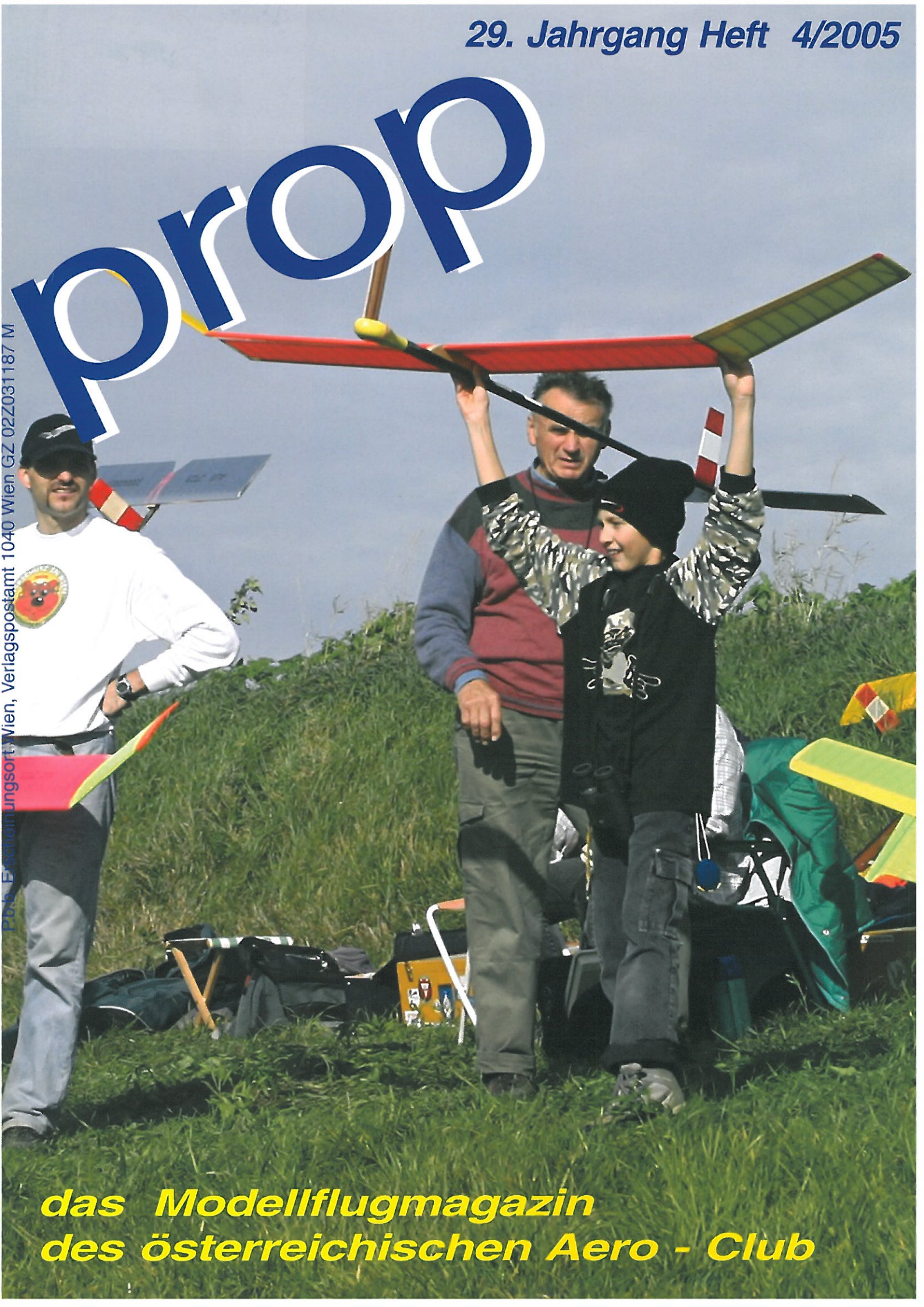
29. Jahrgang Heft 4/2005

prop



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

das Modellflugmagazin des österreichischen Aero - Club

MULTIPLEX®

TwinStar II

The next Generation!

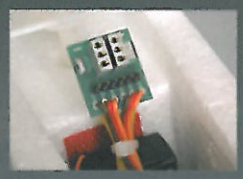
Spannweite: 1420 mm
Fluggewicht ca.: 1500 g
Funktionen: Q/S/H/M
Baukasten: incl. 2 Luftschrauben, zwei ***PERMAX 400er***-Motoren, Motorträgern u. Anschlußplatine
21 4210

EUR **99,90***

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 Motoreneinbau; Anschlußplatine für Motoren und Querruder-Servos**
- **mit feiner, weißer Oberfläche und farbenfrohem Dekorsatz ⇨ viel Raum für individuelle Gestaltung!**





*unverbindliche Preisempfehlung

MULTIPLEX Modellsport GmbH & Co.KG • Neuer Weg 2 • D-75223 Niefern • **www.multiplex-rc.de**

Das Österreichische Modellflugmagazin

Offizielles Organ der Sektion Modellflug im Österreichischen Aero-Club

Ausgabe 4/2005

Inhalt	Seite
wir gedenken	5
NÖ-Landesmeisterschft F1E	7
Günter Voss, neuer BFR F3C	10
Fesselflug EM in Gyula	12
Willy Zehethofer Gedenkfliegen	14
Jet Meeting Fürstenfeld	15
Heli-Lawienensuchhund	16
Hallenpower Tribuswinkel	18
Gaisberg Antik Gedenkfliegen	20
European Freestyle Championship	23
marktfrisch	25
CH-46 Vertol	28
Kann den Leistung Sünde sein?	30
Katana Mini	33
ETB38	42
Focke Wulf 190 A8	45
Camcopter	47
Easy Glider	49
Yamada YS6 3S	52
XL 3200	55
YAK 54F	58
FS 400 von Sport Klemm Teil 2	62
Bücherecke	70

Titelbild: Am Start , Armin Morsiy jüngster NÖ Landesmeister F1E
Foto: N.Heiss

Redaktionsschluß Heft 1/2006 15.02.2006

Impressum

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:
Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug.
Für den Inhalt verantwortlich: Manfred Dittmayer.
Mitarbeiter dieser Ausgabe: Fritz Amtmann,Michael Binder, Oskar Czepa, Peter Feix, Alfred Daiden, Kurt Höck, Norbert Heiss, Jürgen Kopita, Rudolf Königshofer,Wolfgang Lemmerhofer, Peter Mahler, Werner Mariel, Michael Stieger, Tatzreiter, Harry Zupanc 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-Straße12
Telefon.: +43 1 5051028/77DW
Anzeigenverwaltung: Heidi Triebl-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,

zunächst ein paar grundlegende Sätze über unser OEAC- Modellflugmagazin, ***prop****. Obwohl kein vorgeschriebenes Konzept über dessen redaktionelle Struktur besteht, spiegeln die nahezu 280 Seiten der vier Ausgaben dieses Jahres, grob aufgeteilt, drei Themenbereiche wieder.*

Dominant und als Wunscherfüllung aus vielen Diskussionen, steht im Vordergrund die Berichterstattung des Club- und Wettbewerbgeschehens. Sie entspricht voll dem Text des Werbeslogans unserer Einschaltung von und für ***prop,*** *im auflagenstärksten, deutschen Modellsportmagazin: „...geschrieben von Piloten für Piloten"! Anstelle einer kommerziellen Redaktion entscheiden hier wie auch beim zweiten Themenbereich, maßgeblich die einzelnen Einsender über Wert und Niveau des Geschriebenen. Hier nehme ich als Redakteur wegen der Verantwortlichkeit lediglich auf den Inhalt der Beiträge Einfluss.*

Der zweite Themenbereich umfasst die Berichterstattung im Bereich Technik. Darin finden sich hauptsächlich Mitgliedertestberichte aller Art, seien es solche über Flugmodelle oder Zubehör. Sie dienen als Hilfestellung bei der Anschaffung, oder zur besseren Nutzung schon vorhandener Geräte.

Die dritte Sparte umfasst die Werbung. Ihr verdankt ***prop*** *in einer Art Symbiose mit den Inserenten sein heutiges buntes und umfangreiches Aussehen. So weit zu* ***prop****.*

Die nun folgende Wintersaison wird wohl wieder der Bautätigkeit, vor allem aber dem Hallenfliegen gewidmet sein. Hier stürmen jüngste Piloten geradezu die Modellflugszene und rekrutierten damit zu einem guten Teil unseren Nachwuchs.

Haben die meisten Sportarten so ihre Nachwuchssorgen, wuchs mit Stand von November 2005 die Sparte Modellflugsport mit 9007 Mitgliedern zur stärksten Sektion im OEAC! Anlässlich der jährlichen Bundessektionsleitersitzung verkündete dies, verbunden mit einer herzlichen Gratulation,

OEAC-Präsident,
Reg.Rat, Abg. z. NR a. D. Alois Roppert.

Schon traditionsgemäß dient mir die letzte Ausgabe eines Jahrgangs, allen einen großen Dank auszusprechen, die auch heuer wieder mithalfen, ***prop*** *zugestalten.*

Der Jahreszeit entsprechend, wünsche ich unseren Lesern ein besinnliches Weihnachtsfest und für das Neue Jahr viel Erfolg, Glück und Gesundheit!

Euer
Manfred

Inserate in dieser Ausgabe:							
AXI	Seite 68	Heli4You	Seite 69	robbe modellsport	Seite 36
BBT	Seite 68	Hobby Faktory	Seite 01	robbe modellsport	Seite
Dedicate2air	Seite 9	Jamara	Umschlag 4	Schweighofer	Seite 38
Donau Forum	Seite 27	DMT	Seite 67	Schweißgut	Seite 30
FMT	Seite 66	JSP	Seite 41	Tauernblick	Seite 39
Graupner	Umschlag 3	Modellbau 123	Seite 44	Webra	Seite 8
Graupner	Seite 6	Modellbau Lenz	Seite 44	Aviator	Seite 61
		MULTIPLEX	Umschlag 1	Yamada	Seite 63

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

ROBBE Ornith

Vormontiert mit Motor XL 46 S Heli



AKTION 299,-

MINI Funtana

Elektro Kunstflugmodell



mit Brushless Motor **175,90**

Curtis P40 Warhawk

- mit Einziehfahrwerk
- Spannweite: 164cm
- für 15cm³ Motor
- fertig gebaut



249,-

HANGAR 9

P-51 Miss America

- mit Einziehfahrwerk
- Spannweite: 166cm
- für Motor ab 15cm³
- fertig gebaut



289,-

RAVEN Komplettset

mit Servos, Brushless Motor und Regler

229,-



Spannweite: 1015mm
Länge: 890mm
Fluggewicht: ab 550g

KYOSHO

P-51D MUSTANG M24 ARF

vormontiert ohne RC
Spannweite: 798mm
Motor: 280er mit Getriebe



99,-



Täglicher Postversand

Sie bestellen bis 14.00 Uhr, wir versenden am selben Tag

die Qualität im Modellbau

BLADE CP HUBSCHRAUBER

Inhalt Komplettset:
- fertig gebautes Modell, eingestellt, eingeflogen
- 6-Kanal CCPM Fernsteuerung 35 Mhz FM
- Elektronikbausteine fertig eingebaut, justiert
- Kabinenhaube
- Ladegerät
- Flugakku
- deutsche Bedienungsanleitung
- Ersatzteileliste

259,-

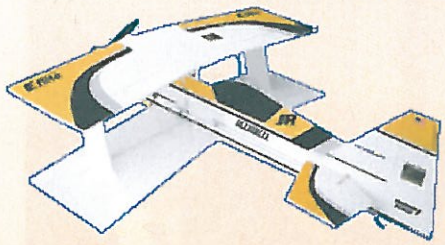


Technische Daten:
- Länge: 524mm
- Höhe: 181mm
- Rotordurchmesser: 527mm
- Heckrotordurchm.: 149mm
- Gewicht mit Akku: 325g
- Motor: Mb370enthalten
- Heckmotor: N30 enthalten

HOBBY FACTORY



Indoor Modelle für die Hallensaison



Ultimate 3D
Spannweite 711mm
mit Brushless Motor
89,-

FORE PLAY von Chip Hyde
inkl. Fahrwerk und Anlenkungen

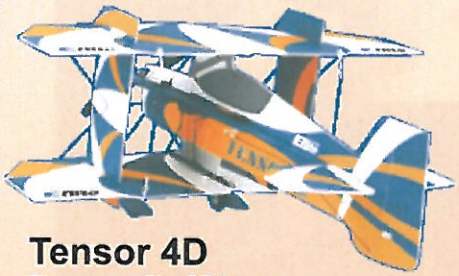


49,-

64,90

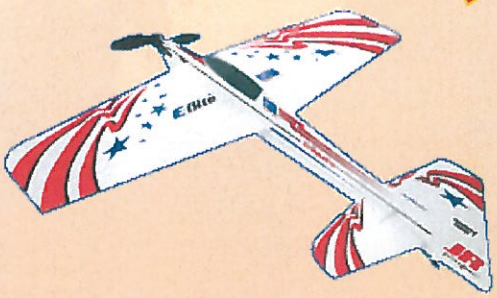


YAK 54F
Spannweite 940mm



Tensor 4D
Spannweite 685mm
54,90

Tribute 3D
Spannweite 940mm
mit Brushless Motor
89,-



Doppeldecker QUASAR



Spannweite 880mm
Gewicht 275g
59,-

T-REX 450XL

165,-



Hubschrauber mit kollektiver Blattverstellung.
- problemloser Aufbau mit beiliegendem Werkzeug
- mit Standard-RC-Komponenten ausrüstbar
- Pitch-gesteuert
- Heckrotor mit Riemenantrieb
- uneingeschränkt 3D-tauglich
- Antriebsritzel mit drei unterschiedlichen Untersetzungen

Technische Daten:
37 -fach kugelgelagert
Hauptrotor-Durchmesser ca. 680/700mm
Rumpflänge ca. 650 mm
Gewicht ca. 620 g - 670 g (inkl. Motor und Akku)

wahlweise mit mechanischer 90° Mischung oder mit 120° CCPM-Anlenkung erhältlich

BRUSHLESS MOTOR
+ REGLER 25A



99,90

Auszug aus dem reichhaltigen Tuning- und Zubehörprogramm



XL-Upgrade Kit 38,90



Heckservohalter 11,90



120° oder 90°
Alu-Taumelscheibe 39,90



Carbon-Chassis 79,90



Alu-Hauptrotorblatthalter 32,90



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





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

die Qualität im Modellbau

Ehrung verdienter Funktionäre und Sponsoren durch OEAC-Präsident Reg.R Alois Roppert und BSL. Dr. Georg Breiner



v.l.n.r.Prok. Mag. Helmut Krasser - Medaille in Silber, BSL Dr. Georg Breiner, Reg.Rat, Abg. z. NR a. D. Alois Roppert, Gerhard Kaineder - Verdienstzeichen des ÖAeC, Ing. Ernst Reitterer - „Paul Tissandier Diplom" von der FAI, Ing. Gottfried Schiffer - Medaille in Silber, Konstantin Safarik - Ehrennadel in Silber, Ing. Peter Meisinger - Ehrennadel in Gold, nicht im Bild, Ing. Peter Hoffmann - Ehrennadel in Gold

Bundessektionsleiter Dr. Georg Breiner und die Bundessektion Modellflugsport wünschen allen Lesern ein gesegnetes Weihnachtsfest und für 2006 Gesundheit, Glück und Erfolg

* 19. 3. 1926 Gerold Hörmann † 19. 10. 2005

Ein außergewöhnlich langer Trauerzug begleitete Gerold Hörmann am 27. 10. 2005 auf seinem letzten irdischen Weg zum elterlichen Grab in Haderdorf am Kamp. Das Verabschiedungszeremoniell zeigte, wie viele Freunde er im Laufe seines so rührigen Lebens für sich gewinnen konnte. Nicht nur mit seinem liebenswürdigen, humorvollen Wesen, sondern auch wegen seiner Vielseitigkeit. Bekannt war er als engagierter Tanzmusiker. Mit dem Akkordeon und einem beträchtlichen Repertoire an Texten für Unterhaltungs- und Heurigenliedern war er Mittelpunkt so mancher fröhlichen Runde, auch im engeren Schifahrerkreis. Vorbildlich war sein Wirken als Volksschullehrer und sein Engagement bei verschiedensten Vereinen und vor allem als langgedienter Chorleiter und Organist im kirchlichen Leben.

Seine Lieblingsbeschäftigung aber war der Modellflug. Erzählte er von seinen Jugendjahren im schönen hochgelegenen Dörfchen Kürnberg bei Steyr, wo sein Vater die Volksschule leitete, glänzten seine Augen bei der Schilderung der ersten Modellflugerlebnisse. Von da an ließ ihn dieses, einen Menschen durch seine Vielfältigkeit so positiv prägende Hobby, nie mehr los. Er war also auch ein österreichischer Modellflieger der ersten Stunde. Im Freiflug erst vom Segelflugmodell hingerissen, hatte er in späteren Jahren zunächst seine größten sportlichen Freiflugerfolge mit seiner „Libelle" bei den Verbrennungsmotormodellen.

Als der RC-Modellflug seinen Einzug hielt, war er einer der ersten, der mittels selbst zusammgebauter Fernsteuerungen einen schier endlos scheinenden Weg der Entwicklung dieser Sparte mitmachte und weiter verfolgte. In dieser Pionierphase und viele, viele Jahre danach, ließ er keinen Wettbewerb aus. Besuchte man ihn, kam man nicht umhin, sich die Sammlung unzähliger Pokale aus dieser so erfolgreichen RC-Wettbewerbstätigkeit anzusehen.

Dass Modellflug für Ihn ein Gemeinschaftssport war, entsprach nicht nur seinem geselligen Wesen, sondern auch seinen modellfliegerischen Idealen, verbunden mit der Sorge um den Nachwuchs. Nicht nur, dass seine Volksschüler, egal ob Mädchen oder Buben, im Handarbeitsunterricht eben Flugmodelle zu bauen hatten, scharte er immer wieder junge Interessierte um sich, denen er in seiner besonnenen Art als vorbildlicher Modellfluglehrer das Bauen und Fliegen beibrachte. So blieb es auch nicht aus, dass sich aus diesen Interessengemeinschaften immer wieder Clubs unter seiner Obmannschaft bildeten. Von 1965 – 69 hatte er eine kleine 6-köpfige Modellbaugruppe in seinem Schulort Egelsee. 1970 gründete er den USFC-Krems, der seine Tätigkeit am Flugplatz Gneixendorf ausübte und es schon auf 20 Mitglieder brachte.

Ein Denkmal setzte er sich aber, als der Flugplatz Gneixendorf von den Großfliegern allein okkupiert wurde und die Modellflieger plötzlich ohne Flugplatz dastanden. Zusammen mit seinem Modellfliegerfreund Hans Hönig gelang es jedoch recht bald, bei einer aufgelassenen Schottergrube in der Nähe von Statzendorf/Kuffern, ein Modellfluggelände zu pachten. Die „Silbergrube" ward geboren. Wohl half die Gemeinde auch bei den Planierungsarbeiten. Was aber da in den Jahren von den Mitgliedern an Arbeitsleistung und Opferbereitschaft geboten wurde, kann man nur erahnen. Nach vielen Umbauten bietet heute dieser gewachsene Modellflugplatz 70 Mitgliedern eine 40 x 220 m lange Graspiste, ein Clubhaus mit Kantine und einen Kinderspielplatz.

Nachdem Geri 1980 seine aktive Laufbahn beendete, legte er die Geschicke seines Clubs in andere Hände und gab sich nun als Ehrenobmann mehr dem vergnüglichen Modellfliegen hin. Weil ihm schenken immer Freude bereitete, stiftete er noch zu Lebzeiten einen prächtigen Wanderpokal für Wettbewerbe der Klasse RC IV. Dieses Pokalfliegen wird seit einem Jahrzehnt zur Frühlingszeit auf der „Silbergrube" unter dem Namen „Geri-Hörmann-Trophy" ausgetragen und entwickelte sich zu einem beliebten Wettbewerb.

Viel Freude schenkten ihm in seinem Leben auch seine drei Kinder, eine Tochter und zwei Söhne. Dazu gesellten sich im Laufe der Jahre noch 12 Enkel und das Urenkerl Sophie. Doch erhielt sein sonniges Gemüt auch einige böse Dämpfer. Sehr früh verstarben sein Bruder und seine Tochter Gerlinde. Ihm selbst aber war kein leichter Lebensabend beschieden. Eine, ihn über eine lange Zeit quälende und seine Frau Herta sehr belastende Krankheit, führte schließlich zum erlösenden Tod.

Durch seine herausragenden Leistungen ist ihm in den Annalen des österreichischen Modellfugs ein Ehrenplatz gesichert. Sein Platz beim mittwöch-entlichen Seniorentreffen auf „seinem Flugplatz" aber ist nun verwaist und sein Leibglaserl steht traurig in der Vitrine. Seine Freunde von nah und fern werden ihn sehr vermissen und ihn zeitlebens nie vergessen.

Glück ab, gut Land, lieber Geri!

O. C.



Geri, wie wir ihn in Erinnerung haben. Das Foto aus dem Jahr 1955 zeigt ihn mit dem Modell „Funkboy". Man beachte den tragbaren Sender mit Schulterumhang der Selbstbaufernsteuerung „Tippy". In seiner Hand hält er den „Knüppel", eine Klingeltaste! Im Hintergrund seine beiden Söhne Erwin und Helmut. ***Foto: Nicklas***



Hermann Lerchenberger, Vizepräsident der ÖAeC-LV Tirol, Träger des Sportehrenzeichens der Stadt Wörgl ist am 15. Oktober ganz überraschend im 68. Lebensjahr verstorben.

Vor 40 Jahren zählte er zu den Gründungsmitgliedern des MFC-Wörgl, dem er als Vorstandsmitglied viele Jahre angehörte. Seine Fähigkeiten bewies er nicht nur im Modellsport (13-facher Tiroler Meister in verschiedenen Klassen und Teilnehmer bei vielen nationalen und internationalen Wettbewerben) sondern auch als ambitionierter Funktionär. Hermann wurde 1992 in das Amt des Vizepräsidenten des OEAC, Landesverband Tirol, berufen. Er war Fachreferent für Motorflug und Jugendfachwart im Landesverband. Die Modellfluganlage mit Asphaltpiste und Clubheim in Kundl/Liesfeld, wird immer mit seinem Namen verbunden sein, war Hermann doch maßgeblich am Entstehen dieser Sportstätte, einem der schönsten Modellflugplätze in Österreich, beteiligt.
Hermann Lerchenberger wurde am 18. Oktober unter großer Anteilnahme auf dem Wörgler Friedhof verabschiedet.
Wir haben einen guten Freund verloren.

Ekkehard Wieser
LSL Tirol





F1E- Modellflug-

Landesmeisterschaft von NÖ 2005

Am Sonntag den 23. Oktober 2005 fand im Raum Ober-Grafendorf die Landesmeisterschaft der Wettbewerbsklasse F1E statt.
Wettbewerbsleiter Wolfgang BAIER konnte bei diesem nationalen F1E-Wettbewerb 12 F1E-Piloten und 3 Pilotinnen von 5 niederösterreichischen Modellflug-Vereinen begrüßen. Durch die Verschiebung des Märztermin in den Herbst konnten um 5 Teilnehmer mehr teilnehmen. Bedingt durch den starken Nebel konnte der 1. Durchgang erst um 11Uhr in Unterradl gestartet werden. Nach diesem Durchgang lagen zeitgleich 5 Piloten an der Spitze. Die Sonne hatte sich inzwischen durchgesetzt und es war ein herrliches Modellflugwetter mit leicht drehenden Wind-richtungen und einer Wind-geschwindigkeit von 2–5m/sec. Im 2. Durchgang wurden eben-falls 5 Maxflüge erreicht und es lagen noch 3 Piloten zeitgleich in Front. Nach dem 3. Durch-gang setzte sich Fritz MANG vor Alfred RAMLER und Reinhard MANG an die Spitze der Zwischenwertung. 7 Volle im 4. Durchgang brachten an der Spitze keine Veränderung und Fritz MANG behauptete seinen 1. Platz vor Alfred RAMLER, an die 3. Stelle schob sich der junge Armin MORSIY, der von Welt- und Europameister Fritz MANG hervorragend betreut wurde. In der Zwischenzeit wurde der Wind immer böiger (4 – 8m/sec.) und es wurde sehr schwierig, den richtigen Zeitpunkt für den Start zu erwischen.



Landesmeister Armin MORSIY beim Start Fotos: N. Heiss



Karl AUST vom MBC Vogelweide beim Start

PURE POWER

webra

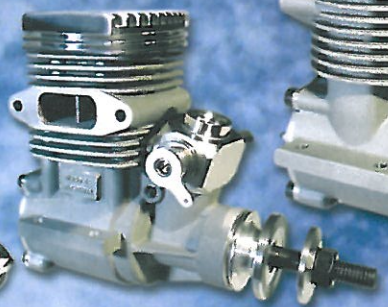
WEBRA AERO- und HELI-Motoren



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



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



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



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



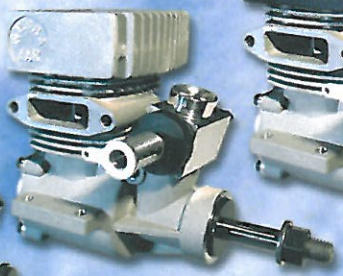
SPEED 25GT
1,1 PS
Art. Nr. 1021GT



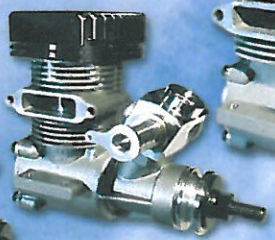
SPEED 91-P5
Competition - 3,2 PS
Artikel Nr. 1067HC-3N



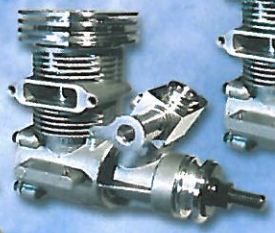
SPEED 75-P5 X
3,0 PS
Artikel Nr. 1065HX



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



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

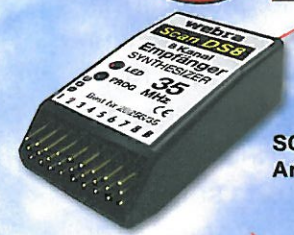


SPEED 50 GT
1,8 PS
Art. Nr. 1025GTH



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

...Empfang **OK**

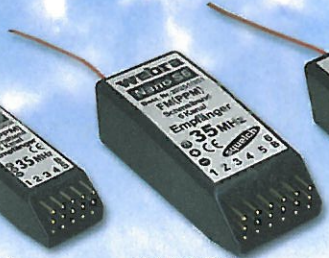


SCAN DS8
Art. Nr. 20256

WEBRA Empfänger



PICO S5
Art. Nr. 20254



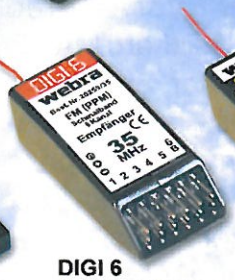
NANO S6
Art. Nr. 20251



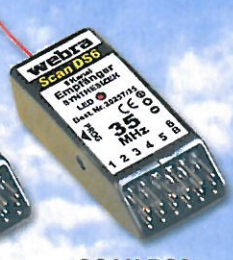
MICRO DS8
Art. Nr. 20255



DIGI 5
Art. Nr. 20258



DIGI 6
Art. Nr. 20259



SCAN DS6
Art. Nr. 20257

www.webra-austria.at

Einige Piloten probierten es mit Starkwindmodellen und hatten richtige „Absaufer" durch die stark unterschiedlichen Windgeschwindigkeiten.
Fritz MANG erreichte im 5. und Entscheidenten Durchgang kein Max und musste sich um 0,91% Punkte seinem Schützling geschlagen geben.
1.und LANDESMEISTER 2005 wurde Armin MORSIY vor seinem Mentor Fritz MANG und Edith MANG. Alle vom UMSC-Kolibri/ Ober-Grafendorf.

Norbert HEISS



Fritz MANG und Armin MORSIY



v.L. Fritz MANG, Armin MORSIY und Edith MANG



Klaus SALZER u. Reinhard MANG

Name	Verein	Ges. %
1.MORSIY Armin	*UMSC-Kolibri*	476.47
2.MANG Fritz	*UMSC-Kolibri*	475.56
3.MANG Edith	*UMSC-Kolibri*	470.52
4.RAMLER Alfred	*UMSC-Kolibri*	461.73
5.MANG Reinhard	*UMSC-Kolibri*	449.35
6.SALZER Klaus	*MFC-Wr. Neustadt*	431.73
7.RAMLER Christian	*UMSC-Kolibri*	411.31
8.KRAFT Helmut	*HSV-Kreuzenstein*	408.89
9.HEISS Norbert	*UMSC-Kolibri*	394.44
10.RAMLER Elfriede	*UMSC-Kolibri*	360.92

Spezialisten für Elektro Modellflug
dedicated 2 air
Hotline
0699 104 68 900
www.d2air.at

Liebe Helifreunde!



Als neuer Bundesfachreferent der Klasse F3C möchte ich mich allen, welche mich noch nicht kennen, einmal kurz vorstellen. Ich erblickte am 3. September 1955 in Wien das Licht der Welt.
Nach meiner abgeschlossenen Schulbildung erlernte ich den Beruf des Einzelhandelskaufmannes in der Automobilbranche. Im Jahre 1974 wurde ich zum Österreichischen Bundesheer einberufen. Bei der Fliegereinheit in der „Dumbo-Staffel" in Langenlebarn, wo heute die Black-hawk´s stationiert sind, leistete ich meinen Präsenzdienst ab. Damals wurden auch die Weichen in Richtung Hubschrauber gestellt, wovon ich nie wieder wegkam. Mit der Modellfliegerei fing ich aber erst 1997 an. Das Interesse nach einem Modellhubschrauber war zwar früher da, aber es war einfach zu teuer für mich. 1998 wurde ich Mitglied beim 1. MHC Austria, wo ich auch Ende 2004 zum Obmann gewählt wurde. Ich habe auch einige Pokale bzw. Landesmeisterschaften gewonnen, aber ich betrachte das Hobby eher als Ausgleich zu meinem Beruf. Deshalb habe ich nie so verbissen trainiert, wie manch anderer. Aber es macht mir ganz einfach Spaß und das ist die Hauptsache.

Nun zur Zukunft:

Der Ö-Pokal im Jahre 2005 ergab folgendes Ergebnis:
1.Platz 18 Pkt. Egger Bernhard
2.Platz 12 Pkt. Worgas Wolfgang
3.Platz 9 Pkt. Kals Andreas
4.Platz 5 Pkt. Haunschmied Adelbert
5.Platz 2 Pkt. Ebner Michael
6.Platz 1 Pkt. Rybski Marcin

Unser Nationalteam heißt dadurch wieder einmal Egger, Worgas und Kals (Ersatz Haunschmied).

Die Sieger erhalten ihre Preise beim 1.Bewerb 2006. Diese Pokalvergabe im Nachhinein ist meiner Meinung nach aber etwas antiquiert. Daher wird ab nächstem Jahr die Siegerehrung und Pokalvergabe der Ö-Pokalwertung wieder beim letzten Bewerb der Saison erfolgen (Sponsoren sind herzlich eingeladen).

