

Die Faszination des Fliegens – Szene, Technik, Tipps & Trends



prop

DAS MODELLFLUGMAGAZIN DES ÖSTERREICHISCHEN AERO-CLUB

2/2024



Premiere für die Dash 8

Die Dash 8 von Kim Contento erlebte in dieser Flugsaison ihren Erstflug. In der kommenden Ausgabe des Magazins prop werden wir mehr über dieses Modell berichten.

- News aus der Bundessektion
- Sport & Veranstaltungen
- Testberichte
- Internationales Airliner-Meeting
- Modellbautage Tulln
- Präsentation der Klemm L 20 B1
- und vieles mehr

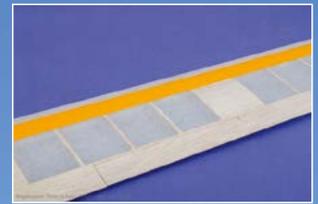
← SCOPE →

NEU



Technische Daten

Spannweite	ca. 2.660 mm
Länge	ca. 1.250 mm
Gesamt Flächeninhalt	ca. 43 dm ²
Fluggewicht	ab ca. 1.250 g
Tragflächenbelastung	ab 29 g/dm ²



Scope Flugmodell-Bausatz
Bestell-Nr. 1314/00

Holzbausatz eines Elektrosegelflugmodells.

Thermikflüge oder bei leichtem Aufwind am Hang sind mit diesem Modell möglich. Scope ermöglicht auch erste Erfahrungen bei der Verwendung von Wölb- bzw. Bremsklappen und kann auch Geschwindigkeit aufnehmen und wieder in Höhe umsetzen, obwohl das Flugverhalten ziemlich gutmütig ist.

Die zweiteilige Tragfläche des Modells ist in Rippenbauweise gefertigt und verfügt über Querruder sowie Brems-/Wölbklappen. Die große Kabinenhaube ermöglicht es, den Flugakku schnell zu wechseln. Es wird ein 3s LiPo mit 2.400 mAh verwendet.



Die neue Generation Klappflugschrauben

für ein noch engeres Anliegen an schmale Seglerrümpfe. Am Besten in Kombination mit den aero-naut Z-Spinner (CN).



CAMZcarbon

Servo-Familie passend für alle aero-naut Modelle
8-20 mm Einbaumaße



Z-Spinner
Ø 30-55 mm

aero-naut

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



Made in Germany

mehr als **100** Jahre
Modellbau Made in Germany
seit 1922

Unsere Premium-Partner



Redaktionsschluss
für die nächste
Ausgabe 3/2024
ist der 19.11.2024

Geschätzte Modellflugkolleg:innen!

Mit dieser Ausgabe unseres Modellflugmagazins prop liegt nun die zweite Auflage im neuen Layout vor, es wurde gut angenommen und auch aus der Sektion gibt es viele positive Neuigkeiten zu kommunizieren.



Beginnen wir gleich mit dem Modellflugsport auf internationaler Ebene! Unsere Spitzensportler haben unser Land wieder sehr erfolgreich an den Welt- und Europameisterschaften vertreten. Highlight des Sportgeschehens ist wieder der Gewinn der Teamwertung unserer Jugendnationalmannschaft F3K (Walcher/Brudermann/Müller) und die Plätze zwei (Brudermann) und drei (Walcher) in der Jugend-Einzelwertung bei der Europameisterschaft F3K in Polen. Aber auch bei den Senioren konnte Bernhard Flixeder ins Fly-Off einziehen und den hervorragenden 8. Rang von 56 Teilnehmern aus 17 Nationen erzielen. Wieder sensationell abgeschnitten hat auch unser F3A Ausnahmetalent Gernot Bruckmann bei der EM in Belgien, er konnte den Vizeeuropameistertitel erringen! Peter Hoffmann und Hermann Haas haben bei der F3J Weltmeisterschaft in Norwegen mit den Plätzen fünf und sechs ganz hervorragend abgeschnitten.

Derartige Spitzensportler erwachsen nur aus einer kontinuierlichen und abgestimmten Jugendarbeit mit Blickrichtung auf den Sport in den Vereinen. Um dies auch finanziell zu unterstützen, konnte aus den Mitteln des Jugend-/Nachwuchseuros eine namhafte zweckgebundene Summe zur Verfügung gestellt werden.

Auch der bevorstehende Luftfahrttag im Jänner 2025 wirft bereits seinen Schatten voraus. Bereits im Herbst werden die Vertreter der Sektionen dazu nominiert, in den USA würde man von den primary elections sprechen.

Ebenfalls umgesetzt haben wir funktionsbezogene Mailadressen unserer Spitzenfunktionäre, die aktuelle Liste ist auf der letzten Seite des Magazins ersichtlich.

Wo viel Licht ist, entsteht einem Sprichwort nach auch Schatten und dieser ist in unserem Bereich eindeutig das Modellflugrecht.

Schon die diesjährige Registrierungsverlängerung hat da und dort für Unmut gesorgt. So selbsterklärend wie von der Behörde vorhergesagt war das Prozedere doch nicht und ohne Hilfe aus dem Vereins- oder Funktionärskreis wären manche unserer Mitglieder damit nicht zurechtgekommen.

Auch die Artikel 16 Bescheidverlängerungen schreiten sukzessive voran, aber der damit verbundene Bürokratismus, die beizubringenden Unterlagen und die zu stemmenden Kosten sind europaweit einzigartig! Es gibt kein zweites Land in Europa, das ein derartiges Prozedere hat. Zwar unterstützen wir als Interessensvertretung im Rahmen unserer Möglichkeiten die Vereine sowohl ideell als auch finanziell, aber zufrieden kann man mit diesem Prozess in keinsten Weise sein. Mehr als € 150.000,- haben unsere Vereine schon für diese Betriebsbewilligungen bezahlen müssen und es ist kein Ende in Sicht.

Unsere Funktionärskollegen der Deutschen und Schweizer Verbände sprechen schon in einer Mischung aus Mitleid und Humor von einer „Ösi-Modellflugsteuer“!

Irgendwo dürften wir bei den Verhandlungen zum derzeitigen Verfahren falsch abgebo-gen sein und nun befinden wir uns in einer Sackgasse, aus der es hoffentlich noch einmal ein Entrinnen gibt!

Vielleicht bietet die kommende Novellierung der EU-VO einen Ansatzpunkt zu einer Kurskorrektur, wir befinden uns in ständigen Verhandlungen mit der EMFU (Vereinigung der europäischen Modellflugverbände), welche der Ansprechpartner zur EASA ist.

Soweit der Kurzbericht aus der Bundessektionsleitung Modellflugsport, detailliertere Informationen sind themenbezogen den folgenden Seiten zu entnehmen.

Euer Josef Eferdinger
BSL koopt. Modellflugsport



www.aeroclub.at



QR-Codes zu unseren Websites

Hier sind die QR-Codes von den Web-Seiten www.prop.at und www.aeroclub.at (Quick Response – schnelle Antwort). Einfach Smart-Handy auf den Code richten, fotografieren und schon erscheint die Webseite auf eurem Handy. Ihr spart euch dadurch das Eintippen der Web-Adresse. Viel Spaß beim Ausprobieren wünscht die prop-Redaktion!

www.prop.at



Impressum

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:
Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflugsport

Chefredakteur: Ing. Wolfgang Semler
 (verantwortlich für den Inhalt)

Redaktionsadresse: PROP, Prinz-Eugen-Straße 12, A-1040 Wien,
 Tel. +43 1/505 1028-77, redaktion@prop.at

Anzeigenverwaltung: Kerstin Rohringer
 Prinz-Eugen-Straße 12, A-1040 Wien,
 Tel. +43 1/505 1028-77, Fax: +43 1/505 1028-17,
 modellflug@aeroclub.at

