

31. Jahrgang Heft 3/2007

prop

P.O.B. Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt 1040 Wien GZU2ZU3118/M



**das Modellflugsportmagazin
des österreichischen Aero - Club**

MULTIPLEX®

ELAPOR
FOAM

robust • zäh • schlagfest



Gemini

**...kompakt, wendig,
starke Show!**

- besonders robust durch ELAPOR®
- einfacher und schneller Aufbau
- Kabine kann als Vollkanzel oder mit Windschutzscheibe gebaut werden
 - lenkbares Spornrad
 - unkritische Flugeigenschaften
 - in ca. einer Minute zum Transport demontierbar

Spannweite: 920 mm

21 4224

EUR 109,90*



- mit dem Antriebssatz „Gemini“ sind alle Standard-Kunstflugfiguren möglich

33 2634 **EUR 119,90***

*unverbindliche Preisempfehlung

**Empfohlene Antriebsakkus
Li-BATT BX**



MULTIPLEX Modellsport GmbH & Co.KG • Westliche Gewerbestr. 1 • D-75015 Bretten • Hotline 09001726821 - 0,49 EUR/Min.

MULTIPLEX

www.multiplex-rc.de

HITEC

www.hitec-rc.de

HITEC
ROBOTICS

www.hitecrobotics.de

Zebra

www.zebra-rc.de

CASTLE
CREATIONS

www.castle-creations.de

TRAXXAS

www.traxxas.de

Mini Titan E325



Bausatz mit
Motor und
Regler

219,90

Vormontiert
mit Motor
und Regler

249,90

Bausatz mit
vier Servos,
Motor, Regler,
Kreisel und
Lipo-Akku

459,-

POWER PEAK MAXAMP LI

Hochleistungs-Automatik-Lade-Entladegerät für

- 1...30 Zellen NiCd-/ NiMH,
- 1...21 Zellen Bleiakkus,
- 1...12 Zellen Lithium-Akkus,
- Ladestrom von 0,1...12 Ampere,
- Entladestrom von 0,1...22 Ampere

Funktionen:

- Laden,
- Entladen,
- Laden-> Laden 1...99 Zyklen,
- Laden-> Entladen 1...99 Zyklen



199,-

Die Menüführung erfolgt über das 1 x 16 Zeichen
Dot-Matrix-LC-Display

MANIAC Rotorblätter die BESTEN laut Testbericht im Rotor



- 321mm für Mini-Titan, T-Rex 450
- 503mm für LOGO-10, LOGO-500
- 553mm für LOGO-500, Raptor 30
- 603mm für Raptor 50, T-REX 600
- 703mm für SYNERGY, Raptor 90

38,90
57,90
58,90
63,90
78,90

Hurricane 550 3D

Diese Hubschraubermechanik wurde für den ambitionierten Hubschrauberpiloten entwickelt und wartet mit etlichen intelligenten Detaillösungen auf.

Baukasteninhalt:

- vormontiertes Chassis
- deutsche Bauanleitung
- lackierte Haube
- Hauptrotorblätter
- Heckrotorblätter
- alle Wellen kugelgelagert
- Brushless Motor 800Kv 1200 Watt
- Brushlessregler bis 6 LiPo 50A mit Governor



297,-

HUBSCHRAUBER SYNERGY N9



949,-

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
- 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

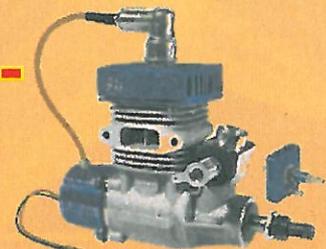
1999,-

SYNERGY Set 2

- Baukasten SYNERGY N9
- 3 Servo Futaba S9255
- 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

1799,-

WEBRA 91HI Benzin Motor



499,-

Täglicher Postversand

Sie bestellen bis 14.00 Uhr, wir versenden am selben Tag



alles aus einer Hand online-shop www.lindinger.at

HAUPTKATALOG 2007
mit **380 Seiten**
... so einfach geht's...
Internet: www.lindinger.at
Post: Alte Post Strasse 14 4591 Molln
Tel.: +43/7584/3318-0 Fax: DW-17

Kompetenz...
(über 50 Mitarbeiter sind um Sie stets bemüht)

Top-Aktionen-Abverkäufe
unter www.lindinger.at

MODELL-EXPERT ANALOG SERVOS

Neue Servolinie, exklusiv in Österreich nur bei uns erhältlich! Diese Servos bestechen durch ihr absolut geringes Gewicht, bei vergleichsweise hohen Stellkräften und ihrem robustem Getriebe. Um nochmals Gewicht zu sparen wurde bewusst auf ein Kugellager verzichtet, welches ohnedies in dieser Größe nicht sinnvoll wäre.

Tausendfach bewährte Servos in ausgezeichnete Qualität zum unschlagbaren Preis.

ECO PLUS MICRO 11
Preiswertes Mini-Servo für vielfältige Anwendungen im Flug-, Schiffs-, Funktions- und Modellbau. Das Servo weist identische

Bezeichnung	Stellkr. (4.8V)	Stellzeit	Gewicht	L/B/H/mm	B-Nr.	Euro
ECO PLUS MICRO 8	0,5 kg	0,12sec/60°	3,9 g	19,6/8/22	56719	11. ⁹⁰
ECO PLUS MICRO 8 PRO	0,7 kg	0,12	4,6 g	19,6/8/24	56723	9. ⁹⁰
ECO PLUS MICRO 11 PRO	0,9 kg	0,12	6,8 g	22/11,2/24,3	56724	8. ⁹⁰
ECO PLUS TINY 11	1,6 kg	0,12	6,7 g	21/11,5/20	65692	7. ⁹⁰
ECO PLUS MICRO 11	2,5 kg	0,11	14,7 g	29,5/11,7/26	64245	7. ⁹⁰
ECO PLUS MICRO 12 PRO	1,2 kg	0,12	8 g	22,8/11,8/20,5	65690	5. ⁹⁰
ECO PLUS MICRO 12	0,9 kg	0,12	8,5 g	23/12/25,5	56725	8. ⁹⁰
ECO PLUS STANDARD POWER	6 kg	0,19	36 g	40,3/20/37	65691	6. ⁵⁰

ANGEL DLG

Federleichtes DLG Modell im Pockelformat! Trotz der eher kleinen Abmessungen gute Flugleistungen. Für Mini-Hänge oder "Micro-Thermik" ein echtes Spassmodell. Unglaublich leicht! Nur ca. 90g Fluggewicht!

- Tragfläche in Rippenbauweise fertig gespannt
- Rumpf in Holzbauweise fertig gebaut, unlackiert
- Kleinteile und Anlenkungsgeber
- bewährte Bauanleitung, englischsprachig



Spannweite: 770 mm
Gewicht: ca. 90 g (Leerg.)
Profil: H.S.
Steuerung: Modell-Expert
Hersteller: Holz/GFK-Holz
Rumpf: Holz/GFK-Holz
Flächen: Holz/Rippen
Ausführung: F-Fertigmodell

B-Nr. 64180

39.00

VENUS DLG

VENUS mit ein Klappflügel (DLG (Discus Launch Glider) Modell für den etwas anspruchsvolleren Modellpiloten. Die Querruder verteilen dem Modell mehr Anstell und erweitern auch das Einsatzspektrum, durch Einsatz als Wölkflieger. Dabei sind zwei Flächenservos notwendig, welche serienmäßig bereits eingebaut sind ebenso wie die beiden im Rumpf notwendigen Servos für Höhen- und Seitenruder.

- mit fertig eingebauten Micro-Servos! (4Stk.)
- Bauanleitung in englischer Sprache



Gigantisch Auswahl
über 40.000 verschiedene Artikel

Spannweite: 1290 mm
Gewicht: 220 g
Profil: H.S.D.
Steuerung: H.S.D.
Hersteller: Modell-Expert
Rumpf: Holz
Flächen: Holz/Rippen
Ausführung: F-Fertigmodell

B-Nr. 67153

79.90

ANGEL V ELECTRIC

Klein aber oho! Mit gut 600mm Spannweite ein wahrer Witzling. Agil, spritzig und flott dennoch aber nicht kränisch in den Flugeigenschaften. Serienmäßig eingebautem Micro Brushless-Motor. Sorgfältig aufgebautes Holzmodell für Zwischenschrittmodell oder rein zum Spass.

- mit eingebautem Brushless-Motor
- Bauanleitung in englischer Sprache



B-Nr. 67154

49.00

BELL 222 AIR 4KANAL

Der Coaxial Helikopter ist ein sehr einfach zu steuender Indoor-Helikopter. Dank seiner hervorragenden Manövrierfähigkeit schwebt der Heli Lande- und punktgenau an.

Features:

- Ideal für den Einsteiger
- Erdmagnetlager
- Gyroskopfunktion
- 4-Kanal Fernsteuerung
- Typo Akku und Ladegerät
- Ersatzrotorblätter



Hauptrotor: 345 mm
Helirotor: 370 mm
Profil: H.S.D.
Gewicht: ca. 250 g
Motor: 27 Lipo 1100mAh
Ausführung: F-Fertigmodell

BLAU B-Nr. 66684
ROT B-Nr. 66683

CARSON
149.00

BELL UH-1D ADVENT. 4 KANAL

B-Nr. 66680



ROCK-N-ROLL

Das Modell „Rock-n-Roll“ ist ein klassisches F3A Modell mit den Geizen moderner 3D-Konstruktionen. Ob Torquen, Invern oder einfach nur eleganten F3A Kunstflug. Das Modell setzt Maßstäbe hinsichtlich der Flugeigenschaften und gelang durch das ausgezeichnete gelungene Finish.

- Rumpf in Extrem-Leichtbauweise, fertig bespannt
- Flächen Leitwerke fertig bespannt in Rippenbauweise
- GFK Motorhaube fertig lackiert
- Hochleistungs GFK-Rotor
- GFK Radverkleidungen, fertig lackiert
- div. Zubehör wie Anlenkung, Fahrwerk etc.
- mit Flächenschutzlaschen
- bebilderte Bauanleitung (CD) in englischer Sprache

Spannweite: 1500 mm
 Gewicht: ca. 4200-4900 g (clung.)
 Motor: Hacker C50 XL - 30ccm
 Steuerung: H. & G.M.
 Hersteller: Model Expert
 Rumpf: Holz
 Flächen: Holz, Rippenb.
 Ausführung: F-Fertigmodell



389.00

B. Nr. 58545

... siehe Testbericht
 Modell 09/2007

ROTO motor

ROTO 25 V

Fassend für Skalmodelle mit einer Spannweite ab 2300 mm

ccm: 24,9
 U/min: 6500
 Gewicht: 1100 g
 inkl. Schalld.: ja

335.00

B. Nr. 68396

ROTO 35 V

Fassend für Skalmodelle mit einer Spannweite unter 2300 mm

ccm: 34,9
 U/min: 1400-8500
 Gewicht: 1020 g
 inkl. Schalld.: ja

355.00

B. Nr. 68397

ROTO 35 VI

Der 35 VI ist die leistungstärkere Version des bekannten 35 V Motors mit reduziertem Gewicht. Fassend für Skalmodelle mit der Spannweite unter 2300 mm

ccm: 34,9
 U/min: 6500
 Gewicht: 1100 g
 Laufgitar: ja
 inkl. Schalld.: ja

369.00

B. Nr. 68398

ROTO 50 V2 2-ZYLINDER

Fassend für Akrobatikmodelle mit einer Spannweite ab 2200 mm

ccm: 50
 U/min: 6500
 Gewicht: 1600 g
 inkl. Schalld.: nein

669.00

B. Nr. 68399

ROTO 70 V2 2-ZYLINDER

Fassend für Akrobatikmodelle mit einer Spannweite ab 2500 mm

ccm: 70
 U/min: 6500
 Gewicht: 2300 g
 inkl. Schalld.: nein

699.00

B. Nr. 68400



UNBEE 160 RTR

- Flugzeug komplett aufgebaut
- Fernsteuerung
- Brushless-Motor
- Rumpf
- Set Übungs-Trajectory
- Li-Po-Akku pack 1000 mAh
- Li-Po-Ladegerät
- Gebrauchsanweisung

Motorart: EP
 Länge: 780 mm
 Breite: 470 mm
 Gewicht: 1100 g
 Motor: BL-Ansammler
 Ausführung: F-Fertigmodell

s.V.r.
Aktion
~~249.00~~
129.00
 B. Nr. 61258

MODELLBAU
LINDINGER

Gigantisch
 Auswahl
 über 40.000 verschiedene
 Artikel

- kürzeste Lieferzeiten
- alles aus einer Hand (spart Versandkosten und Lieferzeit!)
- bis zu 5% Jahres-Rabatt
- Top-Aktionen-Abverkaufe unter www.lindinger.at
- kürzeste Lieferzeiten
- alles aus einer Hand (spart Versandkosten und Lieferzeit!)
- bis zu 5% Jahres-Rabatt
- Kompetenz... (über 50 Mitarbeiter sind um Sie stets bemüht)



Ausgabe 3/2007



**zweimal Bronze bei der
Freiflug WM Seite 9**

Inhalt

Seite

Wir gedenken	6
wichtige Mitteilung der BS	7
zweimal Bronze bei der Freiflug WM	9
Erfolg bei der Heli WM in Polen	15
World 3D Helicopters 1. Platz	18
Speed Juniorweltmeister aus Tirol	19
Erfolgreiche Fesselflug-WM in Belgrad	20
ECOTEC USA 2007 „Indoor“ WM	24
ÖM- RC III beim ASKÖ Linz	26
8.österreichischer Heli-Cup	28
Worldcupdoppelsieg für OÖ-Piloten	29
Semiscale in Gnas/Dietersdorf	30
F3B Steinfeldpokal 2007	36
MFC-Kössen Schülerfliegen	41
Grundlsee 2007	42
Internationale Modellflugshow des MFC Weichstetten	48
Retroplane 2007	52
Kärnten inter. Modellflug-Jugendlager	58
Modell-Airshow Jungschatz 2007	62
Microwarbirds von JAMARA	66
Neue Flugobjekte Gyrocopter	68
Allgemeines zum Antik Modellflug	70
BORKENBERGE Antikflugmodell 1940	71
2. Alfred Prax Gedächtnisfliegen	74
„Speed“ von Fliegerland	78
„marktfrisch“	84
Caliber 4 von Kyosho	84
Microsense	85
Schweighofer- New's	86
JAMARA-New's	87
Bücherecke	88



World 3D Helicopters 1. Platz Seite 18



**Speed Juniorweltmeister aus
Tirol Seite 19**

**Titelbild: PACE DS von FIMEX im prop-test. Sommeralm 2007
Foto : Gerhard Horak**

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: [trieb-
waldhaus.heidi@aeroclub.at](mailto:trieb-
waldhaus.heidi@aeroclub.at)
Druck: Donau Forum Druck Wien 1120



**Erfolg bei der Heli WM in Polen
Seite 15**



**Internationale Modellflugshow des
MFC Weichstetten Seite 48**



Grundlsee 2007 Seite 42

Redaktionsschluß Heft 4/2007 15.11.2007

Liebe Leser,



In dieser Ausgabe berichten wir sehr ausführlich über die ausgezeichneten Erfolge unserer Modellsportler bei den diesjährigen Welt und Europameisterschaften. Ob Helikopter- Fessel- oder Freiflieger unsere Piloten zählen zur absoluten Weltklasse. Nur durch ausdauerndes Training und konsequente Optimierung der Fluggeräte sind solche Erfolge möglich! Weiters berichten wir über Flugtage und Modellflugshows die sich mancherorts zu wahre Volksfeste mit hohen Besucherzahlen entwickeln. Gerade diese hohen Zuschauerzahlen beweisen, dass der Modellflugsport in der Öffentlichkeit doch nach wie vor großes Interesse hervorruft. Mittlerweile konnten sich in den letzten Jahren einige „Showpiloten“ sehr erfolgreiche in Szene setzen. Mit Segelkunstflug, extremen 3D Kunstflug mit Helikoptern und Motorflugzeugen, Motor- und Jetstaffeln und jegliche Art von Großmodellen und vieles mehr begeistern sie die Besucher.

Nun kann der ganz „normale“ Modellpilot natürlich fragen „was bringt mir dass?“. „Ich will eigentlich nur möglichst ungestört meinem Sport nachgehen, ohne große sportliche Ambitionen!“ Nun gerade sportliche Erfolge und Modellflugshows tragen dazu bei in der Öffentlichkeit ein positives Bild unseres Modellflugsportes zu schaffen und dieses positive Bild hilft uns allen unseren Sport so auszuüben wie es uns beliebt, ob Wettbewerbspilot, Showflieger oder „Sonntagsflieger“ ob auf Modellflugplätzen oder an einsamen Hängen im Gebirge, ob im In- oder Ausland überall werden wir Gleichgesinnte treffen. Die Faszination Modellflug bietet uns all diese Möglichkeiten.

**Euer
Manfred**



In lieber Erinnerung gedenkt der SFC Fürstenfeld seines Sektionsleiters

Helfried Herbsthofer Geb. 2.02.51 Gest.26.11.06

Helfried Herbsthofer war einer derjenigen die den Modellflugsport beim SFC Fürstenfeld prägten. Bereits seit 1965 gehörte er dem Verein an, wobei er später auch viele Jahre als Sektionsleiter die Geschicke des Clubs leitete. Seine Vorliebe galt dem Freiflug, bei dessen Bewerbungen er mehrmaliger Landesmeister in F1A und Staatsmeister in der Klasse F1B wurde. Weitere unzählige Stockerlplätze und Teilnahmen bei Weltmeisterschaften bewiesen sein Können.

Helfried war Träger des Österr. Aero Club Leistungsabzeichens in Gold m. 2 Diamanten und erhielt auch das Landessportabzeichen in Silber. Das alljährliche Pokalfliegen in Fürstenfeld wurde von Helfried und seinen Freunden ins Leben gerufen und ist nach wie vor ein Fixtermin für Wettbewerbspiloten der Freifluggklassen. Wichtiger als der Bewerb an sich war für Helfried die Freude über ein Wiedersehen mit Freunden und Bekannten. Dann wurde ausgiebig getratscht und „fachdiskutiert“ und so mancher wurde dabei Opfer bei einem seiner Späße.

Helfried, der SFC Fürstenfeld verliert mit dir einen großartigen Freund und Fliegerkollegen. Deine stets gute Laune und Kameradschaft wird für uns und für alle die Dich kannten, immer unvergessen bleiben.

Erich Bauer SFC

Fürstenfeld Sektion Modellflug

Ich wollte heuer am 1. Mai beim Anfliegen in Lienz mitmachen und in weiterer folge am 5. und 6. Mai in Salzburg, Weitwörth-Nußdorf, beim Antik Cup teilnehmen. Deswegen habe ich meinen VW - Bus am 30.4.2007 am Abend mit Antikmodellen und den jeweiligen zu den alten Modellen passenden Fernsteuerungen sowie Werkzeug und Starterkiste und den ganzem Drumherum beladen sodass ich am 1. Mai in der Frühe hätte

wegfahren können. (Meine Werkstätte befindet sich im 3. Stock des Wohnhauses und 110 Kg.) Als ich jedoch am 1.5.2007 am Morgen zum Auto, welches direkt vor dem Wohnhaus geparkt war, kam, war es leer. Anzeige wurde gemacht, versichert bin ich leider nicht, aber es steckt sowieso viel zu viel ideeller Wert darin, denn ich bin mit der Tippanlage bei Flugtagen auch geflogen. Dies war mein Jahresauftakt 2007, leider

habe ich keine einschlägigen Bilder, ich bin nie ein Fotograf gewesen, aber jeder der mit Antik zu tun hat, kennt einen Brummer oder Kadett bzw eine Varioton oder Blech Varioprop usw.

*Anbei die Verlustliste
Mit einem herzlichen
Guck ab gut Land
Kuno*

Schadensliste zum Einbruch VW- Bus (Campingbus mit Hochdach)

Geschädigter: Kuno FRAUWALLNER. Klagenfurt, 0699 /125 760 99

I Fernsteuerung Graupner MC 24, 35 MHz, K 74, mit Carbon-Senderpult und Kreuzriemen und passendem Alukoffer.

I Fernsteuerung Graupner 214 FM, 35 MHz, K 74, eigener Vollausbau mit Pult und Riemen,

I Fernsteuerung Graupner 314 FM, 40 MHz, mit Schalter grün,

I Fernsteuerung Graupner Grundig, Varioprop 6 Kanal, 27 MHz, (Nostalgieanlage ca. 35 Jahre alt) in passendem Kunststoffkoffer rot.

I Fernsteuerung Graupner Varioprop 10 Kanal, Blechgehäuse ursprünglich 27 MHz, jedoch von mir auf 35 MHz,

FM, umgebaut, K 74, (Nostalgieanlage 40 Jahre alt) in schwarzem Kunststoffkoffer. I Fernsteuerung Graupner- Grundig

Varioton Variophon, 27 MHz, K 19, Tippanlage,(Nostalgieanlage 43 Jahre alt) in passendem Kunststoffkoffer rot.

I Ladegerät Cameleon

I Ladegerät Graupner LIPO für 3-4 Zellen

I Ladegerät blau

I Ladegerät pink

I Motorflugzeug, P51 Mustang, ca. 130 cm. Spannweite, 4 ccm OS Glühzänder, Holzbauweise

I Segelflugzeug, Alpha, ca. 180 cm. Spannweite mit E-Motor, Kunststoffrumpf, Rippenfläche

I Motorflugzeug, Nostalgie, BRUMMER, Nachbau von 1939, 160 cm Spannweite Holzbauweise und einem 2,5 ccm OS Glühzänder.

I Motorflugzeug, Nostalgie, SUPERFALKE“ Nachbau von 1950, 115 cm. Spannweite und einem 1,7 ccm OS Glühzänder,

I Motorflugzeug, Nostalgie, KADETT, Nachbau von 1956, ca. 120 cm Spannweite, Holzbauweise, blau/gelb, einem 1,7 ccm OS Glühzänder.

I Motorflugzeug, Nostalgie, KADETT, Nachbau, Bau wie oben jedoch mit einem 0,98 ccm Taifun Hobby Dieselmotor,

I Motorflugzeug, Nostalgie, KADETT, Nachbau, Bau wie oben mit 0,98 ccm Taifun Diesel Farbe orange/transparent,

I Motorflugzeug, Nostalgie, KADETT, Nachbau wie oben jedoch mit E-Selbstbaumotor von Erwin GAKSCH, gelb/rot.

Alle angeführten Flugmodelle waren mit den entsprechenden, zu den oben angeführten Fernsteuerungen passenden Empfängern, Rudermaschinen und Akkus ausgerüstet und betriebsfertig.

I Werkzeugkoffer Kunststoff dunkelblau mit div. Werkzeugen und Ersatzteilen, uvm.

I Starterkiste aus Holz, hellbau lackiert, mit E-Starter, Starterbatterie, Glühakku, Betriebsmitteln, div. Ersatzteilen, Luftschrauben und versch. Werkzeugen uvm.

I Handscheinwerfer mit 6 Volt Bleiakku und Ladegerät u.v.m,

Eventuelle Hinweise bitte an:

**Kuno FRAUWALLNER
Kudlichgasse Nr. 43/5
A - 9020 KLAGENFURT**

wichtige Mitteilung der Bundessektion

Die Bundessektion hat eine gewisse Verunsicherung betreffend 2,4 GHz Anlagen festgestellt. Aus diesem Grund wurde von den Firmen Graupner und Robbe eine Stellungnahme eingeholt, die im Auszug zur Kenntnis gebracht wird.

Firma Graupner, Herr Frank Binder:

Es ist Firmenphilosophie der Firma Graupner zugelassene Produkte zu vertreiben.

Unser – kurz vor der Markteinführung stehendes – Graupner 2,4 GHz IFS-System wird europaweit vertrieben werden, so dass wir die Bedürfnisse verschiedener Modellbauer mit den entsprechenden national existierenden Regeln in Einklang bringen müssen.

In Bezug auf Frequenzen und Sendeleistung ist unser IFS-System auch aus diesem Grund flexibel aufgebaut, so dass wir den Modellbaubegeisterten heute schon einen europaweiten wechselnden Einsatzort der modularen Komponenten ermöglichen können und sogar auf zukünftige Änderungen einzelner nationaler Vorschriften vorbereitet sind. Ich verweise in diesem Zusammenhang z.B. auf die Einschränkungen beim Outdoor-Betrieb in Frankreich.

Unser IFS-System zeigt hervorragende Ergebnisse bei Low-Power Tests. Mit einer effektiven Ausgangsleistung von lediglich 10mW wurden Turns und Anflüge in einer Entfernung von 900m und mehr und in einer Höhe von einem Meter über Grund (!) bravourös gemeistert. Konventionelle Systeme zeigten genau bei diesen Tests – aber mit deutlich mehr Ausgangsleistung – heftige Probleme.

Dennoch streben wir, eben im Interesse der Sicherheit und speziell im Flugbereich, eine höhere Sendeleistung an. Existierende Restriktionen seitens der einzelnen nationalen Fernmeldeverwaltungen sind jedoch gegeben und auch in Zukunft nicht auszuschließen. Wir betrachten diese, europaweit gesehen, als marginal.

Firma Robbe, Herr Harald Schäfer:

Inzwischen haben wir umfangreiche Tests mit dem FASST-System durchgeführt, vom Pylon-Racer mit Bürstenmotor bis hin zum 10 S Heli mit BL-Motor und Regler. Vom Oldtimerflugmodell mit Drahtverspannung, bis zum großen schnellen Jet, aber auch Hotliner und sehr große Segelflugmodelle.

Neben der Funktion und Störungsempfindlichkeit wurden auch ausgiebige Reichweitentest am Boden und in der Luft durchgeführt.

Das Ergebnis ist mehr als zufrieden stellend, alle Tests verliefen ohne jeglichen Aussetzer oder Störung auch bei Problemmodellen. Auch die erzielte praktische Reichweite ist enorm und liegt weit über dem erwarteten Resultat.

Aus heutiger Sicht können wir für das Futaba FASST-System folgende Aussagen zur Systemreichweite treffen:

Boden – Boden: Mehr als 2000 Meter Reichweite (bei 1,5 Meter Höhe des Empfängers und Sichtkontakt) Boden – Luft: Mehr als 3000 Meter Reichweite (bei Sichtkontakt). Die erreichten praktischen Reichweiten waren noch erheblich weiter.

Diese Aussage gilt für ALLE robbe-Futaba 2,4 G FASST Anlagen im Flugbereich, sowie die künftigen 2,4 GHz Module (TM-7... TM-14) zur Umrüstung bestehender Anlagen. Sowohl für die sehr kleinen 6+7 Kanal als auch für die 8+14 Kanal Empfänger.

Die enorme Reichweite des Futaba 2,4 G FASST-Systems liegt zum einen in der großen Bandbreite (2048 kHz) begründet, zum anderen im Frequenz Hoppingverfahren, was Futaba bisher als einziger Hersteller anbietet.

Selbstverständlich sind die bereits gelieferten 2,4 G RC-Anlagen in den entsprechenden Ländern der EU sowie in den übrigen Europäischen Ländern welche auch die RTTE-Richtlinie anerkennen „notifiziert“, also bei den jeweiligen nationalen Behörden angemeldet. So auch in Österreich bei der bmvit unter der nationalen Schnittstelle FSB-LD046.

Für diese Geräte wurde von der bmvit eine „Generelle Bewilligung“ erteilt, so dass sie ohne weitere Anmeldung betrieben werden können.

Weiters weist die Bundessektion nochmals darauf hin, dass das B-Band im 35Mhz Bereich in Österreich nicht zugelassen ist!

ShowTime 40

Bestell-Nr.: HAN2800

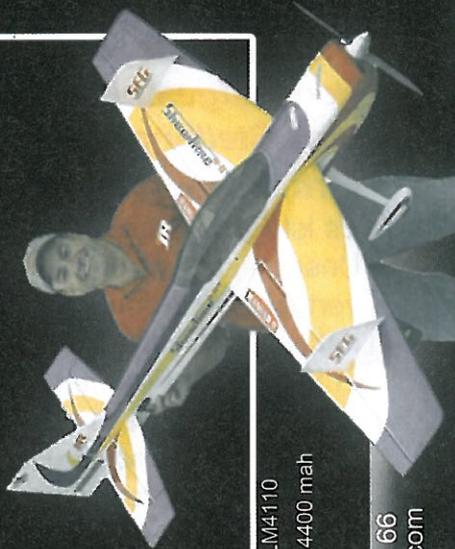


**In führenden
Fachzeitschriften
getestet!!**

HANGAR 9

Kunstflugträume

-  1676mm
-  1734mm
-  48,10dm²
-  ab 3600 gr.
-  58,7 gr/dm²
-  ab 4 Kanal
-  E-Flite Power 110 EFLM4110
-  ab 24Z oder ab 8 LiPo 4400 mah
-  ab 10 ccm



JSB MARKETING
V.L.R. G.L.B.

JSB Marketing & Vertrieb GmbH -- Otto Hahn Str. 9a -- 25337 Elmshorn -- Fon: +49(0)4121-46 199 66
Fax: +49(0)4121-46 199 70 Mail info@jsb-gmbh.de -- Web: www.jsb-gmbh.de -- www.hurricaneep.com

Zweimal Bronze bei der Freiflug-WM

Bei der diesjährigen Weltmeisterschaft für Freiflugmodelle, die vom 24.6. bis 1.7. in Odessa (Ukraine) durchgeführt wurde, errangen die Österreichischen Freiflieger die besten Erfolge seit Jahren: Bronze in den Klassen F1A (Segelflugmodelle) durch Rudolf Holzleitner, und F1C (Motormodelle) durch Reinhard Truppe!

Der Beginn

Dabei sah es zu Beginn gar nicht nach einem erfolgreichen Bewerb für Österreich aus. In letzter Minute musste Gerd Aringer aus beruflichen Gründen absagen – seinen Platz in F1A konnte Helmut Fuss übernehmen, ein Ersatzpilot für F1C ist in unserem Land leider nicht vorhanden ... Odessa ist in dieser Beziehung für uns wie verhext, auch im letzten Jahr bei der Europameisterschaft hatten wir einen Ausfall einen Tag vor dem Start.

Die F1B- und F1C Piloten, sowie unser Helfer Franz Wutzl kannten das Gelände vom letzten Jahr und sorgten mit ihren Berichten bei dem „neuen“ F1A-Team für Besorgnis. Zum Glück unbegründet: Das 2006 nahezu undurchdringliche Distel- und Unkrautfeld hatte sich in gepflegtes Ackerland mit nur kniehohem Korn verwandelt, und zusätzlich war der Landwirt zu beobachten, der eine große Fläche für den Startbereich aberntete.

Das es dennoch eine der schwersten Weltmeisterschaften der letzten Jahre werden würde war noch nicht erkennbar.

Sonntag und Montag:

Training ... von wegen! Von morgens bis abends blies starker Wind, oft weit jenseits des von der FAI für Freiflugbewerbe festgelegten Limits von 9 m/s. Es gab nur die Möglichkeit die für Wind eingeflogenen Modelle vorsichtig zu überprüfen – kennenlernen der Besonderheiten des Geländes, überprüfen der Modelle für ruhiges Wetter war schlicht unmöglich. Besonders für Harald und mich, die schon zum Black-Sea-Cup (unmittelbar vor der WM auf dem gleichen Gelände) angereist waren, etwas frustrierend – 4 Tage ohne echte Trainingsmöglichkeit zu den nicht gerade „landestypischen“ Unterkunftspreisen von 64€ pro Tag.

Die Aussichten für die WM schienen nicht gut, wenn auch die Eröffnungsfeier am Montag bei besten Wetterbedingungen stattfand, und allen 40 (!) teilnehmenden Nationen - soviel wie nie zuvor - von allen Rednern die besten Wünsche mit auf den Weg gegeben wurden.



Das F1A-Team: Helmut Fuss, Manfred Grüneis, Rudolf Holzleitner (v.l.n.r.)



Die Mannschaft in F1B: Dietmar Piber, Klaus Salzer, Harald Meusburger (v.l.n.r.)

Dienstag: F1A

Obwohl Südwind angesagt war, wurde die nördliche Startstelle im frisch abgeernteten Stoppelfeld gewählt, da von dort auch bei drehendem Wind geflogen werden konnte. Als Maximalzeit für den 1. Durchgang war 210s angesetzt. Pünktlich um 7:00 Uhr wurde der Start freigegeben. Der Wind blies zwar kräftig, war aber mit 3-5m/s beherrschbar, und der strahlend blaue Himmel versprach kräftige Thermik für die späteren Durchgänge.

Helmut Fuss startete als erster. Ein schöner, hoher Start, der leider nicht hielt was er versprach. Die Senke im Lee der Startlinie saugte das Modell nach unten – 186s. Auch bei Rudi Holzleitner sah es über der Senke kritisch aus, es reichte jedoch gerade so zur Maximalzeit. Inzwischen hatten wir beobachtet, dass alle Starts der westlichen Startstellen (wir waren mit Nr. 21 in der Mitte) weit sicherer flogen. Manfred Grüneis schleppte daher weit nach



Der Windmesser war das entscheidende Gerät bei dieser WM. Nur selten zeigte er so wenig an wie auf diesem Bild!

rechts und flog tatsächlich ein sicheres Max.

6 Startstellen weiter in Richtung Ost bescherten uns im 2. Durchgang 2 knappe Mäxe für Helmut und Rudi, und wieder ein hohes, sicheres Max für Manfred. Die Thermik war jetzt schon kräftig, leider frischte auch der Wind auf und blies schon mit 6-7m/s. Der 3. Durchgang brachte eine zweite Enttäuschung für Helmut: nur 163s. Rudi und Manfred dagegen flogen wieder die Maximalzeit. Der 4. Durchgang sieht uns ganz am Ende der Startlinie, wieder etwas mehr Wind – und für Helmut kommt das absolute Aus. Beim Anschleppen in Richtung des „besseren“ Endes der Startlinie reißt eine Bö den Haken auf, nach dem Bunt in wenige Meter Höhe zeigen die Uhren 21s Flugzeit. Rudi schafft ein sicheres, hohes Max, und Manfred – nach einem Fehlstart – ebenfalls.

Nach unserem Umzug ans andere Ende der fast 300m langen Startlinie fliegt Helmut sein erstes, hohes Max – und unmittelbar darauf wird der Durchgang unterbrochen. Ein Landwirt beklagt sich (zu recht) dass einige Modellflieger mit Autos durch die noch nicht abgeernteten Felder fahren. Nach langer Diskussion kann wieder Frieden

hergestellt werden. Inzwischen ist der Wind aber so stark geworden, dass eine Fortsetzung des Bewerbs nicht möglich ist. Der Durchgang wird annulliert (schade um Helmut's Max), und zunächst auf 17:00 Uhr vertagt.

Auch abends ist der Wind jedoch noch zu stark, die letzten 3 Durchgänge werden auf den Reservetag (Donnerstag) verschoben. Nur noch 29 Teilnehmer, darunter Rudi und Manfred, haben eine „saubere Weste“ – bei einer Weltmeisterschaft mit 105 Startern ein klarer Hinweis auf die schwierigen Bedingungen.

Mittwoch: F1B

Erneut Südwind, aber diesmal wird die südliche Startstelle gewählt. Nicht weniger hügelig, aber stärker verwirbelt wegen einer Baumreihe. 240s Flugzeit sind für den ersten Start angesetzt. Harry Meusburger als erster schafft nur 175. Ich fliege als nächster, eine katastrophale Kurve in der ersten Phase, keine Höhe – 112s. Dietmar Piber als letzter fliegt immerhin 215s, aber auch er schafft das Max nicht. Später erfahren wir, dass nur 15 der 99 Starter die 240s erreicht hatten. Der 2. Durchgang war auch nicht viel besser, Harry mit 151 s, ich mit 134 s, Dietmar immerhin mit einem Max. Jetzt drehte auch noch der Wind, sodass die Startstelle mitgedreht werden musste, 30 min Unterbrechung.

Harry startet wieder als erster und wird voll in das Tal gesaugt, nur 106s aus guter Ausgangshöhe. Mein Modell steigt anfangs gut, dann bleibt die Winkelsteuerung hängen und das Modell liegt nach 56s am Boden. Auch Dietmar schafft nur 114s. Inzwischen haben gerade noch 4 Starter eine reine Weste, ein Hinweis auf die extremen Bedingungen. Im 4. Durchgang fliegt Harry sein erstes Max, ich habe einen Fehlstart und muss ein zweites Modell holen, derweil fliegt Dietmar 155s. Als ich dann wieder am Start stehe dreht der Wind erneut um 90° auf West und frischt auf über 10m/s auf – Abbruch des Durchgangs. Fortsetzung soll am Nachmittag sein, die Wettervorhersage ist günstig.

Tatsächlich ist um 16:00 Uhr der Wind zurückgegangen, die Sonne lacht, und in der Fortsetzung des 4. Durchgangs flie-

ge ich mein erstes Max in dieser WM – eigentlich unfair, die anderen hatten weit schlechtere Bedingungen. Das schöne Wetter hält, wir fliegen den 5. Start alle voll, im 6. fehlen nur mir 13s, und auch der 7. Durchgang bringt 3 Mäxe für uns.