Für 2006 haben sich bis jetzt 6 Vereine angeboten, einen F3C Bewerb durchzuführen. Ich schätze, dass wir davon 4-5 Bewerbe durchziehen können. Das schaut ja erstmal nicht schlecht aus, wenn man bedenkt, das es 2005 nur 3 Bewerbe inkl. der Staatsmeisterschaft gegeben hat. Die genauen Austragungsorte und Termine werden in der ersten Ausgabe 2006 bekannt gegeben, da wir noch die internationalen Termine (EM in England, int. Bewerb in Frankreich) abwarten müssen, damit es keine Überschneidungen gibt. Nächstes Jahr rechnen wir natürlich, nach den tollen Platzierungen bei der WM, mit einem sehr guten „Stockerlplatz" in England.
Da es ab 2006 auch neue Programme in allen drei Klassen geben wird, findet am Samstag, den

6.Mai 2006 in Gnas/Dietersdorf ein Punkterichterkurs in den Klassen F3C, F3C-S und RC-HC/C statt. Anmeldungen dazu bitte bis 8. April 2006 im Sekretariat der Bundessektion Modellflug.

Als Neuerung in der Szene kann man ein Trainings-Camp in Salzburg bezeichnen. Die Flugschule Walter Freimann in Dorfgastein hat sich bereit erklärt, im Jahr 2006 Neueinsteiger in die Wettbewerbsszene, bzw. Aufsteiger von einer Klasse in die nächst höhere, kostenlos zu trainieren. Fluggerät, Sprit und Ersatzteile müssen vom Piloten mitgebracht werden. Nächtigung und Verpflegung sind vor ort zu begleichen. Der Fluglehrer und das Trainingsgelände werden kostenlos zur Verfügung gestellt. Dieses Trainingscamp findet von 18. – 22. April 2006 in Badgastein statt.
Einzige Bedingung: Der Pilot verpflichtet sich, in der Saison 2006 an den Bewerben teilzunehmen. Wer Interesse hat, diese einmalige Chance zu nutzen, möge sich bitte im Sekretariat der Bundessektion Modellflug bis zum 31. März. 2006 melden. Wenn diese Aktion Anklang findet, ist eine Weiterführung im Herbst bzw. Frühjahr 2007 geplant.
Das Interesse an den neuen Programmen ist bereits sehr hoch. Nachdem ich auf meiner HP die vorläufige Übersetzung veröffentlicht hatte, waren innerhalb von 5 Tagen über 80 Downloads zu verzeichnen! Vielleicht gibt's 2006 ein paar neue Wettbewerbspiloten.

In Deutschland gibt es seit 2005 ein Sponsoring für Wettbewerbspiloten in den Klassen F3C bzw. F3C-S. Da müssen die Piloten von 3 Bewerben mindestens 2 fliegen, damit Sie das Sponsoring für das folgende Jahr in Anspruch nehmen können. Fliegt der Teilnehmer das folgende Jahr eine bestimmte Anzahl von Bewerben, kann er im darauffolgenden Jahr wieder vergünstigte Sachen (Händlereinkaufspreis) in Anspruch nehmen. Fliegt er die geforderte Anzahl nicht, fliegt er aus dem Sponsoring wieder raus und muss sich von neuem dafür qualifizieren. Diese Idee finde ich sehr gut, wo doch jeder weiß, das die Wettbewerbsfliegerei sehr kostenintensiv ist, und man sich über jeden ersparten Cent freut. Ich habe versucht, dieses Modell auch in Österreich auf die Beine zu stellen. Leider gibt es da von Seiten der Lieferanten und Händler, auch in Zeiten der EU, noch immer logistische Probleme. Ich finde es echt schade, dass wir diese Art der Unterstützung nicht nutzen können. Immerhin war unser Nationalteam bei der EM in Bitburg 2004 Vize-Europameister und bei der WM in Zamora zweitbestes europäisches Team. Eine Unterstützung für unseren Nachwuchs nach deutschem Vorbild, damit wir vorne bleiben, wäre sicher eine geeignete Motivation. Es würde mich sehr freuen, wenn wir da doch noch etwas auf die Beine stellen könnten.
Eine Bitte an alle aktiven Piloten: Überprüft doch bitte eure geflogenen Leistungspunkte! Eine genaue Auflistung der einzelnen Punktewertungen könnt ihr in der MSO unter nationale Prüfungen nachlesen.
Abschließend möchte ich meinem Vorgänger Manfred Dittmayer danken, welcher 19 Jahre lang mit sehr viel persönlichem Engagement dieses Amt ausgeübt hat. Er wird uns aber weiterhin als Chefredakteur der Zeitschrift „prop" betreuen.
Für die Zukunft wünsche ich mir einfach nur eine gute Zusammenarbeit aller, die unser Hobby zusammengeführt hat. Denn nur gemeinsam geht alles viel einfacher und besser.

Günter Voss
BFR F3C

Liebe Helifreunde!

„Wenn es am schönsten ist, soll man aufhören" sagt der Volksmund.
Nun in leicht abgewandelter Form gilt dies auch für Funktionäre wie beispielsweise für den Fachreferenten F3C.

Seit 1986 hatte ich die Ehre und Freude „Helifachreferent" zu sein. Ich verdanke dieser Position die schönsten Momente meines Modellfliegerlebens. In der Funktion als Teammanager und auch später als internationaler Punkterichter führte mich der Helisport um die ganze Welt. Zusammen mit Sepp Brennsteiner, dem Pionier des Helifliegens in Österreich, nahmen wir an Welt- und Europameisterschaften als Einmannteam teil und lernten die internationale Heliszene kennen.
Als Fachreferent durfte ich als Wettbewerbsleiter an zwei Weltmeisterschaften und drei Europameisterschaften Teilnehmen und möchte auch diese Zeiten nicht missen.
Im Laufe der Jahre konnte eine österreichisch Nationalmannschaft aufgebaut werden und internationale Erfolge blieben nicht aus.
Spitzenplätze bei Welt und Europameisterschaften ließen die „Österreicher" zu einem der F3C-Topteams der Welt werden.
Ich danke allen „meinen Helipiloten" für die gemeinsamen schönen und erfolgreichen Jahre. Es war eine tolle Zeit!
Meinem Nachfolger Günter Voss wünsche ich viel Freude an seiner Aufgabe und viele sportliche Erfolge mit „unseren Helipiloten".

Lieber „VOSSI"
Glück ab gut Land
Manfred Dittmayer
BFR F3C a.D.

Nachwuchs-Trainingslager F3C-S und RC-HC/C

Da es in Österreich allgemein am Nachwuchs in den Hubschrauberklassen fehlt, haben wir für 2006 einen Trainingslehrgang für die Fortgeschrittenenklasse F3C-S und die Anfängerklasse RC-HC/C geplant. Kursziel ist die Vorbereitung interessierter Modellflieger für die Teilnahme an Wettbewerben in den Klassen F3C-S bzw. RC-HC/C. Das Trainingslager ist für die teilnehmenden Piloten kostenlos. Der Trainer und das Fluggelände werden gratis zur Verfügung gestellt. Mitzubringen sind: Hubschrauber, Sprit, Fernsteuerung, usw. und vor allem der Vorsatz, an den Bewerben 2006 teilnehmen zu wollen. Die einzigen Kosten, welche entstehen, sind Nächtigung und Verpflegung. Das Trainingslager ist aber nicht dazu gedacht, die Grundbegriffe des Helifliegens zu erlernen. Das Programm (die einzelnen Figuren der Wettbewerbe) muss von den Piloten bereits beherrscht werden. Die Figurenreihenfolge steht unter http://f3c.prop.at jederzeit als Download zur Verfügung. Alle Neueinsteiger bzw. wettbewerbsinteressierte Piloten sind herzlich zur Teilnahme eingeladen.

Termin: 18. – 22. April 2006
Kursort: Modellflugschule Walter Freymann,

Kursplan: Besprechen der einzelnen Figuren, Schwebegrundtraining für Wettbewerbe, Training der einzelnen Wettbewerbsfiguren, Fehlerbesprechung und Korrektur.
Auskünfte:
Walter Freymann 0664 / 411 99 77
Günter Voss 0650 / 263 52 29
Es wird gebeten, die **verbindlichen** Anmeldungen mit Zimmer-Reservierung bis spätestens 31. März im Modellflugsekretariat, bei Frau Triebl-Waldhaus unter Tel. 01 505 10 28-77, oder per ail an triebl-waldhaus.heidi@aeroclub.at vorzunehmen.
Campiermöglichkeiten oder dergleichen sind auf dem Fluggelände nicht möglich.

Auf Euer Kommen freut sich,

Günter Voss
BFR F3C

Einladung

zum
Nachwuchs-Trainingslager
in den Klassen F3C-S und RC-HC/C

Durchführung: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Kursort: Flugschule Walter Freymann
Schareckstrasse 33
5640 Badgastein
0664 / 411 99 77
Quartier: Pension Freymann
Zimmer mit Bad/Dusche und WC inkl. Frühstück pro Person/Tag · 25,-
Termin: 18. - 22. April 2006
Trainer: Walter Freymann
Anmeldung: Fr. Heidi Triebl-Waldhaus
triebl-waldhaus.heidi@aeroclub.at
Tel: 01/505 10 28-77 bis spätestens 31.3.2006

Nicht vergessen!!!

Gültige ÖAero-Club Lizenz (Zahlabschnitt 2006)

Der Veranstalter haftet nicht für entstandene Schäden oder Unfälle

Mit herzlichem Fliegergruß
Sektion Modellflug
ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB, Sektion Modellflug
BUNDESFACHREFERENT F3C
Günter Voss, Inzersdorferstrasse 111/8/12, A-1100 Wien, Tel. 0650 2635229
E-mail: guenter.voss@utanet.at



Fesselflugeuropameisterschaft 2005 in Gyula/Ungarn

In der Klasse F2A Speed flog Maximilian Marksteiner auf den dritten Platz!

Für die EM in Modellfesselflug wurden folgende Piloten aufgestellt:
In der Klasse F2A Speed flogen Franz und Maximilian Marksteiner.
Die Klasse F2C Teamrace wurde von unserem Topteam Fischer – Straniak vertreten und in der Klasse F2D Combat durfte ich – Rudi Königshofer – wieder mein Glück versuchen.
Man wusste lange nicht, wo die EM überhaupt stattfinden sollte, bis erst im Frühjahr, kurz vor Saisonbeginn bekannt wurde, dass sie in der schönen Kur- und Badestadt Gyula in Ungarn nahe der Grenze zu Rumänien, ausgetragen wird.

Ich denke, dass die kurzfristige Entscheidung für den Austragungsort Gyula der Grund für so einige organisatorische Missgeschicke und Versäumnisse war. Zum Beispiel fand die erste Teammanagersitzung von 21.30 bis 23.00 Uhr statt. Wie soll man so spät dann noch seine Teamkollegen über das Ergebnis der Sitzung informieren?

Da ich ja selbst Teilnehmer an der EM war und daher meinen Job als Teammanager ‚stiefmütterlich' ausgeübt habe, möchte ich an dieser Stelle meine Teamkollegen um Verständnis bitten.

Klasse F2A

Zuversichtlich und mit doch größeren Erwartungen begann für die beiden Österreicher Franz und Junior Maximilian Marksteiner am Montag den 18.7.2005 der erste Durchgang. Das Training zwei Tage vorher verlief viel versprechend. Doch wie so oft kam alles ganz anders und endete mit einer Nullwertung für unseren Junior und schwachen 245,3km/h für Franz M., obwohl im vergangenen Jahr mit dem gleichen Modell eine Geschwindigkeit von 293km/h erreicht wurde.
Im zweiten Durchgang am 20.7.2005 lief es für Maximilian M. doch sehr gut. Er flog zur Überraschung aller Anwesenden 272,7km/h und erntete dafür großen Applaus. Das war auch vorerst Platz 2 in der Juniorenwertung. Franz M. schaffte wieder nur 271,9km/h. Im dritten Durchgang am 22.7.2005 klappte es für Franz M. etwas besser. Nach 5 Runden noch bei 292km/h endete der Flug wegen zu magerer Spriteinstellung mit 278,2km/h. Maximilian M. rutschte im 3. Durchgang zwar noch auf Platz 3. Doch mit einem Stockerlplatz hatte keiner gerechnet.
Herzliche Gratulation für diese Leistung.
Nachdem der Platz auf dem Podest gesichert schien machte er als einer der letzten Starter einen Sicherheitsflug mit dem Ersatzmodell.
Undichte Kerzen, das Problem wurde viel zu spät erkannt, war die Ursache der schwachen Platzierung von Franz M. Betrachtet man die Klasse F2A bei dieser EM genauer, stellt man fest, es gab keine Überraschungen. Die Favoriten teilten sich die ersten Plätze. Man fliegt 288 – 295 km/h und investiert viel, viel Geld in Modelle und Motoren die man im Ostblock erwerben kann.
Nur mehr ganz wenige Speedflieger bauen die Modelle selbst. Fast alle sind so genannte Käufer geworden und sonnen sich mit den gekauften und eingeflogenen Modellen im Spitzenfeld. Unter dem Motto „Viele Euro ergeben eine hohe Geschwindigkeit" warten wir auf die nächste EM.

F2B

Leider war für die Klasse F2B heuer niemand nominiert.

F2C

Die Klasse F2C Teamrace wurde vom Team Fischer/Staniak bestritten. Bei den Vorläufen klappte alles ganz zufrieden stellend, und es gab keine Probleme sich für das Semifinale zu qualifizieren.
Wie es eben im Spitzensport ist, versucht man bei so wichtigen Rennen alles noch perfekter und schneller zu machen. So landet man doch noch eine Spur flotter herein, … und leider rutsche Hans Straniak das Modell aus der Hand und rollte sogar noch über die Leinen des vorderen Teams. Folge der Misere war die Disqualifikation! Aus der Traum vom Finale, doch ist der 7. Platz bei einer so großen Konkurrenzdichte ein schöner Erfolg.

F2D

In der Klasse F2D ging ich mit meinem, aus den USA eingeflogenem Mechaniker Alexey Topunov und aus dem Kasachstan stammenden Marat Bukin an den Start.
Die ersten beiden Runden konnte ich eindeutig für mich entscheiden. In der 3. Runde passierte mir wieder der Albtraum eines Totalschnittes … keine Chance … dreieinhalb Minuten nur verteidigen und somit mein erstes ‚Lose'.
Die vierte Runde war so gut wie gewonnen, 3 : 2 Schnitte in Führung, jedoch rissen bei meinem, aus Schweden kommenden Gegner die Leinen was einen Reflieght zur Fol-

ge hatte. Diesen habe ich leider verloren.
Ein für mich enttäuschender 18. Platz wird mich sicher zu verstärktem Training veranlassen.
Es ist so gut wie sicher, dass die Weltmeisterschaft 2006 in Spanien / Valladolid stattfinden wird und es würde mich freuen, wenn wir Österreicher als größeres Team und mit ‚Startern' in allen Klassen auftreten könnten.

Rudolf Königshofer



Am Start volle Konzentration



Die Marksteiners



Maximilian Marksteiner erkämpfte im 3. Durchgang Platz 3, keiner hatte damit gerechnet.
Herzliche Gratulation für diese Leistung. Fotos: R.Königshofer

Letzte Meldung! Speed-Gesamtweltcup 2005

Franz Marksteiner siegt in der Klasse F2A erstmals für Österreich mit Flügen über 294 km/h!
Sohn Maximilian konnte, wie bereits 2004 den ausgezeichneten 3. Platz bei den Junioren erreichen.

Herzliche Gratulation zu diesen tollen Erfolgen im Namen aller Modellflugsportler des OEAC !

FUN by Fly beim Willy Zehethofer Gedenkfliegen

Wir luden am 3. September 2005 zu unserem Willy Zehethofer Gedenkfliegen unter dem Motto „FUN by FLY“, also Spaß beim Fliegen, auf unseren Modellflugplatz des Österreichischen Modellsportver-bandes Wien (ÖMV-Wien) nach Bockfließ/ N.Ö.
Tags zuvor hatten wir einige Bedenken, was die Anzahl der Piloten und Zuseher die unserer Einladung folgen würden, da an diesem und den darauffolgenden Tag etliche Wettbewerbe und Flugveranstaltungen im näheren Umkreis waren.
Aber ungefähr eine Stund nach Beginn unserer Veranstaltung war unser Parkplatz überfüllt und das hat uns alle überrascht.
Überrascht hat uns auch die Vielzahl an verschiedensten Modelltypen, der Bogen reichte vom kleinen Depronflieger über F-3A Maschinen, Jet-Eigenbau vom Mitglied des Phönix-Vereines bis zum Scale-Großflugmodell.
Lobenswert war die Disziplin der zahlreich erschienenen Piloten, welche wirklich von überall zu uns fanden. Zur Frequenzkontrolle hatten wir für die Piloten eine Liste zum Eintragen des jeweils benutzten Kanals zur Hilfestellung aufgelegt. So hatten sie gleich den Überblick wer welches Modell mit welchem Kanal fliegt und konnten einer Doppelbelegung ausweichen.
Die Piloten gestalteten auch selbstständig “ihren“ Flugablauf, denn es gab keine Vorgabe für ein Programm. Deshalb gab es auch keinen einzigen Leerlauf, sogar zur Mittagspause wurde weitergeflogen wo die anderen beim Essen waren.

Es gab auch eine Landung eines „Großmodells 1:1“, na ja, ein manntragendes „Ultraleicht“ des Fliegerclubs „Ikarus“ vom Sportflugplatz Spitzerberg kam zu unserem im Voraus vereinbarten Treffen. Diese Maschine wurde natürlich mit vollstem Interesse von den Modellpiloten unter die Lupe genommen und einige meinten doch sie wollten den Spitz einmal zu einem Rundflug besuchen.
Wie eingangs erwähnt stand der Spaß beim Fliegen heuer im Vordergrund und ich kann dazu nur sagen, den hatten wir ALLE.
Zum Schluß noch einige Dankesworte:
Besonders möchte ich mich natürlich bei den Piloten und Zuschauer bedanken, denn ohne sie wäre diese Veranstaltung nicht möglich gewesen.
Danke auch der Küchencrew „KriKra“, die wieder alles im Griff hatte und alle zur Zufriedenheit versorgte, sowie den kleinen und großen Helferleins am Rande des Geschehens.



Bis zum nächsten Mal.

Peter Mahler
(Obmannstellvertreter)





Erstes Fürstenfelder Jet Meeting



Am 10. und 11. Oktober 2005 hielten wir bei strahlend schönem Herbstwetter, mit mehr als 20 ° C unser erstes Jet Meeting abgehalten. Leider nur zu dritt aber auch Punitz fing klein an. An diesem Tag konnten wir auf der 700 Meter langen Piste unseres Thermenflughafens landen wo wir wollten. Es gab Asphalt im Überfluss. Wer war nun vertreten bei unserem kleinen Meeting? die beiden Jetpiloten unseres Vereins, Thomas Bleimuth, seit mehr als 15 Jahren Modellflieger und im Berufsleben selbst schon fast 4000 Stunden aktiv im Cockpit des großen Bruders. Er ist Pilot bei der Austrian Arrows ehemalige Tyrolean, Peter Feix schon seit 1974 aktiver Modellflieger und unserm Gast aus Tirol Thomas Duell, ein Piloten Kollege von unserem Clubmitglied Thomas Bleimuth, mit mehr als 11000 Flugstunden seit 1990.

Um es kurz zu machen die 2 Tage verliefen in gemütlicher und was vor allem wichtiger ist ohne einen einzigen Crash! Es wurde gemütlich geplaudert und ausgiebig geflogen insgesamt 18 Starts und allesamt mit perfekter Landung beendet.

Wer interesse hat mal uns zu besuchen möge sich entweder bei Thomas Bleimuth t.bleimuth@aon.at oder dem Autor peter.feix@inode.at oder Telefon +43 699 1340 91 06 melden.

Peter Feix



Start Vorbereitung zum Jungfernflug der Fire Hornet von Thomas Duell übrigens sein erster Jetflug wohlgemerkt! Daneben, meine Kangaroo gerade in Turbinen Kühlphase nach einem weitern erfolgreichen Flug Nr. 128!!



Unsere drei Modelle alles Trainer von links Kangaroo von ARF Composite, unser Gast Thomas Duell mit der Fire Hornet und Thomas Bleimuth auch mit einem Kangaroo in Blue Angels Lackierung. Nicht auf dem Photo der Photograph und Autor Peter Feix.

Modellhubschrauber als Lawinensuchhund



Andreas Schinner mit dem „flying avalanche dog" bei der Vorstellung und Preisverleihung im Rahmen des Wettbewerbs „Jugend innovativ" in Wien

„flying avalanche dog" - also fliegender Lawinenhund war das Thema einer Diplomarbeit an der HTL Innsbruck, die der Schüler Andreas Schinner an der Abteilung Telekommunikation in Zusammenarbeit mit der Modellsportgruppe Unterland (MSGU) durchführte. Das Projekt erzielte beim österreichweiten Wettbewerb „Jugend Innovativ" den 3. Platz !

Andreas Schinner verwendet eine unter dem Hubschrauber hängende spezielle Antenne, die die Funksignale eines Verschütteten-gerätes („Lawinenpieps") aufnimmt.
In dem am Hubschrauber befestigten Elektronikteil werden die Signale verarbeitet und eine spezielle Entfernungsinformation über Funk zum Piloten zurückgesendet.
Über eine Abwurfvorrichtung kann die Position eines Lawinenopfers markiert werden.
Der Vorteil bei der Anwendung eines Modellhubschraubers besteht in der geringeren Gefahr von Nachlawinen und in der geringeren Schneeverdichtung, sodass für die Lawinenhunde vor Ort noch eine Möglichkeit zur Aufnahme einer Witterung besteht.
Es ist geplant, das System auch für die Mikrowellenortung von Reflektoren in der Sportbekleidung weiterzuentwickeln.

Noch ein weiteres Diplomprojekt der HTL Innsbruck mit dem Titel „secure measurement of radioactivity" wurde von der Innovationsagentur in Wien gefördert.
Der Schüler Peter Baumgartner entwickelte ein Strahlenmonitorgerät, das auch von einem Modellhubschrauber z.B. bei atomaren Störfällen zur Lokalisierung bzw. Messung in den betroffenen Bereich gesteuert wird und die gemessene Strahlungs-intensität über Funk an den Piloten zurücksendet bzw. die Messwerte auf einem Display anzeigt und an einen Rechner weitergibt.
Die Testflüge für die beiden Diplomprojekte fanden am Flugplatz der MSGU in Weer/Tirol statt.
Als MSGU-Testpiloten stellten sich Karl Ruppnig (Hubschraubermodelle: Ergo und Lockhead) sowie Gerhard Mair (Hubschraubermodelle: Quattro und Flash) zur Verfügung.
Die jeweiligen Nutzlasten für die Hubschrauber lagen im Bereich 1,6 bis 2 Kp.Ziel der Testflüge bei der MSGU war die Überprüfung der Kompatibilität der entwickelten elektronischen Systeme mit der Empfangs- und Regelelektronik der Hubschrauber sowie der Einsatztauglichkeit der beiden Systeme, wobei der Pilot jeweils über spezielle Kopfhörersignale eine eigenständige Zielsuche durchführen musste.
Die Tests bei der MSGU wurden von vielen interessierten Modellfliegern verfolgt.
Wir MSGU-Plioten würden uns freuen, wenn sich wieder einmal eine Gelegenheit ergibt, als Modellpiloten bei technischen Neuentwicklungen oder wissenschaftlichen Experimenten mitwirken zu dürfen.



Karl Ruppnig mit montiertem Strahlenmonitor am Ergo

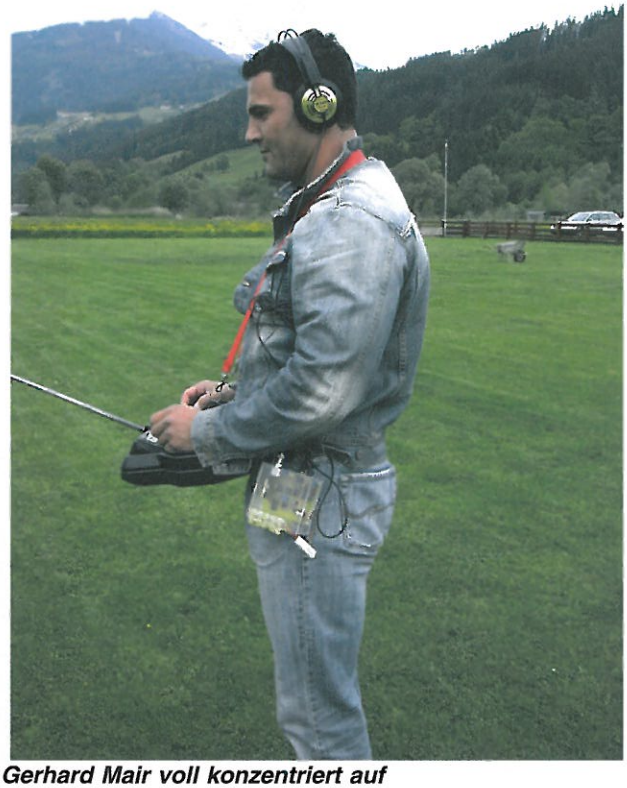
OStR Dipl.-Ing. Kurt Höck
(Projektbetreuer)
MSGU Schwaz





Andreas Schinner und Gerhard Mair mit Modell Quattro. Im Vordergrund die Spezialantenne+Funknutzlast Fotos:K.Höck

Testflug des „flying avalanche dog" vor der Kulisse des Kellerjochs in Schwaz



Gerhard Mair voll konzentriert auf die Ortungsinformationen über den Kopfhörer



Die ersten Tests am Flugplatz der MSGU, Mair Gerhard mit Modell Flash

HALLENPOWER in Tribuswinkel NÖ

Am 5.11.05 folgten über 40 Piloten aus weiten Teilen Österreichs der Einladung von Jetpower.at in das Tenniscenter Tribuswinkel. Um 13 Uhr, dem offiziellen Beginn, waren bereits die ersten Piloten mit Ihren Modellen in der Luft und hörten erst auf, als endgültig um 1:30 Früh am Sonntag das Licht abgedreht wurde. Auch Spitzenpiloten wie Erich Filgas und Helmut Danksagmüller kamen. Besonders erfreulich war die Teilnahme vieler junger Piloten, was zeigt, dass Hallenfliegen scheinbar mehr Nachwuchs als Outdoorfliegen anzieht. (siehe Bilderseite)
Das besonders umfangreiche Angebot an Gastronomie und der schöne Hallenplatz des Tenniscenter Wunderlich in Tribuswinkel macht diesen Platz für Indoorfans besonders attraktiv.
Üblicher weise wird jeden Freitag ab 20:00 Uhr geflogen. Jeder kann gegen einen kleinen Beitrag dann dabei sein. Um sicher zu gehen, ob der Platz für Indoorflieger am Jeweiligen Freitag gebucht wurde, einfach anrufen und fragen Tel. 02252 82582.



Die nächste Hallenpower auf Einladung von Jetpower.at ist für Ende Jänner 2006 geplant.

Mehr Fotos dieser Veranstaltung, Videos und der genaue Termin ist auf www.jets.at oder www.prop.at zu sehen.

Michael Binder









GAISBERG – ANTIK – Gedenkfliegen

Am 5. September 1948 wurde in Salzburg am Gaisberg der erste Segelflug- Wettbewerb nach dem Krieg durchgeführt. Es gewann Ernst Reitterer mit dem Modell „Milano XS 3“.
Da die Fliegerei von den Besatzungsmächten verboten war, wurden sogar die meisten Teilnehmer des Wettbewerbes von der amerikanischen Militär-Polizei kurzfristig festgenommen. Dieser Wettbewerb war praktisch der Wiederbeginn des Flugsportes in Österreich.
So stand es wortwörtlich gleich zu Beginn im Text der Einladung zum Antik-Modellfliegen auf der Zistelalm (1001 m) am Gaisberg nahe der Stadt Salzburg.



Auf dem hier gezeigten Schwarzweiß-Foto ist die damalige Startstelle abgebildet, der ehemalige Gasthof Judenberg, der wesentlich tiefer als die Zistelalm lag und heute von einem Nobelhotel beherrscht wird.
Für Samstag den 24. und Sonntag den 25. September wurden die Freunde des österreichischen Antik-Modellflugs, aber auch jene aus dem benachbarten Bayern zu einem „freien Fliegen“ für RC-Hang ARC und Segelflugmodelle mit Elektro-Hilfsantrieb eingeladen, also nicht zu einem Wettbewerb!
Blauer Himmel mit leicht umlaufenden Wind oder totaler Flaute, besonders am 2. Flugtag, empfing die angereisten Teilnehmer bei herrlichstem Frühherbstwetter, was die Modellfliegerherzen höher schlagen ließ.
Die Begrüßung erfolgte in einem kurzen Briefing noch Samstagvormittag durch Heinrich Eckmann, der zusammen mit dem Jubilar Ernst Reitterer und Adolf Heinelt aus Freilassing alles organisiert hatte, und zwar so, dass man während dieser zwei Flugtage immer das Gefühl hatte, eher zu Hause unter Freunden zu sein, denn auf einem Gastflugplatz.

Den „Antiken“ stand eine genügend breite, vor allem aber lange, frisch gemähte, sanft abfallende Almwiese zur Verfügung. Der feuchte Sommer hatte einen teppichähnlichen, saftiggrünem Untergrund hinterlassen, mit einem für Bergalmen eigenen Heuduft, der aus frisch geschnittenen Gräsern, Kräutern und Blumen Leib und Seele verwöhnte. Ein Ambiente, wie geschaffen für „sanften Modellflug“ oder „Genuss-Modellfliegen der besonderen Art“ (siehe Bildunten).
Zwei Super-Hochstart-Gummiseile mit amerikanischem schwarzem Gummischlauch (8-fache Dehnung) wurden ausgelegt. Eines für leichtere, das andere für schwerere Modelle, wie es sich eben gehört. Die auf einem Stativ montierte, gut sichtbare, mit Kluppen für die Senderantennen versehene Frequenz-Nummertafel war Garant dafür, dass es zu keinerlei Kanal-Schlamassel kam.
Im Laufe der beiden Tage trudelten wohl etwas mehr als 30 „Antike“ ein, meist mit Angehörigen. Dieses Treffen hätte sich wohl doppelt so viel Teilnehmer verdient. Vielleicht dürfte sie



doch die weite Anreise aus dem „Osten“ davon abgehalten haben. Andererseits waren die „Westler“ auch nicht all zu zahlreich vertreten.
An Modellen waren vor allem die beliebten und bekannten Typen der Dreißigerjahre vertreten, meist in Originalausführung und einige in E-Antrieb-Version. Ob Arthur Mantel´s „AM 9“, Leopold Scheurer´s „Ikarus“, Helmut Kirschke´s „Strolch“ oder die bekannten „Sperl-Typen“, sie alle sorgten den ganzen Tag über für regen Flugverkehr. Oft waren vier, fünf Modelle in der Luft die versuchten, mit den zum Teil etwas ungewohnten Auf- oder Abwindverhältnissen zu recht zu kommen. Bis auf wenige „härtere“ Landungen wurden aber überaus viele, schöne und vor allem längere Flüge gezeigt.
Wer „Antik-Modelle“ baut, hat von vornherein etwas für das Modellbauen übrig. Stellvertretend für das gezeigte, allgemein hervorragende handwerkliche Können, sei ein Modell herausgegriffen und zwar der Hegi- „Bergfalke“ mit 2400 mm Spannweite und einem Gewicht von 1500 g, gebaut und ebenso gut geflogen von Karl Haslinger, vom UMFC-Eberstalzell (siehe nebenstehendes Bild).
Ein weiteres Glanzlicht setzte Alfred Haiden, der zu Ehren von Ernst Reitterer dessen 1948er „Milano XS 3“, mit liebevoller Hingabe nachgebaut hatte. Das untenstehende Bild zeigt den Prachtnachbau, links dahinter den Erbauer und rechts den Jubilar.

