öffnungswinkel, verstellbarer Hochstarthaken und ein Spitzenfinish. Bis dato konnte ich noch keinen ähnlich gut verarbeiteten High-Tech Flieger sehen. Einfach toll!

Vom Fluggewicht nach Herstellerangaben dürfte der Viking mit 2250 Gramm bei 3,05 Meter Spannweite in der Thermik recht gut gehen. Bestellt wurde der Traum meiner schlaflosen Nächte in knallgelb, die Unterseite in zartviolett! Ein Farbexperiment und zweifellos eine interessante Farbkombination die mir später etliche, schmunzelnd vorgebrachte Bemerkungen aus dem Freundeskreis einbrachten.

Erster Eindruck nach dem Auspacken:

Der Viking ist von der Optik ein perfektes Modell ohne die geringste Beanstandung. Stabil ist er wie keines meiner Modelle vorher! Mit einem Wort „Besser geht's nicht“!

Der Zusammenbau:

Der Zusammenbau beschränkt sich im Wesentlichen auf Assemblingarbeiten wie den Servoeinbau, dem Verlöten und Verlegen des Kabelstranges sowie dem Fräsen der Ausschnitte für die MPX-Stecker. Das hört sich zunächst leicht an. Der Kevlarrumpf widersteht jedoch den meisten mechanischen Bearbeitungsversuchen in unangenehmer Weise. Die Durchführungsfräsen für die Kabel vom Rumpf in die Flügel und die Anpassung der MPX-Stecker für eine präzise Verbindung von Flügel und Rumpf sind heikel, kosteten ordentlich Zeit und dem makellosen Flieger gleich mal seine Jungfräulichkeit. Bei nochmaligem Bau würde ich gewöhnliche Löcher bohren und die Steck-

verbindungen, für den Transport, einfach aus dem Flügel und dem Rumpf heraushängen lassen. Das genügt vollkommen und erspart etliche Stunden der Angst den Flieger zu zerkratzen. Die Flügelspitzen sind bereits nach einiger Zeit im Bastelzimmer abgerundet. Wie derzeit scheinbar üblich, ist der komplette RC-Einbau hängend eingebaut. Ein Nachteil wenn der Flieger zusammengebaut in der Wiese liegt. Alle RC-Teile sind dann leider auf der Unterseite und eine flüchtige Kontrolle, vor jedem Flug, findet somit kaum jemals statt, aber alles der Reihe nach!

Die Servos im Flügel wurden in einen Schrumpfschlauch verpackt, eingeschrumpft und mit dickflüssigem Sekundenkleber bombenfest im Flügel fixiert. Eine Reparatur kann leicht und schnell erfolgen.

Zum Einbau der Servos für das Leitwerk ist zu bemerken, dass es klüger ist, die Servos für Höhen und Seitenruder tiefer zu setzen und die Anlenkungen für das Leitwerksgestänge zu kröpfen. Dadurch erhält man ungehinderten Zugang zum Ballastrohr und kann eine fix und fertige 18mm dicke Ballaststange ohne die übliche Patronenwirtschaft einführen.

Die Befestigung des Ballastes ist dem User überlassen. Es gibt keine vorbereitete Lösung, wobei zu bemerken wäre, dass auch das Rohr für die Ballastaufnahme nicht fix ist und nur in den Rumpf eingeschoben wird und jederzeit herausnehmbar ist. Die Lösung, wie auch immer, ver-

bleibt beim Erbauer! Wie eine 1,2 Kilo schwere, nicht 100% befestigte, Ballaststange im Falle einer harten Landung zur Sache geht, brauche ich wohl nicht zu sagen, also wurde der herausnehmbare Kohlekäfig für die Ballastaufnahme kurzerhand in den Rumpf gesteckt, mit einem 4mm Bohrer quer durch den in diesem Bereich verstärkten Rumpf und das Ballastrohr gebohrt und mit einem 4mm Kohlestab, als Querriegel, gegen einen möglichen Abflug gesichert. Volles Vertrauen genießt der bullige Flächenverbinder aus Kohle. Gerüchten zufolge kann dieses Teil über 1300 Kilo an Belastung ertragen. Über die Festigkeit dieses Teils möchte ich daher nicht mal einen Gedanken verschwenden. Wie üblich ist das Einhängen der Kugelköpfe beim V-Leitwerk eine Prozedur die man durch reichlich Johanniskrauttee und beruhigende Zurufe seitens der Gemahlin übersteht. Der Kabelstrang ist Routine, sowie der Einbau der Servos im Flügel. Zu bemerken ist hier noch dass man gut daran tut keine dicken Kabel (maximal 0,25mm²) zu verwenden. Im Rumpf ist kaum Platz für dickere Kaliber und meine 0,35mm² Kabel zwicken bereits. Vor allem dick isolierte Kabel machen hier Probleme!

Die Empfängerantenne wird wie üblich in das serienmäßig einlamierte Rohr zur Antennenaufnahme geschoben. In meinem Fall wurde die Antenne verlängert und schaut 10cm aus dem Heck heraus. Das hat sich bestens bewährt!

Soweit sieht die Orchidee fertig aus. Was ist noch zu tun.....? Die Anlage programmiert und der Schwerpunkt sollte noch eingestellt werden! Ab Werk ist ein Schwerpunkt von 102-106mm angegeben. Ich wählte die mittlere Schwerpunktlage von 104 mm! Blei wird in die, im Wasserbad befindliche, Rumpfspitze gegossen. Damit bekommt man ein passgenaues Bleiformstück.

Der Erstflug:

An einem schwachwindigen Tag auf der Koralpe, mit stolzgeschwellter Brust, ging's an den Start.

Mein Freund Mario Testori gab dem Viking den nötigen Schubs und rief nach ein paar Sekunden ..."und fliegt"! Soweit so gut, denn jetzt kam die beinharte Realität!

Mir fiel gleich nach den ersten Metern auf, dass der Viking für einen angeblich sehr schnellen Flieger sehr langsam war. Zu langsam! Was dann folgte war ein wildes auf und ab und endete im extrem steilen Gelände unterhalb der Startstelle auf der Koralpe. Der Viking ist unfliegbar war mein erster Gedanke! Alle Klappen im Strak, Schwerpunkt nach Beschreibung und dann das!

Langes Gesicht, Brainstorming und beinahe völlige Erschöpfung nach der Bergung des glücklicherweise unversehrten Fliegers aus dem gut 40° steil abfallenden Gelände. Meine Vermutung, Bleizugabe in die Schnauze, war nur zum Teil richtig (niemand würde auf eine falsche EWD bei einem Voll GFK/CFK-Flieger tippen). Deshalb sah der nächste Versuch, 70 Gramm Blei in die Schnauze, fast ident aus und wieder war keine Kurve möglich da der Viking ständig am Rande des Strömungsabrisses herumtümpelte. Jetzt war guter Rat teuer. Nach vielleicht 30 Sekunden reiner Flugzeit, in denen ich ständig eine Landegelegenheit suchte und den Flieger wie ein rohes Ei herumtrug, konnte man kaum die Ursache dieses total seltsamen Flugverhaltens erkennen. Also nochmals Blei in die Schnauze. Der Schwerpunkt bereits mehr als einen Zentimeter vorverlegt!

Es ging besser, aber kaum so, dass ich in Begeisterungstürme ausbrechen durfte. Kein EWD-Messgerät zur Hand, aber soviel war inzwischen klar „die EWD passt hier ganz und gar nicht“. Eigentlich ein sehr schwe-



Der Autor vor dem nicht ganz unproblematischen Erstflug Fotos: Heinz Pfaffinger

res Manko bei einem Voll-GFK/CFK Flieger in dieser Preisklasse

Mein eher ungeliebtes aber auch diesmal sehr erfolgreiches „try and error“ Verfahren wurde ausgepackt und zwei Parameter logisch und zur gleichen Zeit verändert. Ich legte versuchsweise 0,2mm unter die Nase des Höhenleitwerkes und lud Blei in die Schnauze. Nächster Versuch, und soviel sei gesagt, es war nun erheblich besser, aber noch immer war sehr viel Tiefentrimmung notwendig um halbwegs fliegen zu können. Derart mutig geworden, wurden nochmals 0,2mm untergelegt und neuerlicher Start. Wouwhhh! Das welke Blatt wurde endlich zum Flieger!