Layout: Michaela Keferböck, www.graphik4you.at

Herstellung: Walstead Leykam Druck GmbH,
 www.walstead-leykamdruck.com

Inserentenverzeichnis

Aero-Naut Modellbau	U2
Hacker Motors	4
uniLIGHT	8
Zeller Modellbau	9
Krick Modellbau	9
VTH	25
GK Modellbau Kirchert	37
Ferienhotel Glocknerhof	49
Powerbox	U3
Lindinger	U4



INHALT

ÖAeC BUNDESSEKTION

News aus der Bundessektion	6
Ansprechpartner im ÖAeC	50

SPORT

Bewerbs-Wochenende im Zillertal	10
Österreichische Meisterschaft RC-E7 2024	12
F3A/RCIII Trainingstag und Punkterichterlehrgang im Zillertal	14

TESTBERICHTE

Multiplex Pacer	16
Vulcan	19
Akkurevolution?	22

SZENE

Jugendsporttag	26
Internationales Airliner-Meeting	28
Modellbautage Tulln	32
Edwin Krill	35
Styria Fesselflug-Meeting F2	38
Styria Retro-Meeting	40
Jet-Rookie Meeting	42
Rollout und Präsentation der Klemm L 20 B1	45
Landl-Cup RC-E7	47
Modellflugwoche am Glocknerhof	48



News aus der Bundessektion Modellflugsport

Auch in dieser Ausgabe unseres Modellflugmagazins möchten wir euch die unmittelbaren Neuerungen im Bereich Modellflugsport näherbringen. Wir bündeln diese News in die nachstehenden Themenbereiche:

Bundesaeroclub/Bundessektion

Lange angekündigt und nun doch in den Startlöchern ist die „Mitgliederverwaltung Neu“ des ÖAeC. Damit einhergehend werden zusätzliche Features möglich, die Änderungen und Eingaben der Mitglieder werden direkt im System gespeichert, wer welche Lese- und Schreibrechte erhält, werden wir zeitgerecht, voraussichtlich in der nächsten Ausgabe, kommunizieren.

Zur Vorbereitung des Luftfahrertages am 25.01.2025 werden die Sektionsleiter nominiert, für unsere Sektion ist dies am 12.10.2024 geplant. Die Veranstaltung wird online abgehalten, um die Stimmenauszählung möglichst einfach zu gestalten. Die Stimmrechte liegen im Verhältnis der stimmberechtigten Mitglieder beim Obmann des Vereines, Weitergabe und Bevollmächtigung ist möglich und ausdrücklich gewünscht. Nachdem die unmittelbaren Vertreter im Bundesland die Landessektionsleiter sind, ersuchen wir euch, diese zu bevollmächtigen.

Im Juni ist ein Thema aufgepoppt, mit dem überhaupt nicht zu rechnen war. Plötzlich wurde die Rechtmäßigkeit unserer Modellhaftpflichtversicherung in Frage gestellt. Vermutlich initiiert durch Mitbewerber am Markt, stellte man unsere Sammelpolize in Frage und diskutierte eine gerätebezogene Versicherung an. Eine außerhalb des Aeroclubs stehende Partei wollte Einsicht in unsere Versicherungspolize und hatte diese Frage geschickt bei der Behörde und im Ministerium platziert. Nur durch eine konzertierte Aktion aller beteiligten Funktionäre, vom Präsidenten bis zur Stabstelle Drohen, konnte dieses Thema abgeschmettert werden.

Eine Erkenntnis aus dieser Aktion hat sich jedoch schon herauskristallisiert, die wir hier noch einmal allen Mitgliedern nahebringen wollen:

Unsere Modellhaftpflichtversicherung ist an eine aufrechte Mitgliedschaft beim ÖAeC gebunden! Bei einer Weitergabe des Fluggerätes an ein Nichtmitglied besteht kein Versicherungsschutz! Davon ausgenommen ist nur der Lehrer-/Schülerbetrieb, wenn er durch ein Mitglied als Lehrer ausgeführt wird!

Wenn ihr diese Zeilen lest, ist auch die Airpower 2024 in Zeltweg schon wieder Geschichte, wir waren hier mit allen Sektionen vertreten und haben uns als Interessensvertretung Flugsport präsentiert.

Unser letzter diesjähriger Messeauftritt wird anlässlich der Modellbau 2024 in Wien sein. Auch hier würden wir uns freuen, möglichst viele Mitglieder an unserem Messtand begrüßen zu können.

Sekretariat

Auch aus dem Sekretariat möchten wir euch ein paar Bitten näherbringen:

Bei Schadensfällen ist eine korrekt ausgefüllte Schadensmeldung erforderlich. Diese findet ihr auf prop.at/service/formulare! Es ist ein befüllbares PDF-File, bitte füllt die Schadensmeldung am PC aus, unterfertigt diese, scannt sie ein und übermittelt diese mit den erforderlichen Beilagen (Schadensbilder/Skizzen/Zulassungsscheine bei Kfz-Schäden) an modellflug@aeroclub.at.

Ebenfalls beizulegen sind die Registrierungsbestätigung und der Kompetenznachweis des Schädigers!

Ebenfalls immer wieder nachzuhaken ist bei den NW- und NWI-Bewerben, wo die Veranstalter die Ausschreibungen und die Ergebnislisten nicht auf den Bewerbungs kalender hochladen. Ohne eine MSO-konforme Ausschreibung und Ergebnisliste wird keine Förderung für den Bewerb zuerkannt.

Für 2025 planen wir eine Erstellung eines Leitfadens, wo alle notwendigen Schritte zur konformen Abwicklung eines Bewerbes erläutert werden.

Jugendarbeit

Wie in jedem Sportverband ist auch im Flugsport die Jugendarbeit die Basis zur „Talentesichtung“ und zur Förderung des Breitensports. Um zumindest Anreize zu schaffen, dies in der Sektion Modellflugsport voranzutreiben, wurde uns auf Antrag der Sektion vom Präsidium die Summe von € 7.500,- zweckgebunden für die Jugend- und Nachwuchsarbeit zur Verfügung gestellt.

Wir fördern daraus die Spitzensportteilnahmen unserer Jugendlichen, die ganz- und mehrtägigen Jugendferienaktionen, den Ankauf von Einsteigermodellen für die Klassen RC-E7, F3L und F5L.

Genauer ist bei der Fachgruppe Jugendarbeit zu erfragen, Kontaktdaten sind ebenfalls auf der letzten Seite des Magazins ersichtlich.

Sport

Der Modellflugsport boomt und die bisherigen Spitzenergebnisse sind dem einleitenden Kommentar auf Seite drei zu entnehmen!

Insgesamt nehmen heuer 23 Modellflugsportler unserer Sektion an Welt- und Europameisterschaften teil, ergänzt von den Mannschaftsführern und den Helfern.

Aber auch als Veranstalter sind wir spitze, die österreichischen Modellflugvereine organisieren heuer 15 Staats-/Österreichische Meisterschaften, elf internationale Bewerbe, 85 nationale Bewerbe mit zum Teil internationaler Beteiligung und 41 Landesmeisterschaften.

Der Sportgedanke ist der Dreh- und Angelpunkt unserer Funktion als Fachverband Flugsport und die Sport Austria fördert unsere Aktivitäten für alle Sektionen insgesamt mit € 350.000,-

Auch bedarf es zur Widmung unserer Modellflugplätze als Sportstätte ein Bekenntnis zum Sport.

Und last but not least werden die Landesverbände durch die Landessportorganisationen mit nicht unerheblichen Zuschüssen gefördert, welche natürlich auch dem Modellflugsport zugutekommen.

Technik und Recht

Immer noch eine Baustelle ist unser Modellflugrecht, hier kann man eigentlich nicht zufrieden sein. Selbst einfachste Umsetzungen, wie die Geografischen Zonen

nach Artikel 15 der VO sind bis heute nicht veröffentlicht, ein Versagen des Gesetzgebers auf der ganzen Linie. Nur in Abstimmung mit der Behörde (ACG) konnte eine Lösung gefunden werden, welche diese Veröffentlichung substituiert, die betroffenen Vereine sind informiert.