Ein Kuriosum am Rande, das aber den Antikmodellflug so richtig charakterisiert. Anfang November 1951 fand am Waschberg bei Stockerau ein Hangflugwettbewerb des Ö. Ae. C. statt. Der zu dieser Zeit in Wien lebende, äußerst aktive und auch international erfolgreiche Modellflieger Anton Lederer baute dafür nach einem Entwurf von Erich Jedelsky den „Gigant“, einen Segler mit 4 m Spannweite. Die Tiefe der Wurzelrippe betrug 550 mm, die der Außenrippe 100 mm, was einer Fläche von 1,3 m² entsprach und einer Streckung von 12,3. Der damaligen Rumpfquerschnittsvorschrift entsprechend, mit einer Birne in der Rumpfspitze. Lederer übersiedelte wenig später nach Salzburg und nahm unter anderem auch die Flächen seines „Giganten“ mit in sein neues Domizil. Mehr als 50 Jahre schlummerten sie am Dachboden und wurden nun noch einmal am Gaisberg

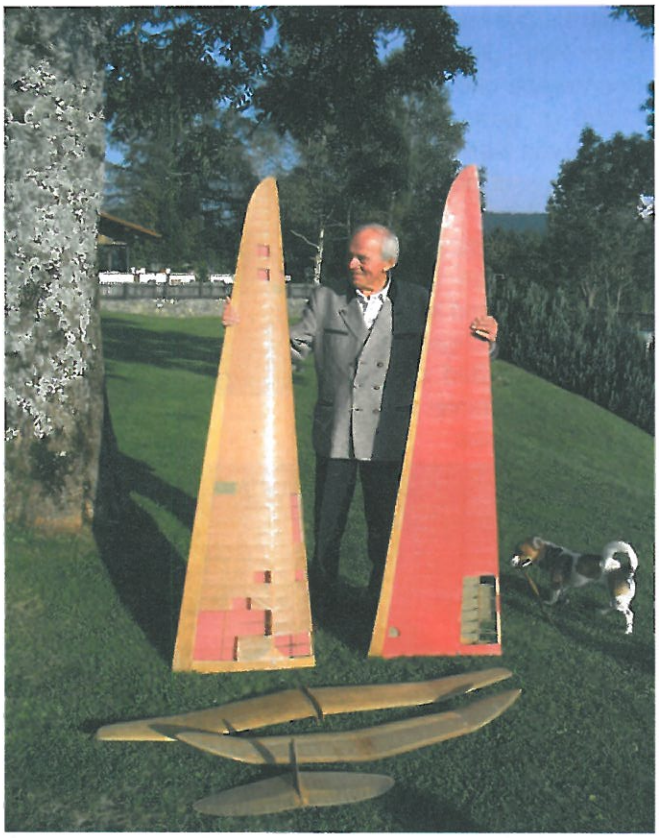




„öffentlich“. Leider allein, denn Rumpf und Leitwerk existieren nicht mehr. 30! Paar Sperrholzrippen mussten damals für diese Tragflügel gezeichnet, auf 1 mm Sperrholz übertragen und mit der Laubsäge ausgeschnitten werden. Nicht nur die Konturen, nein, sie waren alle noch aus Gewichtsgründen innen ausgespart. Das Sperrholz stammte übrigens von der damaligen Firma Sperl, die Sperrholz-Hosenspanner aus Wehrmachtsbeständen von wer weiß woher, beschaffen und in dieser mageren Zeit anbieten konnte. Das auf den Farbfotos vergilbt scheinende Papier ist noch ein original Diplom-Bespannpapier von 30 g/m² in rot und weiß. Zum Bespannen waren übrigens 3 Leute an der Arbeit. Bei einer Person wäre sonst das Glutofix zu schnell eingetrocknet und zum Auflegen war an jedem Flügelende ein Halter bzw. Positionierer erforderlich und die dritte Person drückte das Papier fest.



Die nebenstehenden Bilder zeigen Lederer bei einem Start am Waschberg und heute, mit den verbliebenen Relikten von „damals".
Dass zwischen den Flügen, während der Essenspausen und vor allem am Samstagabend nicht nur gefachsimpelt, sondern vor allem alte Geschichten die Runde machten, trug mit dazu bei, dass dieses wohlgelungene Treffen wohl für alle Teilnehmer zu einem besonderen Erlebnis mit bleibender Erinnerung wurde. Den Initiatoren sei daher für jegliche Mühen bestens gedankt!



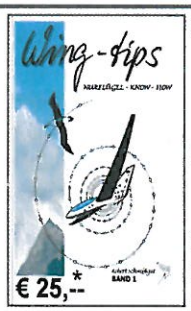
© Oskar Czepa



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



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



NURFLÜGEL-KNOW-HOW
Interessante Konstruktionen bis ins Detail erklärt.
160 Seiten, A5

*Inkl. Versand (europaweit)



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

EuropeanFreestyleChampionship 2005

2/3 Teilbewerb Mannersdorf/Leithagebirge - Niederösterreich

Liebe Freunde des Freestyles! Am 25 -26 .06.2005 war es wieder so weit, das 2te European-Freestyle-Championship fand in Mannersdorf beim MFC-Condor unter herrlichen Wetterbedingungen statt.
Das Teilnehmerfeld setzte sich aus der österreichischen Elite bis zum jugendlichen Einsteiger zusammen. Die Internationale Beteiligung ließ noch etwas zu wünschen übrig, aber aller Anfang ist schwer. Daher hatten wir Verständnis, dass noch ein bisschen geübt werden musste und erst beim nächsten Bewerb alle Piloten dabei sein würden.

Das Starterfeld im Detail:

1. Hans Wallner
Bruckmann Yak 55 ZDZ 160Champ
2. Gernot Bruckmann
Bruckmann Yak 55 DA 150
3. Heinz Preier
Composite ARF Extra 2,6m ZDZ 100NG
4. Klaus Obrecht
Delro Extra 3m 3W 150 QS
5. Dietmar Waltritsch
Delro Extra 3m ZDZ 160
6. Rene Weishäupl
Composite ARF Extra 2x2m E- Hacker + EMCOTEC Lipos
7. Michael Almer
Weiershäuser Katana 3,10m 3W 150 QS
8. Michael Kober
3W FunExtra 3W 28 QS
9. Erwin Baumgartner
3W Yak 54 3,05m 3W QS 150ccm
10. Bernhard Kager
3W Votec 322 3m 3W 150ccm TS
11. Boris Beiglböck
Delro Cap 232 2,9m 3W 140

An den beiden Tagen wurden wieder gesamt 4 Durchgänge unter den Augen eines erfahrenen Punkterichter Quintetts geflogen. An dieser Stelle möchte ich mich auch einmal herzlich bei den Richtern sowie allen anderen Helfern (Kantine, Sprecher, Auswertung, Sponsoren...) bedanken ohne die ein solcher Event nicht zu realisieren wäre.
Alle Teilnehmer hatten viel Spaß, auch beim am Samstag Abend veranstalteten Pilotenessen.

Am Sonntag sah das Endergebnis wie folgt aus:

1. Erwin Baumgartner
2. Gernot Bruckmann
3. Michael Almer
4. Rene Weishäupl
5. Hans Wallner
6. Dietmar Waltritsch
7. Michael Kober
8. Boris Beiglböck
9. Heinz Preier
10. Bernhard Kager





Wir danken nochmals herzlich unseren Sponsoren für die hochwertigen Sachpreise, welche unter den Piloten, unabhängig von deren Platzierung verlost wurden.
SPONSOREN

Michael Stieger

Weitere Infos unter anderem auf
Erwin Baumgartners
Homepage
www.extreme-fly.at



EFC Feistritz 2005

Am 10.-11. September war es wieder soweit, der letzte EFC 2005 fand unter traumhaften Bedingungen und regem Interesse von Piloten und Zuschauern in Feistzritz an der Gail in Kärnten statt!
Das Panorama mit dem Dobratsch im Hintergrund ist auf diesem Flugplatz, welcher durch den Gründer und Obmann Hans Wallner vorbildlich geführt wird.
Das Interesse seitens der Piloten wächst von Veranstaltung zu Veranstaltung und daher konnten wir vor dem Termin auf ein Teilnehmerfeld wie folgt blicken:
1. Hans Wallner Bruckmann Yak 55 ZDZ 160Champ
2. Gernot Bruckmann
Weiershäuser Challenger II 3W 212
3. Heinz Preier
Composite ARF Extra 2,6m ZDZ 100NG
4. Klaus Obrecht
Delro Extra 3m 3W 150 QS
5. Michael Stieger
Krill KATANA 3m ZDZ 160Champ
6. Dietmar Waltritsch
Delro Extra 3m ZDZ 160
7. Rene Weishäupl
Composite ARF Yak 55SP ZDZ 100NG
8. Michael Allmer
Weiershäuser Katana 3,10m 3W 150
9. Michael Kober
3W FunExtra 3W 28 QS
10. Franz Kogler
Fly Fan Extra 2,95m ZDZ 160ccm
11. Erwin Baumgartner
3W Yak 54 3,05m 3W QS 150ccm
12. Bernhard Kager
3W Votec 322 3m 3W 150ccm TS
13. Boris Beiglböck
Delro Cap 232 2,9m 3W 140
14. Erich Rohn
FMG Raven 3,3m 3W 150
15. IVO Krill Krill Katana 3m ZDZ 160 Champ
16. Stefan Vogl
Extra 300 3W 150ccm
Leider konnten von den genannten 16 Piloten 7 aufgrund diverser technischer Probleme, Abstürze etc nicht teilnehmen.
Auch Erwin Baumgartner hat sein 3W Yak 54 beim Training für den EFC durch eine Störung total zerstört!
2 neue Piloten gesellten sich unangemeldet dazu:



einfach wunderschön und kontrastreich, Dobratsch im Nebel

Rene Rupnik vom veranstaltenden Club mit einem Diablotin XXL und einem 3W 75 befeuert, sowie Helmut Hienz der extra aus Deutschland mit seiner Bruckmann YAK 55 3Meter angetrieben von einem ZDZ 160 Champion angereist ist und so dem EFC den Internationalen Durchbruch gebracht hat. (Dazu noch mehr etwas später)

Das Starterfeld sah demnach folgendermaßen aus:
1. Hans Wallner
Bruckmann Yak 55 ZDZ 160Champ
2. Gernot Bruckmann
Weiershäuser Challenger II 3W 212
3. Klaus Obrecht
Delro CAP 222 3W 75
4. Dietmar Waltritsch
Delro Extra 3m ZDZ 160



Hans Wallner und seine YAK Fotos: M.Stieger

5. Rene Weishäupl
Leihmaschine von Hans Wallner !
6. Michael Allmer
Weiershäuser Katana 3,10m 3W 150
7. Michael Kober
3W FunExtra 3W 28 QS
8. Franz Kogler
Fly Fan Extra 2,95m ZDZ 160ccm
9. Boris Beiglböck
Delro Cap 232 2,9m 3W 140
10.Rene Rupnik
JR Diablotin XXL 3W 75
11.Helmut Heinz Bruckmann YAK 55 ZDZ 160 Champ

Lobend muß in diesem Zusammenhang nochmals Hans Wallner erwähnt werden, welcher Rene Weishäupl seine Bewerbsmaschine leihweise zur Verfügung gestellt hat.

Nach dem Pilotenbriefing konnte es los gehen. An den folgenden 2 Tagen wurden insgesamt 4 Durchgänge unter strenger Beobachtung des Punkterichterteams, welches sich aus drei Modellflugexperten und zwei Damen aus dem Publikum zusammensetzte, geflogen.

Wie sich herausstellen sollte, hat sich diese Bewertungsmannschaft eine sehr gute Leistung abgegeben und die Damen lagen mit Ihren Wertungen immer im Schnitt der restlichen Richter.

Für diese Art der Veranstaltung, also auch für die Zukunft ein durchaus gangbarer Weg, das Publikum mehr ins Geschehen einzubinden und unser Hobby weiter nach außen zu tragen!

Am zweiten Tag stand die Endwertung des EFC wie folgt fest:

1. Gernot Bruckmann
2. Michael Kober
3. Michael Allmer
4. Boris Beiglböck
5. Dietmar Waltritsch
6. Rene Weishäupl
7. Helmut Hienz
8. Klaus Obrecht
9. Rene Rupnik
10. Franz Kogler
11. Hans Wallner

Wenn man sich das Siegerfoto anschaut, weiß man wem die Zukunft gehört !

Alle drei wollen ihr Talent auch in der in Österreich 2006 zu fliegenden Serie F3M unter Beweis stellen – es wird Ihnen sicher gelingen!

Infos: www.f3m.at

Der Gabentisch war in Feistritz wieder reichlich gedeckt und dies nicht nur von unseren zahlreichen Sponsoren. Es gab einen typisch kärntnerischen Kuchen und natürlich sehr schöne Glaspokale für die Wertung in Feistritz sowie für die Jahresgesamtwertung welche wie folgt aussieht:

1 Gernot Bruckmann
2 Michael Allmer
3 Michael Kober

Im Zuge des EFC in Feistritz wurde zur besonderen Freude des Publikums auch die Kärntner „Tourque Trophy" abgehalten, welche Michael Kober für sich entschied und dafür eine Zeppelin TitanUhr entgegennehmen konnte!

Schön zu sehen wie die Jugend nach oben strebt!

Ich wünsche heute schon eine erfolgreiche Saison 2006 welche beim EFC am Kulm 29-30.04.2006 startet. Nähere Info's unter www.f3m.at www.flymiki.at/freestyle

Michael Stieger



Auch das Feiern will geübt sein!

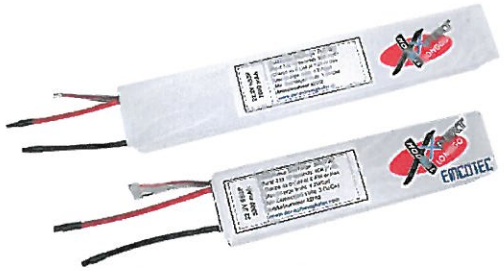


Die Pokale


Dietmar Waltritsch beim Motorkühlen!

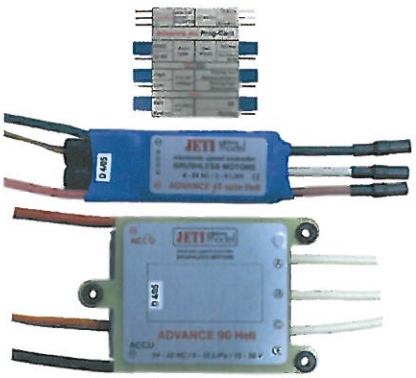
Modell-Exxpert – Longgo-Lithium-Polymer-Akkus

Zu den bisherigen Longgo-Lithium-Polymer-Akkus sind vier neue, bis 10 C belastbare Typen in das Lieferprogramm von Modellsport Schweighofer aufgenommen worden. Es handelt sich hierbei um die Typen 5000 mAh 5S und 6S sowie 7500 mAh 5S und 6S. Die Preise reichen von 189,90 bis 339,90 Euro. Für die Produktion der Akkupacks werden nur die Top-5-Prozent-Zellen aus der Fertigung verwendet.



Jeti-Advanced-Heli-Regler

Die beliebte und bewährte Jeti-Advanced-Reglerserie wurde um neue Heli-Typen erweitert. Die Regler weisen einen sehr guten Anlauf, eine präzise Drehzahlregelung und hohe Überlastreserven auf. Geeignet sind die Regler für Nixx- und Lithium-Akkus. Der kleinste Advanced-Heli-Regler ist für 8 Ampere Dauerstrom ausgelegt, der stärkste verträgt 90 Ampere aus bis zu 12 Lithium-Zellen.



Showtime 4D

Neu im Sortiment von Schweighofer Modellsport ist seit kurzem die von Hangar 9 hergestellte Showtime 4D. Das ausgefallene Design und die großen vertikalen Stabilisierungsflächen des 1.676 Millimeter spannenden Modells ermöglichen präzisen Kunstflug und uneingeschränkten 3D-Spaß. Das Modell ist komplett



aus Holz aufgebaut und fertig bespannt. Im Bausatz, der für 329,– Euro angeboten wird, sind sämtliche zur Fertigstellung des Modells erforderliche Kleinteile enthalten. Als Antrieb werden Motoren von 10 bis 18 Kubikzentimeter empfohlen.

Fameart 2300

Bei Schweighofer ist ab sofort die neue Fameart 2300 erhältlich. Die 2300-mAh-Mignonzelle ist besonders für Digitalkameras und Fernsteuerungen geeignet. Der Preis pro Zelle beträgt 1,90 Euro. Bei einer Abnahme von zehn Zellen reduziert sich der Preis auf 1,75 Euro und ab 100 Stück auf nur noch 1,60



Euro pro Zelle.

IHR KONTAKT ZU MODELLSPORT SCHWEIGHOFER
Modellsport Schweighofer
Hauptplatz 9
A - 8530 Deutschlandsberg/Österreich

Telefon: 00 43/(0) 34 62/25 41 19
Fax: 00 43/(0) 34 62 /75 41
Internet: www.der-schweighofer.com



Die Redaktion prop wünscht allen Lesern und Inserenten ein schönes Weihnachtfest und für 2006 Gesundheit, Glück und Erfolg!

JSB MARKETING & VERTRIEB

E-flite-Neuheiten

Servo



Neu von E-flite ist ein Servo mit einer Stellkraft von 1,2 Kilogramm. Das Servo ist mit einem 3D-Hebelsatz ausgestattet, hat eine sehr gute Rückstellgenauigkeit, ist extrem schnell und daher auch für Modellhubschrauber geeignet.

Best. Nummer EFLRS75
Preis: 12,90 Euro

E-flite Motoren



Drei neue E-flite-Motoren sind ab sofort lieferbar. Der erste im Bunde ist der Park 450 aus der sehr erfolgreichen Außenläufermotor-Serie des Herstellers. Einsatzgebiete sind Modelle unter 800 Gramm Abfluggewicht. Außerdem neu sind der Power-46-Außenläufermotor, der leistungsmäßig einen .46er-Verbrennungsmotor ersetzen kann, sowie ein Power-60-Außenläufer als Ersatz für .60er-Verbrennungsmotoren.
Best. Nummer: EFLM1400
Preis: 64,99 Euro

Ultimate FX



Zur Auslieferung kommt jetzt auch die brandneue Ultimate FX. Der Parkflyer aus Schaumstoff hat eine Spannweite von 710 Millimeter und ein Abfluggewicht von 410 bis 470 Gramm. Das Modell ist voll 3D-kunstflugtauglich und wird bereits mit einem 6.6:1-Getriebe sowie einer 12 x 6-Zoll-Luftschraube ausgeliefert.

Best. Nummer EFL2150
Preis: 79,90 Euro

P47

Eine echte Augenweide ist die neue P47 von E-flite. Dieses ARF-Modell aus Schaumstoff wird mit Motor, Getriebe und Luftschraube ausgeliefert und verfügt über ein einzigartiges Airbrush-Finish. Die P47 hat eine Spannweite von 990 Millimeter



und ein Abfluggewicht von etwa 800 Gramm.

Best. Nummer EFL6000
Preis: 89,90 Euro

Ihr Kontakt zur JSB Marketing und Vetriebs GmbH

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



Donau Forum Druck Ges. m. b. H.
Sagedergasse 29, 1120 Wien
Tel. 804 52 55 • Fax 804 56 75 • ISDN 803 80 51

CH-46 VERTOL



von HIROBO

Im Frühjahr 2005 kam mein Freund Carlo K. zu mir und tippte mit dem Finger im neuen HIROBO Prospekt auf ein Hubschraubermodell und meinte knapp: „VERTOL wennst ma de bestölln würdest ! Ach ja, und es VERTOL wennst ma sie glei zombaust !“.

So begann das Abenteuer Tandemhubschrauber. Und wenn ich jetzt hier von einem Abenteuer spreche, so meine ich damit, dass man eigentlich alles das, was man über Hubschrauber zu wissen glaubte, hier nicht unbedingt anwenden kann und so einiges von einer neuen Seite betrachtet und angepackt werden muss.

Jedenfalls wurde die ***CH-46 VERTOL*** bei ***Heliimport BRODNAK*** bestellt und als ein paar Tage später ein riesiges Paket eintraf, wurde mir erst so richtig klar was da auf mich zukam. Dies würde sicherlich ein wenig mehr an Arbeit erfordern wie vergleichsweise der Aufbau einer SCEADU, die ja nach gut 14 Stunden fertig am Tisch stehen kann. Schon alleine die Bauanleitung ist mehr als doppelt so umfangreich als die eines herkömmlichen Hubschraubers. Weiters im Umfang des Baukastens befinden sich die Rotorblätter, die Mischerelektronik, ein 3-Achsen Kreisel, Krümmer und Resonanzrohr von Hatori.

Wie von *HIROBO* gewohnt, ist die Bauanleitung in einzelne Bauabschnitte gegliedert und zu jeder Baustufe findet man die dafür benötigten Teile passend abgepackt und beschriftet. Der Aufbau beginnt mit den 3 Sektionen der Mechanik. Die vordere Mechaniksektion trägt nicht nur die vordere Rotoreinheit, sondern auch den Motor. Die hintere Mechaniksektion trägt die hintere Rotoreinheit und die Mittelsektion dient zur Verbindung der vorderen und hinteren Sektion und bietet den Platz für den Tank und die Elektronik. Bis die komplette Mechanik aufgebaut ist, gilt es kräftig den Imbusschlüssel zu schwingen, denn Chassisteile und Schraubverbindungen sind wirklich in rauen Mengen zu verbauen. In der vorderen und hinteren Mechaniksektion befinden sich auch noch die Montageplätze der Servos und die komplette Taumelscheibenanlenkung, die als elektronische Taumelscheibenmischung (bei *HRIOBO SWM* genannt) ausgeführt ist. Als Rotorköpfe kommen die in der 30er Scale-Series bewährten MRB-III 3-Blatt Rotorköpfe zum Einsatz. Als treibende Kraft wurde ein O.S. 50 SX-H Hyper installiert, da der mitgelieferte Krümmer leider keinen anderen Motor zulässt. Und weil der originale Vergaser ja bekanntlich mit niedrig nitrierten Treibstoffen nicht so leicht zu handhaben ist und die Zugänglichkeit in solchen Modellen sowieso etwas schwierig ist, musste auch gleich ein Lötterle-Vergaser montiert werden. Nach dem Zusammenbau der Mechanik und der Montage des Antriebes wurden noch die Servos verbaut, alles in allem sind 7 Stück zur Steuerung des Hubschraubers notwendig.

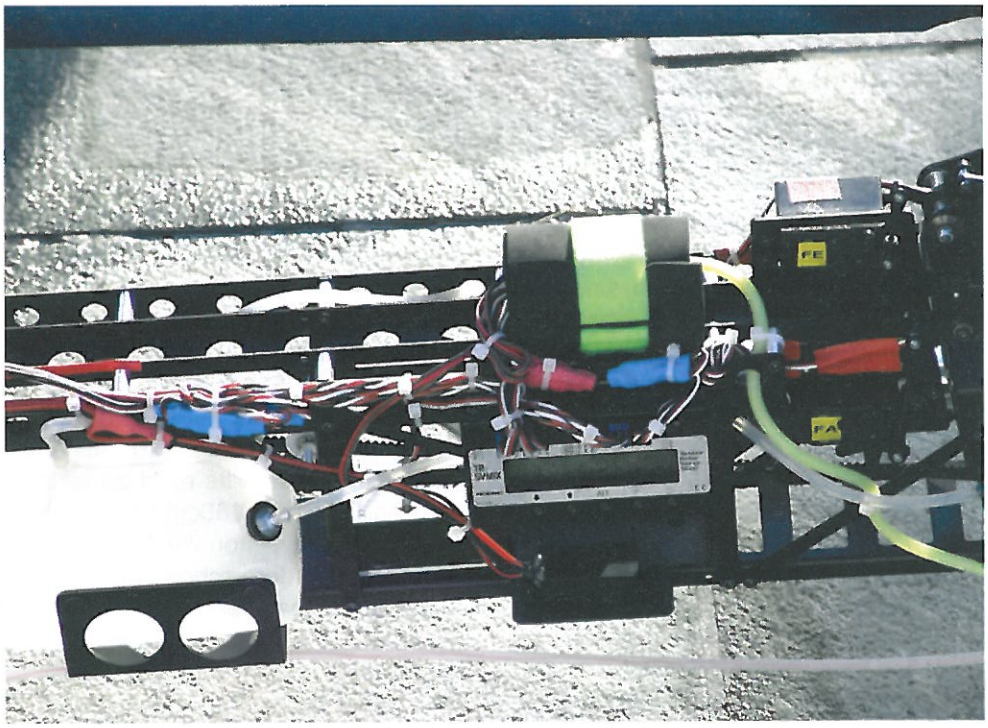
Da es keinen Sender gibt der die elektronische Taumelscheibenmischung eines Tandemhubschraubers unterstützt, ist im Bausatz die TR-SVMIX Mischerelektronik inkludiert. Diese Elektronik verteilt die vom Empfänger kommenden, zyklischen und kollektiven Steuerbefehle an die 6 Tau-melscheibenservos im Hubschrauber. Weiters werden noch die Korrekturbefehle des 3-Achsen Kreisels eingemischt. Das TR-SVMIX ist bereits programmiert und so beschränkt sich die Einstellung nur auf die Abgleichung mit dem verwendeten Sender. Ein besonderes Augenmerk beim Aufbau der Mechanik ist auf einen exakt gleichen Anstellwinkel jedes einzelnen Rotorblattes zu legen. Sonst sind Spurlaufprobleme und verschiedene Auftriebskräfte der beiden Rotoren vorprogrammiert.

Nach Abschluss der Aufbau- und Einstellarbeiten stand nun dem Erstflug eigentlich nichts mehr im Wege und so wurde das mulmige Gefühl in der Magengegend immer heftiger. Um eine gute Zugänglichkeit zu Motor und Mischelektronik zu gewährleisten und den schönen GFK-Rumpf nicht unnötig zu gefährden, wurde der Erstflug ohne Verkleidung durchgeführt. Nach mehrmaliger Kontrolle der Einstellungen, unzähligen Vordemerstflugfotos und Beruhigungszigaretten, gab es keine weiteren Argumente, den Jungfernflug weiter auf die lange Bank zu schieben. Nervosität machte sich breit und mit leicht schlotternden Knien wurde der Motor zum Leben erweckt und die *CH-46 VERTOL* ihrem Element übergeben. Und, sie flog !!! Eigentlich total unproblematisch und gut beherrschbar. Etwas ungewohnt, da sich alle Bewegungen nicht wie bei jedem anderen Hubschrauber um die Hauptrotorebene drehten, sondern um

die Mitte zwischen den beiden Hauptrotoren.
Dass nach so einem erfolgreichen Jungfernflug ein paar Gläser geleert werden mussten, versteht sich ja von selbst.

Nun ging es noch darum, der faszinierende Mechanik die Verkleidung anzupassen. Wie schon erwähnt, ist der zweiteilige Rumpf aus GFK gefertigt. Entsprechende Öffnungen mussten noch gefräst und der perfekte Sitz angepasst werden.
Da die Lageerkennung bei einem Tandemhubschrauber noch schwieriger als bei einem herkömmlichen Hubschrauber ist, muss die Lackierung der Zelle diese tatkräftig unterstützen. Und so wurde Rudi Schneeberger damit beauftragt, dem GFK-Rumpf ein sichtbares Aussehen zu verleihen. Weiters wurde noch die *ACL-3* Beleuchtungsanlage von *EHeli* eingebaut. Damit lassen sich vom Sender aus, Positions- und Kollisionsleuchten, sowie Landescheinwerfer ansteuern. Ebenso wurde ein Außenlasthaken von *QX-Customizing* installiert, der der *CH-46* ihren endgültigen Namen verleiht: *SKYCRANE*
So aufgebaut und eingeflogen wurde die
CH-46 VERTOL –SKYCRANE
mit den Worten :"
***He Carlo, VERTOL wennst sie nit zomhaust !* an ihren Besitzer übergeben.**





Harry „t.V." Zupanc
www.heli4you.net
harry@heli4you.net

PS: Weitere Bilder sind unter www.yesyes.rc1.at zu finden.



Kann den Leistung Sünde sein ?

Speed 55 GT Aero



Wem ergeht es nicht so ? Nach einem wunderschönen Flugtag sitzt man noch ein wenig zusammen (oder auch länger) und irgendwie kommt immer das Thema „wie Alles begann" zum Gespräch. Es wird kräftig philosophiert und jeder erzählt über seine Anfänge, sein erstes Modell, seine ersten Flugerfahrungen und über die glücklichsten Momente am Beginn seiner Modellflugkarriere. Meist die erste saubere Landung, den ersten Looping oder ähnliches was unauslöschlich ins Gedächtnis gebrannt wurde.

Und wenn man den Geschichten so lauscht, scheinen die eingeprägtesten Momente die Flüge mit einem allerorts üblichen Trainer 40 mit Verbrennungsmotor zu sein. Und warum soll es meinem Freund, Rudi Schneeberger und mir auch anders gehen. Auch uns wird es immer ein wenig warm ums Herz wenn wir an unsere Anfänge zurück denken und über das Erlebte erzählen. Jedes Mal nach so eine „Nostalgiestunde" sind wir überzeugt, so ein Teil gehört wieder ins Haus !

Ein paar Tage nach so einer Lagerfeuerplauderei sind wir wieder einmal in Wien unterwegs und besuchen natürlich unseren Freund Walter Hasenzagel in der ***HOBBY-FACTORY*** im 21. Bezirk. Beim obligaten Durchstöbern seines Geschäftes nach Neuigkeiten fällt unser Blick auf einen großen Karton, darauf eine Abbildung eines Trainers. Und Rudi befiehlt fest entschlossen: „ He, heit nema an mit!". Und so rufen wir Walter auf den Plan der uns alle seine lagernden Trainer Baukästen zeigen soll. Wir haben natürlich gewissen Vorstellungen die es zu erfüllen gilt. Der Trainer sollte nicht zu klein sein, so 150cm bis 160cm Spannweite schwebt uns schon vor. Keine Plastik-schüssel sondern schon in konventioneller Holzbauweise und weil wir ja schon vor Jahren Sandpapier und Balsastaub gegen Imbus-schlüssel und Schraubensicherungslack getauscht haben, kommt nur ein weitgehend vorgefertigtes Modell in Frage. Walter schaut uns zwar etwas ungläubig an, da er es nicht ganz fassen kann, dass wir uns tatsächlich für ein Flächenflugzeug interessieren, bringt aber sogleich eine große Schachtel um die Ecke. Nach einem kurzen prüfenden Blick auf den Inhalt steht fest, das Ding ist das was wir haben wollen. Der *COPACABANA* von *TOPMODEL-CZ*, 150cm Spannweite, alles aus Holz, der Rumpf als einfacher Kasten, die Fläche in Rippenbauweise. Alles fertig gebaut und in einem sehr ansprechenden Finish fix-fertig foliert. Gerade einmal die Flächenhälften sind aneinander zu kleben, die Leitwerke zu montieren und mit dem Einbau des Antriebes und der Elektronik sind die Arbeiten auch schon abgeschlossen.