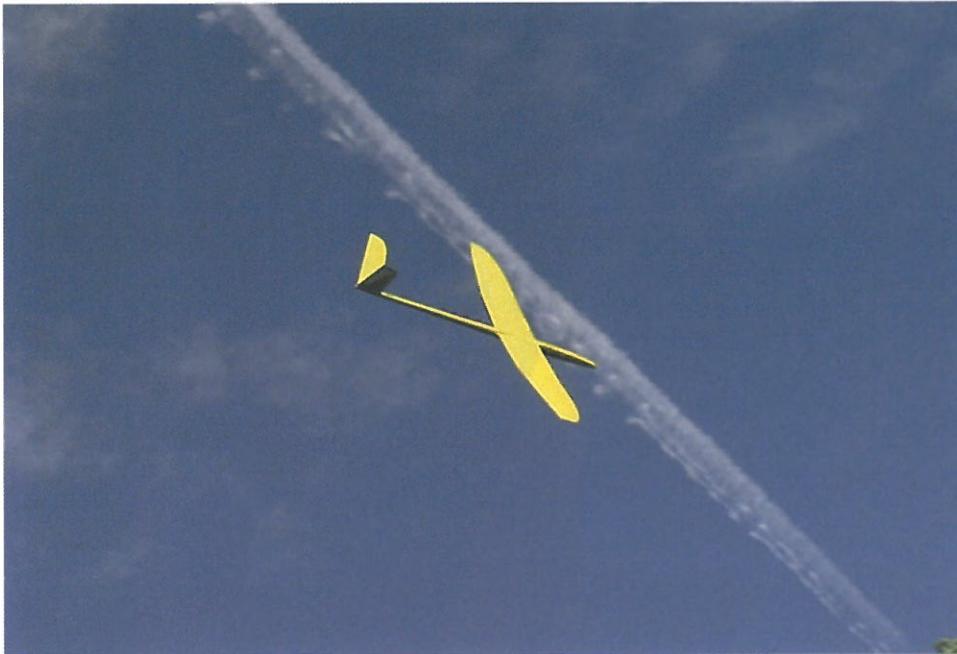
Anschließend noch einmal dieselbe Prozedur aber Blei raus. Mit mittlerweile insgesamt 1 mm unterlegt, fliegt der Viking dann so wie man das von einem solchen Modell erwartet. Wendig, extrem schnell und trotzdem leicht und ruhig zu pilotieren und vor allem leicht zu landen. Wer schon mal auf der Koralpe geflogen ist, weiß das zu schätzen. Perfekt! Der Schwerpunkt liegt mittlerweile bei 103 mm und der Viking ist nicht wiederzuerkennen! Schnurgerade

ohne, jegliche Tendenz flitzt er dahin um beim Kurbeln total gutmütig und ruhig im Vollkreis zu bleiben. Endlich wirklich super und ohne Tadel! Die Langsamflugeigenschaften sind für einen solchen Flieger als gut zu bezeichnen. Mit den richtigen Ausschlägen lässt sich der Viking fast wie ein HLG herumtragen, allerdings hat jedes Spiel mal sein Ende und man sollte es nicht übertreiben. Ein Strömungsabriss, produziert, erfordert zumindest 15 Meter freien Luftraum unter den Flügeln, wobei der Viking leicht abzufangen ist.

Fazit:

Nach einem Jahr Erprobungszeit an den verschiedensten Hängen und Wetterbedingungen kann ich folgendes berichten:

Hat man die Hürde mit dem Einfliegen mal geschafft und geistig den Schock der ersten Einflugphase verarbeitet, ist man positiv überrascht. Der Viking ist ein präzise zu fliegendes Topgerät und ein absolut wettbewerbstauglicher Flieger, der auch bei extrem ruppigem Wetter sehr ruhig und elegant in der Luft liegt und eine enorme Leistung in allen Bereichen hat. Mit einer Zula-



Hangfliegerherz was willst du mehr?

derung von nur 800 Gramm ist der Viking eine Waffe! Von der Stabilität sollte es überhaupt kein Problem geben, egal welches Einsatzgebiet bevorzugt wird.

Der Viking geht hervorragend in der Thermik. Mit 3mm nach unten gewölbten Klappen und geringfügiger Tiefenruderzumischung nimmt der Flieger jeden Bart willig an.

Speedfliegen ist die Disziplin des Viking! Es bedarf keiner Extratrimmung für den Speedflug. Alle Klappen im Strak und schon geht's dahin!

F3/B-Starts mit dem berühmten Schuss wurden von mir keine durchgeführt. Das lasse ich den F3/B-Spezialisten vorbehalten, da der Viking, bei mir, in der Hauptsache am Hang eingesetzt wird. Von der Festigkeit ist DS ohne Probleme möglich.

Der Viking ist eine sehr gelungene Konstruktion ohne wirkliche Schwächen!

Was ich mir wünsche?

Einen Viking mit Kreuzleitwerk, passendem Einstellwinkel und Pendel/Höhenruder.

Das wäre eine unschlagbare Kombination!

Nach der Behebung des EWD-Problems ist meine uneingeschränkte Beurteilung „Sehr gut“!

Heinz Pfaffinger



Viking mit gesetzten Klappen

Was positiv auffiel:

> Der Viking sieht phänomenal aus! Schlank, elegant, modern und makellos! Hier stimmen die Proportionen! Er lässt sich einfach, wendig und dennoch zielstrebig fliegen. Selbst zerrissene Thermik oder rupelige Luft stört den Viking nicht im Geringsten. In den Wenden verliert der Viking nur wenig Fahrt!

> Landen mit voll gesetzten Klappen, auch auf kleinen Flächen, ist ein Genuss.

> Die Thermikeignung ist sehr gut. Da wird jeder noch so kleine Hauch mitgenommen und in Höhe umgesetzt.

> Im Speed ist der Viking auch ohne Ballast schon sehr schnell, wobei 800 Gramm Ballast den Viking wie einen geölten Blitz flitzen lassen. Für DS kann bis zu 1200 Gramm Ballast eingeladen werden.

> Das Flugverhalten kann, obwohl nicht besonders eigenstabil, als gutmütig bezeichnet werden. Jedenfalls hat der Viking keine bösen Überraschungen parat!

> Es ist vielleicht nicht wichtig, sagt aber aus meiner Sicht viel über die gute Aerodynamik dieses Modell aus. Der Viking ist auffällig leise!

Was negativ auffiel:

< Die EWD bei einem derartigen Modell nacharbeiten zu müssen ist ein starkes Stück. Auch wenn mein tatsächlicher Aufwand kaum der Rede wert war, sollte der Hersteller dringend etwas unternehmen.

< Ein Flieger dieser Preisklasse könnte bereits alle Bohrungen und Fräsungen für die Kabeldurchführungen ab Werk haben denn Kevlar ist schwierig zu bearbeiten.

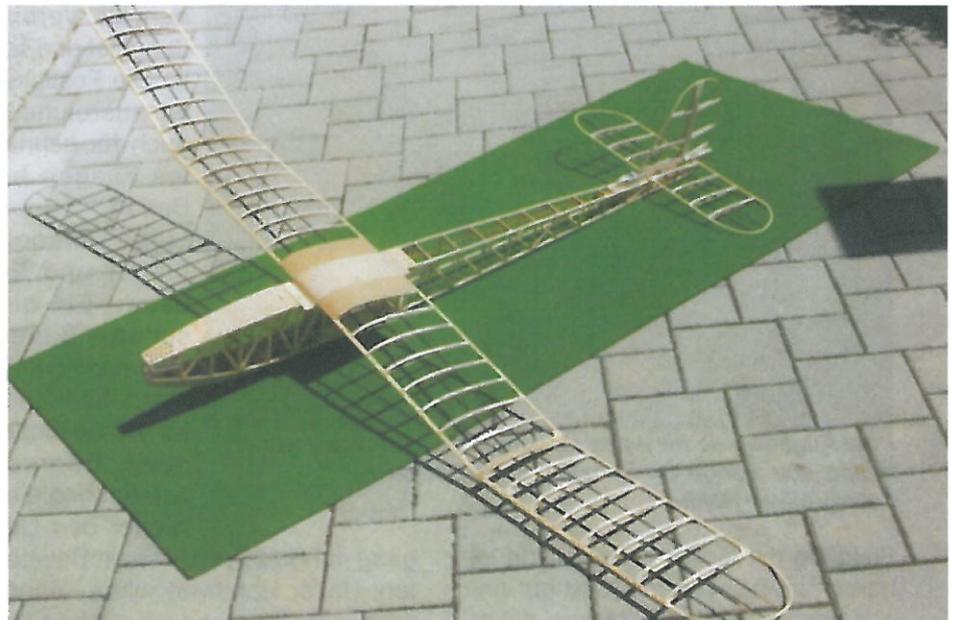
< Der Viking sieht in der Luft sehr schnell aus. Fast zu schnell! Das hat seinen Grund. Der Einstellwinkel des Tragflügels, etwa 1,5°, lässt den Viking im Langsamflug gerade in der Luft liegen während er im Speed die Nase nach unten neigt.



MILANO XS 3 SEGELFLUGMODELL

Diese Antik Konstruktion wurde von 1948 auf 1949 erstellt. Erschienen ist der Plan 1949 und heute bei der Firma Kirchert in Wien erhältlich. Am 5.9.1948 wurde in Salzburg am Gaisberg der erste Segelflugwettbewerb nach dem Krieg durchgeführt. Den ersten Platz erreichte der Konstrukteur mit „MILANO XS“

Da die Fliegerei von den Besatzungsmächten verboten war, wurden sogar die meisten Teilnehmer des Bewerbes kurzfristig von der amerikanischen Militärpolizei festgenommen. Der Bürgermeister konnte eine Freilassung erwirken. Dieser Bewerb war praktisch der Wiederbeginn des Flugsportes in Österreich nach dem zweiten Weltkrieg. Diese Verbotszeit ist mir heute noch in guter Erinnerung, machten wir auch damals die ersten Modelle schon in unserem Bundesland Niederösterreich unter Verbot. Große Vorsicht war hier notwendig, denn wir waren unter russische Besatzungsmacht gestellt. Balsa und Sperrholz gab es nicht und so machte sich Ernst Reitterer an die **SPREISSELBAUWEISE**. Keine leichte Aufgabe in diesen Nachkriegsjahren. Klebstoff und Leisten



Die Spreißelbauweise, Ästhetik pur im Modellbau.

eine Mangelware. Aber meine Hochachtung zu dieser handwerklichen Leistung.

