

910017 0083 0058815

31. Jahrgang Heft 1/2007

Herrn
Kirchert Gerd
Linzerstr. 65
1140 Wien

prop

P.b.b. Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt 1040 Wien GZ02Z031187M



**das Modellflugmagazin
des österreichischen Aero - Club**

MULTIPLEX®

Cularis



Hochleistungs(elektro)segler aus ELAPOR®

- breites Einsatzfeld - Kunstflug, Thermikflug, F-Schlepp mit der Seglerversion
- großer Geschwindigkeitsbereich
- Vierklappen-Flügel
- minimaler Bauaufwand
- minimale Bruchgefahr durch das robuste ELAPOR®

EUR 169,90* # 214218

Spannweite: 2610 mm

Video auf unserer Home-Page!

*unverbindliche Preisempfehlung

Empfohlene Antriebsakkus
Li-BATT BX



Antriebssatz „Cularis“ # 33 2633

Mit unserem Antriebssatz ist die Cularis flott unterwegs. Mehrmals wird eine gute Ausgangshöhe für ausgedehnte Thermikflüge erreicht.

Typische Betriebsdaten:

3S LiPo / Prop: 12" x 6"

Stromaufnahme: ca. 22,0 A

Inhalt:

- 1 Himax C 3522-0700
- 1 Regler MULTIcont BL-37
- 1 Mitnehmer, Blatthalter und Spinner
- 2 Klappluftschraubenblätter 12" x 6"

EUR 159,90*



CALMATO Trainer

- Alle Komponenten sind vormontiert
- Fertig verklebte Seitenflosse
- Sämtliche Anlenkgestänge sind vorjustiert
- Lenkbares Bugfahrwerk für einfaches Handling des Modells am Boden
- Sämtliche Führungsröhrchen für Gestänge sind bereits im Rumpf eingeklebt
- Vorbereiteter Sitz für das Querruderservo
- Sehr robuste, aber dennoch leichte Folienbespannung
- Der gesamte Motor- und Tankraum ist versiegelt
- Komplette(!) Baukastenausstattung mit Motorträger, 240 ml-Tank, lenkbarem Bugfahrwerk, vorjustierten Anlenkungen und einem mehrfarbigen Dekorbogen



Calmato Trainer ohne Motor **115,-** Calmato Trainer mit Motor **159,-**

CALMATO Sport

- Gutmütiger Tiefdecker-Trainer
- Robuster Aufbau in leichter Balsa-Sperrholz-Bauweise
- Alle Teile sind mehrfarbig bespannt
- Praktisch alle Komponenten sind vormontiert, sogar die Räder sind bereits am Fahrwerk montiert
- Lenkbares Bugfahrwerk für einfaches Bodenhandling
- Sämtliche Führungsröhrchen für Gestänge sind bereits im Rumpf eingeklebt und die Anlenkgestänge sind vorjustiert
- Motor- und Tankraum sind zum Schutz vor Treibstoff versiegelt
- Komplette(!) Baukastenausstattung mit Motorträger, Tank, lenkbarem Bugfahrwerk, vorjustierten Anlenkungen und einem mehrfarbigen Dekorbogen



Calmato Sport ohne Motor **129,-** Calmato Sport mit Motor **169,-**

ALIGN T-REX 600

Elektrohubschrauber für 6-Lipo-Zellen
Alu-Taumelscheibe, Alu-Zentralstück
bei Autorotation mitdrehender Heckrotor
Riemenantrieb, Rotordurchmesser 135cm

Baukasten mit CFK-Seitenteilen **458,-**
Set mit Motor und Regler **588,-**
Set mit Motor, Regler u. Lipo-Akku **768,-**



HUBSCHRAUBER SYNERGY N9



Entwickelt von den weltweit bekannten Piloten Jason Krause und Todd Bennett.
Motoren 10 - 15ccm einsetzbar
Abfluggewicht ab 4.70 kg
12mm hohlgebohrte Hauptrotorwelle
5mm Paddelstange, 6mm Heckrotorwelle
22 mm Heckrohr mit 10mm 2-fach gelagerter Alu-Heckantriebswelle
alle Umlenkhebel sind 2-fach kugelgelagert
inkl. CFK-Paddel und CFK-Heckblätter
GFK-Haube

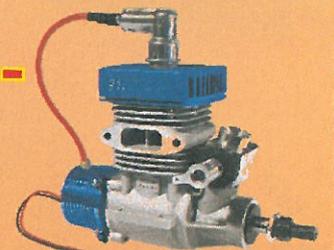
SYNERGY Set 1

- Baukasten SYNERGY N9
- 3 Servo Futaba S9255 **1999,-**
- 1 Servo Futaba S9202
- 1 Kreisel GY611 mit Servo 9256
- 1 Paar CFK-Rotorblätter
- 1 WEBRA 91-P5 AAR HELI Competition
- 1 Schalldämpfer MAGIC PIPE 91

SYNERGY Set 2

- Baukasten SYNERGY N9
- 3 Servo Futaba S9255 **1799,-**
- 1 Servo Futaba S3152
- 1 Kreisel GY401 mit Servo 9254
- 1 Paar CFK-Rotorblätter
- 1 Motor OS MAX 91 SZ-H
- 1 Schalldämpfer MAGIC PIPE 91

WEBRA 91HI Benzin Motor



519,-

Täglicher Postversand

Sie bestellen bis 14.00 Uhr, wir versenden am selben Tag



• **Gigantische Auswahl**
über 40.000 verschiedenen
Artikel

• **alles aus einer
Hand** (spart
Sandkosten und
Lieferzeit!)

HAUPTKATALOG 2007

mit über 350 Seiten

ab Ende März verfügbar !!!

Katalogpreis incl. Versand: € 5,-
... **so einfach geht S...**

• Internet: www.lindinger.at
• Post: Modellbau Lindinger
Alte Post Strasse 14 4591 Molln
• Tel.: +43/7584/3318-0 Fax: DW-17

Katalog-2007 wird an unsere Stammkunden
automatisch ausgeliefert.
eine gesonderte Bestellung ist nicht nötig!

Portofreie Lieferung
ab € 250,-

• **Versandkosten**
Pauschale
BRD € 6,-

• **Kompetenz...**
(über 40 Mitarbeiter
sind um Sie stets
bemüht)

• **kürzeste
Lieferzeiten**
(1-3 Tage)

• **Portofreie Lieferung**
ab € 250,-

• **unzählige
Exklusivprodukte**
nur bei uns erhältlich

• **alles aus einer
Hand** (gigantisches
Warenlager)

• **bis zu 5%
Jahres-Rabatt**

• **Wir beraten Sie
gerne-**
Kompetent und
zuverlässig!



office@lindinger.at
www.lindinger.at

Wir beraten Sie
gerne-
kompetent und
zuverlässig!

• kürzeste
Lieferzeiten
(1-3 Tage)

• alles aus einer Hand

Online-shop

www.lindinger.at

• kürzeste
Lieferzeiten
(1-3 Tage)



kürzeste
Lieferzeit
(1-3 Tage)

• bis zu 5%
Jahres-Rabatt

• alles aus einer Hand (spart
Versandkosten und
Lieferzeit!)

• unzählige
Exklusivprodukte
nur bei uns erhältlich

• Top-Aktionen-
Abverkäufe
unter www.lindinger.at

Top-Aktionen-
Abverkäufe
unter www.lindinger.at

MODELLBAU

LINDINGER

tel. + 43/7584/33180

WWW.LINDINGER.AT



Ausgabe 1/2007

Vorstellung des Freiflug-
Nationalteams 2007



Seite 13



„ CUT-CUT-CUT“!! was ist Airco

Inhalt

	Seite
wir gedenken	8
ONF Bericht	9
die BFR berichten...	10
was ist Aircombat eigentlich...	29
Fesselflug	32
Ö-Pokal RC-SL 2006	34
37. UHU-Jugendwettbewerb zur Flughöhe	42
Lehrmittel für Einsteiger	43
CORSAIR F4U-1	44
6. Styria Elektroflugmeeting	46
Caudron C.460	48
Segelflugmodelle der Sonderklasse vom „Fliewatüt“ zum GEMINI	50
Hurricane 550 3D	52
TIGERSHARK	55
EP-Jet Illusion DF45	57
F-20Tigershark	63
F-16 Falcon	66
eine Nummer größer...	68
neues vom Markt	70
Bücherecke	74
	78
	80



„ Ein Modellbauer der Sonderklasse“
Albrecht Gasteiger Seite 52

Klein

Impressum

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:
Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug.
Für den Inhalt verantwortlich:
Ing. Manfred Dittmayer.

e-mail : redaktion@prop.at,
web: www.prop.at
Redaktionsadresse: Redaktion prop, 1040 Wien,
Prinz-Eugen-Straße 12 Telefon.: +43 1 5051028/77DW

Anzeigenverwaltung: Heidi Triebel-Waldhaus,
1040, Prinz-Eugen-Straße 12 Telefon +43 1 505
10 28 DW 77, Telefax 01/505 79 23, e-mail:
triebel-waldhaus.heidi@aeroclub.at
Druck: Donau Forum Druck Wien 1120



**Combat eigentlich...
Seite 29**



**Test „TIGERSHARK
von Graupner Seite 63**



**„RC-SL O-Pokal 2006“ tolle Piloten und her-
vorragende Modelle Seite 34**



schnell und heiß! Jet Illusion DF45 von KYOSHO Seite 66

Liebe Leser

Mit der ersten Ausgabe 2007 geht **prop** in das 31. Jahr seines Erscheinens ein. Wie die Abonnementsaufträge aus unseren Nachbarländern zeigen, haben wir in-zwischen unter den deutschsprachigen Modellflugzeitschriften einen sehr beachtenswerten Bekanntheitsgrad und Leserkreis erreicht. Eine, früher für nicht möglich gehaltene Auflagensteigerung auf 10.000 Stück, unterstreicht den Erfolg unseres Magazins. An dieser Stelle möchte ich mich wieder recht herzlich bei allen Mitarbeitern bedanken und hoffe, auch in Zukunft mit Eurer Mitarbeit rechnen zu dürfen.

Wie jedes Jahr war die Erstellung des Terminkalenders eine sehr harte und zeitaufwändige Arbeit, zumal bis zuletzt laufend Änderungen in der Redaktion eintrafen und noch immer eintreffen. Hier sei daran erinnert, dass es auch für **prop** einen Redaktionsschluss gibt! Dieser ist unterhalb des jeweiligen Leitartikels in rot, groß angezeigt! Bitte haltet Euch wenn nur irgendwie möglich daran, denn sonst ist der festgelegte, pünktliche Erscheinungstermin unmöglich, der ohnehin schon durch die unergründlichen Wege der Postzustellung erschwert wird (zwischen zwei Tagen und drei Wochen, unabhängig von der Entfernung von Wien). Diese Bitte betrifft natürlich auch Ankündigungen von Flugtagen, sonstigen Vereinsaktivitäten und termingebundenen Berichten.

Wie jedes Jahr war auch heuer der Besuch der Nürnberger Messe die Reise wert. Viele neue Modelle wurden vorgestellt und der Trend zu Fertigmodellen, ein Großteil davon in „Schaumtechnik“, setzt sich fort. Bemerkenswert ist, dass fast alle großen Hersteller mit sehr schönen Modellen und entsprechend leistungsfähigen Antrieben in die E-Impeller-Szene eingestiegen sind. Wir haben in dieser Ausgabe diesem Trend Rechnung getragen und gleich vier Modelle einem ausführlichen Test unterzogen. Man wird es kaum glauben, bereits zwei davon sind Messeneuheiten (**Jet Illusion** und **Tigershark**). Damit soll Interessierten eine Entscheidungshilfe zur Anschaffung für die kommende Saison geboten werden. Ein ausführlicher Messebericht folgt in **prop** 2/2007.

Zu dieser Ausgabe wünsche ich Euch allen viel Lesevergnügen und hoffe für uns alle auf eine tolle Flugsaison 2007.

Euer

Manfred

And the winner is:



www.flightsimulator.de

Testsieger: Beste Simulations-Software!

„GOLDEN WINGS“ kürt IKARUS aerofly professional Deluxe mit dem neuen Starflight Add-On in seiner Januar-Ausgabe 2007 als die mit Abstand beste Simulations-Software. **Test it now!**

Fliegen Sie jetzt mit dem Testsieger IKARUS Starflight mit 14 neuen Modellen und in 6 neuen fotorealistischen Szenarien mit nochmals verbesserter Grafik. Bei jedem Wetter. Zu jeder Tageszeit. Wann immer Sie wollen! Egal, ob Sie als Einsteiger auf ganz spielerische Art professionell das Fliegen lernen wollen, ohne dass dabei etwas kostspielig zu Bruch geht, oder ob sie als Profi vorab Ihre neuen 3D-Flugmanöver ausprobieren wollen. Wer auf allerhöchstem Niveau einfach nur spielen will, auch zu zweit, wird auf unsere Flugsimulation total abfliegen.

Der aerofly professional Deluxe mit dem neuen IKARUS Starflight Add-On ist der RC-Flugsimulator für: Warbirds, Airliner,

Hubschrauber, Segler und Jets. Mit wirklichkeitsgetreuer Physik und realistischem Handling.

Nach einfacher Installation der Software starten Sie das Hauptprogramm aerofly professional Deluxe und wählen Sie eines von 60 super detailgetreuen Modellen sowie eine von 14 faszinierenden fotorealistischen Landschaften. Schon geht der atemberaubenden Flugspaß los. Mit seiner Mischung aus Realität und exzellenter Spielbarkeit setzt IKARUS Starflight und aerofly professional Deluxe völlig neue Maßstäbe!

IKARUS Flightsimulator: ready for take off!

94%
Platz 1
Sehr gut
(Note: 1,7)

5 Teilnehmer im Test:

1 x Sehr gut

2x Befriedigend

2 x Ausreichend



aerofly professional Deluxe

starflight



Systemanforderungen:

100 % Intel Pentium-3/4 oder AMD Athlon/AMD 64 kompatibler Prozessor mit 1 GHz • 128 MB RAM (256 MB RAM für Win 2000 u. XP) • 1 GB freier Festplattenspeicher
4-fach CD-ROM Laufwerk • OpenGL kompatible 3D-Grafikkarte mit 128 MB RAM • 100% DirectX 9 kompatible Soundkarte • Windows 98SE/ME/2000/XP mit
DirectX Version 9.0 oder neuer • Einen freien USB Port (zum Anschluss des Game Commander oder Interface Kabel) • Schülerbuchse am Sender*

IKARUS Bestell-Hotline: 0 74 02 / 92 91 90

IKARUS

RC-FLUGSIMULATOR



aerofly professional *Deluxe*

Windows 98/NT/2000/XP

mit USB Interface Kabel für den Betrieb mit Ihrem eigenen Sender

Best.-Nr. 3021001 € **179,00***

mit USB Game Commander

Best.-Nr. 3021002 € **229,00***

Game Commander
(für AFP Deluxe als Zweitsteuergerät)

Best.-Nr. 3036001 € **64,90**

starflight

NEU! IKARUS Starflight

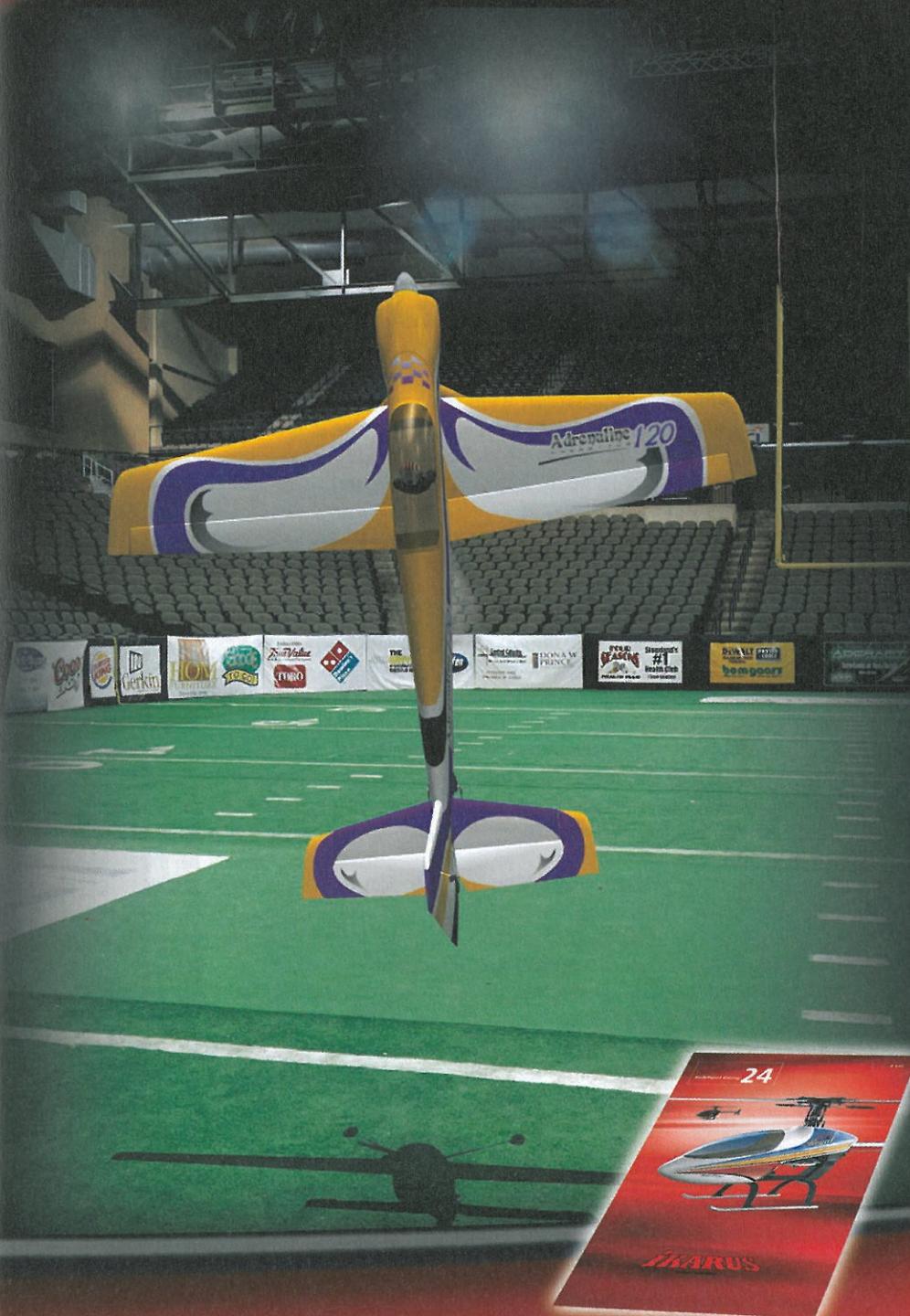
Das neue Add-On enthält 14 zusätzliche Modelle und 6 fotorealistische Landschaften

Best.-Nr. 3021010 € **28,70**

Der neue Hauptkatalog Nr. 24 ist da.
Jetzt gleich anfordern!

Weitere Infos:

www.ikarus.net





Wir gedenken unseres langjährigen Mitglieds und ehemaligen Obmannes

Ernst Projer

geb. 10.2.1925 gest. 5.1.2007

Ernst Projer war der Modellfluggruppe Weiz 1958 beigetreten und von 1968 bis 1980 Obmann. Er war ein Pionier in der Fernsteuertechnik und zeigte schon 1964 als erster im Verein funkgesteuertes Modellfliegen. Sein Modellflugkönnen stellte er anfangs bei diversen Meisterschaften unter Beweis. Seine Liebe galt jedoch jahrzehntelang dem Hangflug auf der Sommeralm. Weiters war er ein Spezialist für Verbrennungsmotoren, was ihm den Spitznamen „Motor-Ernst“ einbrachte. Außerdem stand er den Vereinskollegen mit Rat und Tat zur Seite und gab auch gerne Anweisungen an die Piloten aus dem Hintergrund. Erst vor wenigen Jahren begeisterte sich der eingelebte Verbrennerflieger für die elektrische Antriebstechnik.

Er war bis zuletzt aktiv am Vereinsgeschehen beteiligt und beherrschte das Modellfliegen trotz seines hohen Alters von 82 Jahren erstaunlich gut.

Die Modellfluggruppe Weiz verliert mit Ernst einen Fliegerkameraden, Freund und Helfer, der uns immer im Gedächtnis bleiben wird.



Werner STRIBERNY 26.06.1944 - 25.12.2006

Ein Modellbauer und – flieger sowie langjähriger Funktionär ist heimgegangen.

Unser Werner kannte noch die Freifliegerzeit, wo er nach „Sperplänen und - Werkstoffpackungen“ die ersten Flug- und Schiffsmodelle baute.

Doch bald war er nur noch dem RC- Flug verfallen, sowie seinen selbst konstruierten Motor – Großmodellen, betrieben mit ausgebauten Kettensägen-Motoren. Sein Interesse anderen Vereinen seine Hilfe anzubieten führte dazu, Leistungsprüfer und Punkterichter zu werden. Überall wo unser „STRI“ gebraucht wurde, fuhr er hin.

Von Tirol bis zum Spitzerberg reichte sein Tätigkeitsbereich und unvergleichlich waren sein Humor, seine Pointen und Witze.

Bei über 150 Wettbewerben hat er gewertet und seine große Erfahrung eingebracht, nie wurde gegen seine Entscheidungen protestiert, im Gegenteil, sein Ansehen wurde immer größer.

Ein neues Betätigungsfeld und große Aufmerksamkeit seinerseits war das Werden einer neuen Modellflugklasse, der „Antikflug“! Seine Modelle die „HS 100“ und der „Striberny Sip“ sowie der „Große Reiher“, wurden sein Markenzeichen. Mit diesem Segler gewann er dreimal den NWI-Wanderpokal von Kunszentmiklos und die NÖ/LM. Hätte er seine Leistungspunkte bei der ONF eingereicht, so wäre er der erste „Antik-Gold-C“ Träger gewesen! Unter der Ägide des langjährigen Obmannes der IG-AMF-Ö, Herrn Ing. Alfred Prax wurde Werner sein Stellvertreter und ab 1999 Obmann der IG. Auf Anraten der ONF konnte Werner noch die Gründung eines eigenen Vereines - der Antik-Modellflugfreunde – Österreich – erleben.

Unsere Sektion Modellflug würdigte seine Leistungen für den Modellflugsport mit der „goldenen Ehrennadel“ und der „Ehrenmedaille in Silber“, des ÖAeC.

Einen großen persönlichen Wunsch erfüllte er sich mit dem Erwerb einer Flugberechtigung für Motorsegler. Dieses Hobby war bis zuletzt seine große Leidenschaft.

In seiner langjährigen Vereinsmitgliedschaft übernahm er viele Aufgaben: Vorstandsmitglied, Fischzüchter, Maler, Grillmeister und 15 Jahre Mähdienst auf der Kiebitzwiese und all diese immer wieder gepaart mit seinem Spaß, seiner Fröhlichkeit und Hilfsbereitschaft. Wir alle die Werner kannten und ihm nahe standen wissen, dass Freundschaft untereinander sein großes Ziel war und er daher unvergessen bleibt!

Der Modellbauklub Günselsdorf

Die Antik-Modellflugfreunde-Österreich

Hier spricht die ONF

Ing. Gottfried Schiffer

Werte Fliegerkolleginnen und -kollegen!

Seit nunmehr 18 Jahren übe ich das Amt des ONF-Delegierten aus und beim Luftfahrttag 2006 habe ich diese Funktion auf Wunsch der Bundessektion nunnochmals für weitere drei Jahre übernommen. Ich hoffe, dies ist auch in eurem Sinne und ich sehe es als selbstverständlich an, mit ungebrochenem Engagement zum Wohle des Modellflugsportes und der Sportler zu arbeiten. Dies war auch die grundsätzliche Voraussetzung, damit ich im Amt bleibe, hier darf es keine Abstriche geben. Eine weitere Voraussetzung war natürlich auch das Wohlwollen und die Akzeptanz meiner Fliegerkolleginnen und -kollegen und ich schätze mich glücklich, in diesem Kreis viele Freunde gefunden zu haben, obwohl ich im Laufe der langen Amtszeit auch unpopuläre Entscheidungen treffen musste, die manchmal auch die besten Freunde betroffen haben. Es liegt nun mal in der Natur der Sache, dass Entscheidungen immer einen Zufriedenen und einen Unzufriedenen zur Folge haben und ONF-Entscheidungen müssen entsprechend den Satzungen und Regeln getroffen werden, ohne Rücksicht auf die Person, auf Naheverhältnisse etc.!

Dass dies mitunter schwierig sein kann, kann sich jeder vorstellen, aber das ist eine Grundvoraussetzung für diese Funktion! Man ist außerdem der Bundessektion verpflichtet, dieses Amt entsprechend der Geschäftsordnung auszuüben. Das Amt schließt leider nicht aus, dass es auch zu (menschlichen) Fehlentscheidungen kommen kann, aber es ist fast alles korrigierbar und ich scheue mich nicht, dies auch zu tun.

Hier ein Tipp für Euch, wenn ihr im Rahmen eines Wettbewerbes eine Funktion ausübt:

Entscheidungen können nur nach entsprechenden Entscheidungsgrundlagen gefällt werden! Wenn es keine Entscheidungsgrundlage gibt, kann man auch keine Entscheidung fällen. „Bauchentscheidungen“ sind nicht option und für einen ONF-Delegierten darf es sie sowieso nicht geben! Dass nicht alles niedergeschrieben ist, bzw. seinkann und aus diversen Regeln abgeleitet werden muss, ist nun mal Fakt. Hier ist eine lückenlose Regelkenntnis und flexibles Denken nötig. Das heißt nicht, dass man alles auswendig wissen muss, dafür gibt es ja „das Buch“.

Ein alter, leider schon verstorbener, Freund hat mir im Rahmen einer Jurytätigkeit bei einer Weltmeisterschaft mal gesagt: „und wenn Du es noch so genau zu wissen glaubst, „look into the book“, denn dafür ist es da“. Also, der langen Rede kurzer Sinn, ich bin auch in den nächsten drei Jahren für Euch und den Modellflugsport da und das meine ich so, wie ich es sage. Kontaktiert mich einfach, wenn es irgendwo Unklarheiten oder sonstige Probleme gibt, ich helfe gerne, wenn ich kann und es in meine Kompetenz fällt.

Nun ein paar Worte zur abgelaufenen Flugsaison:

Zuallererst wieder mein Dank an Euch für die geleistete Arbeit und Eure Bemühungen für den Modellflugsport. Wir dürfen auf ein äußerst erfolgreiches Modellflugjahr zurückblicken, dafür haben unsere Nationalmannschaften in den diversen Klassen gesorgt. Hier konnten sich neben unseren arrivierten Sportlern auch die Nachwuchsleute nachhaltig in Szene setzen und dies ist wirklich erfreulich, haben wir doch nach wie vor eklatanten Nachwuchsmangel, aber jene, die wir haben, sind ausgesprochene (internationale!) Spitzenleute. Vielleicht können die Erfolge dieser jungen Kollegen auch andere motivieren, sich im Modellflugsport zu engagieren und den, zugegeben, mühsamen Weg zur Weltspitze zu gehen. Ich darf Euch weiterhin ersuchen, den Sport in den Vereinen wieder stärker in den Vordergrund zu stellen und zu fördern. Mein vorjähriger Appell, der Wettbewerbsadministration mehr Augenmerk zu widmen und hier die Möglichkeiten der EDV besser zu nutzen, hat zwar zu einer merklichen Verbesserung geführt, aber von einem Optimum ist sie noch weit entfernt. Bitte gebt Euren PC-Freaks entsprechende Vorgaben, wie diese auszu sehen hat und haltet Euch dabei an die Bestimmungen der MSO unter Punkt 12 „Sportveranstaltungen“.

Bei dieser Gelegenheit darf ich gleich auf den heurigen Funktionärs- und Sportzeugenlehrgang am 31. 3. in Hartberg/Stmk hinweisen, wo Ihr alles Wissenswerte erfahren könnt und unter anderem auch eine Checkliste dazu in den Unterlagen vorfindet. Ich würde mich jedenfalls freuen, Euch zahlreich begrüßen zu können.

Ach ja, ein wichtiger Hinweis: Jeder Verein kann eine unbegrenzte Anzahl von Sportzeugen nennen, dies ist ein Beschluss der Bundessektion!

Ein paar Worte zum Terminkalender aus aktuellem Anlass: Ich erstelle den Terminkalender aus den Unterlagen, die bei mir einlangen und damit dieser auch zu einer vernünftigen Zeit veröffentlicht werden kann, ist spätes-

Mitte Februar Schluss mit diversen Änderungswünschen. Die Rohfassung geht außerdem zur Kontrolle und Korrektur vor der Veröffentlichung an die zuständigen Landessektionsleiter und Bundesfachreferenten und bis zu diesem Zeitpunkt nehme ich Änderungswünsche gerne an, aber ich kann nicht erraten, was diverse Veranstalter wirklich wollen, meine hell-seherischen Fähigkeiten halten sich in engen Grenzen. Vor allen Dingen kann ich nicht eine unbegrenzte Zeit Änderungswünsche entgegennehmen, nur weil sich die Vereinsbelange in der Zwischenzeit ändern!

Vor allen Dingen akzeptiere ich keine Ansagen in Richtung „falsch verstanden“ etc..

Mit mir kann man immer reden, aber auf einer realen Basis.

Was ist neu 2007?

Was sich in den einzelnen Klassen tut, sagen Euch die Bundesfachreferenten der einzelnen Klassen. Zu den Versicherungsangelegenheiten nimmt unser Bundessektionsleiter Stellung.

Für jene, die es noch nicht wissen: Die Gewichtsgrenze wurde gesetzlich von bisher 20kg auf 25kg erhöht und von unserer Seite wurde auch mit der Versicherung hier eine Einigung erzielt.

Die Kennzeichnung der Modelle wurde von der FAI geändert, die neuen FAI Aufkleber sind bereits bei der Sektion erhältlich. Vor allen für jene Piloten, die international fliegen, ist die Umrüstung ein Muss, die FAI hat dies mit 1.1. 2007 dezidiert festgelegt. Nähere Infos findet Ihr derzeit unter

www.fai.org/documents/sportingcode

bzw. ist in der allgemeinen Ausschreibung für Staats- und Österr. Meisterschaften eine Beschreibung angeführt.

Wir wollen auch national die Umstellung möglichst rasch durchführen und dies muss innerhalb des Jahres 2007 geschehen. Eine Info zu Doping: Modellflug ist ein Sport wie jeder andere und unterliegt daher denselben Regeln, wie eben jeder Sport. Die einzigen Unterschiede bestehen darin, dass der Modellflug als wenig gefährdete Sportart eingestuft wird und daher die Kontrollen nicht so häufig durchgeführt werden, aber sie werden durchgeführt!

Antidoping-Verfahren müssen von den jeweiligen Fachverbänden abgewickelt werden und das entsprechend den Bestimmungen des Antidopinggesetzes und den daraus abgeleiteten Bestimmungen des Antidopingkomitees. In unserem Fall ist das Sache der ONF. Auf der Homepage der BSO sind

alle Infos dazu nachzulesen und unser Sekretariat kann Euch ebenfalls (bedingt) Auskünfte geben.

Ein wichtiger Hinweis: Eine Verweigerung der Kontrolle zieht (beim ersten Mal!) eine zweijährige Sperre mit sich und ist daher unklug, da die Strafe bei einem positiven Test (wenn bis dato unbescholten) wesentlich niedriger ist, bzw. in einem Verfahren entsprechend argumentiert und eventuell ausgeräumt werden kann!

Ach ja, noch etwas: Die Nennfristen für Staats- und Österr. Meisterschaften sind unbedingt einzuhalten, denn nicht immer wird eine verspätete Nennung von der Jury akzeptiert und man kann zusehen. Außerdem kann gegen diese Teilnahme jederzeit protestiert werden und die Jury kann dem Protest nur stattgeben!

Das wär's mal wieder und ich darf Euch eine schöne, erfolgreiche und vergnügliche Saison 2007 wünschen.

**Euer ONF-Delegierter
Gottfried Schiffer**

ACHTUNG neue Akkuregelung in der Klasse RC-E/7

Liebe Elektroflugfreunde!

Der Bundesfachausschuss Elektroflug entschied in seiner Sitzung v. 23.09.2006 einstimmig der Bundessektion vorzuschlagen, die Akkuregelung in der Klasse RC-E/7 zu ändern. Anlässlich der Herbstsitzung der Bundessektion wurde diese Regeländerung bestätigt:

der alte MSO Text lautet wie folgt:
15.16.1.2 Allgemeine Merkmale von ferngelenkten Elektroflugmodellen
 Größter Flächeninhalt 150 dm²
 Höchstes Gesamtgewicht 5 kg
 Flächenbelastung 12 bis 75 g/dm²
 Die Stromquelle darf nur aus maximal 7 NiCd- oder NiMH-Zellen bestehen.
 Die Zellengröße darf maximal 23 mm im Durchmesser und 43 mm in der Höhe betragen (Zellentyp „SUB C“).
 Kleinere Zellen sind erlaubt.
 Der Motor unterliegt keinerlei Beschränkungen.

der neue MSO Text lautet nun wie folgt:

15.16.1.2 Allgemeine Merkmale von ferngelenkten Elektroflugmodellen
 Größter Flächeninhalt . 150 dm²
 Höchstes Gesamtgewicht .5 kg
 Flächenbelastung 12 bis 75 g/dm²
 Die Stromquelle darf nur aus entweder maximal 7 NiCd- bzw. NiMH-Zel-

len oder 3s Lixxxx, ohne Beschränkung der Kapazität der Einzelzellen, bestehen. Parallelschaltungen sind bei keinem Zellentyp erlaubt.
 Die Zellengröße bei NiCd- bzw. NiMH-Zellen darf maximal 24 mm im Durchmesser und 45 mm in der Höhe betragen (Zellentyp „SUB C“).
 Kleinere Zellen sind erlaubt.
Der Motor unterliegt keinerlei Beschränkungen.

Mit dieser Änderung reagiert der Bundesfachausschuss auf die veränderten Akkusituationen im Elektroflug. Die sogenannte Lixxxx Zelle verbreitet sich rasant unter den Modellfliegern und es gibt schon Piloten, die „alte“ NiCd- bzw. NiMH-Zellen nicht mehr kennen und auch daher nie benutzen werden. Damit auch diese Modellflieger an Wettbewerben teilnehmen können, wurde das Regelement nun modernisiert.

Diese Änderung gilt ab 1.01.2007 und muss auf den nationalen Wettbewerben in dieser Klasse angewendet werden. Ich ersuche um entsprechende Beachtung dieser neuen Richtlinie.

**Peter Meisinger
Bundesfachreferent**

Modellbau lenz

Achtung, nur noch wenige lagernd!

Hurricane 3D

€ 389,-

Hurricane 550
 für den ambitionierten Hubschrauberpiloten!
 Länge: 1060mm
 Höhe: 305mm
 Breite: 805mm
 Hauptrotordurchm.: 1110mm
 Heckrotordurchm.: 220mm
 Fluggewicht: ca. 1950g
Mit 1200 Watt Motor und Governor Regler

KATANA S
 von WORLD MODELS

€ 599,-

ARF Ausführung!
 Spannweite: 2690 mm
 Gewicht: ca. 11800-12700g
 Motor: ab 100ccm
 Steuerung: S, H, M, Q
 Hersteller: Modell-Expert
 Rumpf: Holz
 Flächen: Styro/Balsa

Blade CP PRO

€ 369,-

Die CP Pro vielen Tuningteilen!
 Länge: 524mm
 Höhe: 181mm
 Rotordurchmesser: 527mm
 Gewicht mit Akku: 325g
 Motor: Mb370 enthalten
 Flugakku LiPo 11,1V 800mah enthalten

Fantasy

€ 310,- Best Price

ARF F5J Elektrosegler
 Spannweite: 3200mm
 Gewicht: ab 3000g

Solaris - eine neue Generation von Ready to Fly 3D Helicopter

€ 369,-

Rotordurchmesser: 630mm
 Heckrotordurchm.: 152mm
 Länge: 670mm
 Gewicht: 530 Gr.

Flugfertig aus der Schachtel, 6 Kanal Sender, Trainingsgestell, LiPo Akku 1800 mAh 11,1V, Ladegerät, Flugsimulator, Heading Lock Gyro, Brushless Motor und Regler, Heckrotor mit Direktantrieb

Symbolfotos, Originale können abweichen. Solange Vorrat reicht. Satz und Druckfehler vorbehalten.

www.modellbau-lenz.at
modellbau-lenz@aon.at
+43 - (0)664 - 4330784

Bahnhofstrasse 8
2560 BERNDORF

Steuerung: S, H, M, Q
 Hersteller: TopModel
 Rumpf: GFK
 Fläche: Styro/
 Abachi



Sieger lesen

FLUGMODELL UND TECHNIK

FMFT

Die führende Fachzeitschrift



Bernhard Egger
3. der Europameisterschaft 2006
Klasse F3C



Neuheiten 2007

Weitere Infos zu den Neuheiten und weiteren Produkten finden Sie im Internet unter www.aero-naut.de

FA 62a (GK)

SAITO



CAMcarbon...

...als Klappflugschraube



als PowerProp



Eine neue Luftschrauben-Serie für **Verbrennungs- und Elektromotoren** mit einem ausgezeichneten Wirkungsgrad.



RC-Elektroflugmodell Typhoon

Spannweite	1.170 mm
Länge	830 mm
Gewicht	850 g
Tragflächeninhalt	22,84 dm ²

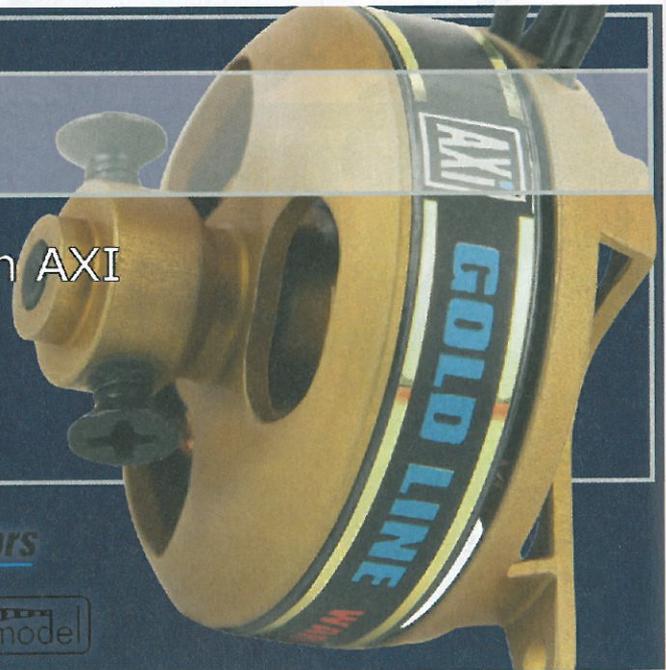


Der große **Hauptkatalog 2007** ist da! Mit über 350 Seiten ein Nachschlagewerk, das in keiner Werkstatt fehlen darf!

Semi-Scale Ultraleicht-Modell mit GfK-Rumpf und Rippenflächen. Das Modell ist entweder als ARC (rohbaufertig) oder ARF (flugfertig) erhältlich.

Jeder **AXI** ist ein Außenläufer, ...

aber nicht jeder Außenläufer ist ein AXI



HEPF



HEPF - Modellbau & CNC-Technik
A-6342 Niederndorf, Feldgasse 38
www.hepf.at +43 (5373) 57003
info@hepf.at

model motors

JETI model

AUFWIND
GIBT ES ÜBERALL

€ 19,-*

Robert Schweißgut

EINFACH FLÜGEL Bauen

€ 15,-*

Robert Schweißgut

Wing-tips
NURFLÜGEL-KNOW-HOW

€ 25,-*

Robert Schweißgut
BAND 1

*inkl. Versand (europaweit)

CHINOOK

Ab speed 400!

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

Segelleistung: BEEINDRUCKEND

€ 59,-
+ € 8,-
Porto

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

€ 59,-
+ € 8,-
Porto

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

Bewährte und einfache Technik aus dem professionellen Tragflächenbau.
82 Seiten, A 5

NURFLÜGEL-KNOW-HOW Interessante Konstruktionen bis ins Detail erklärt.
160 Seiten, A 5

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

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

Das Freiflug-Nationalteam 2007

Ende Juni 2007 wird in Odessa/Ukraine die Weltmeisterschaft für Freiflugmodelle durchgeführt. Österreich wird dieses Jahr durch ein starkes Team vertreten: Frühere Welt- und Vizeweltmeister und Weltcupsieger werden versuchen, an bisherige Erfolge anzuknüpfen. Das sind unsere Piloten in diesem Jahr:

F1A – Segelflugmodelle



Rudolf Holzleitner

Rudolf Holzleitner ist unser jüngster an Jahren, aber trotzdem schon zum 10. Mal in der Mannschaft. Sein größter Erfolg bisher: Weltmeister im Jahr 1995. Seine Modelle sind alle selbst entworfen und gebaut. Dabei setzt er schon seit vielen Jahren auf Glas, Kevlar und Karbon. Als einer der ersten in Österreich nutzte er den „Bunt“ um zusätzliche Höhe beim Start zu gewinnen, und auch bei der Verwendung von elektronischen Zeitschaltern ist er unser Pionier.



Gerd Aringer

Gerd Aringer ist unser „Ausländer“. Als österreichischer Staatsbürger lebt und arbeitet er in Deutschland, fliegt aber seit 15 Jahren mit unserer Lizenz und hat 1995 zum erstenmal für uns an einer Weltmeisterschaft teilgenommen – diesmal wird es das 16. Mal sein! Gerd fliegt nicht nur F1A, sondern auch die Motorklasse F1C. In beiden Klassen zählt er zur Weltspitze, war schon

Weltcup-Gesamtsieger und stand schon 2mal an 2. Stelle bei einer Weltmeisterschaft. Seine Modelle sind immer etwas besonderes: Als einziger im Team fliegt er mit veränderlichen Profilen („Flapper“ im Fachjargon), und das nicht nur in der Motorklasse. Selber konstruieren und bauen ist da nicht nur Ehrensache, sondern auch notwendig! Bei den letzten beiden Weltmeisterschaften war er vom Pech verfolgt: mit guten Chancen für das letzte flyoff wurden seine besten Modelle beschädigt zurückgebracht.



Manfred Grüneis

Manfred Grüneis ist mit 11-fachem Einsatz ebenfalls ein Routinier bei Europa- und Weltmeisterschaften. Er stützt sich vorwiegend auf bewährte Modelle aus dem Osten, die er nach eigenen Vorstellungen modifiziert. 1993 errang er den Titel eines Vizeweltmeisters. Im Gegensatz zu den anderen Mannschaftsmitgliedern ist Manfred auch im RC-Bereich sehr aktiv.

F1B – Gummimotormodelle

Klaus Salzer – nebenbei noch Mannschaftsführer - hält zusammen mit Reinhard Truppe den Einsatzrekord: Zum 31. Mal vertritt er die österreichischen Farben. Die Einsätze schaffte er in drei verschiedenen Klassen. Anfangs nur F1A, dann auch F1E – hier errang er die größten Erfolge als Europa- und Weltmeister – und seit 1993 in F1B. Dieses Jahr wird er wieder mit seinem weltbekannten WELLES im „Retro-look“ fliegen: Überwiegend aus Balsaholz, Kastenrumpf, wenig Karbon. Dafür alles selbstgebaut einschließlich des inzwischen elektroni-



Klaus Salzer, Dietmar Piber, Harald Meusburger

schen Zeitschalters. Übrigens – die letzten beiden Buchstaben im Namen des Modells bedeuten „Experten-Schreck“...

Harald Meusburger ist der Senior im Team. Seit 1995 regelmäßig dabei (11mal bisher), und mit seinen 70 Jahre so gut zu Fuß, dass ihm beim Rückholen der Modelle keiner etwas vormacht – weil er als Segelflieger ein gutes Gespür für die Thermik hat, fliegt er oft gut und weit! Er lässt seine Modelle nach seinen Vorgaben im Osten bauen und setzt seine ganze Energie dafür ein, sie perfekt zu trimmen und einzusetzen.

Dietmar Piber ist erst 5mal für Österreich gestartet, das erstmal 1990. Dietmar hat neben dem Freiflug noch viele andere Interessen und steht dadurch nicht so oft in der ersten Reihe. Wenn er aber mitmacht, ist er ein harter Gegner! Er benutzt ähnliche Modelle wie Harald, sie sind aber z.T. älteren Datums (was ihren Flugleistungen keinerlei Abbruch tut!).

F1C – Verbrennungsmotor-Modelle

Reinhard Truppe muss eigentlich nicht mehr vorgestellt werden. Anlässlich seines Weltcup-Gesamtsieges erschien im letzten Jahr eine ausführliche Beschreibung in *prop*. Auf EM oder WM hat er es noch nie bis ganz oben geschafft, aber unter den besten 5 ist er seit 1975 sehr oft zu finden.

Gerd Aringer wurde bei F1A schon beschrieben.

Robert Hegenbart ist – bezogen auf die Einsätze – unser „Baby“ mit nur 4 Einsätzen. Er benutzt die von Reinhard Truppe „ausgemusterten“ Modelle und



Reinhard Truppe



Luca Aringer



Robert Hegenbart

geniert sich nicht, Reinhard bei Gelegenheit damit zu schlagen. Sein bestes Ergebnis bisher ist ein 6. Platz bei der Europameisterschaft 2004.

Jugend-Mannschaft:

Auch bei der diesjährigen Jugend-Europameisterschaft im August in Zrenjanin / Serbien wird Österreich vertreten sein. Leider hat sich nur ein einziger Jugendlicher gefunden:

Luca Aringer ist der Sohn von Gerd, erst 10 Jahre alt, fliegt aber schon wie ein Profi! Im letzten Jahr errang er im Stechen den 5. Platz bei der Jugend-WM in F1A, dieses Jahr will er zusätzlich auch in der Jugend-Motorklasse F1P antreten.