Wieder zu Hause angekommen wird natürlich sofort mit dem Zusammenbau begonnen. Empfänger und Servos die bereits eine Saison anstrengenden Dienst in einem unserer Hubschraubern auf dem Buckel und so ihre Pflicht schon erfüllt haben, stehen ja zur Verfügung und für die Arbeit in so einem Trainer sind sie noch bestens geeignet. Aber was soll das Teil antreiben ? Nachdem wir sehr gute Erfahrungen mit dem ***WEBRA Speed 55 GT-H*** in unseren Hubschraubern gemacht haben, fällt die Entscheidung auf die Flächenversion dieses Motors. Den ***Speed 55 GT Aero.*** Zusammen mit einem *WEBRA Vario-50 Zweikammer-Schalldämpfer* wird dieser Antrieb sicherlich mehr als ausreichend für den ***COPACABANA*** *sein*. Sie fragen sich jetzt, ob wir total durchgeknallt sind, so einen Motor in diesen Trainer zu installieren ? Warum ? Kann den Leistung Sünde sein ???

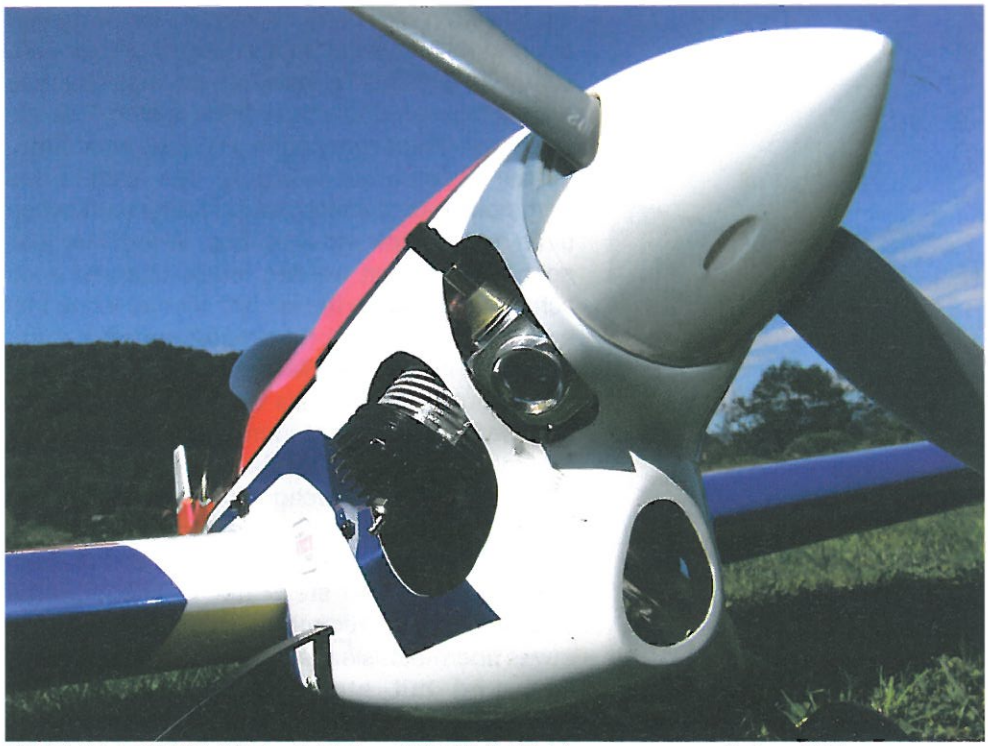
Also, kurzer Hand den ***WEBRA Speed 55 GT Aero*** samt *Vario-50 Zweikammer-Schalldämpfer* bestellt und eingebaut. Für das Erste wurde eine APC 12x6" Latte und eine mittelheiße *WEBRA 3 Glühkerze* montiert. Die Programmierung des Modells in die T14MZ geht ja bekanntlich ruckzuck und schon sind wir auf dem Weg zum Flugplatz. Die Startvorbereitungen beschränken sich ja auf die Montage der Tragfläche und dem Betanken und so steht dem ers-







ten Rollout nichts mehr im Wege. Also, Vergaser auf und mit ein paar Umdrehungen an der Luftschraube reichlich Treibstoff angesaugt, Glühung angeschlossen und schon beim ersten Riss erwacht der Motor zum Leben. Ha, da kommt Freude auf !!! Noch ein wenig an den Nadeln des Vergasers nachgestellt und der Motor läuft schon beim ersten Tank wie eine Eins. Wobei hier jetzt noch festgehalten werden muss, dass es doch schon einige Jahre her ist, als wir das letzte Mal an Flächenmotoren herumgefummelt haben. Irgendwie ist die Einstellerei eines Flächenmotors doch deutlich anders als die eines Helimotors, aber wenn man zuerst immer in Richtung fetter Einstellung probiert kann ja nix schief gehen.
Jetzt noch mal tief durchgeatmet und mit Vollgas ab in seine Bestimmung. Aber Hoppla, das Ding zischt ab wie der geölte Blitz, also runter auf Halbgas, aber auch so steigt der ***COPACABANA*** senkrecht in den Himmel.... Hihi, vielleicht doch etwas übermotorisiert, aber nix da, runter mit dem Gas und mit etwa Viertelgas fliegt der *COPACABANA* wie wir uns das gewünscht und ersehnt hatten. Nach den ersten paar Runden zur Eingewöhnung muss natürlich gleich probiert werden was früher einmal so ging. Rolle, Loop, Kuban-Acht, kein Problem. Jetzt soll es noch ein Touch and Go werden, aber der Anflug ist viel zu hoch, wäre aber bestens für eine Autorotation geeignet. Also Durchstarten, kein Problem in Nullkomanix sind wir wieder im Orbit.
Nächster Anflug, der passt jetzt aber. Aber,... der *COPACABANA* will und will nicht aufsetzten, wir sind viel zu schnell und er lässt sich nicht bremsen. Naja klar, das Standgas ist viel zu hoch. Irgendwie bringen wir den *COPACABANA* mit vielen Sprüngen und Gehopse doch heil auf die Erde zurück. Irgendwie müssen wir mit der Leerlaufdrehzahl noch runter, aber wie. Kurzer Hand wird noch die WEBRA eGL1.1 Glühkerzensteuer-ung eingebaut. Damit haben wir noch eine OnBoard Glühung und ersparen uns mittlerweile jegliches Startequipment mitzunehmen.
Durch die Glühkerzensteuerung erreichen wir nun eine Leerlaufdrehzahl dass man schon mit freiem Auge die Propellerblätter mitzählen kann. Aber auch das reicht immer noch nicht den *COPACABANA* auf eine angemessene Landegeschwin-digkeit zu bringen. Die 12x6“ Latte bringt immer noch zuviel Schub. Also bleibt uns nichts anderes über als auf eine APC 12x4“ Latte zu wechseln, denn mehr Bodenfreiheit bietet der *COPACABANA* nicht. Mit dieser Latte verzögert der *COPACABANA* jetzt sogar fast im senkrechten Sturzflug ! Und so sind punktgenaue Landungen kein Problem und wir haben, wie früher, den größten Spaß eine Platzrunde samt Touch and Go nach der anderen zu fliegen.
Der *COPACABANA* erfüllt alle Wünsche die man an einen Trainer nur stellen kann. Seine Flugeigenschaften sind sehr gutmütig, andererseits kann er aber auch richtig hergenommen werden und erlaubt auch die verrücktesten Sachen.



HYPE 3D, POWER-PUR mit Webra SPEED 55 GT Aero **Fotos: H.Zupanc**

Durch die gute Motorisierung sind kürzeste Startstrecken mit anschließendem senkrechtem Steigflug bis zur Sichtgrenze absolut problemlos. Die größte Show für die anwesenden Zuschauer ist aber der senkrechte Start aus der Hand, unterwegs wird etwas Gas zurückgenommen um, solange die Künste des Piloten es zulassen, ein wenig zu Hovern. Bricht der *COPACABANA* irgendwann aus schiebt man den Gashebel einfach auf Anschlag und der Flieger beschleunigt senkrecht in die Ewigkeit, und das mit einem Trainer Mittlerweile wird der Einbau einer Schleppkupplung überlegt, denn mit dieser Power sollte sogar der Schlepp von 3m Seglern keine allzu große Kraftanstrengung darstellen, den immerhin dreht der *WEBRA Speed 55 GT Aero* die APC 12x4" Latte auf 13720 U/min und bringt damit satte 4,5kg Standschub.

Weil der *WEBRA Speed 55 GT Aero* uns so überzeugt hatte, kam mir noch ein besserer Einsatzzweck in den Sinn. Im ***Weston U.K. HYPE 3D*** würde dieser Motor seine hervorragende Performance so richtig ausspielen können. Schon als ich 2003 diesen Fun-Flyer auf der Nürnberger Messe das erste Mal sah, hatte ich mich gleich darin verschossen. Jetzt wo das Gefühl für den Flächenflug wieder ein wenig zurückkam, gab es kein Halten mehr. Wieder wurde die *HOBBY-FACTORY* bemüht mir dieses Modell zu senden. Der *HYPE 3D* ist ebenfalls ganz aus Holz gefertigt und fix-fertig im 4-Farben Finish foliert. Die Qualität des Bausatzes schlägt alles das ich bisher gesehen hatte. Leicht und trotzdem sehr stabil. Die Tragfläche fast so groß wie eine Haustür, mit Ruderflächen die die Wendigkeit dieses Fun-Flyer schon erahnen lassen. Der Rumpf zeigt große Ähnlichkeit mit dem einer F3A-Maschine, recht hoch gebaut, verspricht er sehr gute Flugeigenschaften in allen Messerflugfiguren. Der Aufbau beschränkt sich hier auf die Montage des Leitwerkes, der Montage der Ruder, Einbau der Elektronik und des Antriebes. Jedoch, die Montage der Anlenkung des Leitwerkes erweist sich doch als sehr aufwendig. Diese wird mit Stahllitzen in Push/Pull (welch Freude für einen Helipiloten) aufgebaut und verlangt nach sorgfältiger Montage. Auf Grund dessen, dass der Motor halbhängend unter die fertig lackierte GFK-Motorhaube montiert wird, konnte der im *COPACABANA* bewährte *Vario-50 Zweikammer-Schalldämpfer* nicht installiert werden. Aber ein *Stahlkrümmer* und das *Silent-60* Resonanzrohr von *WEBRA* schafften hier Abhilfe und passen perfekt zu Motor und Modell. Hier am *HYPE 3D* wurde dem *SPEED 55 GT Aero* gleich eine APC 13x4" Latte verpasst, die er auf 12760 U/min dreht und dabei einen Standschub von 5,5kg erzeugt. Jedoch verlangt der *SPEED 55 GT Aero* durch die Aufladung des *Silent-60* Resonanzrohres nach einem früheren Zündzeitpunkt und somit nach einer heißen *WEBRA 4 Glühkerze.*

Wie schon im *COPACABANA* erweist sich der *SPEED 55 GT Aero* auch im *HYPE 3D* von Anfang an als problemlos und erfreut durch seine satte Leistung und seine hohe Laufkultur und passt perfekt zu diesem Flugmodell.

Dass der *HYPE 3D* alles bietet das im Bereich der Steuerkünste des Piloten liegt, versteht sich ja von selbst. Mit nicht zu weit hinten liegendem Schwerpunkt und nicht so großen Ausschlägen an den Rudern, verhält er sich wie eine etwas langsam fliegende F3A-Maschine, exakt und knackig reagiert er auf den kleinsten Steuerbefehl und lässt sich tadellos auch durch sehr große Flugfiguren dirigieren. Nimmt man den Schwerpunkt aber etwas zurück und vergrößert die Ausschläge auf das maximal Mögliche, so steht einem Sonntagsnachmittagsflächenflieger, wie wir es nun mal sind, ganz schnell das Hirn. Derart schnell wechselt der *HYPE 3D* seine Richtung. Ausgesprochen sensationell kommt eine gegensinnige Mischung der Querruder zum Höhenruderausschlag. Auch bei Höchstgeschwindigkeit biegt der *HYPE 3D* schlagartig rechtwinkelig um die Ecke.

Beiden Flugmodelle machen, als Abwechslung zum Helifliegen, wirklich nur Spaß. Mit dem *COPACABANA* haben wir uns einen lange gehegten Wunsch erfüllt und uns alte Erinnerungen in die Gegenwart zurückgeholt. Der *HYPE 3D* fordert einen regelrecht dazu heraus, neue Flugfiguren zu probieren und seine Grenzen auszuloten. Der *SPEED 55 GT Aero* in beiden Modellen arbeitet zur vollsten Zufriedenheit und erstaunt immer wieder, welche Kraft aus so einem kleinen Motor kommen kann. Denn Leistung kann keine Sünde sein. Eine Sünde wäre es nur, die Leistung nicht zu nutzen....

Harry „t.V." Zupanc
www.heli4you.net
harry@heli4you.net

DIE DYNAMIK DES JAPANISCHEN LANGSCHWERTS



Das Katana ist das japanische Langschwert (Daitô). Im heute üblichen Japanisch wird der Begriff aber auch als allgemeine Bezeichnung für Schwert verwendet. So weit das Internet-Lexikon Wikipedia zum Namen des Testmodells. Die Dynamik des makellosen Bogens eines solchen Schwertes stand hier wohl Pate für diese Maschine.

Fakten zum Modell

Den großen F3A-Vorbildern der Modellflugszene entlehnt (siehe Hacker Motor Styling der TOC-Weiterentwicklung Katana S) liegt ein ARF-Baukasten vor, der ein Modell der Parkflyergröße in sich birgt. Damit ist das Modell ein typischer Funflyer für Brushlessantriebe ab ca. 200 Watt Leistung, mit dem alle nur erdenklichen Kunstflugfiguren bis hin zu den allerorts beliebten Manövern des Torquens möglich sind.

Das Modell - Der erste Eindruck

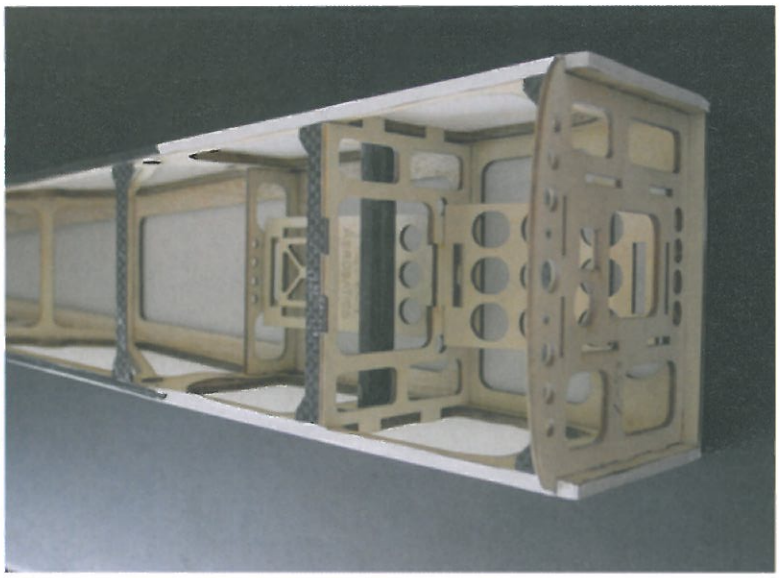
Nach dem Öffnen der voluminösen und stabilen Schachtel gibt es das erste „Wow"-Erlebnis. Alle Bauteile sind sauber in einzelne Plastikhüllen verschweißt und im Karton gegen Verrutschen gesichert. Die farbenfrohen Bauteile, speziell die mit bunter Transparentfolie bespannten Teile, versprechen beste Qualität. Nach dem Auspacken der Einzelteile wird dieser Eindruck bestätigt. Alles optisch sehr ansprechend und von hervorragender Qualität. Die vorgefertigten Flächen sind verzugfrei, der Rumpf ist sauber bespannt und die Kleinteile nicht von der Abteilung „Geiz ist geil". Die Rumpfspanten sind zusätzlich mit CFK-Abstützungen verstärkt. Das Modell ist kompromisslos auf Leichtbau getrimmt, ohne filigran zu sein. Hier wird der Zusammenbau sicher zum Spaßerlebnis, so die Vermutung

Der Zusammenbau

Die reich bebilderte Bauanleitung liegt in englischer und deutscher Sprache vor, wobei die Bilder der Originalanleitung (englisch) von der Druckqualität her die besseren Baubilder liefert und daher beide Exemplare für Bild und Schrift genutzt wurden. Der Aufbau der Maschine schreitet zügig voran und wird weitgehend von Highlights wie den vorgefrästen Schanierschlitzen in den Flächen und den Querrudern bestimmt, da staunt man nur so.
Sehr schön ausgeführt wurden die Servoausschnitte. Hier passt alles auf Anhieb. Ein weiteres Plus sind sicher die federleichten und bereits vorbereiteten CFK-Anlenkungen, die nur noch an einem Ende „verschrumpft" werden und sofort einsatzbereit sind. ARF in Vollendung.
Dennoch sind einige Dinge zu beachten um dauerhaft mit dem Fluggerät Freude zu haben, die ich nachfolgend auflisten möchte:
Alle Querspanten und die Firewall sind beim Zusammenbau auf ausreichende Verklebung zu prüfen und gegebenenfalls nachzukleben. Eine

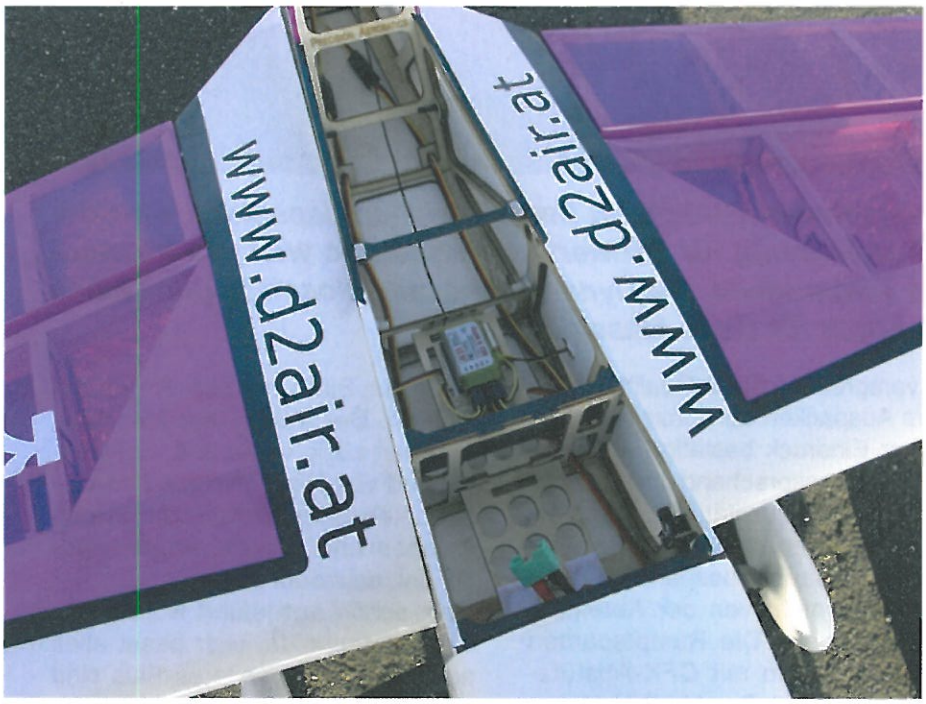


Baukasteninhalt



Rumpf der Katana Mini – Vorfertigung in Perfektion

Verstärkung der Fahrwerksaufnahme im Rumpfboden ist nach meiner Ansicht jedenfalls erforderlich, da die CFK-Halbbügel des Fahrwerks sonst keine ausreichende Krafteinleitung in den Rumpf haben und bei unsanfteren Landungen wegbrechen könnten. Ein quer am Rumpfboden eingeleimtes 3-mm Sperrholzbrett ist hier geeignet die Stabilität zu erhöhen. Die Befest-igungsschrauben des Fahrwerks wurden im Zuge dessen gegen 3-mm Exemplare getauscht.



Tolle Details machen den RC-Einbau einfach Fotos: J.Kopita

Den meisten Aufwand bringt sicherlich das Ausschneiden und Anpassen der Motorhaube mit sich. Diese wurde mittels Dremel-Werkzeug ausgefräst, mit Feile nachgeschliffen und mit 4 Schrauben am Rumpf befestigt. Die Motorhaube ist als Einzelteil im Gegensatz zu den anderen Bauteilen recht schwer (weil auch ziemlich groß), die Passgenauigkeit könnte besser sein. Hier hat der Hersteller für die 2. Auflage des Modells Besserung gelobt, die mittlerweile auch schon in Augenschein genommen wurde und für gut befunden werden konnte.

Den Brushless-Antrieb kann man in 2 Varianten montieren, alle nötigen Teile dazu sind im Baukasten vorhanden. Zum einen kann mittels „Stickbefestigung" ein Getriebe mit Innenläufer-Brushless Motor auf einen Holzmotorträger aufgeschoben und verschraubt werden. Als Alternative wird ein Holzkäfig aus wenigen sauber gefrästen Holzteilen gebaut, der dann einen Brushless-Aussenläufer mit einem Durchmesser bis zu ca. 38 mm aufnehmen kann. Im Testmodell kam ein HET-RC Typhoon 15/13 Aussenläufer zum Einsatz, daher wurde also die Holzkäfigvariante gewählt.

Die bequeme Handhabbarkeit des Modells wird erhöht, wenn der Cockpiteinsatz mit Neodym-Magneten am Rumpf gehalten wird, so ist man mit einem Handgriff bei den RC-Komponenten und dem Akku.

Fliegen mit der Katana Mini

Da uns ja als Ausgleich zum verunglückten Modellflugsommer ein sehr gutes Herbstwetter beschieden war, konnte im Oktober der Erstflug bei optimalen Bedingungen und Sonnenschein am Gelände des FMBC Vienna stattfinden.

Zuerst wurde dem Modell eine 11 x 5,5 Zoll APC E-Thin Luftschraube angelegt, der Kokam 2000 3-Zeller angeschlossen (womit der Schwerpunkt perfekt passt) und die Rollfähigkeiten des Modells ausprobiert. Hier wurde schnell klar, dass die recht kleinen Räder unter ihren weissen GFK-Radschuhen andere Rollstarts als solche auf Asphalt nicht zulassen werden. Daher wurde nach einem Reichweitentest von der Piste gestartet. Die erste Überraschung war sicherlich, dass das Modell nach einer Rollstrecke von gerade einmal ca. 3 m bereits in der Luft war. Nach ein paar Runden der Gewöhnung an schnelle und große Ruderflächen war wichtig festzustellen, dass das Modell völlig neutral zu fliegen war. Beste Voraussetzung für Kunstflugfiguren und natürlich auch ein Be-

leg, dass das Modell sauber konstruiert und vom Erbauer aufgebaut wurde.
Danach folgten diverse Kunstflugmanöver und obligatorische Funflyereinlagen. Alles exzellent zu beherrschen! Die Steuerfolgsamkeit ist beachtlich und das Modell bringt genau das, was man erwartet: Flugspass pur! Für Anhänger der Torquefiguren sei gesagt, dass sich die Maschine geradezu in der Luft festnageln lässt. Brushless eben.

Fazit

„ARF in Perfektion" kann man aus der Sicht des Modellfliegers sagen, der das Modell aufbaut. Einfach „fun" kann man als Modellflieger sagen, der das Modell bewegt. „Einfach schön, dieses japanische Langschwert" würden nicht nur Modellflieger sagen, die das Modell sehen

Jürgen Kopita

Technische Daten:

Spannweite	1.020 mm
Länge	990 mm
Fluggewicht	ca. 700 Gramm
Funktionen	Motor, HR, QR, SR
Motor	HET-RC Typhoon 15/13
Regler (2x)	Jeti JES 30 plus
Empfänger	Jeti REX 5 MPD
Akkus	Kokam 2000 HD 3s/1p

Baukasten, Tuningteile, Setangebote mit Brushless-Antrieb ab Euro 128,90 bei DEDICATED 2 AIR Spezialisten für Elektromodellflug www.d2air.at







robbe
Futaba

Der Q

Jetzt mit deutscher Software



Jetzt im Handel:
Senderpult
No. 8398


uantensprung
... den hol ich mir!
T14MZAP
Futaba
T14MZ
No. F8055
No. F8056
nhain - Tel.: +49(0)6644-870 - Fax +49(0)6644-7412 - www.robbe.com

DER-SCHWEIGHOFER



SHOW TIME 4D
von Hangar 9

329.–

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 hat eine ungewöhnliche, aber sicherlich extravagante Optik mit der Sie auf jedem Flugplatz Aufsehen erregen werden. Durch das geringe Gewicht ist der Antrieb mit einem Elektromotor nahe liegend. SP: 1676 mm



89.90

P-47 THUNDERPOLT
„Ein Traum in Schaum"

Sensationelles Airbrush-Finish mit Aging-Effekt, Material „EPO", ein neues Schaummaterial, welches noch leichter und fester ist als EPP. Detaillierungen wie Blechstöße, Bombenkörper und Maschinengewehre. Mit 480er Motor, Getriebe, Luftschraube und Spinner.
SP: 900 mm



219.90



71.90



11.90

V-MAX EDELHOTLINER

Mit dem V-MAX ist es gelungen, ein formschönes Modell mit herausragenden Flugleistungen herzustellen. Das Modell entspringt der Konstruktion namhafter Wettbewerbspiloten und ist somit auch für die Wettbewerbsklasse F5B geeignet. Im geräumigen Rumpf finden im Extremfall bis zu 27 Zellen 4/5SC Platz. Nicht nur der Profi wird das Modell schätzen, sondern auch der leistungsorientierte Hobbypilot bekommt mit dem V-MAX ein ideales Sportgerät, welches bereits mit einem 10-Zellen-Antrieb enorm leistungsfähig ist. GFK Rumpf mit CFK verstärkt. Tragflächen GFK, CFK verstärkt. Leitwerk GFK, abnehmbar. Kleinteile wie z.B. Servoabdeckungen (GFK).
Sp: 1660 mm

~~279.90~~

MICRO EDGE 3D OUTDOOR

Das Combo Set beinhaltet zusätzlich zum Fertigmodell noch folgende Komponenten: Getriebe, X-Power Pro 20L 4200, Regler Professional 15 A, Luftschraube.
SP: 780 mm · Gewicht ab 290 g

HYDROFLY

Das fliegende Hydro-Boot. Zu Lande, zu Wasser und in der Luft. Rutscht, schwimmt, fliegt. Modell aus weißem Depron-Material, alle Depron-Teile sind fertig ausgeschnitten, die Lieferung des Modells erfolgt ohne jegliches Zubehör und richtet sich an erfahrene Modellbauer.
SP: 420 mm, Leergewicht: ca. 63 g.



ab 79.50



219.90



49.90

MEGA XTREME ARF

Groß, größer – Mega Xtreme ARF. Wenn auch Sie der Meinung sind – „Big is beautiful" – dann ist dieses Modell die erste Wahl für Sie. Dieser Fun-Flyer beweist, wie leicht ein so großes Flugmodell sein kann.
SP: 2000 mm · L: 1944 mm · G: ca 5800 g

CHRISTEN EAGLE 3D MIT GETRIEBEMOTOR

Die Flächen sind mit Carbonstäben verstärkt. Alle Teile sind lasergeschnitten und fertig lackiert. Sogar der Klebstoff wird mitgeliefert.
SP: 780 mm · L: 785 mm · G: ca. 300 g



69.90



UND NOCHEINMAL BIS ZU 5 %

2 % Rabatt ab einer Jahreseinkaufssumme von € 500.–
5 % Rabatt ab einer Jahreseinkaufssumme von € 1500.– in Form einer Warengutschrift

INDIAN SPIRIT

Schluss mit warten auf windstille Tage oder warten aufs Wochenende, bis man in die Halle rein kann. Sinn und Zweck der Sache war es, ein Modell zu bauen, das auch bei Wind fliegbar ist. Die profilierte Tragfläche ist in der Luft unzerstörbar, da bei der Fertigung ein Balsaholm verklebt wird. Bei der Version „Indoor" ist die Tragfläche aus Gewichtsgründen unprofiliert.
SP: 900 mm · Gewicht: ab 200 g.

Version „Indoor" 79.50

Version „Outdoor" 89.90

RANGER ARCEL

Der unerfahrene Pilot erhält ein Fernsteuermodell, das in etwa 2,5 Stunden fertig gestellt ist und mit dem er von Anfang an problemlos zurechtkommt. In jeder Situation eine niedrige Fluggeschwindigkeit lässt ihm genügend Zeit, richtig zu reagieren. Mit Motor, Luftschraube und Motorschalter.
SP: 1620 mm

69.90

Als Anfängerset komplett mit 3-Kanal FM Fernsteuerung und allem erforderlichen Zubehör.

189.90



FUTABA FC-28 V3

Lieferumfang:
1 Einzelsender FC-28 V3 mit Software V 3.2, mit Alu-Koffer und HF-Modul. Ohne Quarz und ohne Senderakku.
Robbe Bestellnummer F8013.

599.–



GRAUPNER ECO SPORT X-306 SOLOSENDER

Technisch hochwertiger FM 3-Kanal Sender zum Eco-Preis für den Einsteiger zur Steuerung von Flug- Schiffs-, Boots- und RC-Car-Modellen.

9.90



MODELL EXXPERT LONGGO AKKUS

Neue speziell für uns gefertigte LiPo Akkus. Die Zellen zeichnen sich durch ein hervorragendes Gewichts-Leistungsverhältnis aus. Zusätzlich zu den Anschlusskabeln sind die Akkus (Einzelzellen ausgenommen) mit Balancer-Anschlusskabeln ausgestattet. Für unsere Packs werden die jeweils besten „TOP 5 %" Zellen aus der Produktion selektiert und gematched. Das sorgt für eine extra lange Lebensdauer. Die Bandbreite reicht von der 350er 20C bis zum 7500-6S3P 10C.

Preisbeispiele:

350-3S 20C	25.50
2000-3S 20C	54.90
7500-6S3P 10C	339.90

Konkurrenzlose Preise! 49 verschiedene Typen

2300 MAH MIGNON AA EINZELZELLE

Aktionszelle zum Sensationspreis!

1 Stück	1.90
ab 10 Stück	à 1.75
ab 100 Stück	à 1.60

ab 1.60



Ein Tipp! Schauen ab Sie ab 11. Jänner 2006 auf unsere Homepage ... ??? bis -99 % ??? ...



JETI ADVANCE+ HELI REGLER

Zu den tausendfach bewährten Advance Plus Reglern gibt es ab sofort auch vollwertige Heli-Steller mit automatischer Konstanddrehzahl und Gasnachregelung! Zur Zeit sind 10 verschiedene Typen von 08–90 A lieferbar.

von 59.– bis 298.–

Für diese Regler ist auch eine eigene Heli Prog-Card zum Preis von **9.90** erhältlich.

EIN VERSUCH ÜBERZEUGT SIE ...

- VERSANDKOSTENPAUSCHALE DEUTSCHLAND € 6.–
- PORTOFREIE LIEFERUNG AB € 250.–
- EINFACHSTER ZAHLUNGSVERKEHR
- ALLES AUS EINER HAND
- UNVORSTELLBARE LIEFERFÄHIGKEIT
- KÜRZESTE LIEFERZEIT (1–3 TAGE)
- 300.000 STÜCK ARTIKEL LAGERND
- WIR BERATEN NOCH ...