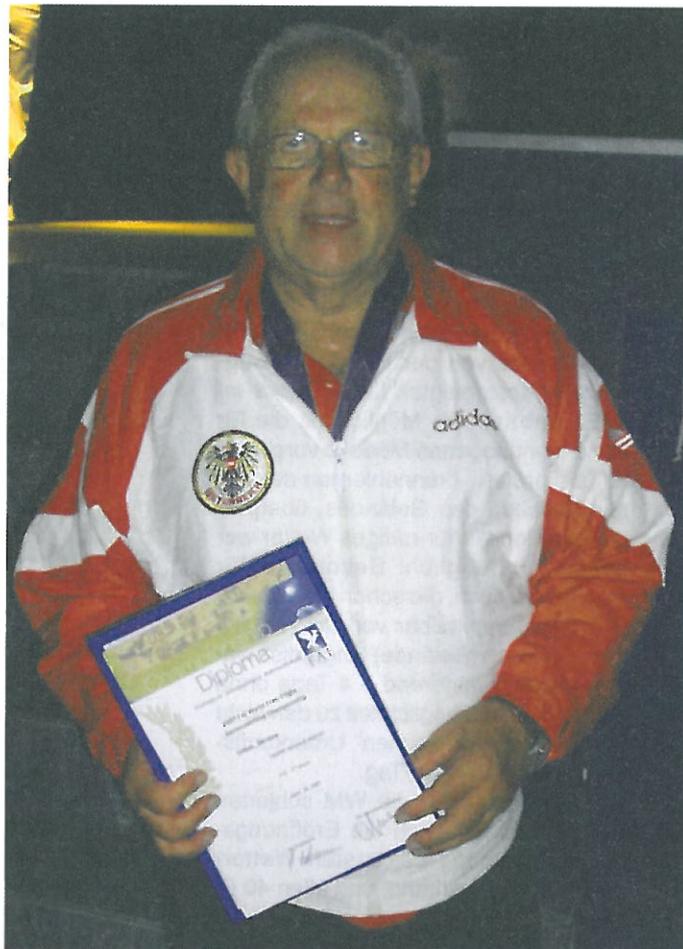
Nach wie vor sind 4 Piloten mit 7 Maximalzeiten vorne (3 Ukrainer und der für Deutschland startende Russe Zilberg), Dietmar ist 37., Harry 53. und ich 87. Die Mannschaft hat Japan gewonnen vor der Ukraine (von den dreien im Stechen ist einer der Titelverteidiger und zählt nicht für die Mannschaft!) und Israel auf Platz 3, wir sind 21. von insgesamt 36 startenden Nationen.

Das erste Stechen in F1B über 5 min führt erwartungsgemäß zu keiner Entscheidung, alle 4 schaffen die Zeit. Für den nächsten Morgen wird die Entscheidung angesetzt.

Donnerstag: Reservetag

Stechen F1B, Reststarts F1A

Gleich früh um 6:00 Uhr wird auf der Nord-Startstelle das zweite F1B-Stechen angepfeifen. Der mäßige Wind aus Nordost weht genau auf eine Buschreihe zu – alle 4 Modelle geraten hinter dieser Reihe außer Sicht, rund 30s trennen den ersten (Titelverteidiger Oleg Kulakovsky, UKR) vom 4. (Igor Zilberg, GER). Igor Vivchar wird 2.,



Reinhard Truppe, Gewinner der Bronzemedaille in der Motorklasse F1C.



Unsere F1C-Piloten mit dem Helfer: Reinhard Truppe, Franz Wutzl, Robert Hegenbart (v.l.n.r.)

Anatoly Zastavenko 3. (beide UKR).

Wegen der Buschreihe wird dann beschlossen, die restlichen 3 Durchgänge F1A doch von der Süd-Startstelle zu fliegen. Umzug ... erst um 9:00 Uhr geht's endlich los bei Ostwind mit inzwischen schon wieder um 5 m/s. Manfred kann seine Serie vom Dienstag nicht fortsetzen: nur 124s zeigt die Uhr. Rudi fliegt ein knappes Max, und Helmut wiederholt das „gestrichene“ Max wieder hoch und weit. Ähnlich der 6. Durchgang: Manfred knapp daneben (161s), Rudi knapp über 3 Min und Helmut wieder hoch und weit. Noch 25 der 105 Piloten haben nur volle Zeiten – wird es Rudi auch im letzten Durchgang schaffen? Er fliegt diesmal als erster – ein Supermax, fast 3min braucht das Modell nach Auslösen der Thermikbremse bis zum Boden. Leider schafft Manfred wieder kein Max (122s) und auch Helmut erwischt einen kapitalen „Absauer“ mit nur 82s.

19 Piloten bleiben übrig für das Stechen, das zunächst für den Abend (19:00 Uhr) angesetzt wird. Rudi ist dabei, Manfred ist 57., Helmut 90. Die Mannschaftswertung ist schon entschieden, Ungarn führt vor Italien und Russland, wir sind 17. von 38 Nationen. Wir fahren zum Essen, andere bleiben auf dem Gelände zum Trainieren ... und kommen am Nachmittag schreckensbleich zurück: Ein Wirbelsturm war übers Gelände gezogen und hat Zelte, Stühle, die Lautsprecheranlage und auch den Campingplatz regelrecht verwüstet. Der nachfolgende heftige Regen machte das angesetzte Stechen endgültig unmöglich.

Freitag: F1C, Stechen F1A und F1C

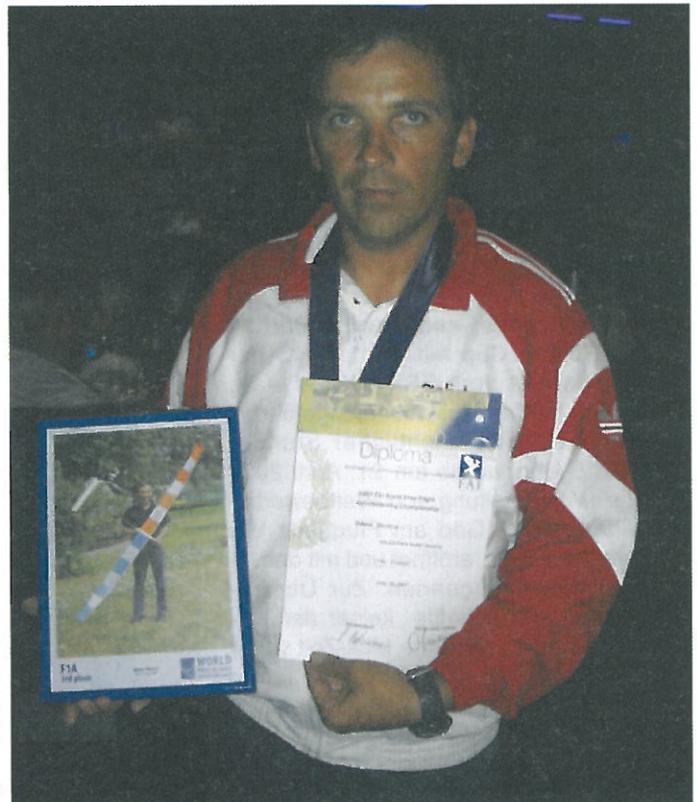
6:00 Uhr zum F1A-Stechen auf dem Platz – aber wieder Absage. Nordwind würde die Startstelle Nord erfordern, die ist aber über die aufgeweichten Wege nicht erreichbar. Für F1C kann die Startstelle Süd jedoch genutzt werden. Für die Stechzeit von 600s in F1A ist zwar zuwenig Platz, für 180s – die dann auch für den ersten Durchgang in F1C angesetzt werden – reicht es aber.

Robert Hegenbart startet als erster und fliegt ein sicheres Max, kurz darauf folgt Reinhard Truppe ebenfalls klar über 180s. Im 2. Start sieht es für Robert knapp aus, erleichtert sehen wir 181s auf den Uhren ... Reinhard fliegt sicher voll. Im dritten Start ist es umgekehrt: Robert sicher hoch und voll, Reinhard pumpt in der Bodenturbulenz, taucht gerade noch einmal auf, 181s reichen auch diesmal. Der nächste Start ist wieder sicher für Robert, bei Reinhard wird ein Überlauf mit 5,8s gestoppt, m.E. zu Unrecht, aber Zeitnehmerentscheidungen sind nicht anfechtbar. Mit dem Ersatzmodell

fliegt er aber gleich anschließend ein korrektes, sicheres Max.

Inzwischen ist es recht heiß geworden und die Thermik entsprechend stark. Die Modelle brauchen länger mit der Thermikbremse bis zum Boden, und treiben bei inzwischen 5m/s Wind entsprechend weiter ab, in etwas unwegsameres Gelände. Wir haben Glück, beide Mäxe des 5. Durchgangs können problemlos geborgen werden, das Modell eines Engländers „verglüht“ jedoch auf einer Hochspannungsleitung. Auch im 6. Durchgang haben weder Robert noch Reinhard ein Problem, genauso wie im 7. und letzten Start. Wir freuen uns, dass beide das Stechen erreicht haben, bis von der Rückholmannschaft eine Alarmmeldung kommt. Robert's Modell ist in einem Garten gelandet, und der Besitzer weigert sich, das Modell herauszugeben. Erst nach über 2 Stunden gelingt es der Organisation, den Mann mit 50\$ zu „bestechen“ und wir können endlich versuchen, ein 17-Uhr-Mittagessen zu bekommen. Immerhin sind wir seit 5 Uhr auf den Beinen, und haben nur ein Frühstückspaket bekommen.

28 Piloten haben sich für das Stechen



Rudolf Holzleitner, Gewinner der Bronzemedaille in der Seglerklasse F1A.

qualifiziert, darunter unsere beiden. Auch an diesem Tag ist die Mannschaftswertung schon vor dem Stechen entschieden: Ungarn liegt vorn, gefolgt von Polen und Deutschland, wir sind 19. von 29, allerdings mit nur 2 Startern anstelle der 3 bei den ersten 18. Für das gemeinsame Stechen am

Abend wird dann doch die Nord-Startstelle gewählt, ein einigermaßen passierbarer Weg wurde gefunden. Um 19:45 Uhr fällt der Startschuss für das erste Fly-off in F1C, Reinhard startet bald und fliegt sichere 5min. Robert hat etwas Schwierigkeiten mit dem Starten des Motors, als er endlich läuft, startet er leicht schräg und vergibt dadurch seine Chance: „nur“ 217s bedeuten Platz 21. Noch 15 Piloten warten auf das 2. Stechen.

Inzwischen müssen aber die 19 F1A-Piloten noch zur Entscheidung antreten. Entsprechend dem FAI-Reglement wird für 20:00 Uhr ein einziger 10-min-Stechflug angesetzt. Rudi startet sehr früh mit einem perfekten Bunt, das Modell schwebt wunderschön in die Abenddämmerung. 334s zeigen die Uhren – was ist diese Zeit wert? Bronze! Nur 7s hinter dem Schweden Per Findahl, und 3s hinter dem Slowaken Ivan Bezak.

Wir haben kaum Zeit zum Jubeln, denn um 20:15 Uhr geht die 2. Stechrunde in F1C los. Reinhard's Modell ist noch nicht zurück, er muss das Ersatzmodell nehmen. Wieder ein sehr guter Start, die Motorlaufzeit wird akzeptiert – Schafft er die 7 Min? Gerade nicht, 386s ist die offizielle Zeit. Auch die ist Bronze wert! Zwei Piloten haben es geschafft, und müssen am Samstag früh noch mal antreten: Artem Babenko (UKR), der spätere Sieger, und Shigeru Kanegawa aus Japan, der Titelverteidiger.

Samstag: Bauprüfung, Siegerehrung und Abschlussbankett

Wie immer werden die Modelle der 3 Erstplatzierten sorgfältig überprüft. Und bei Rudi's Modell errechnete der Computer 2x „zu groß“. Uns schlug das Herz bis zum Hals: sollte die Leistung wegen weniger als 3 cm² ungültig sein? Glücklicherweise fanden wir den Fehler. Die Flächentiefe war an der Verstärkung gemessen worden, nur 1mm war es, aber über die gesamte Spannweite! Mit dem endgültigen OK fiel uns ein Stein vom Herzen. Reinhard's Modell wurde problemlos akzeptiert, hier sind die Regeln ohnehin offener. Die Siegerehrung war gerettet.

Aus den ersten Bulletins des Veranstalters ging nur hervor, dass das Bankett nicht in der Nähe des Quartiers, sondern an einem anderen Ort in Odessa stattfinden sollte. Wir hatten daher das Bankett nicht gebucht, da uns der Preis unangemessen hoch erschien. Dass auch die Siegerehrung dort sein würde, erfuhren wir erst bei unserem Eintreffen bei der WM.

60 km war es dann bis zu dem gebuchten Nachtclub, in dem für die Bankettgäste das Essen schon auf dem Tisch stand. Die Siegerehrung begann dann statt um 19:00 Uhr erst 2 Stunden verspätet, ein eigentlich unfreundlicher Akt gegenüber den Sportlern. Dafür wurden dann mit viel Pomp und hübschen Mädchen die Pokale, Medaillen und Urkunden überreicht. Außerdem erhielt jeder Sieger ein Foto von ihm und seinem

Modell, eine nette Idee, die den Sieg persönlicher darstellt, als dies eine Urkunde tun kann.

Zum Schluss ...

Eine schwierige, für uns zweischneidige WM ist zu Ende. Hervorragende Einzelleistungen können nicht darüber hinwegtäuschen, dass wir bei so starkem Wind nicht sicher genug sind. Die Fluggelände in Österreich erlauben es normalerweise nicht, bei Windgeschwindigkeiten über 5m/s zu fliegen. Wir können das nur auf Veranstaltungen im Ausland trainieren. Auch das Zusammenspiel beim Rückholen klappt bei anderen Teams besser. Wir üben das nur bei EM und WM, vielleicht sollten wir auch bei anderen Großveranstaltungen diese Zusammenarbeit trainieren.

Ich bedanke mich aber ausdrücklich bei allen Mannschaftsmitgliedern, und besonders bei den Helfern, die noch nicht einmal selbst fliegen konnten, für ihren Einsatz, ohne den unter so schwierigen Bedingungen überhaupt kein Ergebnis zu erzielen ist. Alle haben ihr Bestes gegeben und alle sind mitbeteiligt am besten Ergebnis der Österreichischen Freiflieger seit 1995!

Klaus W. Salzer
BFR Freiflug

St. Pölten Cup und LM NÖ Klasse F1A

Wie alle Jahre wurde auch heuer der St. Pöltner Cup mit der LM NÖ der Klasse F1A vom ESV – ÖMV – St. Pölten in Wr. Neustadt durchgeführt.

Zu „fast mitternächtlicher Stunde“ (06:15 Uhr) wurde am 21. April 2007 die Veranstaltung von Wettbewerbsleiter Rupert Göd am Flugplatz Wr. Neustadt West eröffnet und mit dem 1. Durchgang begonnen. Zur Überraschung aller schaffte keiner der Teilnehmer die geforderte Max-Zeit von 4 Minuten. Die Spitzenzeiten lagen allerdings sehr eng beisammen (224/223/221/216 sec.)

Das anfangs sehr ruhige, später jedoch etwas windige und nicht allzu warme Wetter sollte das Feld noch kräftig durcheinander wirbeln. Ab dem 2. Durchgang wurde die Durchgangszeit mit 30 min und die Flugzeit mit 3 min festgelegt. Nach dem 5. Durchgang wurde der Wettbewerb beendet, da die abtreibenden Flugmodelle den Segelflugbetrieb der Großsegler behinderten.

Der Führende nach dem 1. Durchgang – Markus Höpfler – flog die restlichen



Die Sieger des St.-Pölten-Cup 2007: Isabella Ehrlich (3. Platz), Markus Höpfler (1. Platz), Manfred Grüneis (2. Platz) (v.l.n.r) Foto : K. Wildburger

Durchgänge Max-Zeiten und war von Platz 1 nicht mehr zu verdrängen. Den 2. Platz erlangte Manfred Grüneis, der im 1. Durchgang zwar nur 166 sec., dann aber 4 „Volle“ flog, knapp vor Isabella Ehrlich, Platz 3, die in Summe nur 8 sec. hinter Grüneis lag.

Insgesamt waren 15 Teilnehmer am Start der sehr frühmorgendlichen, aber sehr gelungenen Veranstaltung. Die LM NÖ – Wertung musste leider entfallen, da nur 2 Niederösterreicher am Start waren.

Ein Dank an die Wr. Neustädter Groß- und Modellflieger, die uns den Platz wieder unentgeltlich zur Verfügung gestellt hatten.

M. Grüneis, J.Thoma

Offizielle Ergebnisliste St. Pöltner-Cup 2007 F1A

Veranstalter: ESV-ÖMV St. Pölten, Sektion Modellbau
 Wettbewerbsleiter: Rupert Göd
 Wettbewerbsdatum: 21. April 2007
 Wettbewerbsklasse: F1A
 ONF-Nr.: NW 26/07
 Wettbewerbsort: Wr. Neustadt, Flugplatz West
 Zeitnehmer: Holzleitner Alexandra, Thoma Josef, Salzer Klaus

Platz	Name	Verein	1. Dg +	2. Dg	3. Dg	4. Dg	5. Dg	Summe
1	Höpfler Markus	UMFC Neuhofen	180 44	180	180	180	180	944
2	Grüneis Manfred	ESV-ÖMV St. Pölten	166	180	180	180	180	886
3	Ehrlich Isabella	KFC Klagenfurth	176	162	180	180	180	878
4	Holzleitner Rudolf	UMFC Freistadt	180 42	180	118	162	180	862
5	Wutzl Franz	ESV-ÖMV St. Pölten	180 41	180	108	141	180	830
6	Nitsche Heinz	MFC Salzburg	180 36	162	180	123	128	809
7	Wazilek Albert	MFC Finkenstein	176	180	145	180	119	800
8	Fuss Helmut	UMFC Hagenberg	42	180	180	180	165	747
9	Schiffer Hans	UMFC Neuhofen	168	175	98	120	180	741
10	Wildburger Matthias	MFSG Judenburg	100	146	153	143	180	722
11	Wildburger Kurt	MFSG Judenburg	138	141	126	180	131	716
12	Dolezal Hermann	MFC Finkenstein	34	92	118	180	180	604
13	Ehrlich Walter	KFC Klagenfurth	124	180	116	180	0	600
14	Wildburger Mario	MFSG Judenburg	122	180	93	165	0	560
15	Kamp Wilhelm	SFU Schärding	94	61	76	0	0	231



Donau Forum Druck Ges. m. b. H.

Walter-Jurmann-Gasse 9, 1230 Wien

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

AUFWIND
GIBT ES ÜBERALL

€ 19,-* Robert Schweißgut

EINFACH FLÜGEL BAUEN

€ 15,-* Robert Schweißgut

Wing-tips
NURFLÜGEL-KNOW-HOW

€ 25,-* Robert Schweißgut

*inkl. Versand (europaweit)

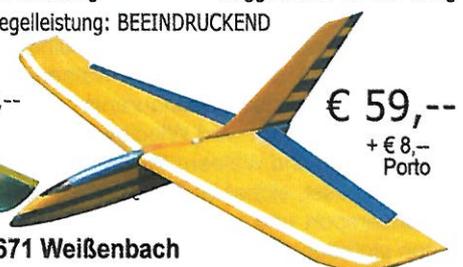


Spannweite: ca. 1,5 m
Fluggewicht: ab ca. 600 g

Segelleistung: BEEINDRUCKEND

€ 59,-
+ € 8,-
Porto

Ab speed 400!



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

€ 59,-
+ € 8,-
Porto

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

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

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

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

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



F3C HELICOPTER
12th FAI WORLD CHAMPIONSHIP
Wloclawek 2007 Poland

Sensationeller Erfolg Helipiloten bei der F3C



Unser erfolgreiches Team. v.l.n.r Wolfgang Worgas, Bernhard Egger, Andreas und Sepp Kals und John Egger. Fotos M.Dittmayer

Der Polnische Aeroclub und der regionale Aeroclub Wloclawek wurden von der FAI mit der Durchführung der 12. Helicopterweltmeisterschaften F3C 2007 (27.07-05.08) betraut. Wloclawek ist eine Stadt, etwa in der Größe von Sankt Pölten und liegt rund 200 km nordwestlich von Warschau an der Weichsel. Wloclawek besitzt eine nette Altstadt, eine imposante Kathedrale und viele kleine Restaurants und Kneipen. Umringt wird Wloclawek von vielen Seen und Wäldern die, wenn das Wetter passt, sicher zu allen Arten von Wassersport und schönen Wanderungen einladen. Eine Besonderheit ist jedoch der Flugplatz des regionalen

Aeroclubs Wloclawek. Es handelt sich hierbei um einen großen Flugplatz mit drei Hangars für Segel- und Motorflugzeuge, einen Abstellplatz für Helikopter und einem schönen Flugplatzgebäude mit aller nötiger Infrastruktur und was uns Modellflieger besonders freut, hier sind die Modellpiloten mit einer eigenen Piste am Flugplatz voll in den Flugbetrieb integriert. Gleich vorweg muss man festhalten, dass sowohl die Organisation des Bewerbes als auch das ausgewählte Fluggelände, keine Wünsche offen ließen. Obwohl an zwei Plätzen (Flightlines A und B) geflogen wurde, waren diese nur soweit von einander entfernt

dass nahezu die gleichen Wetterverhältnisse vor Ort herrschten. Leider waren die Wetterbedingungen bei dieser WM nicht die Besten und die warmen Jacken, die wir Punkterichter vom Veranstalter erhielten, haben sich im Laufe des Bewerbes mit Temperaturen um die 15°C und kaltem Wind und Regen, bestens bewährt. Die Erfolge der Österreichischen Nationalmannschaft F3C in den letzten Jahren und insbesondere der zweite Platz in der Mannschaftswertung bei der Europameisterschaft 2006 in Blandford (GB) ließen auf ein gutes Abschneiden bei der heurigen WM hoffen.

der Österreichischen 3C Weltmeisterschaft in Polen



Einmarsch der Nationen

Unsere Mannschaft bestehend aus Bernhard und John Egger, Andreas und Sepp Kals sowie Wolfgang Worgas hatten bereits einige Tage früher die Anreise angetreten um sich und die Helis zu akklimatisieren. Ein guter Trainingsplatz war bald gefunden und so waren sowohl Piloten als auch Teammanager John, Helfer Sepp und auch die Helis guter Dinge. Schon beim offiziellen Training ließen unsere Piloten mit den gezeigten Leistungen die Mitbewerber aufhorchen. Die Japaner waren natürlich wie erwartet eine Klasse für sich aber die Amerikaner und die übrigen Nationen, besonders die Europäer waren durchaus, wenn alles klappen würde zu schlagen.

So wurde also unser heimliches Traumziel, ein Platz am „Stockerl“ in der Mannschaftswertung und alle drei Piloten im Fly-off der besten 15 Piloten durchaus möglich. Unsere gefährlichsten Gegner waren natürlich wie immer

unsere Europäischen Freunde allen voran Frankreich und Italien sowie die Schweiz, die jedoch durch das Fehlen von Europameister Patrik Kessler (Todesfall in der Familie) geschwächt war.

Doch nun zum Wettbewerb:

Nach einer Eröffnungsfeier mit Einmarsch der Nationen, einigen Reden der VIP's, sehr netten folkloristischen Darbietungen, sowie einer Flugshow unserer großen Brüder, einem Heli Motor- und Seglerkunstflug, ging's dann endlich am Montag den 30.07 los.

Gleich dieser Tag zeigte, dass das Wetter kein Erbarmen mit den Piloten hatte und die Wettberbedingungen oft während eines Fluges wechselten. Besonders die Windrichtung als auch die Windstärke machten besonders das fliegen der Schwebefiguren zu

einer Lotterie. Glück bei dieser Lotterie hatten jedoch Weltmeister Itou Hiroki und der Kanadier Steven Gray, die ihr Können bei kurzfristiger absoluter Windstille zeigen konnten und sich damit souverän an die Spitze der Wettbewerber stellten.

Unsere Piloten schlugen sich recht wacker, kämpften jedoch sehr mit dem Wetter.

Bernhard belegte als bester Österreicher den dreizehnten Platz vor Andreas Platz 23 und Wolfgang Platz 24. In der Mannschaftswertung lag unser Team auf Platz fünf hinter Japan, den USA, Kanada und der Schweiz. Auch an den folgenden Tagen änderte sich das Wetter kaum. Im zweiten Durchgang fiel Bernhard um zwei Plätze auf Platz 15 zurück, jedoch konnte sich in diesem Durchgang Andreas mit einem guten Flug um acht Plätze auf Platz 15 und Wolfgang um zwei Plätze auf Platz 22 verbessern. Ein Stockerlplatz rückte erstmals mit dieser guten Mannschaftsleistung in greifbare Nähe unser Team belegte vorerst den dritten Platz in der Mannschaftswertung hinter Japan und den USA vor Italien und Frankreich. Ein harter Kampf um diesen dritten Platz zwischen Frankreich, Italien und Österreich zeichnete sich ab. Nun würde sich zeigen, welches Team die besseren Nerven haben würde.



Leider fast ein gewohntes Bild bei der heurigen Weltmeisterschaft



**So kalt wars im Hochsommer!
Hier PR Jürg Schmitter in seiner
„Winterausrüstung“**

Auch der dritte Durchgang war von Wetterkapiolen gekennzeichnet und selbst die japanischen Piloten zeigten bei starkem Wind Wirkung. Mit den Plätzen 13, 18 und 22 konnte sich unser Team wiederum auf Platz drei der Mannschaftswertung setzen dicht gefolgt von Italien und Frankreich.

Die Stimmung in unserem Team war hervorragend. Die Helis als auch das Nervenkostüm unserer Piloten, Teammanager und Helfer waren in ausgezeichnetem Zustand und auch das Wetter versprach besser zu werden.

Mittlerweile war es Donnerstag geworden das Wetter war wirklich etwas besser und alle Teams versuchten nun im letzten Durchgang der Vorrunde alles zu geben um eine gute Mannschaftswertung zu erzielen. Bernhard hatte einen tollen Flug und legte mit einem neunten Platz den Grundstein für den Mannschaftserfolg. Andreas flog seinen besten Durchgang und Wolfgang sicherte mit einem sehr guten Flug den dritten Platz in der Mannschaftswertung ab.

Ein Traum war wahr geworden!!! Österreich ist hinter Japan und den USA die beste Helination der Welt! Bernhard und Andreas schaffen den Aufstieg ins Finale und Wolfgang, der sicher unter seinem Können geschlagen wurde verfehlt nur knapp den Einzug ins Finale.

Hätte das mit etwas mehr Wetterglück für Wolfgang geklappt hätten wir die USA auch noch....

Als ich Teammanager John Egger und Helivoter Sepp Kals nach Bekanntgabe der Teamwertung treffe, ist unsere Freude grenzenlos und ich scheue



Die Sieger der Einzelwertung: v.l.n.r. Scott Gray (2) Hiroki Ito(1) und Curtis Youngblood(3)



Ein großartiger Erfolg für Österreich ist schon einen echten Tiroler „Juchetzer“ wert

mich nicht zu Berichten, dass von uns allen so manche Freudenträne zerdrückt wurde.

Nach dem dritten Platz in der Einzelwertung bei der Heliweltmeisterschaft 1987 in Bern den Sepp Brennsteiner, belegte, war das das beste Ergebnis das von österreichischen Helipiloten je erreicht wurde.

Bei den Fly-Off Runden zeigte das Wetter wieder kein Erbarmen und die für Freitag angesetzte erste Runde ging im wahrsten Sinne des Wortes in Gewittern und Regenschauern unter.

So war der Samstag der alles entscheidende Tag für die Einzelwertung. Es wurden drei Durchgänge geflogen. Wie erwartet konnte Ito Hiroki sein volles Können ausspielen und wurde

verdient wieder Weltmeister. „Helipilote“ Curtis Youngblood belegte den dritten Platz.

Für die wahre Sensation bei dieser WM sorgten jedoch der Kanadier Scott Grey und unser Bernhard. Scott konnte erstmals die jahrelang gewohnte Phalanx der Japaner und Amerikaner mit einem zweiten Platz sprengen und Bernhard unterstrich mit seinem achten Platz seine Position als zurzeit bester Helipilot Europas.

Andreas belegte in der Endwertung Platz fünfzehn und Wolfgang Platz achtzehn.

Unsere Piloten konnten sich mit diesem Ergebnis verdient unter die besten zwanzig Piloten der Welt einreihen.

Dieser Erfolg ist das Ergebnis jahrelangen Trainings und laufender Optimierung der eingesetzten Flugmodelle und der technischen Komponenten und zeigt, dass vieles möglich wird, wenn man ein Ziel konsequent und ausdauernd verfolgt.

Unser Team hat einen großartigen Erfolg für Österreich und unseren Modellflugsport erreicht und ich gratuliere im Namen aller Modellflugsportler!

Manfred Dittmayer

PS. Im Namen des Teams bedanke ich mich auch bei allen Sponsoren und dem OEAC für die ausgezeichnete Unterstützung ohne die, dieser Erfolg nicht möglich gewesen wäre!
HIROBO, Kyosho, robbe u.v.m.



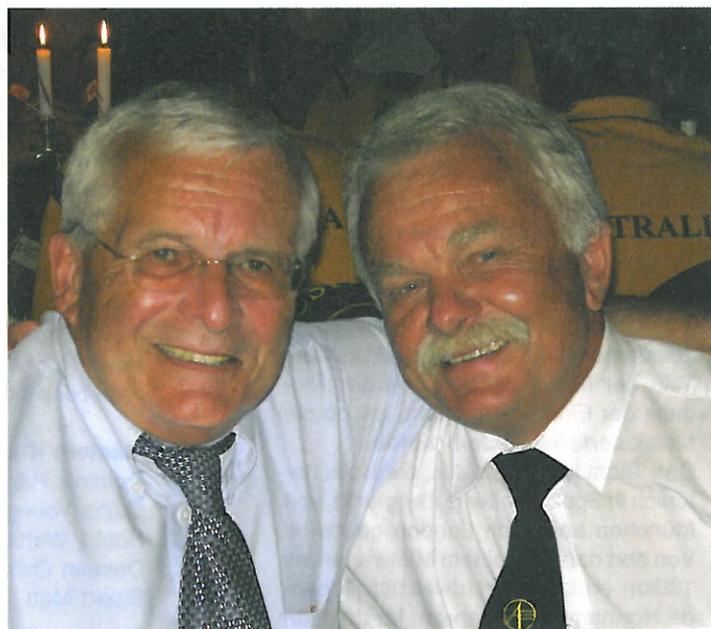
Wolfgang Worgas, Bernhard Egger und Andreas Kals



Erfolg macht einfach glücklich



Sichtlich auch sehr stolz auf unsere Helipiloten ist Bundessektionsleiter Dr.Georg Breiner. Hier mit Wettbewerbsleiter Marek Szufa der im Hauptberuf Flugkapitän bei LOT ist.



St. Johanner Helipilot belegte bei den „The World 3D Helicopter Competitions“ den 1. Platz

Markus Kreuzberger, Mitglied der Modellfluggruppe St. Johann im Pongau nahm vom 20. bis 22. Juli 2007 an den 3D Masters am Campus der Northampton University in England teil. Diese Veranstaltung ist als „Inoffizielle Weltmeisterschaft“ im 3D Helicopter Kunstflug anzusehen, da diese noch junge, aber extrem schwierige Art des Modellzubschrauberfliegen von der FAI noch nicht als WM ausgerichtet wird.

Die Teilnehmerzahl war nach der Größe des Herkunftslandes limitiert. So stand Österreich nur 1 Startplatz zu. Diesen losten sich dann vor Ort die beiden, fliegerisch etwa gleich starken, aus Bischofshofen kommenden Brüder Thomas und Markus Kreuzberger aus. Markus war der Glücklichere und nahm somit unterstützt von seinem Bruder an dieser (WM) Veranstaltung teil. Insgesamt wurden 56 Piloten aus 17 Nationen zugelassen.

Der Wettbewerb ist in drei Leistungsklassen aufgeteilt. Die Masters, die Experts und die Sportsman. Als der Wettbewerb 2001 ins Leben gerufen wurde, waren die Leistungsunterschiede in den einzelnen Klassen noch deutlich erkennbar. Im Laufe der Jahre schwand dieser Unterschied immer mehr, sodass heute kaum mehr ein Unterschied in den Flugmanövern zu erkennen ist.

Es gibt insgesamt 3 Wertungsdurchgänge: Set Maneuvers; Freestyle und Flight for Music.

Set Maneuvers:

Bei Anmeldung (ca. 5 Monate vor dem Bewerb) erhält man einen Flugfigurenkatalog mit insgesamt 40 Figuren mit verschiedenen Schwierigkeitsgraden. Die Sportsmen wählen 6 Figuren aus, die Experts und Masters je 8 Figuren.

Freestyl:

Dabei handelt es sich um eine Kür, die vom Piloten selbst zusammengestellt wird. Es wird nach einzelnen Kriterien bewertet: Dynamik, Figurenvielfalt, Schwierigkeitsgrad der Figuren, Kreativität, Sicherheit und Gesamteindruck.

Flight to Music:

Hierbei handelt es sich um eine Musikür, wobei der Pilot seine Musik selbst zusammenstellt. Es muss exakt zu dem Takt der Musik geflogen werden, sodass der Eindruck entsteht, als ob die Musik den Heli steuern würde.

Das Team ist am 19. Juli, die Helis natürlich in Spezialkoffer gut verpackt, von München aus nach London gestartet. Von dort dann mit einem Mietwagen ins 130km entfernte, nordwestlich liegende Northampton gefahren. Im dortigen

Universitätsgelände wurden die Zimmer bezogen und in der Gemeinschaftsküche die Helis zusammengebaut. Es handelt sich dabei um einen Logo 600 3D mit V-Stabi von Mikado Modell Helicopters. Motorisiert ist dieses Sportgerät mit einem Plettenberg Orbit 30-12 der seine Energie aus Flightpower EVO25 Akkus, 10S 3700 maH, bezieht. Rotordurchmesser 1350mm und 3,3 kg. Abfluggewicht. Am Abend ist dann das Gesamte „Mikado-Team“ zur ersten Lagebesprechung zusammengekommen.

Am ersten Wettbewerbstag machte leider das Wetter einen Strich durch die Rechnung, sodass nicht geflogen werden konnte. Im Laufe des nächsten Tages lockerte es auf, und es konnte mit den „Set Maneuvers“ begonnen werden. Dabei belegte dann Markus Kreuzberger den hervorragenden 2. Platz. Bei den folgenden Musikflügen, bei der alle 3 Klassen als ein Ganzes gewertet wurden, übernahm Markus mit einem perfekten Flug die Führung in seiner Klasse. (5. Platz unter 56 Piloten)

Die besten 5 jeder Klasse qualifizierten sich für die Finaldurchgänge, die einen Freestyl-Flug und einen weiteren „Set Maneuvers“ Durchgang beinhalteten. Das Level im Finale war extrem hoch. Markus konnte aber durch einen spektakulären Freestyl Flug und einem überdurchschnittlich gutem „Set Maneuvers“ Durchgang die Führung behaupten und somit den Titel „3D Masters Sportsman Champion 2007“ erobern.

Teile dieser Manöver, die in England geflogen wurden, konnten ja beim traditionellen Helitreff der Modellflug-

gruppe St. Johann im Frühling 07 bestaunt werden. In St. Johann zeigt nicht nur der Sieger der Sportsmen Klasse sein Können, sondern es war ja auch der Sieger der Masters Klassen, Dominik Hägele aus Deutschland anwesend.

Gottfried PETER
Obmann Modellfluggruppe
St. Johann im Pongau.



Curtis Youngblood (USA-2.Masters) gratuliert Markus Kreuzberger zum Sieg.

Ergebnisliste jeweils mit den 5 Erstplatzierten:

Sportsmen Klasse: 18 Wertungen

Markus Kreuzberger	Österreich (LSV St. Johann)
Andy Hornyak	England
Trevor Burley	England
Massimiliano Ammendola	Italien
Dominique Buhn	Schweiz

Experts Klasse: 15 Wertungen

JaeHong Lee	Korea
Gavin Broadbent	Australien
Peter Roper	England
Nico Niewind	Deutschland

Masters Klasse: 20 Wertungen

Dominik Hägele	Deutschland
Curtis Youngblood	USA
Bobby Watts	USA
Duncan Osborn	England
Stuart Mott	Engalnd

Speed-Junioren-Europameister aus Tirol



Der siebzehnjährige Tiroler Maximilian Marksteiner, im Vorjahr in Spanien Junioren-Weltmeister im Geschwindigkeitsflug geworden, konnte auch in Belgrad, Serbien, bei den diesjährigen Europameisterschaften im Fesselflug bei den Junioren den ersten Platz im Speedbewerb mit einer Geschwindigkeit von 285,1 km/h erkämpfen. In der allgemeinen Wertung reichte dies für den 14. Platz. Er war damit der beste österreichische Speedflieger.

Nach den ersten beiden Durchgängen sah es noch nicht nach einem Erfolg aus. Geschwindigkeiten um die 250 km/h bedeuteten den vorletzten Platz, und das Wetter vor seinem 3. Versuch war für hohe Geschwindigkeiten nicht optimal. Doch Maximilian Marksteiner blieb „cool“. Auch in Spanien habe er mit dem letzten Flug den Sieg geschafft, meinte er, als im österreichischen Lager leichte Zweifel aufkamen, ob er es auch diesmal schaffen würde. Zusammen mit seinem Vater, ebenfalls Speedflieger, wurde der Motor neu eingestellt, ein spezieller Propeller gewählt und dann ging er zum letzten Versuch in den Kreis. Und es klappte. 285,1 km/h bedeuteten vorerst den 1. Platz. Großer Jubel im österreichischen Lager. Aber noch hatte sein schärfster Gegner, der russische Junior Leonid Tyurin, der bis jetzt mit 275,4 km/h führte, seinen 3. Flug nicht absolviert. Auch jetzt blieb Maximilian die Ruhe selbst. Er war fest davon überzeugt, dass Tyurin nicht über 280 km/h fliegen würde. Und er hatte recht. Tyurin schaffte im letzten Flug nur 250 km/h obwohl die gesamte russische Speedmannschaft mit Rat und Tat zur Seite stand. Damit stand fest, dass der Junioren-Europameister im Geschwindigkeitsflug aus Österreich kommt. Dritter wurde Marcel Birnstein aus Deutschland mit einer Geschwindigkeit von 265,7 km/h.