Klaus Salzer
BFR Freiflug

Luftsportverband Salzburg Modellflugsektion Einladung zum 1.FAI Freiflugwettbewerb 2007

Termin: 31.März 2007 (Ausweichtermin 1. April)

Ort: Steinbach bei Nußdorf am Haunsberg/Land Salzburg Beginn: 11.00h

Meldung: direkt am Platz Anmeldung ab 10h30

Bei zweifelhafter Wetterlage am Wettbewerbstag
bitte ab 7h Tel. 0662 820457 anrufen

Kontaktadresse Ing. Ernst Reitterer, Mohrstrasse 13 5020 Salzburg
Tel.& Fax: 0662 820457

Liebe Hangflugfreunde!

Mit Jahresbeginn möchte ich euch den letzten Stand der FAI Regeln für die Klasse F3F nachfolgend ablichten. **Diese Regeln sind für alle F3F Bewerbe ab 1.1.2007 verpflichtend. Die bisherigen Regeln laut MSO sind nicht mehr gültig. Dies betrifft vor allem den Teil „gilt nur für österreichische Bewerbe“.** Eine gruppenbezogene Wertung, welche zwar noch nicht im offiziellen Programm vorgesehen ist, wird ebenfalls ab heuer eingeführt. Somit haben wir uns gänzlich an das internationale Programm angeglichen.

Kurt Planitzer
BFR F3F

MSO Stand 1.1.2007 (Klasse F3F)

5.F.1 F3F Funkferngesteuerte Hangsegelflugmodelle

5.F.1 Definition

Dieser Wettbewerb ist ein Geschwindigkeitsfliegen für funkferngesteuerte Hangsegelflugmodelle. Es müssen wenigstens vier (4) Durchgänge geflogen werden.

Der Veranstalter soll so viele Durchgänge durchführen, wie es die Wettbewerbsbedingungen und die Zeit gestatten.

5.F.2 Merkmale von funkferngesteuerten Hangsegelflugmodellen

Maximaler Flächeninhalt 150dm²
Maximales Fluggewicht 5 kg
Flächenbelastung zwischen 12 und 75g/cm²

Der Mindestradius der Rumpfnase muss 7,5mm in allen Richtungen betragen (siehe Definition – technischer Teil F3B)

Die Funkfernsteuerung muss in der Lage sein, gleichzeitig mit anderen Fernsteuerungen mit dem normal verwendeten Frequenzabstand von 10 kHz zu arbeiten.

Der Wettbewerbsteilnehmer kann drei (3) Flugmodelle im Wettbewerb verwenden. Er darf Teile der Flugmodelle zwischen den Durchgängen untereinander austauschen, vorausgesetzt, das so entstandene und eingesetzte Flugmodell, entspricht den Regeln und die Teile waren vor Wettbewerbsbeginn geprüft worden. Die Zugabe von Ballast (der innerhalb des Flugmodells untergebracht sein muss) und/oder die Veränderung der Einstellung sind erlaubt. Veränderungen der Geometrie oder des Flächeninhaltes sind nur erlaubt, wenn sie auf Entfernung durch die Funkfernsteuerung betätigt werden.

5.F.3 Wettbewerbsteilnehmer und Helfer

Der Wettbewerbsteilnehmer (Pilot) muss seine Fernsteuerung selbst bedienen. Jeder Wettbewerbsteilnehmer darf einen (1) Helfer haben. Der Helfer darf den Wettbewerbsteilnehmer nur solange unterstützen und beraten, bis das Flugmodell zum ersten Mal die Grundlinie A überfliegt und nachdem die Zeitnahme für den Flug beendet ist.

5.F.4 Begriffsbestimmungen eines Versuches

Es gilt als Versuch, wenn das Flugmodell die Hand des Wettbewerbsteilnehmers oder seines Helfers verlassen hat.

5.F.5 Anzahl der Versuche

Dem Wettbewerbsteilnehmer ist ein (1) Versuch zu jedem Durchgang gestattet. Ein Versuch darf wiederholt werden, wenn:

a) der Start behindert, verhindert oder durch Umstände nicht durchgeführt werden konnte, die außerhalb des Einflusses durch den Wettbewerbsteilnehmer lagen und dies durch die offiziellen Wertungsrichter zweifelsfrei beobachtet worden ist.

b) Sein Flugmodell im Flug mit einem anderen Flugmodell oder einem Hindernis zusammenstößt und der Wettbewerbsteilnehmer keine Schuld trägt.

c) der Flug durch Fehler der Wertungsrichter nicht bewertet wurde.

d) das Modell (der Schwerpunkt) es nicht schafft, über die horizontale Ebene, das ist die Ebene mit dem Starterfeld, innerhalb von 5 Sekunden den Kurs zu verlassen auf Grund von Umständen, die außerhalb der Kontrolle des Piloten liegen und dies muss bezeugt sein durch die offiziellen Schiedsrichter.

Der Wiederholungsflug soll sobald wie möglich unter Berücksichtigung der lokalen Bedingungen und der Frequen-

zen durchgeführt werden. Wenn möglich, soll das Modell in der Luft bleiben und soll in die Starthöhe, Startgeschwindigkeit und Startposition gebracht werden, bevor die neue 30 Sekunden Aufbauzeit vom Wertungsrichter gestartet wird.

5. F.6. Streichung eines Fluges

Ein Flug ist offiziell, wenn ein Versuch durchgeführt worden ist, gleich mit welchem Ergebnis.

Ein Flug ist offiziell, wird aber mit Null (0) bewertet, wenn:

a) der Wettbewerbsteilnehmer ein Flugmodell verwendet, das nicht den FAI-Regeln entspricht.

b) Das Flugmodell während des Fluges irgendein Teil verliert.

c) Der Helfer den Wettbewerbsteilnehmer während des gemessenen Fluges berät.

d) Das Flugmodell von einem anderen als dem Wettbewerbsteilnehmer gesteuert wird.

e) Der Flug nicht vollständig durchgeführt worden ist.

f) Das Flugmodell außerhalb des festgelegten Landefeldes landet.

g) Das Flugmodell nicht innerhalb von dreißig (30) Sekunden, nachdem das Startzeichen gegeben worden ist, gestartet wird.

h) Das Flugmodell (das heißt der Schwerpunkt), nicht schafft innerhalb von 5 Sekunden nach Ausflug aus der Messstrecke eine horizontale Ebene zu überfliegen die auf gleicher Höhe mit dem Startbereich liegt.

5.F.7 Organisation von Starts

Die Flüge werden nacheinander in Durchgängen durchgeführt. Die Startreihenfolge wird unter Beachtung der Fernsteuerfrequenzen ausgelöst.

Der Wettbewerbsteilnehmer hat drei (3) Minuten Vorbereitungszeit, nachdem er zur Startstelle gerufen worden ist.

Nach drei (3) Minuten kann der Startstellenleiter das Startzeichen geben. Nachdem der Startstellenleiter das Startzeichen gegeben hat, muss der Wettbewerbsteilnehmer oder sein Helfer das Flugmodell innerhalb von 30 Sekunden starten. Der Wettbewerbsteilnehmer oder sein Helfer müssen das Flugmodell mit der Hand aus dem Startraum heraus starten, der vom Veranstalter festgelegt wurde. Wenn möglich sollen der Startraum und die Signaleinrichtung in der Mitte der Flugstrecke installiert werden (gleicher Abstand von Basis A und Basis B).

Die Zeit bis zu dem Augenblick, an dem das Flugmodell in den Geschwindigkeitskurs einfliegt, darf 30 Sekunden nicht überschreiten.

Ist das Flugmodell nicht innerhalb von 30 Sekunden in den Geschwindigkeitskurs eingeflogen (d.h. erster Überflug der Grundlinie A in Richtung Grundlinie B), dann beginnt die Zeitnehmung in dem Augenblick, an dem die 30 Sekunden abgelaufen sind. Wenn das Flugmodell nicht innerhalb der 30 Sekunden in den Geschwindigkeitskurs eingeflogen ist, muss dies von den Wertungsrichtern bekannt gegeben werden.

5. F.8 Die Flugaufgabe

Als Flugaufgabe gilt, zehn Runden auf einem geschlossenen Geschwindigkeitskurs von 100m in der kürzest möglicher Zeit zu durchfliegen und zwar von dem Moment an, in dem das Modell die Basis A in Richtung Basis B das erste Mal durchfliegt. Wenn auf Grund von unüberwindbaren Hindernissen ein Kurs von 100 m nicht möglich ist, dann darf der Kurs verkürzt werden, darf aber nicht weniger als 80 m betragen.

Diese Ausnahme gilt nicht für Welt- und Europameisterschaften.

5. F.9 Der Geschwindigkeitskurs

Der Kurs wird entlang der Hangkante gelegt und wird an beiden Enden durch je zwei (2) sichtbare Flaggen gekennzeichnet. Der Veranstalter muss sicherstellen, dass die beiden Wendeebenen zueinander parallel liegen und senkrecht zur Hauptrichtung der Hangkante stehen.

Abhängig von den Gegebenheiten sind die beiden Wendelinien mit Grundlinie A und Grundlinie B zu bezeichnen. Grundlinie A ist die offizielle Startebene. An der Grundlinie A und der Grundlinie B bestimmt jeweils ein Wertungsrichter den Durchflug des Flugmodells (d.h. die Nase des Modells) durch ein akustisches Signal, wenn das Flugmodell den Geschwindigkeitskurs verlässt.

Das Signal ertönt auch, wenn das Flugmodell die Grundlinie A das erste Mal in Richtung Grundlinie B durchfliegt.

5.F.10 Sicherheit

Der Organisator (Organisationsleiter) muss klar eine Sicherheitslinie festlegen, die eine vertikale Ebene darstellt, welche den Geschwindigkeitskurs vom Bereich trennt, in welchem sich die Wendemarkenrichter, andere offizielle Funktionäre, die Wettbewerbsteilnehmer und Zuschauer befinden.

Wenn ein Teilnehmer mit nur einem Teil des Flugmodells während des gewerteten Wettbewerbsfluges die Sicherheitslinie überfliegt, kommt es zum Abzug von 100 Strafpunkten von der Summe des Gesamtergebnisses.

Der penalty (die Strafpunkte) werden nicht abgezogen vom Ergebnis der geflogenen Runde.

Der Organisationsleiter ist verpflichtet, einen Schiedsrichter zu bestimmen, welcher, mit einer Visiervorrichtung ausgestattet, jeden Überflug der Sicherheitslinie feststellt.

5. F.11 Bewertung

Die Flüge werden von zwei (2) Sportzeugen bewertet, die nicht für alle Wettbewerbsteilnehmer die gleichen sein müssen.

Die Aufgabe der Sportzeugen ist es zu kontrollieren, dass die Flüge den Regeln entsprechen, als Zeitnehmer zu agieren und sicherzustellen, dass die richtige Distanz geflogen wird.

5.F.12 Wertung

Das Ergebnis des Fluges wird in Sekunden und Hundertstelsekunden für jene Flugzeit angegeben, die jeder Wettbewerbsteilnehmer erfliegen hat. Zur Feststellung der Durchgangswertung wird das Ergebnis des Wettbewerbsteilnehmers wie folgt umgerechnet.

$$1000 \times P1/Pw$$

Dabei ist P1 das Ergebnis des Wettbewerbsteilnehmers und Pw das Beste Resultat des Durchgangs.

5.F.13 Endergebnis

Die Summe der vom Wettbewerbsteilnehmer erzielten Punkte in den einzelnen Durchgängen ergibt seinen Platz im Endergebnis. Wenn mehr als drei (3) Runden geflogen werden, wird das niedrigste Durchgangsergebnis jedes Wettbewerbsteilnehmers gestrichen und die Summe der übrigen zusammgezählt ergibt seine End-

platzierung. Wenn mehr als vierzehn (14) Runden geflogen werden, werden die beiden niedrigsten Durchgangsergebnisse jedes Wettbewerbsteilnehmers gestrichen.

Um Punktegleichheit in der Reihenfolge der ersten fünf (5) Plätze zu vermeiden, wird Stechen geflogen, bis die Gleichheit beseitigt ist. Ist dies nicht möglich, werden die Ergebnisse der gestrichenen Durchgänge herangezogen, um den Rang jedes Wettbewerbsteilnehmers im Endergebnis festzulegen.

5.F.14 Organisation des Wettbewerbs

Der Wettbewerb muss an einer Stelle durchgeführt werden, die für das Segelfliegen am Hang geeignet ist. Bei der Festlegung von Start und Landefeld und der Wendeebenen muss der Veranstalter die Gegebenheiten des Geländes und die Windrichtung berücksichtigen.

5.F.15 Änderungen

Jede Änderung von Fluggelände und Landefelder dürfen nur zwischen den Durchgängen vorgenommen werden.

5.F.16 Unterbrechung

Ein Durchgang muss unterbrochen werden, wenn:

- a) die Windgeschwindigkeit ununterbrochen geringer als 3m/s oder höher als 25m/s ist.
- b) Die Windrichtung ununterbrochen mehr als 45° von einer Linie abweicht, die senkrecht zur Hauptrichtung des Flugkurses liegt.
- c) **Wenn diese Bedingungen während des Fluges entstehen, wird dem Piloten ein Reflight erlaubt.**

Ein laufender Durchgang wird abgebrochen, wenn:

- a) die Unterbrechung länger als 30 Minuten dauert.
- b) Weniger als 50% der Teilnehmer nicht in der Lage waren, die Aufgabe verursacht durch Grenzbedingungen zu erfüllen, und zwar ohne dass die Bedingung „ununterbrochen“ (20 Sekunden) eingetreten wäre, welche automatisch Wiederholungen auslöst.

Geheimtipp! Modellsegelfliegen in den Tauern

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

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



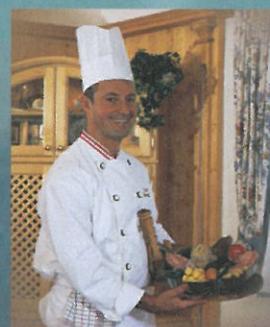
Unser Pauschalangebot !

„Hubschrauber“ für Fortgeschrittene:

3 Kurstage inklusive 3 Tage Halbpension Euro 476,-

5 Kurstage inklusive 7 Tage Halbpension Euro 882,-

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



Hubschrauber

Schulungshubschrauber: 30er und 60er

Kursziele:

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

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

Reparaturraum und „Hangar“ vorhanden.

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



SICHER GELANDET

ist das Modellflugteam Dr. Wolfgang Schober und Karl Tengg aus St. Veit/Glan. Nach 21 Jahren gemeinsamen äußerst erfolgreichen Wettbewerbsfluges haben sie ihre sportliche Laufbahn beendet und wurden von Landessportdirektor Reinhard Tellian im Beisein von Landessektionsleiter f. Kärnten (Modellflug) Peter Zarfl geehrt. Sie wurden 6mal österreichischer Meister in der Klasse Seglerschlepp und erreichten unzählige Erfolge bei nationalen Wettbewerben.



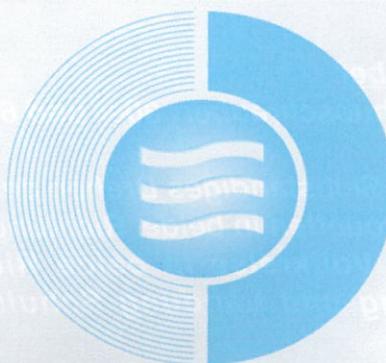
(v.l.n.r.): Landessportdir. Reinhard Tellian, Dr. Wolfgang Schober, Karl Tengg, LSL Peter Zarfl

Die Kärntner Modellflugszene wünscht den Beiden alles Gute und

GLÜCKAB-GUT LAND!



Dr. Wolfgang Schober, Karl Tengg



Donau Forum Druck Ges. m. b. H.

Sagedergasse 29, 1120 Wien

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

Einladung

zum Punkterichterkurs in
den Klassen
F4C und Semi-Scale

Durchführung:

Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug

Kursort:

Flugplatz des MFC Weichstetten + GH Dutzler

Quartier:

Gasthof DUTZLER, 4502 Weichstetten, Ost 1

Termin: 14. – 15. April 2007

Beginn: 14. April 2007, 09:00 Uhr

Kursleitung: Manfred Stocker

Anmeldung:

Frau Heidi Triebel-Waldhaus

trieblwaldhaus.heidi@aeroclub.at

Tel.: 01/505 10 28-77 bis spätestens 30. März 2007

Begrenzte Teilnehmerzahl!

Nicht vergessen :

Gültige Aero-Club Lizenz (Zahlabschnitt 2007)

Punkterichter Lizenz (wenn schon vorhanden)

Passfoto (nur für **NEUE** Punkterichter)

Der Veranstalter haftet nicht für entstandene Schäden
oder Unfälle

Mit herzlichem Fliegergruß

Sektion Modellflug

Einladung

zum Punkterichterkurs in
den Klassen
RC-IV und RC-SL

für die **Bundesländer Vorarlberg u. Tirol**

Durchführung:

Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug

Kursort:

Flugplatzrestaurant Hohenems

Termin:

Pfingstmontag, 28.5.2007

09:00– 17:00 Uhr

Kursleitung:

Dr. Wolfgang Schober

Anmeldung:

Frau Heidi Triebel-Waldhaus

trieblwaldhaus.heidi@aeroclub.at

Tel.: 01/505 10 28-77 bis spätestens 30. März 2007

Begrenzte Teilnehmerzahl!

Anmeldung bis 15. Mai 2007

Nicht vergessen :

Gültige Aero-Club Lizenz (Zahlabschnitt 2007)

Punkterichter Lizenz (wenn schon vorhanden)

Passfoto (nur für **NEUE** Punkterichter)

Der Veranstalter haftet nicht für entstandene Schäden
oder Unfälle

Mit herzlichem Fliegergruß

Sektion Modellflug

Hangfluglehrgang Sommeralm 2007

Der Österreichische AERO-CLUB, Landesverband Wien Sektion Modellflug, veranstaltet wie in den vergangenen Jahren wieder seinen Hangfluglehrgang auf der Sommeralm.

Fluglehrer für den Lehrgang :Karl Buchinger, Manfred Dittmayer und Hans Eistert

Lehrgang: 07.06.2007-10.06.2007.

Hangflugwoche: 10.06.2007-17.06.2007

Die Unterbringung erfolgt wie immer im **Gasthof Bauernhofer 8172 Brandlucken 78**

Die Lehrgangskosten

Piloten: • 145,00

Begleitung • 110,00

Hangflugwoche von 10.06.2007-17.06.2007

Piloten: • 282,00

Begleitung: • 252,00

Flugwoche : 07.06.2007-17.06.2007

Piloten: • 390,00

Begleitung: • 350,00

Ich ersuche um eheste Anmeldung Telefon Nr. **015815153** oder **06644963160** oder
persönlich in der Baugruppe Zeltgasse.

Karl Buchinger Lehrgangsleiter

T4EX 35/40

mit Servo

Set mit 6 Kanal Empfänger und 1 Stück S3001 Servo

99.90

69.90

Sender mit 4-Kanal-Microempfänger



Zebra 4 FM

Preisgünstige 4-Kanal FM-Fernsteuerung für den Einsteiger in den Flugmodell-sport. Die Zebra 4 zeichnet sich durch ein ergonomisch geformtes Sendergehäuse, präzisen, höhenverstellbaren Knüppelaggregaten und Aufbau in moderner SMD-Bauweise aus. Die Servowegrichtung ist über 4 Schalter für alle Kanäle einstellbar, die leicht erkennbare LED-Anzeige gibt ständig Auskunft über den Ladezustand des 6-zelligen Sendeaakkus. Die Zebra 4 ist mit einer Lade- und L/S-Buchse ausgerüstet, daher ist diese Steuerung auch zum Simulatorbetrieb geeignet. Kompatibel mit Hitec-Quarzen!

Setinhalt: 4-K Sender FM · 4-K Empfänger FM · Quarzpaar · Schalterkabel

39.90



Lama SE RTF Alu

159.90

Die Taumelscheibe, die Blatthalter und der Rotorkopf sind in Alu gefertigt und erstrahlen in den Farben rot und blau. Heckausleger in chrom. Rotor-ø: 34,5 cm · Länge: 360 mm · Mode 1 und 2



Helixx

Blau/gelb
Rotor-ø: 345 mm

139.90

Abfluggewicht: 232 g
Bausatzausführung: RTF · Mode 1 und 2



Lama RTF

Rotor-ø: 345 mm · Länge: 360 mm · Gewicht: 180 g · inkl. Motor · Bausatzausführung: RTF · absolut anfängertauglich · Mode 1 und 2

129.90



Bell Micro Doppelrotor

Durch seine geringen Abmaße der ideale „Partner“ für das Büro. Rotor-ø: 26,8 cm · Länge: 203 mm · Gewicht: 121 g · Inkl. Motor · Bausatzausführung: RTF · Mode 1 und 2

139.90



Bell 47G RTF

Protech legt mit der Bell 47 nochmals nach! Nach dem großen Erfolg des Helixx kommt nun auch ein Semi Scale Modell mit hervorragenden Flugeigenschaften! Das Modell eignet sich besonders für den Anfänger. Rotor-ø: 34 cm · Länge 360 mm. Mode 1 und 2

139.90



Zoom 400 Black

Vormontiertes Modell. Besticht durch seinen robusten Chassisaufbau in Alubauweise sowie den präzisen Rotorkopf. Rotorblatt-ø: 625 mm · Länge: 630 mm · Höhe: 230 mm · Gewicht: ohne Motor 340 g

ab 3 Stück **à 69.90**

Nemesis 90

Durch die großen Ruderflächen ist dieses F3A Modell auch sehr gut für 3D-Figuren geeignet. Der hohe Rumpf sorgt für sehr guten Auftrieb im Messerflug, durch den langen Rumpf fliegt dieses Modell in allen Fluglagen wie auf Schienen. Aufgebaut ist der Rumpf der Nemesis komplett aus Balsa und Sperrholz, die Fläche besteht aus balsabekanntem Styropor, bespannt mit Oracover Folie, SP: 1770 mm · ST: Q, H, S, M · G: ab 3800 g · M: 10-15 cm



179.90

99.90 Rainbow

Die Rainbow ist ein vorbildähnlicher Hochdecker. Durch die gutmütigen Flugeigenschaften ist das Modell für die Anfängerschulung bestens geeignet. Das Modell wiegt ohne Antrieb und RC-Anlage nur 900 g. SP: 1600 mm · ST: Q, H, S, M · M: Speed 500-600 mit Getriebe · G: ca. 1500 g





DER-SCHWEIGHOFER

FOKKER D7

SP: oben 770, unten 625 mm
L: 630 mm

„DOPPELDECKER-JAGDFLUGZEUGE AUS DEM 1. WELTKRIEG“

Die Konstruktion der Teile im Stecksystem mit zusätzlichen Zentrierungen schließt Baufehler nahezu aus. Inhalt der Montagekästen: Mehrfarbig bedruckte Depron-Teile für Rumpf, Tragflächen und Leitwerke. CNC-geschnittene Sperrholzteile wie Motorträger, Ruderhörner, Räder etc. Draht für das Hauptfahrwerk. RC-Ausbauteile wie Kohlefasergestänge und Anlenkteile. Ausführliche, bebilderte Bauanleitung. **Gewicht: 160 g · ST: Q, H, S, M · Motorempf.: Roxy 2815 · Empf. Zellenzahl: Lipo 2S · Rumpf: Depron/Fläche: Depron · Bausatz Ausführung: ARF**

12.90

inkl. 3 Stück MEX 12 Servos

28.90



SOPWITH PUP

SP: 720 mm/L: 565 mm



SPAD

SP: 710 mm/L: 560 mm



MEX-12 7,9 g

Neues extrem leistungsstarkes Servo in der 12 mm Klasse. Im Lieferumfang befinden sich insgesamt 5 Stück Servohebel bzw. Kreuzen mit Lochabständen von 4-11,5 mm.

Stellkraft: 1,2 kg
Gewicht: 7,9 g
LxBxH: 22,9x11,8x23,7 mm
Betriebsspannung: 4,8 V

5.90

Der Rabatt vom Rabatt ... noch einmal bis zu 5 %

2 % Rabatt
ab einer Jahreskaufsumme von € 500,-

5 % Rabatt
ab einer Jahreskaufsumme von € 1500,-
in Form einer Warengutschrift

Die neue Dimension am Lipo-Markt ... vergleichen Sie dieses Preis/Leistungsverhältnis

LIPO-MEX

Hochwertige Lithium Polymer Akkus mit 25C Dauerstrombelastbarkeit. Diese Akkus sind exklusiv nur bei uns erhältlich. Eine Erweiterung des Sortiments ist in Vorbereitung.

430 mAh 2S 7,4 V	13.90
430 mAh 3S 11,1 V	20.90
800 mAh 2S 7,4 V	16.90
800 mAh 3S 11,1 V	22.90
1000 mAh 2S 7,4 V	18.90
1000 mAh 3S 11,1 V	23.90
1500 mAh 2S 7,4 V	23.90
1500 mAh 3S 11,1 V	34.90
1550 mAh 2S 7,4 V	24.90
2100 mAh 2S 7,4 V	31.90
2100 mAh 3S 11,1 V	45.90
4700 mAh 2S 7,4 V	59.90



Belastbar **25C** Dauerstrom



Online SHOP

Gratis Information und gleich einkaufen am PC

- Wir liefern portofrei ab € 250,-
- Versandkostenpauschale Deutschland € 6.90
- ALLE Markenwaren aus einer Hand
- einfachster Zahlungsverkehr
- unvorstellbare Lieferfähigkeit
- kürzeste Lieferzeit (1-3 Tage)
- 300.000 Stück Artikel lagernd
- Kompetenz durch 35 Jahre Erfahrung
- wir beraten noch ...

MODELLSPORT SCHWEIGHOFER

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

www.derschweighofer.com

Liebe Modellflugkollegen!

Wie immer möchte ich am Anfang des neuen Jahres vor Beginn der Flug-saison über Neuigkeiten, Änderungen und über Termine berichten.

Auf Grund der Zeitunterschiede zwischen der aktuellen Berichterstattung und dem darauffolgenden Erscheinen des **prop**, kann es zu Differenzen kommen. Vor allem die Wettbewerbs-terminen werden immer wieder verschoben. Ich bitte, in diesem Fall sich immer an den offiziellen Terminkalender zu halten, da dieser den aktuellen Stand darstellt.

1) Punkterichterlehrgänge: Klassen RC – IV und RC – SL

In der Saison 2007 wird im „Ländle“ für die Bundesländer (Vorarlberg u. Tirol) ein kombinierter Lehrgang für (Neulinge und Auffrischer) abgehalten.

Termin:

- Pfingstmontag, den 28.5.2007

Austragungsort:

- Flugplatzrestaurant HOHENEMS

Durchführender Verein:

- MBC - Bregenz

Verantwortlich für die Organisation:
LFR Peter Schreiber Tel. : 0650 5124692

Klasse RC – SK – Segelkunstflug

In der Steiermark findet ein Punkte-richterlehrgang für die Klasse RC-SK statt.

Termin:

- Samstag, 21. April 2007

Austragungsort:

- A-8212 Gersdorf / Gasthaus Prem

Durchführender Verein:

- MFC - Phönix

Verantwortlich für die Organisation:
Johann Stindl Tel.: mobil+43 (0) 676 6297077

Martin Knasmillner Tel.: mobil: +43 676 4918013

E-mail: knasmillner@hotmail.com

Die Teilnahme an diesem Seminar ist auch für Aeroclubmitglieder aus anderen Bundesländern möglich.

Weiters sind auch sämtliche Wettbewerbspiloten zu den Lehrgängen herzlichst eingeladen, um die persönlichen Regelkenntnisse aufzufrischen und um die Beurteilungskriterien kennen zu lernen.

Die Ausschreibungen und die Anmeldeformulare sind über das Modellflugsekretariat des Österr. AERO-Clubs anzufordern.

Jetzt noch zur Gültigkeit von Punkte-richterlizenzen:

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

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

2) Punkterichterlisten:

Wettbewerbsveranstalter können ab sofort im Sekretariat der Bundes-sektion Modellflug – bei Frau Heidi Triebel Waldhaus (Tel: 01-5051028-77) gültige Punkterichterlisten für die Saison 2007 gratis anfordern.

3) MSO* der Klassen RC - IV und RC - SL:

*MSO = Modellsportordnung

a) Erhöhung des Gesamtgewichtes in der Klasse RC – SL ab 2008

Die Anhebung der Gewichtsgrenze in der Klasse RC-SL von 20kg auf

25 kg gilt entsprechend dem Antrag des Bundesfachausschusses ab 1.1. 2008.

Somit haben die Wettbewerbspiloten in dieser Klasse die Möglichkeit, ihre Flugmodelle rechtzeitig auf das neue Reglement zu optimieren.

b) MSO – Flugprogramme 2007

In der Saison 2007 bleiben Modellportordnung und damit auch die Flugprogramme beider Klassen unverändert aufrecht!

4) Österreichische Meisterschaft in der Klasse RC – SL*:

*RC-SL= Seglerschlepp Nationale Klasse

Im Bundesfachausschuss hat man sich geeinigt, die ÖM der Klasse RC-SL Bad Mitterndorf –Tauplitz - Kulm / Steiermark zu vergeben und die Bundes-sektion hat diesen Vorschlag nun endgültig bestätigt und den Termin fixiert.

Termin:

- 25. und 26. August 2007

Austragungsort:

- Bad Mitterndorf – Kulm / Stmk

Durchführender Verein: -

MFC Ausseerland

Kontaktadresse: Obmann:

- Georg Scheck

Tel.: mobil: 0664 3468756

E-mail: jet.ossi@aon.at

Die imposante Flugarena des MFC – Ausseerland vis-a-vis der Schifflugschance in Tauplitz / Bad Mitterndorf ist erstmals Austragungsort

einer Österreichischen Meisterschaft in der Klasse RC – SL.

Seit Bestehen der Klasse soll die elfte Meisterschaft der Seglerschlepper zu einem großen Event werden, weshalb ich die RC-SL Piloten Österreichs aufrufe, möglichst zahlreich an dieser Veranstaltung teilzunehmen. Beste Voraussetzungen für eine optimale Abwicklung der Meisterschaft sind gegeben. Das junge dynamische Team des MFC Ausseerland mit Obmann Georg Scheck zeigte bei der Organisation und Durchführung der Schlussbewerbe des Ö – Pokals im Jahr 2005 und 2006 professionelle Managementqualitäten.

Die Anmeldung hat bis zum 14. August 2007 an die Bundessektion zu erfolgen. Die Nennungsformulare sind der Meisterschaftsausschreibung zu entnehmen, auszufüllen, vom Vereinsobmann zu unterfertigen und danach an den Österr. AERO-Club, Sektion Modellflug, Prinz-Eugen-Straße 12, 1040 Wien zu senden. Die Meisterschaftsausschreibung ist unter www.prop.at als „download“ oder vom Sektionssekretariat Fr. Heidi Triebel-Waldhaus (Tel. 01 505 10 28 77 DW) kostenlos zu erhalten.

20. Österreich Pokal 2007 Jubiläumspokal

5) Statuten Österreich – Pokal 2007 der Klasse RC – SL*:

*RC – SL = Seglerschlepp

Der Österreich Pokal RC –SL wird auch heuer wieder in 4 Teilbewerben und verschiedenen Bundesländern durchgeführt.

Termine 2007:

1) Salzburg/Kraiwiesen
12. Mai 2007 MFC Salzburg

2) Kärnten/Rosental
2. Juni 2007 MFG Klagenfurt

3) Niederösterreich
30. Juni 2007 MFG Reblaus/Theiß

4). Steiermark – Schlussbewerb
28. Juli 2007 MFZ Oberaich/Leoben
Kontaktadresse: Andreas Feigele
andreas.feigele@inode.at

5a) Aktualisierung der Statuten des Österreich Pokals:

In der vergangenen Saison 2006 waren die Teilnehmerzahlen ähnlich wie im Jahr 2005. Durchschnittlich nahmen 2006 - 13 Teams an Ö-Pokalbewerben teil.

Das Punktevergabesystem für alle Teilbewerbe des Ö-Pokals in der

Saison 2007 – wird beibehalten.

Beispiel: Rang 1 = 15 Punkte – Rang 2 = 14 Punkte – Rang 3 = 13 Punkte usw....

5b) Beibehaltung der offenen

Klasse RC-SL (2x20 kg):

Der Bundesfachausschuss war einstimmig der Meinung, dass auch in der Saison 2007 der Ö.- Pokal offen ausgetragen werden sollte. Der Wettbewerbsflugsport kann nur bestehen, wenn man engagierten Piloten die Möglichkeit der Teilnahme gibt und sie mit Rat und Tat unterstützt. Die Schleppevents werden durch die Großgespanne attraktiver und tragen zur Belebung der Szene bei. Größere Teilnehmerzahlen und mehr Publikumswirksamkeit weckt in den Vereinen vielleicht das Interesse, in Zukunft wieder mehr Schleppebewerbe auszugetragen.

Folgende Regelung ist weiterhin gültig:

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

b) Aus der Gesamtwertung erstellt der Veranstalter eine zweite Ergebnisliste nur mit den „kleinen Gespannen“ (der MSO Klasse, einmal 20 kg), welche an den AERO-Club gesandt wird. Weiters erhält der Sieger der MSO-Klasse, (der nicht Sieger der Gesamtwertung sein muss), den Leistungspunkt von der ONF für die Gold-C zuerkannt.

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

Um die Finanzierung neuer Wanderpokale in Zukunft zu sichern, wird ab der Saison 2005 ein Betrag von • 10. – pro Ö-Pokal-Wettbewerb von jeweiligem Veranstalter eingehoben. Die Verwaltung dieser Geldbeträge erfolgt durch den Bundesfachreferenten.

Bank Austria Creditanstalt

Kontonummer: 56052 033 216

Bezeichnung: Österreichpokal

Wird der Österreich – Pokal in der Klasse RC-SL nicht mehr ausgetragen, so ist das Geld einem karikativen Zweck zur Verfügung zu stellen.

Fazit: Das Gewichtslimit bei den Österreich Pokal Wettbewerben in der Saison 2007 bleibt mit zwei mal 20 Kilogramm aufrecht. Die MSO - Klasse ist davon nicht betroffen!

6) RC – SK Semi Scale Segelkunstflug (Versuchsklasse):

Der ACRO Segelflug wurde erstmals 2005 als Versuchsklasse aufgenommen. Aufgrund des anhaltenden Aufwärtrends bei den Teilnehmerzahlen und wegen dem starken Publikumsinteresse sah sich die Bundessektion veranlasst, die Versuchsklasse RC – SK (Segelkunstflug) auch 2007 weiterzuführen.

Bereits fixierte internationale und nationale Termine 2007:

21. u. 22 April MFC Phönix
Punkterichterlehrgang u. Trainingslager

Internationale Bewerbe:

17. - 20. Mai
Contest CH Hinwil
22. - 24. Juni
Contest NL Nijverdal
19. - 22. Juli
Contest A Feistritz/Gail
und Europäische Meisterschaften
31. Aug. - 2. Sept.
Contest D Lauterbach

Nationale Bewerbe:

(Ö - CUP 3 aus 4 = Gesamtwertung)

05. u. 06. Mai
MFG Klagenfurt
RC-SK Ö-Cup 1. Bewerb mit LM K

07. u. 08. Juli
ÖMV WIEN Modellflugplatz
Bockflies
RC-SK Ö-Cup 2. Bewerb

11. u. 12. August
MFC-Weikersdorf
RC-SK Ö-Cup 3. Bewerb und
LM NÖ

22. u. 23. Sept.
UMFC Gnas RC-SK
Ö-Cup 4. Bewerb und ÖMS

Weitere Informationen und Neuigkeiten der **RC-SK Klasse** werden regelmäßig im **prop** - Modellflugmagazin und auf der Homepage www.prop.at zu lesen sein.

Sprecher der österreichischen Segelkunstflugpiloten,

Martin Knasmillner

Mail: knasmillner@hotmail.com – mobil: 0676 4918013) ist für Flug-

programm und Organisation in der **Klasse RC.- SK – Semi Scale Segelkunstflug** verantwortlich.

7) Klasse RC – IV

NEU-Versuchsprogramm:

Bereits im April und Mai 2006 wurde das von Dr. Wolfgang Schober und BFR Herbert Lenzhofer entwickelte Versuchsprogramm an die LFR weitergeleitet.

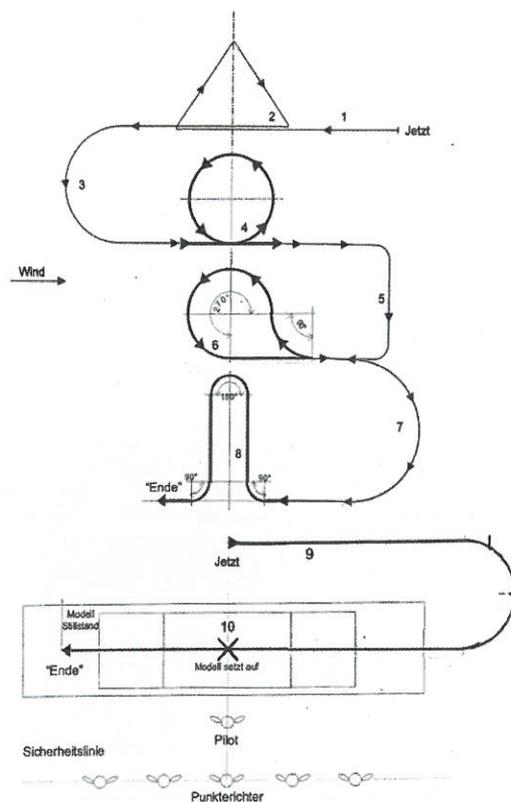
Angedacht war eventuell ein Wendefigurenprogramm mit geändertem Landeanflug (wie bei RC-SL) oder ein Programm mit ein bis zwei neuen Figuren (Dreieck, liegende Acht) und - RC-SL Landeanflug mit Beibehaltung der Ankündigung – „JETZT und ENDE“ bei jeder Figur.

Wichtig waren natürlich die Meinungen der Wettbewerbspiloten zu diesem Thema. Daher ersuchte der BFR zu Beginn der Saison alle LFR in ihren Bundesländern das Versuchsprogramm in der Praxis zu erproben und rege Diskussionen mit den Modellflugsportlern über RC – IV NEU, zu führen.

Die daraus gewonnenen Erkenntnisse waren für die Entwicklung des Projektes sehr wichtig.

Vielleicht ist es möglich durch Erneuerung die Attraktivität der Klasse RC – IV zu steigern.

RC-IV Wendefigurenprogramm



„RC – IV NEU“ - in den unterschiedlichsten Versionen wurde im Bundesfachausschuss rege diskutiert, jedoch konnte kein konkretes Ergebnis erzielt werden. Auf mehrheitlichen Wunsch wurde das Projekt „RC – IV Neu“ zurückgestellt.

Vielleicht besteht in diesem Jahr die Möglichkeit das RC – IV Programm im Sinne des Modellflugsportes und mit mehrheitlichem Beschluss im Bundesfachausschuss zu modifizieren.

RC – IV neu, wäre für die nächste, nicht mehr all zu weit entfernte Österreichische Meisterschaft sicherlich ein besonderes Highlight.

8) Klasse RC – IV – 3,5 Meter :

Die Teilnehmerzahlen in der RC-IV – 3,5 Meter-Klasse sind leider nach wie vor rückläufig. Der Bundesfachausschuss war dennoch einstimmig der Meinung, dass diese Klasse in der jetzigen Form weitergeführt werden muss, da diese den Nachwuchswettbewerbspiloten den Einstieg in die RC-IV Szene erleichtert.

9) 3 - Länder-Cup 2007 in der Klasse RC - IV:

Der 3 Länder Cup erweist sich bei den RC-IV Piloten als sehr beliebt, deshalb ist auch eine Durchführung dieser Veranstaltung für die Saison 2007 geplant.

2 Wertungen:

MSO - Klasse RC-IV und der RC-IV – 3,5 Meter-Klasse!

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

RC-IV -3,5 Meter-Klasse

Segelflugmodelle mit einer max. Spannweite v. 3,5 m

Der 3 Länder Cup besteht aus 3 Teilbewerben in 3 Bundesländern:

Termine 2007:

1) Niederösterreich

27. Mai 2007

Statzendorf – Silbergrube

2) Oberösterreich

15. Juli 2007

Schärding Flieger-Union

3) Salzburg

15. September 2007

St. Johann/ im Pongau

Die Termine können sich eventuell noch etwas verschieben, weshalb

immer in die offiziellen Ausschreibungen Einsicht zu nehmen ist! Die Statuten bleiben unverändert, für sämtliche organisatorische Fragen steht

Herr Robert Bacher Tel.: mobil: 0650 7639970 zur Verfügung.

Es ist mir ein besonderes Anliegen, mich an dieser Stelle bei allen Modellflugportlern und Veranstaltern meiner Klassen, für den ungebrochenen Einsatz den sie 2006 bei zahlreichen, erfolgreich durchgeführten Wettbewerben erbracht haben, zu bedanken und gleichzeitig um weitere Unterstützung für den Modellflugsport in der Saison 2007 zu bitten.

Ich freue mich auf die neue Saison 2007, hoffe möglichst viele Teilnehmer bei den Bewerben zu treffen und wünsche allen viel Erfolg und Freude am Modellflugsport.

Herbert Lenzhofer

HIROBO LIMITED

Händleranfragen erwünscht

Vielen Dank!

Wir danken allen Freunden unseres Hauses für 10 Jahre Treue und erfolgreiche Zusammenarbeit.

Als offizieller HIROBO-Generalimporteur für Deutschland und Österreich werden wir auch in Zukunft mit Rat und Tat bei allen Fragen rund um den Modellhelikopter zur Verfügung stehen.

Ihr

Wilhelm Brodnak

EUR 1.999,-



AS365 Dauphin2 'Air Police'
(Mechanik und mehrfarbig lackierter Rumpf)
Best.-Nr. 0404-986

EUR 899,-



Lepton EX Komplettsatz
(Helikopter-Kit, Motor, Regler, Akku, Ladegerät)
Best.-Nr. 0304-901

EUR 1.999,-



AS365 Dauphin2 'Coast Guard'
(Mechanik und mehrfarbig lackierter Rumpf)
Best.-Nr. 0404-995

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



HIROBO LIMITED

HELI IMPORT BRODNAK GmbH

Hauptstr. 149

A-8990 Bad Aussee

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

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

eMail: info@hirobo.at

www.hirobo.at

Lieferung solange Vorrat reicht. Irrtum und Änderung des Lieferumfanges vorbehalten. Die genannten Preise sind unverbindlich empfohlene Verkaufspreise und gelten für Deutschland und Österreich.

Liebe Helffreunde!

Für die Saison 2007 hat sich wieder einiges getan. Es gibt vier neue Vereine (MBC Enzesfeld, MFSU Neukirchen/Enknach, 1. MMFC Oberpullendorf und MC Böheimkirchen), welche heuer einen Bewerb veranstalten. Das ist einmal ein frischer Wind in der Szene.

Damit gibt es in der Saison 2007 wieder 3 Ö-Pokal Bewerbe und die Staatsmeisterschaft, welche ebenfalls zur Ö-Pokal Wertung 2007 zählt. Die Pokalübergabe findet beim letzten Bewerb in Böheimkirchen statt.

Das Trainingslager in den Klassen F3C-S und RC-HC/C in Badgastein, das 2006 sehr gut angenommen wur-

de, wird es auch 2007 wieder geben. Die Firma **M-Technik** (JAMADA-Motore) wird dieses Training mit dem benötigten Sprit „sponsern“. An dieser Stelle gleich herzlichen Dank für die aktive Nachwuchsförderung! Auch das F3C Training in Gnas/Dietersdorf findet wieder statt. Der traditionelle Vienna - Helipokal fällt heuer wegen interner Terminprobleme leider aus.

Alles in allem gibt es 2007 wieder eine ganze Reihe interessanter Bewerbe, Helitreffen und Trainingslager in Österreich.

Bei der WM in **Wloclawek / PL** geht es diesmal um die Plätze in der Top Ten für unsere Teilnehmer! Wir halten auf alle Fälle die Daumen.

Alle Termine, Ausschreibungen und Programme findet Ihr auch auf <http://f3c.prop.at>.

Ich wünsche allen Teilnehmern und Veranstaltern ein schönes Wetter, viel Erfolg und wir werden uns sicher bei der einen oder anderen Veranstaltung sehen.

Günter Voss
BFR F3C

14. April	Grünburg Heli-Plausch beim Josef Kals 07257 / 7400
22.-27. April	Badgastein Heli-Trainingslager F3C-S, RC-HC/CWalter Freymann 0664 / 411 99 77
28.-29. April	St.Johann/ Pongau 28. Heli-TreffKarl Strauch 0664 / 200 70 00
30. April-4. Mai	Gnas/ Dietersdorf Heli-Trainingslager F3C Johnny Egger 0676 / 525 38 61
5.-6. Mai	Enzesfeld1. Webra Helipokal F3C, F3C-S, RC-HC/CÖ-Pokal Wettbewerb + NÖ Landesmeisterschaft Klaus Dieter Rauch 0650 / 416 46 45
18.-20. Mai	Beugin / Frankreich 4. Concours international Trophee de France
19.-20. Mai	Statzendorf 5. internationales Henseleit Treffen Alfred Singer 0676 / 521 51 16
2.-3. Juni	Neukirchen / Enknach1. Innviertel Helipokal F3C, F3C-S, RC-HC/CÖ-Pokal Wettbewerb Stefan Burndorfer 0676 / 936 32 02
9.-10. Juni	Bregenz 9. Dreiländereck Helitreff Bernd Kartnaller 0664 / 819 71 30
17. Juni	Weichstetten 8. Graupner Helicup Josef Buchner 07224 / 7402
7.- 8. Juli	Oberpullendorf1. Mittelburgenländischer Helipokal F3C, F3C-S, RC-HC/CÖ-Pokal Wettbewerb Günther Tuczay 0680 / 302 92 88
27.Juli-5.August	Wloclawek 12. Weltmeisterschaft F3C
1.-2. September	Böheimkirchen Staatsmeisterschaft F3C Siegfried Kaltenbrunner 0676 / 379 68 04
1. September	GünselsdorfHeli-Treff 0676 / 379 68 04

Am Samstag, den 14. April findet bei Fam. Kals heuer wieder ein Heli-Frühlingstreff statt

Plaudern, Flugprogramme, Erfahrungsaustausch für Piloten, Punkterichter und alle Wettbewerbsbegeisterte

Das Treffen findet ab 10:30 Uhr statt

Nähere Infos bei Josef Kals,
Wagenhubstraße 12, 4593 Grünburg
Tel.: 07257 / 7400

Am Abend im Anschluß findet die heurige Bundesfachausschusssitzung F3C statt

Achtung Terminrichtigstellung!!