Aktuelle Abverkäufe ständig neu unter www.der-schweighofer.com



Tagesaktuell

- mit Verfübarkeitsanzeige
- noch mehr Information ...
- noch aktueller ...
- direkt einkaufen in unserem neuen Shop
- mit zigtausend Artikeln ...



ONLINESHOP

MODELLSPORT SCHWEIGHOFER

WIR LIEFERN MIT DER DEUTSCHEN POST

Katalog „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

Geheimtipp! Modellsegelfliegen in den Tauern

Urlaubsgenuss Smaragdhotel 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 Smaragdhotel 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

Smaragdhotel ★★★★
Tauernblick
Quelle der Lebensenergie

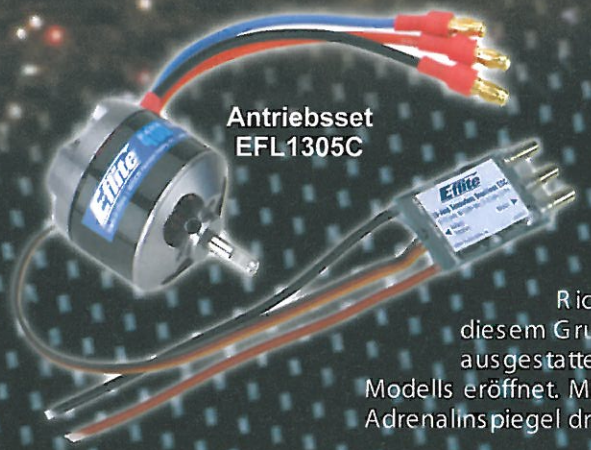
RAVEN

Ein Feuerwerk der Gefühle

SCORPIO

Video unter:
www.jsb-gmbh.de

Komplettset:
169.- €



Raven von Scorpio - eine Kunstflugmaschine, mit der man alles machen kann! Sie ist die wahre Königin der Lüfte, optisch eine Augenweide, technisch ein echter Leckerbissen, ein Leistungspaket der besonderen Art!

Die Raven von Scorpio, entwickelt in Zusammenarbeit mit dem bekannten Schauflugpiloten Stefan Wurm, ist ein Modell, dass sich nicht nur für den reinen Kunstflug geeignet.

Richtig motorisiert ist mit der Raven jede erdenkliche Flugfigur möglich. Aus diesem Grund haben wir die Raven nun mit einem Antriebsset von E-Flite ausgestattet, welches Ihnen die ganze Bandbreite der Flugmöglichkeiten dieses Modells eröffnet. Mit dem Antriebsset EFL1305C (20A bl Regler + bl Aussenläufer) wird Ihr Adrenalinspiegel drastisch steigen, eben...

Technische Daten:

Spannweite:	1015mm
Länge:	890mm
Fluggewicht:	ab 550g
Tragflächeninhalt:	20dm2
Flächenbelastung:	27.5g/dm2

...ein Feuerwerk der Gefühle!

Erhältlich im guten Fachhandel



4 x Servo E-Flite RS 75
(nicht enthalten)

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



„ETB 38“

Ein F1C-Freiflugmodell aus dem Jahre 1952 von Erwin Tümmler, in doppelter Größe als Elektro-Modell von Alfred Haiden neu bearbeitet.

Von einem Rhönwettbewerb blieb mir in guter Erinnerung, Herrn Tümmler auch persönlich kennen gelernt zu haben. Vielleicht reifte schon damals der Wunsch in mir, eines seiner schön geformten Modelle in irgendeiner Form nachzubauen. Jahre später stach mir aus seinen so vorbildlich gezeichneten Plänen besonders die „ETB 38“ ins Auge und so begann ich am Jahresende 2004 mit den Vorbereitungen für einen Nachbau. Ursprünglich war dieses Freiflug-Modell mit 1,5 m Spannweite und einem Gewicht von 0,75 kg für einen 2,5 ccm-Verbrennungsmotor als Antrieb ausgelegt.

Nun stand mir ein Drive 502 Elektro-Motor von Kontronik zur Verfügung, der mit einer APC Electric-Luftschraube, einem zwölfzelligen Akku an die 60 A abverlangt, also so um die 400 Watt Propellerleistung zur Verfügung stellt. Um für das beträchtliche Gewicht von Antrieb und Fernsteuerung auch eine erträgliche Flächenbelastung zu erzielen, konnte schließlich bei dieser Leistungsvorgabe eine „ETB 38“ von doppelter Größe, also mit 3 m Spannweite und einem 1,75 m langen Rumpf gezeichnet werden.

Zur Dimensionierung und den Änderungen auf ein Fernsteuermodell einige Details: neben Seiten- und Höhenruder, in denen stabile Rudermaschinen direkt eingebaut sind, erhielt die Fläche auch Querruder. Sie wurde geteilt und wird mit einem 2 x 14 mm Hochkantstahlwinkel, gesteckt in entsprechenden Messinghülsen und zusätzlich 4 Nylonschrauben am Baldachin festgehalten. Das Höhenruder ist als Pendelruder ausgelegt. Die Empfängereinheit hat im Rumpfbaldachin Platz gefunden. Das Fahrwerk aus 6 mm Stahldraht mit 110 mm Rädern ist aus Transportgründen geteilt. Wegen der besseren Lenkung beim Bodenstart ist auch ein Spornrad montiert.

Für den Bau des Rumpfes wurden für dessen Beplankung etwa 100 Laufmeter 2,5 mm Balsaleisten benötigt und im Übrigen jede Menge Sperrholz und Kieferleisten. Alle gerundeten Bauteile sind natürlich laminiert. Bespannt wurde es mit Vlies und die aufgetragenen Verzierungen aus dünnem Modelspan geschnitten. Nach einer täglichen Bauzeit von 2 – 3 Stunden war das Modell nach etwa 5 Monaten so weit, dass endlich der große Tag des Einfliegens kam. Um den Originalschwerpunkt einzuhalten, mussten noch 350 Gramm Ballast unter dem Motor positioniert werden. Dies ergab schließlich ein Abfluggewicht von 5,25 kg.

Die ersten Rollversuche am Boden verliefen zufrieden stellend. Dann hob das Modell nur mit Halbgas schon nach zwanzig Metern ab. Bei Vollgas ist ein steiler Steigflug möglich. Nach den üblichen Einflugkorrekturen der Ruderausschläge reagiert das Modell im Motorflug wie auch im Kreisflug wunschgemäß. Antik-Modellfliegerherz was willst du mehr!

Alfred Haiden



Die „ETB 38“ fertig montiert,



kurz vor dem Start und Fotos: Alfred Haiden

Modellbau lenz

Neue Öffnungszeiten

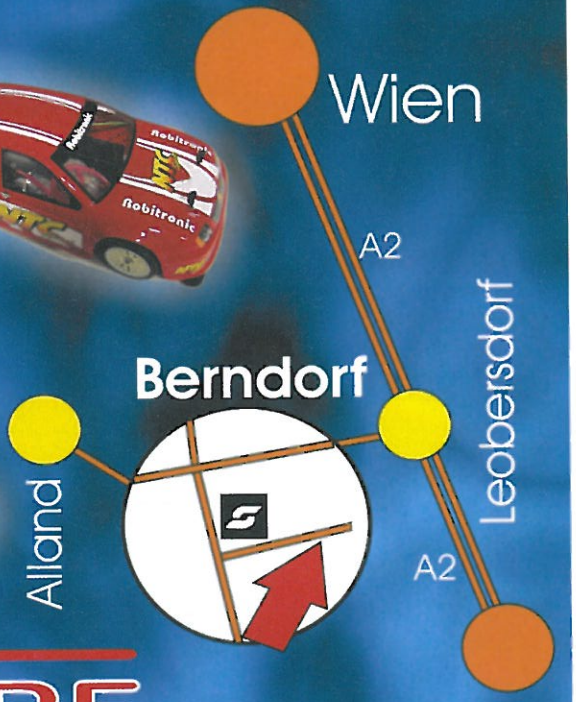
Mo, Di, Mi und Freitag
9:00-12:00 & 15:00-18:30
Do und Samstag
9:00-12:00











modellbau-lenz@aon.at
+43 - 0664 - 4330784
Bahnhofstrasse 8

2560 BERNDORF

SPORTSWEAR DESIGN

Versandhandel Felix Horvath
Fuchsenwaldstrasse 1
A-2230 Gänserndorf
office@modellbau123.at
0650 30 10 044

Online ModellBau 123.at

Stunden für Sie da *** 24 Stunden für Sie da *** 24 Stunden für Sie da *** 24 Stunden für Sie da *** 24 Stunden für Sie da *** 24 Stunden für Sie da *** 24 Stunden für Sie da *** 24

WIR STICKEN FÜR SIE

auf computergesteuerten hochmodernen Stickmaschinen
Ihren Namen, Vereinslogos, Symbole,....
auf Polos, T-Shirts, BaseCAPS, Sweater, Jackets, ...

ETELA
VIENNA CAPE TOWN



Gestrickter POLO-Sportpullover

Doppeldecker od. Helisymbol
Langarm, doppelte Knopfleiste
Farben: weinrot, marine, melange, schwarz, flaschengrün
Grössen: M - XXL
bestickt mit Ihrem Namen
in der Farbe Ihrer Wahl

€ 39,90

AKTIONSPREISE inkl. Namens-Stick (max.80x30mm)

	1-9 Stk.	10-49 Stk	ab 50 Stk.
POLO kurzarm, versch. Farben	€ 19,90	€ 18,90	€ 17,90
Sweatshirt, versch. Farben	€ 29,90	€ 27,90	€ 26,50
Base-CAPS, versch. Farben	€ 12,-	€ 11,-	€ 9,80
T-Shirt, versch. Farben	€ 12,-	€ 11,-	€ 9,80

alle Preise pro Stück

Sie können bestellen:
in unserem shop www.modellbau123.at
oder per email: office@modellbau123.at
oder telefonisch: +43 (0)650 30 10 044

PHOENIX brushless Regler aus den USA mit USB-Schnittstelle + GRATIS PC Software



klein, leicht und extrem leistungsstark, flash-programmierbar,
alle Regler mit Flug- oder Helimodus, verstellb. Timing

	Strom	Zellen	Gewicht	BEC	Bremse	HELI / AERO	PREIS
PHOENIX-10	10/15	5-16	6 g	ja (max.10Z)	ja/prog.	ja / ja	€ 53,00
PHOENIX-25	25/40	5-16	17 g	ja (max.10Z)	ja/prog.	ja / ja	€ 72,00
PHOENIX-35	35/40	5-16	24,5 g	ja (max.12Z)	ja/prog.	ja / ja	€ 89,00
PHOENIX-60	60/80	5-20	58 g	ja (max.12Z)	ja/prog.	ja / ja	€ 125,00
PHX-LINK	USB - Kabel zur Verbindung zum PC						€ 22,90

brushless Motoren

klein, leicht und extrem leistungsstark,
der ideale Antrieb für Helis, Shockflyer und grössere Modelle

Type	450TH	450XT	400DH	400T	300DF	300XT
Volt	2s, 3s, 4s	2s, 3s, 4s	2s, 3s	2s, 3s	2s, 3s	2s, 3s
U/V	3000	950	4000	1300	2250	1300
max. A	25	18	15	10	8	4
Max Leistung ca.	250 Watt	180 Watt	160 Watt	110 Watt	88 Watt	50 Watt
Drehrichtung	R und L	R und L	R und L	R und L	R und L	R und L
Länge (ohne Welle)	28,7 mm	28,7 mm	24mm	24 mm	25,6 mm	25,6 mm
Durchmesser ca. in mm	27,7 mm	27,7 mm	26 mm	26 mm	17,7 mm	17,7 mm
Durchmesser Welle	3,17	3,17	2,3	2,3	2,3	3
Gewicht ca.	55g	55g	46g	46g	26g	26g
PREIS	€ 44,90	€ 44,90	€ 38,90	€ 38,90	€ 37,90	€ 37,90



Frohe Weihnachten!



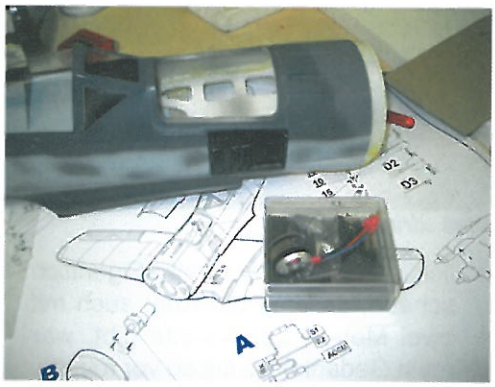
www.modellbau123.at
nur EUR 6,- fixe Versandkosten

Alle Preise inkl. 20% MWSt., Alle Angebote solange der Vorrat reicht. Die "statt" Preise sind die Listenpreise oder unsere bisherigen Verkaufspreise. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Abbildungen sind Symbolfotos.



Über die Geschichte der FW 190 wurde schon sehr viel geschrieben und ich möchte den interessierten Leser auf die einschlägige Fachliteratur und das Internet verweisen. Fest steht, dass die Focke Wulf 190 und ihre Folgemuster bis hin zur TA 152 zu den besten Jagdflugzeugen des zweiten Weltkrieges zählte und in der Hand erfahrener Piloten eine gefürchtete Waffe war. Unter den Jagdfliegern gab es zwei „Glaubensgemeinschaften" einerseits die 109´er Piloten und andererseits die 190´er.
Wie gefährlich die 190´er sein konnte macht die Bezeichnung „Butcher Bird" der alliierten Piloten für die FW 190 deutlich.

Auch bei uns Modellpiloten gibt es die erwähnten „Glaubensgemeinschaften" und ich zähle mich eindeutig zu den 190´ern und Bausätze der 190´er stechen mir natürlich immer sofort ins Auge.
So geschehen bei einem Besuch in Deutschlandsberg bei Modellbau Schweighofer.
Gerd Schweighofer, der meine Vorliebe für die 190´er seit Jahren kennt, sagte schon bei der Begrüßung: „ Manfred heit hob i wos für die, da wirst schaun!"
Und ich schaute wirklich, als mir Gerd den Bausatz (eigentlich ist es ja ein ARF-Modell) der FW190 A8 von Alfa Model präsentierte.
Eigentlich viel zu schön zum Fliegen und den häng ich mir lieber ins Zimmer, war mein erster Eindruck. Nahezu maßstabgetreu, mit authentischer Tarnbemalung, lag hier eine 190´er vor mir, die mein Herz höher schlagen ließ.
Servo- und Motoreinbau ist wirklich das Einzige was noch zu machen ist. Da es sich hier ja um ein Jagdflugzeug handelt und Leistung gefragt ist, muss natürlich ein „Bürstenloser" und LiPO- Akkus rein. Ich wählte den ***Himark 2812 1200,*** Luftschraube 9x4,7, 1500´er LiPo 3s und den Phoenix 25 Regler.



„Das Kraftwerk" Himark 2812 1200

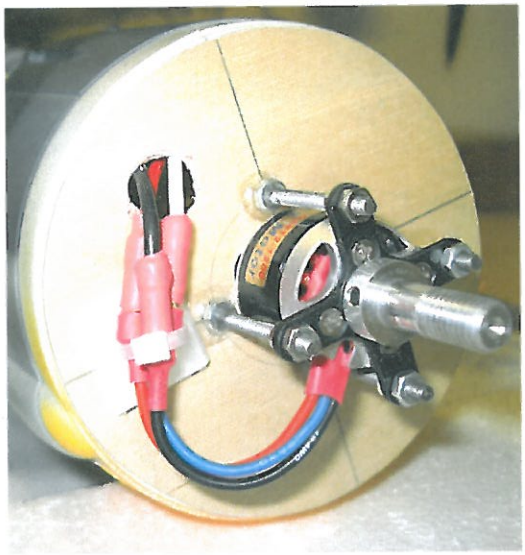
Beim Einbau des Motors musste ich mir etwas einfallen lassen, denn der Motorspant ist für einen Getriebemotor vorgesehen. So fertigte ich kurzerhand einen neuen Motorspant (2mm Sperrholz) an und klebte diesen auf den bestehenden. Mit vier Gewinde-stangen M3 und den dem Motor beigelegten Motorhalter, lässt sich prima eine gute Motormontage durchführen.
Jetzt galt es nur noch die Motorhaube anzupassen, den sehr schönen Dekorsatz aufzubringen und fertig war meine 190´er, die wirk-



In der Bausatzschachtel findet auch das fertige Modell Platz. Das erleichtert den Transport und auch die Lagerung.



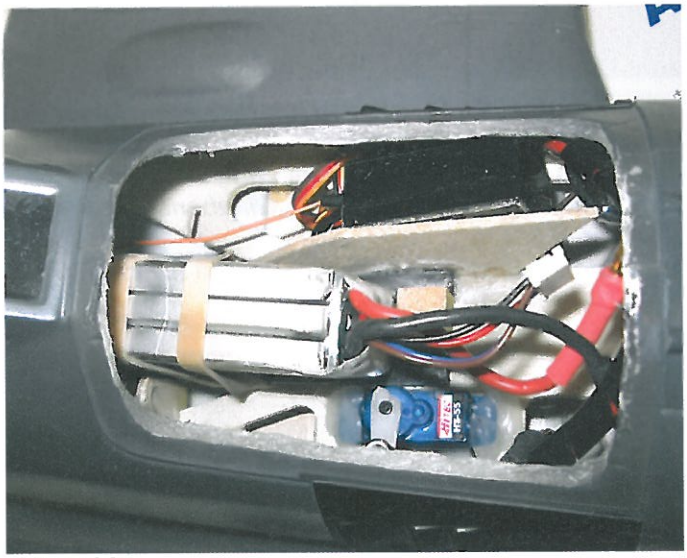
Spinner und Motorhaube vom Feinsten



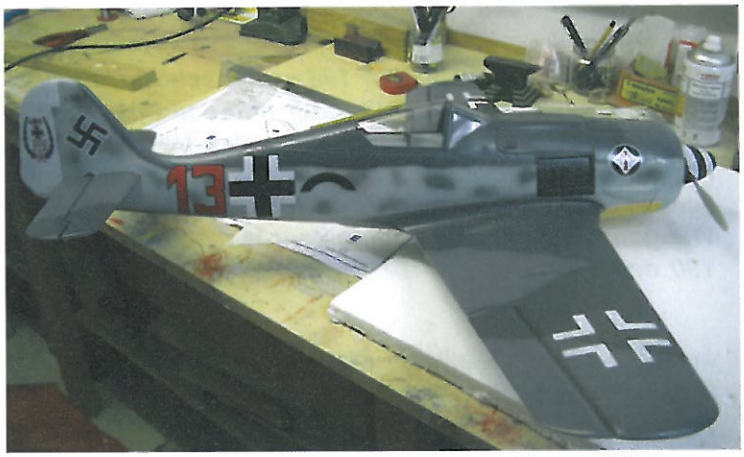
Der neue Motorspant aus 2 mm Sperrholz



Motormontage mit 3 mm Gewindestangen



Alles drin



Fertig zum Erstflug *Fotos: M.Dittmayer*



Tiefer Vorbeiflug in der Abendsonne

lich „alle Stückerln spielt". Eigentlich schade, dass es die nicht auch mit zwei Metern Spannweite gibt, war mein Gedanke als sie so vor mir lag, meine 190´er.

Den Schwerpunkt genau eingestellt, die Ruderwege genau nach Anleitung begrenzt und mit vollen Akkus ging es auf den Flugplatz.

Nach einem kurzen letzten Check vor dem Start, alles war OK, übergab ich die 190´er ihrem Element. Nach einem rasanten Steigflug auf Sicherheitshöhe, Kraft gibt's mehr als genug, drosselte ich auf „Halbgas"- da ist sie immer noch schnell genug- und probierte die Ruderwirkungen. Eigentlich alle sehr angenehm und irgendwie vertraut. Trotz ihrer Kleinheit liegt die 190´er satt und unkritisch in der Luft. Alle erdenklichen Manöver eines Jagdflugzeuges macht sie gern und willig mit.

Wie bei ihrer großen Schwester ist auch beim Modell die Rollrate überraschend gut und zeigt, dass man Flugeigenschaften des Originals „mitnehmen" kann.

Fazit: Sicher eine der schönsten FW 190 die man als ARF- Modell kaufen kann mit überraschend guten Flugleistungen und absoluter Vorbildtreue.

Ein richtiger „Herzwärmer" für alle Modellpiloten die auch historisch interessiert sind und Fluggeschichte am Steuerknüppel erleben wollen und das Ganze zu einem tollen Preis bei Modellsport Schweighofer.



Der CAMCOPTER®

Hightech-Hubschrauber aus Wien

Bericht von Fritz Amtmann

Dies ist kein Bericht über ein Modell oder andere Neuheiten aus der Modellbauwelt, sondern eines Modell-Hubschrauber-Piloten, welchem es gelungen ist, sein leidenschaftliches Hobby zum Beruf werden zu lassen.

Seit 8 Jahren fliege ich Modell-Hubschrau-ber. Vor einem Jahr habe ich mich beruflich verändert um wieder in die Technik zurückzukehren. Gerade zu dieser Zeit suchte die Firma SCHIEBEL aus Wien Personal. SCHIEBEL produziert seit fast 10 Jahren den CAMCOPTER, ein computergesteuerter Hubschrauber mit 3m Rotordurchmesser. Er fliegt vollkommen autonom und wurde erfolgreich eingesetzt und verkauft. Doch die Nutzlast und die Flugdauer des „alten" CAM-COPTERs waren eingeschränkt. Daher hat Firmenbesitzer Hans-Georg Schiebel vor ca. 2 Jahren beschlossen, einen vollkommen neuen CAMCOPTER zu konstruieren, welcher fit für die nächsten Jahrzehnte sein soll.

Da die Entwicklung der Flugsteuerung mit einigen Risiken verbunden ist, muß der CAMCOPTER per Fernsteuerung geflogen werden können - Mein Job!

Zuerst die technischen Leckerbissen des „neuen" CAMCOPTERs: Zweiblatt-Rigid-Bendix-Hautprotor mit 3,4m Rotordurchmesser, hohle Hautprotorwelle mit Blatthalterwelle in einem Stück aus Titan. Wartungsfreie Getriebebox, Starrantrieb, Zweiblatt-Bendix-Schwenkkopf-Heckrotor, wassergekühlter Wankelmotor mit 55 PS, Stromgenerator, dreiteiliger Kohlefaser-Rumpf welcher tragende Struktur, Außenhaut und 60L-Tank ist, sowie der Flug-Elektronik. Alles ist redundant ausgelegt, da der CAMCOPTER mit seinen fast 100kg Leergewicht bereits als Luftfahrtgerät zählt. Somit benötigt er eine Zulassung und ein Kennzeichen, welches durch die Austro Control überwacht und verliehen wird. Die Flugdauer liegt zwischen 4 und 8 Stunden, je nach Zuladung (max. 50kg) und Einsatzzweck. Der Aktionsradius liegt bei max. 130 km oder weiter, wenn über mehrere Bodenstationen geflogen wird. Die Endgeschwindigkeit liegt bei berechneten 240km/h!

Die Flug-Elektronik setzt sich aus mehreren Teilen zusammen: GPS sowie Inertia-System (Trägheitsnavigation) zur Positionsbestimmung und Lageregelung, Duplex-Funksystem mit automatisch folgender Antenne, Servos der 50kg-Klasse, Motorregelungselektronik und natürlich das Herzstück - dem Flugcomputer. Das Computer-Programm ist ein Meilenstein in der Welt der UAVs, den Unmanned Aerial Vehicles (Unbemannte Fluggeräte), denn nur dem CAMCOPTER ist es bisher gelungen, von einem fahrenden Schiff aus autonom zu starten und wieder punktgenau zu landen!

Da das Programm nur im fliegenden Einsatz getestet werden kann, muß es die Möglichkeit geben, den Hubschrauber auch anders kontrollieren zu können, in diesem Fall per Fernsteuerung. Als Test-Chef-Pilot ist Rudi Pernerstorfer engagiert worden, als Test-Co-Pilot bin ich im Einsatz (Redundanz). Als der CAMCOPTER seine ersten Testflüge absolviert hat, war es für Rudi und mich mehr als nur ein Nervenkitzel. Viele Modell-Helis haben wir eingeflogen,



Vorbereitung zu einem Flug in der Wüste Fotos Fa. Schiebel

wildeste Figuren zählen zu unserem Repertoire, doch ein 150kg-High-Tech-Fluggerät zu kontrollieren ist etwas ganz anderes. Kühlen Kopf bewahrend und allen Mut zusammennehmend, hob der CAMCOPTER erstmals ab, ließ sich wunderbar steuern und erfreute Konstrukteur und Belegschaft! Mit der Zeit wurden die Flüge Routine. An das eigenwillige Flugverhalten eines Rigid-Kopfes muß man sich eben gewöhnen.



Rudi und Fritz können jederzeit eingreifen

Wie gut alles geplant und gebaut wurde zeigt sich darin, dass der CAMCOPTER nur einmal durch eine defekte Schraube ein Hard-Landing hatte, aber sonst keine Zwischenfälle verzeichnet wurden. Den längsten Flug hatte Rudi mit 55 Minuten ununterbrochenem steuern vollführt - und das bei 40°C in der Wüste in den Vereinigten Arabischen Emiraten!
Derzeit wird an dem Programm gefeilt, viel getestet und verbessert. Rudi und ich sitzen wie Zuschauer dabei, wenn auf Mausklick der Motor startet und warm läuft, der CAMCOPTER autonom abhebt, einige Kreise wie mit dem Zirkel gezogen in den Himmel schreibt und wieder am Punkt landet. Nur sehr selten muß Rudi noch eingreifen und übernehmen, zur Sicherheit. Es ist ein Genuß zu sehen, wie der Hubschrauber ruhig in der Luft steht, wie hingemalt, und das stundenlang! Selbst bei einem F3C-Piloten läßt die Konzentration mal nach, nicht bei einem Computer. Ein Stück vorwärts, wieder zurück, seitwärts, Drehung, alles kein Problem. Wirklich beeindruckend.
Der CAMCOPTER wird vom Boden aus kontrolliert. Auf einem Laptop sieht man einen künstlichen Horizont sowie ein Live-Bild von der Piloten-Kamera, um auch per Sicht zu fliegen. Weiters die Motor-, Funk- und andere Systemdaten. Im vierten Viertel wird auf einer Landkarte der Standort der Bodenstation und die Position des Hubschraubers angezeigt. In dieser Landkarte können einfach per Mausklick Wegpunkte gesetzt werden, um eine Flugroute zu definieren. Diese Strecke wird vom CAMCOPTER vollkommen autonom abgeflogen! Oder es wird in einen manuellen Modus gewechselt. Dann werden über einen Joystick Kommandos geschickt. Dazu muß man nicht einen Hubschrauber steuern können, sondern der Computer rechnet mit - Vorwärts bedeutet Flug nach vorne, Joystick auslassen bedeutet Stop, der Hubschrauber bremst sich ein und bleibt an dieser Position.
Ob man den CAMCOPTER mal im Einsatz sehen kann? Bald, denn der Plan ist, daß ab 2006 in einer neuen Produktionshalle in Wr. Neustadt jährlich ca. 100 Stück produziert werden. Dann wird man ihn bald an vielen Stellen antreffen: Überwachungsflüge (Grenzkontrolle), Funk-Relais-Station bei Veranstaltungen, Sucheinsätze aus der Luft, Inspektionsflüge (Pipelines, Stromleitungen, Staudämme). Die Einsatzmöglichkeiten sind wahrlich vielfältig.
Noch viel könnte ich erzählen, Heiteres und Interessantes, ich schließe hier aber mit dem Hinweis, dass es Herrn Schiebel und seinen Mitarbeitern gelungen ist, ein Produkt zu schaffen, welches in der ganzen



Programmierer Norbert an den Laptops

Welt für Aufregung und Ansehen sorgen wird - Made in Austria. Ich bin ein Teil davon, habe meine technischen Talente und meine Bastelliebe in einem hochmotivierten und tollen Team einbringen können. Ich habe all meine Hobbies und Talente zum Beruf werden lassen - Gibt's was Schöneres?

Fritz Amtmann



EasyGlider Electric

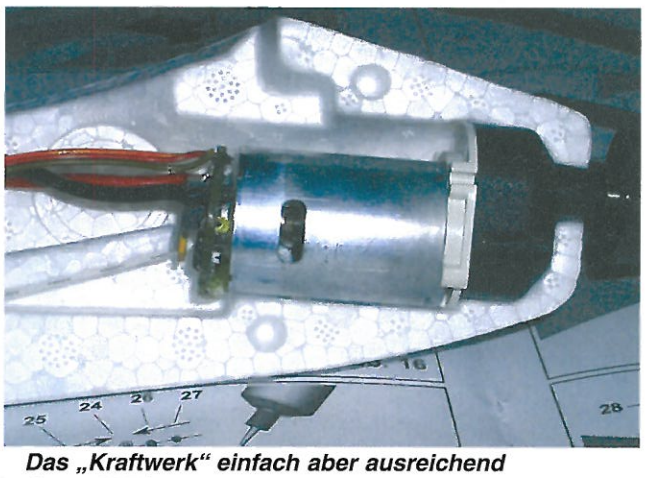
Die Faszination des Segelflugs erleben - schnell und sicher.
Unter diesem Slogan wurde auf der Nürnberger Messe 2005 von MULTIPLEX ein formschöner und eleganter Segler und auch Motorsegler aus ELAPOR angeboten.
„Wenn wir ausliefern bekommt ***prop*** einen ***Easy Glider*** zum Test" wurde mir bei meinem Besuch versprochen und ich war sehr gespannt, ob die versprochenen Attribute wie:

- Einfache Montage / leicht zu Fliegen
- hervorragend für die Anfängerschulung geeignet
- Steuerung durch Quer-, Höhen-, Seitenruder
- geringe Sinkgeschwindigkeit; einsteigergerechtes Flugverhalten

auch wirklich der ***Easy Glider*** erfüllen wird.

Es dauerte doch bis Ende Juli, bis endlich der Bausatz des ***Easy Glider*** in der Redaktion eintraf und es erwischte uns voll in der Urlaubszeit. Was macht also der pflichtbewusste Redakteur? Der Bausatz wird in den Urlaub mitgenommen, denn wenn es regnet da könnte man ja..... Nun ungläubiges Kopfschütteln und ein resignierter Seufzer von der „besten aller Ehefrauen " und schon lag der Bausatz und benötigtes Werkzeug und Zubehör im Auto beim Urlaubsgepäck.
Natürlich träumte ich von herrlichen Thermikflügen am toskanischen Sommerhimmel und mit dem Liedchen *Azzurro.....* auf den Lippen ging es Richtung Italien.