Max Dillinger



Franz und Maximilian Marksteiner Fotos: Max Dillinger

Erfolgreiche Fesselflug-Euro

Vom 6.7 bis 14.7. wurde in der Nähe von Belgrad, Serbien, auf dem Militärflughafen in Batajnica, die Fesselflug-Europameisterschaft ausgetragen. Bewacht vom Militär wurde auf einer für die Wettbewerbe adaptierten Startbahn geflogen. Es gab ausreichend Platz für das Training und der serbische Aero-Club hatte die Organisation des Wettbewerbes gut im Griff. Die Eröffnung fand am Samstag, 7.7., in Belgrad im Kalemegdan Park statt und war von einem Folklore Programm und abschließendem Feuerwerk umrahmt. Das Processing (Kontrolle) der Modelle erfolgte am Sonntag. Bei den österreichischen Modellen gab es nichts auszusetzen. Leider spielte das Wetter während der Wettbewerbswoche nicht so recht mit. Zuerst waren 42 Grad im Schatten auf der Tagesordnung, dann ein Temperatursturz um 20 Grad und Regen und viel Wind, was vor allem die Kunst- und Speedflieger behinderte. Am Finaltag am Freitag gab es dann wieder Sonnenschein. Schade, dass es auf Grund des Standortes nahezu keine Zuschauer gab. Die Zuschauer wären sicherlich auf ihre Rechnung gekommen, denn die Wettkämpfe waren spannend und auf einem hohen Leistungsniveau. Für uns war es eine erfolgreiche Europameisterschaft, Maximilian Marksteiner wurde Junioren-Europameister in der Klasse Geschwindigkeit und das Team Josef Fischer/Hans Straniak schaffte den Einzug ins Semifinale und dann Platz sieben in der Klasse Team Race. Nun zu den einzelnen Wettbewerbsklassen.

F2A - Geschwindigkeit

Die Speed-Flieger, Franz und Maximilian Marksteiner und Ivo Popov, gingen mit großen Erwartungen an den Start. Galt es doch zu beweisen, dass der Junioren-Weltmeistertitel keine Eintagsfliege war und die Senioren für Plätze im vorderen Feld gut sind. Der erste Flug am Montag (es gibt 3 Flüge und der beste wird gewertet) war für alle unbefriedigend. Franz konnte keine Wertung erreichen, Maximilian erzielte 257,3 km/h und Ivo 257,9 km/h. Aber beim ersten Flug werden selten die höchsten Geschwindigkeiten erzielt, da man hier erst die Motoreinstellung testet. Denn Lufttemperatur, Feuchtigkeit und Höhenlage haben auf die Leistung von Speedmotoren großen Einfluss. Am Mittwoch wurde die 2. Runde geflogen. Ivo erzielte mit 270,4 eine durchschnittliche Zeit, bei Franz klappte nichts, wieder keine Wertung und Maximilian erreichte nochmals eine 250er Zeit, viel



Unser Team

zu wenig um vorne dabei zu sein. Nun war Nachdenken im Lager der Österreicher angesagt. Was waren die Gründe für das schlechte bisherige Abschneiden. Bei Ivo war die Sache ziemlich klar, er hatte sein bestes Modell bei einem Testflug beschädigt und musste mit seinem B-Modell fliegen. Viel mehr war bei diesem Modell nicht drinnen. Franz hatte Probleme mit den Glühkerzen und der Spritversorgung und baute an dem Modell einiges um, nur Maximilian war fest davon überzeugt, dass sein Modell beim dritten Flug eine Topleistung bringen wird. Am Freitag, dem Finaltag, war die Spannung im österreichischen Lager hoch. Maximilian war als erster Österreicher an der Reihe. Er musste eine Zeit schneller als 260 km/h fliegen, um auf das Stockerl zu kommen. Dann der entscheidende Moment. Maximilian ging in den Kreis, der Motor wurde gestartet, er hörte sich gut an und der Flieger wurde frei gegeben. Nach einigen Runden erreichte der Motor seine höchste Drehzahl und Maximilian ging in die Gabel damit die Wertung beginnen konnte. Bereits mit freiem Auge erkannte man die hohe Geschwindigkeit. Und dann doch noch eine Schrecksekunde. Im letzten Drittel der letzten Runde war der Sprit aus, der Motor stoppte. Trotzdem 285,1 km/h, eine

Geschwindigkeit, die kein anderer Junior mehr erreichen sollte. Wäre der Sprit nicht ausgegangen wäre es eine Zeit nahe 290 km/h geworden. Maximilian war sicher, dass er nun Europameister ist, und sein schärfster Rivale der Russe Leonid Tyurin, der seinen 3. Flug noch vor sich hatte, diese Geschwindigkeit nicht erreichen wird. Er sollte Recht behalten. Leonid erreichte nur 250 km/h und wurde mit der Geschwindigkeit von 275,4, die er im ersten Flug erzielt hatte, zweiter. Dritter wurde Marcel Birnstein aus Deutschland mit 265,7 km/h. Franz konnte endlich einen Wertungsflug durchbringen, aber die Zeit von 252,0 km/h liegt weit unter seiner Leistungsfähigkeit. Ivo riskierte alles, doch leider ging es schief und es gab keine Wertung. Damit stand fest, dass Maximilian auch bester österreichischer Speedflieger ist. Europameister in der allgemeinen Klasse wurde der Spanier Luis Parramon mit 298,7 km/h vor Peter Halmann aus Großbritannien mit 298,4 km/h und dem Finnen Jari Valo mit 296,3 km/h.

F2B - Kunstflug

Obwohl Österreich einige gute Kunstflieger besitzt, war diesmal allein Erhard Weinmann am Start. Es muss-

Europameisterschaft in Belgrad

ten in zwei Tagen in zwei Kreisen je zwei Flüge absolviert werden, wobei der jeweils beste Flug in einem Kreis für die Wertung herangezogen wurde. Die besten fünfzehn flogen das Finale mit drei Flügen, wobei wieder nur die zwei besten für die Endwertung herangezogen wurden. Bereits nach dem ersten Flug war klar, dass Europameister nur der werden kann, der besser als der Tscheche Jiri Vejmola fliegt. Und da gab es keinen. Der Deutsche Richard Kornmeier, der von Anfang an Zweiter war, meinte, dass Vejmola in einer eigenen Klasse fliege. Spannend war der Kampf um den dritten Platz. Igor Burger aus der Slowakei lag bis zum Finale an der dritten Stelle. Musste sich aber im Finale dem Ukrainer Andriy Yatsenko geschlagen geben, wobei hier aber die wechselnden Windverhältnisse ausschlaggebend waren. Erhard Weinmann flog sehr solide, war aber bei zwei Flügen durch böigen Wind ziemlich benachteiligt wodurch er seine gewohnten Trainingsleistungen nicht abrufen konnte. Er erreichte Platz 35.

F2C - Mannschaftsrennen

Ziel des Teams Josef Fischer/Hans Straniak war der Einzug ins Semifinale, das heißt, unter die besten neun Teams von dreißig Teams aus Europa zu kommen. Ein Finaleinzug war von vorne herein ausgeschlossen, da allgemein angenommen wurde, dass dazu eine Zeit von unter 3:10 Minuten notwendig wäre und so eine Zeit ist das Team noch nie geflogen. Der erste Durchgang am Montag war gleich eine Enttäuschung. Nach gutem Start und auch das Modell war schnell unterwegs, landete Fischer beim ersten Tankstopp nach 34 Runden zu weit innen, Straniak konnte es daher nicht fangen, das Modell rollte in den Kreis und das Rennen war für das Team beendet. Die schnellste Zeit in diesem Durchgang flog das russische Team Sergey Dozhidaev/Viatcheslav Dukov mit 3:06,4 Minuten. Am Dienstag war der 2. Durchgang vorgesehen. Das Training verlief gut, Start und Landung klappten hervorragend und das Modell war schnell. Fischer/Straniak waren so wie im ersten Durchgang für das letzte Rennen ausgelost. Im dritten Rennen flog das Team Valeriy Kramarenko/Yuriy Cha-yka mit 3:00,8 neuen Weltrekord. Es wäre sogar eine Zeit unter 3 Minuten möglich gewesen, hätte Kramarenko nicht bereits nach 50 Runden zu Recht zwei Verwarnungen gehabt. Aber nun änderte sich das Wet-



Josef Fischer und Hans Straniak mit ihren zwei Team-Racern

ter rapide. Starker Wind kam auf und die ersten Regentropfen waren zu verspüren. Trotzdem wurde weitergeflogen, aber die Zeiten waren nicht mehr sehr schnell. Nach dem 8. Rennen wurde unterbrochen, zu starker Regen und Wind. Man verschob immer wieder, schließlich entschied die Jury, dass die beiden fehlenden Rennen am nächsten Tag in der Früh ausgetragen werden. Jedoch die Rechnung wurde ohne

den Wettergott gemacht. Mittwoch in der Früh regnete es noch immer und auch der Wind ließ kein Rennen zu. Am späten Vormittag wurde dann entschieden, die zwei Rennen um fünf Uhr Nachmittags auszutragen und den dritten Durchgang auf Donnerstag zu verschieben. Um 18 Uhr war es dann soweit, die Rennen konnten beginnen. Und diesmal klappte es. Fischer flog mit höchstem Einsatz ein makelloses



Straniak beim Starten



Erhard Weinman bei der Kontrolle seines Modells

Rennen, die Landungen klappten hervorragend, auch die Geschwindigkeit war sehr gut, nur der Motor sprang erst beim 2. oder 3. Versuch an, sonst wäre eine noch bessere Zeit möglich gewesen. Aber mit 3:17,3 war das Team auf dem achten Platz und damit vorläufig im Semifinale. Aber noch stand ein Durchgang aus. Am Donnerstag war das Wetter einigermaßen in Ordnung, kein Regen, es wurde wärmer und der Wind war nicht zu stark. Man konnte schnelle Zeiten erwarten. Unser Team war im fünften Rennen am Start, es lag immer noch am 8. Platz. Es war ein gutes Rennen, sie gewannen es mit einer Zeit von 3:19,9, aber leider keine neue Bestzeit für sie. Nun ging das Warten an. Einige Teams waren von der Papierform her in der Lage, schnellere Zeiten zu fliegen. Aber zu unserem Glück schaffte es nur ein französisches Team sich zu verbessern und vor uns zu platzieren. Mit Platz neun waren Fischer/Straniak im Semifinale. Das Ziel war erreicht. Wie hoch die Leistungsdichte lag, zeigt die Tatsache, dass fünf Teams unter 3:10 Minuten flogen. Die zwei Semifinale und das Finale wurden am Freitag geflogen. Das Wetter war wieder heiß, aber der Wind zeitweise noch sehr heftig. Unser Team startete beim ersten Semifinallauf im dritten Rennen und flog ein solides Rennen in der Zeit von 3:21,3, der Motor wollte einfach nicht auf Schlag anspringen. Es war vorläufig die sechst beste Zeit. Wie angenommen, musste man unter 3:10 Minuten fliegen, um eine Chance für das Finale zu haben. Im zweiten Semifinale, unser Team war für das erste Rennen eingeteilt, stellte Fischer nach 27 Runden den Motor ab, da er gegen Pascal Surugue (der spätere Europameister) und Antonio Bar-

ragan (flog in diesem Rennen 3:09,4 und wurde 4.) antreten musste, die eindeutig schneller fliegen und damit war eine schnelle Zeit für ihn nicht möglich. Außerdem bestand die Gefahr eines Crashes. In der Endabrechnung reichte die geflogene Zeit für den siebten Platz und es zeigte sich wieder einmal, dass ein Semifinale eigene Gesetze hat. Zwei Teams, Pedro Alonso/Ignacio Iglesias aus Spanien und Thierry Ougen/Roland Surugue (der Vater der Europameister) aus Frankreich, die beide in den Vorläufen bessere Zeiten als unser Team geflogen sind, liegen hinter uns. Ein großer Erfolg für unser Team. Das Finale über 200 Runden

bestritten die Teams Pascal Surugue/Georges Surugue aus Frankreich, im Semifinale die Schnellsten mit 3:05,8, Yuriy Bondarenko/Semen Lerner (unser Team fliegt mit Lerner-Motoren) aus der Ukraine, 3:08,1 und Sergey Dozhidaev/Viatcheslav Dukov aus Russland, 3:08,3. Dies versprach ein spannendes Finale zu werden. Und es wurde eines. Bis zum ersten Tankstopp war es vollkommen ausgeglichen. Boderenko/Lerner waren zwar in der Luft die Schnellsten, hatten aber beim Start einige Zeit verloren, da der Motor nicht sofort ansprang. Beim ersten Tankstopp waren die Franzosen die schnellsten, sowohl beim russischen als auch beim ukrainischen Team gab es Probleme mit dem Anspringen des Motors und die Franzosen gingen in Führung. Boderenko versuchte mit brutalen Überholmanövern den Vorsprung der Franzosen wett zu machen, was ihm auch

kurzfristig gelang, er kassierte dafür aber zwei Verwarnungen, doch beim nächsten Tankstopp klappte es wieder nicht, so dass die Franzosen die Führung weiter behaupten konnten. Auch bei den Russen verlief der Tankstopp nicht optimal. Die Franzosen übernahmen die Führung. Endgültig verloren hatte das ukrainische Team, als nach einem sehr guten Tankstopp der Motor beim Wegstarten abstarb. Außerdem hatte Boderenko für seine brutale Flugweise noch eine dritte Verwarnung bekommen. Dies bedeutete fünf Strafsekunden. Das russische Team war in der Luft gleich schnell wie Surugue/Surugue, doch am Boden



Franz Marksteiner (rechts) hilft Erhard Weinmann beim Start

waren sie eindeutig langsamer. Gefährlich für das französische Team wurde es circa zehn Runden vor Schluss, als ihr Motor rapide an Leistung verlor, er war überhitzt und das russische Team sie überholen konnte. Aber ihr Vorsprung war groß genug und mit der neuen Weltrekordzeit von 6:21,4 wurden sie würdige Europameister. Zweite wurde das Team aus Russland mit 6:31,0, dritte Boderenko/Lerner mit 6:43,7.

F2D-Fuchsjagd

In dieser Klasse war leider kein Österreicher am Start. Gewonnen hat der Moldavier Igor Dementiev mit 8 gewonnenen Jagden vor Dmitry Vedernikov aus Russland mit 7 wins und Mike Whillance aus Großbritannien mit 6 wins.

Max Dillinger



Unsere Speedflieger: Franz und Maximilian Marksteiner, Ivo Popov (v.l.n.r.)

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!



- * 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

ETOC in Toledo/Ohio USA 2000



v.l.n.r. Gernot Bruckmann, John Glezelli und Mark Leseberg

Am 13. und 14. April fand in Toledo/Ohio das ETOC statt.

19 der weltbesten Modellpiloten stellten sich dem Wettbewerb.

Neben dem Schweden Claus Meijer waren die Europäischen Wettbewerbspiloten nur noch durch den Österreicher Gernot Bruckmann vertreten. Gernot Bruckmann wurde als zweifacher amtierender deutscher Meister in den Klassen F3P und Aeromusical zum ETOC eingeladen. Die Firma HEPF Modellbau finanzierte die USA Reise für das insgesamt 4köpfige Team. Ein besonderer Dank für die Freistellung vom Unterricht sollte an dieser Stelle auch der Schulbehörde, insbesondere dem Direktor Gernots ausgesprochen werden.

Am Freitag wurde das Ausscheidungsprogramm absolviert. Die 10 besten Piloten aus den 3 Durchgängen am Freitag qualifizierten sich für den

Hauptwettbewerb am Samstag. Am Freitag wurden 2 Durchgänge Kunstflug -bekanntes Figurenprogramm- und ein Durchgang Freestyle (Aeromusical, 2 Minutenkür zu Musik) geflogen. Das Ziel des österreichischen Teams, den Aufstieg zu den Samstagbewerben zu erfliegen, wurde erreicht und übertroffen. Gernot hat die Vorrunde am Freitag durch hervorragende Leistungen für sich entscheiden können.

Am Samstag wurden in je zwei Durchgängen Kunstflug und Freestyle die 3 Finalisten ermittelt. Gernot konnte vor allem in den Freestyle Durchgängen überzeugen und holte sich in beiden Durchgängen den 1000er. Durch seine perfekte Leistung im Kunstflug konnte er sich mit 1991,78 Punkten hinter Mark Leseberg (1997,13 Punkte) und vor John Glezellis (1965,61 Punkte) den 2. Platz in der Ausscheidung für das Finale sichern. Der alles entscheidende Finalflug ein Durch-

gang Freestyle stand dann am Samstag gegen Mitternacht bevor.

Die Spannung vor dem Finale der besten 3 Piloten war überall zu spüren. Das Team Hepf kümmerte sich um geladene Akkus, checkte die Verklebungen am Modell, prüfte den Ladezustand des Senders, den Gummi des Propsavers usw..... Ein ehrsames Treiben vor dem Finale also. Gernot schien am ruhigsten von uns allen zu sein. Auch bei den anderen zwei Teams herrschte reges Treiben. Mark Leseberg tauschte vor dem Finale sogar noch den Motor seines Modells und montierte nun eine Verstellpropellereinheit.

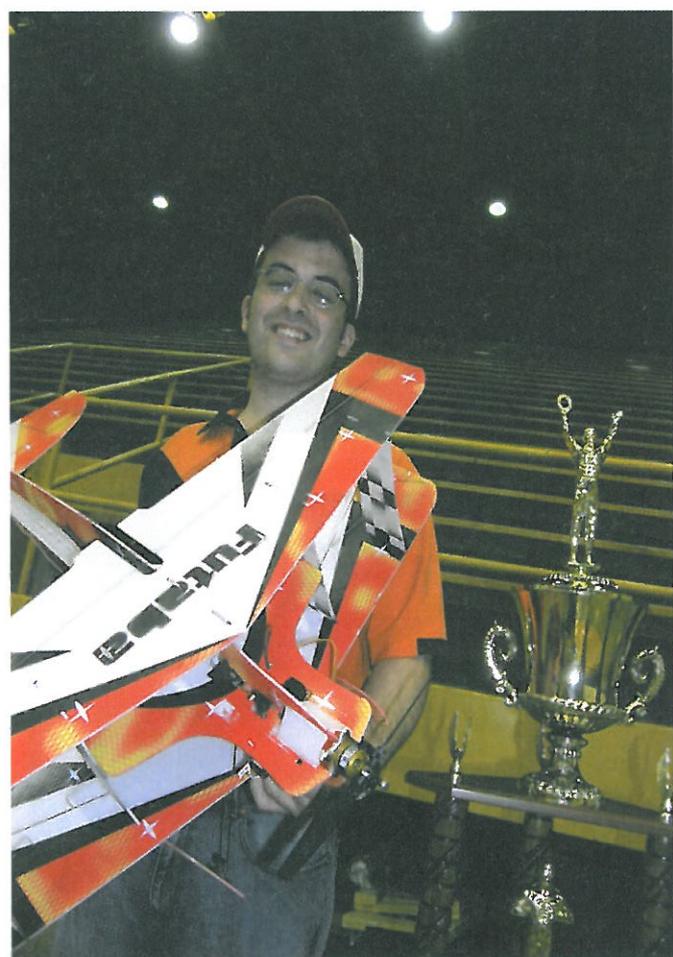
Die Entscheidung - wer wird Weltmeister - stand also nur noch wenige Minuten aus. Gernot erschien allen als klarer Favorit, da im Finale nur noch ein Durchgang Freestyle geflogen wurde. Gernot erzielte in 3 bisherigen Durchgängen je 1000 Punkte.

Als erster im Finale flog Mark Leseberg. Mark hatte Pech! Der Antrieb seines Modells versagte nach ca. der Hälfte des Durchganges und das Modell ging zu Boden. Gernot flog als zweiter seinen Final Freestyle Durchgang. Gernot flog wie immer, sicher, genau zur Musik, den gesamten Raum nutzend, ohne Nerven zu zeigen, einen perfekten Flug. John Glezellis hatte den letzten Flug des Events zu fliegen. John gelang ein Traumflug. Er setzte geschickt seinen Verstellprop ein und konnte überzeugen. Das Ergebnis zeigt klar, wie eng die Entscheidung fiel:

Nach Einrechnung der K-Faktoren hatte John 10240 Punkte, für Gernot 10220 Punkte.

John Glezellis vertraute wie alle anderen amerikanischen Piloten auf die Flugeigenschaften eines Doppeldeckers. Auffallend war, daß an den US Modellen sehr viele Speedbrakes angebracht waren. Diese Widerstandsflächen an den Modellen, oft sogar in Postkartengröße, ermöglichten sehr langsame Abwärtspassagen im Kunstflug, andererseits musste mit sehr viel Akkuleistung geflogen werden. Der Großteil der amerikanischen Piloten flog mit AXI Motoren, John Glezellis vertraute auf ein AXI EVP System (Verstellpropeller). Auffallend war jedenfalls, daß die amerikanischen Piloten auf sogenannte „special effects“ wie Flatterbänder oder abgeworfene Confettis verzichteten.

7 Indoor World Championship



Sieger John Glezellis



Gernot im Gespräch mit Glezellis Vater

Gernot hat als einziger Pilot seine bewährten Eindecker verwendet. Den fast 1m spannenden Spark für die Kunstflugprogramme und die Yak für die Freestyleflüge. Beide Modelle sind Konstruktionen des erst 15 jährigen Piloten. Bei der Motorisierung seiner Modelle vertraut Gernot auf die für ihn entwickelten AXI 2203 Typen, als Controller kommen die Jeti ECO8 zum Einsatz.



Gernot Bruckmann zeigt Quiqie Somezini seine Konstruktion Fotos M.Pfeiffer

Manfred Pfeiffer

Win, Winner, Wimmer!

- Österreichische Meisterschaft RC-III beim ASKÖ MFC-Linz -



Zwanzig Piloten aus ganz Österreich stellten sich am 23. und 24. Juni 2007 der großen Prüfung auf dem Platz des MFCL im Linzer Hafen. Alle bestanden, aber nur einer 'cum laude': Thomas Wimmer vom MFCL flog seine erste ÖM ein. Wir sind stolz auf dich.

Im ersten der vier Wertungsflüge hatte Alexander Balzer aus Wien noch den Spinner seiner elektrischen OTOP vorn, doch mit dem zweiten Durchgang frische der Seitenwind auf. Dieser nervige Westwind, der über den Donaudamm quer zu Bahn und Flugkorridor hereintrudelt und jeden Piloten ans Seitenruder zwingt, um gute Figur(en) zu machen.

Die Stunde des Thomas Wimmer schlug. Eines Modellpiloten, der in den letzten zehn Jahren bei jedem Wetter auf dem Platz trainierte. Das machte sich nun bezahlt. Noch dazu schleppte seine Beta Fly eine verräterische Rauchfahne mit, die sogar einem 120-jährigen Unkundigen allfällige Punkteabzüge ins Ohr geschrien hätte. Aber da war nichts abzuziehen. Mit unglaublicher Präzision spulte Thomas seine Durchgänge herunter, zeigte keine Nerven und flog die 1000er in den Durchgängen zwei bis vier ein. Nebenbei assistierte er drei Mitbewerbern, was neben Können auch noch Charakter bewies. Gratulation.

Alexander Balzer klebte jedoch beharrlich an Wimmers Fersen. Fliegerisch auch ein As, ließ er nie Zweifel aufkommen, wer ebenfalls einen Pokal zu empfangen hätte. In den Pausen unterstrich er sein Leistungsvermögen mit atemberaubenden 3D Flügen. Der Sonderapplaus war Balsam für sein Ego: Wer wird schon gerne Zweiter? Trotzdem, Glückwunsch zu Platz zwei. Der dritte Platz ging an einen Rookie: Daniel Maier. Der Waizenkirchner, bekannt aus der F5D Pylon-Szene, zeigte bemerkenswerte Konstanz und flog solide aufs Stockerl. Ein Mann der Zukunft. Erstaunlich war, dass er als ge-



lernter Elektroflieger einen Verbrenner flog.

Die übrigen Teilnehmer reihten sich leistungsgerecht auf die nachfolgenden Plätze. Kleine Freuden waren jedoch auch diesen Piloten beschieden. Andreas Feining aus Kärnten, im hinteren Mittelfeld platziert, freute sich zum Beispiel über seinen ersten Tausend-Punkte-Flug (Wertungsrichterpunkte). Auch die Jury hatte ihre Freude: sie war arbeitslos. Kein Gequengel, keine Proteste.

Ein schönes Wochenende.

Ein Wort noch zum Elektroflug: Über die Hälfte der Teilnehmer flog die 10S-Zauberformel. C'est la vie, Verbrenner. Polierte Ventildeckel drauf und ab ins Museum.

Großer Dank gilt wie immer den verlässlichen Mitgliedern des MFCL, die dem Verein als Veranstalter alle Ehre machten. Lob von allen Seiten bescheinigte einen tadellosen Ablauf der Veranstaltung - fünf Sterne für die 'Nahversorgung' inklusive.

Besonders viele Rosen streuen wir Gerti Wimmer, deren köstliche Kuchen schon früh morgens einen Hauch von 'Dolce vita' verströmten.

**Holm und Rippenbruch,
Horst Leitgeb, MFCL**

Heeressportverein Aigen kürte Vereinsmeister im Modellflug!



Am 18. August fand bei herrlichem Flugwetter am Modellflugplatz in Aigen die diesjährige Vereinsmeisterschaft in Form eines Ziellandewettbewerbes statt. Dem Aufruf des Sektionsleiters Manfred Steindl folgten 28 Piloten aus Oberösterreich und der Steiermark. Die Bewerber mussten mit dem ver-

einseigenen Segelflugzeug bei der Landung einen Kreis von zehn Meter Durchmesser treffen. Bei diesen wechselnden Windverhältnissen kein leichtes Unterfangen und so musste mancher gute Modellflieger erkennen, dass auch Glück zum Siegen gehört. Tagessieger wurde Gilbert Schattauer,

bei der Jugend wurde Lukas Prieler und bei den Gästen wurde Markus Kalcher aus Stein /Enns, Sieger. Bei guter Jause und einem Lagerfeuer wurde bis in die späte Nacht hinein gefeiert.

Maximilian Stiegler

dedicated **2** 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



8. Österreichische GRAUPNER Heli CUP



Der 8. Österreichische GRAUPNER Heli-CUP fand bei herrlichem Wetter im Jubiläumsjahr des MFC Weichstetten wieder in Oberösterreich statt.

Am 5. August feierte der MFC Weichstetten sein 30-jähriges Bestehen mit einer groß angelegten Flugshow der Sonderklasse. Die langfristigen Vorbereitungen dazu konnten bei der Durchführung des GRAUPNER Cups voll genutzt werden.

Ein CUP der Superlative!

Herrliches Sommerwetter, wesentlich vergrößertes Flugfeld, ausreichend Raum für Parkplätze, Zuschauerraum und Wettbewerbsparcour, Top-Verpflegung, beste Stimmung von Beginn weg, hohe Teilnehmerzahl, spannende Wettkämpfe, ... Spannung pur!

Aber nun der Reihe nach.

Der CUP wächst! Nach 18 Teilnehmern im Vorjahr konnten wir heuer 28 Teilnehmer begrüßen. Ein deutliches Zeichen für das Interesse an einem Wettbewerb, an dem grundlegende Flugmanöver im Heliflug trainiert und präsentiert werden. So sind die Beherrschung des Schwebefluges, ein gutes Auge, gute Nerven und viel Geschicklichkeit gefragt.

Der Bewerb begann mit dem Pilotenbriefing. Wolfgang Simon von der Fa. GRAUPNER präsentierte die einzelnen Stationen, zeigte sehr klar und unmissverständlich, worauf es bei der Durchführung ankommt und worauf besonders zu achten ist.

Darauf startete der Wettbewerb in zwei spannenden Durchgängen. Fand man nach dem ersten Durchgang noch den einen oder anderen bekannten Namen aus den letzten Jahren, bereitete das Endergebnis doch einige Überraschungen. Drei neue Namen in den Topplatzierungen!



Beeindruckende Steigerungen im zweiten Durchgang brachten Matthias Kluge aus Mannheim / BRD an die Spitze des Feldes, dicht gefolgt von Markus Klein vom MFC Linz und Florian Ranner ebenfalls vom MFC Linz. Josef Buchner vom MFC Weichstetten musste sich nach jahrelangen Top-Drei-Platzierungen mit dem vierten Platz zufrieden geben. Die Mittagspause nutzten einige Piloten zur Demonstration ihres hohen Leistungsniveaus. So wurden die aktuellen Produkte der Fa. GRAUPNER vorgestellt und ein Einblick in die 3D-Szene geboten. Atemberaubende Flugakrobatik begeisterte die zahlreich erschienenen Zuseher.

Nach der Siegerehrung durch Vereins-

obmann Fritz Passenbrunner, Josef Buchner und Wolfgang Simon wurden auch diesmal wertvolle Preise der Fa. GRAUPNER an alle Teilnehmer verlost. Hauptpreis war ein MICRO Star 400 Komplettsset, gefolgt von weiteren attraktiven Sachpreisen.

Last but not least bedanken wir uns bei Josef Buchner für die hervorragende Organisation, bei unseren Frauen für die vielen köstlichen Torten und Kuchen und bei allen Helfern für die professionell geleistete Arbeit.

Graupner Cup in Weichstetten – Wir freuen uns auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr !!

Sensationserfolg für OÖ Piloten!

Durch sensationelle Leistungen feierten die österreichischen Piloten einen Doppelerfolg beim diesjährigen Worldcup in der internationalen Klasse F5D. Das Brüderpaar Daniel und Günter Mayr (UMFC Waizenkirchen) konnte sich gegen die starke internationale Konkurrenz nach 10 spannenden Durchgängen durchsetzen und feierten den ersten österreichischen **Worldcupdoppelsieg** der Geschichte. Komplettiert wird der tolle Erfolg durch Platz 4 des regierenden Vizeweltmeisters Stefan Fraundorfer (ASKÖ PERG), der das Podium nur äußerst knapp verpaßte, Platz 8 durch Peter Meisinger (ASKÖ MFC-LINZ) und dem sensationell fliegenden, erst 16jährigen, Mario Els (ASKÖ MFC-LINZ) mit Platz 9. Der regierende Weltmeister Christian Rößler (D) landete auf den für ihn enttäuschenden 7. Platz und dies unterstreicht die hervorragende Flugleistung der Österreicher.

Peter Meisinger
Bundesfachreferent

Links: Worldcup Platz 2: Günter Mayr (UMFC Waizenkirchen)
Rechts: Worldcupsieger: Daniel Mayr (UMFC Waizenkirchen)



Schulungen
für die Piloten der Zukunft

Modellbau
FLYZEIT.at

Online-Shop
www.flyzeit.at/shop

Ladengeschäft

Pesendorf 16
A-8413 St.Georgen/Stiefing



**Freundliche/Kompetente
Beratung**

**Antriebslösungen/Antriebsberechnungen
Bau & Reparaturservice**



flyzeit@aon.at
+43/664/2322520



**Test & Schulungsgelände
vor Ort**

Elektromotor/Segel/Hubschrauberflug



NWI F4C, Semi-Scale, ESC und FO

Der erste Wettbewerb 2007 der „Scaler“ fand in Gnas statt. Wie üblich, war das Wetter über jeden Zweifel erhaben, nur an Sonne gab es übermäßig viel. Alles stöhnte unter dieser „Affenhitze“ Die einzigen, die sich darüber beschwerten, waren die Luftreifen meiner Cap. Sie bliesen sich auf wie ein Kugelfisch und blockierten so das Weiterkommen. Alle anderen ertrugen die Hitze mehr oder weniger still und schwitzend.

Aber nun zum Wettbewerb: besonders erfreulich war die Steigerung der Teilnehmer gegenüber 2006 (7). Zwar fand deswegen kein Ansturm statt, aber man freut sich über jeden Piloten mehr, der den Weg nach Gnas fand. Mit insgesamt 15 Teilnehmern war nicht nur ich zufrieden. In der Klasse F4C stellten sich 6 und in der Klasse Semi-Scale 9 Piloten den Punkterichtern, wobei einige Piloten zwei Klassen flogen, um an dem – im Einverständnis mit den Piloten - aus der Klasse Semi-Scale herausgewerteten Bewerb des European Star Cup (ESC) teilzunehmen. In der Klasse Flying Only (FO) waren es insgesamt 6. Während die Baubewertung für F4C und Semi-Scale durchgeführt wurde, flogen die Teilnehmer der Experimentalklasse Flying Only ihr Programm.



Bearcat von Erich ROHN Fotos: Werner. Url



Hansjörg Hofbauer mit „Schmiermaxe“ Anna bei den Startvorbereitungen

Erfreulich war auch, dass zwei Turbinenpiloten den Weg zum Bewerb gefunden hatten. Bernd SEUNIG aus Kärnten und Thomas EIBINGER vom UMFC Gnas, die sich beide das erste Mal der Flug- und Baubewertung stellten und eine gute Figur machten. Altmeister Hermann MICHELIC war als Unterstützung für die Jetpiloten anwesend und sparte nicht mit Ratschlägen. Besonders beeindruckt hat mich das Modell von Bernd, eine Fouga Magister mit 4200mm Spannweite in Bemalung der „Austrian Air Force“ und der präzise Flugstil von Thomas.

Erich ROHN ist mit seiner Bearcat inzwischen aus der Klasse FO herausgewachsen und startet in Zukunft in Semi-Scale. Hier kommen ausgezeichnete Piloten zur Szene!

In F4C - übrigens ein Qualifikationsbewerb für die Nationalmann-

am 14. und 15. 07. 2007 in Gnas /Dietersdorf



Bernd SEUNIG und seine Fouga Magister mit 4200mm Spannweite in Bemalung der „Austrian Air Force“



Wolfgang Niederstrasser und seine Grumman F3F

nie vorkommen. Auch ich trug meinen Teil dazu bei, indem ich gleich beim ersten Durchgang, wegen in den Radverkleidungen blockierten Rädern versuchte, beim Start mit dem Propeller eine Furche in das Gnaser Gras zu ziehen. Breiten wir also den Mantel des Schweigens darüber ... Ich verspreche, dass ich fleißig üben werde!

Zum ersten Mal gab es auf Grund von Teilnehmermangel in den Klassen F4C und SC im vorigen Jahr in Zusammenarbeit mit den Vereinen UMFC Gnas und MBC Günselsdorf (LM SC am 12.08.07) einen Versuch, wenigstens die Kosten für den Verein niedrig zu halten. In Gnas übernahmen 3 Punkterichter, Thomas GLÖSSL, Peter ZEILER und Wolfgang PRETZ sowohl die Bau- als auch die Flugbewertung. Hier einen herzlichen Dank an „die unermüdlichen Drei“. Ich hoffe, dass es



Was ist das alles gegen ein feines Eis?!

schaft - lieferten sich Wolfgang NIEDERSTRASSER und Hansjörg HOFBAUER ein Duell um den ersten Platz, das Hans-jörg mit einem Vorsprung von nur 56,75 Punkten mit seiner neuen Gloster Gladiator knapp vor Wolfgang mit der Grumman F3F für sich entscheiden konnte. Hansjörg hatte in der Bau-, Wolfgang in der Flugbewertung die Nase vorn. Bedauerlicherweise fehlte Adam Jaskiel, der durch eine Erkrankung seiner Tochter verhindert war. Auch Herbert LANZER, der einzige Neuling in dieser Klasse, hatte Pech, als er nach dem ersten Flug bei der Landung das Bugfahrwerk seiner Cessna verlor und damit für die restlichen Durchgänge ausfiel.

In Semi-Scale zeigte sich Herbert KLOTZ aus Tirol stark verbessert und verabschiedete sich nicht mehr nach der Landung mit einem Kopfstand von seinem Publikum. Weiter so, Herbert!



Karl-Heinz Pointner rollt mit seiner AT6 nach dem Flug zurück.

Höchste Anerkennung verdient auch Roland DUTZLER der, trotz Handicap mit seiner fast unbrauchbaren linken Hand, drei ausgezeichnete Flüge zeigte. Ich habe Respekt vor Menschen, die trotz körperlicher Behinderung nicht aufgeben und sich den Ehrgeiz nicht nehmen lassen. Werde bald gesund und bleib so, Roland! Alle Piloten spulten Ihre Programme mit großer Routine und Können ab. Erich PLATZER vom UMFC Gnas hatte Pech, als einer der Motoren seiner Cessna Skylane aussetzte und er eine Notlandung im mannshohen Mais machen musste. Das Modell sah nachher leider so geknickt aus wie sein Pilot. Das ist Wettbewerb! Es passieren immer Dinge, die sonst

auch in Günselsdorf zur Zufriedenheit klappen wird. Ich kann die Argumente der Vereine verstehen, wenn bei 6 oder 7 Teilnehmern 6 Punkterichter (3 Bau-, 3 Flugwertung) zu bezahlen sind. Die Aufwandskosten des Vereines werden nicht einmal annähernd gedeckt. Es liegt an uns allen, diesen Zustand zu ändern. Kommt wieder zu den Wettbewerben!