Der Graupner Helicup findet am 17.Juni 2007 statt und nicht am 24.Juni 2007



Aktuelles Thema: Wettbewerbe

Ich möchte heute das „heiße“ Thema Wettbewerbe und deren Durchführung behandeln. Eigentlich ist allen sowieso klar, was dazu an Ingredienzien vorhanden sein muss:

1) einige interessierte Modellflieger, die ihr Können vergleichen wollen

2) einige Leute, die die Organisation übernehmen und über einen geeigneten Modellflugplatz verfügen

3) Menschen, die trotz oft widriger Witterungseinflüsse die Leistungen der einzelnen beurteilen sollen. Speziell in der Klasse F4C sind die unter Punkt 1) angeführten Modellflieger sehr schwer zu finden.

In Semi-Scale wird es etwas besser, ist aber immer noch bedenklich. Denn wer macht sich heutzutage noch die Mühe, ein Modell unter Einsatz von vielen hundert Baustunden nach einem Plan ganz in Holz (wie empörend!) zu erstellen, um es dann auf Wettbewerben Menschen zu präsentieren, die dann nichts anderes zu tun haben, als in 15 Minuten so viele Fehler wie möglich zu finden. Heute werden Modelle gekauft, die nicht zu sehr „auf der Börse“ liegen, beim Zusammenbau einen Balsa-staubhusten und häusliche Probleme mit der angetrauten Gattin ausschließen und in relativ kurzer Zeit fertig zustellen sind. Wobei - und das ist mir klar - die Klasse F4C sehr hohe Ansprüche an die Bauleistung stellt. Hier ist es schwierig, Leute zu finden, die mit den Herausforderungen zurechtkommen und gewillt sind, diese auch anzunehmen. Die Kombination eines guten, mit Bautalent **UND** begabten Fingern gesegneten Piloten ist äußerst selten. Aber es lässt sich alles mit Willen und Geduld erlernen.

Die Klasse Semi-Scale ist hier schon eher geeignet, Nachwuchs für F4C heranzubilden, da die Voraussetzungen nicht so „streng“ sind wie in Scale. Meine ganze Hoffnung lege ich auf die Experimentalklasse Semi-Scale Flying Only. Sie gibt jungen Flugtalenten die Möglichkeit, mit den oben beschriebenen „Fast-Fertig-Modellen“ entscheidend um die Plätze mitzureden, da hier nur das Können des Piloten zählt. Die Hoffnung lebt, dass sich solche Piloten zur Teilnahme in Semi-Scale ent-

schließen, wenn sie den Wettbewerbssstreß einmal kennen- und nicht fürchten gelernt haben.

Bei Punkt 2) liegt es an Überzeugungsarbeit, die Mitglieder eines Vereines von der Sinn- und Zweckhaftigkeit eines solchen Vorhabens zu überzeugen. Es sollte ja auch der Verein davon profitieren. Dann sind auch noch in diesem Verein Mitglieder zu finden, die sich bereit erklären, Arbeitsstunden gegen Gottes Lohn zu leisten. Der Platz ist herzurichten, die Infrastruktur aufzubauen, die Auswertung bereitzustellen, für die Küche zu sorgen, Werbung zu machen und vieles mehr.

Nun kommen wir zu Punkt 3), der manches Mal für Ärger sorgt und sehr delikat ist. Menschen zu finden, die sich bereit erklären, Schulungskurse auf eigene Rechnung zu machen und ihre wertvolle Zeit gegen einen geringen Kostenersatz (Fahrtkosten / Quartierkosten / Verpflegung) zur Verfügung zu stellen, ist auch nicht gerade leicht. Sie sollten wenn möglich selbst Modellflieger sein oder die Fliegerei sehr gut kennen. Sie sollen objektiv und gerecht sein und dürfen keine Fehler machen, sonst bricht der Volkszorn über sie herein. Sie dürfen bei jedem Wetter auf Ihren bequemen Ledersesseln ausharren (was macht schon etwas Sonne, Wind, Kälte oder etwas Regen über den Tag aus ...) und sollen immer aufmerksam und konzentriert sein. Betrachtet die Aufgabe der Punktrichter mal von dieser Seite und versetzt Euch in deren Lage. Vielleicht ist das Verständnis für sie doch größer, als so mancher glaubt. Ich kenne keinen Punktrichter, der absichtlich eine schlechte Bewertung geben würde. Das habe auch ich sowohl als aktiver Punktrichter als auch als Pilot in meiner „Lehrzeit“ erfahren müssen. Allen Menschen, die mit Leib und Seele an unserem Hobby teilnehmen, egal ob Wettbewerber, Punktrichter oder Senderwart, sei für Ihr Engagement und Ihren Einsatz herzlich gedankt.

Unterstützt weiter den sportlichen Gedanken, damit wir GEMEINSAM wieder Erfolge feiern können. **An dieser Stelle möchte ich nicht versäumen, ein herzliches Dankeschön an die vielen Modellfliegerfrauen auszusprechen, die uns immer, oft unter erheblichem Aufwand, mit dem besten aus Küche und Herd versorgen. Das kann gar nicht oft genug und laut gesagt werden! Wir Modellpiloten Danken Euch allen!**

Nur mehr ein kurzes, aber nicht unwichtiges Wort zur Teilnahme:

Ich möchte Euch ersuchen, den Vereinen rechtzeitig per Mail, Brief, Fax oder Telefon mitzuteilen, dass Ihr an eine

Teilnahme denkt. In unserer Zeit ist ein Mail ja gleich verschickt. Das erleichtert den Organisatoren im Verein die Durchführung ungemein und bringt eine Übersicht über das, was erwartet wird. Wenn keine Anmeldungen beim Verein eingehen, wird dieser den Bewerb mangels Teilnehmer absagen. Das ist nicht der Sinn der Sache. Außerdem könnt Ihr auf den Vereins-homepages die Anmeldeformulare und die Wertungsblätter herunterladen, was Euch viel Arbeit erspart. Falls dort nicht angeboten, findet Ihr auf f4c.prop.at alle Wertungsblätter für Bau- und Flugwertung im Word-Format. Bei Euren Vorbereitungen solltet Ihr daran denken: 3 Bögen für die Baubewertung und 9 Bögen (3x3) für den Flug! Am Computer ausgedruckt, kommt Ihr ohne Stress mit den Vorbereitungen an Platz klar.

WICHTIG: vergesst bitte nicht Euren AeroClub - Ausweis **UND** die Einzahlungsbestätigung (es genügt der Einzahlungsabschnitt oder einfach der Ausdruck der Onlineanweisung) zu den Bewerben mitzunehmen. Für den Veranstalter ist dies der einzige Nachweis, dass Ihr eine gültige Versicherung habt. Lässt er Euch ohne Nachweis am Bewerb teilnehmen und es stellt sich heraus, dass die Einzahlung z.B., aus welchen Gründen auch immer, nicht angekommen ist, so haftet der Verein mit seinem Vermögen für jeden Schaden der eventuell eintritt. Dass das niemand will, wird einleuchten. Außerdem MUSS der Wettbewerb von der ONF für ungültig erklärt werden. Dass der ganze Aufwand umsonst war, wird niemand ernstlich wollen.

Wenn Ihr bis hierher gelesen habt, so besteht die berechtigte Hoffnung, Euch zum Nachdenken angeregt zu haben. Vielleicht sehen wir uns bei einem Wettbewerb. Da könnten wir Fragen oder Unklarheiten in einem persönlichen Gespräch klären. Bis dahin wünsche ich Euch Holm- und Rippenbruch.

PS.: wenn Ihr mal Zeit erübrigen könnt, besucht unsere Homepage und seht nach, ob es Neuerungen gibt.

Manfred Stocker
BFR F4

Internet: f4c.prop.at
E-Mail: mast15@aon.at

EXTRA 300S

Touch The Sky...!

KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS®

**Lieferbar in
zwei Versionen!**
www.extra-300-ep.de • www.extra-300-gp.de

RC-Funktionen

Höhenruder
Seitenruder
Querruder
Motor

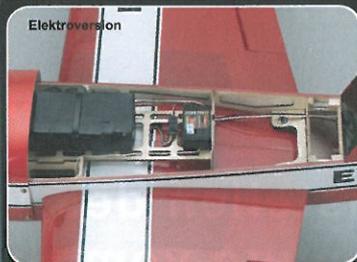
Technische Daten EP & GP

Spannweite: 1.400 mm; Länge: 1.135 mm;
Flächeninhalt: 34,3dm²; Gewicht ca.: 2.500
g; Motor EP: AL50-610M mit 5 Zellen LiPo;
Motor GP: 6,5 cm³ 2T / 8,5 cm³ 4T



Elektroversion

Die Elektroversion ist für den Einbau von Brushless-Außenläufer-Motoren vorbereitet. Der CNC-gefräste, blau eloxierte Motorträger ist variabel gestaltet, so dass jeder handelsübliche Motor im Modell eingebaut werden kann.



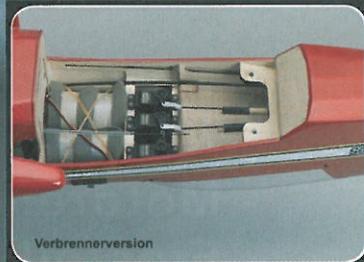
Elektroversion

Der LiPo-Akkupack wird auf einem speziellen Brett gelagert. Er lässt sich zur Anpassung des Schwerpunkts in einem großen Bereich verschieben.



Verbrennerversion

Durch den hängenden Einbau des Motors wird die Optik des Modells nicht gestört. Der Motorträger ist aus dämpfendem Polyamid gefertigt und reduziert die Übertragung von Vibrationen auf die Zelle.



Verbrennerversion

Die Servos sitzen zentral im Rumpf und sind über den Tragflächenausschnitt gut zugänglich. Insgesamt bietet der Rumpf reichlich Platz für den Einbau des RC-Equipments.

FEATURES

- ★ Aufbau in konventioneller Balsa-Sperrholz-Leichtbauweise
- ★ Wahlweise für Elektro- oder Verbrennerantrieb
- ★ Motorhaube und Radverkleidungen aus GfK
- ★ Alle Holzteile sind fertig bespannt
- ★ Aufwendiges Folien-Finish in 4 Farbtönen
- ★ Alle Holzteile sind lasergeschnitten
- ★ Hoher Vorfertigungsgrad, dadurch kurze Bauzeit
- ★ Perfekte Kunstflugeigenschaften
- ★ Sämtliche Anlenkungs- und Kleinteile sind im Lieferumfang des Modells enthalten

EXTRA 300 S

Best.-Nr. 10071 • Elektroversion
Best.-Nr. 11071 • Verbrennerversion
UVP: 239,- EUR



KYOSHO Deutschland GmbH • Nikolaus-Otto-Str. 4 • D-24568 Kaltenkirchen
Info-Hotline: 04191-932678 • hotline@kyosho.de • www.kyosho.de

HELI DAYS 2007

Sicherheit - Technik - News - Fun

Infos und Know-how rund um den Hubschrauber

Von 21. bis 24.6.2007

Am Platz der MFG Klagenfurt / St. Johann im Rosental

- Seminare - Theorie und Praxis
- Schulungs- und Schnupperflüge - fliegen, fliegen, fliegen...
- Testflüge - z.B. mit Turbinenhubi, Synergy, Hirobo, Robbe
- Einstellen und Einfliegen - bring Deinen Heli mit
- Produktinfos - Antriebe, Elektronik, Hubschrauber
- Demoflüge - Turbinenhubi, Jets, u.v.m.

Seminare:

THEORIE und PRAXIS Seminare zu folgenden Themen:

- Motorentchnik und Einstellen des Vergasers
- Einstellung und Abstimmung vom Hubschrauber
- Programmierung der Fernsteuerung
- Wartung und Sicherheit bei Hubschraubermodellen

Hersteller zum Anfassen...

Hirobo, Pahl, Robbe, Synergy und Webra stehen gerne für Deine Fragen zur Verfügung!

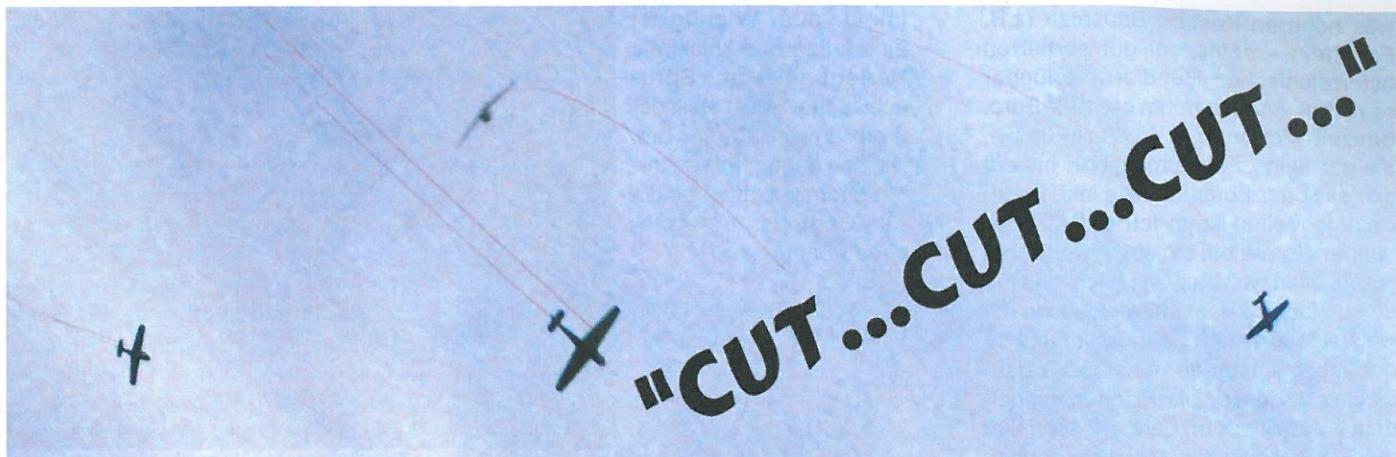
**Heli
4
You**

www-heli4you.net

Wie freuen uns auf
Deine Anmeldung!

YYRs Flugschule
www.rc-flugschule.at

Nähere Informationen findest Du auf unseren Homepages
www.heli4you.net und www.rc-flugschule.at, oder fordere die
kostenlose Infobroschüre per Email (harry@heli4you.net, rudi@rc-flugschule.at)
oder telefonisch unter 0676-846030500 (Rudi), 0676-846030560 (Harry) an.



...ruft **Alois Preininger** vom Squadron Concorde (NÖ), unser neuer Österr. Meister im Aircombat! Heute ist es bereits sein 5. Cut. Ein beachtlicher Erfolg wenn man bedenkt das die kleinen Dogfighter kaum größer als 1 m sind und Geschwindigkeiten an die 150 Km/h erreichen.

Was ist nun ein Cut??....

Die Hupe dröhnt über den Platz. 7 Piloten hasten die 10 Meter zu Ihren Modellen, es sind Messerschmitts, Spitfires und Thunderbolts. Alles Typen im Maßstab 1/12 aus dem WW2 / 1938-45. Die Motoren heulen auf. Vollgas und ab in die Luft, jede Sekunde zählt.

Durch das immense Leistungs/Gewichtverhältnis, steigen die kleinen Jäger steil in die Höhe. Während die Letzten noch starten, greifen die Ersten schon die roten Papierstreifen (Streamer) der abfliegenden Maschinen an.

Jetzt hat sich die Me-109 von Alois an die Fersen von **Josef Wastl's** Kl-61 geheftet. Wilder Tanz mit Rolle, Abschwung, Tiefflug, alles bei atemberaubendem Speed! Trotzdem schafft **Alois** seinen ersten Cut in diesem Durchgang (Heat).

Der bringt ihm 100 Punkte und ein Stück dem Meistertitel näher. Doch hinter ihm hängt bedrohlich nahe eine weiße Stormovik! Die des „Old Knight“ und 1.NC (nationaler Kontakt) **Gert König** (K). Und der schafft es ebenfalls das rote Band, am Heck der Me-109 zu kappen. Dadurch verliert **Alois** wieder 50 Punkte...Schade!

Nach 7 (endlosen) Minuten ist das Gefecht zu Ende. Der Schieds-Richter gibt das Abschlussignal und alle Maschinen gehen auf Höhe, stellen die Motore ab, und gleiten eine nach der anderen in den Landesektor. Disziplin und Sicherheit stehen bei Aircombat -bewerben an oberster Stelle. Überfliegt ein Pilot die Sicherheitslinie bringt das 200 Minuspunkte bzw. Ausschluss, Helmpflicht ist Vorschrift!



Was ist Aircombat eigentlich?

Früher gab es Fuchsjagden, wo ein langsames Flugzeug von einem schnelleren verfolgt wurde. Aufgabe war ebenfalls einen nachgezogenen Papierstreifen mit den Flächen zu durchschneiden.

Aircombat ist das heiße Update!

Ziel war vorbildähnliche und kleine Modell zu bauen und das zu einem günstigen Preis. Dies soll den Einstieg erleichtern und allen eine faire Chance geben zu gewinnen.

Die Modelle:

Der Maßstab 1/12 ist Vorschrift. Es dürfen die Maße geringfügig abweichen (+/- 5% auf Spannweite und Länge). Es gibt unterschiedliche Bauweisen. Die einfachste ist sicher die Holzbauweise. Zu empfehlen ist hier das Magazin FMT. Hier findet sich in den Ausgaben der letzten Jahre der eine oder andere brauchbare Plan. z.B. Timo Starkloff hat einige Vorlagen

veröffentlicht, nach denen Modelle einfach und schnell zusammenzubauen sind. Die Materialkosten für das Holz, Kleber, Lacke und Kleinteile schätze ich auf ca. 30.-€ und die Arbeitszeit beträgt etwa 1 Woche, jeweils abends. Vorteile der Holzbauweise ist sicher die höhere Wendigkeit und bessere Steigleistung durch das geringere Gewicht.

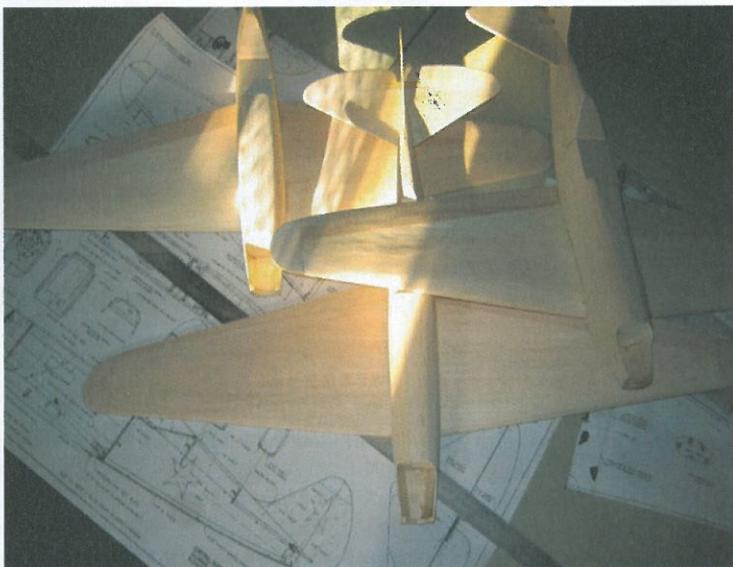
Alternativ gibt es natürlich GFK-Rümpfe und Styroflächen. Diese Bauweise hat den Vorteil, dass sie im Gefecht robuster ist. Nachteil sind die et-



was höheren Kosten. Bausätze (z.B. Fa. Stein – sollte bei gut sortierten österreichischen Händlern verfügbar sein) bekommt man um ca. 120.-Euro. Bauzeit wiederum 1 Woche. Für die, die gar keine Zeit zum Bauen haben, gibt es sogar Fertigmodelle inkl. Finish Bezugsquellen kann ich auf Anfrage nennen. Ich selbst bin ein Vertreter der guten, alten Holzbauweise. Ich lade mir einen Plan aus dem Internet, suche mir Holzreste aus dem Bastelkeller und so nebenbei entstehen meistens 3 baugleiche Modelle. Die Flächen schneide ich aus Styropor, geht viel schneller als Rippenschleifen. Meistens schneide ich mehrere in Reserve. Als dritte Möglichkeit gilt die Voll – Styrodur Bauweise. Hier wird das gesamte Modell aus dem zähen Schaumstoff (Rosa oder grün im Bauhaus) geschnitten und anschließend mit Papier versiegelt und lackiert.

Motore:

Hier kann man so ziemlich alles ver-



MIG-3

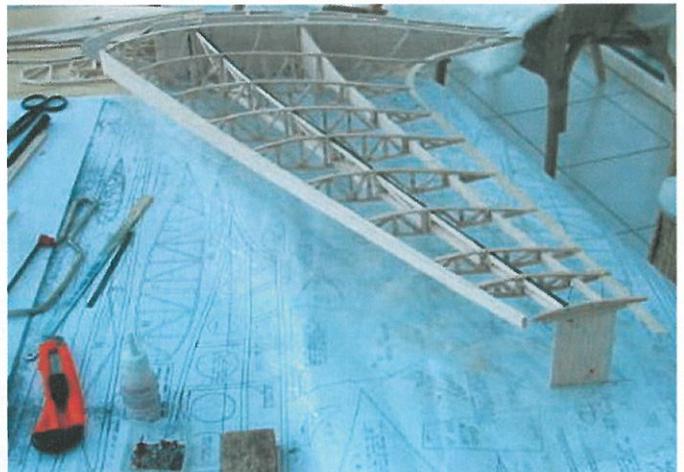
wenden was am Markt zu bekommen ist. Wichtig ist ordentlich Leistung und vor allem gutes Startverhalten. Er sollte die 7 Min mit etwas Reserve ohne stottern durchhalten. Bei den 2,5ccm verwende ich gerne Magnum und bei den 3,5ern MVVS (Reso-Rohre sind verboten und es gibt Drehzahllimits). Bei der Sprit und Propellerwahl kocht jeder seine eigene Suppe. 10% Nitro und APC - Luftschrauben sind aber üblich. Aber auch hier gibt es Regeln um die Leistung zu nivellieren. Neueinsteiger sollen technisch die gleichen Chancen haben und Tuningprofis stehen nicht von Anfang als Sieger da. Entscheidend ist meistens die Wendigkeit und das Steigverhalten. Und manchmal hilft auch ein wenig Glück weiter!

Tankgröße bei 2,5 ccm ist 100ml und bei 3,5ccm 150ml. Das reicht fast

immer aus. Wichtig ist eine kurze und knickfreie Verlegung der Spritschläuche. Sonst stellt der Motor in den Kurven ab. Bei den engen Kurven treten enorme Kräfte auf, die den Spritfluss unterbrechen könnten.



HORTEN IX auch Go 229 dertzeit in Erprobung



Aircombat

gibt es schon 10 Jahre in Österreich. Stärker entwickelt hat sich die Szene in Deutschland, Tschechien, Slowakei und Slowenien. Die österr. Wettbewerbe werden regelmäßig von den Nachbarn besucht. Bei uns liegt der Teilnehmer-Länderschwerpunkt in Niederösterreich und Burgenland. Außerdem gibt es in Kärnten die „Carinthian Knights“, in Schärding „Black Wing Eagles“ Oberösterreich, „Squadron Salzburg“ und in Wien die „Wild Bulls Vienna“.

Für das Jahr 2007 sind bereits folgende Aircombat Termine fixiert:

**14.04. 2007 Münchendorf (NÖ)
28.04. 2007 Mannersdorf (NÖ)
25.08. 2007 Siegersdorf (B)**

Beginn jeweils um 10.00 Uhr.

Sollten sich neue Interessenten durch diesen Artikel angesprochen fühlen, biete ich gerne Unterstützung an. Zuseher sind ebenfalls willkommen. Spannung und Spaß ist garantiert!

RC-Anlage:

Akku ca. 250 bis 350mA das reicht für min. 5 Flüge, kleine 9 – 13 Gramm Servos, sowie ein kleiner Empfänger (bitte keine Slowflyer-Empfänger) z.B. von Webra. Ich verwende gerne den Typ S6. Er ist günstig und ich hatte über viele Jahre noch nie Ausfälle.

Ein so aufgebautes Modell wie die MIG-3 links oben im Bild) wiegt mit 90cm Spannweite:

Modell: 300 Gramm
Motor : 200 Gramm (2,5ccm Motor)
Einbauten: 200 Gramm

Mit 700 Gramm Gesamtgewicht ergibt das ein leichtes, wendiges und schnelles Jagdflugzeug.

Gesamtpreis mit Motor (Magnum) und Einbauten: 150,-* Selbst „normale“ Modellbaukästen kosten schon mehr.

Neue Klasse WWI:

Seit nunmehr 2 Jahren, werden nach dem Finale in der WWII - Klasse, auch Durchgänge mit Doppeldecker aus der Zeit 1914 – 1918 geflogen. (Ein- und Dreidecker sind natürlich auch erlaubt). Die Regeln sind hier etwas anders! Maßstab ist 1/8, was auch wieder einer Spannweite von ca. 1 - 1,3m entspricht. Vorzugsweise werden 4 Takt Motore mit 5ccm eingesetzt. Bewertet werden Pilotenfigur mit Schal!!!, Verspannung der Flächen, Bodenstartfähigkeit, Bekämpfung von Bodenzielen (1m Styropor Stangen) und saubere Landung ohne Kopfstand nach der 7 minütigen Kampfzeit. Der Streamer ist ebenfalls auf 15m verlängert worden. Dies soll die doch etwas aufwendigeren Modelle vor einer Kollision schützen. Bausätze sind bereits am Markt. Quellen kann ich gerne vermitteln (Europa und USA).



König/D-VII - Mero/D-VIII - Preininger/E-1

Es ist einfach toll anzusehen und zu hören, wenn diese fliegenden knatternden Kisten am Himmel dieses alte urige Fluggefühl vermitteln, einfach traumhaft.

Und bevor ich es vergesse!!!
Solltest Du mitfliegen – ich werde Dich erwischen!!!

Liebe Fliegergrüße an alle Leser und im Besonderen an Gert König in Kärnten und meinen Verein, den MFC Falke/Strasshof.

Wichtige Adressen und Kontakte:
Umfangreichste Übersicht im Netz:
(Regeln, Pläne, Technik, Termine)

www.aircombat.de

für Österreich:

www.aircombat.at (im Aufbau)

oder

Kontakte: [1.NC gertkoenig@aon.at](mailto:1.NC.gertkoenig@aon.at)

oder p.mero@aon.at



Philipp MERO



Place	Pilot/contest	Points in cup	Kills in cup	Rounds in cup	München /Trumau	Segendorf	Mannersdorf bei Wien
1	Kristian Popivcak (Slovakia)	2824	0	13	1463	1625	1798
2	Alois Preininger (Austria)	2669	0	13	1537	1535	1015
3	Philipp Mero (Austria)	2085	0	12	612	1729	670
4	Filip Krajcovic (Slovakia)	1853	0	7	472	-	1488
5	Gert König (Austria)	1587	0	13	726	981	1038
6	Josef Wastl (Austria)	1407	0	11	553	1122	413
7	Peter Buchberger (Austria)	1339	0	10	541	655	486
8	Ernst Hoellebrand (Austria)	1210	0	11	500	869	509
9	Michal Bajer (Slovakia)	1198	0	4	-	-	1198
10	Tomas Krajcovic (Slovakia)	1186	0	7	658	-	592
11	Josef Parzer (Austria)	1013	0	4	-	-	1013
12	Patrik Svida (Czech rep.)	969	0	5	-	969	-
13	Marko Frank (Slovenia)	924	0	4	924	-	-
14	Andrej Pervinsek (Slovenia)	784	0	4	784	-	-
15	Markus Brunnmair (Austria)	600	0	3	-	-	600
16	Rene Weishauptl (Austria)	481	0	3	-	-	481
17	Tomaz Svojsak (Slovenia)	475	0	3	475	-	-
18	Heimo Tammerl (Austria)	411	0	3	411	-	-
19	Robert Batka (Slovakia)	381	0	3	-	-	381
20	Albert Weishauptl (Austria)	265	0	2	-	-	265
21	Markus Bernas (Austria)	59	0	1	-	-	59
22	Andreas Bernas (Austria)	42	0	1	-	-	42

Fesselflug

Wie ich im letzten Prop angekündigt habe, versuche ich mit meinen eingeschränkten schriftstellerischen Fähigkeiten eine Dokumentation der einzelnen Fesselflugklassen und damit einen Querschnitt, der nicht nur für Modellflieger, sondern auch für Laien verständlich sein soll.

Kurz zur Geschichte:

Der Fesselflug wurde erstmals im Jahre 1920 urkundlich erwähnt. (Böse Zungen behaupten, dass bereits Kinder in prähistorischen Zeiten Gegenstände an Schnüren durch die Luft schleuderten – natürlich un gelenkt – was dem Prinzip des Fesselflugs ja schon nahe kommt.) Noch älter als der Fesselflug ist der Freiflug (Segelflug).

In Österreich liegt der Beginn der Ausübung von Fesselflug in den 60er Jahren

Zur Definition:

Fesselflug bedeutet Kreisflug. Ein Fesselflugmodell ist ein durch einen oder mehrere Verbrennungsmotoren angetriebenes Flugzeugmodell, das von seinem Piloten direkt gesteuert wird.

Durch einen Handgriff, der über zwei dünne Stahlhütchen ein im Modell angebrachtes Steuersegment bewegt. Wird das Höhenruder betätigt und das Flugmodell in einer stabilen Flugbahn entgegen dem Uhrzeigersinn gehalten. Mit kunstflugtauglichen Modellen ist es möglich, einen Flugbereich in Form einer Halbkugel zu durchfliegen. Die Länge der Steuerhülse vom Handgriff bis zum Modell beträgt je nach Modellgröße 12 – 20 Meter.

Fesselflugmodelle können aus der Hand oder vom Boden unter Zuhilfenahme eines Fahrwerkes gestartet werden. Ihre Flugstabilität erhalten die Fesselflugmodelle durch die Fliehkraft, die beim Kreisflug entsteht.*

Einen großen Vorteil beim Fesselflug sehe ich in den relativ geringen Anschaffungskosten der Grundausrüstung. Mich spricht außerdem besonders die direkte Steuerung über Leinen – der direkte Kontakt zum Modell – an. Die enorme Literleistung der Combatmotoren fasziniert mich persönlich. Die Hubraum-Literleistung liegt sogar etwas höher als bei Formel 1 Motoren. Zu diesem Thema werde ich aber in meinem Bericht über F2D im Dezember 2007 genauer berichten.

Die 4 Hauptklassen im Fesselflug die ich in dieser und den nächsten Ausgaben des Prop vorstellen möchte sind folgende:

F2A: Speed (Geschwindigkeitsmodelle)
F2B: Aerobatics/Stunt (Kunstflug)
F2C: Teamrace (Mannschaftsrennen)
F2D: Combat (Fuchsjagd)

Zu den einzelnen Klassen möchte ich gerne Spezialisten zu Wort kommen lassen – beginnend mit Franz Marksteiner, dem schnellsten Fesselflugpiloten Österreichs der Klasse F2A. Hier sein Bericht:

Wer von den heutigen Modellfliegern kann sich unter Fesselflug noch etwas vorstellen?

Ich nehme an, kaum noch jemand.

Nachdem ich ein Typ bin, der die Mitmenschen genau beobachtet, erlebe ich immer wieder Äußerungen von ganz intelligenten oder allwissenden Personen die die Modellflugplätze bevölkern und das hört sich in etwa so an.

Aha, das sind die, die mit zwei Balsabretter und einem Motor ein Flugmodell bauen, oder sind es vielleicht jene die das ferngesteuerte Fliegen nie geschafft haben. Nein, es sind die ewig Gestrigen die die Entwicklung im Modellflug verschlafen haben.

Solche oder ähnliche Meinungen von den so genannten „richtigen“ Modellfliegern begleiten mich schon einige Jahrzehnte. Nun, so einfach ist der Fesselflug wohl nicht zu beurteilen. Fesselflug ist neben dem Freiflug der älteste Modellflugzweig und reicht in seiner Entwicklung bis in die 20er Jahre des vorigen Jahrhunderts. Der Amerikaner Nevill Jim Walker war einer der Fesselflug Pioniere. In den 40er Jahren stellte er einen aufwendig gebauten zwei Leinen Griff vor. Mittels zweier dünne Steuerdrähte lenkte er kontrolliert sein Modell im Kreis. Das „U-Control-System“ war dadurch erfunden. Legendär und weltbekannt ist sein damaliges Modell „Fireball“.

Wenn ich an die Zeit zurückdenke, als ich 1955 ohne Beihilfe anderer Modellflieger die ersten Flugversuche unternahm, würden sich heute viele TV Stationen mit guten Angeboten bei mir anstellen und sich freuen. Einige abendfüllende Programme wären gesichert und ich wäre durch den Verkauf der Urheberrechte etwas reicher. Ob der Fesselflug das Gelbe vom Ei ist oder nicht, diese Frage überlasse ich jedem Einzelnen. Sicher ist nur, Fesselflug ist was für Technik-Freaks. Was ich glücklicherweise im Gegensatz zum RC Bereich immer wieder feststelle, die „Gigantomanie“ bei den Leinengesteuerten hält sich in Grenzen.

Auch beobachte ich immer wieder,

dass der Großteil der heute gebauten Motoren von Fesselfliegern konstruiert und gebaut werden. Ich könnte einige Motorenhersteller nennen, wo sich Leinenflieger in den Konstruktionsbüros ihren Entwicklungen hingeben.

Ich möchte nun die Klasse F2A Geschwindigkeitsflug kurz beschreiben. Die Problematik dieser Klasse ist, dass durch einen Verbrennungsmotor oder eine Strahltriebwerke angetriebenes Modell in einer stabilen Kreisbahn zu halten, die Flughöhe von 1 Meter bis 3 Meter nicht wesentlich unter bzw. zu überschreiten. Die exakte Geschwindigkeitsmessung hat man mit der Länge der Steuerleinen einfach gelöst. Die Drahtlänge beträgt 17.69m (das entspricht dem Kreisradius) dabei ergeben 9 Runden die genaue Strecke von 1km. Der Pilot muss während des Fluges den Steuergriff bzw. das Modell festhalten und natürlich um den Pylon-Mast laufen. Das ist anstrengend genug, wenn das Modell eine Geschwindigkeit über 280km/h erreicht, ergibt das eine Rundenzeit von weniger als 1,4 Sekunden. Sport, wie Jogging und Krafttraining ist dadurch angesagt. Macht man es nicht, kommt jeder selbst sehr schnell zu einer gewissen Erkenntnis.



**Das ist Modellsport!!
Kraft und Konditionstraining sind
angesagt!**

Fotos: F.Marksteiner

Sahen bis ca. 1975 die Speed-Modelle noch wie richtige Flugmodelle aus, mit Flügel an beiden Seiten des Rumpfes, sind die heutigen asymmetrischen Modelle abstrakte schon fast utopische, aber dennoch ganz logische

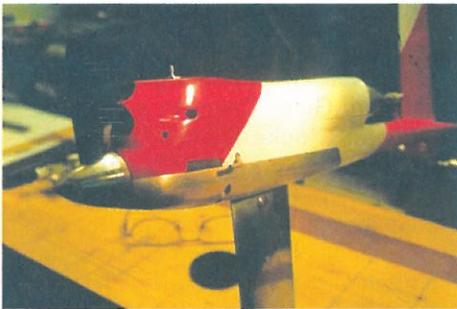
*Aus Fesselflug, Modell-Flugzeuge an der Stahlhülse von Axel Junghertz



Die Großmutter der heutigen Speedmodelle sah noch wie ein „richtiges“ Flugzeug aus.

Fluggeräte. Von so manchem der wenigen Zuschauern bekommt man immer wieder die Frage gestellt, ob das Modell schon einen Absturz hinter sich hat, weil ein Flügel fehlt. Schnell erkennen dann aber die meisten die Richtigkeit der Modelle und suchen respektvoll einen gewissen Sicherheitsabstand.

Der Bau eines Speed-Modells ist ungeheuer aufwendig und zeitraubend. Die Herstellung des Rumpfes ist sehr anspruchsvoll, weil dieses wichtige Teil



High-Tech in Vollendung, handwerkliches Geschick und Präzision sind angesagt!

in Holzbauweise erstellt wird. Man hat festgestellt, dass Holzrümpfe gegenüber einer Carbon-Bauweise enorme Vorteile bringen. Holz absorbiert Vibrationen besser und manche werden vielleicht jetzt schmunzeln, wenn ich sage, man fliegt schneller. Einige der Fachleute behaupten, am Sound eines Modells erkennt man, ob Holz oder Carbonrumpf geflogen wird. Sehr gut eignen sich Holzsorten wie Linde, Pappel oder Limba.

Der Flügel wird aus dünnem max. 0,3mm starkem Duralblech gefertigt und muss präzise gebaut werden. Kleinste maßliche Abweichungen können nach dem Verkleben nicht mehr korrigiert werden und der Tragflügel ist unbrauchbar.

Den Motor, der in einer Magnesiumschale eingeschraubt ist, bezeichne ich als Meisterwerk der Fertigungstechnik. Die Präzision dieser Triebwerke bzw. die oftmals unbekanntene Materialauswahl dieser aus dem Osten stammenden Motoren entspricht der Formel 1 Qualität.

In verchromten Zylinder Büchsen aus spezieller Bronze werden Kolben mit einem Siliciumgehalt von über 30% mit wenigen 1/1000mm eingepasst. Resonanzrohre die unglaublich genau auf die Drehzahl des Motors abgestimmt sind, man verwendet Auspuff-Steuerzeiten von 190 Grad, zeichnen die Triebwerke noch weiter aus. Kera-



Formel 1 im Modellflug, auch hier wird aerodynamisch optimiert!

misch beschichtete Kugellager sorgen durch geringeren Rollwiderstand gegenüber herkömmlichen Lagern für noch mehr Drehzahl. Diese Motoren erfordern eine 100%ige Wartung und sollten nach jedem Training gereinigt und auf Abnutzung kontrolliert werden. Die oftmals vertretene Meinung, man sollte Motoren nicht zerlegen, ist absoluter Unfug. Der von vielen vollkommen unbeachtete Flugsand kann einen Motor sehr stark beschädigen. Enorme Motorschäden können auch durch die Glühkerze entstehen. Pro Flug eine Kerze ist absolut normal und es kann passieren, das ein Teil der Wendel abbricht und sich zwischen Kolben und Laufbüchse den Weg zum Auspuff sucht oder auch nicht findet. Die Schäden an der Glühkerze werden meistens durch Vibrationen am Propeller, Rumpf, alles Verschraubbare oder sogar am Steuergestänge verursacht. Betrieben wird der Motor mit einem Kraftstoffgemisch aus 80% Methanol und 20% Rizinusöl. Bei Verwendung synthetischer Öle ist ein Leistungsabfall von bis zu 2% messbar.

Die Spiritversorgung erfolgt über einem Saugtank, der ganz speziell über viele Flüge hindurch richtig positioniert wird. Das Kraftstoffniveau ist immer 5-7mm innerhalb des Vergasers, also auf der Innenseite des Rumpfes und ist wiederum abhängig vom Abstand des Belüftungsrohres zum Saugrohr im Inneren des Tankes, sowie der Geometrie des Modells. Durch diese Anordnung entsteht im Flug durch die auftretende Fliehkraft Fallsprit mit erheblichem Druck, was wiederum Vergasergrößen bis zu 9,3mm Durchmesser zulässt.

Der Propeller, der aus Carbon gefertigt ist, nur ein Blatt aufweist und deshalb auf der gegenüberliegenden Sei-

te ein Ausgleichsgewicht aus Messing besitzt, wird von vielen Speedleuten als geheim betrachtet und so sollte es auch sein. Letztlich sollte noch jeder ein vermeintliches Geheimnis mit sich herum tragen. Drehzahlen von ca. 38000 U/min sollte der Prop schon ertragen, denn sonst findet die unglaubliche Geschichte einer blitzartigen „Zerbröselung“ des Modells statt. Bricht nämlich das Propellerblatt im Flug, bleibt das Gegengewicht im Spinner und die Folge ist eine unberechenbare Vibration, die das Modell in Bruchteile von Sekunden in zahllose Kleinteile zerschüttelt. Es ist unglaublich aber wahr, würde man den Motor nach einem solchen Crash nicht finden, man könnte oft nicht mehr feststellen, ob es überhaupt ein Flugmodell war.

Man könnte noch viele Seiten über Fesselflug schreiben, auf wichtige Details eingehen und über die Handhabung der Modelle berichten. Vielleicht habe ich den einen oder anderen damit beflügelt vom Standard-Modellflug in die Extremszene zu übersiedeln.

Franz Marksteiner

Abschließend möchte ich noch die Chance nutzen, um mich bei Modellbauer Lindinger zu bedanken, die für mich im Hauptkatalog 2006 eine Werbeeinschaltung für Fesselflug abgedruckt haben.

Interessante Informationen zum Fesselflug findet man auch unter: www.lassogeier.de (mit vielen weiterführenden Links)

Freue mich auch, wenn mich Interessierte persönlich kontaktieren: petrarudi@aon.at

Anm.Red.

Leider waren die dem Bericht beigelegten Fotos von so geringer Auflösung, daß keine größere Darstellung der interessanten Bilder möglich war!

Österreich Pokal 2006 in der Klasse RC-SL*

*Seglerschlepp

2006 hat das Team Martin Winkler - Karl Stöllinger vom MFC Salzburg den Österreichpokal der Klasse RC-SL zum 4. Mal gewonnen!

Zum 19. Mal in ununterbrochener Reihenfolge wurde nun der Österreich-Pokal in der Klasse Seglerschlepp ausgetragen. Diese Großveranstaltung hat auch in der Saison 2006 ihre Faszination auf die Österreichischen Spitzenteams der Schleppszene ausgeübt.

So haben insgesamt 19 Teams – und das sind immerhin 38 Piloten – am Österreichpokal 2006 teilgenommen, um im sportlichen Wettkampf um den Gesamtsieg zu ringen.

Um die Schleppszene zu beleben, durften auch wieder schwere Gespanne an den Bewerben teilnehmen; d.h., das zulässige Gesamtgewicht wurde im Österreich Pokal auf maximal 2 mal 20 kg geöffnet. (die MSO - Klasse blieb davon aber unberührt!) Gemäß den Statuten wurden auch heuer wieder 4 Teilbewerbe in verschiedenen Bundesländern durchgeführt. Das Interesse an der Seglerschlepperei ist in der Summe in Österreich annähernd gleichgeblieben.

Mit maximal 3 Wettbewerbsergebnissen konnten die Teams in die Gesamtwertung eingehen; d.h., wenn alle 4 Teilbewerbe bestritten wurden, konnte das schlechteste Ergebnis gestrichen werden. Die eigentliche Wertung erfolgt nach einem Punktesystem, und zwar gilt vom 1. bis zum 15. Rang eines jeden Teilbewerbes eine fallende Punktezahl von 15 bis 1.

1. Teilbewerb St. Johann im Pongau

Traditionell wurde der Ö-Pokal wie schon in den Jahren zuvor in Salzburg, St. Johann im Pongau gestartet. Das Team Hirscher/Hirscher vom MFC Bergfalke, das 2006 in der Gesamtwertung schon auf den 5. Rang platziert war, konnte sich mit 3 ausgezeichneten Wertungsflügen in ihrer noch relativ kurzen Karriere erstmals in die Siegerliste bei einem Ö-Pokal – Bewerb eintragen. Auf den Plätzen zwei und drei folgten mit äußerst geringen Punkterückständen die Teams Gruber/Gruber (LSV St. Johann) und Winkler/Stöllinger (MFC Salzburg).

Ergebnis:

1. Hirscher Gottfried/Hirscher Daniel	MFC Bergfalke	S	3082
2. Gruber Markus /Gruber Alfred	LSV St. Johann	S	3073
3. Winkler Martin/Stöllinger Karl	MFC Salzburg	S	3065
4. Baumgartner Johann/ Winkler Gerhard	KFC Klagenfurt	K	2930

2. Teilbewerb KFC in Thon bei Grafenstein

Der 2. Teilbewerb wurde beim Klagenfurter – Flugsport – Club in Thon bei Grafenstein in Kärnten ausgetragen. Die Seriensieger der letzten Saison Salloker Willi / Lenzhofer Herbert vom K-F-C konnten auch bei diesem Event wieder mit einem enormen Punktevorsprung triumphieren. Nach 8 erfolgreichen Jahren wird leider das Team in dieser Zusammensetzung in der Schleppszene nicht mehr zu sehen sein. Schlepppilot - Willi Salloker hat nach der Siegerehrung aus gesundheitlichen Gründen seinen Rücktritt vom aktiven Modellsport mitgeteilt.

Ergebnis:

1. Salloker Wilhelm / Lenzhofer Herbert	KFC Klagenfurt	K	3219
2. Winkler Martin / Stöllinger Karl	MFC Salzburg	S	3011
3. Gruber Markus / Gruber Alfred	LSV St. Johann	S	2944
4. Baumgartner Johann / Winkler Gerhard	KFC Klagenfurt	K	2929

3. Teilbewerb MFG Reblaus/Theiß

Die Modellfluggruppe Reblaus/Theiß in Niederösterreich hat unter ihrem engagierten Obmann Karl Schober erstmalig in der Vereinsgeschichte einen Ö-Pokal – Teilbewerb RC – SL organisiert. Die Wettbewerbsteilnehmer trumpten mit hervorragenden Leistungen auf, indem sie die idealen Wetterverhältnisse optimal nützten. Das Siegerteam des 1. Teilbewerbes, Hirscher/Hirscher überzeugte wiederum mit ihrem ausgewogenen vorbildgetreuen Flugstil und konnte nur von den Routiniers Winkler/Stöllinger auf den 2. Platz verdrängt werden. LSV Zarfl Peter / Pietschnig Lampert (M-F-G Klagenfurt) retteten mit Rang 3 die Ehre der Kärntner Modellflugsportler.