Die Verlängerungen der Artikel 16 Bescheide für die Modellflugvereine laufen zwar eher friktionsfreier ab, aber auch hier sind bereits wieder erste Hürden aufgetaucht.

Im Zuge dieser Bewilligungen wird eine Betriebsaufzeichnungspflicht vorgeschrieben und viele Vereine kommen diesen Bescheid-Inhalten nicht genau nach. Es werden keine geflogenen Höhen und die Namen der Luftraumbeobachter dokumentiert. Dazu beigetragen hat auch unser gedrucktes Flugbuch, das zum Zeitpunkt, als es verteilt wurde, den Bescheid Anforderungen nicht mehr entsprochen hat.

Jetzt beim Verlängern treten die Probleme zu Tage, wenn Defizite bei den Aufzeichnungen und/oder Unterschriften auftreten, verlängert die Börde den Bescheid statt der vereinbarten vier Jahre nur für zwei Jahre, was die Kosten für den Verein im Beobachtungszeitraum verdoppelt!

Bitte kontrolliert, ob die Aufzeichnungen mit den geforderten Inhalten korrelieren.

Wie bereits im Kommentar auf Seite drei erwähnt, ist die Situation insgesamt mehr als verbesserungsbedürftig. Wir sind das einzige Land in Europa, das Betriebsbewilligungen für den Verein und nicht für den Verband ausstellt. Unsere Vereine haben bereits mehr als € 150.000,- an Bescheid-Kosten zahlen müssen, um einigermaßen rechtskonform Modellflug betreiben zu können.

Wer sich heute noch für dieses Verhandlungsergebnis erwärmen kann, hat in unseren Augen den Bezug zur Modellflugwelt verloren.

Für 2025 ist auf europäischer Ebene eine Novellierung der EU-Verordnung geplant, wo der Modellflug aus den Drohnenkategorien herausgelöst werden soll, was ja grundsätzlich zu begrüßen ist. Nach ersten Informationen soll aber kein einheitliches europäisches Modellflugrecht entstehen, sondern es soll wieder mehr in die nationalstaatliche Verantwortung gehen.

Hoffentlich bietet diese Novellierung die Gelegenheit, die Fehler der Vergangenheit zu korrigieren und eine nationale Lösung für den Verband zu entwickeln.

ÖAeC BUNDESSEKTION

Schwierig wird dies sicher werden, denn das derzeitige Prozedere hat den Modellflug zu einem ständigen Gebührenlieferanten an die Behörde degradiert und niemand, schon gar nicht die privatisierte Behörde wird auf diese ständig fließenden Einnahmen verzichten wollen.

Unsere Sektion ist hier in enger Abstimmung mit der EMFU (Europäische Modellflieger Vereinigung), welche wiederum die Verhandlungen mit der EASA, der europäischen Flugsicherheitsagentur führt.

Ebenfalls abgestimmt mit der EMFU erarbeiten wir der-

zeit ein Benchmark der in Europa geltenden Regularien für den Modellflug. Es ist schon interessant, wie weit die rechtlichen Voraussetzungen in den einzelnen Ländern differieren.

Soweit die aktuellen Informationen aus der Bundessektion Modellflugsport!

Wir werden diese Informationskampagne in jeder Ausgabe des Magazins prop fortsetzen, damit ihr immer in allen Belangen des Modellflugsports am Laufenden gehalten werdet.



MFC

Der MFC uniLIGHT.at Streitdorf ist ein neuer, junger Modellflugverein und sucht neue Mitglieder!

- o riesiges, hindernisfreies Fluggebiet, Sonne im Rücken
- o Flugzeiten von Sonnenaufgang bis Untergang
- o 200x50m Graspiste
- o 30km von Tulln, 35km von Wien
- o Artikel 16 mit 250m Höhe und 100kg
- o freier Zugang für Jugendliche

uniLIGHT.at
PROFESSIONAL AIRCRAFT LIGHTING

uniLIGHT.at
STREITDORF

Zu beachten ist die Platzordnung! Weitere Informationen beim Obmann Bernhard Zlabinger unter b.zlabinger@kabsi.at

Neue Generation Super-Hochvolt-Servos SHV bis 16.8V, bis 4S Betriebsspannung!

Doppelte Spannung, halber Strom!



<p>S40SHV 40x20x39.8mm, 89g Speed (16.8V): 0.06s Stall (16.8V): 53kg.cm</p>	<p>S65SHV 40x20x39.8mm, 89g Speed (16.8V): 0.11s Stall (16.8V): 83kg.cm</p>	<p>BLS6013SHV 40x20x39.1mm, 85g Speed (16.8V): 0.12s Stall (16.8V): 70kg.cm</p>	<p>S90SHV 30mm 63x30x33mm, 156g Speed (16.8V): 0.06s Stall (16.8V): 82kg.cm</p>	<p>S120SHV 30mm 63x30x50.7mm, 259g Speed (16.8V): 0.07s Stall (16.8V): 175kg.cm</p>
--	--	--	--	--

Alle SHV Servos sind digital, mit brushless Motor, 2BB und mit Molex Nano Fit Steckern ausgerüstet.
Ideal geeignet für die **PowerBox Competition SHV !**

KING MAX

uniLIGHT.at
PROFESSIONAL AIRCRAFT LIGHTING

WWW.ZELLER-MODELLBAU.COM



BESTZELLER

ZELLER MODELLBAU e.U. Brunnenweg 11, A-4560 Kirchdorf, Tel. + 43 (0) 7582 21100 – 0
Fax +43 (0) 7582 21100 – 99, E-Mail: office@zeller-modellbau.com

ZELLER MODELLBAU

FLUGMODELL- KLASSIKER *vom Besten*

www.krick-modell.de

KLEMM L 25-D

Bestell-Nr.
10280 Laserbaukasten 1:7
Spannweite 1859 mm



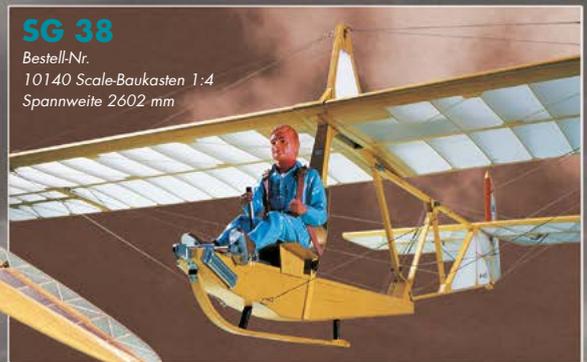
MINIMOGA 1936

Bestell-Nr.
10130 Scale-Baukasten 1:5
Spannweite 3400 mm



SG 38

Bestell-Nr.
10140 Scale-Baukasten 1:4
Spannweite 2602 mm



krick

Modellbau vom Besten
Industriestr. 1 - D-75438 Knittlingen
www.krick-modell.de

GRUNAU BABY

Bestell-Nr.
10190 Scale-Baukasten 1:6
Spannweite 2262 mm

10110 Scale-Baukasten 1:4
Spannweite 3392 mm

Gruppenbild der Teilnehmer und Funktionäre bei der achten Zillertal-Trophy in der Klasse F3A.



Gelungenes Bewerbs-Wochenende im Zillertal

Autor: Manfred Mader

Am Samstag, dem 20. Juli 2024 ging zum achten Mal die Zillertal Trophy in Fügen über die Bühne. Die zehn RC-III Teilnehmer und drei Rookie Piloten aus ganz Österreich reisten zum Teil schon am Donnerstagabend an, um das für Freitag angesetzte Training, bestmöglich zu nutzen.

Der erste F3A Sprint wäre für den späten Nachmittag geplant gewesen – eine Veranstaltung mit einem Durchgang P25, für alle, die Lust und Laune hatten, dies einmal in einem Wettbewerb zu fliegen. Als Trophäe wurde ein handgeschnitzter Zirbenadler, der als Wanderpreis vorgesehen ist, von der MSGZ ausgesetzt. Die Premiere fiel leider buchstäblich ins Wasser. Starkregen und Sturmböen führte zu einem einstimmigen Pilotenentscheid, den Sprint am Samstag nach der Zillertal Trophy durchzuführen.