Durch eine Vorausschreibung beschloss ich, dieses Modell wiedererstehen zu lassen. Bei meinem Besuch am 25.9. oder 26.9.2005 will ich dieses Modell an den Start bringen. Nach dem Plan wurde nun gebaut und die notwendigen Zeichnungen

angefertigt. Es ist ein schönes Modell. Der erste Flug erfolgte am 14.7.2005 um 20 Uhr, noch mit einer halben Stunde. Der Schwerpunkt benötigte noch eine Korrektur und ein bisschen waren Höhen und Seitenruder noch einstellungsbedürftig. Am 15.7.2005 kam für Milano der große Auftritt. Otto Baier und ich flogen am Modellflugplatz in Mechters

bei St.Pölten, bei sehr, sehr schönen Wetter und wunderbarer Thermik zwei Stunden!!! Einmal der Otto und wieder ich. Ein Erlebnis von Seltenheit bei unserer Windlage in Niederösterreich. Wir hatten von den drei LIPO-Zellen rund 50 % an Strom verbraucht. Übrigens der Modellflugplatz in Mechters ist ein schönes Plätzchen für Modellflieger und ein gut geführter Verein! Der erste Antik-Wettbewerb am 1.Juni 2005 war ein Erfolg. Für den Wind konnte der Veranstalter allerdings nichts.

Zum Abschluss noch ein wenig Bautechnik und Flugverhalten des „MILANO XS 3“

Die Spannweite und Rumpflänge wurde damals schon gut gewählt. Das Abfluggewicht des Modells beträgt mit 30 Gramm Blei 1060g . Als Antrieb dient ein Außenläufermotor (Vertrieb von der Firma Plettenberg) „Typhoon micro 15110“. Dazu 3 Lipoly-Zellen Kokam 2000. Der

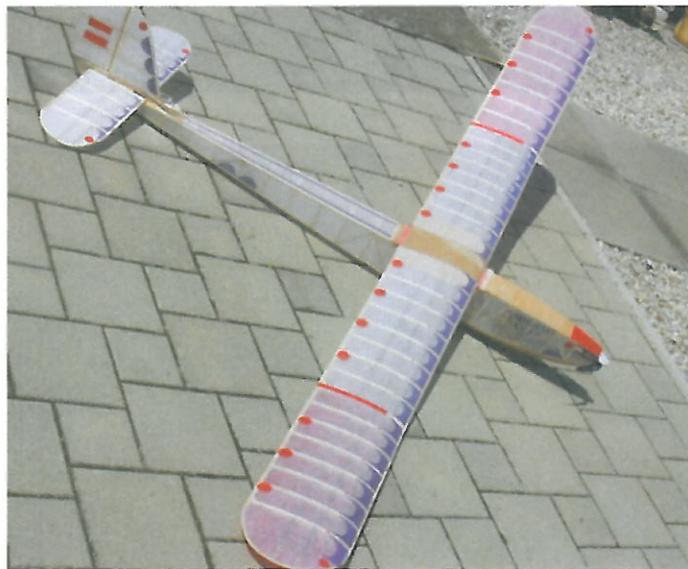


Die Leitwerkskonstruktion

messer und einen 3mm CFK Vollstab. Gebaut wurde dieses Tragwerk mit einem Mittelstück, um eine bessere Transport-

möglichkeit zu haben. Ein 4 mm und 2,5 mm Stahldraht dienen als Verbindung der drei Teile. Die Festigkeit ist ausreichend auch für schnelles Fliegen bei Bedarf.

Liebe Modellflieger und Erbauer. Ein bisschen Bau Erfahrung und Können gehört schon für dieses Modell dazu. Erlernen wir doch gleich wieder den Um-



Eine Augenweide für jeden Modellbauer! Modellbau wie er einmal war. Lange vor Epoxy, Depron und ARF. Fotos: Alfred Haiden

Steigflug mit dieser Kombination ist hervorragend. Thermik wird gut angenommen und zeigt Milano sofort an. Die Kurveneigenschaften in beiden Richtungen gleich und besonders gut.

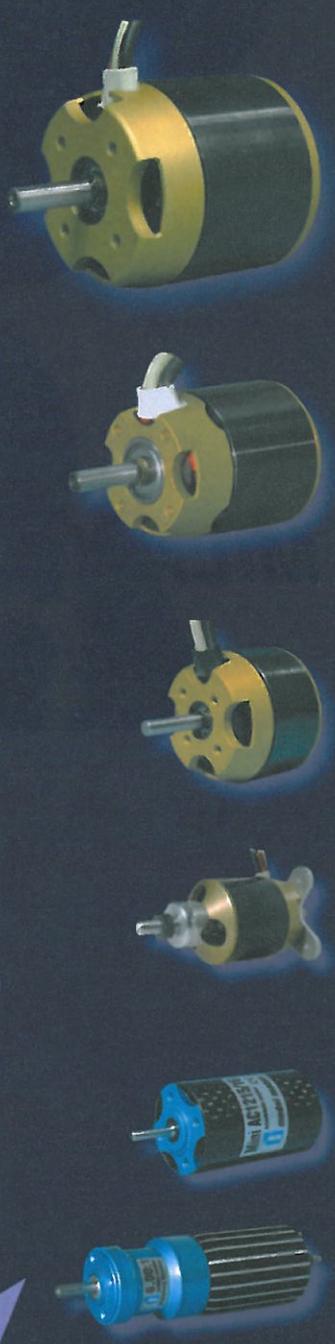
Rumpfgurte, Kufe, Randbögen für Flügel, Höhenleitwerk und Seitenleitwerk unbedingt Laminieren und Schäften. Damit haben wir kein Problem beim Zusammenbau der Einzelteile. Wir erhalten in der Ausfertigung einen schöneren Flieger. Für den Flügel verwendete ich CFK Rohre und zwar 6mm, 4mm Außendurch-

gang mit Holz und diversen Baustoffen. Unser Handwerkliches Können wird verbessert und wir erleben den Antik Modell + Flug neuerlich. Das Bauen von Antikmodellen ist heute wieder für viele Neuland und eine positive Herausforderung.

Alfred Haiden



AXI MOTOREN NUR VOM SPEZIALISTEN



Beratung
 General-
 vertretung



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

Die Flying Special FS -4000 von Sport Klemm im harten Hangflug - Alltagsbetrieb



Teil 1: Aufbau & Montage

Über die FS-4000 wurde bereits in mehreren Testberichten (z.B. Aufwind 6/2001 als Segler, Modell 2/2004 als Elektrosegler) berichtet, dennoch ist es dieses Modell Wert etwas ausführlicher beschrieben zu werden.

Der Tenor dieser Berichte ist überaus lobend. Dadurch neugierig geworden reifte der Wunsch auch so ein Traummodell fliegen zu können.

Nach dem Motto: Das Leben ist zu kurz um mit schlechten Modellen die Zeit zu vergeuden, wurde Anfang März 2004 das Modell, um es universell einsetzen zu können, in Elektroausführung bei Sport Klemm geordert. Die Lieferung und Rechnung über €1400, alleine für das Modell, erfolgte nach knapp 4 Monaten (17 Wochen). Später wurde zusätzlich ein zweiter Rumpf mit Leitwerk bestellt und als Segler ausgebaut. Dadurch ergeben sich ein Elektrosegler und ein Segler mit einer gemeinsamen Tragfläche.

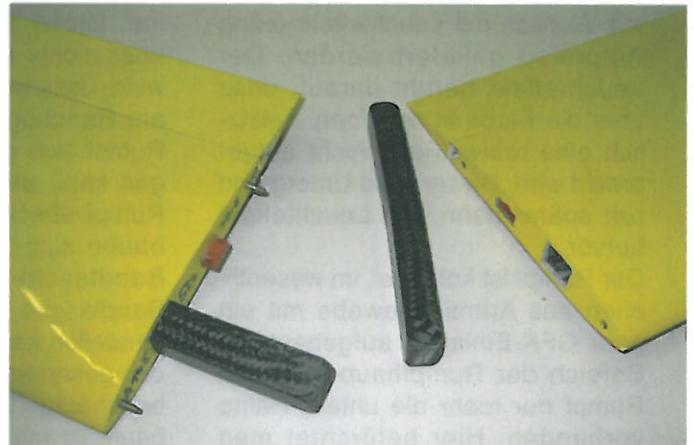
Geliefert wird solide Qualität, made in Germany. Die Einzelteile des Modells weisen eine sehr saubere Oberfläche auf. Die Trennnähte sind deutlich sichtbar, aber sauber, und stören nicht sonderlich. Der Lieferumfang gliedert sich in die 3-teilige Tragfläche, 2 V-Leitwerksblätter und einen 3-teiligen (!) Rumpf.

Der Rumpfvorderteil besitzt unter der Tragflächenauflage eine große Öffnung und reicht bis zum halben Leitwerkshebelarm. Es gibt keine Kabinenhaube oder abziehbare Schnauze! Das Leitwerk wird auf ei-

nen zylindrischen Leitwerksträger aufgesteckt. Der Leitwerksträger und der Rumpfvorderteil werden etwa 100mm ineinander gesteckt und weisen eine sehr gute Passung zueinander auf. Während der Rumpfvorderteil eine vertikale Trennnaht aufweist, ist der Leitwerksträger in der Form horizontal geteilt und die untere Hälfte in der Kontrastfarbe des Modells eingefärbt. Der dritte Rumpfteil ist schließlich die sogenannte Rumpfhaube. Diese schließt die Rumpfföffnung und wird mit dem Tragflächenmittelteil verschraubt, sodass die Tragfläche auf einem Pylon oberhalb des Rumpfes platziert ist. Sie bleibt fix verschraubt, wird also nicht zum Auf- und Abbauen des Modells montiert / demontiert. Die Verbindung zum Rumpf erfolgt beim Aufbauen des Modells mit Bandtaschen aus Spezialklebeband.