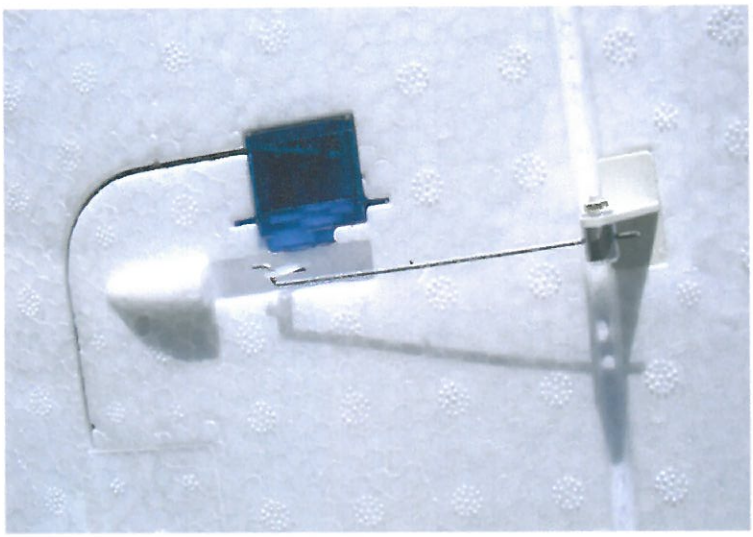
Entsprechen der heurigen Wetterlage regnete es sogar in der Toskana und somit war der Bau des ***Easy Glider*** kein wirkliches Problem, denn einerseits dauert es wirklich nicht lange und andererseits hatte ich Zeit genug.
Öffnet man den Baukasten, sieht man sofort, da ist alles durchdacht. Passgenaue Rumpfteile, Flächen und Höhenleitwerk aus dem bewährten ELAPOR, ein sehr schöner Dekorbogen und sauber abgepackte Zubehörteile machen richtig Gusto sofort loszulegen.
Ein besonderes Lob ist MULTIPLEX für die hervorragende Bauanleitung auszusprechen. Sie ist wirklich anfängertauglich, denn sie befasst sich nicht nur mit dem Bau des Modells sondern auch sehr ausführlich mit dem Thema Auswiegen und Fliegen.
Der Einbau der Antriebseinheit, bestehend aus den bekannten Permax 400/6V, fertig montiert mit einer Getriebeeinheit 3:1 und der ebenfalls schon beiliegenden Klappluftschraube, ist auf Grund der hervorragenden Vorfertigung des Bausatzes kein Problem. Auch der Einbau der Fernsteuerung ist nicht zuletzt durch die ausgezeichnete Bauanleitung gut von der Hand und mit mittelflüssigem Acrylkleber und Aktivator sind die Klebearbeiten rasch und sauber erledigt.
Den meisten Zeitaufwand benötigt man beim Aufbringen der Dekorteile aber es lohnt sich wirklich.
Was man kaum für möglich halten würde, die Wetterbesserung dauerte eindeutig länger als der Bau des Modells. Nach dem Besuch so mancher Sehenswürdigkeit der Toskana und der ausgiebigen Betrachtung unzähliger Kirchen und Paläste, man ist ja schließlich auch der Kultur wegen da, kam endlich der erste brauchbare Flugtag.



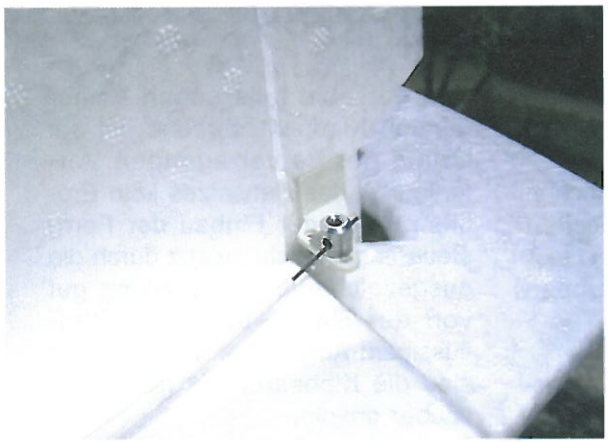
Das „Kraftwerk" einfach aber ausreichend
Fotos M.Dittmayer



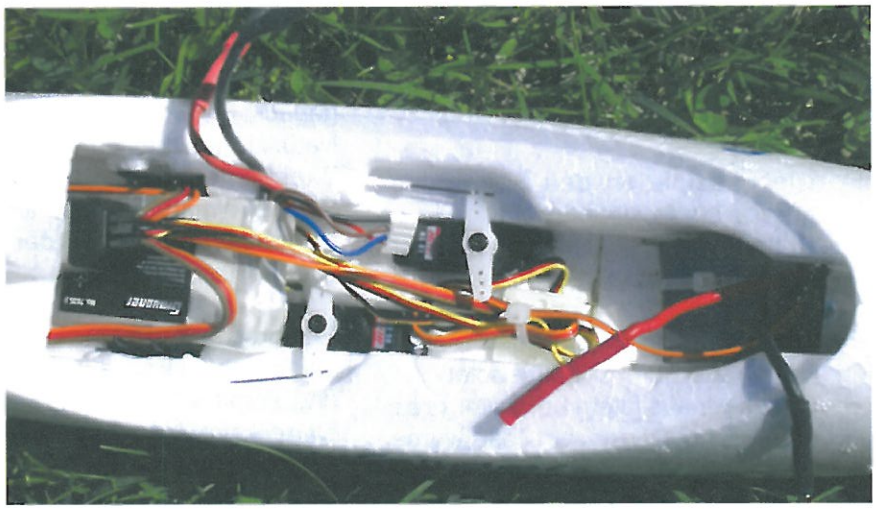
Servoeinbau leicht gemacht. Das Servo passt genau in die Aufnahme und wird mit einem Tropfen Kleber gesichert.



Servomontage der Querruder



Die Höhenruderanlenkung



Eng, aber doch Platz genug



Mein Urlaubsbegleiter sieht gut aus und fliegt hervorragend.



Blauer Himmel und Thermik, Urlaub wie für den Modellpiloten geschaffen.



Bereit für den nächsten Flug, Mein Easy Glider

Akku und Fernsteuerung waren frisch aufgeladen und gleich von der Wiese vorm Haus wurde der ***Easy Glider*** seinem Element übergeben. Mit einem doch recht beachtlichen Steigwinkel zog der ***Easy Glider*** sehr stabil fliegend in den wieder blauen toskanischen Himmel. Rasch war eine gute Ausgangshöhe erreicht und die ersten Segelflüge konnten beginnen. Gleich vorweg, der ***Easy Glider*** fliegt ausgezeichnet und hat hervorragende Flugleistungen.

Er spricht sehr gut aber nicht übersensibel auf die Steuerbefehle an und kündigt vorhandene Thermik durch „Flächenwackeln" gut an. Überhaupt überrascht der ***Easy Glider*** durch ausgezeichnete Thermikflugleistungen und es macht wirklich Freude mit dem ***Easy Glider*** auf Thermiksuche zu gehen und das alles mit einem „Styroflieger"!

Gleich der Erstflug dauerte über 30 Minuten und einige Male musste durch „Klappensetzen auf Spoiler", all zu große „Bärte" verlassen werden.

Viele begeisterndeThermikflüge folgten in den nächsten Tagen und sehr oft wurde die Flugbegeisterung die der ***Easy Glider*** bereitete nur durch den Duft herrlich frischer Pasta zum Mittagstisch überboten.

Azzuro.....

Nach Wien zurückgekehrt wurde der ***Easy Glider,*** auch am Hang getestet. Wenn man, wie in der Bauanleitung beschrieben eine Gewindestange M 8 in das Kohlefaserrohr des Flächenholms einsteckt, erhöht man die Flächenbelastung und der ***Easy Glider*** macht auch am Hang bei mäßigem Wind eine recht gute Figur. Und geht's einmal nicht mehr aufwärts, hat man ja immer noch den Motor als „Flautenschieber"

MULTIPLEX ist mit dem ***Easy Glider*** ein ausgezeichnetes „Einsteigermodell" gelungen, dass auch erfahreneren Modellpiloten viel Freude und Flugspaß bereitet und sich absolut für die Anfängerschulung eignet.

Manfred Dittmayer

Technische Daten:

Spannweite: 1800mm
Länge über alles 1130mm
Fluggewicht Motorsegler: 880g
Flächeninhalt (FAI): 41.6 dm²
Flächenbelastung: 21g/dm²
mit Ballast (max.350g): 25g/dm²
RC-Funktion: Seite, Höhe, Quer, Motor, Spoiler
Akku beim Testmodell 2/1-2000PmAh LiPo
Preis des Modells ca. € 190.-

Yamada YS 6 3S und X-Y SMM- Flächenkreisel GYA 352

YS63S und GYA 352 – klingt fast wie Abkürzungen von neuen Designerdrogen. Keine Angst, wir verstoßen hier nicht gegen das Suchtgiftmittelgesetz, aber süchtig auf die beiden Produkte könnte man schon werden. Aber nun kurz zur Vorgeschichte, warum ich diesmal über die beiden Produkte berichten möchte.

Ich war schon immer beeindruckt von Piloten, die mit spielerischer Leichtigkeit ihre Modelle senkrecht in den Himmel hängen – wir sprechen hier vom Torquen.

Diese Art des Fliegens ist so ziemlich das Schwierigste, was man mit einem Flugmodell so anstellen kann. Am besten natürlich noch in Bodennähe, wenn das Seitenruder kurz am Boden schleift, dann hüpft das Modellfliegerherz vor Begeisterung und es sieht einfach gut aus.

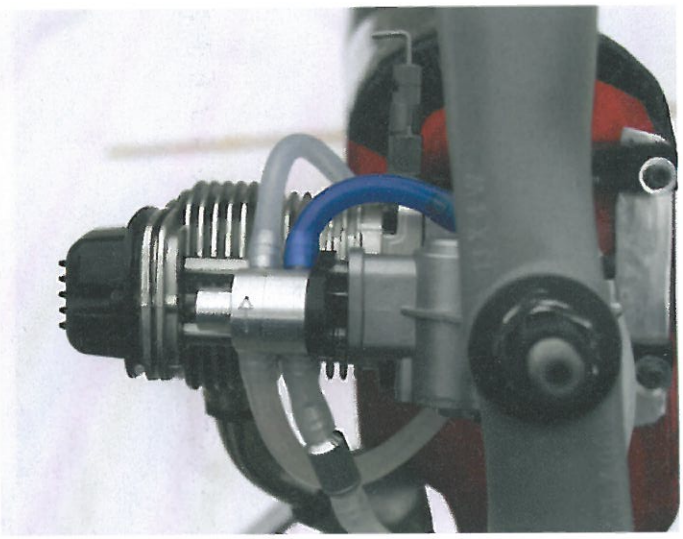
Also wurde das ‚alte Schlachtross' Diamant no Limit (der Baukasten, nicht die ARF Version) wieder reaktiviert und mit dem Training begonnen.Leider zeigten sich wenige bis gar keine Fortschritte und manchmal halfen die Routine und noch mehr Glück vor einem Absturz. Nun geben Modellflieger nicht so schnell auf und es wurde etwas Marktforschung betrieben. Bei einem Gespräch im Frühjahr mit Michael Klamecker, Inhaber der Firma M-Technik , meinte er lapidar am Telefon:" Versuche einmal einen Yamada-Viertakter. Durch das Einspritzprinzip hängt der Motor super am Gas, in jeder Fluglage, und reagiert zudem äußerst feinfühlig auf jede Knüppelbewegung". Es kam wie es kommen musste: einige Tage später holte ich das Päckchen vom Postamt ab. Entschieden habe ich mich für den Yamada YS 63S, der im Unterschied zum YS 63 FZ den Regler, der im vorderen Kurbelwellengehäuse angeflanscht war, baulich verändert und mit einem Kunststoffhalter (wärmeisoliert) an die Stößelstangenhülsen montiert ist. Weiters gibt es keinen Laufbuchseneinsatz im Zylinderkopf mehr. Dies bewirkt eine bessere Wärmeableitung im Zylinderkopfbereich. Diese konstruktiven Änderungen haben den Vorteil, dass der Motor jetzt auch bei extrem ungünstigen Temperaturbedingungen hervorragend läuft. Mit einem Gewicht von 460gr ist er nur um ca. 20gr schwerer als der Webra 50 mit Schalldämpfer, der vorher seinen Dienst versah.

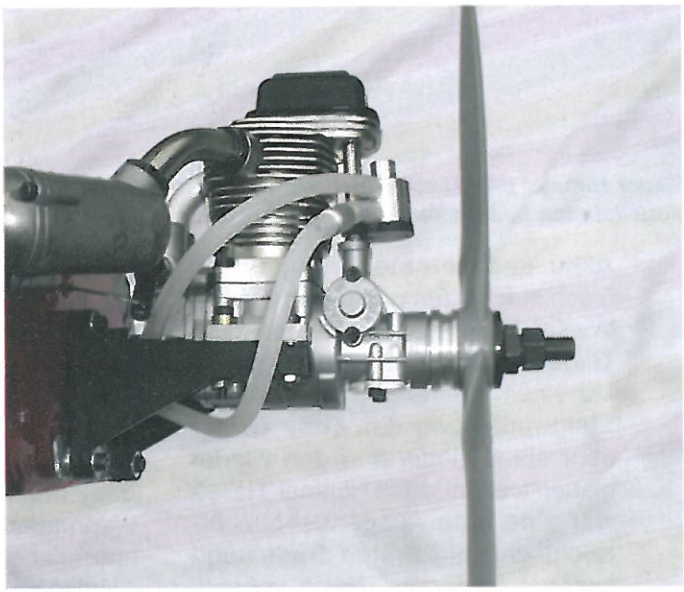
Die Fertigung des Triebwerkes ist bestechend und macht auf Anhieb einen soliden Eindruck. Der Motor wird übrigens mit Schalldämpfer und Krümmer geliefert. Ich möchte nicht vergessen zu erwähnen, dass ich mit dem Webra sehr zufrieden war, nur war die Leistung für die 2700gr schwere Diamant no Limit schon ziemlich am Limit und ich einige Male viel Glück hatte, das Modell nicht zu zerstören.

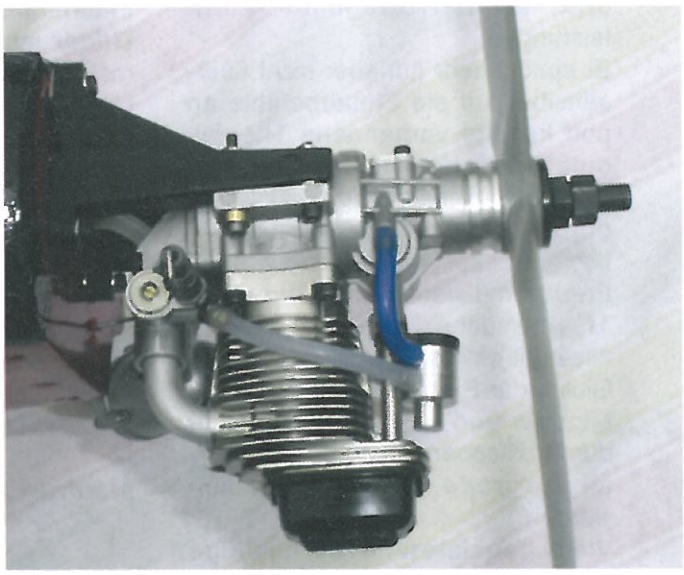
Denn eines zeigte sich schon am Anfang meiner Übungen – Leistung kann durch nichts ersetzt werden.

Der Hubraum des YS 63 S beträgt 10,24 cm^3 bei einer Bohrung von 26,2mm zu einem Hub von 19 mm. Ein echter Kurzhuber, dem auch hohe Drehzahlen nichts ausmachen.

Der vorhandene Motorträger konnte belassen werden, nur neue Bohrungen für die Schrauben waren notwendig. Ansonsten war der Umbau rasch erledigt. Die Kraftstoffschläuche samt Rückschlagventil wurden gemäß der englisch-sprachigen Anleitung verlegt und als Propeller kam die APC









11"x4" zum Einsatz. Als Treibstoff setze ich den bewährten robbe S 20 mit 20% Nitromethananteil ein. Nach der Einlaufphase, die erfreulich kurz ausfiel, dreht der Motor die APC Luftschraube mit 11,400 U/min. Ein sehr guter Wert. Als Glühkerze hat sich die Originalkerze YS #4 am besten bewährt. Andere Kerzentypen zeigen in niedrigen Drehzahlbreichen Unarten wie etwa überfetten.

Mit den exakt nach Herstellervorgaben eingestellten Düsennadeln sprang der Motor auf Anhieb an und lief, wenn auch sehr fett, sauber durch. Am besten läuft ein Motor noch immer im Flug ein. Nach den ersten Starts wurden einmal zwei Dinge festgestellt. Der enorme Durst des Motors und außerdem hat der Bursche einen Schenkel des Alumotorträgers abgerüttelt. Da sind doch erheblich andere Kräfte am Werk als bei einem Zweitaktmotor. Der Motorträger wurde gegen einen Kunststoffmotorträger ausgetauscht, der wesentlich besser die Vibrationen dämpft und als Spritvernichter wurde ein undichter Tank enttarnt. Dadurch, dass der Tank mit Druck beaufschlagt wird, darf es auch nicht die kleinste Leckage geben.

Mit einem 300ccm Tank sind locker 10 Minuten Flugzeit möglich, ohne dass der Tank leer ist. Nach diesen 10 min ist die Konzentration des Piloten ohnehin am Ende.

Die absolut hervorstechende Eigenschaft des Motors ist die Zuverlässigkeit. Zwei, drei Minuten Leerlauf mit ca. 1.800 U/min und dann schlagartig das Gas aufreißen. Gleich einem Elektromotor dreht der Motor ohne zu husten hoch. Das gibt einem bei den Torque-Übungen Sicherheit und schafft Vertrauen. Besonders angenehm ist der gleichmäßige Drehmomentverlauf des Triebwerks. Auch bei niedrigen Drehzahlen steht genügend Leistung zur Verfügung.

Ich denke, zurzeit gibt es keinen geeigneteren Motor in der Fun-Flyerklasse bis ca. 1,5m Spannweite.

Besonders wichtig ist auch der Umstand, dass M-Technik auf die Kundenwünsche eingeht und im Falle eines Absturzes durch ein umfangreiches Ersatzteillager die Reparaturzeit sehr kurz ist.

Die Frage des Antriebes war soweit geklärt, aber ein durchschlagender Erfolg beim Torquen blieb immer noch aus.

Bei robbe wurde ich fündig. Im Jahr 2002 wurde der Zwei-Achs SMM-Flächenkreisel von Futaba für Modelle mit 2 Querruderservos erstmals vorgestellt.

Der Winzling mit den Abmessungen 43x30x30,5mm und einem Gewicht



von gerade mal 50gr inklusive Anschlusskabel verbirgt zwei Kreiselsysteme in seinem kleinen Inneren. Der kleine Kerl beherrscht neben dem normalen Kreiselmode auch den AVCS (Heading Hold (Lock)) Mode. Hubschrauberpiloten werden jetzt müde lächeln. Im Hubschrauber sind solche Kreisel längst Standard.

Am Beispiel des Seitenruders korrigiert der Kreisel im Normal Mode Lageänderungen, hervorgerufen zum Beispiel durch Seitenwind. Wenn der Seitenwind anhält und man nicht bewusst gegensteuert, beginnt das Modell erneut um die Hochachse wegzudrehen. Der Kreisel sendet wieder Korrektursignale und stoppt das Wegdrehen. Dieser Vorgang wiederholt sich so lange, bis sich das Heck langsam in den Wind dreht.

Im AVCS-Mode hingegen kontrolliert der Steuerknüppel nicht mehr die Verstellung des Seitenruders, sondern gibt dem Kreisel nur noch die Vorgabe mit welcher Winkelgeschwindigkeit er das Modell um die Hochachse drehen lassen soll. Wenn der Seitenwind das Modell um die Hochachse ungewollt versetzt, wirkt ein Kontrollsignal des Kreisels der Bewegung entgegen und stoppt sie. Gleichzeitig berechnet der Prozessor des AVCS-Kreisels den Winkel um den die Hochachse ausgelenkt worden ist und steuert über das Seitenruder das Modell wieder in die ursprüngliche Flugrichtung. Auch wenn der Seitenwind anhält, ändert sich die Ausrichtung des Modells um die Hochachse nicht. Bei Seitenwind versetzt das Modell als Ganzes!!

Und das funktioniert um zwei Achsen.

Das wäre doch genau das, was ich schon suchte: ein Helferlein, der das Torquen zumindest erleichtert.

Je nach Einbaulage können jeweils zwei Achsen kontrolliert werden. Der Einbau ist eine Angelegenheit von Minuten. Mit den mitgelieferten Doppelklebepads wird der Kreisel in der Nähe der Achsenschnittpunkte geklebt. Noch die Servokabel für Seiten-und Höhenruder eingeschleift



und auf zwei freien Kanälen die Stecker für die Empflindlichkeitsregelung eingesteckt.

Sollten keine freien Kanäle am Empfänger mehr übrig sein, können die wichtigsten Parameter auch mittels eines kleinen Schraubendrehers di-

rekt am Kreisel eingestellt werden. Aber bitte keinesfalls einen Flug im AVCS Mode versuchen! Das Modell ist schlicht und ergreifend unsteuerbar.
Ich habe das Problem so gelöst, dass ich auf meiner FC 28 zwei Flugphasen programmiert habe und so jederzeit zwischen Kreisel und Nicht-Kreiselzustand umschalten kann. Am besten ist natürlich noch die Regulierung der Empfindlichkeit an einem Schieber, sodass man sich an die optimale Kreiselwirkung herantasten kann und zudem leicht zwischen Normal-Mode und AVCS-Mode wählen kann. Auf diese Art kann man sich langsam an das neue Steuergefühl gewöhnen.
In der Regel sieht es dann so aus, dass ich in geringer Höhe über die Wiese schleiche, dann senkrecht das Modell hochziehe und dann in den AVCS-Mode am Knüppelschalter umschalte.
Eines wurde mir aber auch recht bald klar: der Kreisel stellt eine Hilfe dar und ersetzt nicht das Training. Nach dieser (verregneten) Saison gelingen mir schon recht ansehnlich lange Torquemanöver , aber mit dem Seitenruder auf dem Boden auftippen gelingt mir noch nicht so recht. Möglicherweise liegt es auch an der Diamant no Limit, deren Konstruktion doch schon einige Jahre alt ist, dass das Torquen damit nicht so leicht fällt. Die Entwicklung in diesem Modellflugsegment ging in den letzten Jahren stetig weiter.
Der Kreisel kann selbstverständlich auch für normales Fliegen eingesetzt werden und nicht nur in meinem speziellen Fall. Modelle, die auf Grund ihrer Konstruktion etwas kritischere Flugeigenschaften besitzen, wie z.B. Oldtimernachbauten, Deltamodelle, etc. gewinnen an Stabilität im Flug. Eines sollte man allerdings nicht übersehen: die Grenzen der Flugphysik können mit einem Kreisel nicht überlistet werden. Wenn auch der Einsatz des Kreisels zu besonders langsames Fliegen verführt, der Strömungsabriss kommt vielleicht ein wenig später, dann aber umso heftiger!!
Als Resümee lässt sich zusammenfassen, dass ich sowohl vom Yamada YS 63 S als auch vom GYA 352 Kreisel überzeugt bin und diese Produkte nur weiterempfehlen kann. Obwohl der Weg zum Erfolg nur über das Üben führt, und nochmals üben....
Oder wie heißt es so schön: Das Bessere ist des Guten Feind!
Im Internet gibt es ein großes Angebot von Seiten, die Videos von 3D Flügen beinhalten. Eine hat es mir besonders angetan. Hier ist der Link: *http://www.flyingcirkus.com/friends.aspx*

Wolfgang Lemmerhofer



XL 3200 von Reichard

im Vertrieb von Modellsport Schweighofer

Es gibt Modelle für uns Modellflugpiloten, die ganz einfach der Entspannung und zum Ausgleich nach einer hektischen Arbeitswoche dienen, wie eben das Elektrosegelflugmodell XL 3200 von Reichard/CZ.

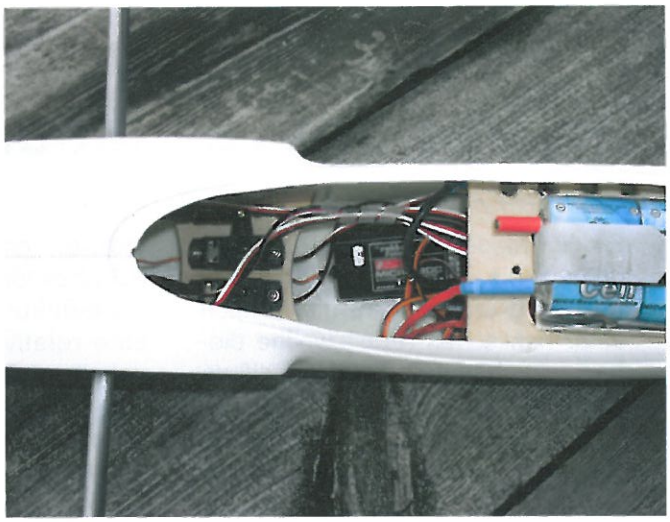
Wie schon der Name vermuten lässt, hat das Modell eine Spannweite von 3200mm und eine Rumpflänge von 1400mm. Als Leergewicht werden ca. 1500gr/14,71N angegeben. Vielmehr von Interesse ist das Gesamtabfluggewicht einschließlich des Ballastes von sechs Servos, Empfänger, Elektromotor (hervorragende Exemplare wurden in der Gattung der AXI Außenläufer gesichtet), Motorsteller und ein 8-zelliger Akku. Hier zeigt unsere alte Küchenwaage ein Gewicht von 2430gr/23,83N an. Ein ausgezeichneter Wert, wenn man bei einem Flächeninhalt von 83,8 dm² auf eine Flächenbelastung von gerade mal 29g/dm² kommt.
Das Tragflächenprofil ist ein S 3021, eine Weiterentwicklung des bekannten E 205. Auf Grund dieser Fakten sollte das Modell besonders für das Thermiksegeln geeignet sein.
Was bekommt man nun für etwas mehr als • 200,- -?
Nach dem Öffnen der Verpackung erwarten uns fertig gebaute und mit roter, transparenter Oracover Folie überzogene Tragflächen mit CFK-Holm, ein Seitenruder sowie das komplette Höhenleitwerk.
Die Verarbeitung der ganz in Holzbauweise erstellten Teile ist sehenswert und hinterlassen einen hohen professionellen Eindruck. Die Ruder (Wölbklappen und Querruder) sind mit Tesafilm fertig angeschlagen, ebenso wie am Höhenleitwerk. Der GFK-Rumpf sowie die hellblau eingefärbte Kabinenhaube stehen in puncto Qualität den Holzteilen in nichts nach. Wir haben zwar schon etwas schmälere Trennnähte an GFK-Rümpfen gesehen, aber zum einen stört das im Flugbetrieb nicht, zweitens ist das kein Scale-Modell und drittens spielt hier der Preis auch eine gewisse Rolle. Ein Beutel mit Kleinteilen, Bowdenzüge, Flächenstähle, geplottete Schriften für die Ausschmückung und eine relativ einfach gehaltene Bauanleitung runden den Lieferumfang ab.
Aber vor dem entspannenden Fluggenuss kommt erst einmal der Aufbau des Modells.
Die neunseitige Anleitung empfiehlt zuerst einmal den Einbau der Trag-flächenservos. Die beiliegenden ABS Tiefziehteile wollten wir nicht verwenden, anstelle derer wurden die Servo Lock 4 Servohalter verwendet, in die die neuen BS 502 BB robbe Servos exakt passen. Die Servos lassen sich wieder aus den Halterungen entnehmen um etwaige Korrekturen am Servohebel leichter durchführen zu können. Die Servokabel müssen natürlich mit verdrillten Kabeln verlängert werden. Für die Flächenarretierung werden Gummiringe eingesetzt. Der vielleicht knifflige Teil des gesamten Aufbaues stellt das korrekte Einharzen der beiden Flächenstähle (Ø 8 u. Ø 4mm) dar. Hier schummelt sich die Bauanleitung elegant über diesen Bauabschnitt hinweg.
Die beiden Flächenrundstähle müssen durch den großzügig bemessenen Kabinenausschnitt mit Harz und Gewebe eingeharzt werden. Dazu das Modell gerade auf dem Baubrett ausrichten um einen schiefen Flächeneinbau zu vermeiden. Die langen Bowdenzugrohre

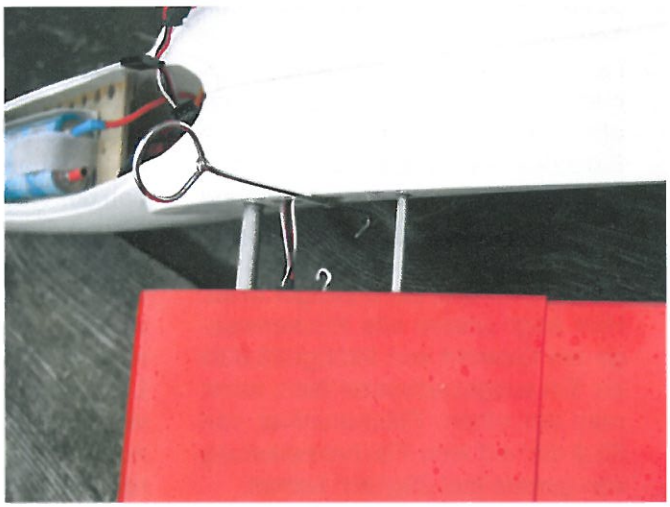




werden vorne, in der Mitte und am Rumpfende gesichert. Die Lage der Bowdenzugaustritte aus dem Rumpf ergibt sich aus der Lage der Ruderhörner am Seiten- u. Höhenruder.
Das Höhenruder wird mit Kunststoffschrauben, welche durch Aludrehteile geführt werden, am oberen Ende des Seitenleitwerkes befestigt. Eine saubere Sache. Da wackelt nichts und schlägt sich nicht so leicht etwas aus.

Die beiliegenden Sperrholzspanten und Servobrettchen werden wieder mit Harz im Rumpf eingeklebt. Die Servos für Seiten- und Höhenruder sind aus Schwerpunktsgründen vorne im Rumpf untergebracht. Beim Einkleben des Motorspantes mit Harz ist auf ausreichenden Seiten- u. Motorsturz zu achten. Ein AXI 2808/10 Außenläufermotor in Verbindung mit einem Kontronik Jazz 40-6-18 Drehzahlregler und einer 12" x 7,5" CFK-Klappluftschraube von robbe ziehen das Modell kraftvoll in die Höhe. Als Energielieferanten genügen acht Sanyo NiCd Akkuzellen CP 1700SCR der Größe 4/5 SC.
Reichard empfiehlt für dieses Modell einen Schwerpunktbereich von 75 – 90mm gemessen von der Tragflächenvorderkante. Für die ersten Flüge wurden vorerst einmal 80mm durch Verschieben des Akkupacks eingestellt.
Die Programmierung der Fernsteueranlage bildet den Abschluss der Arbeiten in der Werkstatt. Die Wölbklappen werden mit einem V-Kabel gemeinsam angesteuert und dienen vorrangig als Landehilfe in der Butterfly-Stellung. Zusätzlich können die Klappen noch mit einem Schiebekanal ca. 10° - 15° nach unten ausgeschlagen werden
Und somit sind wir schon beim vielleicht schönsten Teil des Testes angelangt. Wie fliegt sich das Modell? Die ersten Flüge fanden bei trübem Novemberwetter und gerade einmal 8° C Lufttemperatur statt.
Auf Thermikablösungen konnten wir nicht hoffen.
Nach dem obligatorischen Reichweitentest wurde das Modell in die Luft ‚geschoben'.
Schon während des ersten Steigfluges weiß man, ob einem das Modell liegt oder nicht. Die XL 3200 gehört in diese Sparte jener Modelle, mit denen man auf Anhieb klar kommt. Nach dem Abschalten des Antriebes bäumt sich das Modell nicht auf sondern geht in einen schnurgeraden Gleitflug über. Nun gut, die Querruderwirkung ist mit den empfohlenen Ausschlägen etwas zu schwach, aber mit einer Vergrößerung des Ausschlages und mit dem Dazumischen vom Seitenruder verbessert sich diese Eigenschaft. Ruhig und elegant zieht das Modell seine Kreise. Auch das Kreisflugverhalten ist sehr ausgeprägt. Einmal eingelenkt bleibt das Modell mit etwas Höhenruderunterstützung in dieser Lage bis es wieder herausgenommen wird. Überhaupt konnte das Flugbild insbesonders durch die elliptischen Tragflächenohren überzeugen. Die Fluggeschwindigkeit erscheint subjektiv langsam, so als ob man einen großen HLG fliegen würde. Der Gleitwinkel ist sehr gut und bei schnellerer Gangart biegt sich nichts durch, den Kohleholmen in den Tragflächen sei Dank. Der eingestellte Schwerpunkt liegt auf der sicheren Seite. Beim Absenken der Wölbklappen auf ca. 15° verlangsamt sich die Fluggeschwindigkeit noch einmal, ohne eine Lastigkeitsänderung zu bewirken. Für die Landung werden die Wölbklappen voll nach unten ausgeschlagen und die Querruder nach oben gestellt. Ca. 5% Tiefenruderbeimischung genügen und das Modell baut sehr sauber die Höhe ab und Punktlandungen gelingen auf Anhieb.