Das prognostizierte Schönwetter für den Samstag hielt sich vorerst zurück und so starteten wir den ersten Durchgang der Zillertal Trophy bei leichtem Nieselregen. Den Wettbewerb leitete Christoph Decker souverän

wie gewohnt. Gemeinsam mit den fünf Punkterichtern BFR Dietmar Waltritsch, Markus Zeiner, Michael Meier, Manfred Vogl-Rigatti und Jasmin Mader wurden zwei Durchgänge noch vor der Mittagspause straff durchgezogen.

Gut gestärkt und bei immer besser werdendem Wetter konnte nach dem dritten Durchgang und einer weiteren kurzen Pause der F3A Sprint, wie besprochen, geflogen werden. Acht Piloten waren mit Begeisterung dabei – darunter auch einige, die dieses Programm zum ersten Mal geflogen sind und denen dadurch die Scheu vorm „großen Programm“ genommen wurde.

Vor der Siegerehrung wurden den Organisatoren der „SOS-Rehkitzrettung“ zwei Akkus für ihre Drohne von der MSGZ überreicht. Diese DrohnenpilotInnen werden von den Bauern angefordert, um unmittelbar vor der Mahd die Felder abzufliegen. Sie suchen Rehkitze, die dort von ihren Müttern oftmals im hohen Gras versteckt geboren worden waren, vor dem sicheren Tod durch

das Mähwerk zu bewahren. Die Rehkitze werden gemäß dem Tierschutz während der Mahd am Waldrand in Sicherheit gebracht. Anschließend werden sie wieder genau dort abgelegt, wo sie gefunden worden waren. Somit werden sie von der Rehgeiß wieder angenommen. Die MSGZ war von dieser Arbeit so begeistert, dass sie sich sofort dazu bereit erklärt hatten, diese Organisation zu unterstützen.



Mit den Siegerehrungen (Rookie Cup, Tiroler Landesmeisterschaft, Zillertal Trophy – der inoffiziellen Bundesländerwertung und der Veranstaltung F3A Sprint) ging ein tolles Wettbewerbs-Wochenende im Zillertal zu Ende.

Ein riesengroßes Dankeschön an alle HelferInnen und Sponsoren der MSGZ.

Wir freuen uns auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr! – Der Adler muss zurück ins Zillertal!

P.S.: Der Reinerlös der Freitag-Einnahmen wurde von der MSGZ aufgerundet und am Montag dem Obmann der „Sozialen Dienste Vorderes Zillertal“, Bgm. Dominic Mainusch, übergeben. Wir sollen ein herzliches „Vergelt's Gott“ an alle Spender ausrichten!



Die Mannschaftswertung
gewann das Team SF Tirol



Autor: Josef Eferdinger / Bilder: Georg Kraus, Erich Moser

Die Österreichische Meisterschaft RC-E7 2024 – Ein Sieg der Jugend!

Bundesfachreferent Bernhard Infanger hat gerufen und alle sind gekommen! Am ersten Juniwochenende hat die Österreichische Meisterschaft in der nationalen Klasse RC-E7 beim MBC Erlaufthal in Niederösterreich stattgefunden. Trotz widrigster Wetterprognosen waren 32 Teilnehmer aus sieben Bundesländern, darunter ein Jugendlicher und zwei Damen, angereist, um den Österreichischen Meister zu küren.

Die Wetterpropheten sollten recht behalten, Regenschauer und böiger Wind mit Spitzen über 50 km/h haben die Teilnehmer stark gefordert und so manche

Träume von einer Spitzenplatzierung im Keim erstickt. Infolge immer wiederkehrender Regenschauer wurde am Samstag der geplante dritte Durchgang abgebrochen und am Sonntag neu gestartet. Der Sonntag präsentierte sich dann zwar weniger regnerisch, dafür aber mit noch stärkerem, böigem Wind als am Samstag.

Letztendlich konnten alle geplanten fünf Durchgänge geflogen werden und das Ergebnis hat dann schon überrascht. Österreichischer Meister wurde Christian Brandner von der Union Eisenerz, vor Manuel Rinnerthaler und Stephan Frischauf vom MFC Wörgl/Kundl.

Die Mannschaftswertung ging an das Team SF Tirol, gefolgt von der SU Meggenhofen aus Oberösterreich und jenem von den Hausherren vom MBC Erlaufthal.

Auffälligkeiten:

Betrachtet man die ersten vier Plätze, so muss man von einem Sieg der Jugend sprechen. Nur Stephan Frischauf zählt zu den etablierten Piloten in dieser Klasse.

Christian Brandner (19), Manuell Rinnerthaler (26) und speziell Felix Graf (13) zählen zu den Top-Talenten des österreichischen Modellflugsports. Alle sind in mehreren Sportklassen aktiv tätig und haben anlässlich dieser ÖM ihr Können und Talent aufblitzen lassen.

Beim eingesetzten Material waren keine Vorteile der High-End Produkte aus den F5J Edelschmieden festzustellen. Der Zweitplatzierte erlangte seinen Erfolg mit dem Modell Inside von CNC-Grüner (Höllein) und der viertplatzierte Felix Graf verwendete die erfolgreiche F5L Konstruktion Elfe von Georg Kraus!

Enorm dicht ist die Spitze in dieser Klasse geworden, der Erstplatzierte und der Zweitplatzierte waren punktgleich, hier entschied der bessere Streicher. Zwischen Erst- und Viertplatzierten waren gerade mal zwei Punkte Unterschied. Das sind weniger als 200 mm in der Distanz oder weniger als eine Sekunde in der Landezeit. Dies alles bei vier gewerteten Durchgängen und einem Streichergebnis.

Mit dem MBC Erlaufthal als durchführendem Verein ist Bundesfachreferent Bernhard Infanger ein Goldgriff gelungen. Das Organisationsteam um Erich Moser und Wettbewerbsleiter Franz Hundsberger mit ihren Funktionären hat die Aufgabe souverän gemeistert, LSL Otto Schuch als Jury erwies sich als Fels in der Brandung bei den vielen Diskussionen, hervorgerufen durch die derartig schwierigen Witterungsbedingungen und die Kantine des Vereines setzte Maßstäbe was die Verpflegung der Teilnehmer und Funktionäre angeht!

Herzlichen Dank von der Bundessektion Modellflugsport für diese Spitzenleistungen an alle Teilnehmer, an alle Funktionäre und Helfer!

Österreichischer Meister wurde Christian Brandner von der Union Eisenerz, vor Manuel Rinnerthaler und Stephan Frischauf vom MFC Wörgl/Kundl.



F3A/RCIII Trainingstag und Punkterichterlehrgang im Zillertal am 10. und 11. Mai 2024



Am Freitag und Samstag, zwischen Christi Himmelfahrt und Muttertag, veranstaltete der MSG-Zillertal einen F3A + RCIII Trainingstag und einen Punkterichterlehrgang. Neun Piloten nutzten die Möglichkeit zum Training – unter ihnen zwei EM-Teilnehmer und auch ein Neueinsteiger, was uns besonders freute.

Unter dem Motto „Jeder sieht Jedem zu“ wurden bei herrlichem Wetter zahlreiche Trainingsflüge abgespult und hinterher besprochen.

Am Samstag begrüßte unser Bundesfachreferent Dietmar Waltritsch den Vortragenden Peter Uhlig, Vorsitzender des CIAM F3-Aerobatic Subcommittee, zum

Autor: Manfred Mader



Die Möglichkeit zum Training nutzten neun Piloten – unter ihnen zwei EM-Teilnehmer und ein Neueinsteiger, das freute den Veranstalter besonders.