Ergebnis:

1. Winkler Martin / Stöllinger Karl	MFC Salzburg	S	3143
2. Hirscher Gottfried / Hirscher Daniel	MFC Bergfalke	S	3090
3. Zarfl Peter / Pietschnig Lambert	MFG Klagenfurt	K	2936
4. Aigner Peter / Hönig Georg	MFC Silbergrube	NÖ	2899

Nach 3 absolvierten Teilbewerben lagen in der Gesamtwertung die Teams Winkler/Stöllinger (42 Punkte) und Hirscher/Hirscher (39 Punkte) auf den Rängen eins und zwei, gefolgt von Zarfl/Pietschnig (35 Punkte) Rang drei und Gruber/Gruber (27 Punkte) auf Rang vier.

4. Teilbewerb/Schlussbewerb/ Ausseerland-Tauplitz

Finale im Österreichpokal der Klasse Seglerschlepp.....

12 Teams (4x NÖ, 3x S, 3x K, 1x STM, 1x T) waren zum großen Finale in die Flugarena des MFC – Ausseerland vis-a-vis der Schifflugschanze in Tauplitz/Bad Mitterndorf gekommen. Für viel Spannung war gesorgt, schließlich ging es nicht nur um den Tages-sieg, sondern auch um den Gesamtsieg im Österreich Pokal. Favorisiert waren die Teams Winkler/Stöllinger und Hirscher/Hirscher, die je einen Sieg und einen zweiten Rang verbuchen konnten. Gute Chancen auf die begehrten Stockerlplätze hatten die Schleppteams Gruber/Gruber, Zarfl/Pietschnig und Baumgartner/Winkler aufgrund der relativ geringen Punkterückstände. Am Finaltag strapazierten die zahlreichen wetterbedingten Unterbrechungen die Nerven der Modellflugsportler und des Wettbewerbsleiters Schilcher Frido. Das Zuwarten hatte sich gelohnt, Wolken und der hartnäckige Nebel lösten sich auf und mit großer Verspätung konnte der 2. Wertungsdurchgang gestartet werden. Das Siegerteam des letzten Teilbewerbes Winkler/Stöllinger zeigte 2 exzellente Flüge und mit 3062 Punkten waren sie an diesem Tag eine Klasse für sich. Die Klagenfurter Baumgartner/Winkler folgten mit einem Respektabstand von knapp 300 Punkten auf Platz zwei. Das Team Hirscher, Mitfavoriten um den Gesamtsieg, konnte nicht an zuletzt gezeigte Leistungen anschließen. In der Tageswertung reichte es letztlich nur für den 4. Rang. Mit zwei konstanten Wertungsflügen sicherten sich das Team Gruber/Gruber nicht nur den 3. Platz in der Tageswertung, sondern auch in der Gesamtwertung des Ö-Pokals.

Mit dem 2. Tagessieg war dem Schleppteam Winkler/Stöllinger der Gesamtsieg im Ö-Pokal 2006 nicht mehr zu nehmen. Die Aufsteiger in die Spitzenklasse der RC – SL Szene 2006 sind Vater und Sohn Hirscher aus Salz-



v.l.n.r. Winkler/Baumgartner-Stöllinger/Winkler-Gruber/Gruber- BFR Lenzhofer

Endergebnis:

1. Winkler Martin/Stöllinger Karl MFC Salzburg	3062
2. Baumgartner Johann / Winkler Gerhard KFC Klagenfurt	2766
3. Gruber Markus / Gruber Alfred LSV St. Johann	2707
4. Hirscher Gottfried / Hirscher Daniel MFC Bergfalke	2701



Modelle des Siegerteams Fotos: H. Lenzhofer

burg. Durch fleißiges Training und durch Optimierung ihres Schleppgespanns erzielten sie verdient den hervorragenden 2. Platz in der Gesamtwertung des Ö-Pokals. Schlepppilot Gottfried Hirscher ist 43 Jahre alt und

betreibt den Modellflugsport seit ca. 15 Jahren, sein Sohn Daniel ein talentierter Seglerpilot ist 18 Jahre alt und fliegt erst seit 4 Jahren Wettbewerbe. Es ist an der Zeit sich einmal die Modelle näher anzuschauen, mit denen solche

Erfolge möglich sind. Als Schleppflugzeug wird eine PIPER PA 36 PAWNEE BRAVE 375 eingesetzt. Das Original dient in Australien als Agrar- und Schleppflugzeug. Das Modell wurde von Gottfried selbst konstruiert und in klassischer Holzbauweise gebaut. Die Farbgebung ist identisch mit dem Vorbild wie auch die gesamte Oberfläche, die ebenfalls mit Blechstößen, Schrauben und Nieten versehen ist. Als Besonderheit ist noch zu erwähnen, dass die Auspuffanlage und der Propeller konsequent dem Original nachgebaut wurden. Der in mühevoller Handarbeit aus Holz gefertigte Propeller wurde vor dem Finish mit Glasgewebe verstärkt.

Technische Daten der Schleppmaschine PIPER PA 36 PAWNEE BRAVE 375:

Maßstab:	1:3,25
Spannweite:	375 cm
Länge:	265 cm
Gewicht:	19,3 kg
Flächenbelastung:	103 g/dm ²
Motor:	King 140 ccm
Propeller:	Eigenbau 28,5 x 9 (original Blattform)
Servos:	Hitec
Empfangsanlage:	MPX IPD mit Doppelstromversorgung
Fernsteueranlage:	MPX MC 4000
Bauaufwand:	ca. 800 h

Daniel Hirscher fliegt eine DG – 800 S; der Rumpf des Seglers ist ein Produkt der Fa. Rosenthal. Die Leitwerke und die Flächen wurden in konventioneller Rippenbauweise aufgebaut. Das Cockpit, die Ansteuerungsmechanik, die Querruder und die Wölbklappen sind wie beim Original absolut scale gefertigt. Das Team Gottfried und Daniel Hirscher hat mit diesem Gespann neue Maßstäbe für die Konkurrenz gesetzt, die wohl nur schwer zu überbieten sind.

Technische Daten des Segelflugzeug DG – 800 S:

Maßstab:	1:3
Spannweite:	600 cm
Länge:	228 cm
Gewicht:	10,4 kg
Flächenbelastung:	66 g/dm ²
Servos:	Hitec
Empfangsanlage:	MPX IPD mit Doppelstromversorgung
Fernsteueranlage:	MPX Royal EVO 12
Bauaufwand:	ca. 850 Stunden
– davon 250 Std. für den Cockpitausbau	

Das Siegerteam – Martin Winkler / Karl Stöllinger Der Motorpilot Martin Winkler hat seinen Jugendtraum verwirklicht, indem er 1989 Modellflugzeuge zu bauen und zu fliegen begann. Karl Stöllinger steuert den Seg-



Die exzellenten Modelle der Fa. Hirscher



Die elegante DG – 800 – von Daniel



Propellerbau made by Hirscher

ler und ist schon seit 1973 Wettbewerbspilot in den Seglerklassen RC-MS, RC-IV, RC-Hang-2 und RC-E7. Anfang 1994 beschließen Martin und Karl mit dem Seglerschlepp zu beginnen. Um keine Zeit zu verlieren, verließ Martin an Karl eine Pilatus B4 und wann immer das Wetter es zuließ, wurde beim MFC-Salzburg am Modellflugzentrum Kraiwiesen trainiert und die Modelle abgestimmt. 1994 ist das Team erstmalig im Österreichpokal der Klasse RC-SL am Start und erreicht den 6. Gesamtrang „Vater“ Stöllinger ist ab der ersten Stunde als Helfer dabei und bis heute betreute er das Team in allen Bereichen. Als Modelle wurden eine PIPER PA18 Super Cub mit einem 42ccm Quadra- Benzinmotor und eine Pilatus B4 eingesetzt. Für die Saison 1995 wurde ein SALTO gebaut. Mit diesen Modellen konnte 1996 erstmals der Österreichpokal gewonnen werden!

Ab 1997 wurde eine von Martin neu gebaute PIPER PA18 Super Cub mit 10,2 kg Abfluggewicht, 3m Spannweite und mit dem bis heute hervorragend laufenden 53ccm, 4-Zylinder / 4-Takt Motor OS-PEGASUS eingesetzt. Der seit 1995 eingesetzte SALTO bleibt mit 5,8 kg Abfluggewicht und 4,85m Spannweite unverändert. 1997 wurden mit diesen Modellen erstmals der Österreichpokal **und** die Österreichische Meisterschaft gewonnen! Die wunderschönen ersten Wanderpokale von 1988 aus den Anfängen der Seglerschlepperei gingen 1997 für immer an das Team Winkler/Stöllinger. Nach Rang 2 im Jahr 1998 gewann dieses Team 1999 nochmals den Österreichpokal **und** die Österreichische Meisterschaft. Unmittelbar vor der ÖM ersetzte 1999 eine 5,12m große und 6,4 kg schwere WEIHE 50 den Salto. Nach einer Dreiseitenansicht des Originals wurde die Weihe 50 von Karl und Vater Johann Stöllinger komplett in Holz aufgebaut. Nach einer Pause im Jahr 2000 ist das Team Winkler/Stöllinger 2001 wieder bei zwei Teilwettbewerben am Start. 2002 bis 2005 belegten die beiden beim Österreichpokal in der Gesamtwertung und bei den Österreichischen Meisterschaften 2001 – Rang 2, 2003 und 2005 den 3. Rang. Die PIPER von 1997 und die WEIHE von 1999 wurden in kleinen Schritten immer besser auf die Flugaufgaben abgestimmt und werden bis heute bei allen Wetterlagen eingesetzt. Die größte Herausforderung in der RC-SL Klasse ist zu dem geforderten, naturgetreuen Flugstil, die gemeinsame Bewertung beider Piloten. Der freundschaftliche Umgang im Team und die gemeinsame Freude am Modellflugsport haben Winkler und Stöllinger die erreichten Erfolge in den vergangenen 13 Jahren, sowie den 4. Sieg beim Österreichpokal der Klasse RC-SL möglich gemacht.

Herbert Lenzhofer
BFR – RC-IV u. RC-SL



Gottfried mit seiner PIPER PA 36 im



Die Weihe 50 von Karl Stöllinger im Queranflug



Sieger 2006 – Team Winkler/Stöllinger



Die Aufsteiger 2006 Gottfried und Daniel Hirscher



Die Sieger des Ö-Pokals 2006 Fotos: H. Lenzhofer



Modell AVIATOR

www.modell-aviator.de

ELEKTRO UHU VON GRAUPNER ■ THUNDERBIRD VON CARSON ■ DUAL RECEIVER VON WEATRONIC
HYPERION YAK 54 VON KD MODELLECHNIK ■ SKY BABY VON KAVAN ■ EXCEL 4004 VON SIMPROP



Modell AVIATOR

www.modell-aviator.de

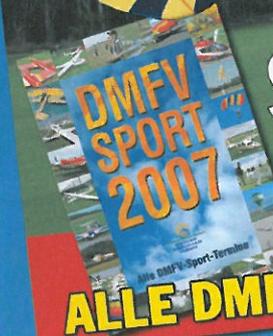
TEST & TECHNIK FÜR DEN MODELLFLUG-SPORT



Sterns Stunde
Moki S 250
von Airworld



Sender Evolution
iVol von
Reflex Products



Seriensieger
Pitts Special von Ripmax

PLUS BONUSHEFT:
ALLE DMFV-SPORT-TERMINE

Ausgabe 2/07
März/April
D: € 4,30
A: € 4,90
F: € 6,00
ISSN 1469-8344



198966-104305

Ausgabe des Abostarts
/2007

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

Bestell-Service: Telefon: 0049/40/40180710, Telefax: 0049/40/40180710
Im Internet: www.modell-aviator.de

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

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

Bankleitzahl Konto-Nr.

Geldinstitut

Datum, Unterschrift

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

Jetzt zum Reinschnuppern:

Kostenloses Schnupper-Heft oder vorteilhaftes Schnupper-Abo

3 für 1

Ihre Schnupper-Abo-Vorteile:

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

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!

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: 0049/40/40180710
service@modell-aviator.de
www.modell-aviator.de



www.mfc-linz.at

ORF

öö

RADIO OBER
ÖSTERREICH

Modellflug- Ausstellung

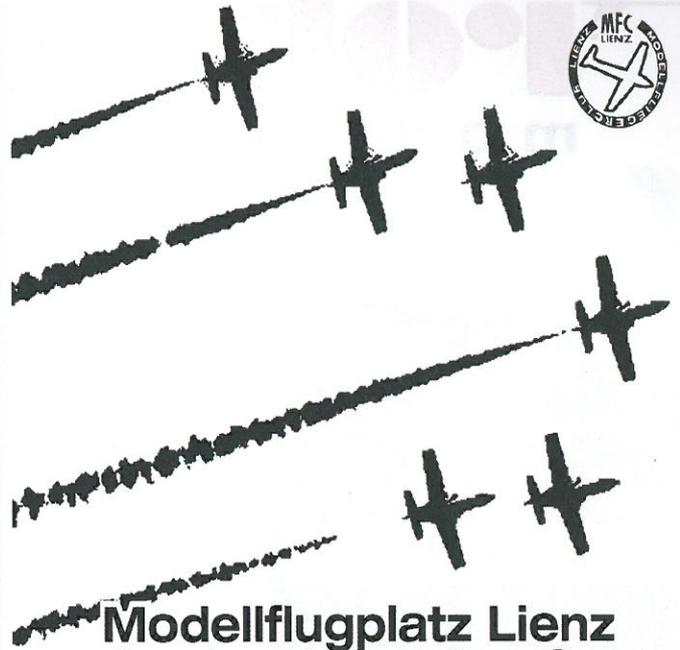
Linz

24. März 2007

ab 9.00 Uhr

Linz, Volkshaus Franckviertel
Franckstraße 68

Der Reinerlös geht an den schwerstbehinderten
Florian aus Timmelkam



Modellflugplatz Linz
Amlacherstraße

FLUGTAG 1. MAI 2007

10-16 Uhr - Eintritt frei!

Original RFM-Wettbewerbsmodelle, Spinner u. Propeller vom 4-fachen E-Flug Weltmeister Rudolf Freudenthaler!!!



Elf verschiedene hochwertige Surprise-
Wettbewerbsmodelle inkl. Servos eingebaut!

Für Lipos geeignet!!!

Alle Modelle u. Propeller mit
Hochmodulkohlefaser gebaut!



RFM CLK-Spinner



RFM CLK-Props

- * Qualitäts-LipoAkkus zu günstigen Preisen
- * Kokam, Polyquest, Saehan, Flight Power
- * Die sichersten NiMh Akkus, GP 4600, GP 4300 (2. Generation)
- * GP 2200, 2000, 1300



Hochwertige Elektromotoren, Brushless-Regler,
Ladegeräte und sämtliches Zubehör
von führenden Herstellern!



A-4240 Freistadt, Kienzlstraße 7, Tel. +43 (0)7942-74990, Fax DW 28
E-Mail: rfm@epnet.at

www.modellbau-freudenthaler.at



FF-7

No. F 7025 PCM / FM 35 MHz 7/7/3
 No. F 7026 PCM / FM 40 MHz 7/7/3



FX-18

No. F 4300 PCM / FM 35 MHz 6/7/3 NiMH
 No. F 4301 PCM / FM 40 MHz 6/7/3 NiMH
 No. F 4302 PCM / FM 41 MHz 6/7/3 NiMH (Export)



T4EX

No. F 4054 T4EX FM 35 MHz 4/6/3
 No. F 4055 T4EX FM 40 MHz 4/6/3
 No. F 4056 T4EX FM 35 MHz 4/4/3 Slow Fly
 No. F 4057 T4EX FM 40 MHz 4/4/3 Slow Fly



No. F 8039
 No. F 8040

FX 40 PCM-G3-PLL 35 MHz
 FX 40 PCM-G3-PLL 40 MHz



No. F 8055
 No. F 8056

T14MZ PCM-G3-PLL 35 MHz
 T14MZ PCM-G3-PLL 40 MHz

MANNSCHAFTSNENNBLATT

STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN
für

Klasse:

Mannschaftsname: _____

Teilnehmer 1: _____

Teilnehmer 2: _____

Teilnehmer 3: _____

Eine Mannschaft setzt sich aus 3 Einzelstartern desselben Landesverbandes zusammen! Die Teilnahme als Einzelstarter ist daher bindend!

Unterschrift / Datum

Unterschrift/Datum

Unterschrift/Datum

MANNSCHAFTSNENNBLATT

STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN
für

Klasse:

Mannschaftsname: _____

Teilnehmer 1: _____

Teilnehmer 2: _____

Teilnehmer 3: _____

Eine Mannschaft setzt sich aus 3 Einzelstartern desselben Landesverbandes zusammen! Die Teilnahme als Einzelstarter ist daher bindend!

Unterschrift / Datum

Unterschrift/Datum

Unterschrift/Datum

Österreichischer Aero-Club
Sektion Modellflug

Terminkalender

und

Ausschreibungen

(Alle Ausschreibungen unter www.prop.at)

2007

NENNBLATT
für
STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse:

Name: _____

Adresse: _____

Dauerstartnummer: _____

1. Frequenz: _____ 2. Frequenz: _____

Mit der Nennung verpflichte ich mich, die Ausschreibungs- und Wettbewerbsbedingungen einzuhalten!

----- Unterschrift/Datum ----- Verein/Unterschrift/Datum -----

NENNBLATT
für
STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse:

Name: _____

Adresse: _____

Dauerstartnummer: _____

1. Frequenz: _____ 2. Frequenz: _____

Mit der Nennung verpflichte ich mich, die Ausschreibungs- und Wettbewerbsbedingungen einzuhalten!

----- Unterschrift ----- Verein/Unterschrift/Datum -----

Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft in der Klasse F5B

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: WSV-Liezen, Sektion Modellflug
Wettbewerbsnr.: ST 1/2007
Ort und Datum: Liezen/Stmk am 01.09. und 02.09.2007
Wettbewerbsleiter: BFR Ing. Peter Meisinger
Organisationsleiter: Heinz Jenecek, Fronleichnamsweg 9a, 8940 Liezen
Jury: LSL HR Mag. Helmut Krasser
Nennung: Bis 21.08.2007 an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO und Sporting Code
 4 Durchgänge
Programm:
 Freitag, 31.08.2007 ab ca 15:00 Trainingsmöglichkeit
 Samstag, 01.09.2007 08:00 Anmeldung, Senderabgabe
 08:30 Begrüßung, Briefing
 09:00 Beginn des Bewerbes (F5B wird alternierend mit F5F geflogen)
 Sonntag, 02.09.2007 08:30 Senderabgabe
 09:00 Fortsetzung des Bewerbes
 ca. 16:00 Siegerehrung

Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!

Achtung: Die Motoreinschaltdauer wird elektronisch erfaßt. Es muß jeder Teilnehmer einen Zweitempfänger mit einem im Bewerb verwendeten, identischen Quarz vor der Flugaufgabe beim Wettbewerbsleiter abgeben. Für die ordnungsgemäße Funktion dieses Kontrollempfängers ist jeder Teilnehmer selbst verantwortlich!

Quartiernachweis:
 Eingeschränkte Campingmöglichkeit (kein Strom- und Wasseranschluss).
 Weitere Informationen unter www.wsv-liezen.at/modellflug

TERMIKALENDER 2007 DER SEKTION MODELLFLUG DES ÖAeC

Nähere Informationen zu den intern. Wettbewerben sind im Internet unter der Adresse events.fai.org/aeromodelling/calendar.asp zu finden!

WELTMEISTERSCHAFTEN

23.06.-28.06.	F3D	Muncie-Indiana/USA
24.06.-01.07.	F1A, B, C	Odessa/Ukraine
08.07.-14.07.	F3B	Emmen-Luzern/Schweiz
27.07.-05.08.	F3C	Wloclawek/Polen
27.08.-01.09.	F1E (Seniors&Juniors)	Turda/Rumänien
08.11.-18.11.	F3A	Ezeiza/Argentinien

EUROPAMEISTERSCHAFTEN

06.07.-14.07.	F2A, B, C, D	Batajnica/Serbien
18.07.-26.07.	F4B, F4C	Kiew/Ukraine
03.08.-08.08.	F1A, B, F1P	Aradac-Zrenjanin/Serbien
19.08.-26.08.	F3J (Seniors&Juniors)	Trnava-Boleraz/Slowakei
26.08.-01.09.	F1D Seniors & Juniors	Belgrad-Fair/Serbien
29.09.-06.10.	F5B, F5D	Sibiu/Rumänien

INTERNATIONALE FAI WETTBEWERBE

FREIFLUG

16.02.-19.02.	F1A, B, C, Q (WC), P Maxmen International	Lost Hills/USA
24.02.	F1B (WC) 2007 Phillippe Lepage	Viabon/Frankreich
03.03.	F1A, B, C (WC) Bear-Cup	Pori/Finnland
17.03.	F1E (WC) 2007 Winter-Cup I	Hranice/Tschechien
17.03.-18.03	F1A, B, C (WC) Holiday on Ice	Gjovik/Norwegen
18.03.	F1E (WC) 2007 Winter-Cup II	Hranice/Tschechien
24.03.-25.03.	F1A, B, C (WC) 2007 Matfors VT Int.	Matfors/Schweden
25.03.	F1K 8 th Trofeo Intern.	Crivelle/Italien
06.04.-09.04.	F1A, B, C (WC) Austr. FF-Championships	Naranderra/Australien
10.04.-11.04.	F1A, B, C (WC) 07 Southern Cross-Cup	Naranderra/Australien
14.04.	F1A, B, C (WC) 2007 City Cup of Lucenec	Lucenec/Slowakei
14.04.	F1E (WC) 2007 Föhrberg Cup	Oberkotzau/BRD

15.04.	F1E (WC) World Cup	Oberkotzau/BRD
21.04.-22.04.	F1A, B, (WC) 2007 Istanbul FF-Cup	Tekirdag-Corlu/Türkei
28.04.	F1A, B, C (WC) Baltic Cup	Madzunaai/Litauen
29.04.-30.04.	F1A, F1A/J, B, C (WC) Estonian FF-Cup	Madzunaai/Litauen
04.05.-05.05.	F1E (WC) 2 nd Coppa Primavera	Gallio/Italien
05.05.-06.05.	F1E (WC) 7 th Coppa Mont Sisemol	Gallio/Italien
11.05.-13.05.	F1A, B, C (WC) 24 th Srem Cup	Aradac-Zrenjanin/Serbien
12.05.-13.05.	F1A, B, C, Q (WC) Stonehenge Cup	Andover/Großbritannien
17.05.-20.05.	F1A, B, C (WC) Swedish-Cup (Sen. & Jun.)	Rinkaby/Schweden
18.05.-20.05.	F1A, B, C (WC) 22 th Jihocesky Pohar	Vesechov/Tschechien
19.05.	F1E (WC) 8 th Mikulas Cup	Liptovsky Mikulas/Slowakei
19.05.-20.05.	F1A, B, C (WC) 2007 Nordic Cup	Rinkaby/Schweden
19.05.-20.05.	F1D, L, M, N 9 th Open Int. Copa Tabarea	Valencia/Spanien
20.05.	F1E (WC) 2007 Cavalloni Cup	Liptovsky Mikulas/Slowakei
24.05.-26.05.	F1A, B, (Sen & Jun.) C (WC) Sofia-Cup	Pazardzik/Bulgarien
25.05.-27.05.	F1A, B, C (WC) Idea-Cup Belarus	Kharkiv/Ukraine
02.06.-03.06.	F1A, B, C, Q (WC), G, H, J, P 23 th Pusta Cup	Tass/Ungarn
02.06.-03.06.	F1A, B, C (WC) H 5 th Memorial Vil. Kmocha	Bjelopolje/Kroatien
16.06.	F1A, B, C (WC) 40 th Mem. DJ. Zigic	Aradac-Zrenjanin/Serbien-M
21.06.-24.06.	F1A, B, C (WC) Black Sea-Cup	Odessa/Ukraine
30.06.-01.07.	F1A, F1A/J, B, C (WC), H Prilep-Brand-Cup	Prilep/Mazedonien
01.07.	F1A (WC) 17 th Black Cup	Gliwice/Polen
06.07.-09.07.	F1A, B, C (WC), G, H, J 2007 Antonov Cup	Kyiv/Ukraine
14.07.	F1A, B, C (WC), H Vörös Jenö Memorial	Tass/Ungarn
14.07.-15.07.	F1A, B, C (WC) Huron-Cup	Borden/Kanada
27.07.-29.07.	F1A, B, C, G, H, J, K Azay Le B.	Beauvoir-sur-Niort/Frankreich
31.07.	F1Q (WC) 2007 Electric-FF	Muncie-Indiana/USA
01.08.-02.08.	F1A, B, C Luxor Cup	Aradac-Zrenjanin/Serbien/Montenegro
02.08.-04.08.	F1A, B, C (WC), G, H, J Poitou	Noizè-Thouars/Frankreich
10.08.-12.08.	F1A, B, C (WC) Cupa Salonta	Salonta/Rumänien
10.08.-12.08.	F1D 15 th Dorcol Cup	Belgrad-Fair/Serbien
18.08.-19.08.	F1A, F1A/J, B, C (WC) Summer Cup	Stalowa Wola/Polen
24.08.-25.08.	F1A, B, C (WC), G, H, P Negev Open, Israel CHS	Ofakim/Israel
24.08.-25.08.	F1A, B, C, P Cup of Szentes	Szentes/Ungarn

Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft in der Klasse F3C

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: MC-Böheimkirchen-Kirchstetten
Wettbewerbsnummer: ST 3/2007
Ort und Datum: Böheimkirchen/NÖ am 01.09. und 02.09.2007
Wettbewerbsleiter: BFR Günter Voss
Organisationsleiter: Ing. Siegfried Kaltenbrunner
Jury: BSL Dr. Georg Breiner
Nennung: Bis 21.08.2007 an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO und Sporting Code
 3 Durchgänge F3C-A
 2 Durchgänge F3C-B (Fly off)

Programm:

Freitag, 31.08.2007	Anreise Ab 14:00	freies Training
Samstag, 01.09.2007	08:30-09:00	Anmeldung, Senderabgabe 09:00 Begrüßung, Briefing 09:30 Startnummernauslosung Beginn des 1. Wettbewerbstages

Ab ca. 19:00 Buffet und gemütliches Beisammensein

Sonntag, 02.09.2007	09:00-09:30	Senderabgabe
	09:30	Beginn des 2. Wettbewerbstages

Siegerehrung ca. 1 Stunde nach Ende des Bewerbs

Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!

Quartiernachweis:

Gasthof Fink, 3071 Böheimkirchen, Tel. 02743/2219, <http://www.gasthof-fink.com>

Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft in der Klasse F4C

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug

Durchführender Verein: MFSU Treubach

Wettbewerbsnummer: ST 4/2007

Ort und Datum: Treubach/OÖ am 01.09. und 02.09.2007

Wettbewerbsleiter: LSL Hans Eistert

Organisationsleiter: Wolfgang Hofmann; hofmann.wolfgang@aon.at

Jury: BFR Ing. Roland Dunger

Nennung: Bis 21.08.2007 an die Bundessektion

Wertung: Einzelwertung lt MSO und Sporting Code

Durchgänge lt. MSO und SC

Programm:

Freitag, 31.08.2007 ab 08:00 Anreise, freies Training

Samstag, 01.09.2007 ab 07:30 Anmeldung

08:00 Senderabgabe

08:15 Begrüßung, Briefing

08:30 Beginn Baubewertung, Flugdurchgänge

ca 18:30 Oldieabend

Sonntag, 02.09.2007

08:00 Senderabgabe

08:30 Fortsetzung des Bewerbs

Siegerehrung ca. 1 Stunde nach Beendigung des Wettbewerbs

Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!

Quartiernachweis:

Quartiernachweise auf der Homepage (www.mfsu-treubach.net) oder für Teilnehmer ohne Internetzugang bei der Organisationsleitung Tel. 0676/3719344.
Camping am Platz möglich.

24.08.-26.08.	F1A, B, C (WC) 4 th Salzland Cup	Hakeborn/ BRD
25.08.-26.08.	F1E (WC) Popa Crangu Memorial	Turda/Rumänien
25.08.-26.08.	F1D Indoor Open Int.	Belgrad-Fair/Serbien
30.08.-31.08.	F1E (WC) 2007 Turda Cup	Turda/Rumänien
30.08.-02.09.	F1A, B, C (WC) 38 th Eifel-Pokal	Zülpich/BRD
07.09.-09.09.	F1A, B, C (WC) 2007 Siscia Cup	Sisak/Kroatien
07.09.-09.09.	F1A, B, C (WC) Von Hafe-Cup	Evora/Portugal
13.09.-16.09.	F1A, B, C (WC) Cup of Aviaprom	Ore/Russland
15.09.	F1E (WC) 2007 Liptov-Cup	Liptovsky Mikulas/Slowakei
15.09.-16.09.	F1A, B, C (WC) Canada Cup	Borden/Kanada
16.09.	F1E (WC) Memorial of Peter Nosko	Liptovsky Mikulas/Slowakei
20.09.-22.09.	F1A, B, (Sen.&Jun.) C (WC) Bulgaria-Cup	Pazardzik/Bulgarien
22.09.	F1E (WC) 8 th Governor's-Cup	Racibórz/Polen
22.09.-23.09.	F1A, B, C 3 rd FAVLI Città di Capannori	Capannori/Italien
23.09.	F1E (WC) 2 nd Toszek-Cup	Toszek/Polen
29.09.	F1E (WC) 1 st Poitou Charentes	Tourtenay/Frankreich
29.09.	F1A, B, C Arva Janos Mem.	Tass/Ungarn
30.09.	F1E (WC) 2007 Poitou	Tourtenay/Frankreich
06.10.-07.10.	F1E Martin-Cup	Martin/Slowakei
13.10.-14.10.	F1A, B (WC) Anatolian FF-Cup	Ankara-Golbasi/Türkei
13.10.-14.10.	F1A, B, C, (WC), P 31 th Ann. Sierra Cup	Lost Hills/USA
19.10.-21.10.	F1A, B, C (WC) Krka Cup	Novo Mesto, Sent Jernej/Slowenien
27.10.-28.10.	F1A, B, C (WC), G 2007 Eurofly	Mühliethurmen/Schweiz
FESSELFLUG		
30.03.-31.03.	F2D Israeli Open Combat	Kiryat Gat/Israel
07.04.-08.04.	F2A, B, C, D E, F (WC)17 th Open Int.	Vidreses-Girona/Spanien
27.04.-01.05.	F2D (WC) 2007Cup-Avios	Aleksine/Russland
28.04.-29.04.	F2A, B, C, D F (WC) 15 th IKR-Pokal	Bitterfeld/BRD
18.05.-20.05.	F2B, C (WC) Jura-Cup	Breitenbach/Schweiz
19.05.-20.05.	F2D (WC) Karlskoga Spring Comp.	Karlskoga/Schweden
25.05.-27.05.	F2A, B, C, D (WC) Kyiv Cup	Kyiv/Ukraine
26.05.-27.05.	F2B Intern. de Saint Etienne	Saint Etienne/Frankreich
26.05.-27.05.	F2A, D (WC) 7-class Limfjords	Hesteskoen, Aalborg/Dänemark

02.06.-03.06.	F2A, B, C, D (WC) 6 th Werner Groth-Mem.	Sebnitz/BRD
09.06.-10.06.	F2A, B, C, D (WC) 2007 Asen Jordanov	Primorsko/Bulgarien
09.06.-10.06.	F2A, B, C, Coppa Città di Alessandria	S.Salvatore Monferrato/It
16.06.-17.06.	F2A, B, C, F (WC) F4B Open Intern.	Pombal/Portugal
22.06.-24.06.	F2D (WC) (Sen. & Jun.)	Svitavy/Tschechien
22.06.-24.06.	F2A, B, C (WC) Meesek Cup	Pecs/Ungarn
23.06.-24.06.	F2A, C (WC) B, F 1 th Coupe du Sud Ouest St.Eulalie/Frankreich	
04.07.-05.07.	F2A, B, C, D (WC) S. Sindjelic M.	Batajnica/Serbien
27.07.-29.07.	F2B (WC) (Sen. & Jun.) Jozef Gabris Mem.	Nitra/Slowakei
27.07.-29.07.	F2A B, D (WC) 15 th Eugeniusz Kujan Mem.	Wierzawice/Polen
04.08.-05.08.	F2A, B, C, D (WC) F4B(S. & J.) GP de France	Landres/Frankreich
11.08.-12.08.	F2A, B, C (WC) 21 th Int. Vol Circulaire	Pepinster/Belgien
11.08.-12.08.	F2D (WC) Dutch Combat	Achterveld/Niederlande
18.08.-19.08.	F2B (WC) 7 th Tiroler Fesselfliegen	Radfeld/Österreich
24.08.-26.08.	F2D (WC), Sen.&Jun.,2007 Air Lithuania Cup	Vilnius/Litauen
01.09.-02.09.	F2A, B, C (WC) 44 th Coppa D'Oro	Lugo di Romagna/Italien
07.09.-09.09.	F2D (WC) Grushins Mem. Cup	Khimki/Russland
08.09.-09.09.	F2B (WC) A, C, Sen. & Jun., 8 th Tournoi Melusin Rouillier/Frankreich	
21.09.-23.09.	F2A, B, C (WC) 20 th Var Cup	Gyula/Ungarn
04.10.-07.10.	F2D (WC) Dnipro Cup	Novomoskovsk/Ukraine
21.12.-23.12.	F2B Int. V&V Gran Canaria	Canarische Inseln/Spanien

RADIO CONTROL

24.03.-25.03.	F3B 1 st Coppa Volo Silenzioso	Rieti/Italien
30.03.-02.04.	F3F La Madeleine Open	Tardets/Frankreich
13.04.-15.04.	F3M Acro Challenge	Linares (Jaen)/Spanien
14.04.-15.04.	F3P 1 st Crit. de vol acrob. d'Interieur	Mons/Belgien
21.04.-22.04.	F3J 1 st Trofeo di S. Andrea	S. Andrea/Italien
05.05.-06.05.	F3J (WC) Holic Cup	Holic/Slowakei
18.05.-20.05.	F3C (WC) Concours Int.	Beugin/Frankreich
18.05.-20.05.	F4C Gregers Gram Memorial	Larvik/Norwegen
18.05.-20.05.	F5B (WC) F5F, F5G 31th Miitky-Cup	Pfäffikon/Schweiz
19.05.-20.05.	F3A 5 th Cyprus Open Intern.	Nikosia/Zypern
19.05.-20.05.	F4D, F4F Open Int. Copa Tabarca	Valencia/Spanien

Ausschreibung für die Österr. Meisterschaft in der Klasse F5F

Veranstalter:	Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein:	WSV-Liezen, Sektion Modellflug
Wettbewerbsnr.:	ÖM 1/2007
Ort und Datum:	Liezen/Stmk am 01.09. und 02.09.2007
Wettbewerbsleiter:	BFR Ing. Peter Meisinger
Organisationsleiter:	Heinz Jenecek, Fronleichnamsweg 9a, 8940 Liezen
Jury:	LSL HR Mag. Helmut Krasser
Nennung:	Bis 21.08.2007 an die Bundessektion
Wertung:	Einzelwertung lt MSO und Sporting Code 4 Durchgänge
Programm:	
Freitag, 31.08.2007	ab ca 15:00 Trainingsmöglichkeit
Samstag, 01.09.2007	08:00 Anmeldung, Senderabgabe 08:30 Begrüßung, Briefing 09:00 Beginn des Wertes (F5F wird alternierend mit F5B geflogen)
Sonntag, 02.09.2007	08:30 Senderabgabe 09:00 Fortsetzung des Wertes ca. 16:00 Siegerehrung

Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!

Achtung: Die Motoreinschaltdauer wird elektronisch erfasst.
Es muß jeder Teilnehmer einen Zweitempfänger mit einem im Bewerb verwendeten, identischen Quarz vor der Flugaufgabe beim Wettbewerbsleiter abgeben.
Für die ordnungsgemäße Funktion dieses Kontrollempfängers ist jeder Teilnehmer selbst verantwortlich!

Quartiernachweis:

Eingeschränkte Campinmöglichkeit (kein Strom- und Wasseranschluss).
Weitere Informationen unter www.wsv-liezen.at/modellflug

Flugaufgaben:

Rahmenzeit für alle Flugaufgaben jeweils 10 Minuten.

1. Aufgabe H 5K 8.8 Steigern um 15 Sekunden
2. Aufgabe L 5K 8.12 Addition der 4 längsten Flüge
3. Aufgabe E 5K 8.5 Gleichzeitiger Start (3 Starts)
4. Aufgabe C 5K 8.3 Addition des vorletzten und letzten Fluges
5. Aufgabe A 5K 8.1 30 Sekunden oder Vielfaches von 30 Sekunden
6. Aufgabe K 5K 8.11 3 Flüge werden addiert
7. Aufgabe P 5K 8.16 Flüge von 1, 2, 3, 4 Minuten, bei Reihenfolge
8. Aufgabe J 5K 8.10 3 von 6 Flügen

Die zwei schlechtesten Durchgangsergebnisse werden gestrichen.

19.05.-20.05.	F3A Criterium Int. du Hainaut	Grandrieu/Belgien
25.05.-26.05.	F3J (WC) Sen.&Jun. Kup Osijek	Osijek/Kroatien
26.05.-27.05.	F5B, F5F 17 th Int. Pannonia C.	Oberpullendorf/Österreich
01.06.-03.06.	F3D GP-Melink	Horin-Airfield/Tschechien
02.06.-03.06.	F3J (WC) Thermik Cup	Podhorany/Tschechien
02.06.-03.06.	F3M Coupe de Paris	Messy/Frankreich
08.06.-10.06.	F3A Tournoi Int. de Champagne	Romilly-sur-Seine/Frankreich
09.06.-10.06.	F3A 38 th Innvierter Wanderpokal	Schärding/Österreich
09.06.	F3J (WC) Korona Cup	Kiskunfelegyhaza/Ungarn
09.06.	F3K Nakotne Cup	Cesis/Lettland
09.06.-10.06.	F3J Euroglide Seniors&Juniors	Merksplas/Belgien
11.06.	F3J Intern. Competition	Merksplas/Belgien
16.06.-17.06.	F3J (WC) Jura-Cup, Eurotour	Arbois/Frankreich
16.06.-17.06.	F3B (WC)	Nova Ves u Jeseniku/Tschechien
21.06.-22.06.	F3M Ambiorix Aerobatic Cup	Tongeren-Henis/Belgien
23.06.-24.06.	F3A 34 th Int. Freundschaftsfliegen	Reichenburg/Schweiz
30.06.-01.07.	F5D (WC) 3 th Liezener Pokal	Liezen/Österreich
30.06.-01.07.	F3K Eurotour	Romans sur Isere/Frankreich
07.07.-08.07.	F3A 42 th Intern. Freundschaftsfliegen	Bendem/Liechtenstein
07.07.-08.07.	F3B (WC)	Emmen-Luzern/Schweiz
07.07.-08.07.	F5B, F5F (WC) Hausruckpokal	Meggendorf/Österreich
14.07.-15.07.	F3A 7 th Cup of San Marino	San Marino/San Marino
14.07.-15.07.	F3J (WC) Martin Cup	Martin/Slowakei
21.07.-22.07.	F3A Ratisbona Acro Cup	Regensburg/BRD
23.07.-28.07.	F3I 20 th Coupe Européenne FRI	Othée/Belgien
16.08.-20.08.	F4C Russian Open	Vladimir/Russland
17.08.-19.08.	F4C Scale West	Gothenburg/Schweden
17.08.-19.08.	F3J (WC) 4 th Trnava Cup	Trnava-Boleraz/Slowakei
18.08.-19.08.	F3A 42 th Igo Etrich-Pokal	Kraiwiesen-Salzburg/Österreich
25.08.-26.08.	F3D 6 th Harzpokal-Euro Cup	Quedlinburg/BRD
25.08.-26.08.	F3A Russische Meisterschaften	Mytischki/Russland
08.09.-09.09.	F3D Tulasne Trophy	Saint Martin le Beau/Frankreich
15.09.-16.09.	F3A	Pombal/Portugal
21.09.-23.09.	F3B (WC) Oktoberfestpokal	München/BRD

22.09.-23.09. F3B Troféu Arturo Sereno Alcochete-Lissabon/Portugal
 27.09.-29.09. F5B, F5F, F5D (WC) Sibiu-Cup Sibiu/Rumänien
 29.09.-30.09. F3D Open Iberico Lavadeira-Vagos/Portugal
 12.10.-14.10. F3M Linares Scale Meeting Linares (Jaen)/Spanien
 13.10.-14.10. F3P Tournoi Int. du Choletais vol Indoor Cholet/Frankreich
 10.11.-11.11. F3P Indoor Carvin Carvin/Frankreich

INTERNATIONALE WETTBEWERBE IN ÖSTERREICH

26.05.-27.05. F5B, F5F 17. Pannonia-Cup Oberpullendorf/Bgld
 Manfred Lex, Stangerstr 19a, 2860 Kirchschlag, linmfic@shello.at, 00436503425001
 09.06.-10.06. F3A 38. Innvierler Wanderpokal Schärding/OÖ
 Karl Späth, Wernsteinerstr.6, 4780 Schärding, 004377127104, 004369912514907
 30.06.-01.07. F5D, 3. Liezener Pokal Liezen/Stmk
 Heinz Jenecek, Fronleichnamsweg 9a, 8940 Liezen, heinz.jenecek@aon.at, 00436644716026
 07.07.-08.07. F5B, F5F Hausruckpokal Meggenhofen/OÖ
 Kurt Reihner, Geymannstr. 27, 4713 Gallspach, modelflug@seppentunton-meggenhofen.at, 00436643413171
 18.08.-19.08. F3A 42. Igo Eitrich-Pokal Krawiesen/Sbg
 Oswald Hajek, Reiberg 115, 5301 Eugendorf, mfc-salzburg@aon.at, 004362258619
 18.08.-19.08. F2B 7. Tiroler Fesselfliegen Radfeld/T
 Walter Weinsteisen, Dorfstrasse 97b, 6240 Radfeld, mont.wolff@aon.at

STAATSMEISTERSCHAFTEN

25.03. F1E Obergratendorf/NÖ
 01.09.-02.09. F4C Treubach/OÖ
 01.09.-02.09. F3C Böhmeinkirchen/NÖ
 01.09.-02.09. F5B Liezen/Stmk

ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

19.05.-20.05. RC-H2 Millstätter Alpe/Ktn
 23.06.-24.06. RC-III Linz/OÖ
 25.08.-26.08. RC-SL Kulm/Stmk
 01.09. F3K Puppung/OÖ
 01.09.-02.09. F5F Liezen/Stmk

NATIONALE WETTBEWERBE

31.03. F1A Haunsberg Cup Steinbach-Nußdorf/Sbg
 Ing. Ernst Reiterer, Mohrstr. 13, 5020 Salzburg, 0662/820457
 21.04. F1A St Pöltnner-Cup Wr. Neustadt/NÖ
 Franz Wurzl, SR-Schneiderstr., 3130 Herzogenburg, Tel. 0650/4003922

**Ausschreibung für die Österr. Meisterschaft
 in den Klassen F3K und F3K/J**

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
 Durchführender Verein: SMBC Eferding
 Wettbewerbsnr.: ÖM 5/2007 (F3K) ÖM 6/2007 (F3K/J)
 Ort und Datum: Puppung/OÖ am 01.09.2007
 Info: www.eferdinger-modellflieger.com
 Wettbewerbsleiter: Walter Artnr
 Organisationsleiter: Horst Gruber
 Jury: LSL Günther Tuczay
 Nennung: Bis 21.08.2007 an die Bundessektion
 Wertung: Einzelwertung lt MSO und Sporting Code
 8 Flugaufgaben lt. Anhang, zwei Streichresultate
 Programm: ab 14:00 Training
 Freitag, 31.08.2007
 Samstag, 01.09.2007 bis 08:30 Anmeldung
 08:45-09:00 Startnummern- bzw. Gruppeneinteilung
 09:00 Begrüßung, Briefing
 Beginn des Wettbewerbes

Siegerführung ca 1 Stunde nach Ende des Bewerbs
 Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!

Quartiernachweis:
 Pension Inge Köppelmayr, Stiftstrasse 1, 4082 Aschach/Donau, Tel. 0727/36349
 Mail: www.pension-inge.at
 Seminarhotel Brummeier, Stadtplatz 35, 4070 Eferding, Tel. 0727/212462,
 FAX: 0727/212462-220, Mail: seminar@brummeier.at
 Gasthaus Klinglmayr, Puppung 14, 4070 Eferding, Tel. 0727/212427,
 FAX: 0727/212427-4, Mail: www.klinglmayr.com

Camping am Platz möglich (WC und fließendes Wasser vorhanden).

Ausschreibung für die Österr. Meisterschaft in der Klasse RC-SL

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
 Durchführender Verein: MFC-Ausseeerland
 Wettbewerbsnummer: ÖM 4/2007
 Ort und Datum: Bad Mitterndorf-Kulm/Stmk am 25.08. und 26.08.07
 Wettbewerbsleiter: Frido Schilcher, Achenstr. 181, 5350 Strobel,
 Tel. 0664/4622411
 Organisationsleiter: David Rauch, Bahnhofstrasse 226, Bad Aussee
 Tel. 0676/7908886
 Jury: LSL Ekkehard Wieser
 Nennung: Bis 14.08.2007 an die Bundessektion
 Wertung: Einzelwertung lt MSO; 3 Durchgänge

Programm:

Freitag, 24.08.2007 freies Training von 08:00-19:00

Samstag, 25.08.2007
 08:00-08:30 Anmeldung, Senderabgabe
 08:30 Begrüßung, Briefing
 09:00 Beginn des Wettbewerbes

Es ist geplant, am Samstag zwei Durchgänge zu fliegen,
 danach Schaufliegen und Nachtfliegen

Sonntag, 26.08.2007
 08:30 Senderabgabe
 09:00 Fortsetzung des Wettbewerbes

Siegerehrung ca 1 Stunde nach Ende des Bewerbes auf der Kulmschanze-Starthaus
 Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben
 dem Veranstalter vorbehalten!