Fazit:
Das Modell XL3200 kann man getrost weiterempfehlen, wenn jemand ein Thermiksegelmodell sucht. Einfach abschalten und einmal das Segelfliegen genießen, das Modell kann es jedenfalls. Mit dem Elektroantrieb ist man unabhängig von Hängen oder schleppwilligen Klubmitgliedern. Bei der Prager Modell Hobby Messe 1999 hat das Modell den Preis ‚Modell des Jahres 1999' gewonnen. Nun gut, das ist schon ein paar Jahre her, aber von den gutmütigen Flugeigenschaften hat das Modell in all den Jahren nichts eingebüßt. Für € 200,- ist das Modell ein echtes Schnäppchen.

J&W. Lemmerhofer

robbe modellsport

CROWN III

No. S 2610

Vormontierter Elektro-Hubschrauber mit kollektiver Blattverstellung in GFK-Aluminium-Bauweise.



Technische Daten:

Hauptrotor-Ø:	ca. 630 mm
Länge:	ca. 570 mm
Höhe:	ca. 210 mm
Gewicht:	ca. 545 g

Modellmerkmale:

- Modell vormontiert im Alu-Koffer
- Pitch gesteuert
- Zahnriemenangetriebener Heckrotor
- Einteilige Kabinenhaube
- 3-D tauglich
- Einzelne Ersatzteile lieferbar

robbe Modellsport GmbH & Co. KG - Postfach 1108 - D 36352 Grebenhain - Tel. +49 6644-870 - Fax +49 6644-7412 - www.robbe.com

E-flite Foamis

JSP Marketing &Vertrieb



Quique Somenzini

YAK 54F extreme 3D

Gerade noch rechtzeitig vor Beginn der Hallenflugsaison trafen in der Redaktion zwei Bausätze von JSP Marketing und Vertrieb ein. Beide Modelle, die YAK 54F und der Tensor 4D sind aus der E-flite Foamie Serie und Konstruktionen des bekannten Kunstflugpiloten und vier-fachen Gewinner des TOC ***Quique Somenzini***.
Zur Motorisierung waren „Bürstenlose" und Regler beigelegt.

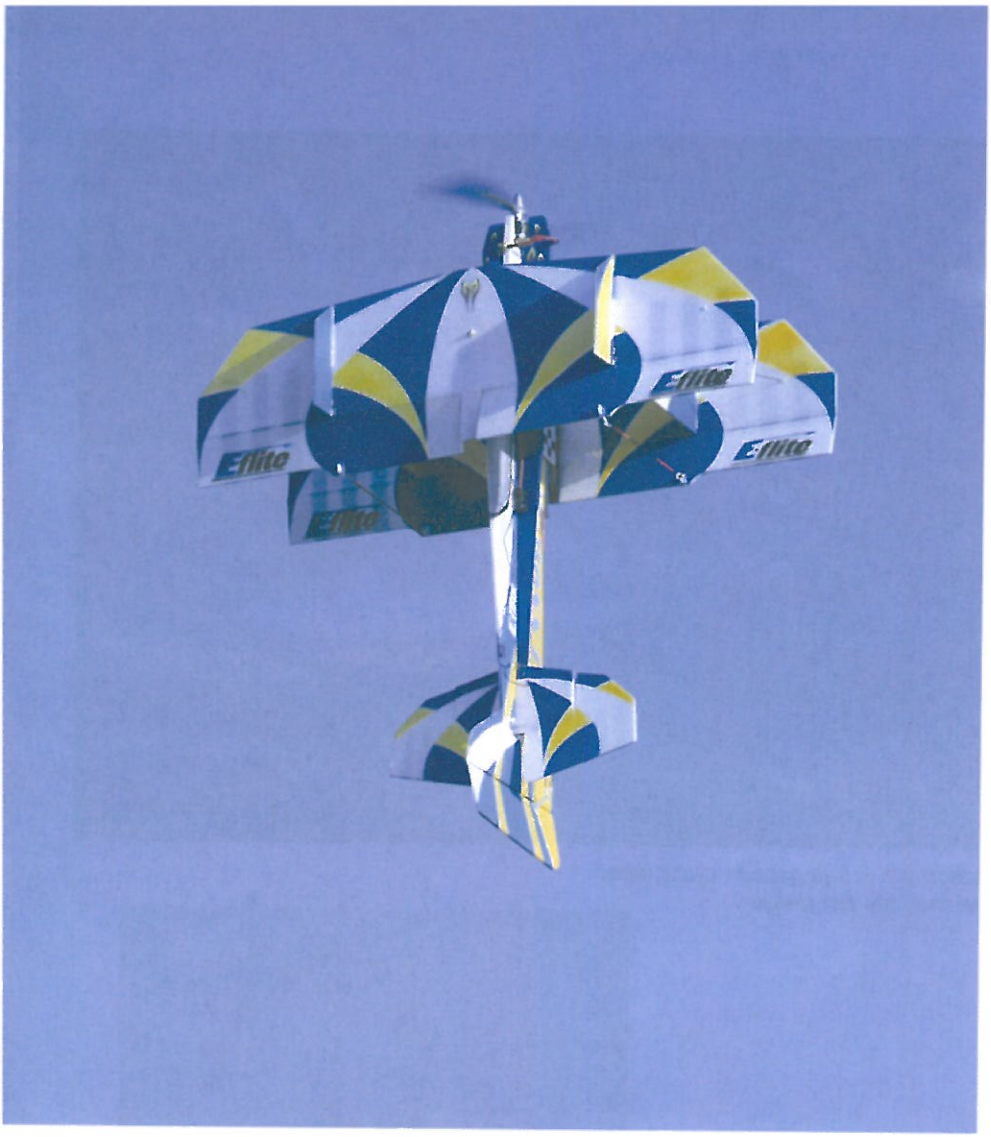
Also hieß es „frisch ans Werk" und mit Foam-Superkleber und Aktivator wurde als Erstes der „YAK" nähergetreten.
Alle Depron-Teile des Bausatzes sind sehr passgenau geschnitten und bereits mit einem rassigen Kunstflugdesign versehen.
Eine reich bebilderte Bauanleitung in Englischer Sprache macht den Bau sehr einfach und inklusive RC-Einbau ist die Sache in rund vier Stunden erledigt. Als Motor wurde der E-flite 370 eingebaut.
Über ein dem Bausatz beigelegtes Getriebe 6,6:1 treibt dieser Motor einen 12x6 Propeller.



So wird die Yak geliefert

Als Kraftquell diente ein LiPo 3s 1500mA.
So ausgerüstet ging es an einem schönen Spätherbsttag bei absoluter Windstille zum Erstflug.
Schon beim Funktionsscheck machte sich die recht gute Durchzugsstärke dieser Motorisierung bemerkbar.

Also, ab mit der Yak in ihr Element. Gleich bei den ersten paar Metern des Fluges zeigte sich wie gut die Yak zu fliegen ist. Hat man seine Fernsteuerung auf ca. 30% Expo programmiert, gibt es absolut keine Überraschungen bei der Ruderwirksamkeit und man ist mit der Yak sofort vertraut.



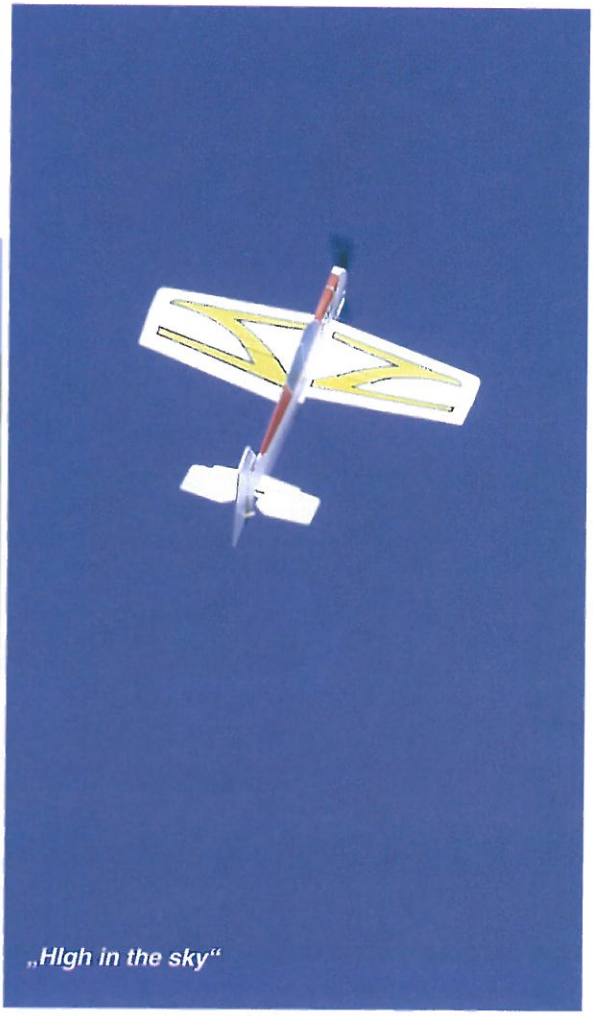
Alle erdenklichen und auch nahezu unmöglichen Kunstflugfiguren sind mit diesem Modell möglich und eigentlich setzt nur das fliegerische Können des Piloten die Grenzen dieses Modells. Torquen, wenn man's kann, ist natürlich mit dieser Motorisierung absolut kein Problem und mit dem LiPo ist die Flugzeit mehr als ausreichend. Mit der Yak 54 erreichte übrigens Quique Somenzini beim Electric Tournament of Campions TOC 2004 den zweiten Platz und ich glaube, mehr ist über die fliegerische Qualität dieses Modells nicht mehr zu sagen.
Bausatzqualität, Zubehör und das Preis/Leistungsverhältnis sind ausgezeichnet.
Sicher wird die Yak ein Renner für die kommende Wintersaison und in so mancher Halle wird's sicher kräftig „Yakeln"
Technische Daten YAK 54
Spannweite: 940 mm
Regler: Easy 18 von Scorpio
Motor: E-flite Park 370
Gewicht: ca. 370g (1500 LiPo)
Preis: schon gesehen um Euro 65.-



Das „Kraftwerk"



Werner beim Start zum Erstflug



„High in the sky"

Will man es noch wilder treiben und schlägt das Herz doch mehr für Doppeldecker so kann man sich auch an den Tensor 4D des gleichen Konstrukteurs heranwagen.
Wir haben es getan und sind voll überzeugt. Dieses Modell ist der absolute „Überhammer". Motorisiert mit dem E-flite Park 400 Outrunner, fliegt dieses Modell alles was das Herz des Piloten begehrt.
Wie bei der Yak sind auch hier nur durch das Können des Piloten Grenzen gesetzt. Qualität und Preis/ Leistungsverhältnis sind wie bei der Yak ausgezeichnet und auch der Bau birgt keine besonderen Schwierigkeiten.

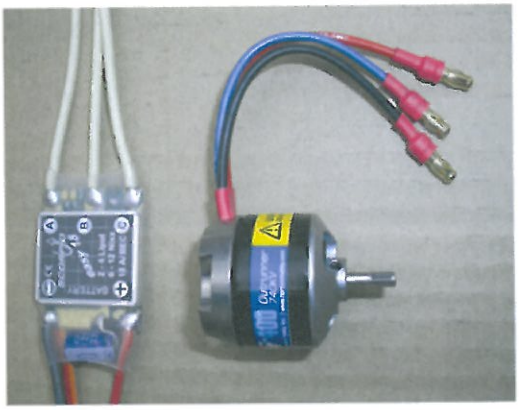
Technische Daten Tensor 4D

Spannweite: 685mm
Regler: Easy 18 von Scorpio
Motor: E-flite Park 400
Gewicht: ca. 280g (370 LiPo)
Preis: schon gesehen um Euro 59.-

Manfred Dittmayer
Werner Mariel



„Schön bin ich ja gerade nicht, aber wart nur, bis ich fliege"!



Der „Outrunner 400" ein „Muss"für dieses Modell.



„Do schau ma oba"



Werner beim Torquetraining" die Tensor 4D kanns.....
Fotos: M. Dittmayer und W. Mariel

Modell AVIATOR

TEST & TECHNIK FÜR DEN MODELLFLUG-SPORT



Modell AVIATOR bringt 6x jährlich alles über

- Elektro- & Motormodelle
- Segler & Helikopter
- Szene-News, Interviews und Reportagen
- Modellbau-Praxis
- Modellflug-Theorie
- Elektrik & Elektronik
- Akkus & Ladegeräte
- Elektro- & Verbrennungsmotoren
- Modellflugsport-Events
- Neuheiten am Markt
- Vorbilddokumentationen
- Werkstoffbearbeitung

... und vieles mehr!

3 für 1

Jetzt zum Reinschnuppern:

Kostenloses Schnupper-Heft oder vorteilhaftes Schnupper-Abo

Ihre Schnupper-Abo-Vorteile:

- ✔ Keine Ausgabe verpassen
- ✔ Versand direkt aus der Druckerei
- ✔ 8,60 Euro sparen
- ✔ Jedes Heft im Umschlag pünktlich frei Haus



www.modell-aviator.de

Jetzt bestellen!

Einfach Coupon ausschneiden oder kopieren, ausfüllen und abschicken an:

wellhausen & marquardt
Mediengesellschaft

Wellhausen & Marquardt Medien
Leser-Service
Eppendorfer Weg 109
20259 Hamburg

Fax: 040/40 18 07 11
service@modell-aviator.de
www.modell-aviator.de

☐ **Ich will Modell AVIATOR kennenlernen.** Bitte senden Sie mir ein unverbindliches Schnupperheft frei Haus ohne weitere Verpflichtungen.

☐ **Ich will Modell AVIATOR im Schnupper-Abo testen:** Bitte senden Sie mir die nächsten 3 Ausgaben zum Preis von einer, also € 4,30 (statt € 12,90 bei Einzelkauf). Falls ich das Magazin nach dem Test nicht weiterlesen möchte, sage ich bis 14 Tage nach Erhalt der 3. Ausgabe mit einer kurzen Notiz ab. Andernfalls erhalte ich **Modell AVIATOR** im Jahres-Abonnement (6 Ausgaben) zum Vorzugspreis von € 22,00* (statt € 25,80 bei Einzelbezug). Das Abonnement verlängert sich jeweils nur dann um ein weiteres Jahr, wenn ich es nicht bis spätestens 6 Wochen vor Ablauf des Lieferjahres schriftlich kündige.

* Abo-Preise Ausland: Europa € 32,00 / Welt € 52,00

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl **Wohnort**

Land

Geburtsdatum **Telefon**

E-Mail

Ich zahle einfach und bequem per Bankeinzug:
(nur für Schnupper-Abo)

Bankleitzahl **Konto-Nr.**

Geldinstitut

Datum, Unterschrift

Bestell-Service: Telefon: 040/40 18 07 10, Telefax: 040/40 18 07 11
Im Internet: www.modell-aviator.de

Die Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. PP

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





Fortsetzung aus Heft 3/ 2005

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 Crashs 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 welch 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 Gabelköpfen versehen habe - heute weiß ich es dank der Erläuterung von Herrn Volker Klemm besser.

Der Elektrosegler wurde mit der von Sport-Klemm vorgeschlagenen Motorvariante ausgerüstet. Es handelt sich hierbei um einen Kontronik FUN-600 brushless Motor mit 5,2:1 Planetengetriebe und Graupner 17x10" Klappluftschraube. Diese Motorisierung ist die eher kraftvolle Variante. Mit dem 3300-er Akku beträgt die Motorlaufzeit etwas über 4 Minuten, der Motor konsumiert im Flug also im Schnitt etwa 45A. Am Stand zieht der Motor knapp 60A. Die Schwerpunktlage 82mm laut Aufbauanleitung ist nur mit sehr weit nach vorne geschobenen Akkus erreichbar. Der „F3B" Schwerpunkt von 87mm hingegen ist völlig problemlos mit ausreichend Platz für den Motorsteller einstellbar

Teil2: Fliegen

Vor dem Erstflug hatte ich zugegebener Maßen kein sehr gutes Gefühl. Es kommen doch einige Zweifel auf, ob die Bandtaschen halten werden, ob die M2-Anlenkungen den auftretenden Kräften gewachsen sein werden und ob Schwerpunkt und Ruderausschläge vernünftig fliegbar sein werden?

Zusätzlich erfolgte der Erstflug am Hang und es wurde aus der Hand gestartet.

Andererseits hat man einiges Geld und Mühe investiert und man möchte diesen Vogel endlich in die Luft bringen.

Voller Ungeduld wurde bei der ersten sich bietenden Möglichkeit der Start gewagt. Um den Werfer nicht zu gefährden blieb der Motor ausgeschaltet und der Flugzustandsschalter auf Normalflug. Da der Startplatz nur wenig Gefälle hat wurde die FS-4000 vom Starthelfer nach einem olympiareifen Spurt geworfen. Das Modell erreichte aber trotzdem nur mit knapper Not den steilen Hangteil und der Werfer meinte „Also das Werfen ist grenzwertig!!", womit er wohl sagen wollte, dass das Modell für diesen Startplatz nicht geeignet ist.

Im Flug verhält sich das Modell aber eher harmlos und ist wie ein zu groß geratenes F3B-Modell zu behandeln. Man hat nach wenigen Kurven bereits das Gefühl mit dem Flieger per du zu sein.

Aufpassen muß man auf die Fahrt. Dank der satten Flächenbelastung, der sehr hohen Streckung und des eher schnellen Profils will die FS-4000 laufen. Ein „Hinhängen" quittiert sie mit einem kräftigen Strömungsabriss und einem Wegkippen über die Tragfläche. 20 bis 30 Meter Luft unter der Fläche sind nun zum Abfangen gerade genug und das Modell kann wieder hochgezogen werden. Der effektive Höhenverlust nach einem solchen Manöver beträgt etwa 10 Meter.

Ich will hier aber nicht den Eindruck erwecken, dass die FS-4000 nicht vergleichsweise gutmütig ist. Im Gegenteil, sie kann sehr eng gekreist werden und macht jede Flugfigur klaglos mit.

Dieses angenehme Flugverhalten führte dazu, dass ich bereits beim Erstflug entgegen aller meiner Vorsätze gleich ein paar Rollen, Loopings und Turns einstreute. Die Landung gelang dank der unerwartet stark wirkenden Butterfly-Stellung völlig problemlos.

Hat man sich an das Tempo und das Handling nach ein paar Flügen gewöhnt, macht die FS-4000 unheimlich Spaß und man ist enttäuscht, wenn man wieder einmal zu seinen alten Modellen greift.

Da ich das Modell bisher ausschließlich am Hang verwendet habe, kann ich keine allgemeinen Aussagen zum Fliegen in der Ebene mit diesem Modell machen – hier sei auf die bisher erschienenen Testberichte verwiesen. Einige der Eindrücke lassen sich aber sicherlich auf das „Überkopffliegen" umlegen.

Die Elektroversion setze ich insbesondere dann ein, wenn am Hang fast nichts geht, also ziemlich

laue Bedingungen herrschen oder aber bei starkem Wind wegen der gegenüber dem Segler höheren Flächenbelastung. Mit dem 18x3300mAh NiMh-Akku beträgt das Steigen in der ersten Minute laut Vario etwa 12m/sec und in der letzten Minute immer noch etwa 6m/sec. Eine Akkuladung reicht somit für einen Höhengewinn von etwa 2000 Höhenmeter. Optimales Steigen mit Motor wird in der Thermikstellung erreicht. Das Modell steigt dabei Anfangs mit etwa 70°, mit fast leerem Akku unter ca. 45°. Die Motorisierung könnte man als „heiß" bezeichnen, wirkt aber durch die Größe des Modells nicht so. Die Komponenten für den Antrieb inklusive konfektioniertem Akku wurden direkt bei Sport-Klemm bezogen und von dort auch so vorgeschlagen. Die Abstimmung der Komponenten aufeinander ist ausgezeichnet, so dass kein Wunsch für eine Verbesserung aufkommt.

Die Einstellungen laut Aufbauanleitung wurden für den Erstflug übernommen und mussten bis heute kaum geändert werden. Das Modell ist damit agil aber nicht hektisch. Diese Einstellungen sind immerhin so alltagstauglich und ausgewogen, dass sie jedem Versuch das Flugverhalten mit dem Vario zu optimieren getrotzt haben und ich letztlich immer wieder darauf zurückkam.

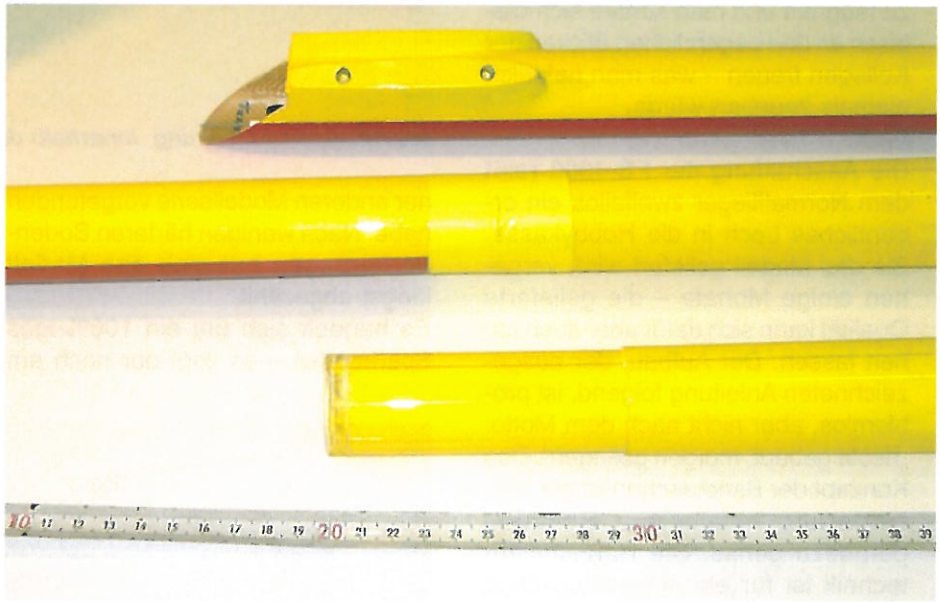
Empfohlen wird eine Schwerpunktlage von etwa 82mm für das Thermikfliegen und von 87-88mm für F3B-mäßigen Einsatz. Die hintere Schwerpunktlage hat sich am Hang bewährt, ist aber auch Geschmackssache. Das Modell wird damit Thermik-empfindlicher, zeigt dadurch aber auch ein giftigeres Abreißverhalten. Wer am Hang aber die volle Leistung ausschöpfen will, kommt um die hintere Schwerpunktlage nicht herum. Durch sie wird einerseits Thermik deutlich angezeigt (das Modell bäumt sich beim Einfliegen in die Thermik geradezu auf) und andererseits im Speed nicht zuviel Energie durch ein ansonsten erforderliches hohes Abstützmoment des Leitwerkes verbraten.

Der Start am nicht sehr steilen Hang bei wenig Wind erfolgt immer mit Thermikstellung der Klappen. Damit ist das Modell langsam genug um auch nur „digital" zu fliegen.

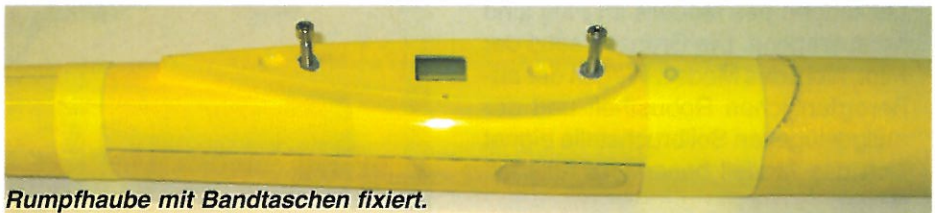
Zum Fliegen möchte ich noch eine



Elektro- und Seglerrumpf mit abgeschnittener Schnauze



V-Leitwerksaufnahme und Steckung Rumpfvorderteil - Leitwerksträger



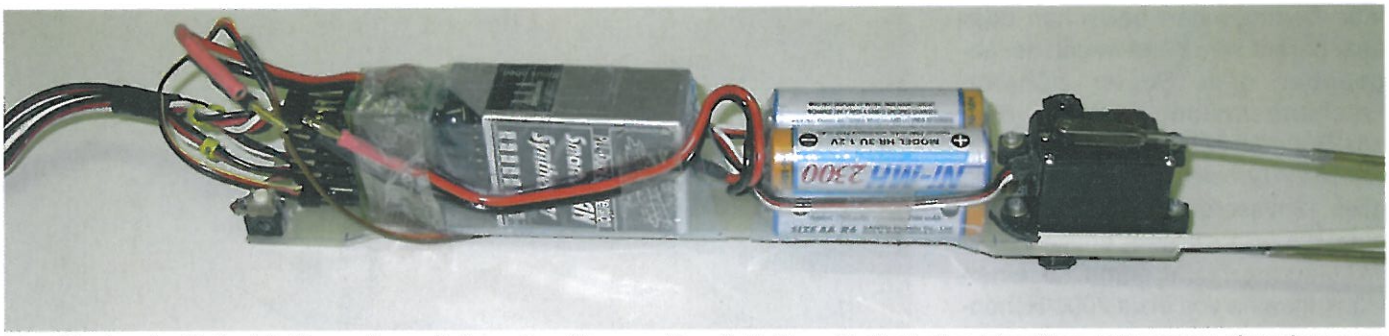
Rumpfhaube mit Bandtaschen fixiert.



Rumpfausschnitt mit Bandtasche vorne und hinten.



Rumpfausschnitt im Lieferzustand



Das Montagebrett des Elektroseglers mit Scan-Empfänger + Duo-Batt, Scan-Tastschalter, Empfängerakku und Leitwerksservos

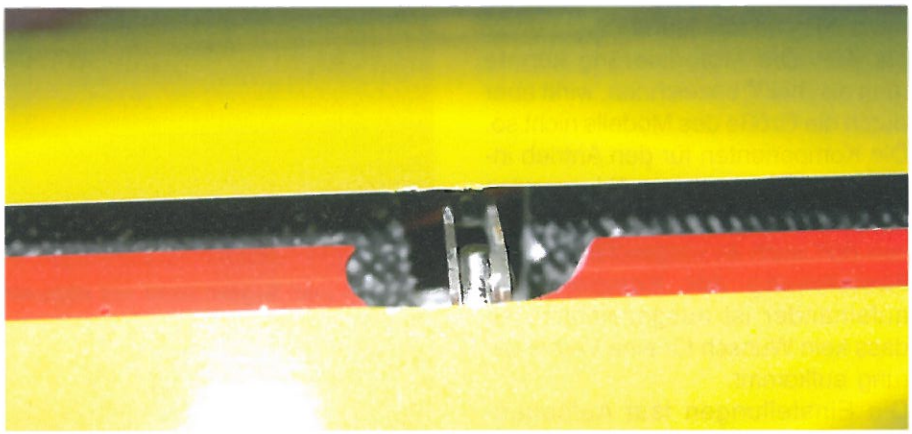
Anmerkung machen, die rational nicht begründbar ist: Die FS-4000 hat eine zweifellos elegante Tragflächengeometrie. Vergleicht man ihr Flugbild mit dem anderer Modelle, so muß man zugeben, sie ist für ein „Besenstangenmodell" eine Schönheit. Der Spaßfaktor gewinnt dadurch zusätzlich. Der Besitzerstolz ist dabei kaum zu leugnen und man könnte sich diebisch an den begehrlichen Blicken der Kollegen freuen – was man natürlich niemals zugeben würde.

Fazit:

Die Anschaffung der FS-4000 reißt dem Normalflieger zweifellos ein ordentliches Loch in die Hobbykasse. Bis das Modell geliefert wird, vergehen einige Monate – die gelieferte Qualität kann sich dafür aber auch sehen lassen. Der Aufbau, der ausgezeichneten Anleitung folgend, ist problemlos, aber nicht nach dem Motto: „heute gebaut, morgen geflogen". Das Konzept der Bandtaschen ist zur Verhinderung kleinerer Schäden geradezu genial. Die Hartschalentechnik ist für ein alltagstaugliches Hangflugmodell eine gute Basis. Die Leistungen des Modells im Flug sind herausragend. Die Grenzen setzt der Pilot, nicht das Modell. Wegen der außerordentlichen Robustheit und der ausgeklügelten Sollbruchstelle eignet sich das Modell besonders für Vielflieger.

Kleine Verbesserungen hinsichtlich des Vorfertigungsgrades oder des Lieferumfanges, wie ein eingeharzter 4mm Motorspant am Elektrorumpf, eine geeignete Gummitülle für die Herausführung der Kabel am Tragflächenmittelstück, eine Kabeldurchlassöffnung an der Rumpfhaube oder eine standardmäßige Beigabe von Ersatz-Klebeband, wären sicherlich noch möglich.

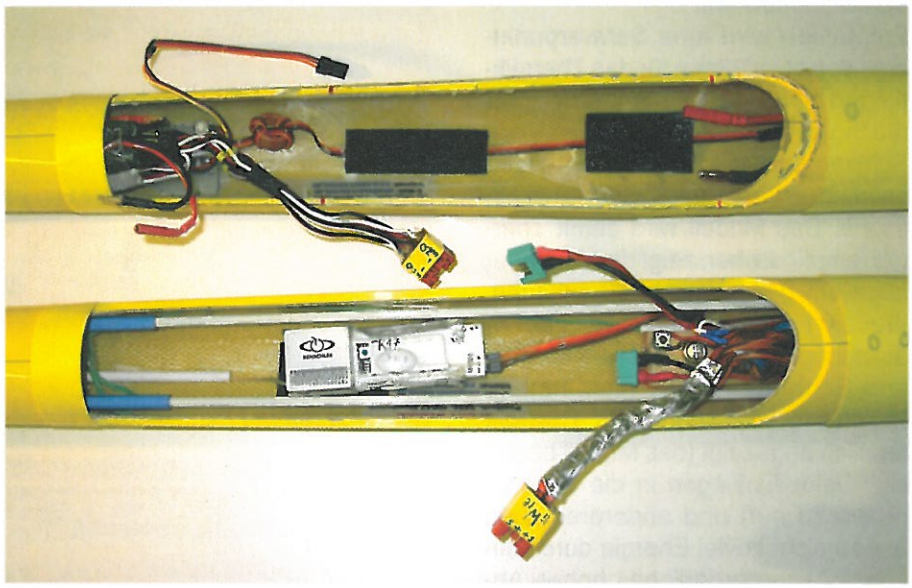
Die FS-4000 ist ein absolut alltagstaugliches Modell mit Nehmerqualitäten, wie ich sie noch bei keiner anderen Modellserie vorgefunden habe. Nach wenigen härteren Bodenberührungen hat sich das Modell längst abgezahlt.