Punkterichterlehrgang. Nach einer sehr informativen und kurzweilig gehaltenen Theorieeinheit am Vormittag und einem herzhaften Mittagessen starteten wir am Nachmittag mit dem praktischen Teil.

Einige Piloten flogen die Programme A25, P25 und F25, sodass die geschulten Punkterichter die Flüge bewerten

und genauestens besprechen konnten.

Ein unheimlich informatives und trainingsreiches Wochenende neigte sich so dem Ende zu.

Mir, als dem stolzen Obmann eines so großartigen Vereins, ist es an dieser Stelle ein besonderes Anliegen, den Mitgliedern der MSG-Zillertal herzlichst für ihr Verständnis und die tolle Kollegialität zu danken! Es ist keineswegs selbstverständlich, dass der Platz ein ganzes langes Wochenende zur Verfügung gestellt wird und die hauseigenen Piloten komplett zurückstecken!

Ebenfalls möchte ich, im Namen aller teilnehmenden Piloten und Punkterichter, Peter Uhlig und Dietmar Waltritsch für die Organisation und Ausführung danken!



Am Vormittag fand eine sehr informative und kurzweilig gehaltene Theorieeinheit statt.



Mit dem praktischen Teil ging es am Nachmittag weiter, wobei einige Piloten die Programme A25, P25 und F25 flogen. Die geschulten Punkterichter konnten die Flüge bewerten und genauestens besprechen



Der MULTIPLEX Pacer ist ein sportlicher Hochdecker, welcher der amerikanischen Piper PA 20 Pacer nachempfunden ist. Beim Transport sind keine Montagearbeiten notwendig, daher ist es das ideale Feierabend- und „Immer dabei“-Modell.

MULTIPLEX Pacer

Autor: Wolfgang Semler

Der MULTIPLEX Pacer ist ein sportlicher Hochdecker, welcher der amerikanischen Piper PA 20 Pacer nachempfunden ist. Das viersitzige Leichtflugzeug aus den 1950er besaß eine Spannweite von 9.000 mm, sowie einen Stahlrohrrumpf und stoffbespannte Alu-Tragflächen.

Bei der Entwicklung wurde Wert auf ein unkompliziertes Modell mit fantastischen Flugeigenschaften mit und tollem Erscheinungsbild gelegt.

Das Modell ist das ideale Feierabend- und „Immer dabei“-Modell, denn beim Transport sind keine Montagearbeiten notwendig. Es passt in den meisten Fällen zusammengebaut ins Auto und ist somit für einen Flug zwischendurch immer schnell startbereit.

Er besitzt absolut unkritische Flugeigenschaften und das in einem sehr weiten Geschwindigkeitsspektrum. Dabei lässt sich das Modell immer sicher und präzise steuern – es ist dadurch auch einsteigerfreundlich.

Lieferumfang

Das Modell des Pacers wird in einem handlichen, bunt bedruckten Karton geliefert, in dem die einzelnen Komponenten sicher verstaut sind. Schon beim Auspacken fällt die hohe Qualität der einzelnen Bauteile auf. Außer einem Schraubendreher werden keine weiteren Werkzeuge benötigt. Selbst sämtliche Kleinteile, wie Spinner, Luftschaubenkupplung, Schrauben, Klettband liegen in einem Säckchen dem Bausatz bei. Selbstverständlich enthält der Lieferkarton auch eine mehrsprachige, bebilderte Bauanleitung. Sie enthält neben der Montage-

anleitung noch wertvolle Tipps über die Einstellwerte der Ruder und des benötigten Zubehörs. Ein weiterer wichtiger Punkt sind die in der Anleitung enthaltenen Sicherheitshinweise über das Fliegen des Modells.

Modellauslegung

Das Modell Pacer ist als Hochdecker für den Einstieg in den Modellflugsport ausgelegt, wobei es dem manntragenden Vorbild der Piper PA 20 Pacer nachempfunden ist. Der Rumpf, die Tragflächen und die Leitwerke sind aus zähfestem ELAPOR hergestellt. Die Oberfläche ist glatt und lässt nicht den Eindruck eines Schaummodells aufkommen. Die Lackierung bzw. das Dekor sind bereits werkseitig hergestellt. Somit fallen in diesem Bereich keine weiteren Arbeiten an.

Geliefert wird der Pacer in ARTF-Bauweise, es sind nur wenige Montageschritte bis zur Fertigstellung erforderlich.

Das Fahrwerk ist als Dreibein mit Spornrad ausgeführt, wobei das Hauptfahrwerk durch zwei Schrauben 3 x 14 mm an seinem vorgesehenen Platz gesichert ist. Die Montage des Spornrades erfolgt recht einfach. Der vormontierte Sporn wird einfach in den Schlitz am Seitenruder eingeschoben. Um mehr Klemmkraft zu erreichen, kann der Drahtbügel leicht aufgebogen werden.

Angetrieben wird das Modell von einem ROXXY BL C27-32-1.000 kV und einem Multicont BL 20. Als Antriebsakku wird ein ROXXY EVO LiPo 3s, 2.300 mAh 20C; 24,4 Wh Akku empfohlen.

Der Akku und Empfänger haben ihren Arbeitsplatz im vorderen Bereich des Rumpfes. Als Zugang dient die abnehmbare Cockpithaube.

Die abnehmbare Cockpithaube ist ebenfalls als Schaum ausgeführt, auf dieser ist die Scheibe mittels grauer Farbe imitiert.

Assembling

Wie bereits eingangs erwähnt, besitzt das Modell Pacer einen hohen Vorfertigungsgrad, sodass sich die Montage nur mehr auf das Zusammenfügen der Komponenten beschränkt. Begonnen wird mit der Montage des Hauptfahrwerks mittels zweier Schrauben 3 x 14 mm.

Im nächsten Schritt wird das Seiten- und das Höhenleitwerk montiert. Sie werden einfach ineinander gesteckt, am Rumpfrücken ausgerichtet und mit Hilfe einer M5-Schraube befestigt.

Die Montage des Spornrades erfolgt recht einfach. Der vormontierte Sporn wird einfach in den Schlitz am Seitenruder eingeschoben. Um mehr Klemmkraft zu erreichen, kann der Drahtbügel leicht aufgebogen werden.

Anschließend kann man die Tragfläche auf den Rumpf schieben und mittels der dafür vorgesehenen M5-Schrauben fixieren.

Die Feinjustierung erfolgt dann zum Schluss, wenn der Empfänger gebunden und der Flugakku sich auf seinem Arbeitsplatz befindet.

Feinarbeiten

Nach den im oberen Kapitel beschriebenen Aufbau des Modells aus den gelieferten Komponenten, kommen nun die Anlenkungen, die Montage des Spinners und der Einbau des Empfängers an die Reihe.

Die Bevor man die Anlenkungen in den Stellschrauben der Ruderflächen festzieht, ist es empfehlenswert, bis zum Binden des Empfängers diese nicht festzuziehen. Dadurch wird eine übermäßige Beanspruchung der Ruderscharniere bei einem allfällig ungeplanten Vollausschlag der Servos verhindert.

Die Montage der Luftschaubenkupplung wird detailliert in der Bauanleitung beschrieben und klappt sehr gut. Man benötigt jedoch zum Festziehen der Mitnehmerschraube eine Flachzange, da durch den vorgelagerten Ring zu Fixierung des Spinners der Zugang beschränkt ist.

Der Arbeitsplatz des Empfängers befindet sich im Bereich des Rumpfbodens und wird dort mittels Klettband fixiert.

Sobald sämtliche Verkabelungsarbeiten abgeschlossen waren, konnte der erste Funktionstest der Ruder und des Antriebsmotors erfolgen. Da alles passte, fehlte jetzt nur noch die Justierung des Schwerpunktes. Er liegt im Bereich der Tragfläche 70 mm von der Nasenleiste entfernt an den hierfür vorgesehenen Markierungen.

Testflug

Nachdem sämtliche Arbeiten und Programmierungen am Modell Pacer nun abgeschlossen waren, konnte die Flugerprobung gestartet werden.