Quartiernachweis:

Quartiernachweise bei Georg Scheck, Tel. 0664/3468756; Mail: jet.ossi@aon.at

15.09. F1A Weinviertler-Pokal Altlichtenwarth/NÖ
 Franz Wurzl, SR-Schneiderstr., 3130 Herzogenburg; Tel. 0650/4003922
 13.10. F1B, F1K Aichfeldpokal Judenburg-Waltersdorf/Stmk
 ernst.heibl@ainet.at
 14.10. F1A Aichfeldpokal Judenburg-Waltersdorf/Stmk
 ernst.heibl@ainet.at
 21.10. F1E NÖ-Cup Ost Ober-Grafendorf/NÖ
 Reinhard Wolf, Postfach 5, 3200 Ober-Grafendorf; Tel. 0676/3018300; umsc.kolibr@aon.at
 26.10. F1E 14. Charly Lintner-Tr. Ober-Grafendorf/NÖ
 Reinhard Wolf, Postfach 5, 3200 Ober-Grafendorf; Tel. 0676/3018300; umsc.kolibr@aon.at
 28.10. F1E 3. F. Schobel-Memorial Cup Ober-Grafendorf/NÖ
 Reinhard Wolf, Postfach 5, 3200 Ober-Grafendorf; Tel. 0676/3018300; umsc.kolibr@aon.at
 10.11. F1B, F1K, F1K/J Fürstenfeldpokal H. Herbsthofer Mem. Fürstenfeld/Stmk
 Erich Bauer, Remmühlsstr. 16, 8280 Fürstenfeld; 0664 4347686
 11.11. F1A, F1A/J Fürstenfeldpokal H. Herbsthofer Mem. Fürstenfeld/Stmk
 Erich Bauer, s.o.
 17.11. F1B Haunsbergcup Nußdorf-Steinbach/Sbg
 Ing. Ernst Reitterer, Mohrstr. 13, 5020 Salzburg; Tel. 0662/820457

FESSELFLUG

16.09. F2B Günselsdorf/NÖ
 Friedl Pinzolitisch, Mühlgasse 11, 2544 Leobersdorf, 02256/65672, 0676/9739604

RADIO CONTROL

31.03. F3K 5. Salzburger F3K-Bewerb Hallwang/Sbg
 Georg Kraus, Mörzgerstr. 95a, A-5020 Salzburg; Tel. 0662.821706
 31.03.-01.04. F3B 1. Speedpokal Weikersdorf/NÖ
 Karl Nagl, Ulschalkg. 252/12, 2700 Wr. Neustadt, 0676/4153820
 07.04. ARC1b Günselsdorf/NÖ
 Friedl Pinzolitisch, Mühlgasse 11, 2544 Leobersdorf; 02256/65672, 0676/9739604
 14.04.-15.04. F3B 13. Salzburger Wanderpokal Hallwang-Zilling/Sbg
 Georg Kraus, Mörzgerstr. 95a, A-5020 Salzburg; Tel. 0662/821706
 28.04. RC-H2 Hangflughtournee Hochreith/Sbg
 Hannes Schmalzer, Glanzstr. 8/3, 5082 Grödig; Tel. 0650/7704061
 28.04.-29.04. F3F 39. Donaupokal Braunsberg/NÖ
 Paul Ostermaier, Mail: ospa@gmx.at
 29.04. F3K Steinfeldpokal, Eurotour Mollram/NÖ
 Wolfgang Hackenberg, Unterer Mühlweg, A-2100 Korneuburg; Tel. 0699/7220377, Mail: flwoli@gmx.at
 05.05. RC-E7 Heiligenkreuz/T
 05.05. Heimut Plunser, Eugenstr. 13, 6060 Hall/T, Tel. 05223/44338
 05.05. Antik ARC 1b, ARC 4 Weitwörth/Sbg
 Heinrich Eckmann, Philipp Harpflstr. 7/14, 5020 Salzburg; Tel. 0662879550 www.antikflug.at
 05.05.-06.05. F3C Enzesfeld/NÖ
 Franz Hruska, Hirtenbergerstr.20, 2551 Enzesfeld
 05.05.-06.05. RC-SK St. Johann/Rosental/Ktn
 Peter Zarh, Tel. 0664/1404060, Email:pietschnig.lambert@aon.at knasmillner@hotmail.com
 06.05. RC-E7 ÖÖ-Wanderp. 1. Teilbewerb Pregarten/ÖÖ
 Leopold Aigner; Tragweierstrasse 71, 4230 Pregarten, Tel. 0699/10080776, a.leo@aon.at
 06.05. RC-MS FMBC-Austria-Pokal Harmannsdorf-Rückersdorf
 Franz Weigl, Hofherrg. 23/8/3, 1100 Wien; Mail: franz.weigl@chello.at
 12.05. RC-SL Ö-Pokal 1. Teilbewerb Kraiwiesen/Sbg
 Oswald Hajek, Reitberg 115, 5301 Eugendorf; Tel.: 06225/8619
 13.05. RC-III ÖMV-Pokal Bockfließ/NÖ
 Ing. Karl Stembauer, Murlingengasse 63, 1120 Wien; Email: oemv-wien@aon.at
 17.05. RC-MS NÖ-Cup Enzesfeld/NÖ
 Franz Hruska, Hirtenbergerstr.20, 2551 Enzesfeld

- 20.05. ARC1b, ARC4-Antik Günselsdorf/NO
Friedl Pinzoltisch, Mühlgasse 11, 2544 Leobersdorf; 02256/65672, 0676/9739604
RC-H2 Spielfisch/T
Manfred Hartl, Schützenweg 448, 6263 Fügen, Tel. 05288/62490
- 20.05. RC-E7 11. Rheintal-Cup Koblach/Vbg
Ing. Wolfgang Bauer, Johannesweg 7a, A-6830 Rankweil
- 27.05. F3K, Austran HL-G-Cup Welkersdorf/NO
- 27.05. RC-IV G. Hörmann Tr.+ Einst. Statzendorf-Kuffern/NO
Peter Aigner, Am Rosenhügel 52, 3500 Krems, Tel. 02732 82257; aignerp@quarrel.at
RC-SL Ö-Pokal 2. Teilbewerb St. Johann/R./Kln
Peter Zarl, Tel. 0664/1404060, E-mail: pietrschnj.lambert@aon.at
- 02.06. RC-N Adebarrpokal Petronell/NO
Curt Wellner, Schubertstr. 43, 2340 Mödling
F3C, F3C-S, RC-HC/C 1. Innv. Heilp. Neukirchen/Enkrach/ÖÖ
Ing. Stefan Bundacker, Blankenbach 31, 5282 Braunau-Kranstofen, Tel. 0676/9363202, stefan@bundacker.at
F3K Austr. HL-G-Cup Berndorf/Hernstein/NO
Ulrich Roesstroik, Metzergasse 13/17, 2753 Markt Pesting, Tel. 0676/603863, ulrich.roesstroik@kabelnet.at
- 03.06. ARC1b, ARC4-Antik Alpenvorlandpokal St. Pölten-Mechters/NO
Franz Wurz, SR-Schneiderstr., 3130 Herzogenburg; Tel. 06550/4003922
- 03.06. RC-IV 41. Einhornpokal Schlins/Vbg
Josef Pratter, A-6752 Dalaas 173, Tel. 05585/7702, josef.pratter@aon.at
RC-IV St. Valentin/NO
Johann Langwieser, Pyburg 38, 4482 Ennsdorf, E-Mail: lawi.joe@aon.at
- 09.06. RC-H2 Hangflughtournee Sonnenalm/Sbg
Franz Schläger, Kehlhof 46, 5441 Abtenau; Tel. 0664/3151907
- 10.06. RC-MS Schloß Kornberg-Pokal Süd-Ost-Cup Kornberg/Strnk
Ernst Resch, Oberweissenbach 414, 8330 Feldbach
- 16.06. RC-E7 Kraiwiesen/Sbg
Oswald Hajek, Reitberg 115, 5301 Engendorf; Tel.: 06225/8619
RC-IV ÖÖ-Pokal Othang/Hausruck/ÖÖ
Kaltenhumer Christian, Kreuz 13, 4842 Zatl am Peuerfing, Tel. 0767535360, othang@mc-hausruck.com
- 23.06. F3f Stuhleckpokal Stuhleck/Strnk
Stefan Hölzler, Krappenhof 7/3/20, 8680 Mürzzuschlag
- 30.06. RC-E/P-400 Austro-Cup-Teilbewerb Liezen/Strnk
Heinz Jenneck, Fronleichnamsweg 9a, 8940 Liezen, www.wsv-liezen.at/triodel/Hlug
- 30.06. RC-SL Ö-Pokal 3. Teilbewerb Theiß/NO
Gerald Pöchacker, Rossatsbach 11, 3602 Rossatz
- 01.07. RC-MS Süd-Ost-Cup Enzesfeld/NO
Franz Hruska, Hirtenbergerstr.20, 2551 Enzesfeld
- 07.07. RC-E7 14 Montfort-Cup Feldkirch/Vbg
Rainer Primosch, Feschaweg 12, 6710 Nenzing
- 07.07. RC-N Zanonia-P. Petronell/NO
Curt Wellner, Schubertstr. 43, 2340 Mödling
- 07.07.-08.07. RC-SK Bockfließ/NO
knaasmillner@hotmail.com
- 07.07.-08.07. F3C Ö-Pokal Oberpullendorf/Bgl
Manfred Lex, Stangstr 19a, 2860 Kirchschlag, lmmf@delic.at, 00436503425001
- 07.07.-08.07. RC-SL Bockfließ/NO
Ing. Karl Steinbauer, Murringengasse 63, 1120 Wien, Email: oem-v-wien@aon.at
- 08.07. RC-III Acro-Cup Teil 1 Bludenz/Vbg
Josef Pratter, 6752 Dalaas Nr. 173, Tel. 05585/7702, josef.pratter@aon.at
- 08.07. F3C Ö-Pokal, F3C-s, RC-HC/C Oberpullendorf/Bgl
Manfred Lex, Stangstr 19a, 2860 Kirchschlag, lmmf@delic.at, 00436503425001
- 14.07.-15.07. ARC1b, ARC4-Antik 2. A Prax-Gedächtnisfliegen Günselsdorf/NO
Friedl Pinzoltisch, Mühlgasse 11, 2544 Leobersdorf; 02256/65672, 0676/9739604
- 14.07.-15.07. F4C, RC-SC Dietersdorf-P. Dietersdorf/Strnk
UMFC Sparkasse Gnas, Burgfried 171, 8342 Gnas, Tel. 03151 2829, www.umfcgnas.at
- 15.07. RC-IV 29. Innvierler Wanderpokal Schärding/ÖÖ
Karl Späth, Wernsteinerstrasse 6,4780 Schärding, Tel. 07712/7104,0664/4716026

Ausschreibung für die Österr. Meisterschaft in der Klasse RC-III

<p>Veranstalter: Durchführender Verein: Wettbewerbsnummer: Ort und Datum: Wettbewerbsleiter: Organisationsleiter: Jury: Nennung: Wertung:</p>	<p style="text-align: center;">Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug MFC-Linz ÖM 3/2007 Linz/ÖÖ am 23.06. und 24.06.2006 BFR Ing. Christian Weiss Christian Danner LSL Hans Eisert Bis 13.06.2007 an die Bundessektion Einzelwertung lt MSO 4 Durchgänge, ein Streichresultat</p>
<p>Programm: Freitag, 22.06.2007 Samstag, 23.06.2007</p>	<p>ab 13:00 freies Training ab 18:00 Rahmenprogramm 08:00 Anmeldung, Begrüßung 08:30 Startumrernaussgabe und Briefing 08:45 Senderabgabe 09:00 Start des 1. Durchganges</p>
<p>Sonntag, 24.06.2007</p>	<p>08:45 Senderabgabe 09:00 Fortsetzung des Wettbewerbs</p>
<p>Es sind 3 Durchgänge geplant, danach Rahmenprogramm</p>	
<p>Siegererhung ca. 1 Stunde nach Ende des 4. Durchganges</p>	
<p>Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!</p>	
<p>Quartiernachweis:</p>	
<p>Gasthaus Lüfner, 0732/750166 Hotel Haselgraben, 0732/254128</p>	

Ausschreibung für die Österr. Meisterschaft in der Klasse RC-H2

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug

Durchführender Verein: ÖMV-MFC-Rothenthum

Wettbewerbsnummer: ÖM 2/2007

Ort und Datum: Lammersdorfer Hütte-Millstätter Alpe/Ktn am 19.05. und 20.05.2007

Wettbewerbsleiter: Willibald Untermoser, Ulrich v. Cilli-Str. 49, 9800 Spittal/Drau

Organisationsleiter
Manuela Moizbichler, Schattseite 67, 9545 Radenthein, Tel. 04246/2023-208, 0650/7265042;
Mail: oemv.mfc.rothenthum@gmx.at

Jury: LSL Hans Eister

Nennung: Bis 09.05.2007 an die Bundessektion

Wertung: Einzel- und Mannschaftswertung lt MSO

5 Durchgänge

Programm:

Donnerstag, 17.05. u. Freitag, 18.05. Trainingsmöglichkeit

Samstag, 19.05.2007 11:00 Anmeldung, Senderabgabe, Begrüßung, Briefing
12:30 Beginn des Wettbewerbes

Sonntag, 20.05.2007 10:30 Senderabgabe
11:00 Fortsetzung des Wettbewerbes
15:00 Siegerehrung

Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!

Quartiernachweis:
Quartiernachweise bei der Organisationsleitung.

19.07.-22.07. RC-SK 1. Intern. Europ. Meisterschaften Feistritz/Gail/Ktn
www.mfg-feistritz.com

21.07. RC-E7 39. Nibelungenpokal OÖ-Wanderp. 2. Teilbew. Linz/OÖ
Wolfgang Reischitzegger, Untere Reiling 25, 4231 Warberg /Aist, Tel. 0676/6207054, w.reischitzegger@heimzi.at

21.07. RC-H1 Hochreith/Sbg

28.07. Hannes Schmalzer, Gianstr. 8/3, 5082 Grödig; Tel. 0650/7704061
RC-SL Ö-Pokal Modellflugzentrum Oberaich/Stmk
andreas.feigele@inode.at

28.07.-29.07. F3B Steinfeldpokal, Eurotour Mollram/NÖ
Friedrich Leeb, Wilfgang, 18, 2620 Neunkirchen, Tel. 0650/6029747, friedrich.leeb@inode.at

04.08. RC-IV ÖÖ-Pokal Desselbrunn/OÖ

05.08. Jürgen Schmidt, Rustonstrasse 5/3/11, Tel. 0676/9213303
ARC 1b-Antik Spitzerberg/NÖ

11.08.-12.08. RC-SK Weikersdorf/NÖ
knasmullner@hotmail.com

25.08. RC-III Waidhofen/Thaya

25.08. RC-III Acro-Cup Teil 2 Fussach/Vbg
Bernad Kartmaller, Lerchenstr. 14, 6973 Höchst, Tel. 05578/74939, bernad.kartmaller@mcb-bregenz.at

01.09. RC-E7 Krawiesen/Sbg

01.09.-02.09. Oswald Hajek, Reitberg 115, 5301 Eugendorf; Tel.: 06225/8619
F4C, RC-SC Treubach-Lindlau/OÖ
Wolfgang Hofmann, Kastinger-Str. 16, 5252 Aspach, Tel. 0660/5201776, hofmann.wolfgang@aon.at

01.09.-02.09. F5B, F5F Liezener Pokal Liezen/Stmk
Heinz Jenecek, Fronleichnamsweg 9a, 8940 Liezen, www.wsv-liezen.at/modellflug

02.09. ARC 1b Günselsdorf/NÖ
Friedl Pinzolitisch, Mühlgasse 11, 2544 Leobersdorf; 02256/65672, 0676/9739604

08.09. RC-IV Lindwurmpokal Thon/Grafenstein/Ktn
Herbert Lenzhofer, Tel. 0664/1313429, 0463/5382825, E-Mail: herbert.lenzhofer@aon.at

08.09. RC-H2 Hangfluggturnee Fageralm/Sbg
Oswald Hajek, s.o.

08.09. RC-H2 Altpernsteinpokal Micheldorf/OÖ
Gerhard Puhl, Am Ziehhberg 7, 4560 Kirchdorf/Krems, Tel. 0650/6095017, gerhard@puhl.co.at

08.09.-09.09. F3A, RC-III Neusiedl/Seeer/Bgld

15.09. RC-IV+Einsteiger; Drei-Länder-Cup St. Johann/Sbg
Gottfried Peter, Mehrlg. 24, 5600 St. Johann/P.

16.09. F3F Hohe Wand-Pokal Hohe Wand/NÖ
Herbert Deibl, Salzermühlgasse 12/30, 2700 Wr. Neustadt; Tel. 02622/26138

22.09. RC-H2 Hangflug. Sonnenleitenalm/Sbg
Franz Schlager, Kehlhof 46, 5441 Abtenau; Tel. 06664/3151907

22.09.-23.09. RC-SK Dietersdorf/Stmk
UMFC Sparkasse Gnas, Burgfried 171, 8342 Gnas; Tel. 03151 2829, www.umfcgnas.at

23.09. RC-E7 11. Ruine Eppenstein-Pokal Eppenstein/Stmk
August Wüsem, Europaplatz 2/2, 8724 Spielberg, Mail: a.wusem@a1.net

30.09. RC-E/P400 Admont/Stmk
Monika Planitzer, Eichelaueweg 582, 8911 Admont, Tel. 03613/2320, kplanitzer@aon.at

30.09. RC-MS Dietersdorf-P. Süd-Ost-Cup Dietersdorf/Stmk
UMFC Sparkasse Gnas, Burgfried 171, 8342 Gnas; Tel. 03151 2829, www.umfcgnas.at

07.10. RC-E/P400 3. Pregartner P-400-Bewerb Pregarten/OÖ
Leopold Aigner, Tragweinerstrasse 71, 4230 Pregarten, Tel. 0699/10080776, a.leo@aon.at

07.10. RC-E7 Brigantium Pokal Fussach/Vbg
Dieter Safarik, Wichnerstr. 28, 6890 Lustenau; Fax 05572 390-216, Email d.safarik@cable.viol.at

21.10. RC-E7 ÖÖ-Wanderp. 3. Teilbewerb Pregarten/OÖ
Leopold Aigner, Tragweinerstrasse 71, 4230 Pregarten, Tel. 0699/10080776, a.leo@aon.at

28.04.-29.04.	F3F	Braunsberg/NÖ
06.05.	RC-MS	Harmannsdorf-Rückersdorf/NÖ
13.05	RC-III	Bockfließ/NÖ
08.0.9-09.09.	F3A	Neusiedl/Bgld

NIEDERÖSTERREICH

01.04.	F1E	Ober-Grafendorf
28.04.	F1A	Wr. Neustadt
05.05.	RC-N	Petronell
05.05.-06.05.	F3C	Enzesfeld
17.05.	RC-MS	Enzesfeld
20.05.	ARC1b, ARC4	Günselsdorf
20.05.	F3F	Braunsberg
27.05.	RC-IV	Statzendorf
03.06.	F3K	Hernstein
30.06.	RC-SL	Theiß
11.08.-12.08.	RC-SK	Weikersdorf
12.08.	RC-SC	Günselsdorf
25.08.	RC-III	Waldhofen/Thaya

BURGENLAND

08.09.-09.09.	RC-III	Neusiedl/See
08.09.-09.09.	F3A	Neusiedl/See

OBBERÖSTERREICH

09.06.-10.06.	F3A	Schärding
08.07.-09.07.	F5B, F5F	Meggenhofen
15.07.	RC-IV	Schärding
21.07.	RC-E7	Linz
18.08.	RC-SL	Ottwang/Hausruck
16.09.	RC-H2	Hangfluggelände Bach
07.10.	RC-E/P400	Pregarten

**Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft
in der Klasse F1E**

Veranstalter:	Österr. Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein:	UMSC Kollbrü/Ober-Grafendorf
Wettbewerbsnummer:	ST 2/2007
Ort und Datum:	Obergrafendorf/NÖ am 25.03.2007
Wettbewerbsleiter:	BFR Obst, Wolfgang Baier
Organisationsleiter:	OSR Wilhelm Lipp, Bachgasse 19, A-3200 Ober-Grafendorf
Jury:	BFR Ing. Roland Dunger
Nennung:	Bis 15.03.2007 an die Bundessektion
Wertung:	Einzelwertung lt MSO und Sporting Code 5 Durchgänge
Programm:	
Sonntag, 25.03.2007	bis 09:00 Treffpunkt bei der BP-Tankstelle am Ortsanfang in Ober-Grafendorf (Tel.: 02747/2275 od. 0676/3018300
	bis 10:00 Meldung, Briefing, Training
	10:00 Beginn des Wettbewerbs
	ca. 16:00 Siegerehrung
Quartiersnachweis:	Pension ZIEKEL, Marktgasse 10,
	3200 Ober-Grafendorf, Tel.: 02747/219 15 Fax: 02747/219 15-22

Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!

**ALLGEMEINE AUSSCHREIBUNG
FÜR DIE STAATS- UND ÖSTERR. MEISTERSCHAFTEN 2007**

**Veranstalter:
Teilnahmeberechtigt:**

ÖAeC-Sektion Modellflug, 1040 Wien, Prinz Eugen-Str. 12
Alle Mitglieder des ÖAeC, welche den Bestimmungen unter Punkt 12.2.3 der MSO in ihrer letztgültigen Fassung entsprechen, mit gültiger FAI SPORTLIZENZ, Aero Club Ausweis und gültigem Zahlungsnachweis. Diese Dokumente sind vor Beginn des Wettbewerbes bei der Wettbewerbsleitung abzugeben.

**Wettbewerbs
Bedingungen:**

ACHTUNG: Ohne diese Dokumente ist eine Teilnahme an Staats- und Österr. Meisterschaften nicht möglich!
Staats- und Österr. Meisterschaften werden nach den Bestimmungen der MSO und des Sporting Code, letzte Fassung, durchgeführt. Im RC-Flug dürfen nur die in Österreich zugelassenen Frequenzen verwendet werden!

**Platz- u. Wett-
bewerbsordnung**

Die für die Wettbewerbe geltende Platz- und Wettbewerbsordnung ist vor Beginn der Veranstaltung vom Wettbewerbsleiter bekanntzugeben. Sie ist für alle Teilnehmer bindend.

Haftung:

Der Veranstalter übernimmt keinerlei Haftung für Personen- bzw. Sachschäden. Alle Mitglieder des ÖAeC sind haft- und unfallversichert.

Proteste:

Proteste können nur gegen eine Kautions von € 15,- und schriftlich eingereicht werden. Diese wird nur bei stattgegebenem Einspruch durch die Jury rückerstattet.

Nenngeld:

Das Nenngeld beträgt für Erwachsene € 15,- incl. € 1,- für den Jugendförderungsfond und für Jugendliche € 2,-.

Die Nenngebührenweisung hat bis zum Nennschluß an die Bundessektion Modellflug zu erfolgen. Das Konto lautet auf ÖAeC, Bundessektion Modellflug bei der Bank Austria-Vienna, Konto-Nr. 659 095 202, BIZ. 20151.

Nennung:

Die Nennung hat mit dem vollständig ausgefüllten Nennblatt bis zum Nennschluß an die Bundessektion zu erfolgen.

Meldung:

Die Teilnehmer haben bis spätestens eine Stunde vor Beginn des Wettbewerbes ihre Ankunft der Wettbewerbsleitung zu melden und gleichzeitig ihren Zahlungsabschnitt über die einbezahlte Nenngebühr vorzuweisen.

Preise:

Für die ersten drei Plätze einer jeden Staatsmeisterschaft und Österr. Meisterschaft werden Urkunden des ÖAeC verliehen. Der Staatsmeister einer jeden Klasse erhält die Staatsmeistermedaille in Gold und die Zweit- und Drittplazierten der Staatsmeisterschaft sowie die Erst- bis Drittplazierten der Österr. Meisterschaften die Medallien des Bundeskanzleramtes, Gruppe Sport.

**Dauerstart-
nummer:**

ab 1. 1. 2007 gültige, FAI-Aufkleber auf dem Modell angebracht werden.
1. Zeile =FAI-Lizenznummer ÖAeC-Mitgliedsnummer. 2. Zeile = olymp. Kennung (AUT)+ vierstellige Sozialversicherungsnummer. 3. Zeile = Name des Wettbewerbers. 4. Zeile = Modellidentifikation.

**Doping-
kontrollen:**

Bei diesen Staats- und Österr. Meisterschaften können Dopingkontrollen durchgeführt werden. Unmittelbar nach dem Wettkampf werden die betreffenden Sportler verständigt. Erscheint ein gelöster Sportler nicht zum vorgegebenen Zeitpunkt vor der Kontrollkommission, wird dies als "positives Ergebnis" gewertet und löst die dafür vorgeschriebenen Sanktionen aus.

Die Siegerehrung ist von der Jury, die ein Mitglied der Bundessektion sein muß, vorzunehmen. Änderungen in der Zeiteinteilung bleiben den Veranstaltern aus organisatorischen Gründen oder weiterbedingten Einflüssen vorbehalten.

**ONF - Delegierter
Ing. Gottfried Schiffer**

**Bundessektionsleiter
Dr. Georg Breiner**

**ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB
SEKTION MODELLFLUG**

27.10.	F1A	Weng-Altheim
SALZBURG		
06.05.	ARC-1b	Weitwörth-Nussdorf
06.05.	ARC-1b	Weitwörth-Nussdorf
12.05.	RC-SL	Kraiwiesen
07.07.	RC-H1	Abtenau-Sonnleiten
01.09.	RC-E7	Kraiwiesen
15.09.	RC-IV	St.Johann/Urreiting
22.09.	RC-H2	Abtenau-Sonnleiten
18.11.	F1E	Reitsberg
17.11.	F1A, F1B	Steinbach-Nußdorf

TIROL

05.05.	RC-E7	Heiligenkreuz
26.05.-27.05.	Semi-Scale-Großsegeln	Helmut Plumser, 6060 Hall i.T., Eugenstr. 13, Tel. 05223/44338
???????????	RC-H2	Helmut Kofler, Bergkreuzweg 2, 6250 Kundl, Tel. 053338/6380;Email: wick@tirol.com
???????????	RC-H2	Manfred Hartl, Schützenweg 448, 6263 Fügen, Tel. 05288/62490

VORARLBERG

20.05.	RC-E7	Koblach
01.09.	RC-III	Koblach
02.09.	RC-IV	Koblach

STEIFERMARK

10.06	RC-MS	Kornberg
23.06.-24.06.	F3F	Stuhleck
28.07.	RC-SL	Modellflugzentrum Oberaich
26.08.	RC-H2	Admont-Röthelstein
01.09.-02.09	F5F	Liezen
23.09.	RC-E7	Eppenstein
30.09.	RC-E/P400	Admont
13.10.	F3K	Mooslandl

KÄRNTEN

05.05.-06.05.	RC-SK	St. Johann/Rosental
08.09.	RC-IV	Thon-Gratenstein
02.06.	RC-SL	St. Johann/Rosental
19.05.-20.05.	RC-H2	Millstätter Alpe

AUSLÄNDISCHE VERANSTALTUNGEN

MODELBAU-Flohmarkt
Wann? 5. Mai 2007

Wo? Walterstraße 1, 88459 Tannheim (Württ.)

Infos: Elke Riedle, Tel. +49 (0)7565/941261, Mail: e.riedle@lamara.de

03.06. **Schaufliegen in Bendern (Liechtenstein) um den Pokal der Fürstin**

Marie von und zu Liechtenstein.

Kontaktadresse: Günther Matt, Gapetschstr. 89, 9494 Schaan/FL; Tel. 00423/2325531,

E-mail: president@mfg.li Internet: www.mfg.li

ANDERE WETTBEWERBE UND VERANSTALTUNGEN 2007	
NIEDERÖSTERREICH	
31.03.	Funktionärs- und Sportzeugenlehrgang in Hartberg Infos: Sektion Modellflug, Tel. 01/5051028-77
05.05.-06.05.	8. XL-Modell-Kunstflugtreffen des MFC-Ausseeerland Infos: www.mfc-ausseeerland.at ; Mail: frido.schlichter@papras.at ; hentschel.w@aon.at
08.07.-15.07.	Modellflug-Jugendlager/F3B-Trainingslager in Kaindorf/Hofkirchen Gerhard Niederhofer, Spitalgrund 2, 8790 Eisenegg
18.08.-19.08.	Acro-Cup 2007 Vulkanlandpokal in Dietersdorf am Gnasbach UMFC Sporkasse Gnas, Burgfried 171, 8342 Gnas; Tel. 03151 2829, www.umfcgnas.at
16.09.	Flugschau des USFC-Stainz in Stainz Konrad Köck,
KÄRNTEN	
06.05.	Insberg-Pokal „Walder Heinz-Gedenkfliegen“ des MFG-Feistritz am Insberg/Gem. Ferndorf
02.06.	Gummifliegen der SGS-Spital am Modellflugplatz
15.07.-21.07.	Intern. Jugendlager in St. Johann/Rosental Infos: Peter Zarfl, Jessemigstr. 31/1/4, 9020 Klagenfurt; Tel. 0664/1404060
18.08.	Elektro-Jedermannfliegen in St. Veit/Glan
04.11.	Flohmarkt mit Modellbauausstellung des MFG Feistritz/Drau im Gemeinschaftshaus in Fefernitz.
BURGENLAND	
29.07.	Schaufliegen des MFC Aero Gols
12.08.	Air-Combat in Siegendorf
25.08.	Aircombat-Eurocup des MFC Siegendorf
WIEN	
24.03.	WIEN-Cup 2007 (Ziellandbewerb) in Tattendorf Ing. Karl Steinbauer, Tel. 06641447825; Franz Weigl, 06991 9133825
12.05.	HMS-Ziellandbewerb
26.05.-27.05.	1. Hefp Austria & Friends-F3A-Trophy in Bockfließ Infos: christian.weiss@sonorys.at
07.06.-10.06.	1. Hangflugehrgang des LV-Wien auf der Sommeralm
10.06.-17.06.	2. Hangflugehrgang des LV-Wien auf der Sommeralm
16.06.	WIEN-Cup 2007 (Ziellandbewerb) in Bockfließ Ing. Karl Steinbauer, Tel. 06641447825; Franz Weigl, 06991 9133825
01.09.	WIEN-Cup 2007 (Ziellandbewerb) in Rückersdorf Ing. Karl Steinbauer, Tel. 06641447825; Franz Weigl, 06991 9133825
08.09.	Willi Zehethofer-Gedenkfliegen des ÖMV-Wien in Bockfließ
ANDERE WETTBEWERBE UND VERANSTALTUNGEN 2007	
NIEDERÖSTERREICH	
25.02.	Modellbaubar des MFC-Strudengau in Nöchling/Gasthof Gruber Simulatorfliegen und Videovorführungen 09:00-17:00
10.03.	Hallen-Schaufliegen des MBC Dädalus in der Sporthalle
28.04.	Air-Combat-Bewerb beim MFC-Condor in Wasenbruck Martin Knasmüller, Morellgasse 1-3/2/4, 1210 Wien, Tel. 0676 4918013, Mail: knasmueller@hotmail.com ; Infos: www.aircombat.at ; www.mfc-condor.at
05.05.-06.05.	Vergleichsfliegen Semi-Scale-Flying Only in Wr. Neustadt Infos: mfc.wn@gmx.at ; www.modellflugclub.at
19.05.-20.05.	5. Int. Henseleitrtreffen des MFC-Silbergrube in Statzensdorf Alfred Singer, Tel. 0699/14272319, singer.alfred@aon.at ; franz@weinhof-siedler.at
15.06.-17.06.	Ausstellung des MBC-Enzesfeld in Hirtenberg
24.06.	Flugtag des MBC Günselsdorf
01.07.	ÖMV-Fliegtreff des MFC-Strudengau ab 09:00 Alle Infos unter www.mfc-strudengau.at
06.08.	Jugendzeitlager des MBC-Dädalus St. Valentin
01.09.	Hubtreffen des MBC Günselsdorf
08.09.	Antik-Freundschaftsfliegen des MFC-Silbergrube in Statzensdorf
29.09.	4. Oktoberfest des MBC Günselsdorf
OBERÖSTERREICH	
11.02.	Indoor-Helicutp in Pregarten Leopold Aigner, Tel. 0699/10080776
04.03.	Modellbaubar des ASKÖ MFC Hausruck in der Gemeindehalle Holzleithen Christian Kaltenbrunner, Tel. 07675 3360
10.03.	Modellbauabörse des SMBC-Kirchdorf-Micheldorf im Freizeitpark Gerhard Puhl, Tel. 0650/6095019
24.03.	Modellbauausstellung des MFC-Linz im Volksheim Frankstrasse Wolfgang Retschitzegger, Tel. 0676/5207054
12.05.	19. Johann Hirtenlehner Gedenkfliegen (vorbildähnliche Modelle) in Ottmang Christian Kaltenbrunner, Tel. 07675 3360
12.05.-13.05.	Freestyle-Wettbewerb des MFC-Linz Wolfgang Retschitzegger, Tel. 0676/5207054
19.05.-20.05.	Jet-Weekend in Enns-Kronau Ing. Eduard Morbitzer, Tel. 0732/670316
20.05.	Flohmarkt der MFSU Treubach am Modellflugplatz Wolfgang Hofmann, Tel. 0660/5201776

26.05. F-Schlepptreffen des MFC-Alkoven
Christian Stumppner, Tel. 0699/18796121

10.06. Hubschraubertreffen des ASKÖ MFC Kolibri Windern
Wilhelm Albeseder, Tel. 0660/9319940, www.mfvwindern.at

10.06. Oberösterreich-Cup 1. Teilbewerb RC-SL mod in Treubach
Wolfgang Hofmann, Tel. 0660/5201776

24.06. 8. Graupner Heli-Cup des MFC Weichstetten
Josef Buchner, Tel. 07224/7402, 0664/2869328, E-mail: j.buchner@ooev.at

30.06.-01.07. Flugtag des MFS Neukirchen-Enknach
Klemens Nudbaumer, Tel. 0664/8496240

07.07. Oberösterreich-Cup 2. Teilbewerb RC-SL mod in Desselbrunn
Jürgen Schmidt, Tel. 0676/9213303

21.07. RC-E7 ASKÖ-Bundesmeisterschaft in Rahmen des
39. Nibelungenpokal in Linz
Wolfgang Reischitzegger, Untere Reiling 25, 4231Wanberg/Asitz, Tel. 0676/5207054, w.reischitzegger@ainz.at

05.08. Schaufliegen 30 Jahre MFC-Weichstetten
Fritz Passenbrunner, Tel. 07227/8303

11.08.-12.08. F-Schlepp-Treffen des MFC-Linz
Wolfgang Reischitzegger, Tel. 0676/5207054

18.08. Oberösterreich-Cup 3. Teilbewerb RC-SLmod des ASKÖ MFC-Hausruck
Christian Kaltenbrunner, Tel. 07675/33360

25.08. 6. Ohlsdorfer Panoramafiegen in Ohlsdorf-Rittam
Gerhard Huemer, Tel. 07612 47625

25.08.-26.08. SemiScale Großseglerbewerb in Eferding
Kurt Schögenhuemer, Tel. 07221/73060

01.09.-02.09. Semiscale Eurostar-Cup der MFSU Treubach
Wolfgang Hofmann, Tel. 0660/520177608

08.09.-09.09. Schaufliegen des ASKÖ MBV Ikarus Enns in Enns-Kronau
Franz Höllinger, Tel. 07238 5300

16.09. Schaufliegen des UMFC-Freistadt in Freistadt-Sonberg
Willibald Lxkl, Tel. 07947/5916

23.09. Oberösterreich-Cup 4. Teilbewerb RC-SLmod. in Ohlsdorf-Rittam
Gerhard Huemer, Tel. 07612/47625

07.10. 36. Inwiewerter UHU-Jugendwettbewerb in Schärding
Karl Späth, Tel. 07712 7104

SALZBURG

28.04. Flohmarkt des MFG Weitwörth in Nussdorf

28.04. 28. Heltreff des LSV St. Johann

30.06. Hang-Großseglerwettbewerb in Hochreith
Hannes Schmalzer, Glanstr. 8/3, 5082 Grödig, Tel. 0650/7704061

21.07.-22.07. Elektro-Impellertreffen in Kraiwiesen

04.08. Groschencup (Zeit/Ziel) des LSV-St. Johann in Urretting

08.09.-09.09.

Modellflugtage des LSV-MFC-Saalfelden am Modellflugplatz in
Deutling/Gerlingerstrasse, 5760 Saalfelden
Infos: Heinz Schmidinger, Tel. 0676/7264228, Mail: ad.fick@son.at

22.09.

Gedächtnistreffen ARC-1b am Haunsberg

29.09. Motorensummlertreffen beim Bräuwirt in Lengfelden

TIROL

10.02.-11.02

Indoorfliegen im Pflichtschulzentrum Wörgl
Helmut Kofler, Bergkreuzweg 2, 6250 Kundl, Tel. 05338/6380

07.04.-09.04.

Flugmodellausstellung des MFC-Lienz im Gymnasium
Lienz/Maximilianstr. 11

01.05.

Markus Kozubowski, Kärntnerstr. 51, 9900 Lienz, Tel. 04852 62375, Fax: 04852 62375-4,
Mail: m.kozubowski@tsn.at

Schaufliegen des MFC-Lienz
Markus Kozubowski, s. o.

26.05.-27.05.

Semi-Scale Großsegeln in Wörgl
Helmut Kofler, Bergkreuzweg 2, 6250 Kundl, Tel. 05338/6380, Email: wiek@tirol.com

30.06.

RC-E7-Jugendwettbewerb in Wörgl-Kundl
Helmut Kofler, Bergkreuzweg 2, 6250 Kundl, Tel. 05338/6380

26.10.

Ziellandbewerb des MBG-Hall in Heilingkreuz
Helmut Plunser, Engemstr. 13, 6060 Hall in Tirol, Tel. 05223/ 44338

26.10.

Ziellandbewerb "Packfliegen" des MFC-Lienz
Markus Kozubowski, s. o.

26.10

Ziellandbewerb des MSG-Unterland in Weer
Elmar Falch, Wohnstr. 6, 6130 Vompertbach, Tel. 05242/65945

VORARLBERG

04.04.

Frühjahrsstammtisch Flugplatzrestaurant Hohenems

09.06.-10.06.

Heli-Semiscaletreffen in Altach

28.05.

Punkterichterlehrgang Flugplatzrestaurant Hohenems

09.06.-10.06.

Drei-Länder-Helitreffen in Bregenz

04.07.

Sommerstammtisch am Flugplatz Koblach

15.09.

F3K Eurotour in Bregenz/Vbg
Klaus Kiting, Brantmannstr. 6, A-6912 Hörbranz, Tel. 05573/82543

16.09

40 Jahre MBG Bludenz

03.10.

Herbststammtisch Flugplatzrestaurant Hohenems

STEEIERMARK

03.03.

Indoor-Elektroflugveranstaltung des WSV-Liezen in der
Ernstalhalle. Info: modellflug.wsv-liezen.at

Roland Hengl, Sonnenau 34, 8940 Liezen, Tel. 03612 23210, 0676 9754948, Mail: roland.hengl@son.at

Erwünschte?



FX40

14/14/0 Lipo
14/14/0 Lipo



FF-9

No. F 8025	PCM/FM 35 MHz 9/7/1 NiMH
No. F 8026	PCM/FM 40 MHz 9/7/1 NiMH
No. F 8029	PCM/PLL-FSM 35 MHz 9/9/3 NiMH
No. F 8030	PCM/PLL-FSM 40 MHz 9/9/3 NiMH



T14 MZ

Hz 14/14/0 Lipo
Hz 14/14/0 Lipo



T12 Z

No. F 8057	PCM/FM 35 MHz 12/14/0
No. F 8058	PCM/FM 40 MHz 12/14/0

Haben wir auch!

Österreich - Pokal RC - SL - 2006

Rang	Name	Club	BL	20. Mai 2006 St. Johann im Pongau Salzburg	10. Juni 2006 KFC - Thon-Grafenstein Kärnten	8. Juli 2006 M.F.G. - Reblaus: Theis Niederösterreich	29. Juli 2006 M.F.G. - Ausseerland Steiermark	Summe
1	Winkler Martin / Stöllinger Karl	MFC Salzburg	S	13	14	15	15	44
2	Hirscher Gottfried / Hirscher Daniel	MFC Bergfalke	S	15	10	14	12	41
3	Gruber Markus / Gruber Alfred	LSV St.Johann	S	14	13	-	13	40
4	Baumgartner Johann / Winkler Gerhard	KFC Klagenfurt	K	12	12	-	14	38
5	Zarl Peter / Pietschnig Lambert	MFG Klagenfurt	K	11	11	13	10	35
6	Kalaschek Johannes / Kalaschek Klaus	MFSC Rothenmann	ST	8	4	11	11	30
7	Rausch Gerald / Obmann Günter	MFG Klagenfurt	K	-	8	7	9	24
8	Haghofer Christoph / Wurm Manfred	MFC Silbergrube	NÖ	6	7	10	4	23
9	Aigner Peter / Hönig Georg	MFC Silbergrube	NÖ	-	9	12	-	21
10	Wilthan Peter / Aigner Philip	MFC Silbergrube	NÖ	3	-	9	5	17
11	Stöger Josef / Steinert Gottfried	LSV St.Johann	S	10	5	-	-	15
12	Scheck Georg / Hillbrand Herwig	MFC Ausseerland	ST	9	6	-	-	15
13	Vaishor Andreas / Lakner Christian	MFG Reblaus	NÖ	-	-	8	7	15
14	Salloker Wilhelm / Lenzhofer Herbert	KFC Klagenfurt	K	-	15	-	-	15
15	Klingenschmied Bruno / Mair Andreas	MBG Hall - MSGU	T	5	-	-	8	13
16	Schober Karl / Preßlmeyer Wolfgang	MFG Reblaus	NÖ	-	-	5	6	11
17	Schwab Gerhard / Stöllinger Johann	MFC Salzburg	S	7	-	-	-	7
18	Goldberger Josef / Pernath Wilhelm	MFC Klagenfurt	K	4	3	-	-	7
19	Wieser Alois / Schragl Herbert	MSC Hohenberg	NÖ	-	-	6	-	6
20								0
21								0
22								0
23								0
24								0
25								0

Streichergebnis

- am Wettbewerb nicht teilgenommen

0 am Wettbewerb teilgenommen, aber nicht in den Punkterängen / **Fett - hervorgehoben** 20x20 kg Gespanne

37. UHU- Jugendwettbewerb der Schärdinger Fliegerunion Sektion Modellflug

Am 8. Oktober 2006 wurde unser traditioneller Wettbewerb wieder am Flugplatz Ranseredt ausgetragen.

12 Teilnehmer, darunter 4 Mädchen aus Deutschland und Österreich waren am Start.

Auch der Wettergott meinte es nicht nur mit dem Veranstaltern sondern vor allem mit den Teilnehmern gut, denn wie man aus der Ergebnisliste sehen kann, wurden von den Teilnehmern recht schöne Zeiten geflogen und es wurde hart um die „Stockerplätze“ gekämpft. Die Begeisterung der Kinder überzeugte auch Wettbewerbsleiter Wilhelm Kamp.

Als Sektionsleiter bedanke ich mich bei allen Spendern, Funktionären und Teilnehmern recht herzlich und freue mich bereits auf den 38. UHU-Jugendwettbewerb.



Karl Späth
Sektionsleiter

Ergebnis:

1. Stefan Schachtl	Eggerding	25	43	60	128
2. Julius Pfnür	Passau	24	18	56	98
3. Christina Schmiedbauer	Schildorn	22	42	32	96
4. Valentin Pfnür	Passau	22	32	34	88
5. Bernhard Knechtldorfer	Münsteuer	19	32	35	86

Zur FLUGHÖHE

Eine häufig gestellte Frage im Modellflug ist wohl: „Wie hoch fliegt denn gerade das Modell?“ Neue Techniken geben klare Antworten, zerstören aber so manch überliefertes Wunschdenken!

In der letzten Folge von *prop* 4/2006 berichtete Wolfgang Lemmerhofer in seinem die Umwelt betreffenden Artikel: „Vertikalprofilmessungen mit einem Modellflugzeug“, ausführlich in Wort und Bild über ein amerikanisches Allround-Messgerät der Firma „Eagle Tree“. Die darin vorgestellte Messtechnik war für den Autor dieser Zeilen der Impuls, mittels dieses Systems endlich klare Aussagen über verlässliche Flughöhen zu erhalten, um mit diesen Werten die berechneten theoretischen Steigfluggeschwindigkeiten v_{st} einer Überprüfung zu unterziehen.

Ein Testmuster der einfacheren Version, genannt „Flight Data Recorder“ – die aufwendigere Version heißt „Flight Data Recorder Pro“ – wurde von der deutschen Vertriebsfirma Emcotec GmbH, www.rc-electronic.com zur Verfügung gestellt. Sie beinhaltet den „Rekorder“, die Software und Anschlußzubehör zur Erfassung von Fluggeschwindigkeit, Drehzahl und Temperatur, sowie zur Aufzeichnung der Servoimpulse während des gesamten Fluges für 4 Servos. Ohne Sensoren speichert das Gerät nur die Flughöhe und Variometermessung. Für Ströme, Spannungen, G-Kräfte, GPS-Koordinaten und Turbinen ECU-Daten sind spezielle Sensoren optional erhältlich.