Zum Abschluss möchte ich mich beim UMFC Gnas für die korrekte Durchführung bedanken. Nicht vergessen will ich in diesem Zusammenhang, auch meinen Dank an die Damen der Küche auszusprechen, die uns nicht nur mit Gaumenfreuden, sondern (vor allem) unermüdlich mit trinkbarem ver-



Herbert LANZER hatte Pech, als er nach dem ersten Flug bei der Landung das Bugfahrwerk seiner Cessna verlor



Thomas Eibinger präsentiert seine hervorragend geflogene Fiat G 91



Roland Dutzler mit seiner Mr.Mulligan, die er trotz Handicap ausgezeichnet pilotierte



BFR Manfred Stocker ist sichtlich stolz auf seine CAP 10b



Bernd Seunig beim Start mit seiner Fouga Magister

sorgten. Auch der LFR F4C von Kärnten, Gert König, reiste an. Er ließ es sich nicht nehmen, Bernd Seunig bei seiner ersten Wettbewerbsteilnahme zu unterstützen.

NS: eine Bildergalerie des Bewerbes findet Ihr auf <http://f4c.prop.at/> im PDF - Format oder auf <http://www.umfc-gnas.at/>

Ich wünsche Euch allen bis zum nächsten Treff schöne Flüge, keinen Bruch und vor allem Gesundheit.

Manfred Stocker
BFRF4C

Erlebnis M

Jeden Monat auf über 140 Seiten – plus Bauplanbeilage:



Europas stärkste
Modellbau-Fachzeitschrift

- ▶ alle Themen
- ▶ objektive Tests
- ▶ kompetente Technik
- ▶ spannende Reportagen

FLUGMODELL UND TECHNIK
FMT-Leser achten auf Qualität!



Jetzt erhältlich!

Mehr als 200 neue Baupläne
der Bauplankatalog!

Mit vielen neuen Bauplänen von internationalen Lieferanten.

Über 200 Seiten!

Jedes Modell mit Bild und technischen Daten!
Insgesamt über 2100 Pläne!

Best.-Nr.: 330 0018 Preis: 6,70 €

NEU

ab 19.10. im Handel



Umfang: 84 Seiten • Best.-Nr.: 350 0078 • Preis: 8,50 €

am Kiosk oder unter
www.vth.de*

* Dort finden Sie
auch jede Menge Bücher
und Baupläne zum Thema!

Modellflug



Verlag für Technik und Handwerk GmbH · Baden-Baden · www.vth.de

**Wir machen Ihren
Messebesuch zum
faszinierenden Erlebnis...**



Faszination Modellbau

**DAS Messe-Event
Friedrichshafen 1. - 4. 11. 2007
Bremen 23. - 25. 11. 2007**

**... mit jeder Menge
Action · Race · Shows**

... auf beiden Messen

FMT Indoor-Action

MODELLWERFT-Action auf dem Wasser

MODELLWERFT America's Cup

TRUCKMODELL Festival

... und SPEZIELL in Friedrichshafen

FMT Flugschau – Stars des Jahres

AMT Car-Action

... und SPEZIELL in Bremen

AMT Monstertour Endlauf

TRUCKMODELL Trial

FLUGMODELL UND TECHNIK
FMT
Die führende Fachzeitschrift

model car racing
amt
Das 100 Car Power-Magazin

MODELLWERFT
Das führende Fachmagazin für Schiffmodellbau

TRUCKmodell
Das führende Fachmagazin für Modellautos

**MASCHINEN
im Modellbau**
Die Fachzeitschrift für den technischen Plastikmodellbau

Die großen Fachzeitschriften für die Welt rund um den Modellbau präsentieren Ihnen eine Vielzahl an attraktiven Messe-Highlights. Und Sie sparen 2 Euro beim Eintritt. Für reine Faszination Modellbau.

**Messe-
COUPON**

**Ausfüllen, abgeben
und sparen!**

Gegen Abgabe an der Kasse (ausgefüllt) erhalten Sie eine **Vergünstigung von 2,- EUR** auf den Eintrittspreis einer Person. Coupon darf auch gerne kopiert und an Freunde weitergegeben werden. Coupons sind nicht kombinierbar, pro Person gilt nur eine Ermäßigung. Der Betrag kann nicht ausbezahlt werden.

Vorname _____ Nachname _____

Straße _____ Wohnort _____

Bitte senden Sie mir weitere Informationen zu! E-Mail _____

Ich lese FMT amt MODELLWERFT TRUCKmodell MASCHINEN im Modellbau



Verlag für Technik
und Handwerk GmbH
www.vth.de

Faszination Modellbau

**Friedrichshafen 1. - 4. 11. 2007
Bremen 23. - 25. 11. 2007**

Internationales Modellseglertreffen beim MSK Schwarzatal in Mollram

F3B – Steinfeldpokal 2007 im Rahmen der Eurotour

40 Spitzenpiloten aus Österreich, Deutschland, Ungarn und Tschechien trafen sich am letzten Wochenende im Juli auf dem Modellflugplatz in Neunkirchen – Mollram, um im Rahmen der Eurotour die Trophäe des Steinfeldpokales im F3B Seglerbewerb zu erringen.

Der Modellsportklub Schwarzatal stellte zu diesem internationalen Bewerb nicht nur das Flugplatzareal zur Verfügung, auch mehr als 30 Mitglieder des Vereines fungierten als Wenderichter, Helfer, sowie in weiteren Tätigkeiten und sorgten dadurch für eine entspannte und funktionelle Abwicklung des Bewerbes.

Trotz teilweiser widrigster Witterung – zeitweise stark böiger Querwind mit Spitzenwerten von 60 km/h und Regenschauer – pilotierten die Teilnehmer souverän ihre 2000.- • teuren Modelle bei den Speedbewerben mit mehr als 200 km/h durch die Luft.

Die sichere Handhabung der Segelflugmodelle durch die Piloten ließ das Wetter vergessen, bei den Strecken – und Zeitflügen glitten die Modelle wie auf Schienen durch die turbulente Luft. Da sich die Eurotour auf insgesamt 12 Bewerbe in verschiedenen Ländern über das ganze Jahr verteilt und nur die drei besten Einzelwertungen in die Entwertung kommen, war das Engagement der Piloten äußerst groß. Bei Beginn einer Eurotour starten insgesamt 350 Teilnehmer bei den einzelnen Bewerben.

Die beiden Wettbewerbstage waren für Piloten und Helfer anstrengend und aufregend. Erfreulicherweise kam es zu keinem Absturz eines Modelles und es gab auch keinerlei Schwierigkeiten bei der Frequenzzuordnung.

Der Modellsportklub Schwarzatal ist stolz zum wiederholten Male einen doch so großen internationalen Bewerb auf seinem Areal durchgeführt zu haben. Er freut sich darauf, nächstes Jahr



Das internationale Teilnehmerfeld



Die Sieger der Mannschaftswertung



Gerhard und Bernhard FLIXEDER

abermals zum Steinfeldpokal 2008 aufzurufen und Piloten aus ganz Europa einzuladen.
Gesamtsieger wurde DYLLA Thomas aus Deutschland mit 8509,43 Punkten,

gefolgt von WEBERSCHOCK Martin ebenfalls Deutschland mit 8453,01 und dem Österreicher HIRT Wolfgang mit 8396,94.

Den Speedbewerb gewann Günter AICHHOLZER aus Österreich mit einer Durchschnittszeit von 16,63 Sekunden und die Mannschaftswertung gewann das Deutsche Team Crossfire I mit KUNZ Andreas, FIEDLER Christian und CZERNY Henning, gefolgt von den Österreichern Käob 1 mit PÖLZL Jürgen, FLIXEDER Gerhard und ROSSMANN Hans. Den dritten Platz errang das Team MCM- Lünen aus Deutschland mit WEBERSCHOCK Martin, EDENHOFER Helmut und KÖBERLEIN Gerhard.

Bewunderswert war die erfolgreiche Teilnahme des jüngsten Starters. Er zählt gerade 9 Jahre und konnte sich mit dem ausgezeichneten 26. Gesamtplatz erfolgreich im Starterfeld behaupten. Man kann sagen, der Apfel fällt nicht weit vom Stamm, es handelt sich um Bernhard FLIXEDER, den Sohn des erfolgreichen Gerhard FLIXEDER aus Österreich.

Der Modellsportklub Schwarzatal gratuliert allen Teilnehmern und insbesondere den Gewinnern.



Der Sieger des Speedbewerbes Günter Aichholzer

"aero-naut" Modellbau
Stuttgarter Strasse 18-22
D-72766 Reutlingen
www.aero-naut.de

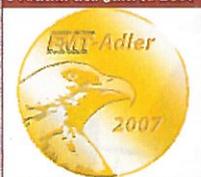
Unser komplettes Lieferprogramm mit ca. 7.000 Artikel finden Sie in unserem Katalog, den Sie im Fachhandel oder über Internet erwerben können. Lieferungen erfolgen nur über den Modellbau-Fachhandel. Bezugsquellen weisen wir Ihnen gerne nach.

aero-naut

Sie haben gewählt:
Blade 2 ist Ihr Jet des Jahres 2007

BLADE₂

Produkt des Jahres 2007



Leserwahl der Zeitschrift
FMT - FLUGMODELL U. TECHNIK
1. Platz
Jets

Ein Power-Jet der Superlative, für den erfahrenen und in höchstem Maße anspruchsvollen Elektrojetpiloten, der neue Maßstäbe setzt. Mit zwei 90 mm-Hochleistungs-Fantriebwerken werden sowohl imposante Steigflüge wie auch fulminante Speedflugeigenschaften erreicht.

Spannweite	1.404 mm
Länge	1.022 mm
Flächeninhalt	35,6 dm ²
Gewicht	2.600-3.800 g
Flächenbelastung	73-106 g/dm ²

Voll-GfK

Ausführliche technische Daten und ein Flugvideo erhalten Sie im Internet.

www.aero-naut.de

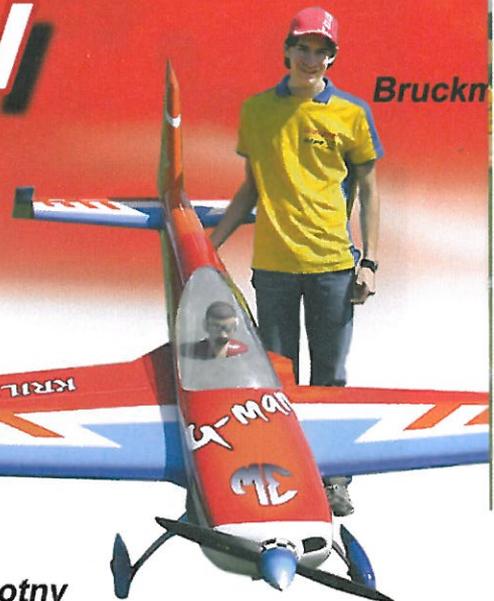
Mehr Infos und alle Neuheiten im Internet www.aero-naut.de

aerofly **TEAM** international

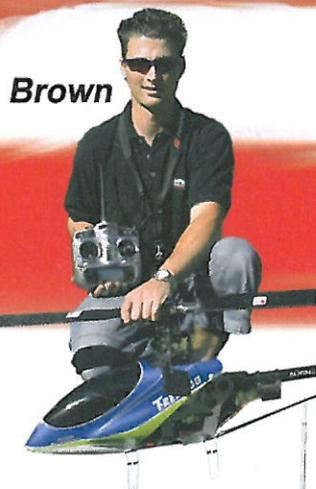
Die Elite
mit dem I



**Sebastiano
Silvestri**



Bruckm



Brown



Jetschin



Novotny

M. Rummer



Stephan

Fliegenger



A. Rummer



Niewind

Weimer

Michel

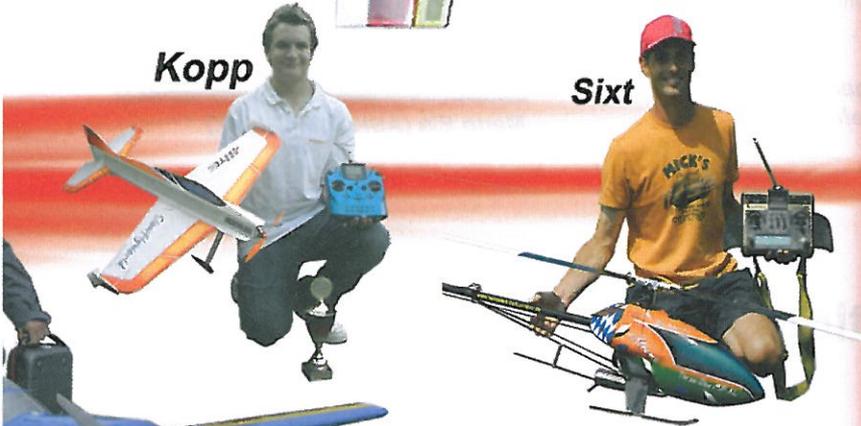


des Flugmodellsports trainiert IKARUS Aerofly Professional Deluxe



R. Matt

W. Matt



Kopp

Sixt



Hägele

Hartmann



Wessel

Petersen

Feil

F3C
Nationalmannschaft



TEST SIEGER

aerofly professional Deluxe



Der aerofly professional Deluxe ist der RC-Flugsimulator für: Warbirds, Airliner, Hubschrauber, Segler und Jets. Mit wirklichkeitsgetreuer Physik und realistischem Handling.

aerofly professional Deluxe mit USB Interface Kabel für den Betrieb mit Ihrem eigenen Sender
Best.-Nr. 3021001 € 179,00

Fliegen Sie jetzt mit dem Testsieger-aerofly professional Deluxe. 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.

aerofly professional Deluxe mit USB Game Commander
Best.-Nr. 3021002 € 229,00

Game Commander (für AFP Deluxe als Zweitsteuergerät)
Best.-Nr. 3036001 € 64,90

NEU ! IKARUS Starflight
Das neue Add-On enthält 14 zusätzliche Modelle und 6 fotorealistische Landschaften
Best.-Nr. 3021010 € 28,70

Weitere Infos auf www.ikarus.net

MODELGLASSES

Die offizielle Modellfliegerbrille des Aerofly Teams International

Die IKARUS MODELGLASSES Modellfliegerbrillen wurden speziell für den anspruchsvollen RC-Flugpiloten entwickelt. Das Brillen-Set umfasst drei verschiedene Gläser für unterschiedliche Licht- und Witterungsverhältnisse. Die Weltklassepiloten des Aerofly Teams International schwören auf die professionelle Modellfliegerbrille von IKARUS.



Mc Ginn
Pilot im
Aerofly
Team
International



auch für Brillenträger

Bestell-Hotline: 0 74 02/ 92 91 90
www.ikarus.net

aerofly professional Deluxe



ASKÖ BUNDESMEISTERSCHAFT und Ö.LANDESMEISTERSCHAFT 2007 der Klasse RC-E/7 am 21.07.2007 in Linz

Der jugendliche Mario Els (ASKÖ MFC LINZ) siegte in der allgemeinen Klasse!

Sieger der ASKÖ Bundesmeisterschaft bzw. der OÖ. Landesmeisterschaft wurde der erst 17jährige Mario Els (ASKÖ MFC-LINZ). In drei spannenden Durchgängen konnte er die beiden routinierten Piloten Norbert Scheucher und Gerhard Totter (beide ASKÖ MSG Steyr) knapp auf die Plätze 2 und 3 distanzieren.

Knapp flogen Peter Meisinger mit Platz 4 und Werner Hauer mit Platz 5 (beide vom veranstaltenden Verein) an den Podestplätzen vorbei und unterstrei-

chen damit die ausgezeichnete mann-
schaftliche Leistung der Linzer Piloten.

Der Wettkampf wurde auf der Flugan-
lage des Modellflugklubs Linz durchge-
führt.

**Peter Meisinger,
Bundesfachreferent**



Mario Els (ASKÖ MFC-LINZ)

1.Kärntner Fesselflugmeeting

Auf vielfachem Wunsch der aktiven Fesselflieger in Österreich veranstaltete der Modellclub Finkenstein am 16. und 17. Juni auf dem Modellflugplatz St. Johann / Rosental ein Fesselflug-Freundschaftstreffen. Bei herrlichstem Frühlingswetter (bis auf einen kleinen Regenschauer) kamen 12 Teilnehmer aus allen Bundesländern zum gemütlichen Beisammensein und zum Fliegen. Es wurden Erfahrungen ausgetauscht und es war ein willkommener Anlass, für die kommende Flugsaison einige Trainingsflüge zu absolvieren. Es wurde bis zum Einbruch der Dunkelheit geflogen und es gab keinerlei Probleme mit den heimischen RC-Piloten - man hat sich „zammgredt“. Das Interesse der anwesenden Zuschauer und der RC-Piloten war riesengross und so mancher erinnerte sich an seine Jugendzeit, wo er auch mit dem Fesselflug angefangen hat. Einige hatten sogar den Mut, nach vielen Jahren wieder einmal einen Fesselfluggriff in der Hand zu halten und einige Runden zu fliegen. Alles in allem waren es 2 wunderschöne Tage und die Teilnehmer hatten ein schönes Erlebnis. An dieser Stelle sei dem Hausherrn des Platzes (MBG Klagenfurt) recht herzlichst gedankt – es war alles perfekt organisiert.



Mit dem Versprechen, im nächsten Jahr wieder ein Treffen zu veranstalten, konnten die Teilnehmer mit angenehmen Erinnerungen die Heimreise antreten.

**Hermann Dolezal,
Modellclub Finkenstein**

Der Modellflugclub MFC – Kössen hat heuer wieder für das zweitägige Jugend- bzw. Schülerfliegen eingeladen. Der Einladung sind Schüler der Hauptschule Kössen und jugendliche Clubmitglieder gerne gefolgt. Nach der Abholung der Jugendlichen am Samstag morgen am Treffpunkt „Grenzlandhalle“ in Kössen und einer Einweisung am Modellflugplatz, ging es los: als Einstimmung erfolgte das „Fliegen am Simulator“ mit Erklärungen der Theorie wie der Funktion der Fernsteuerung, der Auswirkung auf das Modell und der übrigen Komponenten.

Danach wurde ein vom Verein gesponserter funktionsfähiges Elektroflugmodell zusammengebaut und dabei erhielten die Schüler einen Einblick in die Praxis des Modellbaus und wichtige Tipps für den Zusammenbau sowie die Vorbereitung für das Fliegen. Auch Reparaturen von beschädigten Modellen wurden durchgeführt.

Als Höhepunkt kam das Fliegen im sogenannten Lehrer-Schülerbetrieb mit Schulungsmodellen des Clubs und von Mitgliedern mitgebrachten Modellen. Das Lehrer-Schülerfliegen ist für den Schüler und das Modell völlig ungefährlich, weil in einer kritischen Situation der Lehrer die Steuerung des Modells sofort vom Schülersender auf seinen Lehrersender übernehmen kann und ein möglicher Absturz des Modells verhindert wird. Auf Wunsch konnten verschiedene Modelle mit Verbrenner- oder Elektromotore geflogen werden. Zur Verpflegung am Samstag mittag, waren Spaghetti angesagt, die von unseren Chefköchen zubereitet wurden. Am Abend gab es Gegrilltes. Nach dem Aufbau der Zelte und einem anschließendem gemütlichem Beisammensein, war Nachtruhe.

Am nächsten Tag, nach dem Frühstück, wurden die Zelte abgebaut und am Vormittag hat uns Herr Hans Haller, der Tiroler Jugendbeauftragte des Österreichischen Aeroclubs, mit seiner Anwesenheit beehrt. Er hat den Jugendlichen in Form eines Seminars die theoretischen Grundlagen über Fernsteuerungen und des Elektrofliegens sowie wichtige Tipps zur Vermeidung von Bau- und Flugfehlern nahegebracht. Mit seiner Hilfe konnten die Jugendlichen einen von ihm mitgebrachten Elektrosegler fliegen und das Flugverhalten eines Seglers kennenlernen. Danach wurde das am Samstag von den Schülern zusammengebaute Modell eingeflogen und probiert.

Am Sonntag mittag wurden Pizzas angeliefert und mit großem Appetit verzehrt. Am Nachmittag sind die Eltern der Kinder zu Kaffee und Kuchen eingeladen worden.

Besonders freute uns der Besuch des Kössener Sportreferenten, Hr. Martin



Dagn. Am Schluß gab es noch eine Urkunde und ein T-Shirt für die teilnehmenden Jugendlichen. Wir hoffen, für den ein oder anderen den Grundstein für ein zukünftiges interessantes Hobby gelegt zu haben und bedanken uns bei den Kindern für ihr Interesse, und ihr gutes Betragen.



Besonderes Interesse galt den Motormodellen



Richtiges Bauen und Vermeidung von Baufehlern war ein wichtiges Ausbildungsanliegen



Natürlich kam auch das Fliegen nicht zu kurz



Wasserflugtreffen am Grundlsee 2007 der IG- Salzkammergut

Im geographischen Mittelpunkt Österreichs liegt der Grundlsee. Und dort fand am 23/24.06.2007 das 7. Wasserflugtreffen für Elektroflugmodelle statt. Waren es beim ersten Treffen im Jahr 2000 nur 6 Piloten, so konnten heuer über 80! Teilnehmer begrüßt werden. Damit hat sich die Veranstaltung als eine der größten Ihrer Art in Europa etabliert.

Bereits am Mittwoch kamen die ersten Piloten angereist, um die Zeit ausgiebig zu nutzen und möglichst viele, genussvolle Flüge vor der traumhaften Kulisse dieses Gebirgssees absolvieren zu können. Die Teilnehmer kamen nicht nur aus Österreich, sondern auch aus Deutschland, Italien und der Schweiz.

Wie immer wurde die Veranstaltung nicht als Wettbewerb, sondern als lockeres, fröhliches Treffen in entspannter Atmosphäre durchgeführt. Grundsätzlich kann hier jeder jederzeit fliegen, wenn sein Kanal frei ist. So befanden sich bis zu 8 Modelle gleichzeitig in der Luft. Kein Problem, wenn so viel Platz wie hier vorhanden ist. Auf Wunsch wurden aber auch Einzel- oder Staffelflüge durchgeführt. Bei diesen großen, vorbildgetreuen Modellen schauten aber die anderen Piloten gerne auch einmal zu.

An Flugmodellen war hier ein Querschnitt durch alle Bereiche zu beobachten. Von ganz einfach und klein bis sehr

groß und vorbildgetreu war alles vertreten. Als Einstiegsmodell war der "Wingo" stark vertreten, auch der "Minimag" wurde oft eingesetzt. Am anderen Ende der Scala standen große Scaleflugmodelle mit bis zu 3,25 m Spannweite und 16,7 kg Abfluggewicht.

Als Antrieb wurden vielfach Brushless-Motoren eingesetzt, diese verdrängen schön langsam die Bürsten Motoren aus allen Bereichen. Analog dazu wurden als Antriebsakkus größtenteils Lipos eingesetzt. Auch hier befindet sich die Nickel-Technologie auf dem Rückzug. Im Bereich der Fernsteuerungen wurden einige 2,4 GHz Sender eingesetzt. Diese funktionierten vollkommen störungsfrei. Durch die Koppelung von Sender und Empfänger brauchen diese keine Rücksicht auf belegte Kanäle nehmen, und somit waren Sie von der Senderabgabe befreit.

Unterstützt vom schönen Wetter wurde der Flugbetrieb am Samstag erst bei Einbruch der Dunkelheit eingestellt. Am Abend fand ein Pilotenball im benachbarten Gasthaus statt, bei dem bis spät in die Nacht geplaudert, diskutiert und fachgesimpelt wurde. Am Sonntagmorgen waren die ersten Piloten bereits vor sieben Uhr am Strand und dementsprechend rege waren die Luftraumbewegungen.

Das ganze Treffen verlief unfallfrei. Einige Notwasserungen und leichtere Abstürze wurden von unserer "Wasser-

rettung" geborgen. Einzig eine große Grumann Albatros wurde bei dem Aufschlag auf das Wasser irreparabel zerstört. Durch die genaue Frequenzkontrolle und die rigoros durchgeführte Senderabgabe war die Sicherheit jederzeit gewährleistet, und gefährliche Situationen konnten so ganz vermieden werden.

Natürlich findet dieses, von der IGE-Salzkammergut ausgerichtete Treffen auch im Jahr 2008 statt. Nähere Informationen und jede Menge Bilder sind im Internet unter

www.ige-salzkammergut verfügbar.

**Volker Schreiegg
Bilderlan Walter**



Dornier DO-24 von Rolf Breiting
 Spannweite: 2,7m
 Gewicht: 10,5Kg.
 Antrieb: 3x Flyware E-Motoren, je 600Watt
 Akku: 3 x Lipo 4 Zellen 5200 mAh.
 Besonderheiten: Voll-GFK, Eigenbau



Grumman J2F-6 „Duck“ von Walter Margreiter
 Spannweite: 2,5m
 Gewicht: 18,8Kg.
 Antrieb: 1xLRK bez. 685,4
 Akku: 2x10 Lipo parallel Gesamt Kapazität 10,0 Ah
 Besonderheiten: Original fliegt in Kalifornien



JU 52 von Peter Vierhauser
 Spannweite: 3,25 m
 Gewicht: 16,7 kg
 Antrieb: 3xFlyware LRK 350-25
 Akku: 3x16 Zellen

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

Technische Daten:	
Funktionen:	8/4 Servos
Frequenzband:	35, 40 MHz
Frequenzkanäle:	20 (+ 10), 22
Übertragungssystem:	FM
Kanalraster:	10 kHz
Stromversorgung:	9,6...12 V 8x Trockenbatterien oder 8x NC-NiMH-Akkus Stromaufnahme 20 / 140 mA (ohne / mit HF)
Abmessungen:	185 x 180 x 60 mm
Gewicht mit Akku:	735 g



FF6

No. F 4068 FF-6 (T6EXP) 2,4 GHz FASST 6/6/0

Standard - Reichweite ca. 900 m!

Technische Daten:	
Funktionen:	12 / 6 Servos
Frequenzband:	2,4...2,4835 GHz
Frequenzkanäle:	36
Stromversorgung:	9,6...12 V
Stromaufnahme:	180 mA
Sendeleistung:	ca. 90 mW EIRP
Sendeanenne:	Lambda 1/2 - Mono-Pol
Übertragungssystem:	FM
Kanalraster:	2048 kHz
Bitrate:	136 kbps

Unidirektionales FHSS Modulationssystem



der braucht die Hand

FF7

No. F 7025
No. F 7026

PCM / FM 35 MHz 7/7/3
PCM / FM 40 MHz 7/7/3



Technische Daten:

Funktionen: 14/7 Servos
Frequenzband: 35, 40 MHz
Frequenzkanäle: 20 (+ 10), 22
Übertragungssystem: FM / PCM
Kanalraster: 10 KHz
Stromversorgung: 9,6 Volt
Stromaufnahme: 20 / 180 mA
(ohne / mit HF)
Abmessungen: 195 x 200 x 90 mm
Gewicht ohne Akku: 536 g

FF9

No. F 8025
No. F 8026
No. F 8029
No. F 8030

PCM-FM 35 MHz 9/7/1 NiMH
PCM-FM 40 MHz 9/7/1 NiMH
PCM-PLL 35 MHz 9/9/3 NiMH
PCM-PLL 40 MHz 9/9/3 NiMH



Technische Daten:

Funktionen: 18/9 Servos (PCM)
Frequenzband: 35, 40 MHz
Frequenzkanäle: 20 (+ 10), 22
Übertragungssystem: FM / PCM 1024
Kanalraster: 10 KHz
Stromversorgung: 9,6 V NiMH-Akku
Stromaufnahme: 25 / 200 mA
(ohne / mit HF-Teil)
Abmessungen: 180 x 180 x 60 mm
Gewicht mit Akku: 935 g



Blohm & Voss BV138 von Christian Ramoser
Spannweite:3,0m
Gewicht:9,0Kg.
Antrieb:3xLRK bez. 29,5
Akku:3x4S 5200maH
Besonderheiten: Landeklappen & Positionsleuchten
Automatische Schwimmerflutung



Canadair von Peter Adolfs



Die Wasserrettung im Einsatz

Deutscher Indoor Meister
Gernot Bruckmann mit
AXI 2203/54
Jeti ECO 8



www.hepf.at +43 (5373) 57003
A-6342 Niederndorf, Feldgasse 38

Erste internationale Modellflugshow des MFC-Weichstetten



Gelungene Premiere am 5. August 2007

Wilga 2000,v on Ernst Passenbrunner

Bei „Kaiserwetter“ strömten unsere Gäste aus allen Himmelsrichtungen herbei. Und sie kamen zahlreich! So konnten wir 3000 Gäste auf unserem Fluggelände begrüßen, was selbst unsere kühnsten Erwartungen übertraf.

Rekordverdächtig war auch die Anzahl von 73 (!) Piloten, darunter Vize Welt- und Europameister, und mehrfache Staats- und Landesmeister aus den unterschiedlichsten Sparten des Modellflugsports.

Um 11:00h startete die „Erste Internationale Modellflugshow des MFC Weichstetten“! Danach ging es Schlag auf Schlag! Da so viele Piloten ihre Fluggeräte und Flugkünste präsentieren wollten, waren die Organisatoren stark gefordert und mussten eine Reihung vornehmen. Dadurch entstand ein abwechslungsreiches Programm, wozu auch ORF Sprecher Gernot Hörmann wesentlich beitrug. Er führte fachmännisch und humorvoll durch das Programm und konnte mit seinen Erklärungen nicht nur Eingeweihte sondern das gesamte Publikum begeistern. Beim offiziellen Festakt zum 30-jährigen Jubiläum des MFC-Weichstetten strich Vizebürgermeisterin Frau Heidi Kaltoven die zahlreichen Aktivitäten des Vereins hervor.

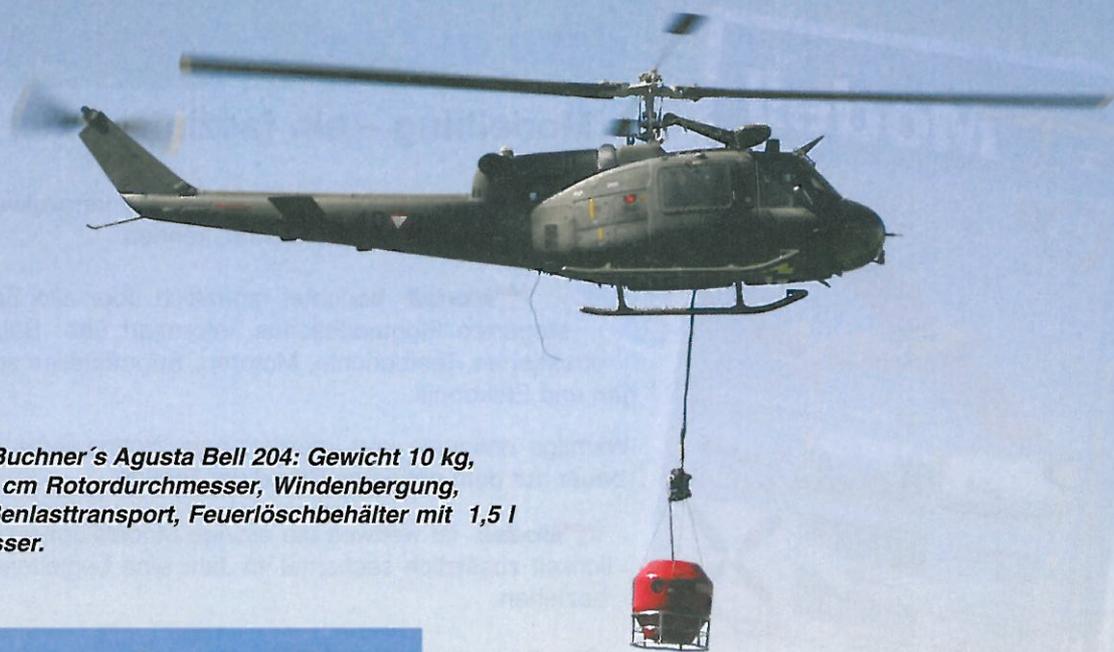


Bruckmann mit Challenger2 268 cm Spannweite, 24 kg Gewicht, 212 ccm Motor



F. Ecker Fesselflug: FOKKER Dr I von Manfred von Richthofen

STET



J. Buchner's Agusta Bell 204: Gewicht 10 kg, 185 cm Rotordurchmesser, Windenbergnung, Außenlasttransport, Feuerlöschbehälter mit 1,5 l Wasser.



P47 Thunderbolt von Ernst Passenbrunner und AT-6 TEXAN, von Karl-Heinz Pointer

Vereinsobmann Fritz Passenbrunner und der Vizepräsident des Oberösterreichischen Aeroclubs Konrad Neu wiesen besonders auf die Erfolge bei nationalen und internationalen Bewerben hin.

Auszugsweise ein paar Highlights, einige Blitzlichter aus dem Feuerwerk der Flugvorführungen:

Bannerschlepp: Vier Flugzeuge zogen Banner mit verschiedenen Willkommensgrüßen.

War Birds: Kriegsflugzeuge am Himmel über Weichstetten! Vizeeuropameister flogen gekonnt ihre Scale-Modelle vor. Originalgetreu war auch der Sound der Motoren.

Jets: rasende Pfeile am Himmel, Speed, Geruch von Kerosin, agile Piloten.

Hubschrauber-Akrobatik: sicher einer der Höhepunkte. Ein atemberaubendes Showprogramm zu Action-musik. Robert Sixt (mit Three Dee) und Co., eine Klasse für sich.

Bruckmann-Show: der zweifache

Vizeweltmeister zeigte Akrobatik mit Flächenflugzeugen. Gernot begeisterte die Zuseher einerseits mit kaum beherrschbaren Manövern, andererseits mit sehr breitem Leistungsspektrum.

Unsere Fachzeitschriften werden Sie überzeugen! denn auf den Inhalt kommt es an!



Modellflug – ein faszinierender Sport!

Lernen auch Sie **Modell**, die innovative, erfolgreiche und kompetente Fachzeitschrift, kennen.

Modell berichtet monatlich über alle Sparten des ferngesteuerten Flugmodellbaus, informiert über Baukästen, Eigenkonstruktionen, Testberichte, Motoren, Stromquellen sowie Fernsteuerungen und Elektronik.

Wichtige nationale und internationale Wettbewerbe halten den Modellbauer auf dem neuesten Stand der Technik.

Modell ist weltweit die einzige Modellflugzeitschrift, mit der Möglichkeit zusätzlich sechsmal im Jahr eine begleitende DVD im Abo zu beziehen.

Die Fachzeitschrift **Modell** erscheint monatlich und enthält in jeder 2. Ausgabe (ungerade Heftnummer) eine ca. 50 min. DVD.

Einzelheft Modell (ohne DVD)	€ 4,50 [A] / € 4,20 [D]
Einzelheft Modell (mit DVD in jeder zweiten Ausgabe)	€ 9,35 [A] / € 9,10 [D]
Jahresabonnement Modell (ohne DVD)	€ 57,60 [A] / € 47,- [D]
Jahresabonnement Modell (mit DVD in jeder zweiten Ausgabe)	€ 65,40 [A] / € 62,- [D]

Wir haben Sie neugierig gemacht?
Sie möchten eine unserer Fachzeitschriften kennenlernen?
Dann klicken Sie doch mal vorbei auf:

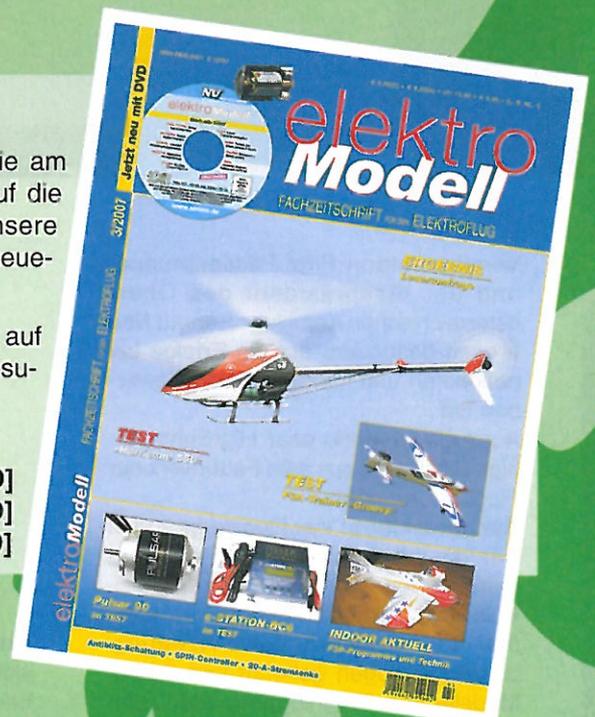
www.neckar-verlag.de

Fliegen Sie nicht hinter dem Mond!

Die rasende Entwicklung des Elektroflugs nimmt kein Ende, bleiben Sie am Ball! Wenn Sie als begeisterter Modellflieger stets ein waches Auge auf die neueste Technik werfen, dann sollten Sie mit dem zweiten unsere Fachzeitschrift **elektroModell** lesen, denn die hält Sie immer auf dem neuesten Stand.

Neben detaillierten Berichten erhalten Sie mit jeder Ausgabe eine DVD, auf der Sie die vorgestellten Modelle live sehen können, Veranstaltungen besuchen und auch Technik-Tipps vorgestellt bekommen.

Einzelheft elektroModell	€ 9,80 [A] / € 9,60 [D]
Jahresabonnement elektroModell	€ 37,- [A] / € 35,- [D]
Jahresabonnement elektroModell (ohne DVD)	€ 22,- [A] / € 20,- [D]





Alle Piloten und Helfer des gelungenen Flugtages Fotos: Thomas Nestler und Johann Littringer

Fesselflug: Franz Ecker sparte an der Funkfernsteuerung und zeigte dafür einen wunderschönen FOKKER Dr I im Design des „Roten Barons“

Österreichs größtes Modellflugzeug: Karl Lechners Partenavia, riesig (6,5m Spannweite), majestätisch, angetrieben von zwei Turboprops mit Verstellpropeller.