Nach den üblichen Ruderchecks und dem für diesen Bericht benötigten Fototermin rollte der Pacer zur Startbahn. Einen letzten Check der Ruder – kurz Durchatmen, den Gashebel in Richtung Vollgas geschoben und schon beschleunigte das Modell auf der Piste. Nach wenigen Metern hob er ab und stieg in einem flachen Steigwinkel in den Himmel.

Das Modell flog ein wenig hecklastig, das sich durch Pumpen bemerkbar machte. Ein ausgeglichener Flug war nicht feststellbar. Somit gleich zur Landung angesetzt und über die den Endanflug zur Piste hereingeschwebt. Die Ursache war schnell gefunden, der Flugakku befand sich in der falschen Position. Er gehört direkt am Rumpfboden hinter dem Motor platziert. Leider ist die Position des Flugakkus in der Bedienungsanleitung nicht beschrieben, bzw. befindet sich hier kein Bild dazu.

Beim erneuerten Start zu einem weiteren Flug zeigte sich der Pacer gleich von seiner gutmütigen Seite. Er fliegt nun neutral und ausgeglichen seine Runden. Einfacher Kunstflug mit Rollen, Looping und Turns ist möglich, jedoch ist das gemütliche Cruisen seine Domäne. Somit ist der Pacer durchaus zur Einsteigerschulung als erstes Querrudermodell geeignet.

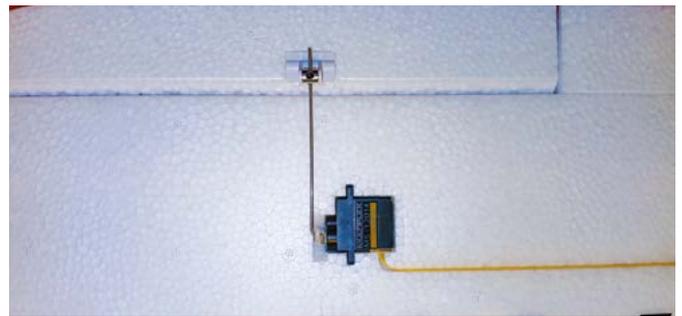
Nach ca. acht Minuten ist es Zeit an die Landung zu denken und den Endanflug einzuleiten. Dazu muss man nur das Gas reduzieren und den Multiplex Pacer einfach zur Landebahnschwelle einschweben lassen. Den Rest macht das Modell von selbst und als Pilot muss man gegebenenfalls korrigierend eingreifen.

Sobald die großen Buschräder den Boden berühren und das Modell ausgerollt ist, kann der Akkutauch erfolgen und der nächste Start kann folgen.

TESTBERICHTE



Bis auf den individuellen Empfänger und Flugakku, sind alle zur Fertigstellung des Modells Pacer benötigten Komponenten im Bausatz enthalten. Bis zur Fertigstellung des Modells braucht man ca. 30 Minuten.



Die Anlenkung der Querruder ist bereits werkseitig erledigt worden. Bei der Montage sind hier keine Arbeiten durchzuführen. Am Ruder kann man mit einem Inbusschlüssel die Mittelstellung des Querruders gegebenenfalls anpassen.



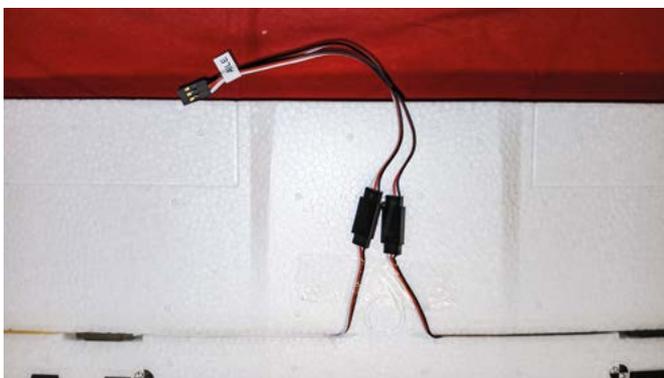
Seiten- und Höhenleitwerk werden einfach ineinander gesteckt, am Rumpfrücken ausgerichtet und mit Hilfe einer M5-Schraube befestigt.



Das Spornrad wird in den dafür vorgesehenen Schlitz eingeschoben. Um mehr Klemmkraft zu erreichen kann der Drahtbügel etwas auseinandergebogen werden.



Die Tragfläche wird am Rumpfrücken durch zwei Kunststoff-Schrauben M5 fixiert. Durch die geringe Spannweite von 1.150 mm kann das Modell Pacer in jedem Fahrzeug zum Fluglande transportiert werden.



Die Servokabel der Querruder sind über ein Y-Kabel miteinander verbunden, somit spart man sich einen Steckplatz am Empfänger. Durch diese Maßnahme kommt man mit einem kostengünstigen Vierkanal-Empfänger aus.

Technische Daten

Spannweite	1.150 mm
Länge	870 mm
Abfluggewicht	900 Gramm
Material	ELAPOR
Motor	ROXXY BL C27-32-1.000kV
Regler	Multicont BL20
Servos	4 x MS-12014 digi
Antriebsakku	LiPo – 2.200 mAh, 3s
RC-Funktionen	Q, H, S, M

Vulcan der Hotspot von Freewing



Autor: Wolfgang Semler

Ein Sportmodell mit Impellerantrieb sollte es werden, nicht zu groß, damit es noch in den Kofferraum des Kombi passt und noch ein weiteres Modell seinen Platz darin findet. Bei der Suche nach so einem, fiel die Wahl auf die Vulcan von Freewing. Den Vertrieb dafür hat in Europa RC-Motion. Beworben wird das Modell mit seiner Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h – und das mit einem 70 mm Impeller. Das löste sofort Interesse aus, den „lahme Enten“ in diesem Segment gibt es genug.

Lieferumfang

Die Lieferung der Vulkan erfolgt in einer sehr stabilen Styroschachtel, welche mit einer dezenten Verpackung mit der stilisierten Form des Modells umgeben ist. Dank der ARF-Bauweise sind bis zur Fertigstellung nur wenige Handgriffe zu erledigen. Die einzelnen Komponenten liegen gut geschützt gegen Beschädigung in den Ausformungen der Styrobox. Somit waren bei dem Testmodell auch keine Schäden durch den Transport feststellbar. Alle Teile sind bereits fertig lackiert und mit dem jeweiligen Dekor versehen. Die Ei-gelbe Farbgebung sorgt für eine gute Sichtbarkeit der Vulkan im Flug.

Aufgebaut ist die Vulkan aus festem und widerstandsfähigem Foam. Der Rumpf besitzt auf der Unterseite zwei

zusätzliche Lufterläufe für den 70 mm Impeller, damit dieser ausreichend Luft zum „Atmen“ bekommt.

Bei dem als Tiefdecker ausgelegten Modell, ist das Leitwerk in Kreuzform ausgeführt. Die Tragflächen sind rückwärts gepfeilt und an den Enden leicht nach oben gebogen. In den Flächenhälften sind die Querruder und Landeklappen integriert und werden von je einem neun Gramm Digitalservo angetrieben. Des Weiteren befinden sich an der Unterseite die Befestigungslaschen für das Hauptfahrwerk.

Das Seitenruder ist im Leitwerk beweglich und wird ebenfalls von einem neun Gramm Servo angesteuert. Das Höhenleitwerk ist geteilt und wird von je einem neun Gramm Servo angelenkt. Das robuste CNC-Metall-Fahrwerk ist elektrisch einziehbar und gefedert, das Bugfahrwerk ist lenkbar ausgeführt.

Unter dem abnehmbaren Cockpit befindet sich ausreichend Raum für den Vierkanal-Empfänger sowie den 6s, 4.000 mAh Flugakku. Für den kräftigen Schub sorgt ein zwölfblättriger Impeller mit einem Durchmesser von 70 mm. Angetrieben wird er von einem 2957-2.550 kV Brushless-Motor und die Gasregelung erfolgt über einen 80 A Regler mit ESC.