Im Lieferumfang sind noch die CFK-Steckverbinder der Tragfläche mit 20x16mm Querschnitt (!) und 2,5° V-Form, die Passstifte der Leitwerkssteckung, die Servoabdeckungen sowie einige Kleinteile wie alle Gabel- und Kugelköpfe, Anlagenbefestigungsbrett und

CFK-Schubstangen für das Leitwerk enthalten. Die Tragflächen- und Leitwerksteile sind in robusten Luftpolsterfolie-Schutztaschen gut für den Transport geschützt. Eine Transporttasche, die als Modellrucksack verwendbar ist, wird gegen Aufpreis geliefert. Diese Tasche besteht aus einem strapazierfähigen



Flächensteckung mit 16x20 mm CFK-Kohleverbinder



Anlenkung des V-Leitwerkes

Fotos: Tatzreiter

Gewebe und ist innen mit einer Regenschutzfolie ausgekleidet. Für Bergwanderungen mit dem Modell ist diese Tasche sehr zu empfehlen.

Wenn man die Einzelteile zum ersten mal auspackt, erschauert man ehrfürchtig vor der „greifbar“ massiven Qualität und erschrickt ob des hohen Gewichts der Teile. Die Tragfläche fühlt sich tatsächlich deutlich härter an, als dies sonst bei Schalentieren üblich ist. Bei dieser so genannten „Hartschalentechnik“ wird mit teuren Materialien nicht gespart. Die Oberfläche ist hart und nimmt auch die kleinen Misshandlungen im Alltagsgebrauch nicht krumm. Das GFK-Gelege wird zusätzlich durch reichlich Kohle unterstützt und ergibt eine sehr biegesteife Fläche, die in der Luft kaum zu zerstören ist. Senkrechte Sturzflüge mit 300m Fallhöhe (Elektromodell mit 5,2kg!) und anschließendem hartem Abfangen habe ich persönlich ausprobiert - den Gerüchten nach sollen auch noch deutlich größere Fallhöhen verkraftet werden.

Der Stützstoff Herex verbietet übrigens die Verwendung von Superkleber an der Tragfläche und am Leitwerk. Bestellt man eine andere Grundfarbe als weiß, so kann diese auf Wunsch mit Leuchteffekt (ohne Aufpreis!) geliefert werden. Der Leuchteffekt beruht darauf, dass über die Farbe in der Form zusätzlich eine reinweiße Schicht aufgebracht wird. Dieser helle Untergrund ruft später dann den Leuchteffekt hervor.

Der Rumpf ist kohlefrei, im wesentlichen aus Aramid-Gewebe mit ein paar GFK-Einlagen aufgebaut. Im Bereich der Rumpfhaube ist vom Rumpf nur mehr die untere Hälfte vorhanden. Hier befürchtet man sofort eine bruchgefährdete Schwachstelle – nach einem unfreiwilligen überaus heftigen Belastungsversuch kann ich aber konstatieren, dass hier nur bei sehr heftigen Abstürzen ein Schaden auftreten wird - wenn überhaupt. Der Rumpf hat trotz des generell kleinen Querschnittes enorme Nehmerqualitäten und verkraftet auch kleinere Abstürze ohne den geringsten Schaden zu nehmen.

Das Modell kann aus dem Lieferkarton heraus sofort zusammengesteckt werden. Wie bei einem derartig aufwändig gefertigten Modell zu erwarten ist, sind alle Ruderspalt abgedeckt. An der Tragfläche sind an allen Rudern GFK-Dichtlippen vorhanden, die Spalte des gedämpften Leitwerks sind mit Klebeband,

das in die Hohlkehle eintaucht, abgedeckt. Alle Ruderhörner sind montiert, die erforderlichen Durchbrüche für die Rudergestänge in der Tragfläche sind vorhanden. Die Aufnahmen für die Stecker der Flächenverkabelung sind angeformt aber noch nicht aufgebohrt. Die Wölbklappen werden von oben, aber innerhalb der Schale, also unsichtbar, angelenkt.

Die FS-4000 weist mehrere konstruktive Besonderheiten auf. Am auffälligsten ist das Bandtaschensystem. Am einfachsten ist dieses anhand des Modellaufbaus am Flugplatz darzustellen. Es besteht aus einer fixen hinteren Bandtasche und einem verschiebbaren vorderen Bandring, jeweils aus mehreren Lagen Spezialklebeband Tesa 4101 aufgebaut. Die an der Tragfläche montierte Rumpfhaube wird in die hintere, fixe Bandtasche eingefädelt und vorne durch Überschieben des beweglichen Bandrings gesichert. Werkzeug ist dazu nicht erforderlich.

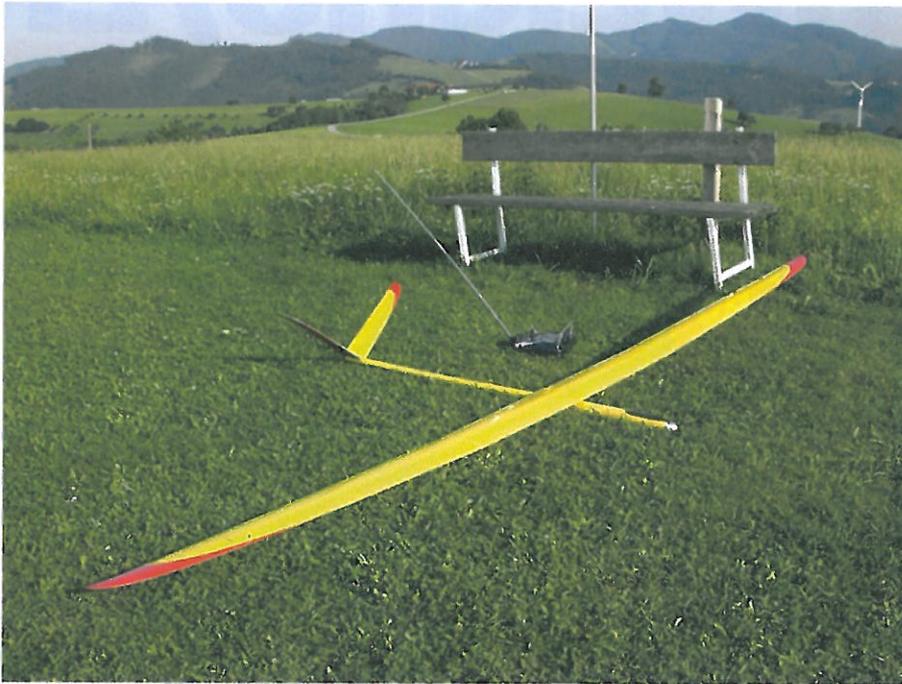
Dadurch entsteht eine Sollbruchstelle, die mir bereits mehrmals eine Beschädigung des Modells erspart hat. Diese Sollbruchstelle (wobei aber nichts tatsächlich bricht!) bewirkt, dass wenn die Tragfläche z.B. am Randbogen hängen bleibt, der Rumpf sich geradlinig weiterbewegen kann und die Tragfläche vom Rumpf absichert indem die Rumpfhaube sich verformt und aus der Bandtasche herausspringt – die Bandtasche, die man leicht selbst herstellen kann, bleibt dabei so wie das gesamte Modell meist völlig unbeschädigt. Der Tragflächenkabelbaum ist mit etwa 10cm Überlänge im Rumpf angesteckt. Wenn die Tragfläche absichert wird dadurch der Stecker gezogen und die Tragfläche ist völlig vom Rumpf getrennt. Gerade eine Beschädigung der Tragflächenbefestigung kann bei einem größeren, schweren Modell am Hang relativ leicht passieren und ist hier aber nahezu ausgeschlossen. Es empfiehlt sich, mit dem Modell gleich je eine Rolle 19mm und 50mm Spezialklebeband mitzuordern, um nicht wegen eines gerissenen Klebebandes eine Flug-Zwangspause einlegen zu müssen. Die Anfertigung der Bandtasche bzw. des Bandringes benötigt nach etwas Übung je kaum 2 Minuten. Ein übriges kann man tun, indem man den frei stehenden Teil der Bandtasche mit dünnem

Kunststoff unterfüttert, die Bandtasche bleibt dann trotz häufigem Modell Auf- und Abbau schön in Form.

Eine weitere Besonderheit ist der am Rumpfvorderteil angesteckte Leitwerksträger. Die Verbindung ist hoch belastbar und erlaubt ein späteres Kürzen des Leitwerkshelarms um ein noch wendigeres Modell zu erhalten (wenn man es „extraheiß“ liebt). Ich habe an beiden Rümpfen die Originallänge beibehalten und kann über mangelnde Wendigkeit nicht klagen.

Das V-Leitwerk ist transportfreundlich geteilt und wird mittels präziser Passstifte am Rumpf angesteckt und mit Klebeband gesichert. Die Anlenkung erfolgt über Schubstangen die in Kugelkopfformen enden. Der Aufbau des Modells am Flugplatz kann dadurch völlig ohne zusätzliches Werkzeug erfolgen, wobei ich das Leitwerk aus Bequemlichkeitsgründen nicht nach dem Fliegen zerlege.