Süße Fracht: Norbert Schnittchen mit AVRO 685 YORK versüßte die Veranstaltung mit mehrfachem „Zuckerlabwurf“ über die begeisterten Zuschauermenge.

Seglerschlepps, Seglerkunstflug mit Rauchpatronen, Scalehubschrauber mit Sonderfunktionen, Pylonracer, Kunstflugmodelle mit herrlichem Design, Vertreter aus fast allen Klassen des Modellflugsportes zeigten ihr hohes Niveau mit fesselnden Einlagen. Auch die Einsteigerklasse mit „Schaumfliegern“ war vertreten. Damit

eins hervorgehoben werden: Dank, Respekt und Anerkennung für die hervorragende Zusammenarbeit, den anwesenden Clubmitgliedern, unterstützt von ihren Frauen und Kindern, den Organisatoren, die viel Zeit aufgewendet haben und nicht zuletzt den Sponsoren, ohne deren Unterstützung an eine Veranstaltung dieser Größenordnung erst gar nicht zu denken ist.

Zum Schluss machten sich auf dem Gelände des MFC-Weichstetten Freude und Erleichterung breit über die ge-

lungene Premiere. War dem Verein doch eines der größten Modellflugevents in Oberösterreich des Jahres 2007 gelungen. Dies macht uns Mut, in ein paar Jahren eine Neuauflage zu wagen. Dann heißt es wieder: „Alles was Flügel hat - auf nach Weichstetten!“

Thomas Nestler



Luftaufnahme: Bild aus dem OÖ. Verkehrsflugzeug HB 23

wurden die ersten Schritte zum Einstieg in dieses so faszinierende Hobby aufgezeigt.

Neben den hervorragenden Darbietungen der Piloten soll auch die Leistung des nur 30 Mitglieder zählenden Ver-

Think GAIA
For Life and the Earth

SANYO

eneloop
Ready to use Rechargeable Battery

Wechseln Sie Ihre Batterien
- verändern Sie Ihre Zukunft

Akku Spart Geld Hohe Leistung Umweltfreundlich	+	Batterie Sofort einsetzbar Lange Lagerzeit Universell	=
--	---	---	---

www.eneloop.info

Retroplane 2007



Hinter Retroplane steht Vincent Besancon, ein begnadeter Modellbauer der ein Forum initiieren wollte, wo Liebhaber von Oldtimersegelflugzeugen Unterlagen, Bauberichte und Erfahrungen austauschen können.

Vincent hat diese Idee kontinuierlich ausgebaut und mittlerweile hat Retroplane viele Anhänger aus aller Welt. Die Grundsätze sind sehr klar definiert: es geht um originalgetreue Segelflugzeuge vor 1960, die überwiegend aus Holz gebaut werden sollen. Voraussetzung für die Teilnahme ist auch, dass die Modelle selber gebaut wurden.

Die Treffen finden einmal im Jahr statt, wobei großen Wert darauf gelegt wird, dass die Modelle im Hangflug gezeigt werden. So ist es möglich die Oldtimer nahe zu präsentieren und die filigranen Strukturen kommen besonders gut zur Geltung.

Vom 4.-7. Juli 2007 fand das Treffen in den Vogesen am Schweisel statt. Eine beeindruckende Anzahl von Teilnehmern traf sich zum gemeinsamen Fliegen – es waren gut 100 Modelle zu bewundern, fast alle auch im Flug. Es geht hier nicht um einen Wettbewerb (obwohl Hangfliegen mit diesen in vielen hundert Stunden erbauten Seglern für genügend Nervenflattern sorgt), sondern um die gemeinsame Freude an den Oldtimern, um

den Gedankenaustausch und auch um Unterstützung bei Bauprojekten. Es geht auch nicht um das größte, schönste oder teuerste Modell, jeder wie er kann, nur aus originalen Materialien muß es sein und selber gebaut.

Was dort dann zu sehen war ist kaum zu beschreiben. Die Modelle waren ohne Ausnahme Kunstwerke und die gezeigten Flugleistungen beeindruckend. Trotz des starken Windes wa-

ren keine groben Schäden zu verzeichnen.

Ich kann hier nicht annähernd alle Modelle aufzählen. Stichwortartig einige Highlights. Ein 20kg Waco Lastensegler, ein 4,5m Habicht der eine Kunstflugshow in den Himmel gezaubert hat, zeitweise gut 10 Oldtimer gleichzeitig in der Luft, traumhafte Fauvel-Nurflügel bis zu 5m Spannweite u.v.m. Eine besondere Leistung bot der 17 jährige Yassin: er hat einen



Der Startplatz mit regem Treiben

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



Condor mit 3,5m Spannweite selber konstruiert, gebaut und gleich vor Publikum einen perfekten Erstflug hingelegt. Der Gastgeber Jean Claude Haller zeigte seine phantastisch gebaute Wien mit 5,5m Spannweite und seinen neuen Professor mit 4,4m Spannweite. Beide Modelle sind wie die Originale mit Sperrholz beplankt. Vincent Besancon zeigte seine Frankfort Cinema, die bis ins letzte Detail dem restaurierten Vorbild entspricht. So wurde auch der Stahlrohrumpf in aufwändiger Arbeit mit allen Steuer-elementen gefertigt.

Ich habe die letzten 8 Monate intensiv an meiner MG19a gebaut und konnte ebenfalls einen passablen Erstflug beim Treffen zeigen. Das Gefühl die vielen hundert Baustunden zum ersten mal vor so vielen Zuschauern über die Kante zu werfen ist unbeschreiblich, gut dass der Wind das Knieklappern über-tönt hat. Nachdem alles gut gelaufen



T41 ein Schulsegler der Royal Airforce aus den 30iger Jahren

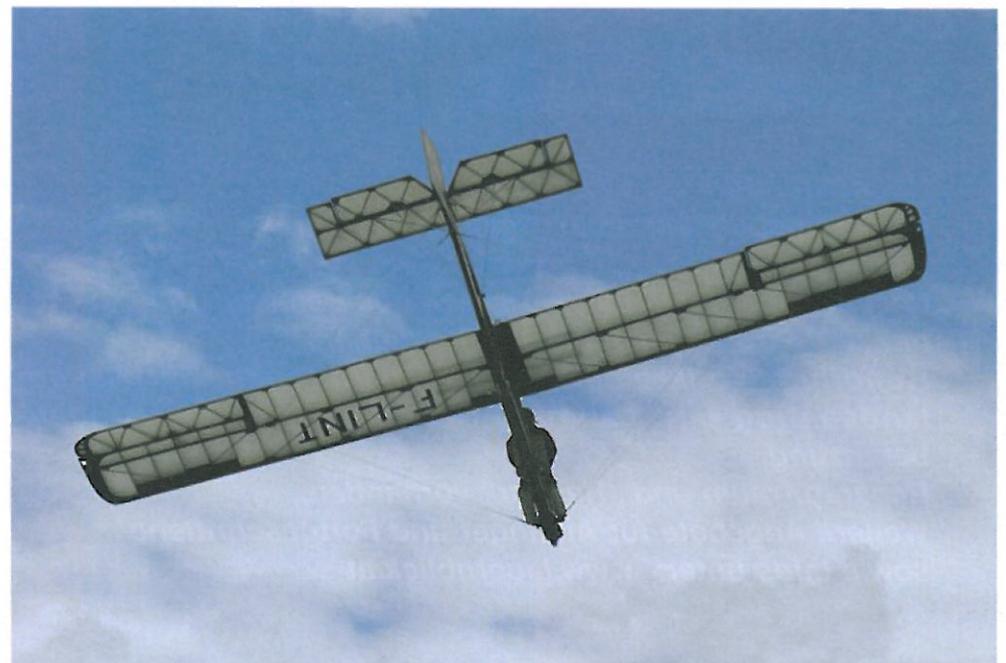


Der Condor mit 3,5m Spannweite von dem 17 jährigen Yassin.

**Bild unten:
Der SG38, der legendäre
Schulgleiter aus den 30iger
und 40iger Jahren**

ist war der abendliche Aperitiv (der von den Teilnehmern mit Köstlichkeiten gut bestückt war) der krönende Abschluß meines Projektes.

Den Abschluß der Veranstaltung bildete die Verlosung der Sachpreise. Jeder Teilnehmer erhielt zudem eine liebevoll hergestellte Relieftafel aus Holz. Der ortsansässige Verein und die lokalen Behörden haben die Veranstaltung tatkräftig unterstützt. So ließ es sich auch der Bürgermeister nicht nehmen die Teilnehmer zu einem Empfang zu laden. Modellflieger sind hier gerne gesehene Gäste und können die traumhaften Fluggebiete nutzen. Infos erhält man über die jeweiligen Tourismusbüros.



Noch eine erfreuliche Nachricht: Vincent hat es ermöglicht, dass wir seit Ende Juli 2007 ein deutschsprachiges Retroplane Forum im Rahmen von Retroplane.net zur Verfügung haben. Alle Interessierten sind herzlich eingeladen sich zu beteiligen. Es wäre schön, wenn das „Team Autriche“ nächstes Jahr verstärkt würde – es lohnt sich!

Zum Schluß noch einige Bilder vom Retroplane 2007 - wer mehr sehen möchte: unbedingt vorbeischaun bei retroplane.net; retroplane.de

Walter Wachtler

**Bilder von:
Vincent und Joelle Besancon und
Stephan Siemund**



Grunau-Baby mit 5m Spannweite



*MG19 eines der schönsten
Segelflugzeuge aller Zeiten*



*Die MG19 des
Autors beim
Erstflug*



74.90

TL-ULTRALIGHT

Die TL Ultralight ist ein Nachbau eines tschechischen Ultralight Flugzeuges. Der Rumpf besteht aus GFK, die Motorhaube aus Tiefgezogenem ABS, die Flächen und das Leitwerk sind aus Balsaholz gefertigt und sind bereit fertig bespannt. Die Tragflächen werden mit einem Alu Steckrohr am Rumpf befestigt und sind zum Transport abnehmbar. Der Bausatz enthält das komplette Fahrwerk (Bugfahrwerk lenkbar), das Anlenkungsmaterial sowie einen Motorträger Zur Aufnahme eines Brushless Außenläufers.



79.90

ULTIMATE

Dieses Modell ist in konventioneller Holzbauweise aus lasergeschnittenen Bauteile aufgebaut und bereits fertig bespannt. Ausgelegt ist das Modell für den Antrieb mit einem Brushless Außenläufermotor oder für einen Verbrennungsmotor mit ca. 2 ccm. Im Lieferumfang enthalten ist ein Alu-Fahrwerk, Alu Baldachin, ABS-Radschalen und Motorhaube, ein Motorträger zum Einbau eines Brushless-Außenläufers, Scharniere und sämtliches Anlenkungsmaterial. Das Leergewicht des Modells liegt bei ca. 650 g.

SR-22 EP

Die SR-22 im Cirrus Design ist ein einmotoriges hochleistungs-, Viersitzer Flugzeug und war das bestverkaufte Flugzeug in dieser Klasse. Das Modell besitzt einen eingefärbten GFK-Rumpf und mit Folie bespannte Tragflächen in Rippenbauweise.

79.90



75.90

AC/DC MULTI CHARGER XXPERT BIPOWER

12/230 V, Zellenzahl NiCd/NiMH: 1-14, Zellenzahl LiPo: 1-5, Zellenzahl Bleiakku: 1-6, Ladestrom: 0,1-5 A, Entladestrom: 0,1-1, Abschaltung: Delta Peak/Konstantspannung

KOKAM H5 ZELLEN, DER NEUE MASSSTAB AM LIPO HIMMEL!



Alle Typen sind 30C Dauerstromfest und können mit 2C geladen werden. Bei der Spannungslage dieser Akkus, heißt sich der Wettbewerb die Zähne aus!

2100 mAh, 30C (63 A) Dauerstrom!

- Einzelzelle **17.80**
- 2S **36.50**
- 3S **54.90**
- 4S **72.90**
- 5S **90.90**
- 6S **109.90**

2400 mAh, 30C (72 A) Dauerstrom

- Einzelzelle **25.90**
- 2S **54.90**
- 3S **80.90**
- 4S **107.90**
- 5S **134.90**
- 6S **161.90**

3200 mAh, 30C (96 A) Dauerstrom

- Einzelzelle **25.50**
- 2S **55.90**
- 3S **83.90**
- 4S **111.90**
- 5S **138.90**
- 6S **166.90**



89.90

LAMA 5 G4

Das neue Walkera Lama wir nur mehr von einer einzigen Lipo Zelle mit einer Kapazität von 1000 mAh angetrieben. Dadurch wurde das Modell noch leichter und agiler. Besonders zu erwähnen ist bei diesem neuen Doppelrotor-Hubschrauber die sehr präzise Hecksteuerung. Natürlich wird auch dieses Modell als Ready to Fly Set ausgeliefert, mit Fernsteuerung, Lipo Flugakku und Ladegerät.



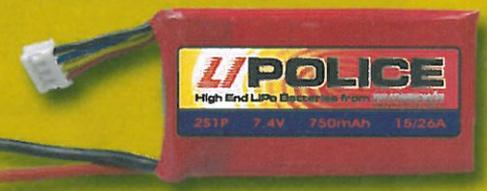
159.90

CHAMPION

Die elliptische Flächenform verleiht dem Modell nicht nur eine außergewöhnliches Aussehen, sie verleiht dem Champion auch hervorragende Flugeigenschaften. Durch die doppelte V-Form wird eine sehr hohe Flugstabilität dieses Elektro-Thermikseglers erreicht. Der Flugakku wird in einer Akkurutsche untergebracht, bei einer harten Landung kann dieser, ohne RC- oder Antriebseinbauten zu beschädigen, das Modell durch die Kabinenhaube verlassen. - SP: 2740 mm - ST: Q, H, S, M - Leergewicht: 880 g - Motor: ab Speed 600 + Getriebe

LIPOLICE ... DIE NÄCHSTE GENERATION

„Günstiger als die Polizei erlaubt“ – Die Zellen zeichnen sich durch ein niedriges Leistungsgewicht, sehr gute Spannungslage, hohe Belastbarkeit und ein unschlagbares Preis/Leistungsverhältnis aus. Die Produktion unserer Partnerfirma ist ISO 9000 zertifiziert und steht damit für qualitativ hochwertige Produkte. Deutsche Ingenieure waren maßgeblich am Design beteiligt. „Wir haben unser Ziel, das Fliegen mit LiPos für jeden erschwinglich zu machen ohne unseren hohen Qualitätsanspruch aufzugeben, erreicht.“ Es wird kompromisslos Top Power in allen Bereichen vom Slowflyer bis zum Grossmodell zur Verfügung gestellt, zu Preisen, die bisher nicht möglich erschienen. Wir wünschen Ihnen viel Flugschpass mit unseren neuen LiPolice-Packs.



Type	Spannung V	Max. Entladestrom		
		Dauer Entladestrom	Kurzzeitiger Entladestrom	
LIPOLICE 750 MAH	7,4	15 A	26 A	12.90
LIPOLICE 750 MAH	11,1	15 A	26 A	18.90
LIPOLICE 1000 MAH	7,4	20 A	35 A	15.90
LIPOLICE 1000 MAH	11,1	20 A	35 A	21.90
LIPOLICE 1500 MAH	7,4	27 A	38 A	20.90
LIPOLICE 1500 MAH	11,1	27 A	38 A	29.90
LIPOLICE 1700 MAH	7,4	31 A	43 A	21.90
LIPOLICE 1700 MAH	11,1	31 A	43 A	32.90
LIPOLICE 1800 MAH	7,4	32 A	45 A	23.90
LIPOLICE 1800 MAH	11,1	32 A	45 A	34.90
LIPOLICE 2200 MAH	7,4	40 A	55 A	27.90
LIPOLICE 2200 MAH	11,1	40 A	55 A	41.90
LIPOLICE 2500 MAH	7,4	45 A	63 A	31.90
LIPOLICE 2500 MAH	11,1	45 A	63 A	46.90
LIPOLICE 3200 MAH	7,4	48 A	80 A	44.90
LIPOLICE 3200 MAH	11,1	48 A	80 A	65.90
LIPOLICE 3200 MAH	14,8	48 A	80 A	88.90
LIPOLICE 3200 MAH	18,5	48 A	80 A	109.90
LIPOLICE 4000 MAH	7,4	60 A	100 A	54.90
LIPOLICE 4000 MAH	11,1	60 A	100 A	79.90
LIPOLICE 4000 MAH	14,8	60 A	100 A	107.90
LIPOLICE 4000 MAH	18,5	60 A	100 A	133.90
LIPOLICE 4000 MAH	22,5	60 A	100 A	159.90
LIPOLICE 5000 MAH	7,4	75 A	100 A	69.90
LIPOLICE 5000 MAH	11,1	75 A	100 A	109.90
LIPOLICE 5000 MAH	14,8	75 A	100 A	139.90
LIPOLICE 5000 MAH	18,5	75 A	100 A	174.90
LIPOLICE 5000 MAH	22,2	75 A	100 A	199.90

LIPO-SAFE

Zum sicheren Aufbewahren Ihres Lipo-Akkus und zur Sicherheit während des Ladevorganges.

- 18x22 cm **15.90**
- 22x30 cm **19.90**





DER-SCHWEIGHOFER

**Hausmesse
Freitag 12.
und Samstag
13. Oktober**

299.90

FORTUNA

Die Fortuna ist ein Kompromisslos für präzisen dynamischen Kunstflug konstruiertes F3A Modell. Aufgebaut ist der Rumpf in klassischer Holzbauweise, die Tragflächen bestehen aus einem beplankten Styroporkern. Durch die leichte Bauweise hat das Modell ein Leergewicht von nur 2680 g.

**Im Internet ...
jeden 15. des
Monats
„Wochenan-
gebot“**

**2,4
GHz**



ROBBE FAAST SYSTEM ...

ENDLICH LIEFERBAR

Umfangreiche Tests mit dem FASST-System wurden in der Zwischenzeit durchgeführt, vom Pylon-Racer mit Bürstenmotor bis hin zum 10 S Heli mit BL-Motor und Regler. Vom Oldtimerflugmodell mit Drahtverspannung, bis zum großen schnellen Jet, aber auch Hotliner und sehr große Segelflugmodelle. Neben der Funktion und Störempfänglichkeit wurden auch ausgiebige Reichweitentests am Boden und in der Luft durchgeführt. Das Ergebnis ist mehr als zufriedenstellend, alle Tests verliefen ohne jeglichen Aussetzer oder Störung auch bei Problemmodellen. Auch die erzielte praktische Reichweite ist enorm und liegt weit über dem erwarteten Resultat. Aus heutiger Sicht kann für das Futaba FASST-System folgende Aussagen zur Systemreichweite gemacht werden:
Boden/Boden: Mehr als 2000 m Reichweite (bei 1,5 m Höhe des Empfängers und Sichtkontakt). Boden/Luft: Mehr als 3000 m Reichweite (bei Sichtkontakt). Die erreichten praktischen Reichweiten waren noch erheblich weiter. Diese gilt für ALLE robbe-Futaba 2,4 G FASST Anlagen im Flugbereich, sowie die künftigen 2,4 GHz Module (TM-7-TM-14) zur Umrüstung bestehender Anlagen. Sowohl für die sehr kleinen 6+7 Kanal als auch für die 8+14 Kanal Empfänger.

**EMPFÄNGER R607 81.90
HF-MODUL TM-7 122.90**

- Wir liefern portofrei ab € 250.-
- **Versandkostenpauschale gesamte EU € 6.-**
- einfachster Zahlungsverkehr
- unvorstellbare Lieferfähigkeit
- kürzeste Lieferzeit (1-3 Tage)
- 300.000 Stück Artikel lagernd
- Kompetenz durch 35 Jahre Erfahrung
- wir beraten noch ...

**Beachten Sie ...
... Sie erhalten auf alle Preise
noch bis zu**



69.90

CESSNA BIRD DOG

In konventioneller Holzbauweise aus lasergeschnittenen Bauteilen aufgebaut und bereits fertig bespannt. Ausgelegt für den Antrieb mit einem Brushless-Außenläufer oder für einen Verbrennungsmotor mit ca. 2 ccm. Im Lieferumfang enthalten sind ein Akku-Fahrwerk, eine GFK Motorhaube, Motorträger zum Einbau eines Brushless-Außenläufers oder eines Verbrennungsmotors, Scharniere und sämtliches Anlenkungsmaterial. Leergewicht ca. 600 g.

**HITEC
ZEBRA
ZS-F135
11,6 MM**

Sehr preiswertes und kräftiges Servo in der 12 mm Klasse. Ersatzteilkompatibel mit Hitec HS-55. Stellkraft 4,8 V • 1,2 kg • Gewicht 8 g • LxBxH 22,8 x 11,6 x 22,6 mm

7.90



149.90

C-119 BOXCAR

Die Fairchild C-119 "Boxcar" ist ein Semiscale Nachbau des amerikanischen Transportflugzeuges. Der Rumpf, die Tragflächen und das Leitwerk ist aus Holz aufgebaut und bereits fertig bespannt; die beiden Leitwerksträger bestehen aus lackiertem GFK, mit eingeklebten Spannen. Motorhauben und Rumpfhäse, das Fahrwerk und sämtliches Anlenkungsmaterial liegen dem Baukasten bei. Angetrieben sollte das Modell mit zwei Verbrennungsmotoren mit etwa 4 ccm oder zwei Brushless Elektromotoren mit jeweils ca. 250 Watt Leistung werden.

**Im Internet ...
Jeden 1. des
Monats
„24 Stunden
Angebot“**

99.90



OPTIC 6 SPORT

Die Optic 6 deckt nahezu alle gängigen Anforderungen an eine 6-Kanal Steuerung ab, bis hin zu Flugphasenumschaltung und den Einstellungen für die gängigen Hubschraubermodelle. • Flaperon Mischer • Elevon Mischer • V-Leitwerkischer • Höhenruder-Flap Mischer • Wölbklappen • Butterfly • Querruderdifferenzierung • Kopfsteuerung 120° CCPM oder 90° mechanisch • Heck-Gas-Mischung • 5 Punkt Gaskurve/5 Punkt Pitchkurve • Gas - Hold • Heckrotormischer • Kreiselempfindlichkeit • Gasvorwahl (1 Normal • 2 Idle Up) • 1 freier Mischer • Expo-Dual Rate • 3 Flugphasen • Digital Trimming • **6K-Sender mit Akku, 5K-Empfänger, Quarzpaar. Modellspeicher: 10 35/40 MHz Mode 1 und 2**



**Vorankündigung:
Herbstkatalog
erscheint am
24. September**

Online SHOP

**Wir vertreten 232 Hersteller
... alles aus einer Hand!**

MODELLSPORT SCHWEIGHOFER

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

www.derschweighofer.com

1. Internationales Modellflug

Zum ersten Mal fand das Internationale Jugendlager in St. Johann im Rosental in Kärnten statt.

Unter der Leitung von Landessektionsleiter und Vereinsobmann Peter Zarfl trafen am 15.07.2007 die vier Niederösterreicher Bernhard Gerstl, Patrick Hofmaier, Felix Jütte, Florian Laczkovits und die beiden Tiroler Philipp Basnyar und Benedikt Schiestl sowie Christian Ettl aus Salzburg im Lager ein.

Wieder mit dabei waren die Kärntner Bastian und Florian Pietschnig, Michi Liensberger, Thomas Schmid, Michael Huber, Matthias Schenk, Florian Rausch, Daniel Plamenig, Michael Felbinger und René Dabernig.

Erstmals reiste auch Reinhard Schmidt vom NFSC Niendorfer Flugsportclub e.v. aus Hamburg an. Mit ihm kamen vier begeisterten Modellflieger, Martin Brandt, Tjark Schwartau, Lucar Voss (14 Jahre) und Tjark (16 Jahre) sind ebenfalls im Verein NFCS und Martin (18 Jahre) fliegt beim Verein FAG Kaltenkirchen.



Cardinal zur Verfügung gestellt.

Die Cardinal, ein fast fertiges Elektromodell mit einer Spannweite von 1550 mm, einem Fluggewicht von 1550 g und

einer Tragflächenbelastung von 42.20 g/dm². Die RC Funktionen sind Seitenrudder, Höhenrudder und Motordrehzahl.

Eifrigst wurde gefeilt, geschraubt und geklebt bis das Modell fertig war.

Als das erste zusammengebaute Flugzeug abhob, kannte die Euphorie der Modellpiloten keine Grenzen.

Unterstützt wurden die Piloten wieder von den erfahrenen Fluglehrern Herwig Liensberger und Manfred Schwarz.

Beim schleppen der Segelmodelle waren die beiden im Dauereinsatz, genauso wie beim bauen, reparieren und einstellen der Motoren.

Aber auch Elke Linseder, die talentierte Hubschrauberpilotin und ihr Vater besuchten das Jugendlager und zögerten nicht lange, die jungen Nachwuchspiloten tatkräftig zu unterstützen.

Da die Hitze in dieser Woche aber an die 40 Grad Grenze ging, war der naheliegende Badeteich eine willkommene

Abwechslung.

Nach so einer erfrischenden Abkühlung gab es dann auch gleich den 1. Wettbewerb.

Dr. Wolfgang Schober, Punkterichter und Fachreferent in den Klassen RC4 und RSCL veranstaltete für die Jungpiloten 4 Wettbewerbe in dieser Woche. Die Kriterien waren vor allem Flugkönnen sowie Spass und Unterhaltung.

Der erste Bewerb war das „Fußballfliegen“. Jeder Pilot musste mit seinem Flieger starten, nach dem Abflug einen Fußball in eines der markierten Felder schießen und in dem Feld versuchen zu landen, wo der Fußball liegen blieb. Dafür gab es dann die meisten Punkte.

Aber auch die Wettbewerbe „Touch & Go“ und „Ballon zerplatzen“ fanden großen Anklang bei den jungen Modellflugpiloten. Sieger bei diesem ersten internationalen Jugendfluglager wurde Patrick Hofmaier (NÖ), Zweitplatzierte Tjark Schwartau (D) und an dritter Stelle Thomas Schmid (K).

Landessektionsleiter Peter Zarfl organisierte aber noch zusätzlich ein abwechslungsreiches Programm. Mit dem Bus ging es an einem wunderschönen sonnigen Tag nach Klagenfurt zum Wörthersee. Mit dem Schiff wurde dann eine Fahrt von Klagenfurt bis Maria Wörth unternommen. Beim Eisessen im Hotel Linde mit herrlichem Ausblick durften sich alle ihren Lieblingsbecher aussuchen.

Nicht nur die vier deutschen Piloten waren von der Schiffstour begeistert, auch einige Österreicher waren noch nie am Wörthersee.



Reinhard Schmidt vom NFSC Niendorfer Flugsportclub e.v. aus Hamburg mit Martin Brandt, Tjark Schwartau und Lucar Voss
Fotos R. Zalaudek

Nach dem Zeltaufbau wurden die Flugzeuge aufgebaut und gleich stürzten sich die jungen Flugpiloten auf die Piste.

Am nächsten Tag erhielt jeder Jugendliche ein Flugmodell.

Gespendet wurde von der Firma **Graupner ein Elektro-UHU / RL-Motorsegler**.

Mit Speed 400 Elektroantrieb, ab 6 NiMH-Zellen 1000mAh zur Steuerung über 3 Funktionen und mit einer Spannweite von ca. 1200mm.

Von der Firma **robbe Modellsport** wurde eine **Tequilla** und eine **robbe**

Jugendlager Kärnten 2007

Der Höhepunkt des Tages war aber die anschließende Besichtigung des Towers am Flughafen in Klagenfurt.

Mag. August Mörtz führte in kleineren Gruppen die Jugendlichen in den Control Tower.

Ausführlich wurden die vielen Fragen der Piloten beantwortet und die Monitore und Computer erklärt.

Begeistert verfolgten alle auch die Landung einer AUA Maschine und konnten hautnah bei der Arbeit der Fluglotsen dabei sein.

Für viele war dieser Besuch sicher einzigartig und bleibt unvergesslich. Geflogen wurde tagtäglich von den Jugendlichen bis es dunkel wurde.

Benedikt aus Tirol, von den anderen Modellfliegern auch „Lipo“ genannt, flog am liebsten mit seiner Wizzard I, Edge 540 Mini, Elegant und Fortex.

Aber auch der neue Elektro-UHU wurde in dieser Woche zu einem seiner Lieblingsmodelle.

An einem Abend lud auch Willi Einspieler, Bademeister vom See und Fischer vom Verein Seeforelle mit seinen Fischern zum Forellenessen ein. Für Reinhard, begeisterter Fischesser und die Jungs war die köstliche frittierte Forelle ein Genuss.

Und bei dem Ambiente mit Fischerhütte und Blick auf den See, vergaßen sogar die jungen Flugpiloten für einen kurzen Moment das Modellfliegen.

Aber anschließend ging es gleich wieder los am Flugplatz MFC Klagenfurt.

Bernhard Gerstl ist mit seinen 13 Jahren bereits begeisterter Modellflieger. Seit 4 Jahren fliegt er im Verein MFC Silbergrube.

Egal mit welchem Flugmodell er sich auch auf die Piste wagte, es machte ihm sichtlich Spass in dieser Woche.

Für das leibliche Wohl in dieser Woche sorgten Paul Seher vom Gasthaus Seher mit seiner Lasagne, Wiener Schnitzel und Apfelstrudel.

Ali Rosmann, die gute Seele des Jugendlagers, sorgte sich tagaus, tagein um das Wohlergehen der jungen Flugpiloten. Und beim Grillabend wurde er von allen auch „Jamie Oliver von Kärnten“ getauft.

Zur Abschlussfeier kamen extra ins Rosental der Präsident des Landesverband Kärnten / Aero-Club Martin Huber und Herbert Brandstätter (Kassier) und überzeugten sich selbst, dass



Besichtigung des Towers am Flughafen in Klagenfurt.



Eifrigst wurde gefeilt, geschraubt und geklebt bis die Modelle flugbereit waren

dieses 1. Internationale Jugendlager ein voller Erfolg war.

Iniziert von Klaus Böckmann, Vorsitzender der Modellflugkommission in Deutschland und Dr. Georg Breiner, Bundessektionsleiter der Sektion Modellflug in Österreich, freuen sich alle Teilnehmer, wenn es nächstes Jahr wieder ein internationales Jugendlager gibt. Dann vielleicht schon in Deutschland!

Weitere Bilder vom 1. Internationalen Jugendlager findet man auf www.prop.at

Raimund Zalaudek
Referat für Umwelt und
Öffentlichkeitsarbeit



Die Pitts S12 war eine Neuentwicklung, die in den 70er Jahren an vielen Wettbewerben teilgenommen hat. Der Scale Nachbau von sehr hoher Qualität und mit schönen Details verfügt über ein tolles Finish und ein beeindruckendes Flugbild. Sie lässt eine Motorisierung bis 150 ccm zu, jedoch fliegt sie schon mit einem 100 ccm Motor. Der ARF Bausatz mit seinem sehr hohen Vorfertigungsgrad ist auf Flugplätzen der Hingucker.

Empfohlenes Zubehör: (2350 mm):

- Servo 11 x High End 9413 (07 2005)
- Motor Seidel ST-726-GL (11 1251)

Empfohlenes Zubehör: (1750 mm):

- Motor 2 Takt Benzin GF 45i (11 1250)
- Motor 4 Takt XL 400 AR FS (11 9813)
- Motor Power Pro B 48 (11 1253)
- Servo 8 x Q7 (03 3215)
- Pilot 2 x Henry (17 0161)

Lieferumfang:

- Rumpf in Rippen Sperrholzkonstruktion
- GFK Radverkleidung
- Alu-Fahrwerk (groß)
- GFK-Motorhaube
- Räder, Kleinteile
- Spornfahrwerk
- Anleitung

Technische Daten:

Große Version:

- Länge: ca. 2050 mm
- Gewicht: ca. 8000 g
- RC: 4 Kanal

Kleine Version:

- Länge: ca. 1650 mm
- Gewicht: ca. 4000 g
- RC: 4 Kanal

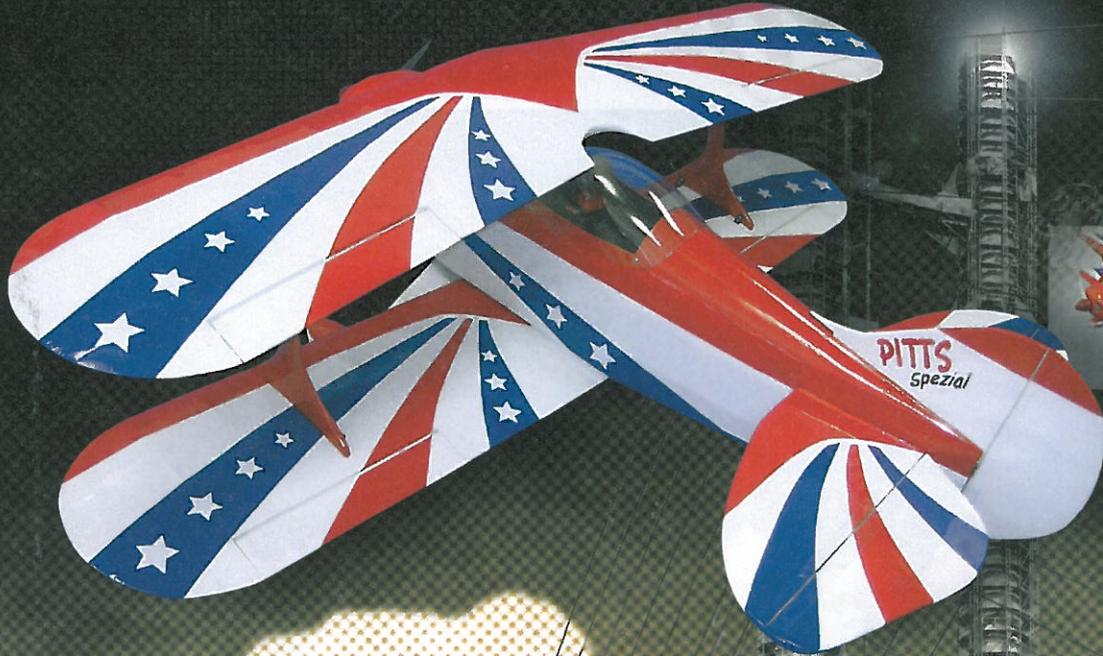


PITTS S12

Große Version
Spannweite ca. 2,35 m
Art. Nr. 00 5181

Kleine Version
Spannweite ca. 1,75 m
Art. Nr. 00 5179





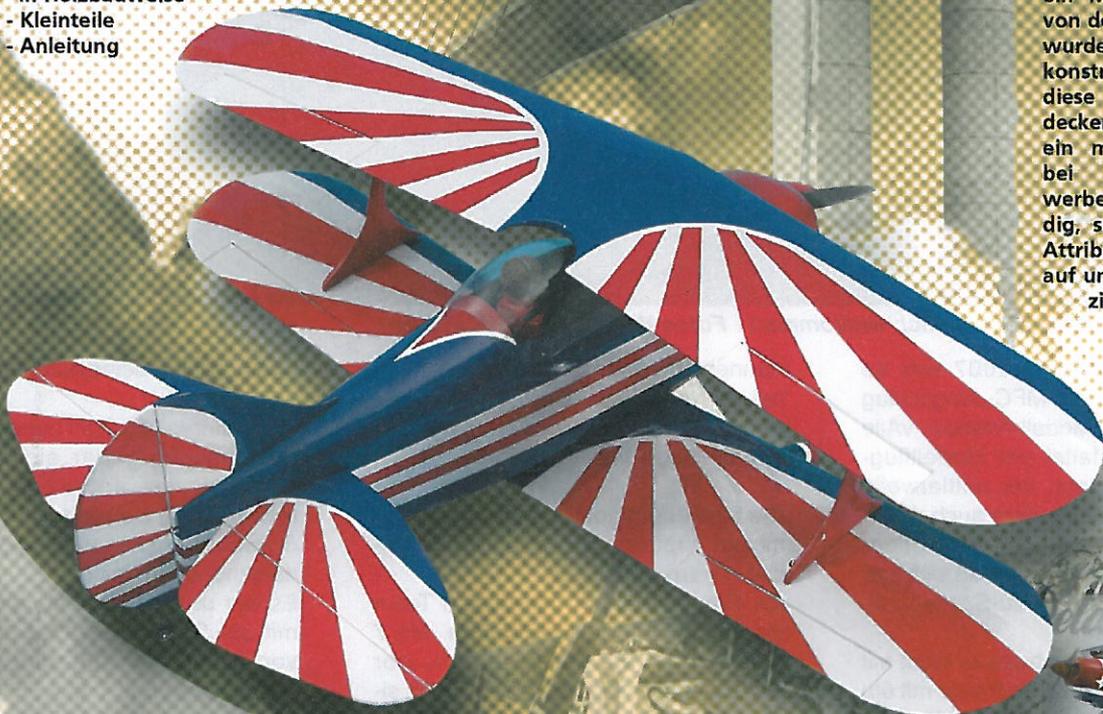
Lieferumfang:

- Tank; Räder; Dekorbogen
- Farbige GFK Motorhaube
- Fertig bespannte Tragfläche mit konventioneller Rippenbauweise
- Fahrwerk mit GFK-Radverkleidung
- Fertig bespannter Rumpf in Holzbauweise
- Kleinteile
- Anleitung

Technische Daten:

Länge: ca. 1155 mm
Gewicht: ca. 2400 g
RC: 4 Kanal

Bis heute ist die Pitts S1 Spezial das Eichmaß für alle Kunstflugzeuge. Belastungen von +12 G bis -9 G sind ein Maßstab, der erst von der YAK-50 erreicht wurde. Bereits 1944 konstruierte Curtis Pitts diese Kunstflugg Doppeldecker der bis heute ein mächtiger Gegner bei Kunstflugwettbewerben ist. Klein, wendig, schnell – all diese Attribute treffen auch auf unsere Pitts S1 Spezial zu. Ein echter Klassiker, der jeden Flugzeugenthusiasten in seinen Bann zieht.