Assembling

Der Zusammenbau beschränkt sich im Wesentlichen auf das Zusammenfügen der einzelnen Komponenten, die aus verpackungstechnischen Gründen separat dem Lieferumfang enthalten sind. Bei zügiger Arbeitsweise ist die Vulcan in knapp einer Stunde einsatzbereit.

Anschließend kann nach dem Aufschieben der Rumpfnase, die von einem Magneten an ihrem Platz gehalten wird, die Rumpfunterseite mit den beiden Tragflächenhälften mit dem Rumpf verschraubt werden. Vier 3 x 10 mm Schrauben sorgen für eine sichere Verbindung.

Im nächsten Schritt wird das Seiten- und das Höhenleitwerk mit acht 3 x 10 mm Schrauben in der am Rumpfrücken vorgesehenen Ausnehmung befestigt. Jedoch muss man vorher noch die beiden dreipolige Servokabel zur Ansteuerung des Höhen-Seitenruders mit den Verlängerungskabel, die zum Empfänger führen, verbinden. Dieser ist im Cockpitbereich angesiedelt und kann über die abnehmbare Haube sehr gut erreicht werden.

Fertigstellung

Nachdem die Montagearbeiten an der Vulcan erledigt sind, kann die Verbindung sämtliche Servokabel mit dem Empfänger erfolgen. Beim Testmodell kommt ein Graupner GR-12L Empfängers zum Einsatz; er verfügt über sechs Kanäle und ist daher völlig ausreichend.

Die anschließende Programmierung ist durch die vorbereitete Verkabelung der einzelnen Funktionen sehr einfach. Die korrekten Werte für die Ausschläge sind in der Bedienungsanleitung angegeben und werden zunächst einmal für die ersten Flüge übernommen.

Nachdem alle Ruder auf ihren korrekten Ausschlag und Richtung überprüft wurden, konnte der Schwerpunkt eingestellt werden. Er liegt vom Übergang Naseleiste Tragfläche zum Rumpf und ist in der Anleitung mit 90 mm angegeben. Dieser Wert wurde für den Erstflug zunächst mal übernommen. Gegebenfalls kann er nach den ersten Flügen noch nachjustiert werden. Somit ist die Vulcan bereit für den Erstflug am Modellflugplatz.

First Flight

An einem nicht zu heißen Tag im Sommer dieses Jahres war es dann endlich soweit mit dem Erstflug. Nach dem obligatorischen Check der Ruderfunktionen, konnte Gasknüppel in Richtung Vollgas wandern. Nach

zügigem Beschleunigen auf der Runway des Modellflugplatzes, hob die Vulcan nach wenigen Metern ab. Bereits im Steigflug zeigte sich die ausreichende Leistung des 70 mm Impellers. Nach Erreichen der Sicherheitshöhe konnte der Trimmflug absolviert werden, wobei es nicht viel zum Nachtrimmen gibt. Nur der Schwerpunkt wanderte nach der Landung einen halben Zentimeter nach vorne. Ansonsten passten die in der Betriebsanleitung angegebenen Einstellungen der Ruder und Landeklappen.

Die Flugeigenschaften können als sehr gutmütig bezeichnet werden. Flugfiguren wie Looping, Turns, kubanische Acht usw. kann man problemlos fliegen.

Zur Überprüfung der in der Werbung angegebenen Geschwindigkeit, wurde das Master GPS-Geschwindigkeitsmessgerät von Pichler verbaut. Die anschließenden Testflüge ergaben eine maximale Geschwindigkeit von 163 km/h – also Ziel erreicht!

Nach ca. fünf Minuten ermahnte der Timer zur Landung und die Vulcan setzte über eine Platzrunde zur Landung an. Beim Anflug zur Runway muss die Nase des Modells hochgehalten und unter Einsatz des Gashebels zum Aufsetzpunkt herangeführt werden. Damit gelingen sehr weiche und vorbildgetreue Landungen. Da der nächste Flugakku bereits fertig geladen wartete, konnte es gleich mit dem nächsten Flug losgehen.

Alle Teile sind bereits fertig lackiert und mit dem jeweiligen Dekor versehen. Die Ei-gelbe Farbgebung sorgt für eine gute Sichtbarkeit der Vulcan im Flug.





Der Lieferumfang ist sehr komplett, es sind alle zum Zusammenbau benötigten Komponenten enthalten. Benötigt werden nur der jeweilige Empfänger und Flugakku.



Unter der Cockpithaube ist im Rumpf ausreichend Platz für den Empfänger, Flugakku und dem GPS-Geschwindigkeitstracker.



Vor der Montage des Seiten- und Höhenleitwerks in die dafür vorgesehenen Nuten, müssen noch die zugehörigen Servokabelverlängerungen eingezogen und mit den Kabeln des Höhen- und Seitenruder-Servos verbunden werden.



Der Master GPS-Geschwindigkeitstracker zeigt nach dem Flug eine Maximalgeschwindigkeit von 161,13 km/h an. Das Modell Vulcan hält, was die Werbung verspricht!



Technische Daten

Spannweite:	1.050 mm
Länge:	1.180 mm
Fluggewicht:	1.550 Gramm
Flächenbelastung:	100 Gramm/dm ²
Größe Fläche:	20 dm ²
Servos:	8 x 9 Gramm Digital-Servos
Impeller:	70 mm Durchmesser
Motor:	2957 – 2210KV
Flugregler:	80 A mit ESC
Flugakku:	LiPo 6s, 3.000 – 4.000 mAh

Akku-Revolution bei Flugakkus?

Autor: © Thomas Fanta 2024
Quelle & Info: www.molicel.com

Vorwort

Die Beliebtheit der Lithium-Ionen-Akku-Rundzellen in unterschiedlichen Entwicklungsprojekten ist nach wie vor unverändert. Ein wichtiger Grund hierfür ist die Steifigkeit und Robustheit der Rundzellen durch ihre Einhausung aus – in der Regel – vernickeltem Stahl. Veränderungen sind allerdings bei der Größe der zylindrischen Zellen beobachtbar:

Statt die klassischen zylindrischen 18650er-Lithium-Ionen-Zellen zu verwenden, wird zunehmend mit den großvolumigeren 21700-Formaten projektiert, was Leistungsvorteile bietet. An die Sicherheit der Systeme stellt es allerdings etwas höhere Anforderungen.

Praxisbericht

Dieser Beitrag ist ein Erfahrungsbericht aus der Praxisanwendung mit dem Ziel, die Vor- und Nachteile dieser Anwendung näher zu beschreiben.

Speziell bei den beliebten EDF-Jetmodellen wird hohe Leistung und Kapazität gefordert.

Eine 21700 Zelle ist ein Lithium-Ionen Akkumulator mit der Größe 21 mm x 7 mm. Lithium-Ionen Akkus unterliegen keinem Memory Effekt.

Ein weiteres Merkmal ist, dass sie thermisch stabil sind. Gekennzeichnet von einer hohen Energiedichte, arbeiten sie auf der Basis von Lithium.

Lithium-Ionen-Akku-Rundzellen der Bauform 21700 sind derzeit stark im Kommen, bieten sie gegenüber den 18650er-Zellen doch einige Vorteile.

Größere Bauform anstelle der 18650er Zelle bietet 20 bis 30 Prozent höhere Kapazität!



Avanti S – genug Platz im Rumpf

Zum einen weisen die größeren Zellen größtenteils eine etwas höhere Energiedichte auf, zum anderen reduziert sich die Anzahl der benötigten Zellen.

Für die Anwendung im Modellbau, speziell für EDF-Antriebe bei Jetmodellen können mit den neuen Li-Ionen Zellen interessante Ergebnisse erzielt werden.

In dieser leistungsfähigen Anwendung bieten die neuen 21700er großen Zylinderzellen viele Vorteile: geringer Platzbedarf, geringes Gewicht, hohe Belastbarkeit und günstiger Preis.