Die Montage des Modells erfordert mehrmals den Einsatz eines Mini-fräasers, einer Säge oder von ähnlichem Werkzeug: Die Angeformten Aufnahmen der Stecker zu den Querruderservos sind im Flächenmittenteil und Flächenaußenteil aufzuzähen falls man nicht die mitgelieferten 4-poligen Stecker verwenden möchte. Für die Verbindung von Rumpf- und Flächenkabelbaum ist auf der Unterseite des Tragflächenmittelteiles gemeinsam mit der Rumpfhaube ein Loch zu bohren. Das hier herausgeführte Kabel schütze ich mit einer eingeklebten Gummitülle um einen Kantenschutz für den Kabelbaum im Falle eines Abscherens der Tragfläche zu haben. Schön wäre, wenn diese Gummitülle mit dem Modell mitgeliefert würde. Für das Elektromodell ist schließlich noch die Rumpfschnauze zu kappen – es gibt keinen eigenen Elektrorumpf. Der mitgelieferte Motorspant ist noch einzuharzen. Hier besteht noch Potential den Vorfertigungsgrad deutlich zu erhöhen. Der mitgelieferte 2mm GFK Motorspant hat sich am Hang nicht bewährt, da er relativ leicht durchgedrückt werden kann und wurde durch eine 4mm dicke selbstgefertigte Ausführung ersetzt. Um eine Kühlung des Elektroantriebes zu



erhalten, sind im Spinner und im Motorspant große Öffnungen vorhanden. Die Abluft kann aus dem hinten offenen Rumpf austreten. Die erforderlichen Kühlluftbohrungen des „Turbo-spinners“ lassen am Motorspant nur schmale Stege stehen welche in meinem Fall von einem Maulwurfhügel bei der Landung glatt durchgedrückt wurden. Auch ist das nachträgliche Einharzen eines Motorspantes in einem Kabinenhauben-losen Rumpf eine ausgesprochene Fummelei und könnte beim Hersteller in der Form wesentlich einfacher und exakter einlamiert werden. Um einen sauberen Steigflug zu erhalten, habe ich nach mehreren Versuchen einen Motorsturz von $1,5^\circ$ ermittelt. Damit neigt das Modell weder zum Aufbäumen noch zum nach unten ziehen. Seitenzug ist nicht unbedingt erforderlich, aber $1-2^\circ$ schaden nicht.

Die Montage des Modells ist beim Segler problemlos. Beim Elektrosegler kann der Platz, je nach verwendetem Akku, höllisch knapp werden und der Rumpfausbau will gut überlegt sein. Akkuzellen mit einem Durchmesser von 23mm sind für einen aus 4 inline verlöteten Zellensträngen bestehenden Akku gerade noch in den Rumpf schiebbar. Ein Akkugewicht von 1kg ist ungefähr die Untergrenze, mit der die vorderste Schwerpunktlage gerade noch erreichbar ist. Ich bevorzuge wegen der guten Spannungslage und der guten erzielbaren Motorlaufzeit einen

18-zelligen GP-3300mAh NiMh – den 18-zelligen Sanyo RC-2400 habe ich vorzeitig in Pension geschickt, er kann mit der GP-Zelle nicht konkurrieren.

Die ausführliche, gut bebilderte Bauanleitung hilft hier alle offenen Fragen zu beantworten. Diese Anleitung ist in Anbetracht des hohen Vorfertigungsgrades und einem nicht für Anfänger gedachtem Modell als vorbildlich zu bezeichnen.

Die Rumpfeinbauten werden bei beiden Varianten auf ein Anlagenbrett montiert und dieses beim Segler in die Rumpfschnauze und beim Elektrosegler in den Heckausleger eingeschoben und mit einer Schraube fixiert. Im gesamten Modell können Standardservos (19mm dick) verwendet werden – ausgenommen beim Elektromodell, hier passen nur 13mm-Servos vernünftig in den Leitwerksträger. Im Leitwerksträger ist ein zusätzliches Styroporstück eingeschoben, das die Schubstangen zum Leitwerk zusätzlich lagert und ein Ausknicken verhindert.

Mit einem modernen Brushless-Motor ist die Rumpfschnauze so leicht, dass der Akku sehr weit nach vorne geschoben werden muß. Da der Rumpf die Sub-C Zellen des Antriebsakkus wie ein Maßband umschließt, kann es hier für den Motorsteller ziemlich eng werden. Die neuen NiMh Sub-C-Zellen mit rechteckigem Querschnitt passen voraussichtlich nicht in die Rumpfröhre. Für den Elektrosegler ergab sich eine

einfache Doppelstromversorgung des Empfängers. Einerseits ist ein 2300mAh / 4 Zellen Empfänger-Akku angeschlossen, andererseits hilft das kräftiges BEC des Motorstellers, parallel zum Empfängerakku geschaltet, den Empfängerakku auf $4,9 - 5,0V$ zu halten, wenn dieser leer geflogen werden würde. Der Empfängerakku wird dadurch bei längeren Flügen nach einiger Zeit zu einem Pufferakku, der vom BEC nachgeladen wird. Um die höheren Ströme der verwendeten Digitalservos nicht über den Empfänger zu leiten wurde ein ACT Duobatt vorgeschaltet. Diese Box beinhaltet nur Leiterbahnen und keinerlei Elektronik, ist also keine echte Akkuweiche.

Bemerkenswert sind die Anlenkungen aller Ruder – es werden ausschließlich M2 Gabelköpfe beziehungsweise Kugelköpfe verwendet. Das schien mir für ein Modell der 4m / 5kg – Klasse sehr gewagt. Der Hersteller hat aber gute Gründe und reichlich Erfahrung mit dieser Auslegung: Im Falle eines Crashes werden die Gabelköpfe und nicht die Ruderhörner oder Servos beschädigt! Allen Beanspruchungen im Flug halten die Gabelköpfe aber durchaus stand, sie verbiegen sich erst bei deutlicher Überlastung. Dieses Detail zeigt mit welcher durchdachtem, in der harten Hangflugpraxis erprobtem Gerät, man es hier zu tun hat. Bei einem heftigen Crash wurde tatsächlich ein Servogetriebe gekillt – weil ich mich in meiner Unwissenheit nicht an die Bauanleitung gehalten habe und ursprünglich die Wölbklappen aus Angst mit M3

Wie's weitergeht?

Fortsetzung in Heft 4/2005
und auf www.prop.at

DER-SCHWEIGHOFER

SWIFT II AIRBRUSH GIRL SWIFT II AIRBRUSH BLAU/ROT

Segelflugmodelle mit ausgezeichneten Flugeigenschaften. Egal ob Hangfluggelände, Park- und Indoor-Flieger. Die Modelle haben gute Flugeigenschaften für den Anfänger, von auch gute Kunstflugeigenschaften. Sehr wendig, kann aber auch sehr langsam geflogen werden. Das Material ist fast unzerstörbar (EPP). Alle Öffnungen für die RC-Anlage sind vorgefertigt. Motorspannen für den Einbau eines Getriebemotors oder für einen Brushless-Motor liegen den Modellen bei.

- Spannweite: 810 mm
- Gewicht: 300–320 g
- Motorempfehlung: AXI 2208/26 oder X-Power C2808-1360AL
- Fläche: EPP

41.90

Graupner



19.90

GRAUPNER EMPFÄNGER C-8 FM

19 g – 44 x 29 x 18 mm – 35/40 MHz

MIT ORIGINAL GRAUPNER EMPFÄNGERQUARZ

29.90

PICO 4MP V.4

Miniatur-FM-Empfänger. „Idealer“ Slow-Fly-Empfänger in FM-Technik für 35+40 MHz, kurze Antenne 45 cm, Squelch, intelligente Signalauswertung für HDL & bei Signalüberfrachtung oder Störung 1000 m Reichweite.

35/40 MHz

19.90

19.90

SKYBIKE

Skybike ist als In- und Outdoor Modell konstruiert. Mit seinem gefälligen Aussehen wird er sicher bald sehr viele Freunde finden. Der Rumpf besteht aus Carbon Röhren die über Kunststoffteile miteinander verbunden werden. In der großen Sitzwanne ist ausreichend Platz für eine leichte Pilotenfür. **Dem Bausatz liegt außerdem ein kräftiger Getriebeantrieb bei. Hervorragend geeignet für Anfänger.** S: 1300 mm. ST: S, H, M, M: 7 Zellen

Statt 71.90* jetzt nur

Modell mit 2 Servos

34.90

Modell mit 2 Servos und Flugregler**

44.90

Modell mit 2 Servos, Flugregler** und Pansan Akkupack

58.90

Modell mit 2 Servos, Flugregler**, Pansan Akkupack und Futaba 2-Kanal Fernsteuererset

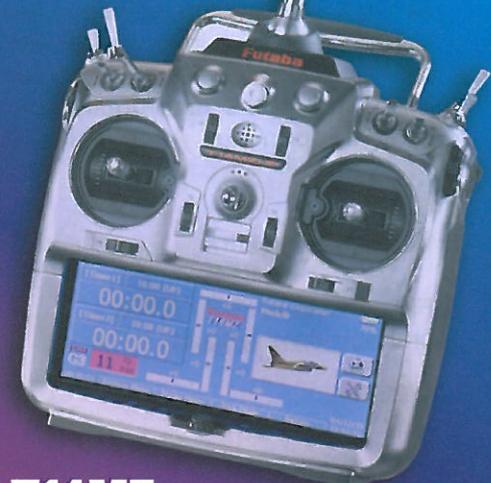
89.90

Modell mit 2 Servos, Flugregler**, Pansan Akkupack, 5-Kanal Jeti Empfänger + Quarz (Kanal nach Wahl)

99.90

* Verkaufpreis bei Einführung des Produktes

** Der Flugregler kann auch in Verbindung mit einer 2-Kanal Fernsteuerung als Schalter betrieben werden



T14MZ

Set besteht aus:

- 1 14-K Sender T14MZ
- 1 HF-Modul MZ-FM
- 1 Lipo Senderakku 7,4 V 2200 mAh
- 1 230 V Lipo Automatik Lader
- 1 PCM-G3 PLL Empfänger R5014 DPS
- 1 Alu Transportkoffer
- 1 Schalterkabel
- 1 Verlängerungskabel

35/40 MHz

1698.-

UND NOCH EINMAL BIS ZU 5 %

2 % Rabatt
5 % Rabatt

ab einer Jahreseinkaufssumme von € 500.-
ab einer Jahreseinkaufssumme von € 1500.-
in Form einer Warengutschrift

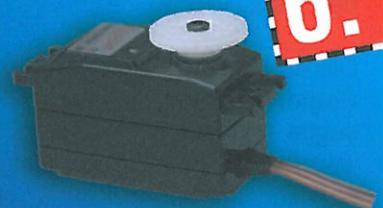
GWS-GIGALINE WING-EXPERT

Hochwertiges, kugelgelagertes Flächenservo

- Maße: 44,9 x 22,5 x 28,8 mm
- Stellkraft: 3,45 kg, 0,11 sek./60°
- Gewicht: 32 g

STATT WIE BEI MARKT-EINFÜHRUNG 17.90

8.90



6.90



HAUSMESSE: 7. UND 8. OKTOBER

und mit Riesenüberraschung ... heuer wieder auf der
WIENER MESSE vom 26.-30. Oktober ...