PITTS S1 SPEZIAL

Version „Stars“
Spannweite ca. 1,35 m
Art. Nr. 00 5685

Version „Rot/Blau“
Spannweite ca. 1,35 m
Art. Nr. 00 5670



Modell-Airshow 20



Hier war der Eurofighter sichtlich willkommen Fotos W.Burger und A.Führer

Am 4. und 5. August 2007 war es wieder so weit, der MFC-Jungschlag veranstaltet die Modell-Airshow. vAlle 2 Jahre veranstaltet der Modellflugvereindiesen Event, der mittlerweile nicht nur national sondern auch international von den besten Schauflugpiloten besucht wird. Es trafen sich hier die Größen der Modellbau-Szene zu einem „Stelldichein“.

So war Christian Swoboda zu Gast mit seiner riesigen 6m Turbo-Porter mit 6m Spw. und originalem Pahl-Turbinenantrieb. So wie von Christian gewohnt, zeigte er auch sein Können bei der am Samstag Abend durchgeführten Nachtflugshow und hatte wieder reichlich Feuerwerk montiert!

Der mehrfache deutsche Staatsmeister in Hubschrauberflug, Robert Sixt, ließ es sich ebenfalls nicht nehmen, die AirShow in Jungschlag mit seinem

Können aufzuwerten. Harald Bingl flog bei der Nachtflugshow mit seinem Heli, und führt eine Feuerwerkshow der Sonderklasse vor.

Die Modell-Airshow in Jungschlag war mit der Airpower in Zeltweg zu vergleichen, warum?

Als Franz Höllinger mit seinem Team die Rafale-Jet-Staffel vorführte. Mit 7 Jets betrieben mit Turbinen, der Kerosinduft in der Luft, da schlugen sicher einige Herzen der Gastpiloten sowie der Besucher der Flugveranstaltung höher.

Natürlich brachte Franz Höllinger seine einzigartige Concorde mit zur Veranstaltung. Wahre Stücke der Modellbaukunst!

Weiters waren zwei Typhoon Eurofighter am Flugplatz zu bewundern, vorgeflogen ebenfalls von Franz

Höllinger und seinem Jet-Team!

Ein weiteres Highlight bei der Air-Show in Jungschlag war sicherlich, die CorsAir-Staffel, angeführt vom Staffelführer Willi Schachermeyer. (Willi Schachermeyer produziert diesen wunderschönen Warbird)

Es war das erste Treffen von 5 Corsair mit 3m Spannweite und angetrieben von 5 Zyl. Moki Sternmotoren. (ca. 230ccm)

Modellbauer die so einen Sternmotor schon mal gehört haben, können sich vorstellen, welcher Sound es wohl ist, wenn über 1000ccm über den Platz donnern!

Hans Schwöllner war mit seiner Scale gebauten Tigercat zu bewundern.

Weiters eine Lightning von Didi-Modellbau Buchner.

2007 in Jungschlag



Willi Schachermeyer und seine wunderbare Corsair



Vorflugcheck eines Piloten der Rafale Staffel

Ein Warbird der Extra-Klasse wurde von Herbert Holzer vorgeführt, eine Thunderbolt Scale-Nachbau. (Bester Nachtflug-moderator)

Die Hannibal-Staffel war wie letzte Flugshow 2005 am Flugplatz und flogen mit Ihren fliegenden Kisten.

Die Piloten zogen eine zeitgemäße Montur von damals zum Flug an.

Es besuchte uns Michael Almer, bekannt aus der AKRO-Szene, er zauberte außergewöhnliche Kunstflugfiguren in den Himmel von Jungschlag.

Viele der Vorführungen wurden mit passender Musik untermalt.

Wir möchten besonders darauf hinweisen, dass die genannten Piloten nur ei-

nige der Highlights waren!

So war auch eine riesige FOX (Maßstab 1:2) von Harald Plattner zu Gast, mittels F-Schlepp gezogen von

Thomas Pleichl mit seinem Spacewalker mit über 3m Spannweite und einer Motorisierung jenseits von 230ccm.

Turbinen-Helis, Hotliner, Besonderhei-

ten, ja sogar mit Pulso-Antrieb betriebene Modelle waren am Platz.

Ein Pulso-Modell brauste mit ohrenbetäubenden Sound und 400 km/h in den Himmel!

Ein jeder Modellflugclub der Veranstaltungen dieser Art abhält, weiß, dass die FlugShow durch ihre Attraktionen lebt und stirbt, so waren fast 80 Piloten zu

begrüßen, diese haben rund 120 Flugmodelle zur Modell-Airshow mitgebracht und vorgeführt! Dank dem Können der Piloten und dank den passenden Wetterverhältnissen hatten wir über 5000 Besucher!

DANK an alle Piloten, den Besuchern, den Vereinsmitgliedern, den ehrenamtlichen Helfern, der FF-Kirchschlag, der Rettungsbezirksstelle Zwettl und der Marktgemeinde- Ottenschlag.

Soweit wir als Verein in die Zukunft schauen, wird es in zwei Jahren wieder ein solches „Must have“ betreffend Modell-Airshow geben.

Alois Führer
Wolfgang Burger



Rafale-Staffel friedlich vereint neben den F5 der österreichischen und der Schweizer Luftwaffe

Link zu weiteren Fotos!
<http://picasaweb.google.com/MFC.Jungschlag/ModellflugShow2007>



Ein Modell der Hannibal-Staffel am Start



ein absolutes Prunkstück die Tigercat



Christian Swoboda mit seiner riesigen Turbo-Porter mit 6m Spw. und originalem Pahl-Turbinenantrieb.

JET POWER 2007 Die internationale Fachmesse für Jet-Modellflug 21. bis 23. September 2007

Mehr als 12.000 Modellflieger aus Deutschland, dem benachbarten europäischen Ausland und sogar aus Übersee besuchten im vergangenen Jahr 2006 die weltweit größte Fachmesse für Jet-Modellflug mit ihren vielfältigen Sonderaktionen und Attraktionen. Aufgrund der inzwischen vorliegenden Anmeldungen zeichnet sich schon jetzt ab, dass die diesjährige JET POWER eine erneute Steigerung und weltweite Akzeptanz in Fachkreisen erfahren wird. Wie in den Jahren zuvor, findet die Fachmesse auf dem Flugplatz Bengener Heide bei Bad Neuenahr-Ahrweiler statt. Das Gelände ist zu erreichen über die Autobahn A 61 (E 31) zwischen Köln und Koblenz, Abfahrt Bad Neuenahr-Ahrweiler. Die Zufahrten zum Flugplatz sind beschildert.

Weitere Informationen bei Organisator Winfried Ohlgart unter Telefon 02226 12343 oder im Internet unter www.jetpower-messe.de.

SPITFIRE MK II

Bestell-Nr.: PKZ1700 (Kpl.-Set)
PKZ1770 (PNP Version Modell mit Antrieb)



FOCKE WULF FW 190

Bestell-Nr.: PKZ1600 (Kpl.-Set)
PKZ1670 (PNP Version Modell mit Antrieb)



MUSTANG P-51

Bestell-Nr.: PKZ1500 (Kpl.-Set)
PKZ1570 (PNP Version Modell mit Antrieb)



DIE GLOREICHEN DREI

Spitfire MK II, Focke Wulf FW 190,
und Mustang P-51 – Flugzeuge,
die jeder kennt!



Sie stehen ihren Vorbildern in nichts nach – Leistung, Performance, Vielseitigkeit – die Warbirdsreihe von Parkzone.

Diese Produkte sind Fertigmodelle der Superlative. Sie sind in wenigen Minuten fertig montiert, ausgestattet mit einem kräftigen Getriebe-Antrieb und einer 3 Kanal Fernsteueranlage. In der Luft bieten sie alles – Looping, Immelmann, Slit S und mehr... Ganz wie die Originale. Und wer hätte es gedacht – die Warbirds von Parkzone kann mit dem Luftkampfmodul ausgerüstet werden – für packende Luftkämpfe mit der Spitfire MK II, Focke Wulf FW 190 und der P-51D Mustang.

Die Komplett-Sets verfügen über das Smart Track System für die weniger geübten Piloten.

Technische Daten:

Spitfire MK II

1000mm

860mm

820g

3-Kanal FM proportional

480er mit Getriebe 3.1

9 Z, 10.9V

ca. 15 Min.

Focke Wulf FW 190

1000mm

860mm

820g

3-Kanal FM proportional

480er mit Getriebe 3.1

9 Z, 10.9V

ca. 15 Min.

P-51 Mustang

1000mm

860mm

820g

3-Kanal FM proportional

480er mit Getriebe 3.1

9 Z, 10.9V

ca. 15 Min.

Bezug über den Fachhandel!

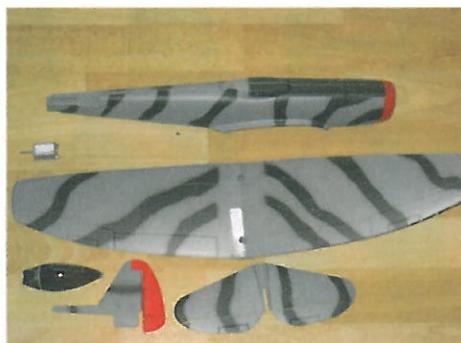
JSB Marketing & Vertrieb GmbH -- Otto Hahn Str. 9a -- 25337 Elmshorn -- Fon: +49(0)4121-46 199 66
Fax: +49(0)4121-46 199 70 Mail info@jsb-gmbh.de -- Web: www.jsb-gmbh.de -- www.hurricaneep.com



Cox-Wings Microwarbirds von



Auf meinem Bautisch liegen 2 Schachteln mit Microwarbirds. Hergestellt von Cox-Wings werden diese Modelle von **Jamara** vertrieben. Die eine Schachtel beinhaltet eine **P47 Thunderbolt**, die andere eine **Spitfire**. In diesem Bericht wird nur von einem Modell berichtet, da die Bauschritte für alle Typen gleich sind. Sollte ein Unterschied vorhanden sein, wird das gesondert angeführt. Folgende Modelltypen aus dieser Serie sind verfügbar: P-51 Mustang, F4U Corsair, Spitfire MK14, P-40 Warhawk und P-47 Thunderbolt. Alle Teile des Modells sind aus Styro-



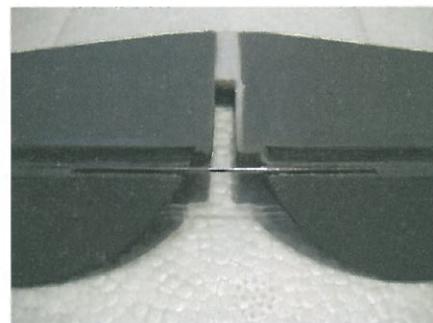
schlussendlich noch der Motor, die Montageanleitung und einige De-cals, passend zur entsprechenden Type des Modells.

Zur Fertigstellung werden noch 2 Stk. Microservos, ein Microregler für Bürstenmotoren, ein Microempfänger und ein 2s LiPo Akku benötigt. Alternativ kann man auch noch den in der Montageanleitung erwähnten 7 Zellen NiMh Akku benutzen, aber wer will das im LiPo-Zeitalter schon?

Bau:

Die Bauanleitung startet wie üblich mit den Sicherheitshinweisen. Denn auch wenn das fertige Modell nicht mal 200 Gramm wiegt, handelt es sich hier NICHT um Spielzeug, was auch die späteren Flugversuche beweisen werden. Weiters wird ausführlich beschrieben, was zur Fertigstellung alles benötigt wird.

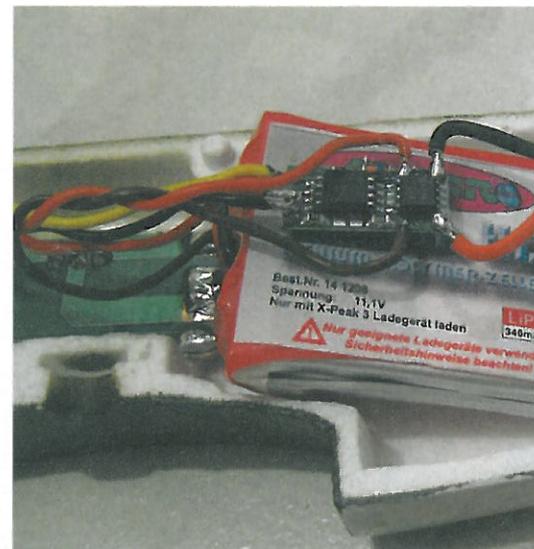
Zu Beginn werden die Ruder an die Leitwerke geklebt (mit dem beige-packten Klebeband). Damit sitzen die Ruder fest und lassen sich auch leicht-



gängig bewegen. Bei der Thunderbolt müssen die beiden Höhenruder mit einem Drahtbügel (der natürlich auch beiliegt) verbunden werden. Hier fühle ich mich in meine „Revell-Zeit“ zurückversetzt. Meine großen Finger mögen diesen filigranen Bauschritt kaum bewerkstelligen. Auch das Seitenruder muss etwas ausgeschnitten werden um die Freigängigkeit des Höhenruders zu gewährleisten. Ist das erledigt, werden die Ruderhörner eingeklebt. Hier wird ein kleiner Schlitz in die Ruder geschnitten und die Ruderhörner mit Epoxyharz eingeklebt (ich habe hier Styrosekundenkleber genommen). Wenden wir uns dem Rumpf zu. Als erstes wird die ebenfalls beiliegende „Verbindungsplatte“ eingebaut. Das ist eine kleine Leiterplatte mit aufgelötetem Schalter und Ladebuchse. Diese wird direkt in die dafür vorgesehene Rumpfhälfte geklebt. Daran werden dann der Regler und der Akku direkt angelötet (wer das nicht möchte, kann



por geschäumt und komplett mit dem passenden Finish versehen. Die Tragfläche befindet sich mit bereits eingeklebtem Holm in einem Stück im Karton, der Rumpf ist zweigeteilt. Darunter befinden sich dann noch die Ruder und Leitwerke, Kleinteile wie Ruderhörner, Klebeband und Anlenkungen, Verbindungsplatte, 2 Stk. Propeller (je nach Type mit Spinner), Ladekabel und

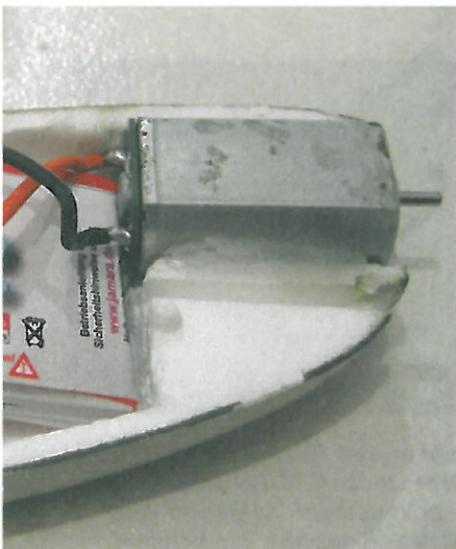


auch noch kleine Stecker in die Verbindungen einfügen. (Platz ist im Rumpf genug vorhanden). Dann wird der Motor mit Epoxyharz an die dafür vorbereitete Position geklebt. Sturz und Seitenzug sind hier bereits berücksichtigt. Wenn man diesen kleinen Motor und das kleine Modell so vor

sich liegen hat, will man kaum glauben, dass das tatsächlich einmal fliegen soll. Jetzt werden Regler und Akku an die vorgesehene Stelle im vorderen Teil des Rumpfes untergebracht. Die Anschlüsse werden direkt an die Verbindungsplatte und an den Motor gelötet. Akku und Regler müssen nicht eingeklebt werden, da sie sich nach Zusammenbau der Rumpfhälften nicht mehr vom Fleck bewegen können. Jetzt kommen die 2 Microservos an ihren Platz hinter der Tragflächenbefestigung. Die Anlenkungsgestänge müssen auch gleich in die Servohebel eingehängt werden. Servoseitig geschieht das mit einer Z-Kröpfung der Stangen, Ruderseitig sind die Stangen nur 90 Grad gebogen und werden einfach in die Ruderhörner eingehängt. Das Gestänge ist zweiteilig, verbunden mit Schrumpfschlauch, der nach Einstellung der Nullstellung der Servos und der Ruder einfach fixiert wird. Ich habe hier Ruderseitig zu einem Micro-gestängeanschluss gegriffen, da mir das einfacher und variabler erscheint.

Jetzt noch den Empfänger im Rumpf fixieren, die Antenne nach außen führen, alle Servos und Regler anstecken und die Flächenbefestigung einkleben. Das alles kann mit Styrokleber erfolgen.

Nun ist es soweit. Die Rumpfteile werden „verheiratet“. Vor dem verkleben empfiehlt es sich, die Hälften trocken zusammenzufügen und die Freigängigkeit der Servos zu testen. Ein Motortest kann natürlich auch nicht schaden. Geschieht das alles erfolgreich, können die Rumpfhälften verklebt werden.



Achtung!!! Nach dem Verkleben des Rumpfes sind die eingebauten Komponenten nicht mehr zugänglich. Ist alles trocken und fest, werden das Höhenleitwerk und das Seitenleitwerk eingeklebt. Hier muss natürlich auf Winkeligkeit geachtet werden. Zum Schluss wird die Haube aufgeklebt, der

Propeller auf die Motorwelle gesteckt und die Tragfläche in die eingeklebten Befestigungslöcher gesteckt. Auch diese hält bombenfest am Rumpf.

Die Schwerpunktanlagen und Ruderauslässe sind in der Montageanleitung in einer Tabelle angegeben. Hier sind alle Modelltypen zu finden. Vorsicht, nicht beim falschen Modelltyp nachschauen, da die Schwerpunkte doch erheblich differieren. Aufgrund des leichten LiPo Akkus müssen noch 10 Gramm Blei in die Schnauze, welches nach Einkleben der Motorattrappe auch direkt nicht mehr zu sehen ist. Auch die Ruderauslässe habe ich nach den entsprechenden Angaben eingestellt. Kein Expo. Nach Wunsch können jetzt noch die Decals aufgebracht werden. Diesen Schritt habe ich mir jedoch erspart, da ich das Modell „nackt“ schöner finde.

Fliegen:

Der Erstflug steht bei leichtem Wind und Sonnenschein an. Der Reichweitentest war OK und auch die Ruder und der Motor funktionieren ordnungsgemäß. Vereinskollegen am Platz bezweifeln dass dieser „Kleine“ fliegen kann und soll. Motor auf Vollgas und mit einem leichten Schubs gegen den Wind schiebe ich die Thunderbolt in die Luft. Sie dreht nach links, schmiert ab und kracht mit der Nase voraus in das Feld neben dem Platz. Gott sei Dank noch nicht gemäht = nichts passiert. Nochmal von vorne, ein leichter Schubs und wieder das gleiche Verhalten. Das Modell zeigt keinerlei Reaktion auf Ruderkorrekturen meinerseits. Dieses Mal ist der Propeller abgebrochen und das Heck komplett abgerissen. Zurück damit auf die Werkbank.

Der Propeller ist schnell getauscht, das Heck mit Styrokleber fix wieder angeklebt.

Vom Schaden ist nichts mehr zu sehen. Wieder am Flugplatz, wird ein Kollege gebeten, das Modell mit kleinem Anlauf und kräftigen Schub in den Himmel zu befördern, und siehe da, es fliegt. Folgsam auf Ruderauslässe zieht es seine Kreise. Die Steigleistung ist besser als erwartet, sogar Loopings (mit Anlauf) sind damit möglich. Die Thunderbolt wird trotz des kleinen Motors und der Plastikluftschraube überraschend schnell und beginnt Spaß zu machen.

Die Neugier veranlasste mich dazu auch die Spitfire so schnell wie mög-



lich fertig zu stellen. Auch diese Type braucht einen kräftigen Schubs Richtung Himmel. Fliegt im Prinzip genauso brav wie die Thunderbolt. Dennoch konnte ich, vermutlich aufgrund der anderen Flächengeometrie, eine etwas agilere Reaktion auf Steuerbefehle feststellen. Auch die Geschwindigkeit, ist meines Erachtens, eine Spur höher.

Fazit:

Die Modelle dieser Serie sind in etwa 3 Stunden gebaut. Für die Größe und das verwendete Material sind alle Details schön ausgearbeitet. Zu Fliegen sind sie sehr agil und meines Erachtens nicht für Anfänger geeignet. Im Internet sind auch schon Umbauten mit Brushlessmotoren und Querruderanlenkung zu finden. Dieser Schritt ist aber, um Spaß damit zu haben, nicht nötig. Mit einem 650er LiPo sind, bei vernünftigem Gaseinsatz, Flugzeiten bis zu 20 Minuten möglich. Auf die Temperatur der Motoren muss schon geachtet werden, da diese sehr heiß werden.

Tipp:

Beim Zusammenkleben des Rumpfes sollte zur Fixierung kein Malerkrepp verwendet werden, da dieses beim Abziehen die Lackierung teilweise löst. Mit Phantasie kann das am Ende aber auch als „weathering“ betrachtet werden. Beim Start ist ein kräftiger Wurf nötig.

Martin Koisser

Martin.koisser@koisser.net

Technische Daten (Thunderbolt):

Spannweite: 51,5 cm

Länge: 44 cm

Gewicht: 145 Gramm

Steuerbare Funktionen: M, H, S

Neue Flugobjekte.

Gyrokopter

ROTORSHAPE UND CIERVA C-30 VON LA-HELI UND FSK



EINLEITUNG

Ein heißes und aktuelles Thema der manntragenden Fliegerei hat nun auch in den Modellflug Einzug gehalten. Nicht zuletzt aufgrund der steigenden Beliebtheit und Zulassungszahlen in Deutschland für sog. Tragschrauber findet eine Sparte des Flugbetriebs Wiederauferstehung. Bereits in den 30-er Jahren des letzten Jahrhunderts erfolgreich mit dem **Cierva C-30** umgesetzt, findet diese Form der Fortbewegung durch die Lüfte neue Anhänger. Im Bereich des Elektro-Modellflugs wohl auch deshalb, da die Konstruktionen sehr einfach sind womit der Material- und Kosteneinsatz über-

schaubar bleibt und dennoch Flugmodelle hervorbringt, die in Erstaunen versetzen.

Das Prinzip des Tragschraubers sieht wie folgt aus: Auch **Autogyro** oder **Gyrocopter** genannt, ist es ein Drehflügelflugzeug wie der Hub-schrauber. Jedoch wird hier der Rotor nicht durch ein Triebwerk, sondern durch den Fahrtwind in Drehung versetzt. Dies geschieht durch entsprechende Anstellung der Rotorblätter (Autorotation). Der Auftrieb wird wie beim Hub-schrauber durch die Relativbewegung des Rotorblattes gegenüber der umgebenden Luft erzeugt. Der Vortrieb erfolgt, wie beim Starrflügelflugzeug, meist durch ein Propellertriebwerk oder auch durch Schleppen. Tragschrauber sind interessant für Anwendungen, bei denen geringe Geschwindigkeiten erwünscht, aber Senkrechtstart und Landung nicht notwendig sind. Vorteile sind weiterhin die Überzugfestigkeit, die geringen Bau- und Betriebsmittelkosten, das geringe Gewicht und der geringe Platzbedarf.

FAKTEN ZU DEN MODELLEN

Der **Rotorshape** ist eine reines Zweckmodell im Wesentlichen aus GFK, Kohlefaser und Holz aufgebaut. Der Rotordurchmesser liegt bei 680 mm, die Länge beträgt 540 mm und das Fluggewicht bei sehr leichten 400 Gramm. Das Modell wird zum Flugbetrieb mit einem Brushless-Motor ab 80 Watt Leistung, einem BL-Regler mit 12 Ampere, 2 Servos, einem 4-Kanal Empfänger und einem Li-Po Akku mit etwa 1.000 mAh ausgestattet. Der verwendete Sender sollte ein Programm für Deltamix aufweisen, und schon steht dem Flugvergnügen nichts mehr im Weg.

Der **Cierva C-30** verfügt über die haargenau gleiche Mechanik wie der Rotorshape, hier wurde jedoch für den Scale-Charakter des Modells ein wunderschöner Depronrumpf und sehr viele Details wie Fahrwerk, Motorattrappe etc. dem Baukasten hinzugefügt. Der **Cierva** hat somit ein um 50 g höheres Fluggewicht. Die restlichen Daten entsprechen dem Rotorshape.

Für die nachfolgenden Flugtests wurde der Rotorshape ausgewählt.

DAS MODELL ROTORSHAPE - DER ERSTE EINDRUCK

Wenn man den Baukasten in Händen hält so würde man, von der Größe der Schachtel her, vermuten, dass man soeben ein Gummimotormodell erstanden hätte. Nach dem Öffnen jedoch erblickt man alle zum Bau eines RC-Gyrokopters notwendigen Teile. Diese liegen sehr sauber in unzähligen Nylonsäckchen, noch dazu in Baugruppen geordnet, nebst Bauanleitung und div. Klebefolien für die Dekoration des Modells in der Schachtel. Gut so!



AUFBAU DES MODELLS

Durch die bestehenden Baugruppen schreitet die Fertigstellung des Rotorshape recht zügig von statten. Lediglich die Passgenauigkeit der GFK-Frästeile für das Rumpfbau bedurften einiger Nacharbeit, da die Passung der einzelnen Teile zueinander, etwas zu exakt ohne das nötige Passungsspiel gefertigt wurden.



Motorspant und Servobrett mit der Aufnahme für den CFK-Rotormast und CFK-Heckausleger bestehen aus Kunststoff und wurden, wie übrigens alle anderen Teile auch, mittels Sekundenkleber verklebt. Hier hat sich ein mitteldickflüssiger Kleber mit Aktivator sehr bewährt. Im zweiteiligen Motorspant sind das Stahldrahtfahrwerk und Montage-muttern für den E-Antrieb gelagert. Ins Servobrett passen die vorgeschlagenen Hitec HS-55 Servos etwas streng „saugend“. Der Rotorkopf



wird aus einigen Kunststoff- und GFK-Teilen gebaut und bedarf nur einiger Schraubarbeiten. Hier werden u. a. auch 3 Stk. M2 Senkkopfschrauben verbaut, die meiner Meinung nach, etwas zu kurz sind und man bei der Montage sehr vorsichtig die Muttern anziehen muß, um nicht die wenigen verbleibenden Gewindgänge der Schraube zu überdrehen. Hier mussten beim Testmodell neue Ersatzschrauben erhalten. Angesteuert wird der kardanisch aufgehängte Rotorkopf mittels zwei CFK-Stangen und den dazugehörigen Kugel- und Gabelköpfen, die direkt mit den CFK-Stangen verklebt werden. Das Leitwerk besteht aus einigen Depronteilen die mittels geeigneten Kleber befestigt werden müssen. Besonders gefallen hat die Nasenleiste des Höhenruders aus einer Kieferleiste, sodaß einem dann im harten Flugbetrieb unschöne Dellen durch etwas härtere Grashalme erspart bleiben. Das komplette Leitwerk wird dann mittels zweier Kunststoffteile auf den CFK-Heckausleger aufgeschoben und verklebt, was eine sehr saubere Montage ergibt. Lediglich einen Schleifsporn sucht man vergebens. Hier wurde in Eigenregie kurzerhand ein kleiner



Schlitz in das CFK-Rohr gefräst und ein kleines CFK-Plättchen als Sporn eingeklebt.

Die Rotorblätter bestehen aus verklebten Hartholz- und Balsateilen und liegen schon verschliffen und gebohrt dem Baukasten bei. Diese wurden sogar extra einzeln gewogen und ihrem Gewicht entsprechen als Einheit verpackt, sodaß man annähernd gleich schwere Blätter im Baukasten vor-

findet. Beide Enden der Rotorblätter wurden mit dünnflüssigen Sekundenkleber „gehärtet“ und anschließend noch vorsichtig verschliffen. Um eine höhere Festigkeit zu erhalten wurden die Blätter dann anschließend mit Klebefolie überzogen. Anschließend muß noch ein Kunststoffteil für die Blattbefestigung eingeklebt werden. Die Blätter müssen einen negativen Anstellwinkel am Rotorkopf haben.

Gesteuert wird der Rotorshape über zwei Servos mittels Deltamischer (für Roll und Nick) und der Motordrehzahl über einen Regler. Im Testmodell wurde ein Brushless Motor „Pulsar-Micro“ mit einer 7 x 4“ APC-SF, einem Jeti-Empfänger Rex 5 Plus, einem Jeti Advance 12 plus Brushlessregler und ein Lipoly-Akkupack Lemon-RC 3s 1350mAh verbaut.

Garantie auf jedem Modellflugplatz sofort regen Zuspruch.

WALTER ZATECKY und JÜRGEN KOPITA

Rotordurchmesser	680 mm
Länge	550 mm
Fluggewicht	ca. 400 – 450 Gramm
Funktionen	Motor, HR, QR über
Deltamix	
Motor	Pulsar Micro
Regler	Jeti JES 12 Advance
Empfänger	Jet REX 5 plus
Akku	Lemon-RC 1350 3s

Baukasten Rotorshape Euro 69,90
Baukasten Cierva C-30 Euro 89,90

Antriebs- und Bauberatung sowie



FLUG

Fliegerisch stellt das Modell keine großen Anforderungen an den Piloten, lediglich der Start muß immer peinlichst genau gegen den Wind erfolgen. Dieses Modell benötigt eher etwas mehr Wind, da vor dem Start der Rotor auf Drehzahl gebracht werden muß um hier erst einmal Auftrieb erzeugen. Oder der Pilot (besser noch der Starthelfer J) muss eine ganze Strecke laufen um bei schwachen Wind die nötige Rotordrehzahl herzustellen, dann wird das Modell einfach freigegeben. Die Flugeigenschaften sind mit einem Anfängermodell oder gutmütigen Trainer zu vergleichen, aber gegenüber einem Flächenmodell doch etwas differenziert, da die Steuerfolgsamkeit direkter umgesetzt wird und das Modell „mit dem Wind“ leicht schwammig wird. Das ist aber nicht kritisch. Es ist eben eine neue Form des Modellflugs und findet unter

Komplett-Setangebote zum Sparpreis mit Brushless-Antrieb bei

DEDICATED 2 AIR
Spezialisten für Elektromodellflug
www.d2air.at
 Tel. +43 699 10468900

Allgemeines zum AntikModellflug (kurz AMF).

Beim Versuch, den Modellflug der klassischen Frühzeit, also beginnend mit der Zeit der ersten Bauplan-Veröffentlichungen von Flugmodellkonstruktionen, in das heutige Fernsteuer-Wettbewerbsgetriebe zu integrieren und ihm einen Namen zu geben, gefiel den damaligen Protagonisten mit einer Anspielung auf die grch.-röm.-Zeitepoche der Ausdruck **Antik**. Inzwischen sind schon wieder ein paar Jahrzehnte vergangen und interes-santerweise hat sich dieser Gedanke nicht nur in Österreich, sondern auch weltweit durchgesetzt, nicht aber eine einheitliche Auffassung über den Sinn und vor allem die Reglements zu dieser neueren Modellflugsparte. Ganz im Gegenteil: eine Vergleichsübersicht der europäischen RC-Antikflugregeln zeigt, dass zwischen MSO (A), DAC (D), AMD (D) und SAM-Europa (EU) eklatante Unterschiede in allen Belangen herrschen.

Hier sei in Erinnerung gerufen, dass schon lange eine andere Kategorie von der Art des AMF's Aufnahme in die Modellsportordnung fand, nämlich der „Flugzeugmodellbau“. Dessen Zielsetzung jedoch ist die Nachbildung und das Fliegen *maßstabverkleinerter, mantragender* Luftfahrzeuge.

Was nun den Sinn des AMF betrifft: durch die lebendige museale Tätigkeit des Nachbaues früher Entwürfe aus der **Entstehungszeit des Modellflugs** und deren praktischer Verwendbarkeit im Freizeitbereich, findet der Modellflug damit im Kulturanpruch der Technik auch seinen Platz.

Und das Reglement? Selbst für Freundschaftsfliegen sind gewisse Vorgaben zu erfüllen, soll der Sinn des AMF gewahrt bleiben. Erst recht aber, wenn Wettbewerbe ausgeschrieben werden. Nun ist die Probezeit für die jetzigen Bestimmungen in der österr. Modellsportordnung schon lange abgelaufen und bedarf dringender Korrekturen. Dass sich darin alle flugtechnischen Kriterien und Regeln zunächst dem organisatorischen Zwang allfälliger Wettbewerbsprozedere unterzuordnen haben, wird allgemein akzeptiert. Doch schon bei der Definition des Begriffes Antikflugmodell/Antikmodellflug gehen die Pro- und Kontrameinungen zwischen Purismus und lockerer Auffassung beträchtlich auseinander. Angefangen vom Entwurfsalter (bis wann), über Originalmaterial nebst Bespannung oder Verwendung sonstiger moderner Werkstoffe, Genauigkeit der Plantrue, was Modellabmessungen und Abänderungen zum Originalprofil betrifft, bis zur Frage der Formabweichungen durch den Einbau der Fernsteuerung und

damit eventueller Änderungen der Leitwerks- oder Querruderkonturen aus Gründen der Steuerwirksamkeit (für Plantrue helfen hier meist Pendelruder), gibt es jede Menge Konfliktstoff.

Außer Streit stehen aber müsste, dass ein „Baby“, ein „Hast“ eine „AM 9“, ein „Sausewind“ oder auch das „Borkenberge“, wie all diese alten Schönheiten auch heißen mögen, schon wegen des musealen Hintergrundes ein Original sein sollten. Daher müssten Änderungen in den Originalabmessungen, aber auch beim Baumaterial, weitestgehend vermieden werden.

Ganz allgemein sei vermerkt, dass allein die Verwendung der Fernsteuerung dem AMF-Charakter bereits so stark entgegensteht, dass sich weitere Zugeständnisse zu Änderungen der Originalmodelle in allen Bereichen durch den Gebrauch ebendieser (FS) eigentlich von selbst verbieten.

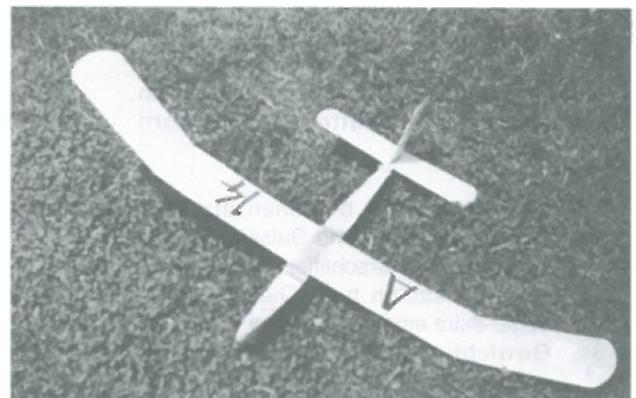
Aber nicht nur die Optik, auch das Flugbild sollte im AMF möglichst gewahrt bleiben und da sind Profiländerungen vielleicht doch nicht der Weisheit letzter Schluss. Für die Flugtechnik der „Antiken“, die ja allesamt Freiflugmodelle waren, ergab sich für den heutigen Modellflug wie von selbst die Umrüstung auf elektronische Fernsteuertechnik, denn Voraussetzung für den Freiflug waren und sind nun einmal größere Flugplätze und sportliche Fitness. Ersterer sind kaum noch zu finden und Letzteres ist meist jüngeren Jahrgängen vorbehalten. Älteren Semestern aber ist das seinerzeitige Freiflugprozedere des Modellrückholens kaum noch zumutbar. Die Fernsteuerung als Hilfsmittel also, sollte daher den Antikmodellflug nicht mit Zielpunktlandebewertungen ad absurdum führen. Der Organisation wegen, kommt man wohl nicht um ein Landeanflug-Zeitlimit herum. In die Bewertung selbst bräuchte lediglich ein beliebig langer Geradeausflug gegen den Wind mit ruhiger Landung des Modells und Stillstand in eben dieser Richtung, in einem vorher festgelegten **Landefeld**, punktemäßig einfließen.

Rechnung getragen hat man auch dem Jetztmodellflug, in dem man bei den Seglern statt der ehemaligen Umlenkrollen-Hochstarttechnik und des schon damals beginnenden Laufstarts, den schon seinerzeit erlaubten, jedoch kaum angewendeten Gummihochstart wählte (deutsche Startvorschriften für Segelflugmodelle, Stand 1941: 100 m Schnurlänge und Gummizwischenschaltung bis zu 25%

der Gesamtlänge, das wären z. B. 100 m Seil und 20 m Gummi oder 95/25 oder 90/30) und bei den Motormodellen moderne Antriebe gestattete. Bei der Flugdauer eines Hochstartseglers entscheidet dabei wohl wieder der Organisationsablauf (seinerzeit gab es nur Mindestflugeleistungen von 60 s. Gewertet wurde die volle Flugzeit!).