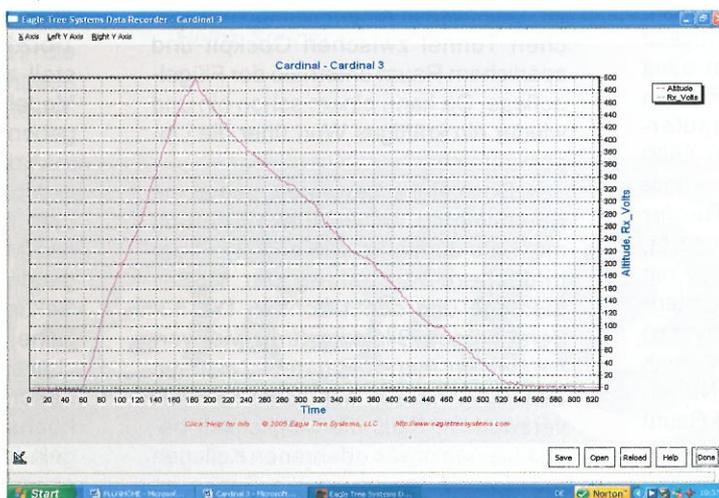
Gleich vorweg: die umfangreiche Betriebsanleitung ist nur in Englisch und die Messauswertungen sind nur über einen Computer möglich. Für Bearbeitungen in Excel ist entsprechendes PC-Fachwissen erforderlich! Darüber hinaus besteht durch Erwerb einer Bodenstation die Möglichkeit, auch während des Fluges per Telemetrieübertragung alle interessanten Werte auf diesem Anzeigergerät (Dashboard) abzulesen. Insbesondere kann damit mittels Summer oder Kopfhörer das Steigen und Sinken eines Modells mitverfolgt werden.

Als Versuchmodell, das ausschließlich Höhenmessungen dienen sollte, kam auch hier ein *robbe*-„Cardinal“ zum Einsatz, in dem das 21 Gramm wiegende Aufzeichnungsgerät (Recorder) mit den Abmessungen 17 x 35 x 50 mm, problemlos einen geeigneten Platz fand. Abweichungen vom Originalflugmodell ergaben sich durch den Einbau eines AXI-Außenläufers 2217/20 mit einer 300/200 mm Luftschraube und durch Rotein-

färbung der Flügelunterseite.

Bei Vorversuchen stellte sich schnell heraus, dass es bei Verwendung von Bürstenmotoren vorteilhaft ist, die Stromversorgung für den Rekorder nicht über eine leere Empfängerbuchse vorzunehmen, sondern dem Gerät separat Strom zuzuführen (Rekorderabschaltung durch Regler-Unterbrechungen). Bei brushless-Motoren traten diesbezüglich im BEC-Betrieb bislang keine Probleme auf.

Wie schon in oben genanntem Artikel beschrieben, kann die Flugauswertung entweder direkt am Flugplatz über einen tragbaren-, oder zu Hause über den Heim-PC erfolgen. Nach der Speicherung des Fluges erscheinen dann sofort in der Softwareoberfläche die relevanten Messergebnisse, wie z. B. die erfolgte maximale Flughöhe in 1 Meter-Schritten.



Oben stehendes Bild (screenshot) zeigt die grafische Wiedergabe einer typischen Höhenmessung mit relativ steilem Aufstieg und flacherem Abstieg. Die zur Kontrolle handgestoppte Steigflugphase dauerte 128 s, der Rückflug aus 502 m Höhe 5 min 34s, insgesamt also 462 s. Diese Werte stimmen mit der Zeitanzeige des Rekorders überein. Die berechnete Steigfluggeschwindigkeit v_{st} von 4,0 m/s wurde mit 3,92 m/s nahezu erreicht.

Ein Beispiel zur Überprüfung der theoretischen Steigfluggeschwindigkeit v_{st} : nach einem Steigflug von 30 s müsste bei einem vorher errechneten v_{st} von 4,0 m/s der Rekorder eine Flughöhe von 120 m Höhe anzeigen ($4 \cdot 30$). (Berechnung der theoretischen Steigfluggeschwindigkeit v_{st} : Propellerleistung P_p (W) divi-

diert durch Modellgewicht G (N), minus der Sinkgeschwindigkeit v_s (m/s)).

Diese Messungen sollten nur mit einem gut eingeflogenen Modell vorgenommen werden, sonst kommt der dafür erforderliche geradlinige Steigflug nicht zustande.

Was aber letztendlich bei den diversen Flugversuchen wirklich überraschte war, dass die vom Rekorder aufgezeichneten Flughöhen die bis dahin bestehende Meinung über erfolgte Höhen beträchtlich desillusionierte. Hätte man den Tester vor diesen Messungen nach der Höhe des hier beschriebenen Fluges gefragt, hätte er mindestens 8 oder gar 900 m Höhe angegeben. Schätzen ist also zwecklos. Hier hilft nur messen!

Andererseits sollte man bedenken, dass der „Cardinal“ eine Spannweite von lediglich 1m 53cm hat. Von Empfänger-Reichweitentests ist bekannt, dass man ein Modell dieser Größe am Boden ohne Fernglas bei 600 m kaum mehr sieht. Fliegt das Modell unter einem blauen Himmel, ist die Sicht nach oben besonders miserabel. Bei vorliegendem Flug war sie durch eine hohe, dünne Bewölkung im Flugbereich und schwacher Mittagssonne im Rücken besonders günstig.

Bei wiederholten Flugversuchen stellte dieses Aufzeichnungsgerät eine äußerst praktische, konstante und bislang kaum erreichte Messgenauigkeit der Höhenmessung dar. Zur Förderung anspruchsvoller Rekord-Modell-

flugfähigkeit sollte daher von entscheidender Stelle die Möglichkeit in Betracht gezogen werden, dieses Gerät auch für Rekordversuche zu lizenzieren.

Für Modellflieger, die also mehr über das Leistungspotential ihres jeweiligen Flugmodells wissen möchten, lässt dieser „USB Flight Data Recorder“ wirklich keine Wünsche offen. Für die • 173,90 die er jedoch kostet, sollten Käufer aus unseren Breiten zumindest auf eine deutsche Betriebsanleitung bestehen. Dies betrifft z. B. auch den „New Model wizard“ in der Software.

© Oskar Czepa

Lehrmittel für Einsteiger

Robbes Arcus Elektrosegler ist leicht zu bauen und zu fliegen

Teil zwei der robbe Arcus-Präsentation befaßt sich mit der „Elektrifizierung“ des Modells, sprich Elektroantrieb mit Außenläufer-Motor, Fahrtregler und Lipo-Accu. Behrühiges Resultat: eine Motorlaufzeit von vollen 12 Minuten bringt Höhen zustande, in denen man ohne Hektik zu einer ausgiebigen Suche nach Thermik ansetzen kann.

Leichtbau, Steuerung um alle drei Achsen und ausgeglichene Flugeigenschaften machen das Modell zu einem Flieger, der gerne mitgenommen wird, während andere Modelle daheim bleiben. Und für jene, die gerade im Begriff sind, in den Modellflugsport hinein zu riechen, ein ideales Instrument, um die ersten fliegerischen Erfahrungen zu machen. Die Einsatzmöglichkeit ist dank des Elektroantriebs jederzeit gegeben, sofern es die örtlichen Gegebenheiten gestatten. Kein Hangwind ist notwendig, keine Hochstartschnur und Lärm macht er auch keinen.

Bis es aber soweit ist, wird beim Zusammenbau einige Fingerfertigkeit gefordert. Im Antriebspaket ist alles vorhanden, was dazu benötigt wird: Ein moderner Brushless-Aussenläufermotor (Roxxy BL-Outrunner 2826, 8500 U/min, 11.5 Ampere) mit einbaufertiger Halterung, ein Brushless-Regler (Roxxy BL-Control 818 für 18 Ampere), eine Luftschraube (9 x 5 GWS) mit Spinner, einem der neuen 3 Zellen-Lipoly-Akku (Lithium Ionen-Polymer) und ein Schnellladegerät (Power Peak Lipoly 300 für 1 bis 4 Zellen). Nur eines wird nicht mitgeliefert: viel Raum in der vorderen Rumpfpartie! Das Flügelprofil der Tragfläche ist aus dem Rumpf herausgeschnitten, sodaß man die beiden Flügelhälften von rechts und links her einschieben kann. Unterhalb der eingeschobenen Fläche befindet sich der Raum für den Empfänger und darüber wird der flache Lipo-Akku eingeschoben. Was dann noch an Räumlichkeiten übrig bleibt, reicht nicht einmal für ein Stück Papier.

Befreit von Bürsten und Funken

Über die neuen „bürstenlosen“ Aussenläufermotoren wäre besonders zu erwähnen, daß es hier um einen ausserordentlichen Schritt in Sachen Leistung, Lebensdauer und Einfachheit geht. Der Wegfall von abnützungsfreudigen Kohlebürsten und Kommutatorring befreit uns endlich vom Büstenfeuer und mit ihm jegliche Entstörmaßnahmen des Motors. Ganz einfach

beurteilt, der Aussenläufer ist kleiner, leichter, leistungsfähiger und nahezu verschleißfrei. Genau das, was der Modellflug so dringend braucht. Um die Zukunft der „Bürstenlosen“ braucht man sich also keine Sorgen zu machen.

Unterhalb und knapp vor der Tragfläche hat **robbe** nun den Empfänger plaziert und zwischen dem und der Fläche muß auch noch der Accu unterkommen. Es ist schon verdammt eng in diesem Rumpfabschnitt, denn es treffen sich auch noch eine Menge Kabel in diesem Bereich, die allesamt untergebracht sein wollen: Die Antenne muß nach oben durch den Rumpf herausgeführt werden, die Anschlüsse der Tragflächen-Servokabel mittels V-Kabel müssen in den Empfänger eingesteckt werden, von vorne gesellen sich die Anschlüsse der beiden Servos für Seiten- und Höhenruder und zum „Drüberstreuen“ kommt dann noch das relativ dicke Kabel des Lipo-Akkus hinzu. Das alles in einem wenig zugänglichen Tunnel zwischen Cockpit und spärlichem Raum unterhalb der Flügelauflage. Da kann einem schon hin und wieder ein kräftiges Wort über die Lippen kommen.

Doch Ruhe bewahren, zumal die Bauanleitung für die Elektrifizierung mehr als dürtig ist. Sie endet mit der bildlichen Darstellung der Motor montage und damit Schluß. Die äußerst kargen Bildtexte (trotz viel vorhandenem leeren Raumes zwischen den Fotos) lassen den Einsteiger fast verzweifeln. Falls die Möglichkeit besteht, einen etwas erfahrenen Kollegen um Rat zu fragen, ist die Sache im Handumdrehen geritzt. Wenn alles an seinem Platz ist, kommt man erst drauf, dass das „eh“ gar nicht so schlimm ist“. Mit etwas Fingergefühl und einer ordentlichen Pinzette schafft man es doch in wesentlich kürzerer Zeit als beim ersten Mal. Und verwundert stellt man fest, Teufel auch, das funktioniert ja alles!

Etwas verwirrend für den Neueinsteiger sind die vielen, viel zu langen und nicht gerade dünnen Kabeln von Motor zum Regler und von dort zum Akku. Sie sollten gekürzt werden.

Ein Ein/Aus-Schalter ist vom Hersteller nicht vorgesehen, man steckt das Batteriekabel einfach an. Dank des kräftigen Motors und des leistungsfähigen Akkus legt das System unvermittelt los, sobald der Gasknüppel ver-sehentlich aus der Nullstellung bewegt wird.

Konkurrenz für Verbrenner

Was man noch vor einigen Jahren als „schwindsüchtige Kraft“ abgetan hatte, die das E-Modell gerade ein bißchen auf Höhe gebracht hat, wandelte sich inzwischen in einen Kraftakt, der dem Antrieb mit Verbrennungsmotoren gleichkommt und ihn teilweise schon etwas zurückgedrängt hat. Nicht unbeteiligt daran ist der Lipo-Akku, der in der Geschichte der Technik etwas sensationelles zuwege bringt: Halbes Gewicht bei doppelter Leistung gegenüber den normalen Batterien! So schafft man es, ein Zweimeter-Modell trotz Elektroantrieb und leichtem Baumaterial (Arcell) in Sachen Flächenbelastung bis in die Reviere der Freiflug-Modelle vorzustoßen. 17,5 g/dm² im Falle Arcus trotz Elektroantrieb und Fernsteuerung ist etwas, von dem man vor Jahren nicht einmal zu träumen wagte.

Der Hersteller verspricht einen 30 Grad-Startwinkel, was der kräftige Außenläufer auch tatsächlich schafft. Trotzdem ist es besser, etwas weniger steil zur Sache zu gehen, um dem Modell Zeit für seine optimale Fahrt zu geben. Nach zwei, drei Sekunden darf man dann leicht ziehen. Die erreichbare Motorlaufzeit von 12 Minuten sollte man nicht in einem Stück verbraten, das Modell könnte sonst außer Sicht geraten. Es genügen schon 30 bis 60 Sekunden für ein anständiges Stück Höhe, sodaß man mit dieser Dosis sicher einen ganzen Vormittag fliegerisch beschäftigt ist. Der Akku ist dann höchstens halb leer. Mit zwei vollgeladenen Stromspender am Startplatz anzurücken, heißt einen ganzen Tag zu fliegen, ohne sich um elektrische Energie sorgen zu müssen. Man darf nicht vergessen, ein Elektrosegler fliegt ja die meiste Zeit ohne Antrieb. Herz, was willst Du mehr?

Das alles kommt dem Neueinsteiger sehr entgegen. Steuerfehler können ohne Verlust an Höhe ausgebügelt werden, im Extremfall gibt man etwas Gas und eliminiert den Steuerfehler. Auch der Landeanflug verliert seine Schrecken: Mit Halbgas zieht man das Modell so heran, so daß es „bei Fuß“ landet. So geht einem ein Modellflugplatz in keiner Weise ab. Ein Feldweg (hoffentlich halbwegs in Windrichtung) reicht vollkommen aus, um sicher zu landen. Wenn es nicht ganz glücken sollte, Halbgas rein und eine weitere „Platzrunde“ drehen. Da kommt Freude auf (wenn's klappt!).

Nach altbewährter Ansicht galt, Neulinge eher mit zweiachs-gesteuerten Modellen auf die Menschheit loszulassen. Das sei leichter beherrschbar. Mit dem fliegerisch unkomplizierten Modell **Arcus** darf man aber gleich mit der Dreiachssteuerung anfangen, das heißt, jetzt kommen Querruder ins Spiel. Der **Arcus** ist aber so leicht zu fliegen, dass das selbst für Anfänger kein Handicap bedeutet. Leichtes Kurven ist allein mit den Querrudern zu beherrschen, geht man schärfer in die Schräglage, muß etwas Höhenruder beigegeben werden. Nicht viel anders als bei den Zweiachssteuerern.

Der Gleitwinkel des **Arcus** ist sehr gut, wie das eben bei Leichtgewichten üblich ist. Auch spricht das Modell auf geringe Thermik sofort an. Einzige Einschränkung ist natürlich kräftiger Wind, wenn das Modell zurück statt vor fliegt. Etwas Abhilfe kann mit zusätzlichem Ballast geschaffen werden: Der Hauptholm der Tragfläche ist ein Kohlefaserrohr, in dessen Hohlraum eine Gewindestange passendem Durchmessers geschoben wird. Das Modell wird schwerer und fliegt dadurch schneller.

Abschließend muß gesagt werden, das **robbe** Modell **Arcus** ein hervorragendes Instrument für den Eintritt in die Modellfliegergilde ist. Einen leichteren Start kann man sich kaum vorstellen.



Der Arcus mit Klebedekor. Weil die Tragfläche geteilt ist, reicht die Heckablage im Auto für den (sicheren) Transport vollkommen aus.

Wenn alle Hinweise befolgt wurden, darf man erwarten, dass das Modell mehr oder weniger von allein fliegt. Zuviel herumknüppeln bringt nichts, der Arcus kann ganz langsam, aber auch flott geflogen werden. In diesem Sinn ist er absolut anfängertauglich.

Heinz Steiner

dedicated @ air

hotline fast immer ... 0699.10468900
 webshop 24 Stunden ... www.d2air.at
 ... und abends am meeting point
 1140 wien, penzinger strasse 43

Die rauchfreie Zone ...

Spezialisten für Elektromodellflug





CORSAIR F4U-1



Vor einiger Zeit hatten mein Vereinskollege Wolfgang und ich eine Diskussion über Depron - Modelle, deren Qualität und Ausführung. Um sich eine Meinung zu bilden, kamen wir überein, uns jeder ein Modell dieser Machart von Alfamodel zu kaufen. Bei der Suche in den Weiten des Webs stieß ich auf die Seite von Voltmaster. Dort wurden diese Modelle (es gibt eine Menge davon) nicht nur als „Bausatz“ ohne Zubehör, sondern auch als Komplettangebot in 3 Stufen zu einem erschwinglichen Preis angeboten. Der Zubehörsatz ist nur vom feinsten, keine „Stangenware“.

Wir entschieden uns für das Angebot Nr. 2 (siehe Baukasteninhalt). Wolfgang bestellte eine Focke Wulf 190, ich eine Corsair F4U-1. Zum ersten ist das Kundenservice der Fa. Voltmaster hervorzuheben. Ein Mail, als Infoersuchen geschickt, wurde innerhalb von 1 Stunde beantwortet, die Bestellung war schneller bei uns als die Post es normalerweise erlaubt :-))

Zum „Bausatz“:

Alles fertig konfektioniert, alle Ruder angeschlagen und mit Anlenkungen (Stahldraht in Bowdenzughüllen) versehen, die 2 Spanten für Motor und

Servoauflage eingeklebt. Die einzige „große“ Änderung war der Einbau des Brushless-Motors statt des normal vorgesehenen Getriebemotors. Dieser Umbau bringt gegenüber dem Herstellerseitig angegebenen Gewicht von 400g eine Ersparnis von 44g. Es musste ein neuer Motorträger aus CFK angefertigt werden, um die gewünschte Motormontage realisieren zu können. Nun kann auch der Zug und Sturz stufenlos und einfach nach Bedarf eingestellt werden.

Das Servo für das QR wurde mit Silikon eingeklebt, das HR-Servo in die Auflage im Rumpf geschraubt. Die Ruderanlenkung wurde wie im Plan mit den Klemmschrauben ausgeführt, was eine ausreichende Festigkeit gewährleistet.

Fliegen: so wie ein Park-Flyer fliegen sollte. Das Modell verblüfft mit einem großen Geschwindigkeitsbereich, mäßiger Wind stellt kein Hindernis dar. Ein guter Tipp aus der Bauanleitung ist, die QR für die ersten Flüge 1,5mm nach oben zu stellen.

Die Langsamflugeigenschaften werden dadurch zur Gewöhnung verbessert. Allerdings sei gesagt, dass das

Modell auf keinen Fall für Anfänger ohne Querrudererfahrung geeignet ist. Jeder, der etwas Erfahrung mit Querrudergesteuerten Modellen hat, wird sich schnell mit der **Corsair** anfreunden und das schöne Flugbild genießen.

Fazit:

Ein ausgezeichnete „Baukasten“, der keine Wünsche offen lässt.

Tipp: Vorsicht ist beim Aufbringen der Schiebepbilder ist angesagt, da diese bei unvorsichtiger Behandlung leicht abreißen.

Manfred Stocker

Technische Daten:

Spannweite: 810mm

Länge: 655mm

Gewicht: 356g Flugfertig

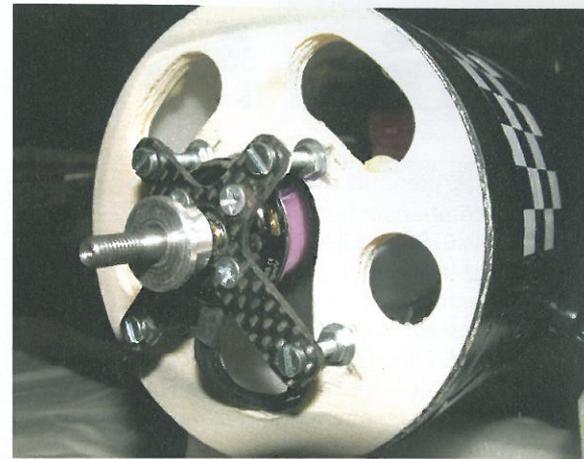
Motor: Hacker A20 2 - 6A

Prop: APC 9 x 3,8

Akku: Hacker FlightPower EVO 20 800

MAh 3s1p 20C / 30C

Regler: Hacker x7 3s1p 7A



Das „Kraftwerk“ Hacker A20 2 - 6A

und so kommt das Ding aus der (Transport-) Schachtel Fotos: M.Stocker

**Baukasteninhalt:
(Kombiangebot 2)**

Warbird nach Wahl, Motor Hacker A20-50S, Hacker X-7 Steller Akku: Hacker FlightPower EVO 20 800 MAh

3s1p 20C / 30C 1 x ES-05 Servo, 1 x BMS 371 Servo, passender Propsaver, passende Luftschraube.

Einbauten:

Empfänger: Webra Nano S6 PPM
Servo QR:: BMS 371 8,4g, 0,12/60°, 1,5kg bei 4,8V Servo HR: ES 05
TopLine 8g, 0,17s/60°, 1kg bei 4,8V



6. Styria Elekt

Das diesmal eintägig am ersten Septemberwochenende 2006 angesetzte 6. Styria Elektroflug-Meeting am Flugplatz des UMFC-Gnas in Dietersdorf am Gnasbach konnte bei schönstem Wetter durchgeführt werden. 25 Piloten aus Nah und Fern genossen den warmen Tag. Als Platzsprecher fungierte wiederum der Autor.

Vom Micromodell über das F3A-Kunstflugmodell bis hin zum Jet war alles vertreten. „Mister Depron“ Egon Gaksch aus Gratkorn eröffnete das Meeting mit einem Bannerflug und hieß alle Piloten und Zuseher herzlich willkommen. Dann ging es Schlag auf Schlag! Während KH Gatterner aus Klagenfurt seinen Impellerjet L 39 Albatros über die Piste jagte, wartete der jüngste Teilnehmer, der siebenjährige Julius Michelic, schon nervös an der Flightline, um seinen „DHL“ Flieger von Conrad Electronic vorzuführen. Unter Einbeziehung einiger Kunstflugfiguren gelang das recht gut.



Fokker D VII vom Scaleflieger B. Klauscher aus Gratwein. Fotos:H.Stadelbauer



Blick unter die „Haube“ der Fokker D VII

Interessante Vorführungen brachte auch das FLY-Zeit-Team um Michael Knes, Inhaber eines Modellfluggeschäftes, (www.flyzeit.at) aus St.Georgen an der Stiefing.

Mit seinen Kunstflugfiguren auf engstem Raum zeigte der Jugendliche Werner Kohlberger mit dem XXL-Zoom sein Können. Werner ist seit dem ersten Meeting 2000 aktiv dabei. Oldtimer-

feeling ließ W. Semler vom MBC-Alt Erlaa aus Wien aufkommen, als er die Super Constellation vorflog. Weltweit gibt es ja noch einige fliegende Exemplare. Überhaupt war dieser Verein unter der Führung von Obmann A. Pruka am stärksten vertreten. Es gab dafür auch einen Pokal.

D. Hammer vom UMFC Gnas zeigte



roflug-Meeting

sein Können, indem er mit seinem „Bumblebee“ das gesamte F3A-Programm vorflog. Als sich die beiden Vereinsobmänner A. Pruka und der Autor mit den Seglern Amigo II und III zugleich in die Lüfte erhoben, stellten sie während des Fluges fest, dass eigentlich die beiden Segler zusammen genau 60 Jahre auf den Rippen haben.

Der Autor erhielt auch einen Preis für das älteste Originalmodell am Platze.

Nach dem slowfliegerähnlichen Fliegen mit den Oldtimern brachte H. Starzinger (3. Platz WM-Elektroflug in der Mannschaft) mit seinem F5B-Elektroflugmodell Avionic etwas mehr Speed in das Meeting. 16 Zellen (3,7 Ah) in Kombination mit einem Hacker-Getriebemotor ließen unter Aufnahme von ca. 250 A die Luft „erglücken“. Dass es mit 10 Zellen auch nicht viel langsamer geht, zeigte M. Grüneis aus St. Pölten mit einem weiteren Avionic.

Nicht aus der Elektroflugszene wegzudenken ist der Scaleflieger B. Klauscher aus Gratwein. Diesmal packte er eine Fokker D VII aus, welche als erstes elektrisch angetriebenes Flug-



W. Semler vom MBC-Alt Erlaa aus Wien und seine Super Constellation

modell 1995 bei einer Scale WM teilnahm. Damals eine Sensation, heute nichts mehr Außergewöhnliches!

Als Kontrast dazu flog plötzlich ein Robbe Schleuderflieger, die Do 228, um das Senderzelt herum. Unter Ausnutzung kleinster Komponenten erreichte das Modell von M. Fiedler ein Fluggewicht von 16 Gramm. Dass ein Lastentransporter aus dem II. Weltkrieg, die Me 323, auch zweckentfremdet zum Schleppen von leichten Depronmodellen eingesetzt werden kann, zeigte M. Fiedler aus Wien. Solche „Spielereien“ sind natürlich nur beim Modellflug möglich, das Original konnte sich gerade mit eigener Kraft weiterbewegen.

Zahlreiche weitere tolle Flugzeuge belebten das 6. Styria-Elektroflugmeeting in Dietersdorf/Gnasbach.

Vielfach wurden bereits die LiPo-Zellen eingesetzt, denen jedoch beim Fliegen und Laden größere Aufmerksamkeit gewidmet werden muß.

Ein herzliches Dankeschön der Mannschaft des UMFC-Gnas und den Piloten, die oft eine weite Reise nicht gescheut haben. Das 7. Styria-Elektroflugmeeting wird wiederum in Dietersdorf im September 2007 stattfinden.

Dipl.-Ing. Heimo Stadlbauer
1. FMC Mürzzuschlag



Impellerjet L 39 Albatros von KH Gatterinig aus Klagenfurt

Caudron C.460 -

ein seltener Renner

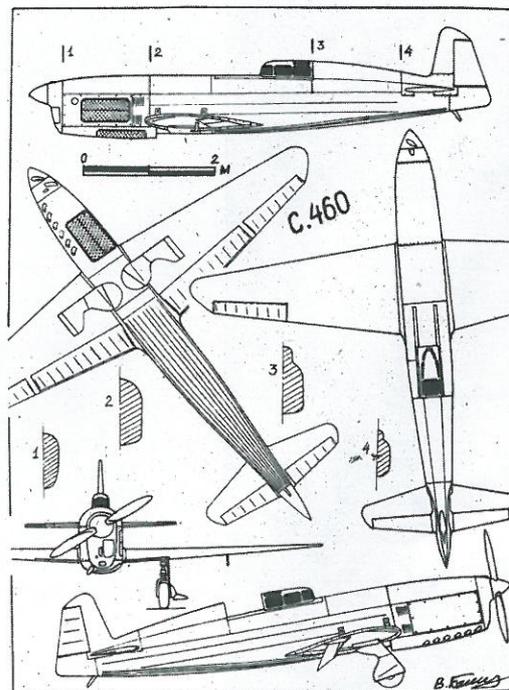


Nachdem ich mich wieder einmal die ganze Flugsaison mit großen Scalemodellen, neuerdings mit Jets und dem teureren Superzeugs auf unseren Modellflugplätzen und auf Wettbewerben herumgetrieben habe, sollte es über den Winter ein einfaches kleineres Modell werden und zwar: kostengünstig und stressfrei. Von einem 3D-Modell namens „Seduction Wild Style“ von Pilot blieb mir ein sehr gut laufender und verlässlicher Saito FA 56, ein 4-takter mit 9,1 ccm übrig. Weiters waren da noch ein sehr leichtes und gutes Spring-Air Einziehfahrwerk und jede Menge Holzreste vorhanden.

Soweit die Eckdaten, die zu berücksichtigen waren. Nachdem Piper Cub (gibt's sowieso nicht mit EZFW) und derlei für mich ausscheidet, blieben wieder einmal Warbirds und Rennflugzeuge übrig. Nach längerem Stöbern wurde ich auf eine Serie in FMT (Flug- und Modelltechnik) aufmerksam, in der sehr viele Rennflugzeuge der „Goldenen Ära“ beschrieben waren. Die sehr guten Dokumentationen und Zeichnungen stammten aus den FMT-Ausgaben rund um 1997. Rennflugzeuge der Goldenen Ära haben eines gemeinsam: große Motoren, lange Schnauze, kleine Tragflächen, insgesamt nicht unbedingt Voraussetzungen für stressfreies Fliegen. Eines der „normalsten“ Flugzeuge war die Caudron C.460, welches in FMT 5/1997 beschrieben wurde. Eine stimmige 3-Seitenansicht mit ausreichend Rumpfschnitten sollte die Grundlage für den

„Plan“ und den Bau liefern. Das Original hatte eine Spannweite von rd. 6,9 m bei einer Rumpflänge von etwa 7,2 m. Angetrieben war das Rennflugzeug mit einem Sechszylinder Reihenmotor mit 9,5 l Hubraum, Marke: Renault 428.

Ich wählte den Maßstab 1: 4,8 da



Der „Plan“ der Caudron

passte der Motor gut unter die Haube und die Proportionen konnten direkt übernommen werden. Bei der Suche nach einem geeigneten Profil gab ich mir etwas mehr Mühe. Letztlich entschied ich mich für ein Eppler 224 mit

10,1 % Dicke. Ein Profil, das speziell für niedrigere Reynoldszahlen ausgelegt ist, eigentlich ein Seglerprofil. Nach ein bisschen Rechnerei und mit Hilfe der Polare legte ich die EWD mit 0° fest. Der Schwerpunkt wurde wie immer bei meinen Eigenkonstruktionen über ein Rechenprogramm ermittelt.

Beim Bau war das Hauptaugenmerk auf geringes Gewicht zu legen. Gewicht sparen muss man dann aber bei jedem Bauteil und zwar im gesamten Bauverlauf.

Die Tragfläche entstand in beplankter Rippenbauweise um die Profiltrue zu gewährleisten. Eine Teilbeplankung ist zwar leichter, aber das Profil zwischen den Rippen ist ein anderes als direkt bei den Rippen. Für die Fahrwerksauflage verwendete ich 5 mm Sperrholzleisten. Diese Leisten wurden mit drei Rippenaufleimern, ebenfalls aus Sperrholz verzapft und verklebt. Das ergab eine leichte und stabile Befestigung des Fahrwerks. Alles andere war aus Balsa, auch der Holm. Die Luftschläuche und Querruderkabel wurden noch vor dem Beplanken der Unterseite verlegt.

Die Spanten des Rumpfes entstanden teils aus 4 mm Balsa teils aus 3 mm Sperrholz mit großzügigen Ausschnitten. Entlang einer Rumpfmittellinie, konnte mit Hilfe von zwei Kiefernleisten alles daran „aufgehängt“ werden - Motorachse, Höhenleitwerk und versetzt darunter die Tragfläche. Der Seitenzug des Motors wurde vorerst mit 2,5°, der Sturz mit 0° aus

Erfahrung festgelegt (gibt es da Rechenmethoden?) Der Rumpfrücken und die anderen „barocken“ Bereiche des Rumpfes, wie z.B. die Motorhaube wurden entweder nach Schiffsbaumethode mit Balsastreifen beplankt, oder aus weichem Vollbalsa herausgearbeitet. Das gesamte Leitwerk besteht aus 5 mm Vollbalsa. Das kleine Spornrad ist über zwei dünne Litzen angelenkt. Das Seitenleitwerk ist auf Scharnieren und der abgeknickten Drehachse des Spornrades montiert und bewegt sich mit dem Spornrad mit. Meistens ist das umgekehrt, ich wollte aber die Anlenkung des Seitenruders „verschwinden“ lassen. Auch das Höhenruder ist innerhalb des Rumpfes, unsichtbar angelenkt.

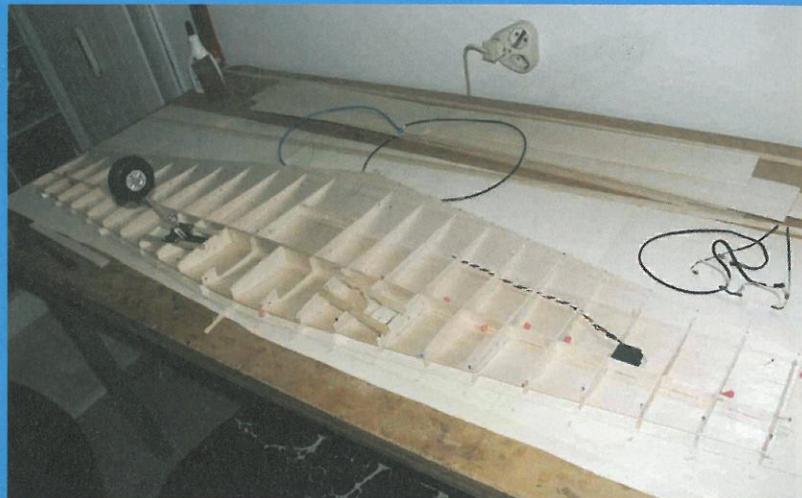
Wegen der langen Motorhaube war eine Neigung zur Kopflastigkeit zu erwarten. Daher wurden die Servos von Seite, Höhe und Motordrossel deutlich hinter der Tragfläche im Rumpf eingebaut. Ein Deckel an der Unterseite sichert den Zugang. Letztlich wurden noch Motor, Tank und der Minilufttank eingebaut. Die kleine Kabinenhaube habe ich über eine Balsaförmung im Backofen gezogen - beim zweiten Versuch hat es dann schon geklappt. Die Fahrwerksverkleidungen habe ich weggelassen, da diese bei kleineren Modellen gerne im Gras hängen bleiben und beschädigt werden.

Danach war das gesamte Modell zu verschleifen und die Tragfläche wurde mit dem typischen Dunkelblau des Originals bebügelt. Der Rumpf wurde lediglich mehrmals mit Porenfüller gestrichen und mit Seidenpapier, das mit Tapetenkleister aufgebracht wurde, bespannt. Nach einem dünnen Auftrag von Grundierung und dem Verschleifen erfolgte der Endanstrich mit 2K-Lack. Ein leichteres und dennoch spritfestes Finish kenne ich nicht - auch Bügelfolie ist schwerer.

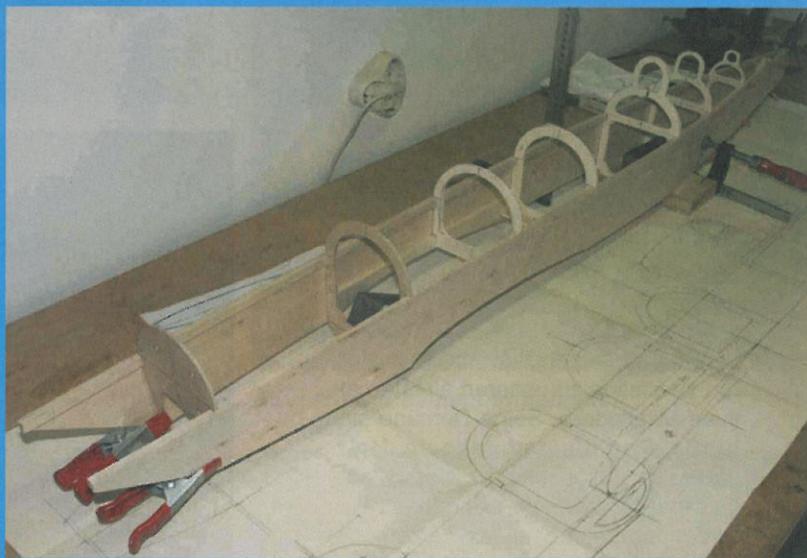
Danach wurden noch die Zahlen und Aufschriften aus weißer Klebefolie ausgeschnitten und aufgeklebt. Mit dem Empfängerakku, 5 x 900 mAh, wurde der Schwerpunkt eingestellt - Trimmblei verbietet sich im Leichtbau. Eigentlich sollte die Caudron ein Winterprojekt werden, ich war aber schon Ende November fertig. Da es die Temperaturen und das Wetter zuließen, konnte bereits Anfang Dezember der Erstflug erfolgen, dem ich aufgrund des geringen Gesamtgewichtes von nur 2 kg gelassen entgegen sah. Für das Anrollen beim Start war das Höhenruder vorerst auf Anschlag zu bringen - das war klar - sonst wäre ein Kopfstand vorprogrammiert, dann Vollgas, Höhenruder nachlassen, Fahrt aufholen, noch einmal ziehen - und ab die Post! Gleich nach der ersten Kurve wurde das Fahrwerk eingezogen und die Caudron gehörte mir, als wäre das der x-te Flug. Die ersten Runden und Figuren zeigten ausgewogene Flugeigenschaften. Im Turn merkte ich, dass ich mich mit dem Seitenzug überschätzt hatte, da war deutlich mehr Seitenzug erforderlich. Das Modell geht mit der gegebenen Motorisierung beliebig lang senkrecht nach oben, also Leistung im Überfluss, wie es bei einem Rennflugzeug sein muss. Die Caudron macht alles mit, auch gerissene Figuren, aber gebaut wurde sie für: „fly low, go fast - turn left“, das macht am meisten Spaß und selbst wenn man das Höhenruder aus dem Messerflug voll durchzieht, gibt es keinen Strömungsabriss.

Die Gesamtauslegung und die Profilwahl waren ein Volltreffer. Der kleine Flieger ist mir in der Zwischenzeit richtig ans Herz gewachsen. Vor allem freut mich aber, dass ich kein Standard-ARF-Modell durch die Luft scheuche, das jeder von der Stange kaufen kann. Ein eigenes Projekt macht viel mehr Freude und Holzbau ist neben dem Fliegen von Modellen meine Leidenschaft - eben Spreißlpicker.

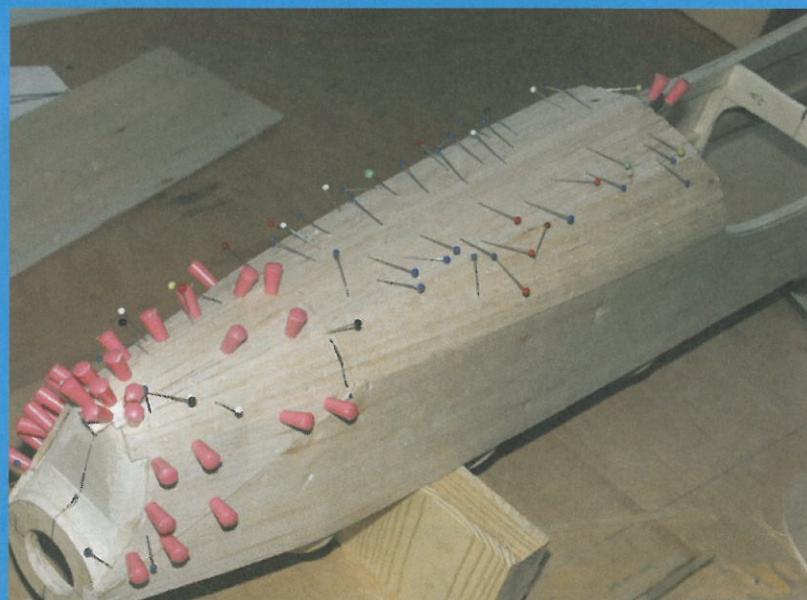
Eugen Singer



Modellbau aus der „guten alten Zeit“ der Duft von Balsaholz UHU-Hart und Weißleim ist nicht zu schlagen!



Spreißlpickers's Stolz Fotos: E.Singer



„Akupunktur“ der Caudron oder was man so aus Balsa alles machen kann!

Segelflugmodelle der Sonderklasse von

**Albrecht Gasteiger
aus Rattenberg/Tirol**



In der letzten Ausgabe wütete leider der Druckteufel und fügte falsche Bilder zu diesem Artikel ein.

Hier nun der erweiterte Bericht mit noch mehr Bildern!

Albrecht Gasteiger aus Rattenberg zählt mit seinen fast 83 Lebensjahren zweifellos zu unseren ältesten aktiven Mitgliedern. Seine Domäne sind große Segelflugmodelle in Holzbauweise. Insgesamt 10 verschiedene Modelle hat er bereits gebaut. Hier wird alles selbst gemacht. Von der Planerstellung bis zur weitgehenden Verwendung von Originalmaterialien. Die hier vorgestellten Modelle sind seine jüngste Creation der **Slingsby** mit 4500mm Spannweite und einem Abfluggewicht von 8 kg und der **Karakan** ebenfalls mit 4,500 mm Spannweite und 4,9 kg Gewicht. Für den Karakan stand Albrecht nur eine Dreiseitenansicht des Originals zur Verfügung, die er von einem ungarischen Kollegen bekam. Rund eineinhalb Jahre dauerte die Konstruktion und der Bau dieser Modelle, die sicher Meisterwerke des Modellbaus darstellen. Alles Handarbeit mit Laubsäge und Schleifblock. Ohne CNC geht's also auch, wenn, ja wenn man es kann, wie Albrecht!

In seinem „Hangar“ gibt es noch weitere „Schmankerln“ wie **Kranich II**, **Rhönswalbe**, **Rhönspërber**, **GÖ 1**, **Olympia Meise** usw.

Wir wünschen Albrecht auch weiterhin viel Freude am Modellbau und Flug und würden uns sehr freuen weitere Berichte über seine Modelle zu erhalten!

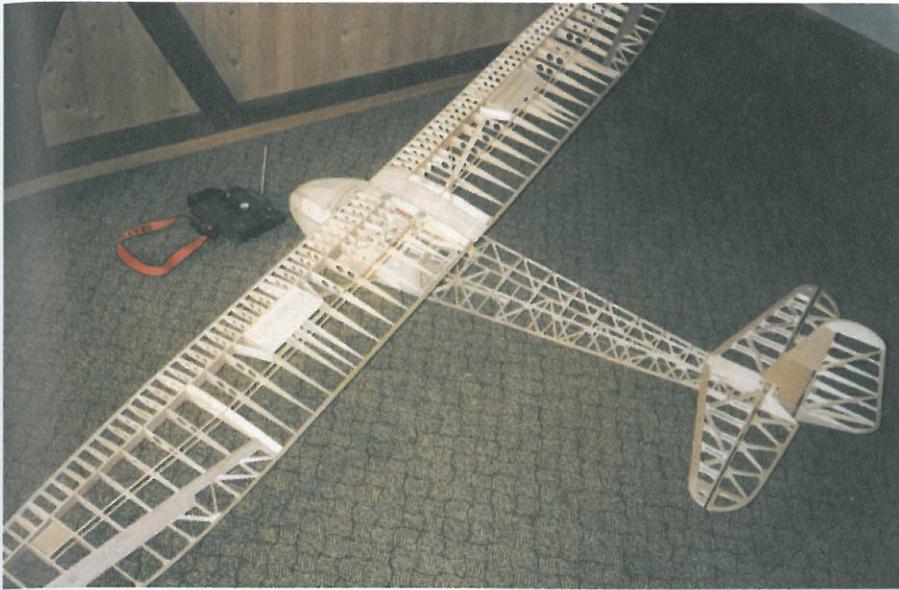
Manfred Dittmayer



„Slingsby“ ein Schulsegelflugzeug der RAF



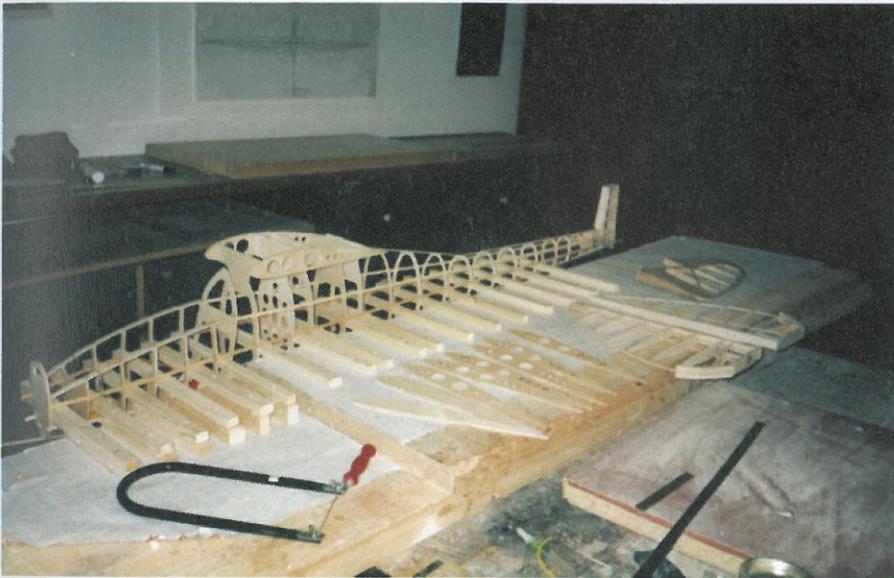
„Slingsby“ 4.5m Spannweite und 8kg Abfluggewicht Fotos A.Gasteiger



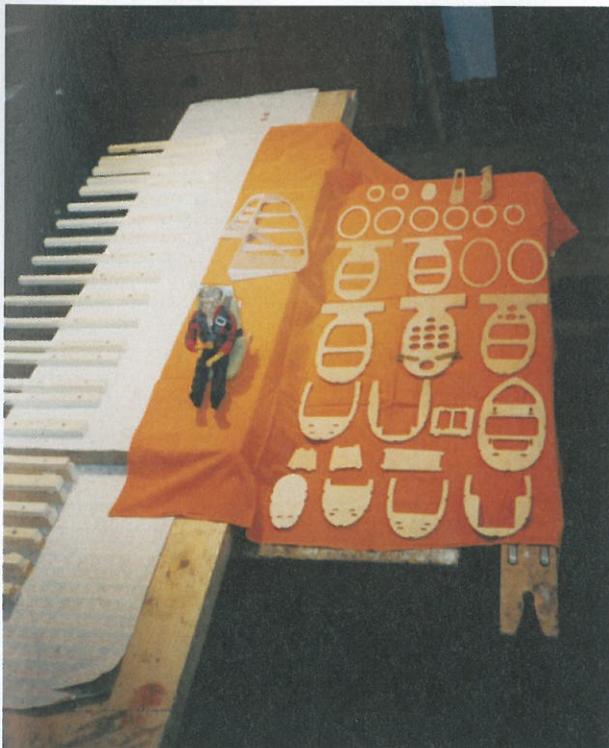
Modellbau in einer seiner schönsten Form



Albrecht mit seinem imposanten „Slingsby“



Projekt „Karakan“



und das alles ohne CNC.....