Graupner



PESO „SILBER“

Der besonders preiswerte PESO wird über das V-Leitwerk mit Seiten- und Höhenruder gesteuert. Das Modell zeichnet sich durch ein eigenstabilisiertes Flugverhalten aus. Hervorzuheben ist die hochwertige Ausstattung des Bausatzes. Die Tragflächenhälften sowie das V-Leitwerk sind komplett fertig bespannt. Das V-Leitwerk ist fertig zusammengeklebt und kann wahlweise aufgeklebt bzw. aufgeschraubt werden. Die Tragflächenohren sind bereits mit den Tragflächen verklebt. Das Modell lässt sich im Verpackungskasten transportieren bzw. aufbewahren. Spannweite: 1620 mm

inkl. Motor und
Luftschraube
siehe Testbericht
FMT 9/05

Sammelbesteller
und Vereine
ACHTUNG!
ab 3 Stück 69.⁹⁰

VORTEX

Der Vortex lässt sich problemlos aus der Hand starten und verfügt über einen breiten Geschwindigkeitsbereich. SP: 950 mm

ECO SPORT X-306

35 oder 40 MHz FM Solosender mit original Graupner Senderquarz, 3 Kanäle. Bitte Kanalnummer angeben!

statt empf.
Verkaufspreis
€ 119.-

59.⁹⁰

19.⁹⁰

79.⁹⁰

- VERSANDKOSTENPAUSCHALE DEUTSCHLAND € 6.-**
- PORTOFREIE LIEFERUNG AB € 250.-**
- EINFACHSTER ZAHLUNGSVERKEHR**
- ALLES AUS EINER HAND**
- HÖCHSTE LIEFERFÄHIGKEIT**
- KÜRZESTE LIEFERZEIT**
- 200.000 STÜCK ARTIKEL LAGERND - WER NOCH?**



SCHAUN SIE EINMAL REIN ...

Tagesaktuell
mit Verfügbarkeitsanzeige

ONLINESHOP

MODELLSPORT SCHWEIGHOFER

WIR LIEFERN
MIT DER
DEUTSCHEN POST



Hauptkatalog 2005 und
„Best of & News 2006“ € 3.-
„Best of & News 2006“ € 1.-
Bitte keine Briefmarken!

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

www.derschweighofer.com

PROJETI

von Icon Modelldesign GmbH



Unter den Styrodelta´s ist der Projeti von Freescale sicher eines der Topmodelle.

Hier passt einfach alles... Präzise Fertigung, gepaart mit innovativer Konstruktion und hohem Vorfertigungsgrad, typisch „Made in Germany“ hätte man früher gesagt, machen dieses Modell zu einem Hit. Die ausgezeichnete Bauanleitung ermöglicht auch dem weniger geübten Modellbauer ein formschönes und, je nach Motorisierung, rasanten Deltamodell zu bauen. Bauen ist vielleicht fast zuviel gesagt, denn die meiste Arbeit ist das Ausschneiden der Dekorteile im rassigen Design. Auch die Tiefziehteile sind bereits beschnitten und lackiert. Das spart wirklich Zeit und Arbeit. Geht man nach Bauanleitung vor und besprüht man die Dekorteile mit Wasser, dem man 1-2 Tropfen Spülmittel beigegeben hat, ist das Aufbringen der Dekorteile kein wirkliches Problem. Da ich einen echten Renner haben wollte wählte ich das Tuning Set 5125 mit dem Black-Power-Motor und dem Camprop 4,7x4,7. Als Kraftquell kommen 10 Zellen Sanyo 800 AR zum Einsatz. Nach dem Einbau der Servos, des Empfängers und Reglers sowie der Programmierung der Fernsteuerung auf „Deltamix“, steht dem Erstflug nichts mehr im Wege. Man sollte auch unbedingt die geforderte Anstellung der Quer-Höhenruder laut Markierungstege nicht vergessen, denn dann fliegt der Projeti auf Anhieb, und wie.

Wendigkeit und Geschwindigkeit sind da wirklich kein Problem, hat man sich erst an die gute Ruder-

wirkung gewöhnt. Übrigens sind die angegebenen Ruderausschläge unbedingt einzuhalten und ein Expo von ca. 30% ist auch nicht schlecht. Ist man kein Speedfanatiker, lässt sich der Projeti auch sicher mit der Standardmotorisierung einwandfrei fliegen. Mir macht der Projeti einfach Spaß und ich habe ihn fast immer im Auto dabei, denn der Projeti ist ein kofferraumfreundliches Modell und immer für ein kleines Flugabenteuer auf der nächsten Wiese gut.

Technische Daten:

Spannweite	820 mm
Länge	534mm
Motor ab	Speed 400
Antriebsakku	ab 8 Zellen 500mAh

Manfred Dittmayer



An einem Abend dank ausgezeichneter Vorfertigung flugfertig



Black-Power –Motor mit Camprop 4,7x4,7 eine wirklich heiße Motorisierung zum guten Preis

Wing

Testbericht in Aufwind 2/05, FMT 3/04, Modell 3/04

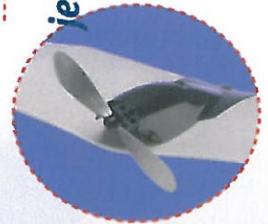
FREE SCALE

Test

Baukasten (aus weißem Flexit+) Nr.: 5805
79,50 €*

jetzt auch mit Klapp-Prop!

weitere FreeScale-Modelle
finden Sie im Internet!
www.freescale.de



FLEXIT+

Technische Daten

- Spannweite: 160 mm • Länge: 450 mm
- Tragflächeninhalt: 27,9 dm²
- Fluggewicht: Light: ab 290 g
- Steuerung: Quer-, Höhenruder

"easy power 280", incl. 280 Motor
Haube, Träger, Propeller, ... Nr.: 5805

35,95 €* Wie 5805 jedoch zusätzlich mit direkt
verlötetem Steller + CT2 Nr.: 5816
59,95 €*

"hot power brushless", incl. 7,2V Motor
Klapp-Propeller, Träger, Haube, ... Nr.: 5820
119,95 €* (ohne Steller)

zu Beziehen bei allen FreeScale Händlern
Hersteller: icon Modelldesign GmbH
Kapuzinerweg 10, D-70374 Stuttgart
Telefon +49-(0)711-633 53-00, Fax -02,
Internet (e-mail): www.freescale.de

Preisänderungen, Druckfehler, Irrtümer und Liefermöglichkeiten bleiben vorbehalten. *Alle Preise sind unverbindliche Preisempfehlungen.
05/05/04

Eine für Alle(s)



mehr Inhalt

mehr Themen

mehr Umfang

mehr Optik

mehr Auflage

MORGAN-FUELS

Cool Power

B-I-G
Boys
Toys
Handelsagentur GmbH



Cool Power

Der Sprit von Spitzenpiloten wie Rüdiger Feil, Wolfgang Matt und Christian Wehle. Vollsynthetisches Öl, leistungssteigernd, korrosionsverhindernd, in handlichen 3,8 Liter Behältern; von 0% bis 45% Nitromethan für alle Anwendungen geeignet.

BBT Rotorblätter

Wir bauen Hauptrotorblätter von 275mm (Zoom400) bis 810 mm (1,8 m) Länge für Allround, 3D, FAI, Scale und industrielle Anwendungen. Heckrotorblätter von 75 mm bis 135 mm Länge. Verschiedene Ausführungen.

Gyroner®

Heckrotorkreisel und Drehzahlregler in einem Gerät.

Details auf unserer Homepage

www.coolpower.de

B-I-G
Boys
Toys
Handelsagentur GmbH

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

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



Ralph Müller

Alles übers Finish

Papier, GfK, Folie - Bespannung, Grundierung, Lackierung5., vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2005136 Seiten, 43 Farb- und 119 s/w-Abbildungen
ISBN 3-7883-3625-0;
Best.-Nr. 625

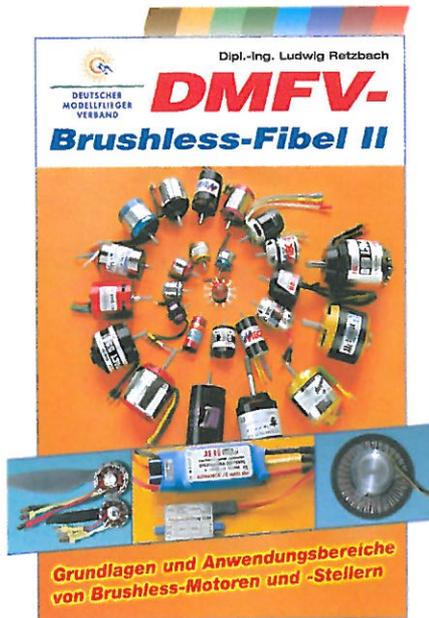
€ 19,90 [D] / sFr. 35,10

Als Ende der 60er-Jahre die Bügelfolien auf dem Markt auftauchten, konnte noch niemand deren Siegeszug erahnen, waren bis dato doch ausschließlich die Materialien Papier, Seide und Nylon im Modellbau üblich. Von einer GfK-Beschichtung hatte man damals noch keine Ahnung.