Dies galt auch für Motormodelle, wobei die Motorlaufzeit mit 30s begrenzt war, jedoch eine Überzeit von 10 s gestattet wurde, die jedoch bei der etwas kompliziert zu errechnenden Gesamtpunktezahl wieder negativ berücksichtigt wurde. Ebenso die Landung am Flugfeld, oder außerhalb dieses. Die Motorlaufzeit wäre also neu zu überdenken, insbesondere für bereits startberechtigte RC-Flugmodelle der Nachkriegszeit sowie jene der mit einem E-Motor ausgerüsteten Gummimotormodelle. Gerade bei der Flugzeit aber ist ein guter Kompromiss zwischen Veranstalter und Modellflieger gefragt. Der eine will den Wettbewerb zu Ende bringen, der andere will „Fliegen“! Sollte man hier nicht dem Modellfliegen die größere Bedeutung beimessen?

Als scheinbar besonders schwieriger Fall stellt sich die Modellkennzeichnung dar. Keinem Autofahrer würde es einfallen, ohne Nummertafel durch die Gegend zu kutschieren. Dass Modellflieger ohne jegliche Kennzeichnung auf ihrem Modell auch heutzutage noch zu Wettbewerben antreten, lässt entweder auf Fehlinformation oder völlige Ignoranz schließen. Um jedoch dem Modellcharakter Rechnung zu tragen, sollte die Kennzeichnung auf AMF-Modellen diesen möglichst wenig beeinflussen. Aus Fotos aber auch aus der Literatur ist ersichtlich, dass die Modelle „Seinerzeit“ lediglich 1x den Klassenbuchstaben und die Startnummer deutlich sichtbar auf der Tragfläche trugen. In Anlehnung daran, könnte man nun neben dem obligatorischen FAI-Pickerl mit der vierstelligen Versicherungsnummer, versehen mit



„Rhön“ aus dem Jahr 1941 Foto O.Czepa

einem Querstrich und der laufenden Modellzahl des Starters, das Auslangen finden.

Um schließlich auch der Gefahr des ewigen Modelleinerleis bei Antik-Wettbewerben entgegen zu wirken, also zur Belebung der Modelltypenszene, sind Veranstalter gefragt, mindestens ein Jahr vor einer allfälligen Wettbewerbsausschreibung, eine oder mehrere bislang wenig oder gar nicht gebaute Oldietypen für eine Spezialwertung zur Auswahl vorzuschlagen. Um dem auch einen besonderen Glanz zu verleihen, könnte man durch Namensgebung des Bewerbes, einen verdienten Modellflieger „Der ersten Stunde“ ein kleines Denkmal setzen. So würden nicht nur

die Modelle sondern auch ihre Väter in Erinnerung gerufen werden.

Was immer man jedoch heute anders macht als „Damals“, das „alte Flugbild“ sollte dadurch möglichst wenig in Mitleidenschaft gezogen werden. Wenn diesbezüglich bei der Schaffung oder Abänderung von Wettbewerbsregeln Zweifel auftreten, ruhig die alten Vorschriften herauskramen und studieren und aus diesen das Optimum für Jetztzeit- Durchführbarkeit extrahieren. Ach ja, noch gibt es auch ein paar „Alte Hasen“ die hilfreich sein könnten!

Aus all dem ergibt sich, dass man den Einfluss der „Moderne“ bei den „Antiken“ möglichst in Grenzen halten sollte. Gelingt es, bei Bewerben den

Ausübenden die alte Freude an diesem frühen, damals nahezu vorschriftsfreien Modellflug zu vermitteln, dann wird jedes „Antik-Reglement“ außer Streit stehen.

Will man jedoch allen Vorschriften aus dem Weg gehen die ein Wettbewerb unweigerlich mit sich bringt, dann steht noch immer das freundschaftliche Vergleichsfliegen offen, bei dem Jedermann seinen Oldtimer vorführen kann. Allerdings müsste dieser Veranstalter wissen, wie man Feste feiert.

© Oskar Czepa

BORKENBERGE Ein Antikflugmodell aus dem Jahr 1940

Zum geschichtlichen Hintergrund des „Borkenberge“: entwickelt wurde dieses Gummimotormodell von Lehrern einer Flugmodellbauschule des NSFK. Als Bauplanbeilage wurde es zunächst unter dem Namen „NSFK-Gummimotor-Flugmodell“ (Bauplan 1) in der Zeitschrift „Modellflug“ Band 5, Nr.12 des Jahres 1940 veröffentlicht und erhielt erst einige Monate später mit Erscheinen des NSFK-Bauplanes Nr. 6 den Namen „Borkenberge“ (Bauplan 2).

Wie aber kam es nun zum Bau des vorliegenden Modells? Der Schreiber dieser Zeilen ist mit dem weit über unsere Grenzen bekannten Bauer von Antikflugmodellen (Rhönmuseum) Alfred Haiden schon seit Ewigkeiten in Verbindung. Bei einem Telefonat äußerte Alfred den Wunsch, einen „Solitär“ (reines Solarflugmodell) nur als E-Motormodell nachbauen zu wollen. Zu gleicher Zeit wurde aber der Gedanke geboren, dass es der Plantreue früherer Gummimotormodelle doch viel mehr entspräche, für den heute üblichen E-Antrieb bei Antikmodellen, an Stelle zeitgemäßer E-Flugpropeller, der Optik wegen, einen dieser typisch alten Gummimotorpropeller einzusetzen. Es müsste sich doch ein E-Antrieb finden, der in etwa die Arbeit des Gummimotors simulieren kann, da ja dessen damalige Drehzahl und Leistung nicht all zu schwer zu berechnen wären. Diesen Gedanken nahm Alfred sofort auf, verzichtete auf den „Solitär“ und nachdem auch das Modell „Borkenberge“ empfohlen wurde, beschaffte er sich umgehend den erforderlichen Bauplan und begann sogleich mit der Verwirklichung dieses Vorhabens.

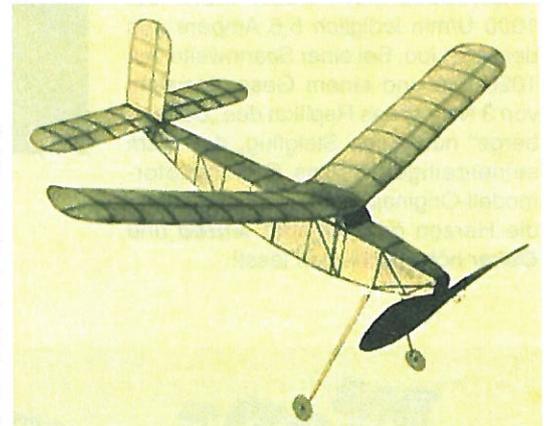
Dazu schreibt Alfred: der Bau dieses seinerzeitigen Gummimotormodells ist für geübtere Modellbauer gedacht. Die Rohbauzelle besteht im Wesentlichen aus 2x2 mm und 2x3 mm Kieferleisten.

Für die Flügelrippen und einige Spanten wurde 1 mm Sperrholz verwendet. Alle Randbögen sind aus 1x2 mm Kieferleisten lamelliert. Bespannt wurde mit weißem, dünnem Vlies, das der damaligen Bespannung aus Diplom-Papier (Flumo) sehr nahe kommt. Zusammen mit dieser Bespannung entsteht aus dem filigranen Leistengerüst ein festes Gefüge, was nach dem heutigen Stand der Flugmodellbautechnik nicht recht vorstellbar ist. Höhen- und Seitenleitwerk wurden zu Gunsten des Originalaussehens als Pendelruder konzipiert. Das Höhenleitwerk ist mittels GFK-Steckverbindungen teilbar. Für das Seitenleitwerk genügt ein kurzer stehender CFK-Stab. Die Original-Luftschaube mit einem Durchmesser von 360 mm und einer Steigung von 515 mm! wurde aus Hartbalsa gefertigt.

Ein REX+ 5 Jeti-Empfänger und zwei TS – 11 Conrad-Digital-Servos bilden die Empfangseinheit, deren Stromversorgung mittels BEC über einen 2-zelligen 750er Lipo-Antriebsakku erfolgt.

Etwas langwieriger gestaltete sich die Findung und Beschaffung des passenden E-Motors. Zunächst schien dies kein Problem darzustellen, zumal Umdrehungszahl und Leistungsaufnahme des seinerzeit verwendeten Gummimotors errechnet und einer kompetenten deutschen Vertriebsfirma für die Lieferung eines passenden E-Motors mitgeteilt wurden. Doch selbst nach Versuchen mit verschiedenen Getrieben kam mit dem daraufhin gelieferten Antrieb kein Steigflug zustande. Kommentar dazu: außer Spesen nichts gewesen.

Hier sei eingefügt, dass vor dem Einfliegen glücklicherweise festgestellt wurde, dass für das Bauplan-Flügel-



profil (Type nicht rekonstruierbar) mit einer maximalen Oberseitenwölbung von fast 14%, gemessen von der Profiltangente und einer Flügeltiefe von 115 mm, eine viel zu große EWD von + 6° eingezeichnet ist, was unweigerlich im Gleitflug zu einem unterkritischen Flugzustand führen muss. Also wurde die EWD auf 1,5° korrigiert.

Weiters erfolgte wegen der Gewichtszunahme durch den 57 Gramm wiegenden E-Motor im Frontbereich des Rumpfes, aus Schwerpunktgründen, eine Verschiebung der Tragfläche so weit nach vorn, wie es die Klapp-Luftschaube gerade noch zulässt. Der Abstand HLW-Nasenleiste bis Flügelendleisten-Zusammenstoß beträgt jetzt 357 mm.

Der Historie wegen sei auch noch erwähnt, dass im Bauplan 1 der Schwerpunkt bei 28,75 mm und im Bauplan 2 bereits bei 42 mm eingezeichnet ist, gemessen vom Endleistenzusammenstoß, was der in den Bauplänen eingezeichneten EWD schon mehr entgegen kommt. Der von Alfred erflogene Schwerpunkt zu oben genannter EWD von 1,5° liegt nun 32 mm vor diesem Pfeilformknick.

Trotz Fernsteuereinbau und E-Antrieb beträgt die Flächenbelastung bei einem Fluggewicht von 3 N und einer Gesamtfläche von ~ 0,145 m² lediglich 20,7 N/m² gegenüber der seiner-

zeitigen von ~ 15 g/dm².

Beim Durchblättern oben erwähnter „Modellflug“-Hefte fand sich ein Artikel über „Die zurückklappbare Luftschraube“ in der Nr. 10 des 5. Bandes, also 2 Monate vor der Herausgabe der „Borkenberge“-Ausgabe. Dieser zeitliche Umstand rechtfertigte, eine neue Original-Borkenberge-Luftschraube als Klappluftschraube nachzubauen. Mit dieser wurden in weiterer Folge am Prüfstand verschiedenste Außenläufer getestet, bis ein „Ausgemusterter“ Jamara Magnum AL-L 924 Außenläufer, wenn auch bei Halbgas, das ersehnte Gummimotor-Drehzahl/Leistungsverhältnis erbrachte. Mit der fast ein Drittel (real 1/2,85) der Spannweite messenden 14 x 20! Riesenluftschraube zieht dieser Motor bei 1000 U/min lediglich 5,5 Ampere aus dem 2S-Lipo. Bei einer Spannweite von 1028 mm und einem Gesamtgewicht von 3 N zeigt das Replikat des „Borkenberge“ nun einen Steigflug, der dem seinerzeitigen dieses Gummimotormodell-Originals täuschend ähnelt und die Herzen der Altflieger **Alfred** und **Oskar** höher schlagen lässt!



Das Riesen-Neuheiten-Programm auf 216 Seiten

NEUHEITEN 07

- Flugmodelle
- Schiffmodelle
- Automodelle
- RC-Anlagen
- Motoren
- Zubehör

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 Modellkonstruktion 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



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

- 84 Seiten Flugmodelle, Hubschrauber
- 32 Seiten Schiffmodelle
- 34 Seiten Automodelle
- 44 Seiten RC- und Ladetechnik
- 8 Seiten Elektro- und Verbrennermotoren
- 10 Seiten Zubehör

Graupner

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

CALIBER 5

KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS®

VERSION



Mit Metallrotorkopf

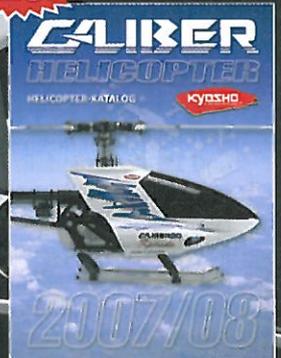
www.CALIBER-5.de



PRICED DOWN!

Ab sofort alle(!) Helicopter-Ersatzteile bis zu 50% im Preis reduziert! Alle neuen Preise und Lieferfähigkeiten auf unserer Website unter www.kyosho.de!

NEU!



Der neue Helicopter Katalog ist da! Ab September im Fachhandel oder direkt bei uns im Web.

Caliber 5 Kit, m. Cfk-Bättern, o. Motor
Best.-Nr. 21250 • UVP: 359,00 EUR

Caliber 5 VERSION M Kit, o. Motor, o. Blätter
Best.-Nr. 21250M • UVP: 499,00 EUR

Caliber 5 vorm. OS-50SX-H, m. Cfk-Blättern
Best.-Nr. 21251 • UVP: 609,00 EUR

DAS DERZEIT WOHL STÄRKSTE 50ER SYSTEM AUF DEM MARKT!



Das neuentwickelte Doppelkammer-Tanksystem versorgt den Motor zuverlässig mit Treibstoff in jeder Fluglage. Durch den Zahnrücken in der ersten Getriebestufe, ist der Motor mechanisch vom Getriebe entkoppelt. So beeindruckt der Caliber 5 in der Luft durch minimale Geräuscherwicklung bei maximaler Performance!



Im vorderen Teil der Mechanik befindet sich die RC-Box, in der der Empfänger und der Akku gelagert werden. Serienmäßig ist der Caliber 5 mit einer mechanischen Taumelscheibenmischung ausgestattet. Diese kann optional gegen eine elektronische Mischung umgebaut werden (Umbausatz CA-5140 erforderlich).



Der hochwertige Voll-Metallrotorkopf verfügt über eine durchgehende Blattlagerwelle, die in zwei Schlagdämpfergummis gelagert ist. Das Schwenkzentrum der Blattlagerwelle ist durch einen Zentrierstift klar definiert. Die Alu-Blattgriffe können Blätter bis 12 mm Blattanschluss aufnehmen.



Das Heckrotorservo wird klassisch in einer Kunststoff-Halterung am Heckrohr montiert. Die Anlenkung des Heckrotors ist absolut spielfrei ausgeführt. Dadurch kann die Empfindlichkeit am Gyro besonders hoch eingestellt werden, um die maximale Stabilisierung des Hecks zu erzielen.

FEATURES

- ★ 50er Helicopter-System für höchste Leistungsansprüche
- ★ Hochwertiger Aluminium-Rotorkopf für maximale Laufruhe
- ★ Ausgelegt für kompromisslose 3D-Akrobatik
- ★ Rotorkopf mit durchgehender Blattlagerwelle, die im Schwenkzentrum mit einem Stift fixiert ist
- ★ Hohe Laufruhe des Systems
- ★ Tank mit Doppelkammersystem für zuverlässige Treibstoffversorgung
- ★ Effiziente Kraftübertragung durch Zahnrücken in der ersten Getriebestufe und für den Antrieb des Heckrotors
- ★ Zweistufiges Getriebe
- ★ Direkte Anlenkung des Rotorkopfes
- ★ Alle Zahnräder gewichtsoptimiert und rundlaufkorrigiert
- ★ Lieferung komplett mit sämtlichen Kleinteilen
- ★ Mehrfarbiger Dekorbogen

Technische Daten

Länge: 1.160 mm, Breite: 220 mm, Höhe: 400 mm, Gewicht ca.: 3.100 g, Hauptrotor Ø: 1.340 mm, Getriebeübersetzung: 9,6:1, Motor: 8,17 cm³

[Ausführliche Informationen auf unserer Website!](http://www.kyosho.de)

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

© 2008 Kyosho

Lieferung nur über den Fachhandel



Entwickelt in Zusammenarbeit mit den F3C-Spitzenpiloten Kazuyuki Sensui und Yukihiro Dobashi!

Trotz Hitze gut besucht !

2. Alfred Prax- Gedächtnisbewerb der Antikflieger, 14. Juli 2007

Nachdem am 20. Mai dieses Jahres das 1. Alfred Prax-Gedächtnisfliegen über die Bühne gegangen war, folgt zum Wochenende 14./15. Juli 2007 das 2. Gedächtnisfliegen in Erinnerung an den langjährigen Obmann der Antikfliegergemeinde. Und wiederum auf der Kiebitzwiese der rührigen Günselsdorfer Modellflieger. Diesmal allerdings mit ausländischer Beteiligung und - gräßlicher Hitze.

Ursprünglich war geplant, den Bewerb an zwei Tagen durchzuführen, klugerweise hat man es dann beim Samstag allein belassen. Bei Temperaturen nahe der 40 Grad-Grenze verständlich. Umso hektischer mußte es zugehen, um alle Klassen mit je drei Durchgängen bis zur abendlichen Siegerehrung durchzuboxen. Es ist jedenfalls gelungen, 24 Seglermodelle und 12 Motormodelle in die Luft zu bringen. Hauptleidtragende war die Seil-Rückholmannschaft, die jungen Mitglieder Paul Bichler, Mario Myczak und Andi Schebesta, sie schufteten im Schweiß ihres Angesichts. Eine richtige Hackler-Arbeit. Um das ein Jahr später nicht noch einmal durchmachen zu müssen, wird überlegt, den Bewerb später im Jahr abzuhalten, etwa erst gegen Ende des Sommers.

Bevor es losging, wurde die Besprechung abgewickelt, bei noch morgendlicher Temperatur im Schatten. Prominente Gäste waren Bundessektionsleiter Modellflug Dr. Georg Breiner, der sich eingefunden hatte, weiters Dipl. Ing. Dusan Sedlar, slowakischer Präsident der Sam 119 Slovakia und Frau Edith Prax, Witwe des verstorbenen Alfred Prax, dem Namensgeber des Bewerbes.

Im Gegensatz zum letzten Günselsdorfer Ereignis ließ die Ausschreibung diesmal auch Modellflieger aus dem Ausland zu. Aus Ungarn kamen Laszlo Pinter und dessen Sohn, beide vom Verein Taszär und Joszef Papp aus Budapest, aus der Slowakei Lubomir Sladek, Alojs Pajdhauser und Johann Archan, alle vom Verein SAM 119. Bei den Motorfliegern hießen die Starter Lubomir Sladek, Stefan Mokran und Michal Madaras aus der Slowakei und aus Ungarn Janos Popdavid.

An Fluggerät haben sich aus dem Inland 4 Adler (die Niederösterreicher Myczak, Pinzolitich, Hochhofer, und Archan aus Salzburg) eingefunden, dazu 3 Modelle Hast (Kraft, Dorner, Vollnhofer), ebenfalls dreimal vertreten war der Große Albatros (Sladek aus der Slowakei, Wittek, Itze), 2 Große Reiher (Raith und Pöffel) und aus dem Ausland die beiden Ungarn Pinter mit Modell CF



Gamma Gull 100, mit 2570 mm Spannweite vom slowakischen Starter Stefan Mokran

17 (konstruiert 1939 vom großen ungarischen Modellbauer György Benedek, Spannweite 2.000 mm)

Aus diesem bisher wohl heißesten Antikflugbewerb ging bei den Seglern Christian Raith (Steiermark) mit seinem Großen Reiher (Baujahr 1940) als Sieger hervor. Ein junger, aktiver und toller Modellbauer und -flieger, dessen Modell etwas kleiner als Austria Meise und Adler und einfacher zu bauen ist, aber mit diesen beiden fliegerisch durchaus mithalten kann. Selbst bei stärkerem Wind. Ähnlich übrigens auch der Große Albatros, eine 2 m-Konstruktion von H. Münch aus dem Jahr 1939, die schon erkennen ließen, daß die dickbäuchigen vorderen Rumpfhälften kaum noch Zukunft hatten. Schließlich sorgte Oskar Czepa in den späten Fünftzigern mit seinem „Zahnstocher“, einem Modell mit Stab-rumpf, großes Kopschütteln. Er gewann aber damit „nur“ die Weltmeisterschaft!

Platz zwei schaffte Laszlo Pinter junior mit dem Benedek-Modell CF 17 (1942, Spw. 2.000 mm) gefolgt von Laszlo Pinter sen., ebenfalls mit Modell CF 17. Die beiden Ungarn, Vater und Sohn, sind bei allen Antikbewerben in Günselsdorf und Spitzerberg dabei gewesen. Sie zählen also zur erfreulichen Bereicherung der Antikmodell-Szene in



Funk Boy (1954) mit 2,5 ccm Verbrenner von Albert Novotny (Platz 7).

Österreich. Daß sie die Plätze zwei und drei souverän belegten, zeigt, dass sie auch das Fliegerische tadellos beherrschen.

Hinter den beiden Ungarn reihte sich als bester Niederösterreicher Mario Myczak auf den vierten Platz ein. Sein Gerät war ein Modell Adler, gebaut von Kurt Eitler, einem der begnadetsten Modellbauer Österreichs. Er ist gelernter Modelltischler und hat unendliche viele Antikmodelle gebaut, unter anderem Robert Kronfelds berühmtes Segelflugzeug „Wien“ mit 5 Meter Spannweite. Den zum Bau notwendigen Plan zeichnete er selbst, wie auch den vieler anderer Modelle. Um zu erleben, was auf



Das Alfred Prax-Gedenkfliegen war dank Teilnehmern aus dem Ausland gut besucht. Unter seinen Schützlingen der Bundessektionsleiter Dr. Georg Breiner (im dunklen Hemd).



Der Albatros auf slowakisch. Baujahr 1948, hat mit dem gleichnamigen Modell von H. Münch nichts zu tun. Der war schon neun Jahre früher da.



Wölkchen von Oskar Czepa, Baujahr 1950, 1840 mm Spannweite.



Einer der wenigen Elektroflieger, klein, handlich und leicht zu starten. Wenn mit Lipo-Batterie ausgestattet, dann leistungsmäßig mindestens so stark wie ein Verbrenner. Fotos H.Steiner

diesem Gebiet alles möglich ist, müßte man zu ihm nach Bad Vöslau „wallfahrten“.

An 5. Stelle landete wieder ein ausländischer Modellflieger, der Slowake Lubomir Sladek mit Modell Albatros 48, der mit dem Großen Albatros von H.Münch aus 1938 nichts zu tun hat. Es handelt sich um eine rein tschechische Konstruktion, die sehr oft gebaut und

viel geflogen wird.

Platz 6 ging an Artur Bail, ebenfalls mit Modell Adler und Nummer 7 war „Hausherr“ Friedl Pinzolitich nun schon zum zweitenmal dieses Jahr. Nachdem auch er einen Adler aus dem Bastelkeller geholt hatte, waren unter den ersten Zehn nicht weniger als 4 Stück dieser Konstruktion von Fritz Reis am Start. Einen Platz dahinter schaffte diesmal Herbert Hochhofer, der die letzte Austragung vom 20. Mai 2007 als

Erster beendet und damit niederösterreichischer Landesmeistermeister 2007 wurde. Befragt, wieso er diesmal so weit hinten landete: „Man kann nicht immer ganz vorne abschneiden, der Antikmodell-Bewerb ist ja auch eine Art gesellschaftliches Ereignis, bei dem man alte Freunde und Kollegen begrüßt und plaudern kann“.

Auch andere bewährte Antikmodellflieger rangierten weiter hinten, Walter Vollnhofer bildete mit seinem Modell Hast das Schlußlicht und das ohne Groll. Dabei sein ist alles, eine gängige Formel bei sportlichen Disziplinen. Und das hat auch seine Reize.

Die Motorflieger waren wie immer etwas weniger stark besetzt, nur 12 an der Zahl. Darunter allerdings vier ausländische Piloten. Lubomir Sladek mit Modell Vega 1 setzte sich an die Spitze, erst an zweiter Stelle kam der Burgenländer Walter Itze mit Modell Mura (aus 1949, Spw. 1360 mm, Benzinmotor), Dritter wurde der Kärntner Karl Brechan mit Superfalke (1950, Benzinmotor, Spw. 1.200 mm). Gleich dahinter folgte der zweite Slowake Stefan Mokran mit Modell President, das einzige, das in der Baubewertung die höchste Punktzahl von 120 erreichte, an fünfter Stelle

rangierte Artur Bail mit dem elektrobetriebenen Renus, nachdem er im vorangegangenen Bewerbe (20. Mai 2007) mit dem gleichen Modell den ersten Platz einflog.

Uwe Pöffel schaffte mit seinem Modell Hai lediglich Platz 6, trotz ausgezeichneter Flugleistung. Er hätte weit besser abgeschnitten, doch die katastrophale Baubewertung (38 (!) von möglichen 120 Punkten). Der Hai ist nämlich ein Segelflugmodell, das Pöffel auf Elektroantrieb umgebaut hat. Nun sind zwar Elektromotore zugelassen, nur im Entstehungsjahr 1943 hat es noch keinen E-Antrieb gegeben. Der Elektro-Hai ist im Sinne Antik also nicht ganz astrein.

Eine Änderung wird es im kommenden Jahr auch geben, die sicherlich alle Antikflugpiloten freuen dürfte: Die Landung wird nicht mehr nach dem Landepunkt und dessen Abstand vom theoretischen Fixpunkt gemessen, sondern nach Aufsetzen innerhalb eines Landefeldes gewertet. Die Landung „auf Zentimeter“ ist zu sehr Glücksache, um in Hinkunft noch Bestand zu haben.

Heinz Steiner

das wahre fliegen.

www.rc-heli-action.de | Koaxial-Helis im Vergleich – was können sie wirklich?

heliaction

D: € 8,50 A: € 9,50 CH: 16,50 sfr | Benelux: € 10,00 DK: 90,00 dkr
Ausgabe #01 | 2007

das wahre fliegen.

EASY GOIN'

robber HeliCommand 3D –
der Traum vom Autopiloten

SPEED SIXTEEN

Jungstar Nico Niewind

KOAX UND DANACH?

Der Einstieg zum Aufstieg mit
dem Eco 7 Ranger von Ikarus



GEWINNEN
KYOSHO CALIBER 450



HURRICANE vs. RAPTOR E

Kann der Newcomer den Platzhirsch ausknocken?

AUCH IM HEFT TechWorld | Portrait: Wolfgang Maurer vom HeliShop
T-REX Nitro | Elektro Skafar | Heligaudi aus München

Modell **AVIATOR**
www.modell-aviator.de
SONDERHEFT



Erscheint am 25. September

Infos und Bestellung unter www.rc-heli-action.de

actro

die
originalen
Außenläufer



actro Motoren für den anspruchsvollen Modellpiloten. Ausführliche technische Informationen und Auslegungstabellen finden Sie im Internet unter www.aero-naut.de



RC-Elektroflugmodell Typhoon

Spannweite 1.170 mm
Länge 830 mm
Gewicht 850 g
Tragflächeninhalt 22,84 dm²

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

www.aero-naut.de

Mehr Infos und alle Neuheiten im Internet www.aero-naut.de

07:55

Modellbau lenz



Akku Überwachung

Umschaltbar von 4,8 auf 6V
Superaktionspreis

€ 9,90

Das Modell ist mit Airbrushfinish gealtert und wird mit allen Kleinteilen wie Anlenkungen, Dekorbogen Fahrwerk und 480er Motor mit Getriebe geliefert.

Technische Daten: Spannweite: 990 mm, Länge: 813mm
Gewicht ab 780g

€ 92,90

EFLITE P-47D

Graupner Junior Sport

Elektromodell JUNIOR SPORT für Elektroantriebe mit 6-7 Zellen und Modellflieger mit wenig Erfahrung

Technische Daten
Spannweite ca. 2100 mm
Länge ü.a. ca. 1000 mm
Fluggewicht ca. 1500 g

€ 59,90

EFLITE P-38

Das Modell ist mit Airbrushfinish gealtert und wird mit allen Kleinteilen wie Anlenkungen, Dekorbogen und Fahrwerk geliefert.

Technische Daten: Spannweite: 1219 mm, Länge: 889mm

Variante mit 2 EMAX Brushless Motoren € 149,00

Ab 119,-

White Shark

Voll steuerbares Mini U-Boot von T2M

Um alle Achsen getrennt steuerbar dynamischer Tauchvorgang, kraftvoll motorisiert

€ 28,90

„Speed“ von „Fliegerland“

Da mit meinem Rasant von Robbe nicht mehr so recht Freude beim Fliegen aufkommen wollte, entschied ich mich ihn herzugeben, und an seiner Stelle was anderes, aber ähnliches anzuschaffen. Nach langem Suchen nach dem richtigen Modell fiel die Wahl auf das Modell „Speed“. Erhältlich und hergestellt von „Fliegerland“ in Deutschland. Die Angaben auf der Homepage ließen einiges erhoffen. Auch der Umstand dass es sich um einen GFK Rumpf handelt war erfreulich. Nach Bestellung und Überweisung traf innerhalb einer Woche auch schon der Baukasten ein.

Baukasteninhalt:

Nach dem Öffnen der Schachtel kamen, gut und transportsicher verpackt, folgende Teile zum Vorschein: GFK-Rumpf, CFK-Kabinenhaube, Fläche einteilig und rohbaufertig, Höhenleitwerk mit Ruder, Seitenleitwerk und die Bauanleitung, und aus die Maus. Keinerlei Kleinteile oder ähnliches. Ist aber nicht so schlimm. Das Wenige was zum Fertigstellen gebraucht wird, hat vermutlich jeder Modellbauer ausreichend herum liegen.

Die Tragfläche ist perfekt verarbeitet. Die Nasenleiste und Randleisten sind verschliffen, die Ruder bereits von der Fläche getrennt und perfekt verkastet und verschliffen.



Die Öffnungen für die Servos sind schon herausgearbeitet und eine Durchführung für die Servokabel ist auch vorhanden. Ebenso sind die Ruder und Leitwerke bespann- oder lackierfertig verschliffen. Scheinbar wurde besonders auf die Richtung der Maserung des Seitenleitwerkes geachtet.

Der GFK-Rumpf ist ebenfalls von



ausgezeichneter Qualität, auch hier muss nichts mehr geschliffen werden. Auffällig ist, dass die Trennnaht nicht in der Mitte ist. Hier darf man sich später beim Ausrichten der Tragfläche nicht irritieren lassen. Der Rumpf hat eine Ausnehmung für den Motoreinbau, für die RC-Ausrüstung und am Heck aufgesetzte

Wülste, die zum Einbau der Leitwerke erst geöffnet werden müssen. Die CFK-Kabinenhaube passt auch ohne Nacharbeiten.

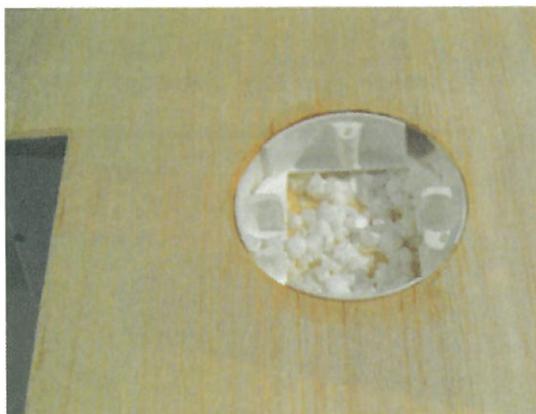
Bau:

Zu Beginn muss die Tragflächenbefestigung (5mm Sperrholz) in den Rumpf eingeklebt werden. Danach die Befestigungslöcher in die Fläche gebohrt und auf die eingeklebten

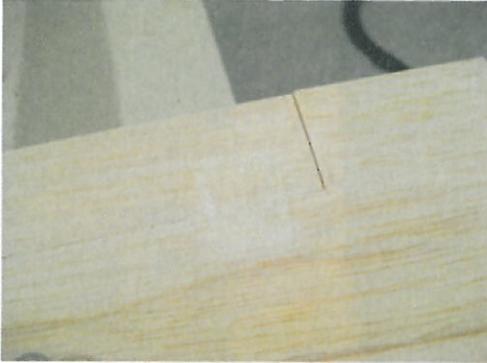
Brettchen im Rumpf übertragen werden. Hier muss auf Winkeligkeit zum Rumpf geachtet werden. Als Gewinde sieht der Hersteller ein Holzgewinde vor. Ich vertraue hier lieber auf Zackenmutter. Als Servoeinbaurahmen werden hier Robbe Nr. 1 empfohlen, die ich auch verwendet habe. Leider passen die Einbaurahmen in der Tiefe nicht in die vorgefertigte Öffnung. Hier muss noch eine Schicht

Styropor aus der Fläche geschabt werden. Dann passen auch die Rahmen. Diese werden eingeklebt, die Servos eingebaut und die Kabel in den vorgefertigten Schlitz eingefädelt. In der Mitte der Fläche muss der „Kabelkanal“ nur noch mit einem kleinen Loch geöffnet werden.

Die Anleitung spricht jetzt vom Einkle-



ben und Verstiften der Scharniere. Da aber die Querruder an der Flächenoberseite bündig gestaltet, und nur an der Unterseite angeschragt sind, fällt das schon mal flach. Eine kurze Anfrage bei Hr. Pfister (das ist der Hr. „Fliegerland“) führte mich zu Flies-scharnieren die an die Oberseite der Fläche und der Ruder geklebt werden. Nun ist die Fläche fertig zum Bespan-



nen bzw. Lackieren. Da ich kein Meister im bespannen bzw. bügeln bin, habe ich den Lack gewählt. Ist alles trocken, werden noch die Ruderhörner und die Anlenkungen montiert. Damit ist die Tragfläche fertig.



Für das Höhenleitwerk und das Seitenleitwerk muss der Rumpf erst aufgeschnitten werden. Das gelingt aufgrund der vorhandenen Anformung recht gut. Ich persönlich würde es jedoch vorziehen, wenn die Öffnungen schon vorhanden wären.

Das Höhenruder wird auf die gleiche Weise wie die Querruder befestigt. Das Leitwerk darauf in den Rumpf eingeklebt. Gleich anschließend folgt das Seitenleitwerk. Auch am Heck muss penibel auf Winkeligkeit zur Tragfläche und zum Rumpf geachtet werden. Lieber öfter nachmessen und Langzeitepoxy benutzen. Das erleichtert die Korrekturen und vermeidet Zeitdruck. Nun zum Motor. Der Motorträger muss aus Sperrholz selbst gezimmert werden. Für mich eine große Herausforderung, für andere eventuell nicht. Aus Festigkeitsgründen, und weil ich ein großer „Festmacher“ bin, habe ich 6mm Sperrholz benutzt. Hufeisenförmig zugeschnitten, an den Motor und an den

Rumpf angepasst und eingearzt. Hier darf nicht auf Seitenzug und Sturz vergessen werden.

Ist der Motor und der Tank an seiner Stelle, Spinner und Luftschraube mon-



tiert, kann mit der Einstellung des Schwerpunktes begonnen werden. Dies geschieht mit dem Servobrett (welches auch selbst angefertigt werden muss), den Servos, Akku und Empfänger. Platziert man hier alles an der richtigen Stelle kann gänzlich auf Blei verzichtet werden.

Die Anlenkung des Höhenruders ge-



schieht mittels CFK Rohr mit eingearztem M3 Gewinde an beiden Enden und Gabelköpfen. Somit ist die Anlenkung spielfrei. Die Motordrossel habe ich mittels Bowdenzug realisiert. Servoseitig mit Gabelkopf und motorseitig mit einem Kugelkopf (schlechte Erfahrung mit Knackimpulsen am Vergaser mit Gabelkopf). Die beiliegende CFK Kabinenhaube kann jetzt noch ausgeschnitten und angepasst werden.

Fliegen:

Die von mir gewählte Motorisierung liegt etwas über der angegebenen Obergrenze. Dass Webra Motoren mehr Leistung und weniger Gewicht als andere in derselben Klasse haben weiß man ja. Das im Hinterkopf, ließ mich eine flotte Gangart erwarten. Nach dem Einlaufen wurde der Motor gleich auf Leistung eingestellt. Ein Vereinskollege beförderte das Modell in die Luft, welches sofort heftig Fahrt aufnahm und steil in den Himmel stieg. Hier muss wohl noch am Motorsturz gearbeitet werden. Für die ersten Flüge trimmte

ich etwas Tiefe um das zu kompensieren. Der „Speed“ fliegt wie auf Schienen, mit beachtlicher Geschwindigkeit. Wenden und Kurven sind auf engstem Raum, und fast ohne Geschwindigkeitsverlust möglich. Die Landeanflüge können weiträumig angetragen werden, da er auch wunderbar und lange segelt. Herangeschwebt, ausgehungert und sanft aufgesetzt. Nach 3-4 Metern Rutschphase endet der Flug wieder sicher am Boden. Diesen Spaß den das Modell macht, hatte ich bei all meinen Flügen mit einem vergleichbaren Modell eines großen Herstellers nie.

Nach ein paar Flügen versuchte ich dann einen Eigenstart. Am Rumpfhinterteil gehalten und einen leichten Schubs nach oben, zieht das Modell senkrecht ab wie eine Rakete. So macht selbst „werfen“ natürlich Laune. Die GPS Geschwindigkeitsmessung steht noch aus.

Fazit:

Eine Mischung aus „Robbe Rasant Speed“, „Quickie 500“ und „Gnumpf“, bloß mit einem stabilen GFK Rumpf versehen, vereint der „SPEED“ alle Vorteile der genannten Modelle in sich. Die Bauqualität, die für diesen Preis geboten wird, sucht vermutlich Ihresgleichen. Als Hersteller würde ich, gegen Aufpreis einen Beschlagsatz, Anlenkungsteile und die nötigen Holzteile (Motorträger u. Servobrett) noch zusätzlich anbieten. ICH hätte das sicher gleich mit gekauft.