Der Pilot des „Karakan“ ist sichtlich zufrieden.....



Ein weiteres Modell von Albrecht der Rhönsperber





Vom „FLIEWATÜT“ zum „GEMINI“ von robbe modellsport

Vor zwei Jahren kam ein neuer Flugspaß zu uns, er nannte sich „Fliewatüt“ und sah aus wie ein Motorrennboot, jedoch konnte es auch fliegen, sowie auf festem Untergrund herum rasen.

Als ich davon ein Video im Internet sah war mir klar: „das musst du haben“!. Gesagt getan und viel geklebt, schon stand das Unikum da.

In Kroatien am Meer, kam es dann zum sehlich erwarteten Erstflug. Der „Fliewatüt“ war für mich in der Luft giftig und schnell und kaum beherrschbar.

Näheres gibt es darüber nicht zu berichten, sondern nur „Platsch“ und ein nicht sehr ruhmreiches Blatt in meinem Pilotentagebuch war abgeschlossen. Damit war das Thema vorerst für mich abgetan.

2006 auf der Nürnberger Messe bei Robbe, wurde der „Gemini“ vorgestellt, da war er wieder, mein Traum vom fliegen am Meer. Ich war begeistert, denn der „Gemini“ war ja viel stabiler und sah richtig toll aus und mit ihm konnte ich mir vorstellen, diesen Traum doch noch zu verwirklichen.

Baukasten: Den gibt es in zwei Ausführungen.

Im RTF Baukasten ist das Modell fertig gebaut, mit eingebauten Servos, Regler, Motor (Brushless) Latte, Lipo-Accu, Ladegerät sowie Hand-Sender.

Die einzige Arbeit ist, das Seitenleitwerk einkleben und die Folie darauf kleben, ganze 20 Minuten braucht man dafür.

Im ARF Baukasten ist das Modell ebenfalls fertig, gebaut wie beim RTF, jedoch ohne Sender.

Fliegen: Natürlich konnte ich nicht bis zum Sommer warten. Dieses mal ging ich das ganze etwas vorsichtiger an und fuhr am Flugplatz-Rasen hin und her. Wenn genug Platz da ist, dann sieht das ganze aus wie beim Hundrennen in England. Doch Vorsicht, ein kleiner Zug am Höhenruder und der Gemini hebt ab wie eine Sylvester-Rakete.

Jedoch zu meiner Freude, das Modell fliegt wunderschön stabil und absolut unkritisch.

Man kann sagen, wie ein querruder-gesteuertes Flugzeug, denn es hat Querruder, Seitenruder, und Höhenruder. Beim Landen ist etwas Vorsicht angesagt, denn der Gemini kommt schnell herunter und ohne Power ist der Gleitwinkel nicht sehr flach.

Genauso kann ich mir vorstellen, wie es einem Jet-Piloten geht, der eine F-18 auf einen Flugzeugträger landet. Also Augen zu, ihr trifft das dritte Seil bestimmt.



Der Autor mit seinem GEMINI im „Winter“ 2007 beim „Trockenversuch“
Fotos: M. Dittmayer



und so kommt der Gemini aus der Schachtel

Tipp: Nehmt einen Lipo3S800 Akku, der Motor ist für 11,2 Volt ausgelegt. Den Schwerpunkt mehr zurücknehmen, nicht wie angegeben. Die Höhenrudder 3 mm positiv anstellen, also nicht neutral. Wenn Ihr am Wasser fliegt, unbedingt den Empfänger und den Regler in einen Luftballon einpacken, den Motor immer gut mit „WET-PROTECT“ einsprühen.

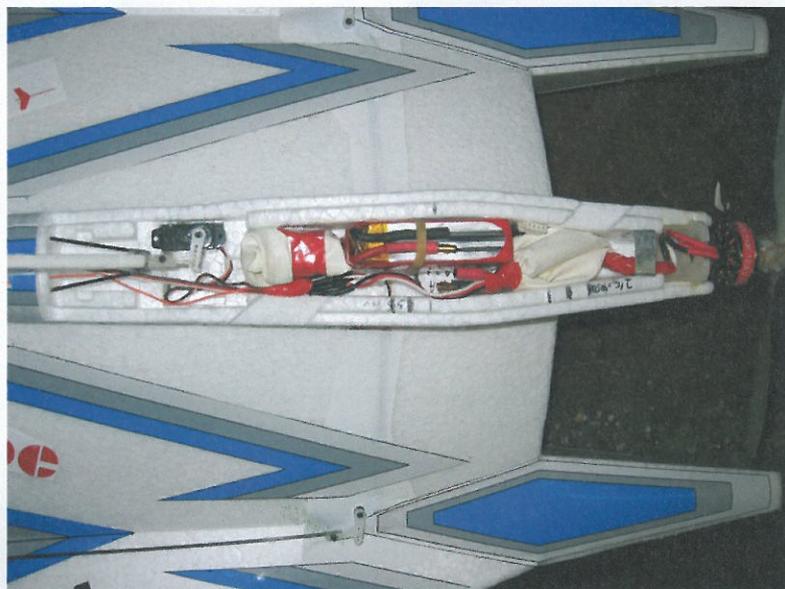
Preis: Der ARF Baukasten ist um € 174.-, sowie der RTF- Baukasten um € 269.- im Fachhandel erhältlich.

Der **Gemini** hält das, was der „Fliewatüt“ versprochen hat.

Mit diesem Gerät werdet Ihr überall, ob am Wasser, am Land, oder in der Luft viel Freude und Aufsehen erregen.

Walter Freymann

Bald auch am Himmel der Adria zu sehen...



Alles fein und sauber eingebaut. Fürs Wasserfliegen alles „gedichtet“



Geht ab wie eine Silvesterrakete



Auch Punktlandungen sind natürlich mit dem Gemini möglich

Hurricane 550 3D



Für mich als überzeugten Heliflieger der „alten Schule“ war es bis vor einiger Zeit eigentlich recht undenkbar einen Heli elektrisch zu fliegen. Natürlich sah ich bei Welt- und Europameisterschaften beispielsweise Hans Emmenegger aus der Schweiz, der mit seinem Heli das gesamte F3C-Programm flog und das sehr eindrucksvoll. Aber wenn man dann den betriebenen Aufwand von Hans gezeigt bekam, griff zumindest ich gerne wieder auf die Abteilung „Verbrenner“ zurück.

Bei meinem heurigen Besuch auf der Nürnberger Messe präsentierte mir Herr Schamuhn von JSP ganz stolz einen schmucken E-Heli, den **HURRICANE 550 EP 3D**.

Die technischen Daten waren für mich recht beeindruckend wie 1110 mm Rotordurchmesser oder 22,4V aus 6s1p usw. hier handelte es sich sicher nicht um einen „Indoor-Heli“. Der Aufbau des Helis wirkte sehr solide und als ich fragte wie das Ding denn so fliegt, meinte Herr Schamuhn, das könne ich doch selber ausprobieren und bestellte noch vom Messestand einen Musterheli für unseren Testbericht. Wenn sie Montags wieder in Wien sind ist er schon in der Redaktion“ versicherte mir Herr Schamuhn.

Nun der Hurricane traf wirklich pünktlich ein, der Test sollte ja noch in die März Ausgabe und auch ich war schon sehr gespannt auf dieses Modell.

Der Bausatz:

Das Modell ist weitgehend vormontiert BL-Motor und Regler liegen dem Bausatz ebenfalls bei. Der Bau beschränkt sich hauptsächlich auf den Zusammenbau der Hauptkomponenten und den RC-Einbau.

Eine reich bebilderte Bauanleitung erleichtert dies noch zusätzlich.

Stichprobenartige Überprüfungen der vormontierten Bauteile zeigten, dass hier sehr sorgfältig gearbeitet und auch mit Schraubensicherungsmittel nicht gespart wurde.

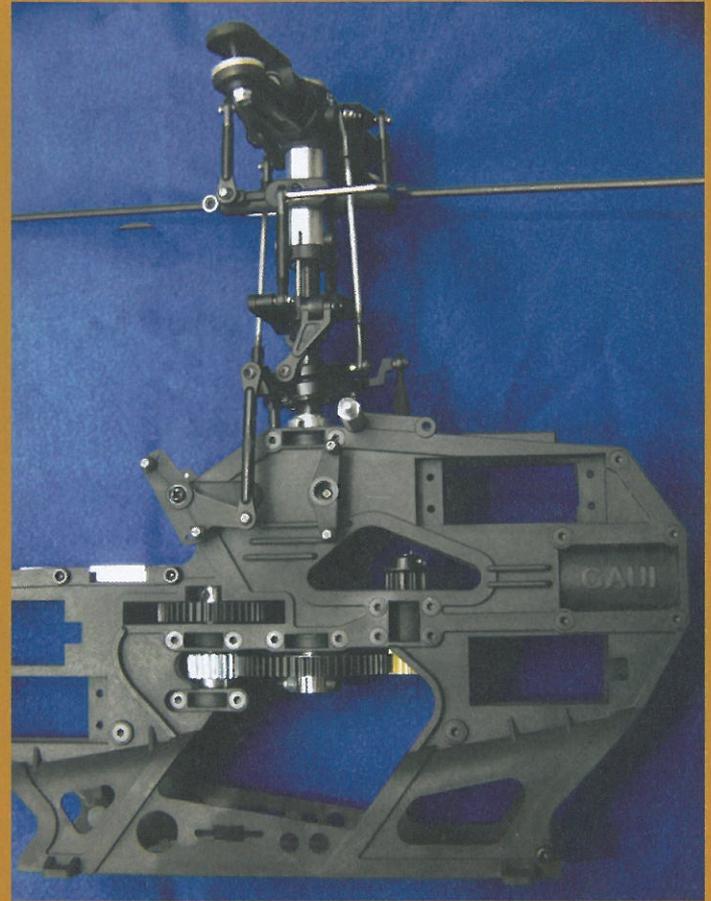
Der Heli ist in bewährter Platinenbauweise aufgebaut Das zweistufige Getriebe ist sehr solide ausgeführt und



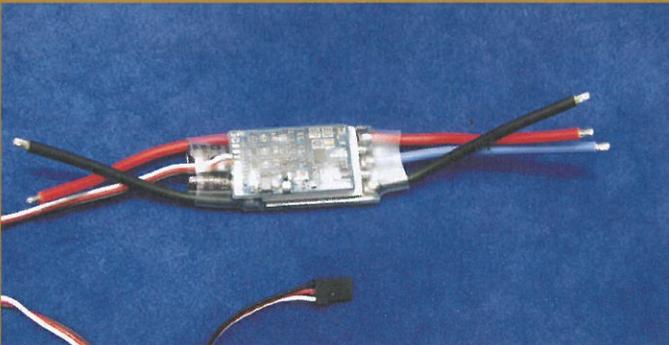
So kommt der Hurricane ins Haus



Die ausgezeichnete Bauanleitung, zwar in Englisch, aber reich bebildert



Das vormontierte Chassis lässt keine Wünsche offen.



Der dem Bausatz beigelegte 50 A Regler mit Governor (Drehzahlregler)

Technische Daten:

Rotordurchmesser:	1110 mm
Heckrotordurchmesser:	222 mm
Länge:	1060 mm
Akkus:	2 x 3S2200mA
Gewicht des Testmodells flugfertig:	1960 g

dem Bausatz liegen noch Ritzel mit 14 und 16 Zähnen bei, um die Hauptrotordrehzahl auf Wunsch zu ändern. In der Grundmontage mit dem Standardmotor (BL-KV-800) kommt ein 15er Ritzel zum Einsatz. Dies ergibt bei einer Untersetzung von $8,99 (61/99) \times (42/15)$ und bei einer max. Motordrehzahl von 17760 U/min eine maximale Hauptrotordrehzahl von 1976 U/min. Der Heckrotor, ebenfalls bereits vormontiert, wird über einen Zahnriemen angetrieben.

Die Taumelscheibenanlenkung erfolgt über drei Servos 120°versetzt (CCPM) alle Anlenkungen sind in „Push and Pull“ ausgeführt. Der Rotorkopf ist



Ein Rotorkopf wie er sein soll.



Ein echter „Hingucker“ Fotos: M. Dittmayer und W. Freymann

sehr stabil ausgelegt und die sehr leichten Paddel der Stabstange lassen auf sehr agile Flugeigenschaften schließen. Die beigelegten Rotorblätter sind aus Holz und bereits werksseitig gewuchtet. Die Kabinenhaube ist fertig geklebt und lackiert und lässt sich noch durch den beigelegten Dekobogen verschönen. Alles

in Allem ist der Zusammenbau inklusive der nötigen Einstellarbeiten, auch die Einstellung des Reglers ist sehr gut beschrieben, in wenigen Stunden erledigt und recht bald stand er vor mir, der **Hurrikane 550**.

Das Fliegen:

Zugegebenermaßen war ich doch etwas aufgeregt als ich das erste Mal „Strom“ gab. Sehr angenehm sanft lief der Rotor auf die vorgegebene Drehzahl an und erste Steuerversuche zeigten, wie bereits erwartet, recht agile Steuerwirkung. Einmal in der Luft, schwebt der **Hurrikane** jedoch überraschend stabil und hat man sich an die, doch recht direkte Steuerung gewöhnt, bereitet das Fliegen recht viel Spaß und es konnten keinerlei unangenehme Tendenzen irgendwelcher Art festgestellt werden. Die Motorisierung ist mehr als ausreichend, macht dem Namen **Hurrikane** alle Ehre und bietet sicher auch für 3D Flüge genug „Power“.

Fazit:

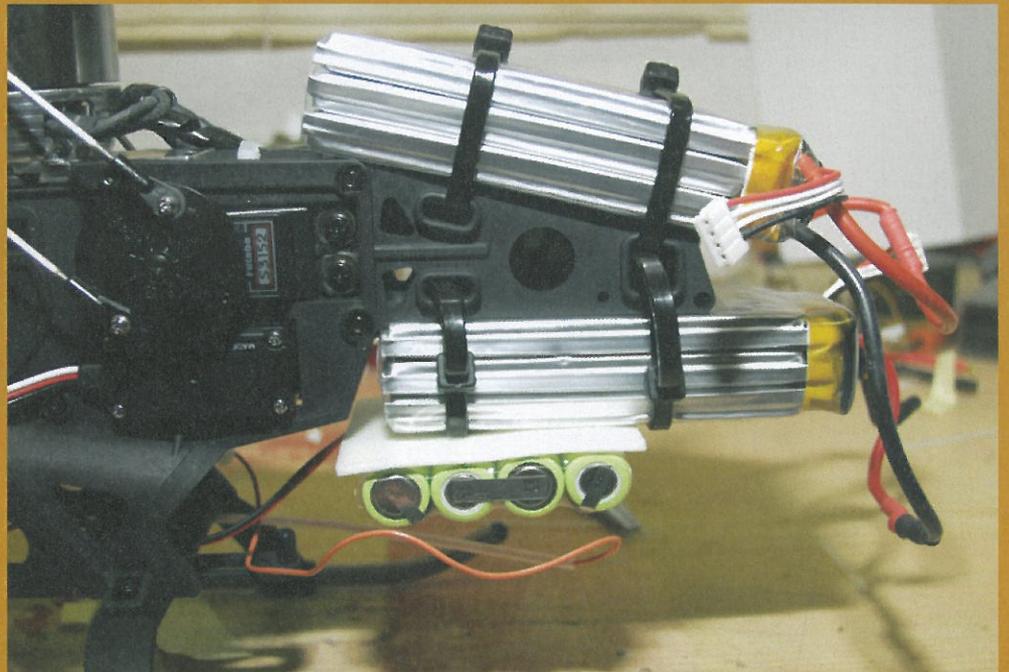
Der **Hurrikane** ist ein E-Heli mit sehr überzeugenden Flugeigenschaften und konnte mich als „Verbrennerfan“ überzeugen, dass E-Helis alles bieten worauf Helipiloten Wert legen. War früher der Einstieg doch recht teuer, so bietet der **Hurrikane** mit einem Ladenpreis von € 389,- inklusive Motor und Regler einen kostengünstigen Einstieg.

Der **Hurrikane** wird ab Mitte März 2007 im Fachhandel verfügbar sein und die nötige Ersatzteilverfügbarkeit wird von JSP mit einem 24h Service garantiert.

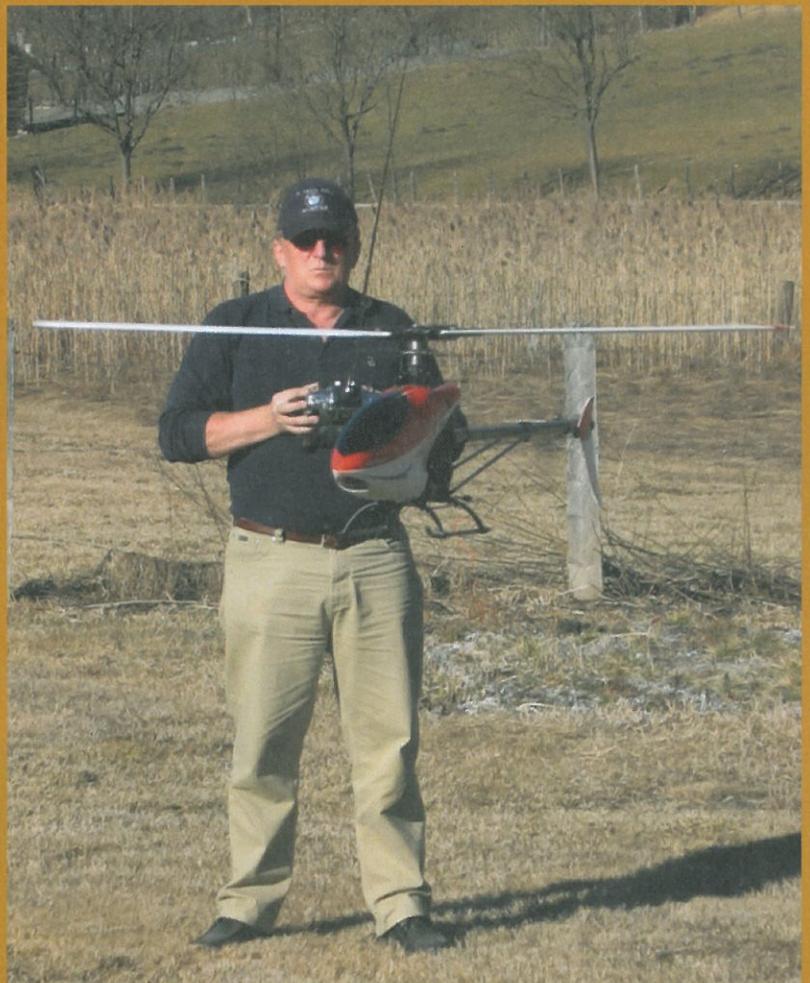
Manfred Dittmayer



Die Anlenkungen sind kräftig ausgeführt



Unter dem unteren Lipo ist der erforderliche Empfängerakku gut platziert.



beim ersten Einschweben

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

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



www.yamada.co.at

Tel.: +43/699 109 05600

28. HELITREFFEN

MODELLFLUGGRUPPE ST. JOHANN/Pg.



Zum Gedenken an unseren
Manfred Plieseis
Wir werden dich nie Vergessen



wann? 28. April 2007
Anreise und Warm Up
29. April 2007
ab 9:00 Fliegen und volle Action

was? freies Fliegen, Freunde treffen,
Spaß haben, Nachtflugshow,
Second Hand Börse, Hersteller,
Präsentation von Neuheiten

info? Organisation Karl Strauch
Tel. +43(0)664 200 7000; www.modellflug-sanktjohann.at
email: karlstrauch@gmx.at; thomaskreuzberger@gmx.at

wo? Modellflugplatz St. Johann/Pg.
Urreiting

HIER BRENNT DIE LUFT....



STRYKER

C



Nur bei PKZ4200



ab 159,90 €

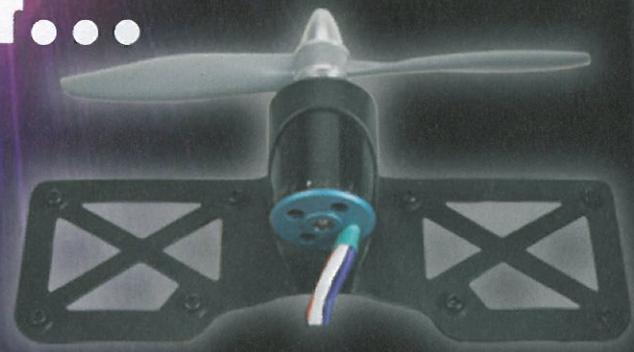
Keine Kompromisse mehr...

130 KM/H +

Die Stryker F-27 C ist die nächste Generation in der Stryker Serie. Sie wird durch einen 6-Pol Brushless Motor mit 1880 U/min/V angetrieben und bringt es mit diesem Antrieb auf sagenhafte 130 Km/H.

Das Modell ist in zwei Varianten erhältlich, zum einen als Komplettsset mit einer 4 Kanal Fernsteuerung, LiPo Ladegerät mit Balancer und einem 2200 mah 11,1V LiPo Akku, und zum anderen als PNP Version mit Brushless Motor, Regler und zwei Servos geliefert.

Das aussergewöhnliche Design im Tiger Look ist bereits bei beiden Versionen fertig Lackiert.



Der Brushlessantrieb bringt den Styker C auf über 130 Km/H

Bestell-Nr.: PKZ4275 159,90 €

Baukasteninhalt PKZ4275 (PNP Version):

- fertig gebautes Modell
- Brushless-Motor
- Brushless Regler
- 2 Servos

Bestell-Nr.: PKZ4200 269,90 €

Baukasteninhalt PKZ4200 (Kpl-Set):

- fertig gebautes Modell
- 3-Kanal Sender FM proportional
- Flugakku LiPo 11,1v 2200 mah
- 12V Schnelllader
- 8 AA Senderbatterien

Technische Daten:

- 940mm
- 690mm
- 620g
- 4-Kanal FM proportional
- 6-Pol Brushless Direkt 1880 U/min/V
- 11,1V 2200 mAh LiPo 3S
- ca 15 Min



Otto Hahn Str. 9a -- 25337 Elmshorn -- Tel.: 04121 - 46 199 66 -- Fax: 04121 - 46 199 70
Hotline: 04121 - 46 199 66 Web: www.jsb-gmbh.de -- Mail: vertrieb@jsb-gmbh.de

Tigershark

von Graupner



Aus meiner Sicht waren kleine E-Impellermodelle immer etwas „schwachbrüstig“ und an der Grenze des Strömungsabrisses unterwegs. Die Leistung des Impellers im Verhältnis zum Gewicht der Akkus war ganz einfach zu gering.

Das änderte sich schlagartig mit dem Aufkommen von Lipoakkus und „Brushless“ Motoren. Plötzlich konnten außerordentlich gute Leistungen erzielt werden und die E-Jets flogen wirklich wie ihre großen Vorbilder.

Natürlich war die Sache nicht ganz billig und erforderte auch einiges an Erfahrung und Fachwissen. Schnell entstand auch in dieser Sparte ein Spezialistentum und von passionierten „E-Jetlern“ wird oft die Frage gestellt „wozu Kerosin“?

Ich, ebenfalls Mitglied der „Kerosin-Fraktion“ konnte natürlich so etwas nur belächeln, heimlich jedoch dachte ich mir dass vielleicht so ein kleiner Jet ohne viel Aufwand und immer im Kofferraum einsatzbereit, nicht das Schlechteste wäre.

Als ich in meinem Lieblingsmodellbaufachgeschäft, natürlich ganz zufällig, auf den **Tigershark** von **Graupner** stieß, dachte ich mir, bei dem Preis ist nicht viel „verhackt“.

Fast heimlich schlich ich mich zur Kasse, denn einige meiner „Kerosinbrüder“ waren auch da und man will sich ja nicht gleich als „Abtrünniger“ outen. Walter an der Kasse sah mich auch etwas fragend an, so unter dem Motto: „Du und Das...“! Rasch packte er mir noch den erforderlichen Regler



Das bekommt man schon ab € 89.-

und den Motor zum Bausatz ein und als ich mich verabschiedete beruhigte mich Walter mit den Worten: „Wirst sehen Manfred, des Ding geht ab wie die Sau“. Dein Wort in Gottes Ohr dachte ich und verschwand eiligst Heim, Richtung Bastelkeller.

Sofort wurde zu Hause alles ausgepackt und einem ersten Augenschein unterzogen.

Wie bei **Graupner** gewohnt, waren alle Bauteile fein säuberlich in Plastiktüten verschweißt. Die Bauanleitung, reich bebildert aber in englischer Sprache, sowie die bereits erwähnte sorgfältige Verpackung verriet die Herkunft des **Tigershark** aus fernem Osten!

Aber die Zeiten, dass dies automatisch einen Mangel an Qualität darstellt, sind ja lange vorbei.

Der Bausatz:

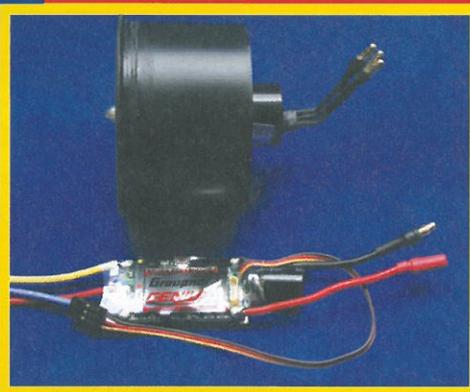
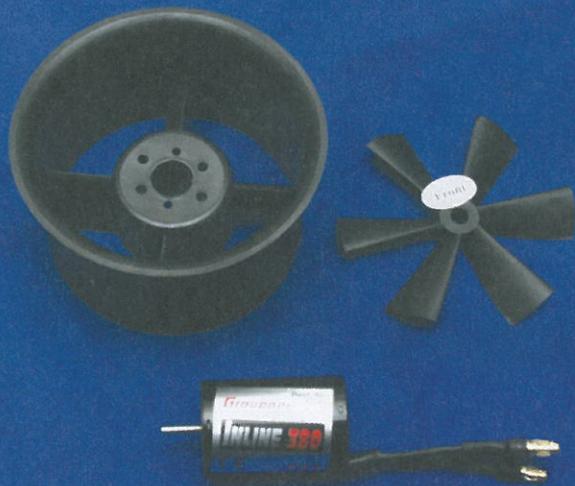
Der Rumpf besteht aus zwei geschäumten Halbschalen und ist bereits

Technische Daten:

Spannweite:	700 mm
Länge :	760 mm
Gewicht :	500-550 g
Steuerung:	Q, H, M
Rumpf:	Formschaum
Fläche:	Formschaum/ beschichtet
Bausatz:	Ausführung ARF

Das Triebwerk (EDF)

der dem Bausatz beigelegte Impeller wird angetrieben von einem **Graupner INLINE 3807/8,4V**. Als Regler kommt ein **Graupner GENIUS30 G3** zum Einsatz. Die nötige Energie kommt aus einem Lipo Kokam 3s/2000.



Besondere Vorsicht ist bei der Montage des Impellerrotors angebracht! Hier kann leicht eine Schaufel abbrechen!



Endlich fertig! Jetzt noch die „Pickerln“ darauf und „ab gehts“ zum Flugplatz

fertig lackiert. Tragflächen und Leitwerk sind ebenfalls geschäumt, jedoch mit einer harten Kunststoffschicht überzogen. Alle Bauteile sind sauber verarbeitet und passen genau. Beim Zusammenleimen des Rumpfes ist jedoch besondere Vorsicht geboten, denn der Schaumstoff ist leider sehr weich und die Farbe geht auch leicht ab. Hier wäre es schön, wenn man den Rumpf ebenfalls wie die Tragflächen beschichten könnte, oder aber ein am Markt bereits vorhandenes Material wie „ELAPOR“ oder ähnliches verwenden würde. Positiv ist jedoch, dass das Modell anscheinend

mit Graupners Lacken lackiert ist, den das Rot passt ganz genau.

Ansonsten bereitet der Bau des Modells keine besonderen Schwierigkeiten und geht flott voran. Ein besonderer Gag ist die Kabinenhaubenbefestigung die mittels kleiner Magnete erfolgt und das hält eigentlich ganz gut.

Die Anlenkung der Höhenruder ist nach meinem Geschmack etwas überdimensioniert und könnte eleganter gelöst werden. Aber was will man um € 89.-

Ein Kritikpunkt muss jedoch aufgezeigt werden und das ist das beigelegte „Fahrwerk“! Dieses dient in erster

Linie dem Schutz des Querruderservos und des Rumpfes. Es besteht aus bereits vorgebogenen Stahldrähten, die am unteren Ende um 90° umgebogen sind. Landet man jedoch nicht immer auf Hartpisten, sondern im weichen Gras, so verhaken sich diese niedlichen Dinger und reißen mit ihrer Halterung aus dem



Das Aussehen des Tigershark begeistert jed

Rumpf. Unsere Tests haben ergeben, dass diese „Rutschgestelle“ ruhig weggelassen werden können, dem Querruderservo passiert bei obligaten Graslandungen absolut nichts.



Große Sorgfalt ist beim Einkleben des Leitwerks erforderlich

Das Fliegen:

An einem der vielen milden Wintertage ging es an den Erstflug. Es war absolut windstill. Mit aus meiner Sicht großem Schwung gab ich das Modell frei. Der Motor heulte „jetmäßig“ und der **Tigershark** beendete seinen ersten Start etwa 20 Meter von mir in der



Flott, wendig und preiswert! Der TIGERSHARK ein guter Begleiter in die Welt des Jetfliegens Fotos: M.Dittmayer und W.Freymann



Jet-Fan auf Anhieb

Wiese, ohne sich um meine Steuer-signale zu kümmern. Natürlich weiß ich, dass Jetmodelle mehr Fahrt brauchen, aber dass das so schlimm, ist glaubte ich nicht.

Da kein „Speerwurfolympiasieger“ in der Nähe war, und wie bereits erwähnt das „Rutschgestell“ den Rumpf erheblich beschädigt hatte, verschob ich den nächsten Start auf den folgenden Tag.

Nun herrschte ein wenig Gegenwind, zwar war kein Olympiasieger aber Freund Walter anwesend und übernahm den Handstart. Jetzt klappte es und der **Tigershark** wurde immer schneller und reagierte ganz einwandfrei auf die Ruder.

Was ich nicht für möglich gehalten hatte, richtiges „Jetfeeling“ stellte sich ein. In großen weiten Kurven und mit erstaunlich viel „Speed“ zeigte der **Tigershark** was in ihm steckt. Natürlich bereitet der **Tigershark** auch durch schöne große Loopings und endlos schnelle Rollen Vergnügen, aber am schönsten sind die angestochenen schnellen Vorbeiflüge in geringer Höhe. Da lacht das „Jetfliegerherz“.

Auch beim Landen verhält sich der **Tigershark** wie ein echter Jet und

braucht auf Grund seines ausgezeichneten Gleitwinkels einen Anflug wie ein „Großer“

Fazit:

Der **Tigershark** bietet für wenig Geld durchaus „Jetfeeling“ und ist als Einstieg in die E-Jetszene sehr zu empfehlen.

Der **Tigershark** ist nun ein ständiger Begleiter im Kofferraum und wenn es irgendwie geht heißt es immer öfter „It's Jetttime now“!

Manfred Dittmayer

P.S. Wer's will für den gibt es auch ein pneumatisches Einziehfahrwerk für den **Tigershark**.

EP JET ILLUSION DF45



Auf der Nürnberger Messe 2007 hatte jeder namhafte Hersteller Elektro-Impeller-Modelle in seinem Angebot. Die meisten in Schaumstoffausführung und mit relativ einfachen Impellern.

Kyosho überrascht den Mitbewerber mit der **Jet Illusion DF 45**, einem kleinen Jet in exzellenter Ausführung und einem eigens für das Modell entwickelten E-Impeller mit Brushless-Motor. Noch vor der Präsentation auf der Messe erhielt **prop** ein Testmodell und hier ist unser Bericht.

Das Modell:

Der Rumpf des relativ kleinen Modells ist aus GFK und die Tragflügel und das Leitwerk sind konventionell in Balsa gefertigt. Das ganze ist natürlich bereits fertig gebaut, der Rumpf ist vorzüglich mehrfarbig lackiert. Flächen und Leitwerk sind mehrfarbig bespannt dadurch ist das Modell sehr leicht und zeichnet sich doch, wie unsere Testflüge bewiesen, durch hohe Festigkeit aus.

Für die nötige Power der **Jet Illusion** sorgt ein effizienter Impellerantrieb (Ducted Fan). Der im Impeller voll integrierte Brushless-Motor bringt bei einer Drehzahl von 50.000U/min. (Akku Lipo 11,1V 3s/800Ma) den unglaublichen Schub von 270g.

Die Impellereinheit ist im Heck des Modells integriert. Auf der Rumpfunterseite ist eine große Öffnung ausgearbeitet, damit der Impeller ausreichend Luft ansaugen kann.

Die Steuerung des Modells erfolgt über Höhen- und Querruder sowie die

Motorsteuerung. Ein kleiner Kritikpunkt ist jedoch bei den Höhenrudern angebracht.

Obwohl alle Einschnitte für die Ruderscharniere und Bohrungen bei den Querrudern bereits vorbereitet sind, müssen für den Höhenruderverbinder die Löcher erst gebohrt werden (1,5mm Bohrung in 3mm Balsa), was nicht ganz einfach ist und sicher wie bei den Querrudern, bereits werkseitig durchgeführt werden sollte. Ansonsten geht der Bau auf Grund der hervorragenden Bauanleitung sehr zügig und ohne weitere Komplikationen voran.

Besondere Sorgfalt sollte auch bei der Verlegung der Kabel und dem Einbau der RC-Komponenten gelegt werden den Jet ist Jet und kein Kabel sollte die Anströmung des Impellers stören. Auch bei der Auswahl der Servos sollte man sich nicht für die billigsten entscheiden.

Auf der Tragflächenunterseite befinden sich zwei Griffmulden, um das Modell bequem aus der Hand starten zu können.

Die Flugprobung:

Wie immer bei Erststarts üblich losen wir in der Redaktion aus wem die Ehre zuviel die **Jet Illusion** ihrem Element zu übergeben.

Ich gewann, Walter war der Starter und versuchte, mit einem kräftigen Wurf die **Jet Illusion** in die Luft zu bringen. Leider berührte das Modell bevor es so richtig flog bereits den Boden und rutschte fröhlich am feuchten Gras dahin. Walter meinte, er könne das Mo-

dell nicht stärker werfen denn in die Griffmulden passen seine Finger nicht und das sei eher etwas für die „kleinen Japse“ usw. Nun, meine Finger passten und so war ich an der Reihe die **Jet Illusion** zu starten. Der Start gelang recht gut und die **Jet Illusion** nahm zügig Fahrt auf und stieg in den strahlenden Winterhimmel. Jetzt zeigte sich, dass der Antrieb wirklich hält was die Daten versprechen den bei einem Gewicht von 400g und einem Schub von 270g ist die **Jet Illusion**

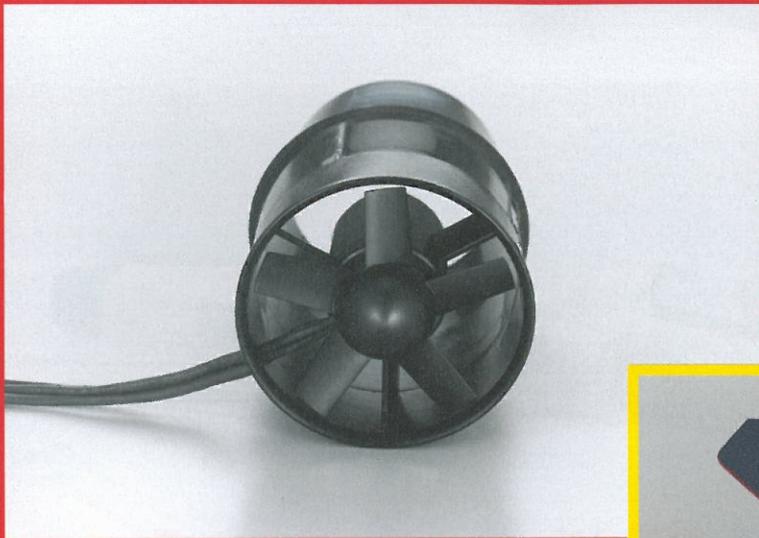


Der Bausatz inerstklassiger Ausführung

sehr flott und genau so, soll auch ein Jet fliegen!

Trotz der relativ geringen Größe des Modells ist großräumiges Fliegen angesagt.

Alle gängigen Jetkunstflugfiguren zieht die **Jet Illusion** zügig durch und liegt überraschend satt in der Luft. Die Ruderwirksamkeit ist sehr hoch und präzise und man ist gut beraten, die Ruderwege nicht sehr weit über die angegebenen Wege einzustellen.



Das Triebwerk (EDF)

Der Motor ist voll integriert und auch die Kabel sind in einer stromlinienförmig Verkleidung geführt. für die Stromversorgung kommt ein Lipo 3s/11,1V/800mA zum Einsatz.

Als Regler wählte ich den **PULSAR PRO 25-3P** von TWM



Technische Daten

Länge:	635 mm;
Spannweite:	600 mm;
Flächeninhalt:	8,5 dm ²
Gewicht des Testmodelles	
Flugfertig:	402 g
Preis UVP:	189 •



Ein rassischer Jet, die **Jet Illusion DF45** Fotos: Kyosho und M.Dittmayer

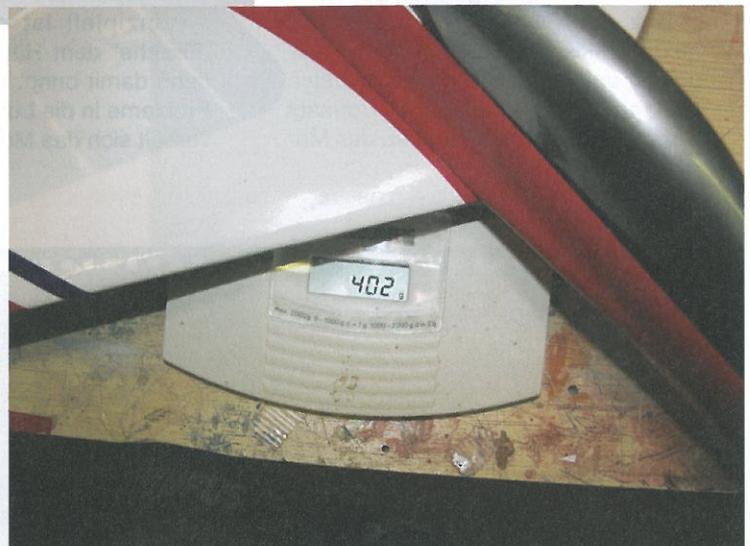
P.S. Auf Grund der hohen Geschwindigkeit und der Größe des Modells, gelang es uns leider nicht, gute Flugaufnahmen zu machen.

Für alle, die die **Jet Illusion** fliegen sehen wollen gibt es auf www.kyosho.de ein tolles Video.

Wie bei Jets üblich, hat auch die **Jet Illusion** beim Landen einen sehr flachen Gleitwinkel und erfordert einen langen Landeanflug. Ansonsten ist die **Jet Illusion** durch ihr hervorragendes Design sicher ein ausgezeichnetes Modell um richtiges „Jetfeeling“ dem etwas geübteren Piloten zu bescheren.

Noch ein Tipp: Sollte kein geübter „Starter“ zur Verfügung stehen so ist der Start mit „Flietsche“ (Gummistart) sehr zu empfehlen denn das spart Zeit und Material und die **Jet Illusion** ist damit absolut sicher in die Luft zu bringen. Wir haben es ausprobiert!

Manfred Dittmayer
Walter Freymann



exakt 402 g Abfluggewicht



F-20 Tigershark

von HET-RC

Das dritte Modell unserer Testserie ist der Nachbau eines amerikanischen Kampfflugzeuges, das nie in Serie gebaut wurde und doch, vielleicht gerade deswegen, zu einem der schönsten Fighter, zählt.

HET-RC ist es gelungen das tolle Design der F-20 auch im Modell umzusetzen.

Das Modell ist komplett in Holz aufgebaut und bereits fertig „foliert“. Besonders gefällt die Luftzuführung zum Impeller die aus Karton gefertigt und sehr sorgfältig und elegant ausgeführt ist. Die Bauarbeiten beschränken sich auf den Einbau des Impellers und der RC-Anlage die in wenigen Stunden erledigt sind. Hält man dann das erste Mal die F-20 in der Hand, so sieht man schon, dass sie gut fliegen muss. Im Gegensatz zur F-16 hat sie viel mehr tragende Fläche und die absolut glatte Unterseite des Modells, auch die Querruder und das Höhenruder, werden von oben angelenkt, zeugen von der Kompetenz des Konstrukteurs. Das ganze Modell wirkt solide und durchdacht aufgebaut und dank der ausgezeichneten Bauanleitung (auf CD, dem Bausatz beigelegt) bereitet der Aufbau des Mo-

dells keinerlei Schwierigkeiten. Kritikpunkte gibt es kaum außer vielleicht die Befestigung des Höhenleitwerkes. Hier habe ich entgegen der Bauanleitung die Befestigung am Rumpf durch zusätzlich zwei Schrauben ergänzt und jetzt hält es „bombenfest“. Ein weiterer Punkt ist die Verlegung der Antenne. In der Bauanleitung wird die Antenne im Rumpf geführt. Bei unserem obligaten Reichweitentest mussten wir jedoch feststellen, dass es da zu erheblichen Empfangsstörungen kommt. Wir verlegten die Antenne nach außen, als gute alte Schleppantenne und das Problem war gelöst.

Die Flugeigenschaften

Prinzipiell ist ein Start mit der „Flitsche“ dem Handstart vorzuziehen denn damit bringt man die F-20 ohne Probleme in die Luft. Schon beim Start verhält sich das Modell absolut neutral

und stabil (ein Anstellen der Höhenruder um etwa 2 mm auf Höhe erleichtert den Start). Der Schub des Impellers ist sehr kraftvoll und dem Modell entsprechend. Die F-20 ist schnell, aber



Nicht zuletzt durch ihr tolles Aussehen sondern auch durch sehr zu empfehlen. Fotos: M. Dittmayer



Technische Daten F20:

Spannweite:	800mm
Länge:	1160mm
Gewicht flugfertig:	1320 g
Motor:	Typhoon EDF 2W 20
Akku:	Kokam 3200H(20c)4s1p
Regler:	Jeti Advance 70-3P
Impeller:	WeMotec Mini Fan 480

für den geübteren Modellpiloten ohne Probleme beherrschbar, ja mit 50%-75% Schub geradezu gemächlich fliegbar. Trotzdem vermittelt die **F-20** nicht nur, durch ihr Flugbild sondern auch durch ihre Schnelligkeit und Wendigkeit absolutes „Jetfeeling“. Für alle Jet-Einsteiger bzw. etwas fortgeschrittene Jetpiloten ist die **F-20**, auch durch das



Auch für Freunde des Scalemodellbaus bietet die- F20 einige Möglichkeiten



...re ausgezeichneten Flugeigenschaften ist die F-20 allen Jetinteressierten



Der Haken für den Schleuderstart liegt dem Bausatz bei und die Position ist durch eine Hartholzvertärkung bereits vorgegeben.

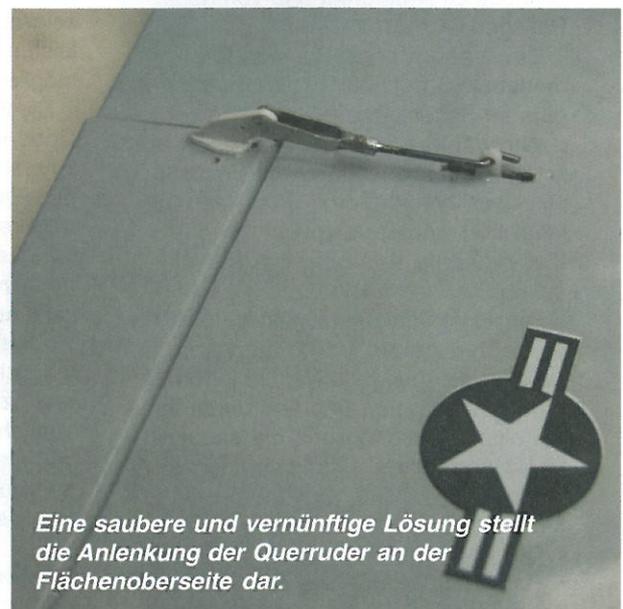
ausgezeichnete Preis/Leistungsverhältnis, sicher eine gute Wahl.

Bezugsquelle: www.d2air.at

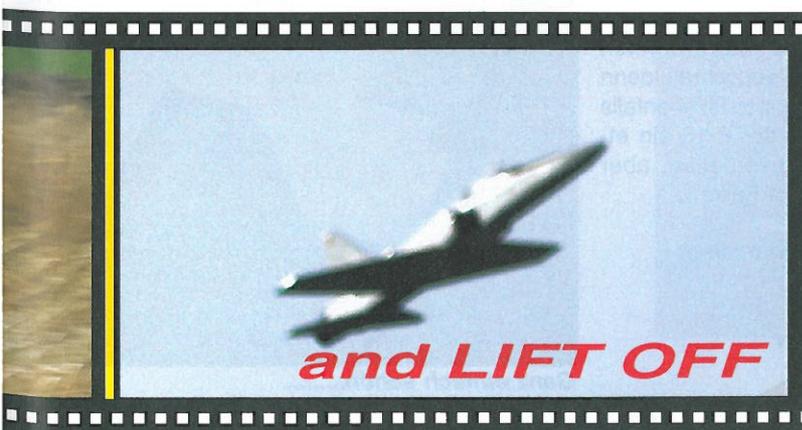
Preis: € 148.90

Manfred Dittmayer

Werner Mariel



Eine saubere und vernünftige Lösung stellt die Anlenkung der Querruder an der Flächenoberseite dar.