Mit dem Auftauchen eben jener Bügelfolien aber setzte das Kunststoffzeitalter ein. Denn, und dies muss man bedenken, Mitte der 60er Jahre war der GfK-Rumpf, so, wie wir ihn heute kennen, längst nicht Standard. Dass es auch heute noch Holzrümpfe gibt, deren Oberfläche behandelt sein will, muss als selbstverständlich vorausgesetzt werden, wobei es ohnehin gleichgültig ist, ob Rumpf oder Fläche mit einer Bespannung versehen werden sollen.

Von der Papierbespannung über Seide und Nylon zu GfK, über die Grundierung zur Spritzlackierung, egal, ob Tarnlack oder Hochglanzfinish, mit Föhn und Bügeleisen zur folienbespannten Fläche oder mit Grundierung, Schleifpapier und Lappen zum Klebefolien überzogenen Holzbauteil. Über den Einsatz aller heute üblichen Bespannmaterialien und deren richtigen Verarbeitung gibt dieses Werk Auskunft.

Dieses Buch ist also ein Muss für jeden an einer sauberen Oberfläche interessierten Modellbauer.



DMFV-Brushless-Fibel II

Grundlagen und Anwendungsbereiche von Brushless-Motoren und -Stellern

Die Welt des Elektroflugs erlebt derzeit eine kleine Revolution. Zu den Schrittmachern dieser Entwicklung zählt eine neue Generation von Elektromotoren – kleiner, leichter und leistungsfähiger ... brushless eben! Nachdem die erste Auflage der DMFV-Brushless-Fibel nach ihrem Erscheinen rasch vergriffen war, hat Dipl. Ing. Ludwig Retzbach das Standardwerk gründlich überarbeitet und den neuen Entwicklungslinien angepasst. Wie immer erklärt er in anschaulichen Zeichnungen und Bildern die Grundlagen und Zusammenhänge, klammert dabei aber auch für Leser mit tiefer gehenden Interessen das mathematische Fundament nicht aus. Die 68-seitige Broschüre erläutert kompakt die einzelnen Bauformen von BL-Motoren und deren Anwendungsbereiche im Modellsport. Sie gibt Fingerzeige für die richtige Regler- und Motorauswahl und geht auch auf Fragen wie Teillast, Timing und BEC-Betrieb ein. Wertvolle Tipps bekommen alle am Selbstbau von Motoren Interessierte wie auch die steigende Zahl derer, die sich Kleintriebwerke durch Umbau von Laufwerksmotoren herstellen. Eine Übersicht über die gängigen Motortypen mit allen wichtigen Daten und Einsatzmöglichkeiten rundet die Fibel ab.

DMFV-Brushless-Fibel II, Ludwig Retzbach, Format A5, 68 Seiten, Euro 12,-

Die Fibel ist direkt bei der Service GmbH des Deutschen Modellflieger Verbandes erhältlich:
DMFV Service GmbH
Rochusstrasse 104-106
53123 Bonn
Telefon: 02 28/978 50 50
Telefax: 02 28/978 50 60
E-Mail: service.gmbh@dmfv.de
Internet: www.dmfv.de



Wissen aus erster Hand Neue Serie im Steigflug: Elektro-modellflug-praxis 1/2005

Noch nie war Elektroflug faszinierender. Nicht allein superleichte Akkus, moderne Leistungselektronik, durchzugsstarke Motoren und filigrane Verstellpropeller, denen sich das Sonderheft Elektro-modellflug-praxis natürlich sehr ausführlich zuwendet, beflügeln die Szene. Es stehen auch immer mehr geeignete Modelle zum Einbau dieser Komponenten zur Verfügung. Diese haben den anscheinend hochgeschätzten Vorzug, nicht oder fast nicht mehr gebaut werden zu müssen. Das Magazin beschäftigt sich außerdem auch mit Motor-Modellen in Fast-Fertig-Bauweise für Einsteiger, Umsteiger und Experten. Einigen sind solche Fernost-Geschöpfe nicht leicht, vorbildgetreu oder einfach nicht exklusiv genug. Auch für diese Themen recherchierte die kompetente Autorencrew sehr ausführlich und verfasste informationsreiche Beiträge. Immer mehr Freunde finden zudem Flüsterhubis aller Größen, deren Auswahl im Sonderheft beschrieben wird, um speziell Newcomern den

Einstieg zu erleichtern. Und nicht zuletzt bildet der zu allen Zeiten beliebte Elektrosegler ein Schwerpunktthema, ganz nach Belieben in Soft- oder Hotlinerversion. Besonders erfreulich ist, dass sich wieder mal das Premium-Segment der Elektroflugexperten für die Mitarbeit an diesem Heft begeistern konnte. 124 Seiten Wissen aus erster Hand ist das, was zurecht erwartet werden darf.

Im Internet findet das Heft seine Fortsetzung unter www.modellflug-praxis.de. Ab 4. Mai ist Elektro-modellflug-praxis an den Kiosken, in Bahnhofsbuchhandlungen, im gut sortierten Fachhandel im deutschsprachigen Raum oder direkt beim Verlag für 12 Euro erhältlich.



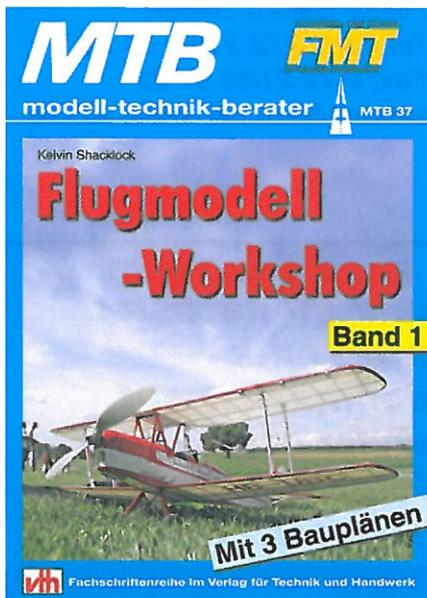
Segelmodellflug-praxis 2005 Ein Magazin im Aufwind

Und die Ära geht weiter! Mit Segelmodellflug-praxis geht das jüngste „Kind“ aus der modellflug-praxis-Reihe an den Start.

Das Sonderheft zum Modellflieger nimmt Modellflug-Sportler mit auf eine atemberaubende Reise durch die Welt des Segelflugs. Zum ersten Mal widmet sich die modellflug-praxis-Redaktion ausschließlich dem Thema Segelflug. Das hochkarätige Redaktionsteam um Chefredakteur Tom Wellhausen, Fachredakteur Markus Glöckler sowie den Autoren Frank Oeste, Alexander Wunschheim oder Klaus Löcker hat eine Themenvielfalt zusammengestellt, die Einsteiger, Umsteiger und Experten gleichermaßen begeistern wird. Auf 100 Seiten wurde ein hoch kompetentes Magazin für alle Segelflug-

Interessierten geschaffen. Es geht um die Besonderheiten des Hangflugs, das Top-Thema Alpines Segelfliegen, die Entstehung und Entwicklung des Akro-Segelflugs sowie all seinen Merkmalen in der Praxis und den Mega-Trend Hand-Launch-Gliders. Berichte zu interessanten Modellen, der Test eines anspruchsvollen Variometer-Systems sowie drei große Marktübersichten runden die Themenvielfalt ab. Segelmodellflugpraxis gibt es ab sofort im Zeitschriften- und Bahnhofsbuchhandel sowie im gut sortierten Fachhandel und direkt beim Verlag.

Wellhausen & Marquardt Medien
Sebastian Marquardt
Eppendorfer Weg 109
20259 Hamburg
Telefon: 040/40 18 07-10
E-Mail:
marketing@wm-medien.de



Kelvin Shacklock
Flugmodell-Workshop – Band 1

VTH-Best.-Nr. 312 0037

ISBN 3-88180-137-5

kartiert

112 Seiten

210 Abbildungen

23x16,5 cm

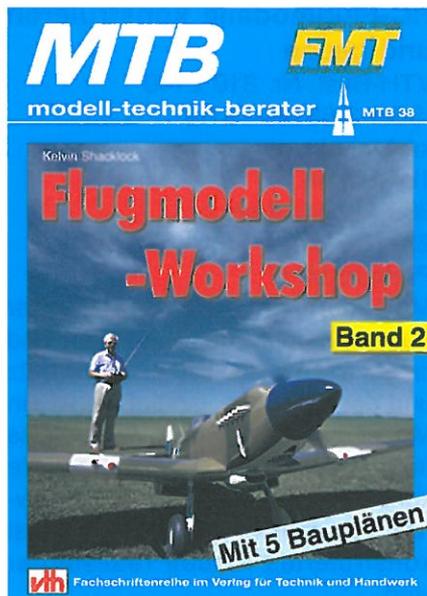
Preis 24,00 €

Modellflug macht Spaß! Und noch nie war es so leicht wie heute, Modellfliegen zu lernen. Kelvin Shacklock vermittelt in seinem Buch „Flugmodell-Workshop - Band 1“ die Grundlagen zum Bau einfacher Bauplanmodelle aus Holz und führt den Leser Schritt für Schritt erfolg-

reich durch den Bau und hin zum Erstflug.