Verbaute Teile:

Graupner C16 Empfänger
4 Zellen NiMh Empfängerakku
Schalter mit Ladebuchse (damit kann das Modell zusammengebaut bleiben)
Webra 36GT mit Standarddämpfer (wird wohl bald einem Reso weichen müssen)
APC 9x6 Luftschraube
100ccm Tank
2 x HS85 MG (Querruder)
2 x C5077 (Höhenruder, Motordrossel)

Bezugsquelle:

<http://www.fliegerlandshop.de>

Text und Fotos:

Martin Koisser

E-Mail: xels@gmx.at

webra



www.webra-austria.at

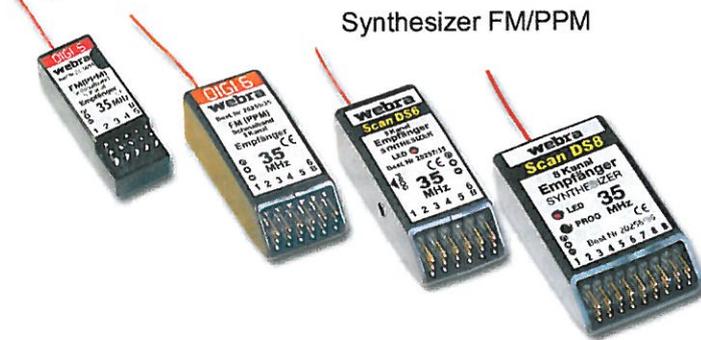
Modell-
Motoren
Elektronik
model
engines
electronics

Funkfernsteuer- Empfänger

in 35MHz A u. B Band, 40/41 MHz

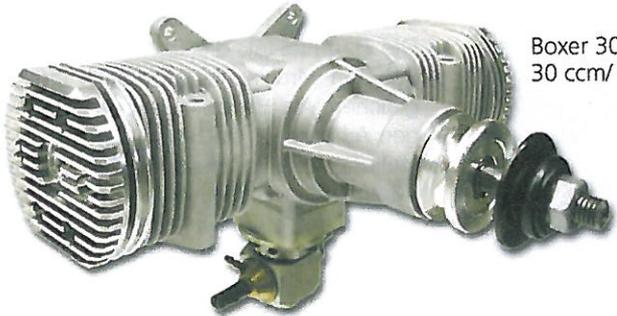
Digital FM/PPM

Synthesizer FM/PPM



Modellmotoren

2-Takt Verbrennungsmotoren von 4 bis 30 ccm
Leistung: 0,8KW bis 3,3KW



Boxer 30-2
30 ccm/ 3,3KW



Speed 120 XP
20 ccm/ 2,8KW



91-P5
15 ccm/ 2,4KW



Heli 91-P5HC
15 ccm/ 2,4KW



Heli 55-P5HC
9 ccm/ 1,5KW

NEU
mit Benzin



Speed 150i
25 ccm/ 2,8KW

feel the power



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

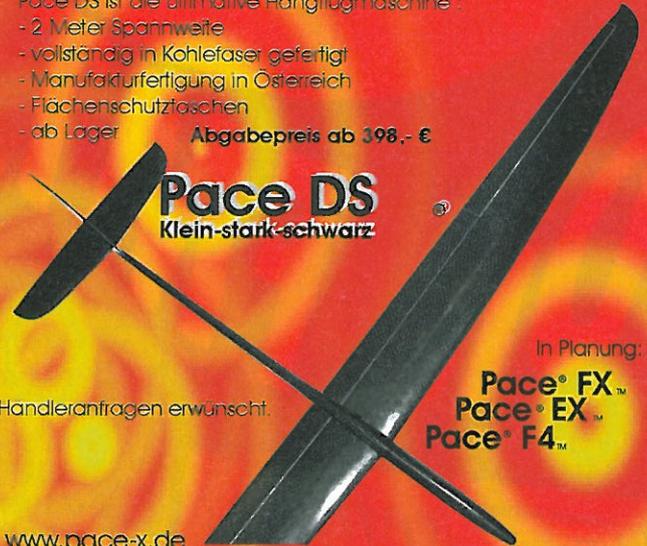
B.I.G. BOYS TOYS
Handelsagentur GmbH

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
 - Flächenschutzfaschen
 - ab Lager
- Abgabepreis ab 398,- €



Pace DS
Klein-stark-schwarz

Handleranfragen 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

PROXXON
MICROMOT
System

FÜR DEN FEINEN JOB
GIBT ES
DIE RICHTIGEN GERÄTE

Spezialisten für feine Bohr-,
Trenn-, Schleif-, Polier- und
Reinigungsarbeiten.

MICROMOT
OZI 220/E
mit HSS-Trennblatt

500 g leichte Elektrowerkzeuge
für 220 - 240 Volt Netzanschluss.
Gehäusekopf aus Alu-Druckguss.
Leise, präzise und effizient. Stufenlos
regelbar mit Vollwellenelektronik.

Von PROXXON gibt es noch
50 weitere Geräte und eine
große Auswahl passender
Einsatzwerkzeuge für
die unterschiedlichsten
Anwendungsbereiche.

MICROMOT
Industrie-
Bohrschleifer
IB/E

MICROMOT
Stichsäge
SS 230/E

Bitte fragen Sie uns.
Katalog kommt kostenlos.

PROXXON

— www.proxxon.com —

Proxxon GmbH - D-54518 Niersbach - A-4224 Wartberg/Aist

Top-DVDs bei **Die FMT** aus der **Flugmodellbibliothek**



Best.-Nr.: 620 1094
Preis: 5,- €

Tragflächen in Leichtschäum-Sandwich-Bauweise

Ausführlich wird Schritt für Schritt in Wort und Bild gezeigt, wie man eine beplante „Styropor“-Tragfläche herstellt. Der Kern, Verstärkungen, Beplanken und Verkleben, Einbau von Tragflächenanschluss und Servos etc. sowie Ausrüsten mit Störklappen, Querrudern und Wölbklappen sind nur einige der dargestellten Stationen. Wie das alles recht einfach zu erstellen ist, erklärt Hannes Schmalzer, ein Experte auf diesem Gebiet.

Laufzeit: **80 Minuten** · Best.-Nr.: **620 1093** · Preis: **29,00 €**



Tragflächen in Leichtschäum-Sandwich-Bauweise

NEU

RC-Indoorfliegen

Vorstellung der Werkstoffe; Bauen mit Depron; Bausatz Madflight von AFF-CNC; Bauen mit Depron; Besonderheiten beim Bauplanmodell (Lackierung, Fahrwerk, Anlenkung); Lustige Depronmodelle: es muss nicht immer 3D sein; Bauen mit EPP, Verarbeitung; Fuchsjagd in der Halle; Technik: Lithium Ionen Polymer Zellen; Technik: Brushless Motoren; Technik: Servos und Empfänger; Mini-Indoor Flieger – Pitts und Cessna im Mikroformat; Büchertipps; Shockflyer im Modellflug-Simulator; Aeromusikal, Daniel Brüssow fliegt auf dem Indoormeeting in Bochum

Laufzeit: **50 Minuten** · Best.-Nr.: **620 1054**
Preis: **19,90 €**



Motorkunstflug mit RC-Modellen

Einstellung des Modells: Schwerpunkt; EWD; Ruderausschläge
Einfliegen des Modells: Trimmen; Schwerpunkt; Ruderausschläge
Figurentraining: Raumeinteilung; Wendefiguren; Zentralfiguren; gerissene Figuren, Ausblick und Wettbewerbe

Laufzeit: **60 Minuten**
Best.-Nr.: **620 1080**
Preis: **29,00 €**



Unser Spezial-Angebot für Sie:
Buch + DVD zusammen nur 36,00 €
Best.-Nr.: **700 0007**

Sie sparen 10,00 €!



Unser Spezial-Angebot für Sie:

Buch + DVD zusammen nur 35,00 €
Best.-Nr.: **700 0011**

Sie sparen 10,00 €!

GFK im Modellbau

Einführung in die Technik des Laminierens am Beispiel eines Bootsrumpfes; Erstellung einer Trennebene zum Bau einer zweiteiligen Form; Bau einer zweiteiligen Form für einen Flugzeugrumpf; Laminieren eines Flugzeugrumpfes; Zusammenführen der Rumpfhälften „nass in nass“; Einführung in den Leichtbau mit Wabenkern am Beispiel eines Schwimmkörpers; Herstellung einer Tragflächen-schale in Waben-Sandwich-Bauweise; Bauen und Einfügen eines Holms; Verbindung der Flächenschalen

Laufzeit: **60 Minuten** · Best.-Nr.: **620 1082** · Preis: **29,00 €**



Der vth-Bestellservice

☎ (+49) 07221/508722
per Fax (+49) 07221/508733
E-Mail: service@vth.de
Internet: www.vth.de
Postkarte im Heft

SYNERGY

Model Helicopters

Synergy R/C Austria
http://at.synergycrc.com

feel the enjoyment...
fly Synergy Helicopters

AUSTRIA	GERMANY
Heli4You www.heli4you.net	Modellbau Brause www.modellbau-brause.de
Helishop Frank www.helishop.at	CR-Heliserie www.cr-heliserie.de
Hobby-Factory www.hobby-factory.com	CSK Modellbau www.csk-modellbau.de
Modellbau Reingruber www.rc-heli.at	Heli Center Berlin www.heli-center-berlin.de
Playland Modellbau www.playland-modellbau.at	HT Modellbau www.htmodellbau.de
	MHM Modellbau www.mhm-modellbau.de
SYNERGY N9 Best Model-Helicopter Winner Constructor's Title 3D MASTERS 2007	Modellbau Schaub www.der-modellbau-profi.de
	Wachsmuth GmbH www.wachsmuth.com
	Markus Zacherl Modellbau www.modellbau-landshut.de

Handleranfragen erwünscht!

Lambert Kolibri

Smallest autostarting model jet engine worldwide!
243 000 1/min

Worldwide distribution

FIMEX International
Tel: +49 (731) 940 50 20 www.fimex.de/kolibri

fimex
EXCLUSIV

Ob im Flugzeug-, Schiffs-, Eisenbahn-, Architektur- oder Industriemodellbau, mit einer **STEP-FOUR** Heißdraht-Schneideanlage produzieren Sie jedes Teil in perfekter Qualität.

Heißdraht-Schneiden

STEP-FOUR
Bayernstraße 77, A-5071 Wals-Siezenheim
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

Heli4You

Der Spezialist in Sachen R/C Helicopter

SYNERGY Model Helicopters

N9

N9-KIT € 949,-
inkl. SAB Paddel & SAB Heckblätter

QX N9 Carbon Chassis

geschlossenes CFK-Chassis
inkl. CFK-RC-Vorbau
Gewichtserparnis 250g

€ 299,-

N9 Option Parts:

- ALU Pitchkompensator-Arme € 60,50
Vormontiert - inkl. Y-Gelenk, Kugellager und Kugelbolzen
- CFK Schalter-Halterung € 9,50
für HELIFLON VS-38 & JET ES-2x
- Kabinenhauben-Gummimitlen-Schutz € 4,50
Satz für vorder und hintere Hubverdrängungen

www.heli4you.net

PROXXON MICROMOT System

FÜR DEN FEINEN JOB GIBT ES DIE RICHTIGEN GERÄTE

Tellerschleifgerät TG 250/E mit regelbarer Schleifgeschwindigkeit von 250 bis 750 m/min.

Schleift Längskanten, Stirnkanten, Rundungen, Gehrungen und auf Umschlag präzise Planflächen im rechten Winkel. Für Holz, NE-Metall, Stahl, Kunststoff, Kork und Gummi. Hauptgehäuse aus verripptem Alu-Druckguss. Schleifteller ø 250 mm.

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.

TG 250/E



Bitte fragen Sie uns. Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.com —

Proxxon GmbH - D-54518 Niersbach - A-4224 Wartberg/Aist

Caliber 4



Beschreibung

Die Mechanik des Caliber 4 besteht aus zwei Seitenteilen, die aus glasfaserverstärktem Kunststoff gefertigt sind. Der Vorderteil der Mechanik dient zur Aufnahme der RC-Elektronik und der Servos. In die Mechanik konstruktiv integriert ist der Motorträger aus Aluminium, der über zusätzliche Kühlrippen zur Kühlung des Motors verfügt. Der Ein- und Ausbau der Motoreinheit erfolgt mit wenigen Handgriffen innerhalb kürzester Zeit.

Die Kraftübertragung erfolgt über ein zweistufiges Getriebe. In der ersten Stufe sitzt zwischen der Kupplungsglocke und dem Getriebe ein großzügig dimensionierter Zahnriemen. Dieser sorgt für eine mechanische Entkopplung des Motors vom eigentlichen Getriebe.

Im Heckrohr des Caliber 4 läuft ein leichtgängiger Zahnriemen, der den Heckrotor antreibt. Das Modell verfügt bereits serienmäßig über mitdrehenden Heckrotor bei Autorotation. Die Anlenkung des Heckrotors erfolgt spielfrei über einen kugelgelagerten Umlenkehebel, der direkt auf die Schiebhülse des Heckrotors greift. Das Heckrotorservo sitzt direkt am Heckrohr, so dass die Anlenkung des Heckrotors auf kürzestem Wege erfolgt.

Die Anlenkung des Rotorkopfes ist klassisch als 120° Anlenkung ausgelegt und erfolgt über die heb- und senkbare Taumelscheibe. Die kugelgelagerte Metalltaumelscheibe verfügt über polierte Anlenkkugeln. Alle Anlenk- und Umlenkehebel sind kugelgelagert. Die Blattgriffe am Hauptrotorkopf verfügen über ein Metallprofil, so dass auch sehr schwere GfK-Rotorblätter mit hohen Drehzahlen verwendet werden können. Die neuartigen, voll verkleideten Paddel besitzen Gewichte, deren Position variiert werden kann.

Features

- 30er Helicopter-System für professionelle Ansprüche
- Adaptierbares Flugverhalten von Einsteiger bis 3D
- Taumelscheibe mit 120° Anlenkung
- Vollverkleidete Hillerpaddel für einfaches Einstellen
- Kraftübertragung durch Zahnriemen in der ersten Getriebestufe
- Rotorkopf mit durchgehender Blattlagerwelle
- Hohe Laufruhe des Systems
- Fliehkraftkupplung aus Stahl
- Kraftübertragung zum Heckrotor durch Zahnriemen
- Zweistufiges Getriebe
- Spielfreie Anlenkung des Rotorkopfes
- Alle Zahnräder gewichtsoptimiert und rundlaufkorrigiert
- Lieferung komplett mit sämtlichen Kleinteilen
- Mehrfarbiger Dekorbogen

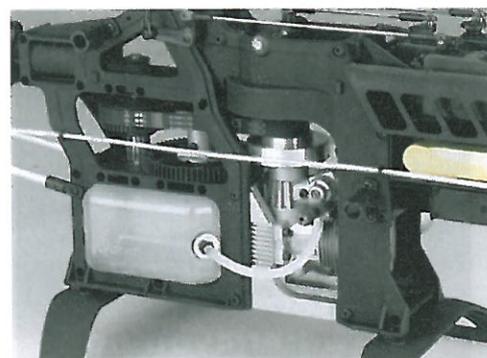
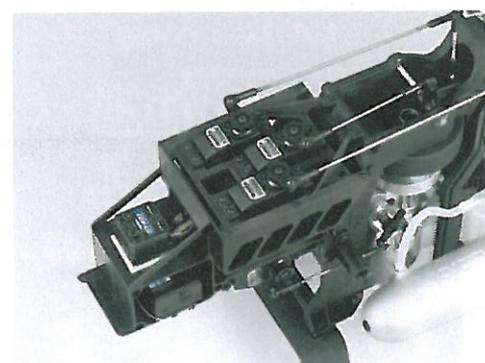
Technische Daten

Länge: 1.105 mm;
Breite: 210 mm;
Höhe: 408 mm;
Gewicht ca.: 2.950 g;
Hauptrotor Ø: 1.220 mm;
Drehrichtung Hauptrotor: Rechts;
Getriebeübersetzung: 9:1:4,7;
Motor ca.: 5,8 cm³

Preis

Best.-Nr. 21240C • Caliber 4 •
UVP: 309,00

**Ausführlicher
Testbericht in der näch-
sten Ausgabe und natür-
lich demnächst auf
www.prop.at**



microsens

Neu:

Power Control SOLID2-L1

eine Weiterentwicklung der SOLID2, nun mit Display und LiPo-fähig.

Die Hardware besteht aus: Akkuweiche, elektronischer Schalter, analoge Spannungsregelung, Spannungsmessung (Akku1, Akku2, Ausgangsspannung), Strommessung (Akku1, Akku2, Gesamtstrom), Zeitmessung und Störungserkennung.

Optionales Display und als Bedieneinheit eine 2-färbige LED und 1 Taster.

Software :

Begrüßungsmenu, Momentan- und Minimalspannungen, Momentan- Maximal- Durchschnittstrom (Akku1, Akku2, Summe), Entnommene Kapazität (Akku1, Akku2, Summe), Einschaltdauer, Anzahl der Störungen. Werte bleiben zwischen den Flügen gespeichert, können auch bewußt rückgesetzt werden, ansonsten automatisch gelöscht mit frisch geladenen Akkus.

1-Taster-Bedienung : Langer Tastendruck Einschalten/Ausschalten, kurzer Tastendruck Weiterschalten der sehr übersichtlichen Menus.

Extreme Sicherheit: 2-stufige LED-Warnung bei geringer Akkuspannung, LED-Fehleranzeige wenn ein Akku ausfällt, EIN bleibt sogar dann gespeichert wenn beide Akkus abgeschlossen werden.

Techn. Daten

Spannungen: Eingänge geeignet für 5-NiMH Zellen oder 2S-LiPo. Umschaltung über eine Steckbrücke. Ausgang einstellbar von 5.5V bis 7.0V. Meßbereich 0-10V, 0.01V Auflösung, 1s Mittelung. Minimaler Spannungsabfall (Eingang-Ausgang) von 0.35V, gemessen bei 4A. Verpolungssichere Eingänge, kurzschlußfester Ausgang.

Ströme: Bis zu 4A Dauer, 15A Spitze. Meßbereich Akku1, Akku2 0-10A, Summenstrom 0-20A. Auflösung 0.01A Kapazitätsentnahme : Messbar bis 32Ah Akku1, Akku2, 64Ah Summe. Auflösung 1mAh.

Einschaltzeit : Bis zu 1000 Minuten. Auflösung 1s.

Störanzeige : theoretisch bis zu 64000 möglich.

Eigenstromverbrauch : 45mA typisch
Abmessungen[mm] : 54 x 41 x 15

Gewicht[g] : 34

Preis : 89.- EUR

Display:

3 Zeilen je 12 Zeichen, 5mm Zeichenhöhe.

Stromverbrauch : 1mA

Max. Temperaturbereich : -20°C .. +70°C

Abmessungen[mm] : 46 x 33 x 3

Gewicht[g] mit Kabel : 12

Preis : 39.- EUR

Bedienkabel :

Taster + LED rot/grün, mit Einbau-LED-Kappe

Gewicht[g] mit Kabel : 8

Preis : 14.- EUR

Produktaktualisierung :

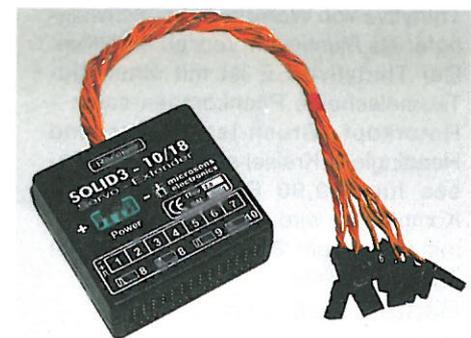
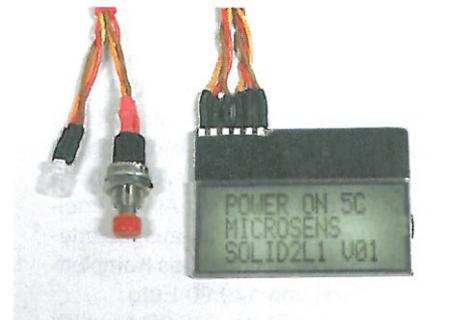
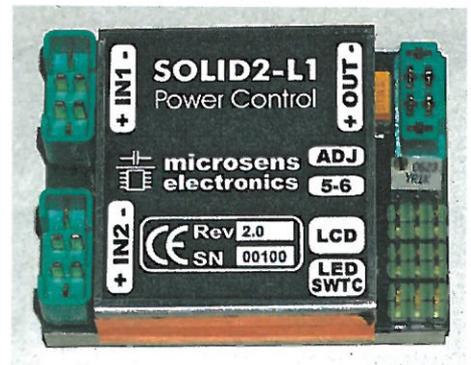
Der Servo-Extender SOLID3 10/18 ist perfekt auf die SOLID2-L1 abgestimmt. 10 Eingänge, 18 Ausgänge. Geregelt 5V / max. 1A zum Empfänger, Servos können höhere Spannung von der SOLID2-L1 haben.

Mit Optokoppler und Impulsverstärker für jedes Servo. Keine Servorückwärts- spannungen auf den Empfänger möglich. In Summe dadurch extrem stör- sicher auch bei hohen Strömen und langen Servokabeln.

Abmessungen[mm] : 60 x 58 x 26

Gewicht[g] mit Kabel : 65

Preis : 95.- EUR



FÜR DEN FEINEN JOB
GIBT ES
DIE RICHTIGEN GERÄTE

Heißdraht-Schneidegerät THERMOCUT. Zum Trennen von Styropor und thermoplastischen Folien. Auch zum Arbeiten mit Schablonen.

Für Architekturmodelle, Designer, Dekorateure, Künstler und natürlich den klassischen Modellbau. 30 m Schneidedraht (ø 0,2 mm) gehören dazu.

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

MODELLSPORT SCHWEIGHOFER-NEWSLETTER

Walkera-Helis

Walkeras kleine Lama Light ist in einer neuen Version mit einer LiPo-Zelle erhältlich. Der Koaxial-Heli hat einen Rotordurchmesser von 34 Zentimeter und wird komplett mit Sender, LiPo und Ladegerät zum Preis von 89,90 Euro angeboten. Auf vielfachen Wunsch wird die Big-Lama jetzt in einer Aluminium-Version geliefert. Das mit Alu-Taumelscheibe und -Rotorköpfen ausgestattete Modell gibt es ebenfalls als Komplettset zum Preis von 149,90 Euro.

Auch der bewährte, voll 3D-taugliche Thirtyfive von Walkera ist bei Schweighofer als Aluminium-Version erhältlich. Der Thirtyfive SE ist mit einer Alu-Taumelscheibe, Pitchkompensator, -Rotorkopf, Brush-less-Motor und Headinglock-Kreisel ausgestattet. Dieses für 299,90 Euro angebotene Komplettset wird flugbereit eingestellt mit allem zum Betrieb notwendigen Zubehör geliefert

Bantam Ladegeräte



Das Sortiment von Modellsport Schweighofer wurde durch die Produkte der Firma Bantam ergänzt. Bantam produziert hochwertige Ladegeräte und Balancer. Insgesamt sind ab sofort vier Ladegeräte lieferbar. Das Angebotspektrum reicht vom BC5 und BC6 Dual Power über das BC8 bis hin zum E-Station 902. Der für 118,90 Euro angebotene BC-5 verfügt über einen eingebauten Balancer, über den auch das für 230 und 12 Volt geeignete BC6 (144,90 Euro) verfügt. Mit dem E-Station 902



wird für 255,90 ein Leistungsstarkes, bis 12S-LiPos taugliches Ladegerät mit Motoreinlauffunktion angeboten. Neben den Ladegeräten ist auch der PB6-Balancer, das Check-Master-Diagnosegerät und das Balancer-Anschlusskabel für alle gängigen LiPos bei Modellsport Schweighofer erhältlich.

Flighpower Evolight

Neu bei Schweighofer sind Flightpower-Light-Akkus. Das Angebotspektrum reicht vom fertig konfektionierten 350mAh-2S-Akku bis zum 5350mAh-7S-Akku. Die Preise liegen bei 16,90 Euro für den 350/2S, 45,90 Euro für den 1320/3S, 123,90 Euro für den 4250/3S und 154,90 Euro für den 5350/3S. Die Dauerbelastbarkeit dieser LiPo-Akkus liegt zwischen 17 und 18C, kurzfristig dürfen es bis zu 28C sein.

Carson-1:10-Brushless-Motorset

Das bei Modellsport Schweighofer erhältliche 1:10-Brushless-Motorset



von Carson sorgt bei RC-Cars für eine extrem hohe Leistung bei gleichzeitig sehr hohem Wirkungsgrad. Das Antriebssystem ist für Leistungen bis 300 Watt ausgelegt, der Regler besitzt Vorwärts-, Brems- und Rück-

wärtsfunktion. Das komplette Antriebsset kostet bei Modellsport Schweighofer 99,90 Euro.

Gas Devil



Endlich ist das erste serienmäßige 1:5-4WD-Großmodell da und schon jetzt bei Modellsport Schweighofer für 899,90 Euro als Komplettset erhältlich. Der Carson Gas Devil verfügt über einen 27-Kubikzentimeter-Benzinmotor, riesige Alu-Stoßdämpfer und Alu-Achschenkel vorne. Er ist außerdem komplett kugelgelagert. Der Gas Devil wird fertig aufgebaut, mit 40-MHz-Pistolengriff-Fernsteuerung, Akkus und Ladegerät geliefert.

IHR KONTAKT ZU MODELLSPORT



SCHWEIGHOFER

**Modellsport Schweighofer
Hauptplatz 9
A-8530 Deutschlandsberg/
Österreich**

**Telefon: 00 43/(0) 34 62/25
41 19**

Fax: 00 43/(0) 34 62 /75 41

Internet:



Der neue **JAMARA** Hauptkatalog ist ab sofort lieferbar. Auf über 300 Seiten finden Sie top Neuheiten aus allen Bereichen des Modellsports. Auch im Spielzeugbereich hat **JAMARA** nochmals deutlich zugelegt und einige interessante Neuheiten an den Start gebracht. Im Bereich Microhubschrauber stehen zwei Modelle zur Auswahl und der Koaxialheli-Kopter Medicopter 117 ist von RTL lizenziert. Bei den Flugmodelle sind z.B. die ersten scale Modelle aus Micropor ins Programm gekommen und auch bei den Warbirds hat sich die Palette deutlich erweitert. Hier ist vor allem die neue Messerschmitt Bf 109 mit über zwei Meter Spannweite zu erwähnen. Zum ersten mal präsentiert JAMARA in seinem Hauptkatalog Hubschrauber in allen Größen. Vom Microhubschrauber HG'le bis zur Verbrenner Maschine mit 1,35 Meter Rotordurchmesser. Neu auch das Futterboot, dass vor allem auch die Angler anspricht und mit 3 Stunden Fahrzeit überzeugt. Fragen Sie Ihren Fachhändler oder bestellen Sie den neuen Katalog gegen 3,50* Rückporto direkt bei JAMARA. Mit besten Grüßen

JAMARA Modelltechnik
Gernot Steenblock Leiter Marketing



JAMARA-Flohmarkt

- > Wann? Am 27. Oktober 2007
- > Wo? Walterstraße 1
- > 88459 Tannheim (Württ.)
- Nähere Infos unter www.jamara-modelltechnik.de
- > Kontaktinfo: Julia Natterer
- > Tel. +49 07565/9412-54

FIMEX international

Pace DSE

Der neue **Pace DSE** ist eine Erweiterung des normalen leichteren Pace DS in Richtung noch schnelleren Hangflug und mehr Festigkeit/ Steifigkeit im Flug und zielt auf eine Personengruppe, welche sich mehr Härte des Modells im Flug wünscht.

Die Handhabung des Modells beim Transport konnten wird durch die Erhaltung des 2-teiligen Flügelsystems belassen, alle Teile können auf kleinsten Raum zur Startstelle transportiert werden.

Das Herzstück des DSE stellt der neue Verbinder dar, welcher in der Breite um 100% auf 20mm gewachsen ist und dadurch schon die Richtung der Flugleistungen vorgibt.

Alle Bauteile am Pace DSE werden den gesteigerten Anforderungen angepasst, konkret bedeutet dies eine Festigkeitszunahme durch mehr Carbongewebe und Carbonrovings im Flügel und Rumpf.

Durch die höhere Festigkeit jedes Bauteils ergibt sich ein noch dynamischeres Fliegen im Hochgeschwindigkeitsbereich, Biegung der einzelnen Teile bei extremen Wenden werden deutlich reduziert, schnellere, kantige Manöver werden nun möglich.

Flügel:

Verlängerung der zweiten Carbongewebesicht, eine zusätzliche Schicht im D-Box Bereich um den Verbinder.

Für Erhöhung der Masse im Flug ist die Ballastkammer verlängert, Holmsteg aus Carbon-beschichteten senkrechten harten Balsa ist gemäß dem

neuen Verbinder verbreitet.

Der Carbonholm ist in Anbetracht der erhöhten Festigkeitsanforderungen deutlich verstärkt, die Verbindertaschen werden mittels erhöhter Rovingumwicklung noch steifer ausgeführt.

Vollcarbon-Ausführung ohne jeglichen Stützstoff hergestellt, Steigerung der g- Belastung aufgrund veränderter Masse um 95% Der Preis liegt bei 529,- Euro bei ca. 4 Wochen ab Bestellung.

www.pace-x.de

Lambert Kolibri exklusiv bei FIMEX:

Die beliebte kleinste Miniturbine der Welt ist exklusiv bei FIMEX erhältlich.



Für alle Freunde der kleinen Turbine sowie auch für Segler und Hotliner bestens geeignet.

www.fi-mex.de/kolibri

FIMEX Volkshotliner



Man darf gespannt sein: Für Aspach hat sich FIMEX den VolksHotllier (VH) einfallen lassen. Das Voll-GFK Modell begeistert durch optimale Qualität bei günstigem Preis!

Aussenläufer und alles an Akkus passen - da freut man sich!

Der Abgabepreis wird bei 229,- liegen, nähere Informationen unter www.fi-mex.de

Letzlich hat FIMEX seine Internetpräsenz erneuert:

www.fi-mex.de

FIMEX International

Andreas J. „Andi“ Fenske
Schloßstraße 18
89079 Ulm

+49 731 9 40 50 30 (TEL)

+49 731 9 40 50 33 (FAX)

www.fimex-modellbau.de

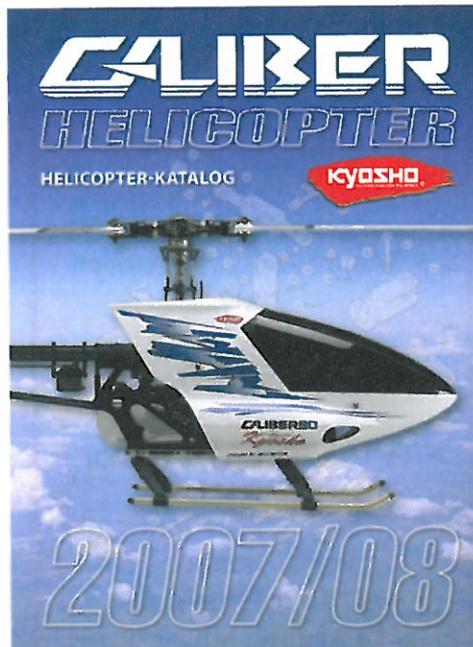
info@fimex-modellbau.de

KYOSHO Helicopter-Katalog 2007/08

Ab sofort ist der neue Helicopter-Katalog 2007/08 verfügbar. Auf 44 Farbseiten werden alle Hubschraubermodelle sowie die Tuning- und Zubehörteile übersichtlich dargestellt. Ausführliche Explosionszeichnungen sämtlicher Modelle helfen dem Leser die benötigten Ersatzteile schnell zu finden.

Der Katalog ist ab sofort im Fachhandel oder direkt auf kyosho.de verfügbar.

Preis
Best.-Nr. HK-2007 • KYOSHO
Helicopter-Katalog 2007/08
UVP: 0,99 •



In der nächsten Ausgabe:

Testberichte über:
Caliber 4
Whisper
PACE DS
Extra 300 elektrisch
Mirage
Pitts elektrisch
Shark 600
Kelly
FW 190 D
uvm.

Gerold Kirchert

Das Bauen von Flugmodellen in Theorie und Praxis



1.-9. Schulstufe



Gerold Kirchert

„Das Bauen von Flugmodellen“

Eine Arbeitsmappe nicht nur für den Werkunterricht sondern für alle die in den Flugmodellbau näher kennenlernen wollen.

aus dem Inhalt:

- Flugkörper
- Flugzeuge (Flugmodelle)
- Modelle die wir bauen
- Etwas Theorie vor Baubeginn
- Ein Modell richtig auswiegen und einfliegen
- Baupläne und Bauhinweise zu 5 Flugmodellen aus 1 ½ Balsabretter
- Helling zu 5 Flugmodellen aus 1 ½ Balsabretter
- Weitere Bauanleitungen und Baupläne

Mobile entweder aus Tonpapier, Pappelsperholz
 Kartonflugzeug
 Steckmodell Serie Flyer
 Balsagleiter Mücke Kleinsegler
 Gummi - Motormodell

- Gummi - Hubschrauber
- MAZ Gleiter
- MAZ Gleiter Erweiterung mit Kurvensteuerung + Thermikbremse
- A1 Segler
- Gummi - Motormodell in Fachwerkbauweise und Papierbespannung
- Experimente und nicht alltägliche Flugmodelle
- Flug Ei
- Fallschirm
- Strohalmrakete
- Heißluftballon
- Arbeitsblätter
- Bezugsquelle + Literaturnachweis

„Das Bauen von Flugmodellen in Theorie und Praxis“ soll die Arbeit im Werkunterricht für die Materie FLIEGEN erleichtern. Die ersten Anleitungen sollen das handwerkliche und kreative Geschick der Schüler fördern und einen Bezug zur Fliegerei herstellen. Die weiteren Anleitungen führen über kleine Wurfgleiter bis hin zu einem Modell mit 900 mm Spannweite.

Bei der Zusammenstellung dieser Arbeitsmappe stellten sich sehr rasch heraus, dass es nicht möglich ist, jedes Detail genau zu beschreiben. Das heißt, ein gewisses Basiswissen in der Handhabung der Werkzeuge, von Klebstoffen und Interpretation der Zeichnungen setzte ich voraus.

Für weitere Informationen steht der Autor gerne mit Rat und Tat zur Verfügung.

GK Modellbau + Kopierservice
 Linzer Straße 65
 1140 Wien
 Tel: 0043 1 982 44 63
 Fax: 0043 1 982 15 30 4
 Fax: 0043 1 982 44 63 4
 Mail: office@kirchert.com
 Web: www.kirchert.com

Inserenten in dieser Ausgabe Seite

Hobby Faktory	01
Lindinger	04
JSB	08
Donau Forum	12
Schweißgut	12
Freudenthaler	23
Dedicate 2 air	27
Flyzeit	29
FMT	35
Aeronaut	37
Ikarus	38
robbe modellsport	44
Hepf	47
Neckarverlag	50
Sanyo	51
Tauernblick	53
Schweighofer	56
Jamara	60
JSB	65
Graupner	72
Kyosho	73
Aviator	76
Aeronaut	77
Lenz	77
BBT	80
FENSKE	80
Proxxon	80
FMT	82
Heli4You	83
FIMEX Lambert	83
Step	83
Proxxon	83
Proxxon	85
Multiplex	U2
Graupner	U3
Jamara	U4

LOGO 10 COMPACT

UNSCHLAGBAR IN LEISTUNG UND PREIS !!!

GRAUPNER ARF-Version

Best.-Nr. 4493 Rotor-Ø ca. 1140 mm



- Kompakter Outdoor-Elektrohubschrauber
- Uneingeschränkt kunstflugtauglich (3-D)
- Fertig aufgebaut
- Mit Brushless-Motor
- Mit Drehzahlregler
- Mit SRVS-Gyrosystem
- Mit SCAN-Empfänger (SPCM)
- Mit vier Digitalservos
- Flugfertig eingestellt und bereits eingeflogen
- Lieferung im hochwertigen Aluminiumkoffer, der das Modell flugfertig aufgerüstet aufnimmt.

- Robuster Elektrohubschrauber mit hohem Leistungsüberschuss
- Geeignet für Anfänger, Fortgeschrittene und Experten
- Hauptrotor rechtsdrehend
- 120° CCPM
- Autorotationsfreilauf serienmäßig
- Heckrotorantrieb über Zahnriemen
- Betrieb mit 4-zelligem LiPo-Akku
- Ideal für den Einstieg ins Helifliegen, da das Modell nicht nur fertig gebaut geliefert wird, sondern auch mit hochwertigen RC-Komponenten ausgerüstet ist und sogar eingeflogen wurde.
- Empfohlene Fernsteuerung ab MX-16S (SPCM)

Technische Daten
Rotor-Ø ca. 1140 mm
Länge ohne Rotor ca. 1020 mm
Höhe ca. 365 mm
Breite ohne Rotor ca. 200 mm
Fluggewicht ab ca. 1900 g

Praktischer Alukoffer im Lieferumfang enthalten



GRAUPNER

HUGHES 269
RC-Helikopter
Art.Nr. 03 5001



Design by JAMARA S. Herrmann, Photo by T. Wildorf



Der kleinste ferngesteuerte Scale-Heli der Welt!

JAMARA-Modelltechnik
Erich Natterer e.K.
Am Lauerbühl 5
DE-88317 Aichstetten
Tel. +49 (0) 75 65/94 12-0
Fax +49 (0) 75 65/94 12-23
www.jamara.de
www.jamara-toys.de
info@jamara.de



Worldtour
2007