Wölbklappen-Anlenkung innerhalb der Tragfläche

Es handelt sich um ein 100%-iges Spaßmodell – es liegt nur noch am Wetter und Piloten, wie hoch der Spaßfaktor wird. Das Modell macht und kann auf jeden Fall mit. Schlussendlich ist die FS-4000 unter den derzeitig angebotenen Zweck-Segelflugmodellen eine ausgesprochene Schönheit.

Der größte Nachteil ist eindeutig, wenn man dieses Modell erst einmal einige Male geflogen hat, verliert man deutlich die Lust auf andere Modelle – sie können kaum etwas besser und haben dabei aber eine deutlich geringere Bandbreite – man wird anspruchsvoller.

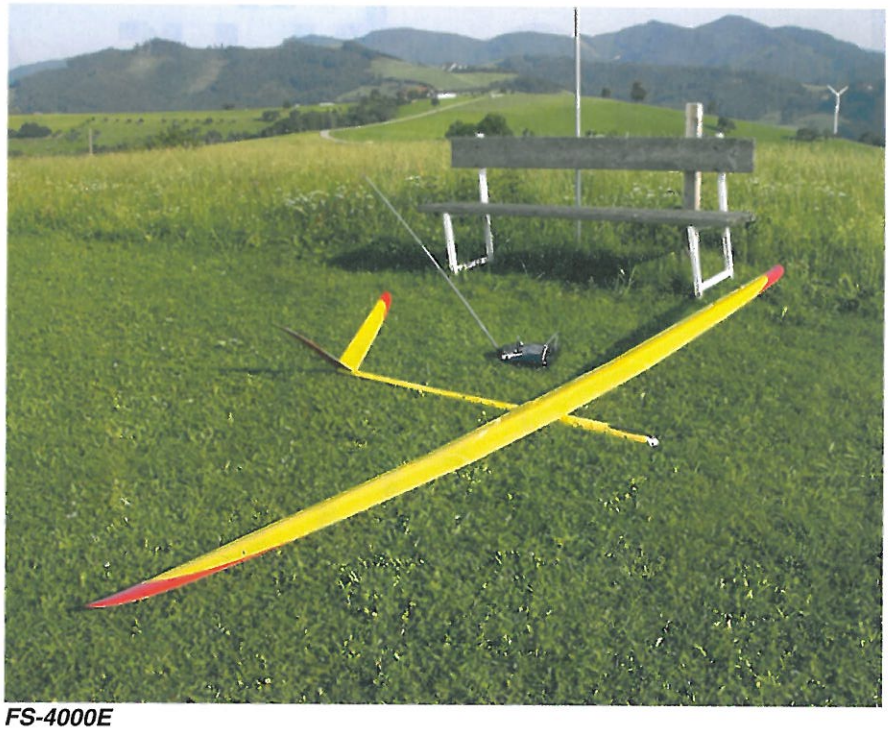


Elektro- (oben) und Seglerrumpf (mit Vario) fertig ausgebaut

Es bleibt noch darauf hinzuweisen, dass es eine ganze Serie kleinerer Modelle von Flying Special gibt, die auch mit dem Bandtaschensystem und optional in Hartschalentechnik ausgeführt sind. Die neu gestaltete Homepage http://www.sport-

klemm.de/flying_special.html gibt darüber Auskunft.

Nachtrag:
Als ich die FS-4000 den ersten vollen Nachmittag lang fliegen konnte (in der Elektroversion), kam es zu einem heftigen Absturz. Ich hatte die Steckung zwischen Rumpfvorderteil und Leitwerksträger als weitere Sollbruchstelle falsch gedeutet und dem entsprechend nicht ordentlich verklebt und offenbar zu schwach mit Klebeband gesichert. Beim Anstechen zu einem Außenlooping aus 350m löste sich nach etwa 150m der Leitwerksträger mit dem Leitwerk vom Modell. Dieses schlug, nach dem es (aufgrund mangelnder Reaktion meinerseits) zusätzlich ungefähr 250m nahezu ungebremst senkrecht gefallen war, in eine vom vortägigen Regen aufgeweichte Wiese des Hangs (ca. 50 Höhenmeter unter der Startstelle). Der Leitwerksträger lag vollkommen unbeschädigt 100m vom restlichen Modell entfernt. Der Rumpf steckte etwa 30cm schräg im Hang und hatte zwei angeknickte Stellen und war über nahezu 1/2m Länge von den nach vorne schießenden Akkus aufgeplatzt. Der Tragflächenmittelteil wurde durch einen Peitschenschlageffekt, ausgelöst dadurch, dass ein Randbogen als erster in den Hang fuhr, vollständig zertrümmert. Die Außenflächen blieben auf den ersten Blick unbeschädigt, es zeigte sich aber auf einer Seite eine am Querruderausschnitt abgelöste (unzerknitterte, leicht reparable) Unterschale. Entgegen der ersten Meinung war der Rumpf durchaus reparabel und ist ebenso wie das Leitwerk und die Außenflächen wie auf den Abbildungen zu sehen noch immer im Einsatz!
Das Konzept mit den Sollbruchstellen (Bandtaschen, ..) kann Schäden in solchen Fällen auch nicht verhindern. Aber wer kann noch berichten, mit einem über 5kg schweren Modell aus etwa 400m Fallhöhe senkrecht abgestürzt zu sein und lediglich einen Tragflächenmittelteil, einen Motorregler und ein Servo neu angeschafft zu haben (Die Ersatzteile wurden innerhalb von 3 Wochen geliefert! Die Firma Klemm hat zusätzlich den betreffenden Teil der Aufbauanleitung umgehend, und jetzt selbst für mich unmissverständlich, geändert). Dies soll verdeutlichen, was ich weiter oben mit „robuster Qualität" bzw. „unfreiwilliger heftiger Belastungstest" gemeint habe.



FS-4000E

Bei mehreren missglückten Startversuchen beziehungsweise etwas heftigeren Landungen wurde die Tragfläche mit einem lauten Knall aus den Bandtaschen gerissen. Bei jedem dieser Vorfälle blieb das Modell vollkommen unbeschädigt, nicht einmal die Bandtasche musste erneuert werden! Zugegebenermaßen waren diese Vorfälle für mich als Piloten etwas peinlich - dennoch, das unbeschädigte Modell ist mir lieber. Bei jedem vergleichbaren anderen Modell (4m, 5kg, ..) stünde in diesem Fall eine ausgiebige Reparatur oder die Anschaffung kostspieliger Ersatzteile an - ein kräftiges Lob auf die Bandtasche! So gesehen relativiert sich der Anschaffungspreis sehr, da bei anderen Rumpf – Flächen Verbindungen das Modell sicherlich erheblich beschädigt worden wäre.

Tatzreiter

Bezugsquelle:
Sport Klemm, Postfach 2454, D-40647 Meerbusch;
Tel.: 0049 2159 4907
email: info@sport-klemm.de
homepage:
http://www.sport-klemm.de/flying_special.html

Technische Daten Segler/Elektrosegler

Spannweite 4050mm
Tragflächeninhalt 74,1 dm² (eigene Messung)
Tragflächenprofil MH-32 modifiziert
Flächenstreckung 1:24
Rumpflänge incl. Leitwerk 1745mm
1690mm
Abfluggewicht 4,1kg (ohne Ballast) 5,3 kg (incl. 18x3300mAh Akku)
Schwerpunkt 88mm
Flächenbelastung 59g/dm²
79g/dm²
Zuladung 10x 250g (= 2,5kg in Fläche)+ 500g bzw. 1000g(in Rumpfhaube)
10x 250g = 2,5kg(in Tragfläche)
Empfängerakku
4x Sanyo RC-3300HV NiMh
4x Sanyo HR-3U2300mAh NiMh
Empfänger ACT Smartscan
ACT Smartscan
V-Leitwerk Servos 2x Hitec HS-5245 digi BB MG 2x Futaba S-3150 digi BB MG
Wölbklappenservo
Hitec HS-5645 digi BB MG
Querruderservo
Hitec HS-5625 digi BB MG
Motor / Getriebe - Kontronik Fun-600/18 + Kontronik KGP27 5,2:1
Motorsteller -
Kontronik Jazz 55-6-18 BEC
Antriebsakku- 18x Sanyo GP-3300 NiMh
Luftschraube-
Graupner CAM Carbon Folding Prop 17x10" mit Robbe Spinner 42mm mit zusätzlichen Lüftungsbohrungen
gemittelter Strom im Flug - 55A in der ersten Minute
Preis (Modell ohne Einbauten)
€ 1400,-

Eine für Alle(s)



mehr Inhalt

mehr Themen

mehr Umfang

mehr Optik

mehr Auflage

Verlag für Technik und Handwerk GmbH • Baden-Baden

MODELLSPORT

DAS D-M-I TEAM

Das Modellsport Team

Unterberg 21 8143 Dobl

Telefon:03136-54343 Fax:03136-5434343

e-mail:bestell.dmt@aon.at www.dmt.st

direkt einkaufen, rund um die Uhr

online-shop **www.dmt.st**

Jamara Lader X-Peak 3 PLUS

59,90



Empfänger Yeti 5 35 oder 40 Mhz

29,90



Servo Mini 13 mm



7,50

Servo Micro 11 mm



7,50

Servo Micro 11 mm 6 gr.



7,50

Toni Clark ZG Motore



ZG 26 SC	ZG 38 SC
289.-	279.-
ZG 45 SL	**ZG 62 SL**
349.-	389.-

LiPo 3er 11.1V 3200 H 20 C



99.-

Yeti Regler Advance 18 plus + Pro Card



55.-

Hacker Super Zoom 4D



59.-

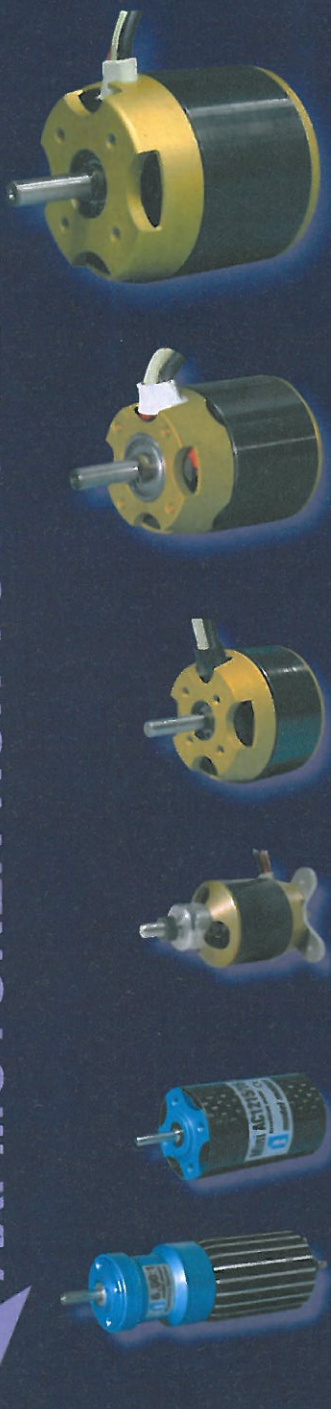
Aktionsmonat Dezember 2005

-12 % Rabatt

Auf alle lagernden Artikel, ausgenommen Aktionsartikel, nicht rabattfähige Artikel (Sonderaktionen) und Artikel der Firma Toni Clark!

AXI
model motors

AXI MOTOREN NUR VOM SPEZIALISTEN



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

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.

Harald Zupanc - Heli4You
Dr. Richard Canavalgasse 11, 9020 Klagenfurt
Tel: 0664 444 55 12, office@heli4you.net

Heli 4 You

Ihr Spezialist in Sachen R/C Helicopter



T-Rex 450 XL

DeLuxe Edition im ALU-Koffer
Der perfekte Kleinhubschrauber für In- und Outdoor
700mm Rotordurchmesser
650g Abfluggewicht
mechanischer TS-Mischer
bei AR mitdrehender Heckrotor

169,-

Helisystem

1450,- Vision SX pro

2080,- Vision FSX

1580,- Vision XP



Nähere Infos unter http://vision.heli4you.net



Hirobo

299,- Sceadu 50 EVO

659,- SST EAGLE Freya 90 EVO

280,- Sceadu EP Conversion Kit „GONZO“

Henseleit

TD-MP 50 E
TD-MP 50 V
TD-MP 91 V

Nächste Auslieferung Mai 2006



Reservieren Sie schon jetzt!

Aktion!

nur 629,- Graupner MX22 inkl. Senderakku statt 658,-

nur 65,- HeliTec Dynamic Pro Carbon 3D 710mm Rotorblätter statt 75,-

nur 179,- Graupner Bell 47G Kompletset inkl. Sender, Ladegerät, LiPo Flugakku statt 199,-

Aktion nur solange der Vorrat reicht!



Fliegende Legenden über Oppenheim

Sieben Jahre mussten die Fans auf eine erneute große Flugschau in Oppenheim am Rhein warten. Ende Mai 2005 war es dann soweit. Das professionelle Flugschau-Team um Uwe Ramerth hatte eine Palette von hervorragenden Maschinen und Piloten für die Internationalen Flugtage in Oppenheim zusammengestellt. Darunter waren auch einige erstklassige Raritäten, wie der einzige in Europa fliegende Sikorsky-Hubschrauber S-58, eine von zwei weltweit fliegenden Spitfire Mk XIX mit über 2.000 PS und zwei gegenläufigen Propellern, und natürlich die mit Spannung erwartete Me 109 "Rote 7". Mit Bangen fieberte man der ersten Landung entgegen. Würde der Anflug über die Pappeln auf die 1000 m-Grasbahn klappen?

Aber auch die Freunde des Kunstflugs wurden reichlich bedient. Uli Dembinski auf Yak-55,

Klaus Schrodt mit seiner Extra 330, Ali Öztürk aus Istanbul mit der 400 PS-"Purple Violett" und megadichtem Rauch. Extra aus Jordanien reisten die Royal Jordanian Falcons an und flogen eine erstklassige Vorführung. Selbstverständlich, dass die Lokalmatadoren Walter und Toni Eichhorn mit ihrer T-6-Formation nicht fehlen durften. Ein besonderer Leckerbissen war das Wingwalker-Team aus Österreich. Die grazile Peggy Krainz turnte geradezu atemberaubend auf den Flügeln und zwischen den Spannseilen der PT-17 "Stearman".

Aero Top war drei Tage mit mehreren Kameras vor Ort. Wir zeigen alle wichtigen Szenen, Nahaufnahmen der Maschinen im Flug und am Boden, Interviews mit diversen Piloten und Eignern. Die eindrucksvollen Bilder werden noch durch den hervorgehobenen Motorsound ergänzt. Auch die, die in Oppenheim waren, werden sicher Dinge sehen, die sie am Platz nicht gesehen haben! Erhältlich ist das Video auf DVD (Bestell-Nr. 473078) und VHS (Bestell-Nr. 464078) beim Modellsport Verlag GmbH, Schulstraße 12, D-76532 Baden-Baden, Tel. 0 72 21 – 95 21 19 und kann auch direkt über den Online-shop des Verlages unter www.modellport.de bestellt werden.



Motor-modellflug-praxis 2005

Männerträume im Motormodellflug

Passend zum Saison-Höhepunkt geht mit Motor-modellflug-praxis bereits das dritte Modellflieger-Sonderheft in diesem Jahr an den Start. Egal ob Zwei- oder Viertakt-Motor, Fliegen aus Spaß, Kunstflug nach strengsten Kriterien, kleine oder große Modelle – der Verbrennungsmotor ist nach wie vor der meist genutzte Modellantrieb.

Und dabei nicht nur technisch hochinteressant, sondern auch unkompliziert im Handling. Das Redaktions-Team um Chefredakteur Tom Wellhausen, den Motorflug-Experten Karl-Robert Zahn und Bruno Stückerjürgen, dem Motoren-Fachmann Werner Frings sowie dem Jetmodell-Experten Dr. Heinrich Voss hat eine Fülle interessanter Themen rund um Flugmodelle mit Verbrennungsmotoren zusammengestellt. Auf 100 Seiten geht es unter anderem um den aktuellen Stand der Jet-Technik, Sondermotoren sowie das Reno-Racing. Den Schwerpunkt bilden die Entstehung und Entwicklung der Doppeldeckermodelle sowie deren Besonderheiten. Ein besonderes Schmankerl ist die Vorstellung einer originalen Boeing PT 17 Stearman und ihres „kleinen", dabei aber eigentlich recht großen Modell-Bruders der Firma Kavan.

Die optimale Ergänzung mit vielen Informationen für Kaufinteressierte ist die große Marktübersicht über Doppeldeckermodelle mit Verbrennungsmotoren. Zahlreiche Vorstellungen von interessanten Modellen ergänzen die Themenvielfalt dieses Sonderheftes und bieten interessanten Lesestoff für jeden Motor-Modellflieger.

Motor-modellflug-praxis gibt es ab sofort im Zeitschriften- und Bahnhofsbuchhandel sowie im gut sortierten Fachhandel und direkt beim Verlag unter www.modellflug-praxis.de.



Hinrik Schulte

Das Depron-Buch Modelle, Bautipps, Fliegen

1. Auflage

128 Seiten, Format 16,5 x 23 cm,
116 Abbildungen, Best.-Nr. 310.2141
ISBN: 3-88180-741-1 Broschur,
Broschur, Preis 16,00 € [D]

Das Deptro-Buch

Depronmodelle sind trendy! Und Depron ist das Material, das Modellfliegerträume Wirklichkeit werden lässt! Lange Zeit war Depron nur als Isolationsmaterial bekannt. Heute ist

es die Grundlage hunderter Baukastenmodelle und ein alltäglicher Werkstoff im Flugmodellbau. Besonders Slow- und Parkflyer lassen sich ohne großen Aufwand aus diesem Material erstellen, und der Weg zum raffinierten Kunstflugmodell, Funflyer, spaßigem Delta, schönen Oldtimer und viele mehr ist nicht weit.

Aus dem Inhalt:

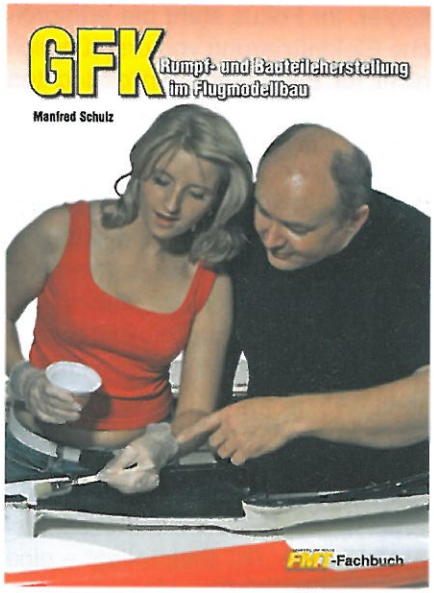
Hinrik Schulte, seit vielen Jahren Fachautor der FMT (Flugmodell und Technik), und vertraut mit allen Bereichen des Elektroflugs, zeigt in seinem Buch, wie aus einer Depronplatte nach und nach ein flugfähiges Modell entsteht. Seine Beispiele reichen vom Baukasten mit Depronteilen bis zur eigenen Konstruktion mal sehr einfacher, mal eher aufwendiger Modelle.

Wo ist Depron erhältlich, wie bearbeite und lackiere ich es, mit welchem Material lässt es sich kombinieren und welche Technik baue ich ein ...? Sämtliche Fragen, die sich beim Bau von Depronmodellen ergeben, werden vom Autor, auch mit Hilfe von Skizzen und vielen Abbildungen, beantwortet.

Rasch zeigt sich, dass Depron das ideale Material ist, um mit wenig Aufwand und geringen Kosten zum puren Flugvergnügen zu gelangen. Auch wer Kunstflug- oder pfiffige Modelle liebt, kann mit Depron viel Spaß haben. Das zeigt Hinrik Schulte anhand von ausgewählten, bewusst einfach gehaltenen Modellen, deren Bauskizzen im Buch abgedruckt sind.

Depron – der Stoff für schnelle „Wegwerfmodelle"? Nein, Modelle aus Depron sind und können viel, viel mehr – wie dieses spannende Buch aus der Modellbaupraxis belegt.

Der vth-Bestellservice:
Verlag für Technik und Handwerk GmbH, Robert-Bosch-Str. 4, 76532 Baden-Baden
Telefon: (0 72 21) 50 87-22, Fax (0 72 21) 50 87-33
E-Mail: service@vth.de, Internet: www.vth.de



Manfred Schulz

GFK – Rumpf- und Bauteileherstellung im Flugmodellbau

1. Auflage

112 Seiten, Format 16,5 x 23 cm, 185 Abbildungen, Best.-Nr. 310 2155,
ISBN: 3-88180-755-1, Broschur, Broschur, Preis 16,00 € [D]

GFK – ein Stoff, der Träume real werden lässt.

Wer stabile und doch leichte Tragflächen und Rümpfe für Flugmodelle selbst bauen will, kommt an der GFK-Technik kaum vorbei. Mit glasfaserverstärkten Kunststoffen gelingen nämlich auch schwierige Formen – wenn man weiß, wie es gemacht wird.

Manfred Schulz befasst sich schon lange mit dieser Technik und hat viele Modellflugzeuge damit gebaut. Hier zeigt er leicht verständlich den gesamten Herstellungsprozess vom Bau des Urmusters über die Anfertigung der Formen bis zum Laminieren in der Form. Dazu gibt es eine Vielzahl nützlicher Hinweise aus der Praxis von der Wahl des richtigen Gewebes bis zum problemlosen Entformen. Auch wer eine Kabinenhaube oder kompliziert geformte Teile herstellen möchte oder gar mit besonderem Leitbau liebäugelt, findet hier Ratschläge und Anleitungen. Und zu guter Letzt kann man natürlich auch alte Formen umgestalten und so Verbesserungen anbringen.

Der Ratgeber für alle Fragen rund um die GFK-Technik – hier ist er!

Der vth-Bestellservice:
Verlag für Technik und Handwerk GmbH, Robert-Bosch-Str. 4, 76532 Baden-Baden
Telefon: (0 72 21) 50 87-22, Fax (0 72 21) 50 87-33
E-Mail: service@vth.de, Internet: www.vth.de



FMT – Extra Slow- & Parkflyer 2/2005

zeigt die vielfältigen und faszinierenden Seiten der kleinen Elektromodelle.

Angefangen beim Infrarotgesteuerten 8-g-Modell über vorbildgetreue Baukas tenmodelle und fetzige Zweckmodelle hin zu exquisiten Eigenbauten wird ein breites Spektrum gezeigt. Ein besonderer Schwerpunkt der Modellvorstell-ungen und Workshopthemen liegt auf dem Thema Selbstbau und optisches Tuning. Wie man aus Holz und Depron Modelle selbst konstruiert, diese optisch aufwertet und/oder zum Spaßmodell ausbaut, wird an mehreren Beispielen ausführlich dokumentiert – Modellbau pur. Das Highlight stellt der Mega-Test mit fast 40 aktuellen Mini-Außenläufern dar – hier dürfte für jeden der passende Motor dabei sein.

Das FMT-EXTRA „Slow & Parkflyer" – eine Zeitschrift voller Modelle, Motoren, Finshtipps und Ideen.Das Sonderheft FMT-Extra Slow- & Parkflyer ist im Zeitschriftenhandel oder

beim Verlag für Technik und Handwerk GmbH, Postfach 2274 in 76492 Baden-Baden unter Telefon: 0 72 21/ 50 87-22, über Fax: 0 72 21/50 87-33, per E-Mail: service@vth.de oder im Internet: www.vth.de unter der Bestellnummer 350 0067 zum Preis von 8,50 € erhältlich.

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



FMT-EXTRA RC Elektroflug

2006
84 Seiten, Format DIN A4,
Best.-Nr. 350 0068,
Preis 8,50 € [D]
Inhalt:
Das kommende FMT-EXTRA „RC Elektroflug" zeigt die vielfältigen und faszinierenden Seiten großer Elektromotormodelle und Elektrosegler. Im Fokus steht die erfolgreiche Elektrifizierung von ursprünglich nicht für Elektromotoren gedachten Modellen. Ein Beispiel ist die AT-6 von der Firma Petrausch mit 2,60 m Spannweite – ein anderes das Freiflug- und Antikmodell Superfalke. Und wie man erfolgreich Thermik- und Scalesegler mit einem Elektromotor ausrüstet, wird in einem Schritt-für-Schritt-Workshop dargestellt. Beliebt sind zurzeit F3A-Minimodelle um 1 m Spannweite. Hier treten drei Testmodelle gegeneinander an. Für technisch versierte sind die Artikel zur Software MotoCalc und zu Eigenbau-Brushlessmotoren von Interesse. Das FMT-EXTRA „RC Elektroflug" – eine Zeitschrift voller Motor- und Segelfugmodelle, Elektrifizierungstipps, Tests und Ideen.
Themen:
Motormodelle:
Großmodell AT-6 von Petrausch
Mitsubishi Zero aus GFK Bauplanmodell Wallerkowski Hornisse
Magazin:
Brushlessmotoren im Eigenbau
Firmenporträt: Plettenberg Segler erfolgreich elektrifizieren – eine Anleitung
Test:
Super Dimona von BMI Duell: Micro Show Flyer von Graupner, Hotpoint von Schweighofer und Quiet Storm von Lenger
Elektrosegler:
Mini Ellipse von Euromodell
Castor von Jamara
Der vth-Bestellservice:
Verlag für Technik und Handwerk GmbH, Robert-Bosch-Str. 4, 76532 Baden-Baden
Telefon: (0 72 21) 50 87-22, Fax (0 72 21) 50 87-33
E-Mail: service@vth.de, Internet: www.vth.de

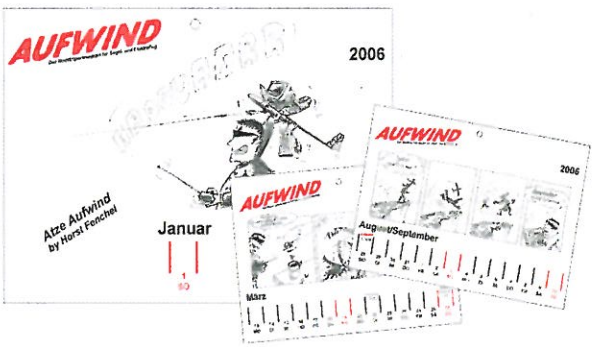


Modellbaupläne 2006/2007

VTH-Best.-Nr. 3300017
Preis 6,70 €
am 16.09.2005 erscheint in 17. Auflage der Bauplan-Katalog **MODELLBAUPLÄNE 2006/2007.**
Hierbei konnten wieder annähernd 200 Baupläne neu ins Programm aufgenommen werden, so dass **MODELLBAUPLÄNE 2006/2007** wieder mit
über 2000 Bauplänen für ferngesteuerte Flug-, Schiffs- Auto-, Truckmodellen, sowie vielen Sonderplänen **die europaweit grösste Bauplansammlung** darstellt!
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

Atze-AUFWIND 2006

AUFWIND-Leser kennen Atze, jenen liebenswerten, manchmal „leicht durchgeknallten" aber immer sympathischen Modellflieger aus der zeichnerischen Feder von Horst Fenchel, der seit Jahren die AUFWIND-Leser
mit seinen Abenteuern erfreut. Erstmals nun wurden 26 Atze-Abenteuer in
einen Jahreskalender zusammengefasst: Alle zwei Wochen ein Cartoon! Der Kalender ist im DIN A5-Querformat gedruckt, ist übersichtlich gestaltet und bietet Platz auch für eigene Notizen und Termineinträge – ein tolles Weihnachtsgeschenk, nicht nur für Modellflieger! Der Kalender kostet 7,50 Euro, ist auf hochwertigem Papier gedruckt und ab sofort lieferbar. Drei Stück kosten 18,- Euro. Bezug bei Modell- und Literatur-Verlag, Tel. +49/7243/939696,
E-Mail info@modell-literatur-verlag.de.



Graupner

HYDRO PLANE 3D

RC-Funmodell im Rennboot-design





fliegt



kunstflugtauglich



Technische Daten

Länge ca.	790 mm
Breite ca.	550 mm
Höhe ca.	220 mm
Gesamtgewicht mit RC ca.	235 g
Gesamtflächen-belastung ca.	11 g/dm²



RC-Funktion
Querruder
Höhenruder
Seitenruder
Motorregelung

Best.-Nr. 9556





schwimmt

Empfohlenes Zubehör

Best.-Nr.	Bezeichnung
7707	COMPACT 260 8,4V
2873	COMPACT CONTROL 10
7605.3	Antriebsakku 3 LiPo 350 11,1V/350mAh
oder	
7610.3	Antriebsakku 3 LiPo 650 11,1V/350mAh
7690.3	Luftschraubenaufnahme
2945.18.10	Graupner Slow Fly Prop Ø 18 x 10 cm

- Flächen und Ruderelemente lasergeschnitten
- Verstärkungsstreben aus CFK-Profilen
- CFK-Motorträgerrohr
- Gleitkufen aus gelasertem ABS
- Steuerbar über 3 Achsen
- Tiefgezogene Rumpfteile

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

Graupner

AZ 183

Einsteiger 100 % Flugspaß

Fernsteuerung + Ladegerät + Akku + Modell-Flugschulung

New DVD VIDEO

Unsere Komplett-Sets

überzeugen durch ihre Einfachheit in Montage und Flug.
Im Lieferumfang ist alles enthalten, was zum Start benötigt wird.
Betrieb aller Modelle garantiert ohne Vorkenntnisse möglich.

RC - Modelltechnik für Jedermann

www.jamara.de - info@jamara.de

Licenced by Condor

Condor-AirLiner - ferngesteuert

Best. Nr.: 00 5842
Spannweite: ca. 1250 mm *99,- €

Unsere Condor ist eine lizenzierte Nachbildung des bekannten zweistrahligen Passagierjets.
Die Größe des Modells und die Ausrüstung mit zwei Elektromotoren in den Triebwerksgondeln verleihen der Condor ein besonders realistisches Flugbild.
Schnelle Montage - Einfach zu Fliegen!





Calisto - ferngesteuert

Best. Nr.: 030370
Hauptrotor: ca. 530 mm *199,- €

Mit Calisto ist ein neu konzipierter Flugfertig-Hubschrauber auf dem Markt.
Einzigartig sind hier die völlig neu konstruierten **Rotorblätter mit Profil.**
100% vormontiert - Einfach zu Fliegen!

- **Hoher Auftrieb**
- **Leichteres manövrieren**
- **Längere Flugzeit**



HG-300

Das Original - ferngesteuert

Best. Nr.: 030400
Rotor: ca. 500 mm *99,- €

Der optimale Einstieg in den Hubschrauber-Modellflug!
Die Nachbildung des berühmten Hudges Helikopters besticht durch seine extrem einfache Handhabung, perfekt um sich an die spezielle Flugcharakteristik eines Heli's zu gewöhnen!
100% vormontiert - Einfach zu Fliegen!

Im Fachhandel erhältlich

*unverbindliche Preisempfehlung



JAMARA GERMANY

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

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



von Herrn Natterer persönlich getestet und empfohlen