F-16 FALCON

von HET-RC



Die F-16 ist wohl eines der bekanntesten Kampfflugzeuge der Welt und ist in vielen Ländern ein wichtiger Bestandteil der Luftwaffe. Leistung, Vielseitigkeit sowie große Robustheit zeichnen neben einem tollen Flugbild dieses Kampfflugzeug aus.

Auch das Modell der F-16 von HET-RC hält sich hier ganz an das Vorbild. Der Bausatz enthält einen sehr sauber gefertigten und mehrfarbig lackierten GFK-Rumpf sowie fertig gebügelte und dekorierte Flächen, Höhen- und Seitenruder.

Die Verwendung hochwertiger Materialien verleihen der F-16 trotz Leichtbauweise die benötigte hohe Festigkeit und eine makellose Optik. Schubrohr und Kabinenhaubenrahmen sind ebenfalls aus GFK gefertigt und von hoher Passgenauigkeit.

Ein besonderes Konstruktionsmerkmal ist der Einbau des Empfängers im Seitenleitwerk.

Wir wählten beim Testmodell die schärfste Ausbauparallel mit einem 4s Lipo und 2W 20 Motor, denn wie uns versichert wurde, verspricht diese Antriebsvariante den reinen „Adrenalin-schub“!

Der flugfertige Aufbau gestaltete sich durch den hohen Vorfertigungsgrad sehr einfach und bald war die F-16 für den Erstflug bereit und ließ durch ihr perfektes Aussehen und die saubere Linienführung viel Flugvergnügen erwarten.

Die Flugeigenschaften

Bei einem Modell wie der F-16 mit hoher Flächenbelastung und der damit

verbundenen Fluggeschwindigkeit ist ein sicherer Start nur mit Gummiseil (Flietsche) möglich. Nach dem Ausklinken des Gummiseils zeigt die F-16 schon auf den ersten Metern ihre hohe Geschwindigkeit. Der Impeller liefert so enormen Schub, dass senkrecht Steigen bis zur Sichtgrenze, die auf Grund der Größe des Modells leider sehr schnell erreicht ist, eine Sache von wenigen Sekunden ist. Loopings mit gigantischen Durchmessern sind kein Problem für die F-16 und die Rollrate ist atemberaubend! Der angegebene Schwerpunkt und die Ruderwege sind korrekt und auch unbedingt einzuhalten, denn nur wenige Millimeter der Schwerpunktverschiebung machen die F-16 nicht mehr beherrschbar. In der Hand eines geübten Jetpiloten ist die F-16 ein absoluter „Hammer“ und zeigt sehr eindrucksvoll welche Flugleistungen mit „Lipos“ und „Brushless“ möglich sind.

Die F-16 ist in der Ausführung mit 4s-Lipos wirklich nur geübten Piloten zu empfehlen, denn sie erfordert mit den gezeigten hohen Geschwindigkeit ein sicheres Auge und rasche Reaktionsfähigkeit. Hat man diese nicht oder noch nicht, so muss man natürlich nicht auf „seine“ F-16 verzichten, denn die Auslegung mit 3s Lipos ist ebenfalls möglich und verleiht der F-16 ein etwas „zahmeres“ Flugverhalten, aber Vorsicht: „Falke bleibt Falke“!

Bezugsquelle: www.d2air.at

Preis: € 178.90

Manfred Dittmayer
Werner Mariel



Der Falke, auch am Boden ist er sehr eindrucksvoll



Ganz einfach schön.....

Technische Daten F-16:

Spannweite:	840mm
Länge:	990mm
Gewicht	
flugfertig:	1100 g
Motor:	Typhoon EDF 2W 20
Akku:	Kokam 3200H(20c)4s1p
Regler:	Jeti Advance 70-3P
Impeller:	WeMotec Mini Fan 480



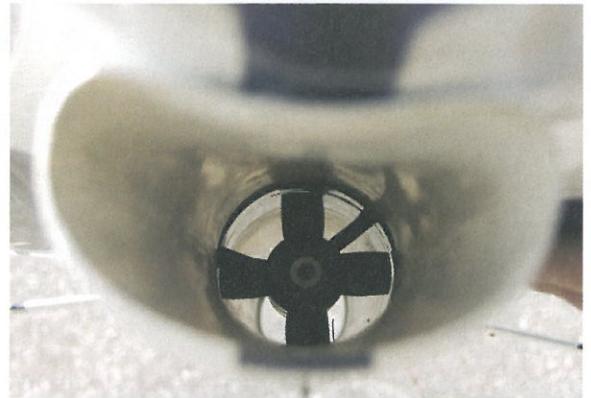
Die F-16 besticht natürlich durch ihr wunderschönes Flugbild und lässt Pilotenherzen höher schlagen. Fotos: M. Dittmayer & W. Mariel



svoll.



F-16 am Rücken kann auch entzücken...



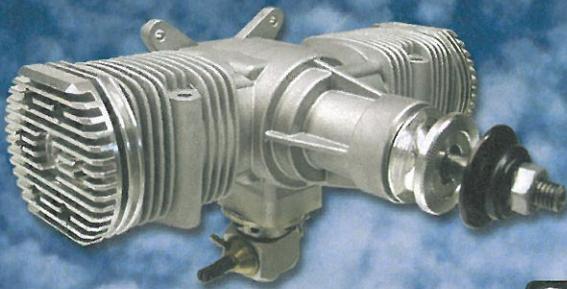
Die Luftkanalführung der F-16 ist beispielgebend. Die gesamte Impellereinheit mit Schubrohr lässt sich von hinten aus dem Rumpf nehmen.



www.bildzeitung.de

PURE POWER **Webra**

WEBRA AERO- und HELI-Motoren



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



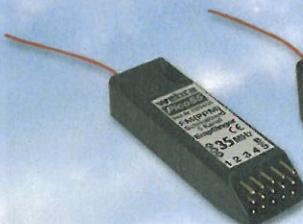
SPEED 61-P5 X
2,6 PS
Art. Nr. 1064HHX

...Empfang **OK**

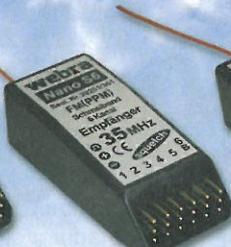


SCAN DS8
Art. Nr. 20256

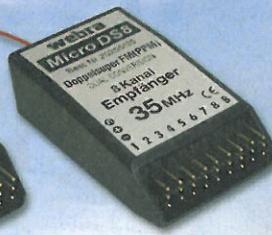
WEBRA Empfänger



PICO S5
Art. Nr. 20254



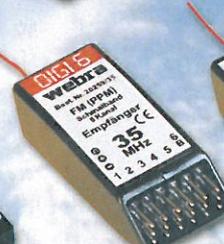
NANO S6
Art. Nr. 20251



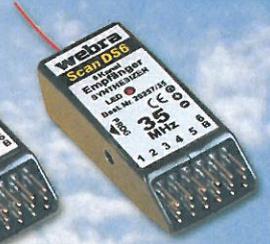
MICRO DS8
Art. Nr. 20255



DIGI 5
Art. Nr. 20258



DIGI 6
Art. Nr. 20259



SCAN DS6
Art. Nr. 20257

MORGAN FUELS

Cool Power

B-I-G
BOYS
TOYS
Handelsagentur GmbH



Mehr Info:
bigboystoys.de

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.

MANiAC

Entwickelt für extremen 3D-Flug
Hohe Steifigkeiten durch D-Box Bauweise
Längen: 321 mm, 553 mm, 603 mm und 703 mm

B-I-G
BOYS
TOYS
Handelsagentur GmbH

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

Pace DS

fi mex
EXCLUSIV
FIMEX-SHOP.DE

Pace DS ist die ultimative Hangflugmaschine:
- 2 Meter Spannweite
- vollständig in Kohlefaser gefertigt
- Manufakturfertigung in Österreich
- Flächenschutzaschen
- ab Lager **Abgabepreis ab 398,- €**



Pace DS
Klein-stark-schwarz

Händleranfragen erwünscht.

In Planung:
Pace[®] FX™
Pace[®] EX™
Pace[®] F4™

www.pace-x.de

Pace DS

ist exklusiv erhältlich bei:

FIMEX Modellbau International Schloßstraße 18 D-89079 Ulm
Tel: 0731 - 9 40 50 30 Fax: 0731 - 9 40 50 33 www.fi-mex.de

fi mex
EXCLUSIV
FIMEX-SHOP.DE

Lipo-Shop.de



FÜR DEN FEINEN JOB
GIBT ES
DIE RICHTIGEN GERÄTE

**Bohrständer MB 140/S. Mit gefühlvollem Vorschub über Steuer-
scheibe und Rollenlager. Dazu der Koordinatentisch KT 70.**

Unsere Konstrukteure bevorzugen Alu-Druckguss. Ein edles, statisch sehr festes Material. Passungen und Führungen werden auf unseren hochmodernen CNC-gesteuerten Maschinen bearbeitet (gefräst, gespindelt, gedreht). Präzision pur!

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.

Bohrständer
MB 140/S



Koordinatentisch KT 70

Bitte fragen Sie uns.
Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.com —

Proxxon GmbH - D-54518 Niersbach - A-4224 Wartberg/Aist

Eine Nummer größer ...



Libelle beim Windenstart kurz nach dem Abheben

Ich stehe am Fuß der Hohen Wand, NÖ, und bin ganz glücklich über die erkurbelte Höhe. Mit einem Streckenflug teste ich noch einmal das Gelände, erfreue mich dann am spritzigen Überflug, mach noch ein paar Speedwenden und setze schließlich zufrieden zur Landung an. Klappen raus und ...butterweich hingesezt! Herz was willst Du mehr.

Mit dieser Freude im Bauch setze ich mich auf das Bankerl und schau in den Himmel. Was treiben die anderen so? Da am einen Ende haben gerade ein paar Paragleiter einen Bart ausgemacht und kurbeln darin. Die bunten Schirme sehen aus wie ein Mobile einer großen Macht. Etwas weiter entfernt hört man das Pfeifen, das entsteht, wenn Kohlefaser in spezieller Anordnung senkrecht zu Boden rast, F3B und F3F Maschinen in Edelausführungen. Und da drüben..., ah jetzt ist er auch oben, Gerhard mit seinem 6m Modell. Das ist halt ein Flugbild, majestätisch zieht er seine Kreise. Ob das wohl viel Aufwand ist? Ja, ein größeres Auto ist einmal der Anfang, und beim Lagern geht's gleich weiter... Aber das Flugbild, das Glänzen der Flächen gegen den Himmel in der

Nachmittagssonne. Hoppla, das ist er ja gar nicht, er ist weiter links. Wer ist das???

Ah, gar nicht gleich erkannt, „ein Echter“!, mantragend also. Und dann drehen sich die Gedanken gleich um. Wie sieht Er die Paragleiter, die Modelle und die Welt unter sich? Wird alles zum Modell, die Landschaft, die Kühe, die Menschen, Autos, Straßen....? Wäre schön, mal mitzufiegen, oder es selbst zu lernen....!

Immer mehr Fragen tauchen auf, sodass ich beschließe, am Heimweg in Wr. Neustadt bei den „Echten“ vorbeizuschauen und meinen Wissensdurst zu stillen.

Dort angekommen treffe ich einen „alten“ Bekannten, auch Modellfliegerkollegen, nämlich Markus Podivin. Der wird mir doch sicher einiges übers Fliegen erzählen können, denk ich. Doch bevor ich zur ersten Frage ansetze, sitzt er schon hinterm Steuer seines Autos und fordert mich auf, mitzukommen zur Segelflug-Startstelle. Super, das war ja gutes Timing!

Markus drückt mir ein Funkgerät und eine Fahne in die Hand mit den Wor-

ten: „Die Fahne musst du beim Fenster raushängen. Wr. Neustadt West ist ein Militärflugplatz. Um sich auf dem Gelände bewegen zu dürfen, muss man sich an ein paar Regeln halten.“ Wir passieren ein grünes Tor, dahinter



Beim Startbus am Windenstartplatz

ist außer Gras nicht viel zu sehen. „Wird das eine lange Fahrt?“ frage ich ungeduldig, denn es müsste doch schon längst die Piste zu sehen sein. „Eigentlich sind wir schon da.“ bekomme ich als Antwort. In dem Moment zieht ein Motorflieger nur wenige Meter über unsere Köpfe drüber, um kurz danach auf der „großen Wiese“ zu landen. „Das ist der größte Grasflugplatz Europas,“ klärt mich Markus auf, „es gibt insgesamt 8 Pistenrichtungen, die für einen Laien vom Boden aus so nur schwer erkennbar sind.“ Auf einmal rauscht es aus dem Funkgerät und dann ist so etwas wie „Neustadt West, ein Windenstart wird durchgeführt...“ zu hören. Markus übersetzt mir das ganze in mir verständliche Worte: „Dort wo der gelbe Bus steht, wirst du gleich ein Flugzeug starten sehen. Wir sind also fast da.“ Gebannt starre ich in Richtung gelber Bus. Ein paar Funkmeldungen später bäumt sich vor meinen Augen in steilem Winkel ein Segelflugzeug auf. „Da ist was schief gegangen!“ denke ich, doch Markus parkt gelassen das Auto hinter dem gelben Bus ein, als wäre nichts geschehen. „Ganz schön beeindruckend, so ein Windenstart, gell“ gibt er mir als Antwort auf meinen entsetzten Blick, „Vielleicht ist der Doppelsitzer frei, dann zeig ich dir das ganze aus der Pilotensicht.“ Mein Herz fängt an zu schlagen. Ich darf fliegen!

Wir haben Glück, der Schüler im Doppelsitzer will eine kurze Pause machen. Ich bin schon dran?

Mein Herz trommelt nun wie wild. Um mich herum gibt es einige geübte Handgriffe, die so schnell passieren,



Blick aus dem Doppelsitzer kurz vor dem Start



FÜR DEN FEINEN JOB
GIBT ES
DIE RICHTIGEN GERÄTE

Dekupiersäge DSH/E. Superleise! Elektronische Hubzahlregelung von 200 - 1.400/min. Für sauberen, senkrechten Schnitt!

Schneidet Holz bis 50 mm, Kunststoff bis 30 mm, NE-Metall bis 10 mm. Mit praktischem Schnellspannhebel (ideal bei Innenschnitten). Hublänge 19 mm. Ausladung 400 mm. Tischgröße 360 x 270 mm. Für Gehrungsschnitte kippbar.

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.



Bitte fragen Sie uns.
Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.com —

Proxxon GmbH - D-54518 Niersbach - A-4224 Wartberg/Aist



dass ich nur die Hälfte mitbekomme: Fallschirm anlegen, einsteigen, anschnallen, schon ist die Kabinenhaube zu. „Winde, Seil straff“ tönt es im Hintergrund. Plötzlich setzt sich der Flieger in Bewegung, dann eine heftige Beschleunigung und kurz danach sind wir schon vom Boden abgehoben. Mein Körper wird fest in den Sitz gepresst. Der Winkel, in dem der Flieger da hängt, erscheint mir noch steiler als von außen betrachtet. Ich komme mir fast vor wie eine Rakete.

Nach dem Ausklinken von der Winde sucht Markus Thermik im angrenzenden Übungsgebiet. Es dauert nicht lange, da fängt das elektronische Variometer zu piepsen an. Mit 1, 2, 3 Meter pro Sekunde geht es in die Höhe! Wir kreisen ein. Ich kann richtig beobachten, wie die Landschaft unter uns immer kleiner wird. „Toll wie du das machst“ lobe ich meinen Piloten. „Das ist nicht so schwer, das würdest du auch schnell lernen!“ – „Wie schnell?“ ist natürlich meine zwangsläufige Frage darauf. „Um den Segelflugschein zu bekommen, brauchst du ca. 25 Tage. Du machst dabei zwischen 50 und 70 Starts mit Lehrer im Doppelsitzer und mindestens 30 Starts alleine. Dann gibt's noch eine praktische und eine theoretische Prüfung. Die Tage, an denen du zur Schulung kommst, kannst du dir selbst einteilen. Wir machen fast an allen Wochenendtagen Flugbetrieb, außer es gießt in Strömen. Außerdem gibt es zu Ostern und im Sommer ein bis zweiwöchige Fluglager.“ Das klingt gar nicht so aufwendig, wie ich immer dachte. „Aber teuer ist es schon, oder?“ – „Du zahlst ca. 1000,- Euro für den Segelschein mit Windenstart. Dann hast du alles, was du brauchst, um selbst im Clubbetrieb fliegen zu können.“ Jetzt erzählt mir der Markus aber Geschichten, denk ich mir still. „Und die Fixkosten danach, wie hoch sind die?“ frag ich also, um dem Haken an der

Sache auf die Schliche zu kommen. „Mir kostet das Segelfliegen ungefähr 1000,- Euro pro Jahr. Damit sind Clubbeitrag, Fixkosten für die Flugzeuge, ein Windenblock mit 20 Starts und auch etwa 10 Flugzeug-Schlepps abgedeckt. - Aber jetzt ist Schluss mit Rechnen. Schau mal raus!“ Vor uns tummeln sich eine Menge bunter Schirme. Das sind doch die Paragleiter von vorhin! Ein Blick nach unten bestätigt meine Vermutung: Wir sind an der Hohen Wand. Ich suche die Modellflieger meiner Kollegen, aber sie sind so klein, dass ich sie kaum erkennen kann. Jetzt geben wir noch mal richtig Gas! Markus drückt den Steuerknüppel nach vorn. Wo gerade noch der Horizont war, sehe ich auf einmal nur noch Häu-



Hohe Wand aus dem Cockpit eines mantragenden Segelfliegers

ser und Wiesen. Ich spüre, wie es mir den Magen aushebt. Vorbei geht es mit fast 200km/h an den Paragleitern, die jetzt aussehen, als wären sie in der Landschaft festgewachsen. Es vergeht

sicht, das ich bis zum Schlafengehen nicht mehr loswerde.

Anschließend stellt Markus mir ein paar seiner Clubkollegen am Start vor.



Flugplatz Wr. Neustadt West – der größte Grasflugplatz Europas

keine Minute, schon sind wir am Ende der Hohen Wand, der Kanzel. „Das ist unser Wendepunkt, jetzt fliegen wir zurück zum Flugplatz.“ lässt Markus mich wissen. Mit einem direkten Endanflug nach Wr. Neustadt und anschließender Landung am Windenstartplatz beenden wir unseren Flug. Ich steige aus mit einem riesen Grinsen im Ge-

„Du musst wissen, dass bei uns der ganze Flugbetrieb nur durch freiwillige Mitglieder organisiert wird.“ erklärt er mir, „es gibt einen Startleiter, der den Ablauf am Start koordiniert, einen Windenfahrer, einen Rückholer, der das Windenseil mit dem Auto zurück zum Start bringt und ein paar Helfer, die am Start mithelfen. Um den rei-



Vereins-Doppelsitzer bei einem Wellenflug kurz vor Sunset

Infos unter:

www.flugsport-wien.at

Kontakt:

Walter Felber, T
el. 0676/6918235

Kosten:

Segelflugausbildung 999,- €
Zusätzliche Startberechtigung
Flugzeug-Schlepp 499,- €
Schnuppertag 50,- €

Video:

www.flugsport-wien.at/video.php

ungslosen Ablauf zu ermöglichen, ist es aber notwendig, dass alle, die am Flugbetrieb teilnehmen wollen, um spätestens 9 Uhr am Flugplatz sind. In einem „Briefing“ wird festgelegt, wer welches Flugzeug fliegen wird, wer welchen Dienst übernimmt usw. „Mal kurz auf eine Stunde vorbei schaun und dabei auch noch fliegen, ist beim Segelfliegen leider nicht möglich.“ Es ist mir schon aufgefallen, dass hier anscheinend jeder weiß, was er zu tun hat. Alle fünf bis zehn Minuten ein Flugzeug zu starten, ohne dass hier Hektik entsteht, erfordert schon ein bisschen Organisation. Nun interessiert mich noch, wie Markus gerade zu diesem Club gekommen ist. „Nachdem ich die Gegebenheiten am Flugplatz Wr. Neustadt ein bisschen besser kennen gelernt habe, hat es mir hier am besten gefallen. Es gibt einen gut zusammengestellten Flugzeugpark, der sowohl für Anfänger als auch für Fortgeschrittene etwas zu bieten hat. Die Organisation basiert auf dem guten Willen der Mitglieder. Es gibt keine Einteilung nach Arbeitsstunden, jeder macht etwas und unterm Strich funktioniert es. Wir haben rund 80 Mitglieder, darunter gibt es auch einige alte Hasen, von denen man eine Menge lernen kann. Es gibt viel Aktivität. Jedes Wochenende Flugbetrieb, dazu noch mehrere Fluglager pro Jahr, auch auf anderen Flugplätzen. Aber ich glaube im Grunde sind es vor allem die netten Leute, weswegen ich hier gelandet bin.“

Das war ein aufregender Tag! Bei Koteletts vom Grill werden die Erfahrungen des Tages ausgetauscht. Und ich kann schon ein bisschen mitreden...

**Mario Testory, Irmgard Paul,
Markus Podivin**



Spezialisten für feine Bohr-, Trenn-, Schleif-, Polier- und Reinigungsarbeiten.

500 g leichte Elektrowerkzeuge für 220 - 240 Volt Netzanschluss. Gehäusekopf aus Alu-Druckguss. Hochwertiger, balancierter Spezialmotor mit hoher Lebensdauer. Leise, präzise und effizient.

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.

Bitte fragen Sie uns. Katalog kommt kostenlos.

MICROMOT Industrie-Bohrschleifer IB/E

MICROMOT Langhals-Winkelschleifer LWS

MICROMOT Bandschleifer BSL 220/E



PROXXON — www.proxxon.com —

Proxxon GmbH - D-54518 Niersbach - A-4224 Wartberg/Aist



Mex-12

Neu zum Lieferprogramm von Modellsport Schweighofer gehört ein neues, leistungsstarkes und extrem preiswertes Servo der 12-Millimeter-Klasse, das Mex-12. Es liefert eine Stellkraft von 16 Newtonmeter, wiegt 7,6 Gramm und misst 22,9 x 11,8 x 23,7 Millimeter. Eingesetzt werden kann das für 5,90 Euro angebotene Servo in nahezu allen Slowfly und Kleinhubschraubermodellen. Im Lieferumfang sind fünf Servohebel enthalten.



Coolfire-Motoren

Ebenfalls neu sind zwei sehr preiswerte Zweitakt-Verbrennungsmotoren. Die beiden Triebwerke haben einen Hubraum von 11 bzw. 15 Kubikzentimeter, sind doppelt kugelgelagert und besitzen eine ABC-Laufgarnitur sowie einen Zweinadel-Vergaser. Beide Coolfire-Motoren werden mit Schalldämpfer angeboten. Der 11er zum Preis von 54,90 Euro, der 15er kostet 59,90 Euro. Bei gleichzeitigem Kauf eines zum Motor passenden Modells kostet der 11-Kubikzentimeter-Coolfire 49,90 Euro, der 15er 54,90 Euro.

Robbe-Slowflyer

Ab sofort bei Modellsport Schweighofer erhältlich sind die Robbe-Modelle Spad, Sopwith Pub und Fokker D7. Die Doppeldecker haben eine Spannweite von etwa 70 Zentimeter und werden über Quer-, Höhen- und Seitenruder gesteuert. Das Fluggewicht beträgt etwa 160 Gramm. Die aus Depron gefertigten Klassiker der Luftfahrt kosten jeweils nur 12,90 Euro.



Uni Test 2

Das Modellsport-Schweighofer-Sortiment wurde um die Produkte von SM-Modellsport ergänzt. Dadurch sind jetzt hochwertige und professionelle Mess- und Testgeräte wie der für 169,90 Euro angebotene Uni-Test 2 bei Modellsport Schweighofer verfügbar. Mit diesem Gerät und dem separat erhältlichen Zubehör können alle im Modellbaubereich anfallenden Werte wie Strom, Spannung, Drehzahlen, Temperaturen, Servoimpulse und Frequenzen gemessen und aufgezeichnet werden.

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

De Havilland DH-98 Mosquito Mk. VI
ARF-Warbird von Flying Styro Kit



Dieses ARF Modell eines britischen doppelmotorigen WWII-Kampfflugzeugs sticht durch perfekte Detaillierungen hervor und ist bereits originalgetreu lackiert und dekoriert. Das Modell ist nach wenigen Fertigstellungsarbeiten flugfertig, die Präzision der Baukastenausführung reicht bis zum genauen Cockpitausbau. Der Artikel wird mit umfangreicher Bau- und Bedienungsanleitung ausgeliefert.

Technische Daten:
Spannweite 1.150 mm
Länge 870 mm
Fluggewicht ca. 750 g
Preise:
ARF-Modell € 129,90

Abgestimmte Komplettsätze für Standard- oder Brushlessantrieb zum Sparpreis

Extra 330 S
Kunstflugmaschine in Holzbauweise von New Power Modelisme



Diese große Extra 330 S entstammt dem Design von Benoit Paysant-Le Roux, dem F3A Wettbewerbspiloten, und hat das Zeug nicht nur eine große zu sein, sondern auch im Wettkampf zu werden. Das Modell ist perfekt verarbeitet und besonders attraktiv bespannt. Das Modell besitzt einen sehr robusten Rumpf und setzt neue Maßstäbe im Bereich der Kunstflugmaschinen. Begeistern kann daher natürlich die Performance der Maschine in Kunstflugfiguren. Die Konstruktion ist bei aller Stabilität überaus leicht und perfekt für Elektroantriebe geeignet.

Antriebsbeispiel:
Brushless-Antriebe - Power 46, Luftschraube 14 x 7, 4 Zellen Li-Po

Technische Daten:
Spannweite 1.350 mm
Länge 1.180 mm
Gewicht ca. 1.900 g
Preise: ARF-Baukasten € 158,90
Abgestimmte Komplettsätze mit Brushless Antrieb zum Sparpreis

Focke Wulf Fw 190
Warbird in ARF Holz-Bauweise von Ultrafly



Diese brandneue Focke Wulf FW 190 ist ein sehr weit vorgefertigtes Elektromodell in Holzbauweise. Die Steuerung erfolgt über Höhen- und Querruder (optional Seitenruder). Das Modell sieht aufgrund der bereits aufgebrauchten Bespannung und der vielen Details fantastisch aus. Der Rumpf ist aus einer sehr leichten Holzkonstruktion aufgebaut. Das Modell ist sauber verarbeitet und für die Spannweite sehr leicht. Genial ist auch der Akkuschacht, der es zulässt den Flugakku zu tauschen ohne die Tragfläche demontieren zu müssen.

Antriebsbeispiel:
Brushless-Antriebe - Motor D2Turn A22-20L, Luftschraube 10 x 5 Zoll, 3 Zellen Li-Po.

Preis: ARF-Baukasten Euro 129,90
Abgestimmte Komplettsätze für Brushlessantrieb zum Sparpreis
DEDICATED 2 AIR – Spezialisten für Elektromodellflug, www.d2air.at
Fünkhgasse 4/28
1140 Wien
Österreich
+43 699 104 68 900

FIMEX Modellbau International gibt bekannt:

Der Vertrieb der bekannten ACACIA Maschinen für F3X für D-A-CH erfolgt ab sofort exklusiv über FIMEX.

Darauf haben sich vergangene Woche Ing. Marian Maslo genannt „Majo“ und Andi Fenske geeinigt.

Die Maschinen sind teilweise ab Lager lieferbar, Sonderfarben und Sonderwünsche haben bis 2 Monate Lieferzeit.

Die Acacia Maschinen von „Majo“ genießen weltweit den Ruf der absoluten Perfektion, sind rundum durchdacht für den harten Einsatz am Hang.

Ing. Marian Maslo, Mitglied der slowakischen Nationalmannschaft (F3F) und 3-facher Weltmeisterschaftsteilnehmer 2002 in Donovaly (SK), 2004 auf Rügen sowie 2006 in Schottland, besitzt eine kleine Manufaktur in Ruzomberok (Rosenberg) in der Slowakei, unmittelbar in der Nachbarschaft von Martin (bekannt durch die letztjährige F3F WM).

Seit 1992 fertigt er hauptberuflich Modelle in Voll GfK.

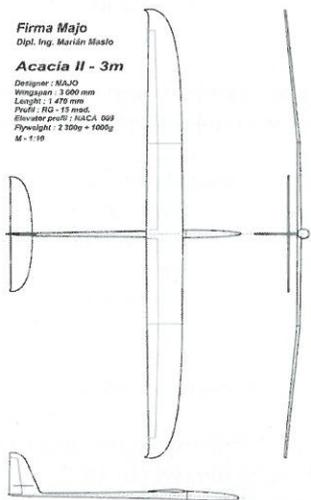
Das aktuell Programm umfasst 5 Maschinen in diversen Ausstattungen:

- Acacia II (V)
- Acacia II (3m) (V)
- Acacia III (V)
- Acacia mini und mini E (V)
- Air-One mini (Kreuz)
- Air-One mini 2 Klappen. (Kreuz)

Firma Majo
Dipl. Ing. Marian Maslo

Acacia II - 3m

Designer: MAJO
Wingspan: 3.000 mm
Length: 1.478 mm
Push: 10 - 15 mm
Elevator profile: IACA 009
Flyweight: 2.300g + 1000g
M: 1:10



Die großen Acacia sind jeweils in Glas oder Kohlefaser lieferbar, in der Form lackiert sowie mit zahlreichem

Zubehör für die Anlenkung ausgestattet. So besitzt das Topmodell Acacia III sogar abnehmbare V-Leitwerkshälften, die mit separaten Kohlefaserholmen ausgestattet sind.



Alle V-Leitwerke sind im Übrigen für den harten Einsatz etwas hochgesetzt.

Die genauen Daten und Profile sind auf unserer Homepage www.fimex-modellbau.de verfügbar!

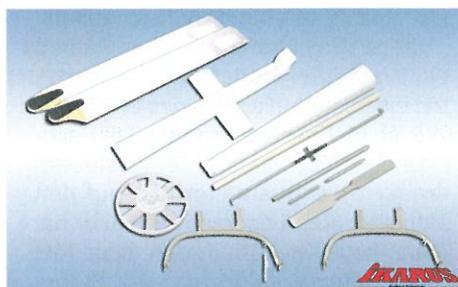
IKARUS.net

Norbert Grüntjens

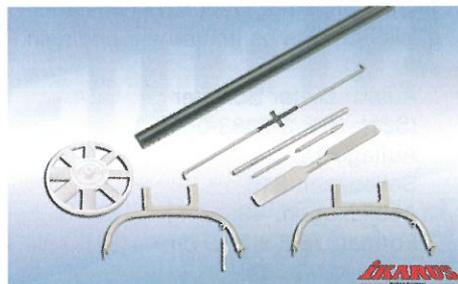
Crash-Kits für ECO 7/ECO 7 Jet Ranger / ECO 8

Viele Kunden fragen sich beim Kauf eines Helis, welche Teile typischerweise nach einem Absturz ausgetauscht werden sollten.

Diese Crash-Kits beinhalten sämtliche Ersatzteile, um das Modell nach einem Absturz schnellstmöglich wieder in die Luft zu bringen.



Crashkit ECO 7 erhältlich unter Art-Nr: 6073122 103,25 €



Crashkit ECO 7 Sport erhältlich unter Art-Nr: 6073123 97,45 €



Crashkit ECO 8 erhältlich unter Art-Nr: 67724 69,00 €

Piccolo Brushless-Set für 3S Lipos Neues Tuning für die Piccolos! Mehr Power und längere Flugzeiten!

In Kombination mit einem 3-Zellen Lipo-Akku verwandelt dieses Set den Piccolo in ein wahres Kraftpaket! Durch das geringere Gewicht und den hohen Wirkungsgrad des Antriebs kann mit einer Akkuladung deutlich länger geflogen werden. Vor allem Freunde der Rumpfbausätze können das durch den angebauten Rumpf vorhandene Mehrgewicht mit diesem Antriebset deutlich kompensieren.



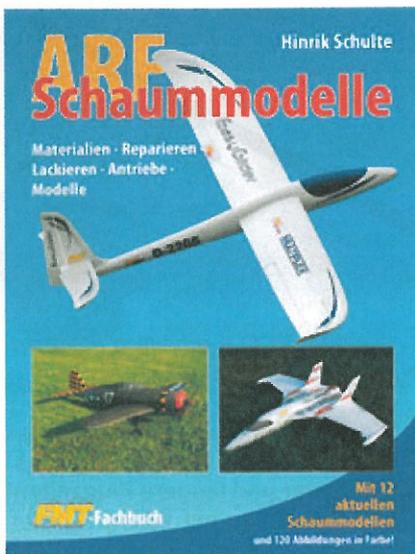
Das Set enthält: Brushless Motor, Brushless Controller, Stahlritzel 10/3,2 mm, Y-Stromversorgung, V-Kabel für Piccolo, Kleinteile erhältlich unter Art-Nr: 6033020 69,90 €

Neuer Internet-Auftritt von STEP-FOUR

Die neue Website von STEP-FOUR ist online. Mit einem Relaunch reagieren wir auf die stetig wachsenden Anforderungen an einen modernen und benutzerfreundlichen Webauftritt. In Zukunft wollen wir viele mit den Themen PC-gesteuertes Fräsen und Heizdrahtschneiden verbundene Informationen auf unserer Seite zur Verfügung stellen. Auf vielfachen Kundenwunsch wurde ein Webshop integriert. Damit soll es allen Besuchern ganz einfach gemacht werden, die Step-Four Produkte online zu bestellen.

STEP-FOUR GmbH.

Ansprechpartner: Reinhard Leithner
Bayernstraße 77
5071 Wals-Siezenheim, Österreich
Tel.: ++43/(0)662/45 93 78-0
Fax: ++43/(0)662/45 93 78-20
E-mail: office@step-four.at
Internet: www.step-four.at



ARF-Schaummodelle Materialien, Reparieren, Lackieren, Antriebe, Modelle

Die Fangemeinde der Schaummodelle wird von Jahr zu Jahr größer. Inzwischen gibt es auch eine erstaunliche Modellvielfalt - die Einsteiger und Experten gleichermaßen anspricht. Es sind die vielen positiven Eigenschaften, die ARF-Schaummodelle so attraktiv machen: sie sehen ansprechend aus, sind preiswert, schnell zu bauen, gut zu fliegen, leicht zu reparieren, vielseitig, trendy und vieles mehr.

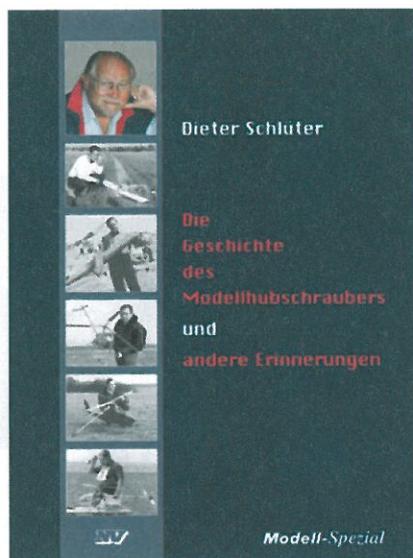
Hinrik Schulte stellt in seinem Buch die unterschiedlichen Materialien vor, aus denen Schaummodelle gemacht sind, und gibt zahlreiche Tipps für den Zusammenbau, die richtige Motor- und Akkuwahl, die Lackierung, eventuelle Reparaturen sowie den täglichen Umgang mit den Modellen.

Aus dem Inhalt:

EasyGlider, MicroJet, TwinStar II und FunJet von Multiplex; Spirit of St. Louis von Thunder Tiger; Airbull und Super Star von robbe; Mustang P51D von Graupner; Funliner, Sport Wing und Projeti Acrolight von ICON Modell-design; Thunderbolt P47 von JSB. Am Beispiel dieser zwölf aktuellen Schaummodelle erklärt Hinrik Schulte im Detail, was man wissen muss.

Wie das Fliegen soll auch das Lesen Spaß machen! Deshalb hat sich der Autor immer nah an der Praxis orientiert. Auf unterhaltsame Art und Weise erhält der Leser das Know-how zum Fliegen seines Schaummodells.

Autor: Hinrik Schulte
120 Seiten, Format 16,5 x 23 cm
135 Abbildungen
Best.-Nr. 310 2164
ISBN: 3-88180-764-0



Die Geschichte des Modellhubschraubers und andere Erinnerungen

Über seine persönlichen Erlebnisse als Modellbauer und späterer Hubschrauberfabrikant, seine anderen Hobbys und seine bewegende Vergangenheit berichtet Dieter Schlüter gekonnt und oft sehr humorvoll in diesem neu erschienenen Buch. Dieses Buch ist eine lebendige und gelegentlich nachdenkenswert geschriebene Biografie, ein Zeitzeugnis der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts und eine gelungene Ergänzung zur spannenden Geschichte des Modellhubschraubers.

Dieter Schlüter weltweit anerkannt als „Vater des Modellhubschraubers“, hat die letzte Auflage seines zwischenzeitlich mehrfach überarbeiteten Fachbuches „Hubschrauber ferngesteuert“ erneut durchgearbeitet und auf den aktuellen Stand gebracht. Schlüter hat dabei bewusst nicht in den alten Text eingegriffen sondern da, wo es ihm notwendig und sinnvoll erschien, entsprechende Kommentare über Neuentwicklungen, Erfahrungen und Trends eingefügt. Dadurch ist das Buch geblieben was es immer war und sein soll.

Autor: Dieter Schlüter
ISBN: 978-3-7883-0695-3
Auflage: 14
Seitenzahl: 216
Abbildungen: 48
Format: 16,8 x 23,9 cm



Vom Doppeldecker zum Doppel-Delta - 70 Jahre Jäger-Entwicklung

In den Dreißigerjahren versuchte die US-Navy, den Raum vor der Flotte, in dem ihre Großluftschiffe „Akron“ und „Macon“ aufklären konnten, noch zu vergrößern, indem sie den Luftschiffen Bord-Jagdflugzeuge mitgaben. Das waren winzige Doppeldecker, „Curtiss F9C-2 Sparrowhawk“. Diesen Sonderotyp hat der Autor, Gerhard K. Jantsch, aus der Fülle damals üblicher Jagdflugzeuge herausgepickt, um daran den Anfang einer Entwicklung festzumachen, die sich bis zur „SAAB JAS 39 Gripen“ erstreckt.

Es werden insgesamt 29 bekannte und weniger bekannte Jägertypen europäischer wie überseeischer Herkunft aus den Perioden des Zweiten Weltkriegs und der anschließenden kalten Kriege in Scale-Dokumentationen dargestellt. Die Auswahl traf der Autor nach der Militärgeschichtlichen Bedeutung, aber auch mit einem Auge auf attraktives Aussehen und angemessenem Bauaufwand beim Modell.

Diese Sammlung beschäftigt sich mit Typen wie:

Curtiss F9C-2 Sparrowhawk, Me 109, Commonwealth Aircraft CA 13 Boomerang, Gloster F5/34, Hawker Typhoon, Fw 190 A-8, Lockheed P-38 Lightning, North American P-51, Me 262 A-1a, Bristol Beaufighter, Chance Vought F4U Corsair, Grumman F8F Bearcat, De Havilland DH 100 Vampire, Douglas A-4 Skyhawk, Grumman F9F Panther und F9F-6 Cougar, Chance Vought F7U Cutlass, F-100 Super Sabre, Convair F-102 und F-106 u.v.m

Autor: Gerhard K. Jantsch
ISBN: 978-3-7883-0687-8
Seitenzahl: 168
Format: DIN A 4
Abbildungen: Zahlreiche in Farbe

**Das
Riesen-
Neuheiten-Programm auf
Riesigen-
Neuheiten-Seiten**

216

BAE HAWK

Spannweite 1880 mm
RC-Strahltriebwerk-Jet

CIRRUS

Spannweite 4500 mm
RC-Segelflugmodell

LOGO 10 Compact

Länge ohne Rotor 1020 mm
Elektro-Modellhubschrauber
in offener Bauweise

ALTONA

Länge 1315 mm
Vorbildähnliche Modellkon-
struktion einer Dampfbarkasse

**HYPER 8 RTR Racing
Buggy 4 WD**

Länge 460 mm, M 1:8
RC-Off-Road-Buggy mit
4,5-cm³-Seilzugstartermotor

GRAUPNER

NEUHEITEN 07

- Schiffsmodelle
- Flugmodelle
- Automodelle
- RC-Anlagen
- Motoren
- Zubehör



- 84 Seiten Flugmodelle, Hubschrauber
- 32 Seiten Schiffsmodelle Automodelle
- 34 Seiten RC- und Ladetechnik
- 44 Seiten Elektro- und Verbrennermotoren
- 10 Seiten Zubehör

MX-24 s Profi
Microcomputer-Fernlenksystem
in neuester Synthesizer-
Technologie mit max. 12 Steuer-
funktionen. 5 Modulationsarten,
40 Modellspeicher

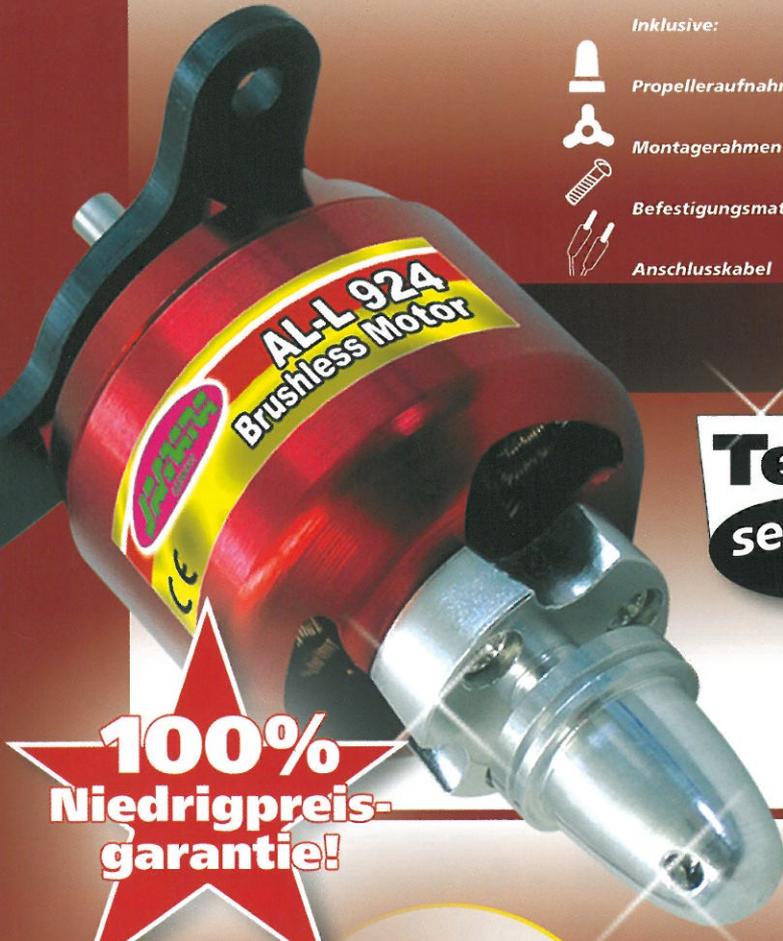
GRAUPNER ROBOTICS

Die Faszination der Roboter
selber erleben!
www.graupner-robotics.de

Prospekt im
Fachhandel erhältlich!
Ausführliche Beschrei-
bung siehe Neuheiten-
prospekt N 2007



- Inklusive:
-  Propelleraufnahme
 -  Montagerahmen
 -  Befestigungsmaterial
 -  Anschlusskabel



MAGNUM

**Test
sehr gut**

Brushless Elektromotor AL-L 924,
Art.Nr. 13 3000-11

Windungen: 22 bis 34
 Spannung: 7 - 12 V
 Umdreh. pro Volt: 924 bis 1518
 Innenwiderstand: 142 bis 235 mOhm
 Leerlaufstrom: 0,40 bis 0,68 A

Strom bei max. Wirkung: 2 bis 12 A
 Durchm.: 28 mm
 Länge: 20 bis 33 mm
 Gewicht: 29 bis 57 g
 Wellendurchmesser 3,0 mm
 freie Welle 10,0 mm

Für einen Spannungsbereich von ca. 7,2 bis 12 Volt und Ströme von ca. 2 bis 20 Ampere hat JAMARA ein fein abgestuftes Sortiment von Innen- wie Außenläufer-Brushlessmotoren zusammengestellt. Da der Motor verhältnismäßig leicht ist, bietet er sich für die Kombination mit Lithium-Polymer-Akkus besonders an.

**100%
Niedrigpreis-
garantie!**

Ab jetzt im Fachhandel:
Neuheiten 2007!



LIPO SUN

MEGA- Leistungsstark!

Akkupack LIPO-SUN 22C
 Mehr Infos unter der Rubrik „Zubehör“
 auf unserer Homepage www.jamara.de

NEU!
Mit GPR-Stecker!



www.jamara.de

22C - 3200mAh - 2N - 7,4V - Lipoly

Hohes Entladungs-Level
 Nur mit LiPo Ladegeräten laden.
 Nicht kurzschließen oder ins Feuer werfen.
High rate discharge
 Charge with LiPo battery chargers only.
 Do not short-circuit or dispose of in fire.
Sicherheitshinweise beachten!
 Achtung kühlen!

LIPO SUN 22C



**Test
elektro
Modell**

Lipo-Sun 4300
 Lipo-Sun 4900

sehr gut



Eine neue
Lipo-Generation?

Lipo-Sun 22 C 4300 mAh

Im Markt für Jamara ist eine neue LiPo-Zelle angekommen, welche mit dem Kürzel Lipo-Sun 22 C mit einer Kapazität von 4300 mAh eine generelle Aufbruchstunde auf sich beruht. Wir haben uns diese Zelle sofort näher angeschaut und praktische Tests durchgeführt.



Siehe FMT 03/07!
 Vom Chef getestet
 und empfohlen!

JAMARA Modelltechnik
 Am Lauerbühl 5
 88317 Aichstetten
 Tel. +49 (0) 75 65/94 12-0
 Fax +49 (0) 75 65/94 12-23
www.jamara.de
info@jamara.de