Am Beispiel eines Wurfgleiters, eines Freiflugmodells und eines RC-Trainermodells – zu allen drei Modellen sind die vollständigen Baupläne im Heft abgedruckt – erklärt er detailreich den Bau von Modellen nach Bauplan. Erklärt wird, wie man Baupläne richtig liest, einfache bis komplexere Modelle aus Holz erfolgreich baut, sie mit Motor, Servos und Zubehör ausrüstet, wie man seine Fernsteuerung richtig einstellt und bedient und wie man sein Modell fliegt. Zugleich weicht Kelvin Shacklock den angehenden Modellflieger spielerisch in die Grundlagen der Aerodynamik ein und bespricht die wichtigsten Werkzeuge sowie Zubehör.

Für den gelungenen Einstieg in das Abenteuer Modellfliegen ist das Buch „Flugmodell-Workshop - Band 1“ genau die richtige Wahl und legt den Grundstein, um z.B. vorbildgetreue Bauplanmodelle, wie sie im Buch „Flugmodell-Workshop - Band 2“ beschrieben werden, erfolgreich zu bauen und zu fliegen.



Kelvin Shacklock
Flugmodell-Workshop – Band 2

VTH-Best.-Nr. 312 0038

ISBN 3-88180-138-3

kartiert

128 Seiten

430 Abbildungen

23x16,5 cm

Preis 25,00 €

Vorbildgetreue Modelle üben einen unwiderstehlichen Reiz auf jeden Modellflieger aus. Diese Modelle sind der Glanzpunkt jedes Show-Flugtags. Um so detaillierter sie sind, desto mehr Aufmerksamkeit wird ihnen zuteil. Kelvin Shacklock zeigt mit seinem Buch „Flugmodell-Workshop - Band 2“, wie man sich sein eigenes vorbildähnliches und vorbildgetreues Schmuckstück baut.

In aller Ausführlichkeit führt Kelvin Shacklock den ambitionierten Modellflieger in die hohe Kunst des vorbildgetreuen Flugmodellbaus ein. Mit Hilfe von unzähligen Baustufenfotos wird gezeigt, wie man erfolgreich sein eigenes Modell nach Bauplan aus Holz baut. Schritt für Schritt wird dem Modellbauer vorgeführt und erklärt, nach welchen Kriterien er ein geeignetes Vorbild und Modell auswählt, welche Unterlagen für den Bau erforderlich und hilfreich sind und woher man diese bekommt. Am Beispiel von sechs verschiedenen vorbildähnlichen bzw. vorbild-getreuen Modellen, z.B. der „Spirit of St-Louis“, Hawker Sea Fury und Spitfire – die Baupläne sind im Buch abgedruckt – demonstriert Kelvin Shacklock den Bau komplexerer Rumpf- und Tragflächenkonstruktionen, den Einbau von RC-Komponenten und des Antriebs, und den Bau von Klappen und Einziehfahrwerken. Themen wie Formenbau, Tiefziehtechnik, Oberflächenmodellierung, usw. sind in die einzelnen Bauprojekte eingebettet, so dass auch der Bau von Motorhauben, Spinner, Kabinenhauben, Figuren, Cockpit-ausbau, Finish, Lackieren usw. ausführlich berücksichtigt wird.

Kelvin Shacklock vermittelt im „Flugmodell-Workshop - Band 2“ zahlreiche Tipps und Kniffe, um mit Erfolg ein eigenes, vorbildgetreues Modell zu erstellen und Fehler zu vermeiden. Für den ambitionierten Modellbauer ist dieses MTB ein steter Begleiter, das für zahlreiche Herausforderungen eine Lösung bereit hält.

reicht von der Modifikation von Bausatz- und Bauplanmodellen bis zur Eigenkonstruktion und beinhaltet die vielfältigen Aspekte, die beim Konstruieren von Bedeutung sind. Verschiedene Bauweisen und deren sinnvoller Einsatz werden vorgestellt. Zudem wird gezeigt, wie man einen Bauplan zeichnet, das selbst konstruierte Modell aufbaut und mit RC-Komponenten sowie dem Antrieb ausrüstet. Das letzte Kapitel schließlich ist dem Einfliegen des neuen Modells gewidmet.

Den Traum vom selbst konstruierten Flugmodell kann sich mit dem Buch „RC-Flugmodellen konstruieren und bauen“ jeder selbst erfüllen.

**Verlag für Technik und Handwerk 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**

**und im nächsten
prop oder
demnächst auf
www.prop.at
folgende
Tesberichte.....**



Vortex von Modellbau-Schweighofer

**PICO RAVEN und
SKYWALKER
von Graupner
Zlin von JAMARA
STRYKER und YAK von JSP
FW 190 von Scheighofer**



**Russ Deakin
Kunstflug mit Modell-
Hubschraubern**

VTH-Best.-Nr. 310 2137
ISBN 3-88180-737-3
kartoniert
128 Seiten
180 Abbildungen
23x16,5 cm
Preis 17,00 €

Kunstflug mit dem Modellhubschrauber? – welch eine verlockende Herausforderung! Hier wird der Heli-Modellflieger von seinen ersten Rundflügen zum vollwertigen Kunstflug geführt. Egal, ob das Ziel die Spezialisierung auf die Meisterschaftsszene, Scale oder 3D-Kunstflug ist oder ob man einfach hochwertigen Modellflug betreiben will, um das volle fliegerische Potenzial auszuschöpfen braucht man eine fundierte Anleitung wie diese. Basierend auf seinen eigenen umfassenden Erfahrungen stellt Russ Deakin dar, welche Eigenschaften ein Heli erfüllen muss, welche RC-Ausrüstung man benötigt, wie das Modell eingestellt und gewartet wird. Er lüftet die Geheimnisse moderner Fernsteuerungen und Kreisel und beschreibt, wie man sowohl das Modell als auch den Motor einstellt bzw. abstimmt. Hiervon ausgehend folgt ein ausführliches Schulungsprogramm, das bei den fliegerischen Grundlagen beginnt und Schritt für Schritt bis zu Rundflügen, Nasenschweben und anderen anspruchsvollen Schwebeflugmanövern führt. Abschließend taucht man ein in die unglaublich aufregende Welt des Modellhubschrauber-Kunstflugs. Hierbei wird erklärt, wie man die

Autorotation sicher durchführt, Loopings fliegt und Turns gelingen. Mit seinem leicht verständlichen Text und den mehr als 180 Abbildungen ist dieses Buch ein wertvolles Hilfsmittel, das den Leser sicher und souverän von seinen ersten Rundflügen zu jeder gewünschten Disziplin des anspruchsvollen Modellhubschrauberfliegens begleitet.



**Alex Weiss
RC-Flugmodelle konstruieren
und bauen**

VTH-Best.-Nr. 310 2140
ISBN 3-88180-751-9
kartoniert
184 Seiten
382 Abbildungen
23x16,5 cm
Preis 25,00 €

Mit jedem neuen Bausatz- oder Bauplanmodell, das man baut und fliegt, wächst der Erfahrungsschatz und der Gedanke, einmal selbst ein Modell zu konstruieren. Alex Weiss trägt in dem Buch „RC-Flugmodelle konstruieren und bauen“ das Know-how zusammen, mit dem ein selbst konstruiertes Modell realisierbar wird.

Beschrieben werden in diesem Buch zahlreiche unterschiedliche Konfigurationen auch im Hinblick auf die angestrebten Flugleistungen des neuen Modells. Bewusst widmet sich das Buch der Konstruktion von RC-Motorflugmodellen, die mit einem Verbrennungs- oder Elektromotor ausgestattet werden; Besonderheiten von Großmodellen, Jets und Segelflugmodellen bleiben unberücksichtigt. Der Themenbogen

RC-Kleinsthubschrauber MICRO 47G indoor

AZ 135

Ready to fly



Miniatur-Elektrohubschrauber
für Indoorbetrieb
frei fliegend
mit Steuerung über 4 Funktionen

Im Set enthalten



Best.-Nr. 4490
Flugfertig montiertes, eingeflogenes Modell mit FM-Fernsteuerung, Servos, Motoren, Drehzahlsteller, Gyrosystem, LiPo-Antriebsakku, LiPo-Automatik-Ladegerät 12 V und 220 V (mit beiliegendem Netzadapter).

Technische Daten

Länge ohne Rotor	360 mm
Höhe ca.	180 mm
Breite o. Rotor ca.	100 mm
Rotor-Durchmesser ca.	340 mm
Fluggewicht ca.	210 g

€ 199,-

Graupner

Modellbau

GRAUPNER GmbH & Co. KG · Postfach 1242 · D-73220 Kirchheim /Teck



Unverbindlich empfohlener Preis

Top-News

MAGNUM

XL 180 AR FS

Der 180-er im schlanken Gehäuse!

Art.-Nr. 11 9821

Neuentwickelter 30ccm
Einzyylinder-Viertakt - Modellmotor

Lieferumfang:

Der Motor wird komplett mit Schalldämpfer
und Krümmer geliefert.

Technische Daten:

Hubraum:	29,9ccm
Drehzahl:	ca. 2.000 - 10.000U/min
Leistung:	2,2kW / 3,0 PS
Gewicht	
m. Dämpfer	1040g
o. Dämpfer	960g
Hub:	29mm
Bohrung:	36mm
Luftschrauben:	ab 16 x 10 / 17 x 8



JAMARA
GERMANY