Ähnlich kalkuliert offenbar in großem Maßstab Tesla Motors:

„Das von Tesla im Model S verbaute 18650er-Zellformat hat eine gravimetrische Energiedichte von 250 Wh/kg und besitzt eine Kapazität von bis zu 3.600 mAh. Das neue 21700er-Zellformat wird außerdem belastbarer, da durch die Vergrößerung der geometrischen Abmaße das Verhältnis von Aktivmaterial zu Inaktivmaterial ansteigt und Energiedichte um 20% auf bis zu 300 Wh/kg gesteigert werden. Quelle: Power Report „The future will be 21700“

Vorteile

21700er-Zellen bieten somit mehr Leistung auf weniger Raum – viele Vorteile stehen somit im Fokus:

- mehr Leistung auf weniger Raum
- geringes Gewicht (im Vergleich zu Lipo Akkus mit vergleichbarer Kapazität)
- die neue 21700er Zellen Bauform erlaubt unterschiedliche & flexible Konfigurationen der Akkupack Konfigurationen (z.B. Zweier-, Dreier-, Vierer-, Fünfer-, Sechser-Zellen Flugakkupacks)
- höhere Kapazität der Einzelzelle (z.B. Molicel Art. Nr. INR-21700-P45B mit 4.500 mAh)
- Hochstromanwendungen mit 45 Ampere Dauerbelastung und 80 Ampere Spitzenströme
- Zyklen Festigkeit in der Praxis mit über 500 Ladungen/Entladungen
- attraktives Preis- u. Leistungsverhältnis im Vergleich zu Lipo Akkus gleicher Dimension

Einfacher Umstieg auch in Sachen Ladetechnik

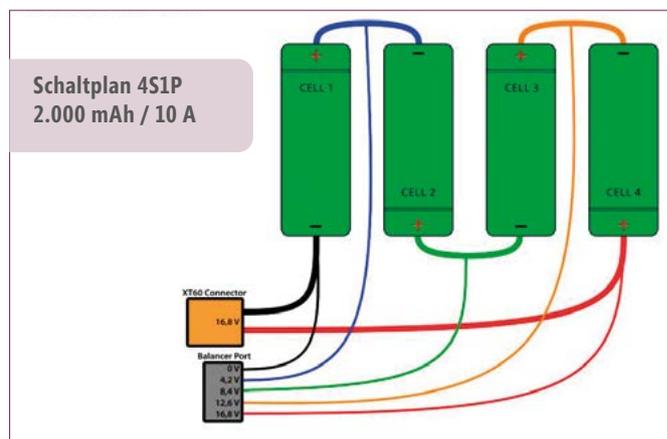
Auch in punkto Ladetechnik ist der Umstieg von Lipo-Zellen einfach. Wer auf 21700er Li-Ion Zellen setzen möchte, kann dies entspannt tun. Die bisherigen Ladegeräte im Modellbau (z.B. ISDT, etc.) konnten in fast allen Fällen weiterverwendet werden. Gelegentlich wurden minimale Softwareanpassungen nötig, falls Werte wie Kapazität und Ladeschlussspannung verändert wurden.

Anwendungsbeispiel

Für das beliebte Freewing Modell AVANTI S V2 (80mm EDF) wurden für den 8S Antrieb zwei Flug Akkus (Flight-pack) mit je vier Zellen (4.500mAh) konfektioniert.

Anhand des Schaltschemas werden die Zellen miteinander verbunden, hierbei haben sich vergoldete Zellenverbinder (siehe Bilder) bestens bewährt.

Das Balancer Kabel wird entsprechend verlötet und anschließend wird das komplette Akkupack mit einem Schrumpfschlauch versiegelt.



TESTBERICHTE

Das Modell AVANTI S V2 bietet im Rumpf ausreichend Platz für beide Akkupacks, welche mit einem seriellen Kabel miteinander verbunden werden. Als passenden Regler (ESC) wurde ein preiswerter ESC z.B. Hobbywing SKYWALKER 120A V2 (6 - 8 s) ausgewählt. Der originale Impeller Motor kann weiterverwendet werden, jedoch sollte man zusätzlich einen Kührling montieren.

Die Flugleistungen sind beeindruckend, das Modell beschleunigt rasant bei gleichzeitig langer Flugzeit (je nach Gasstellung können locker 5–6 Minuten geflogen werden).

Die Li-Ion Akkupacks werden beim Entladevorgang (speziell bei EDF-Modellen) relativ warm – hier sollte man auf einen optimalen Luftdurchsatz im Bereich der Akkupacks achten.

Bis jetzt war meine persönliche Erfahrung nach hundertten Flügen sehr positiv – die Li-Ion Akkupacks können

schnell und einfach angefertigt werden und sind zudem günstig in der Anschaffung. Einen Verschleiß oder eine Leistungsminderung konnte ich selbst nach vielen Flügen nicht feststellen.

(Materialkosten für ein Vierer-Pack: 4x 21700-P45B Zellen, Verbinder, EC5-Stecker, Balancer Kabel, Schrumpfschlauch ca. Euro 50,-)

Je nach Modell und Platzverhältnisse im Rumpf können mehrere Akkupacks miteinander kombiniert werden – das AVANTI S V2 Modell wurde im Test auch mit 16 Zellen Li-Ion mit gesamt 9.000 mAh problemlos geflogen und erstmals konnten Flugzeiten von über zehn Minuten realisiert werden – das bedeutet wirklich eine Akku-Revolution bei den EDF-Modellen.

Der Hersteller MOLICEL hat bereits die nächste Entwicklungsstufe angekündigt – die neue Li-Ion Ultra-High-Power INR-21700-P50B wird neue Maßstäbe setzen.



Kennen Sie schon unsere FMT?

Die führende Fachzeitschrift für Flugmodellbau und Technik



Inklusive
Bauplan-
beilage

Diesen Monat:
Montana 2.2

Die FMT 10 – Höhepunkt der Flugsaison

Mit der FMT 10 ist die Flugsaison auf ihrem Höhepunkt. Das zeigt sich auch im Inhalt der neuen Ausgabe: mit Reports vom Horizon Airmeeet in Donauwörth/Genderkingen, dem Impellermeeting in Schwandorf und dem Porträt über die Regeln des OLC. Wir widmen uns aber auch den praktischen Themen und vermitteln wichtiges Grundlagenwissen zur Ermittlung des richtigen Schwerpunktes an Flugmodellen. Zudem wird die Oktober-Ausgabe ergänzt durch sieben Testberichte und Modellporträts.

Heftpreis 7,95 €

JETZT REINSCHNUPPERN UND LESEPROBE SICHERN!

3 AUSGABEN + 1 MODELLBAU-NOTIZBUCH
FÜR NUR 15,90 € unter shop.vth.de/fmt-leseprobe



EINE AUSWAHL AUS UNSEREM VTH-SHOP:



Scale-Chronik
Art.Nr.: 6201335, Preis: 95,00 €
für Abonnenten: **90,00 €**
als USB-Stick
Art.Nr.: 6201340, Preis: 100,00 €
für Abonnenten: **95,00 €**

Montana 2.2 **NEU**

als Fräs- und Laserteilesatz

*Abo-Vorteilspreise gültig bis zum 25.10.2024.



Scale-Edition Chronik:
2012-2014
Art.Nr.: 6201291, Preis: 24,95 €
für Abonnenten: **19,95 €**
als USB-Stick
Art.Nr.: 6201341, Preis: 29,95 €
für Abonnenten: **24,95 €**



Bauplan Art.Nr.: 3201573 Preis: 34,95 € für Abonnenten: 17,48 €*	Bauplan Digital Art.Nr.: 9986 Preis: 34,95 € für Abonnenten: 0,00 €*	Fräs- und Laserteilesatz Art.Nr.: 6212127 Preis: 109,95 € für Abonnenten: 98,96 €*
--	--	--

Jetzt bestellen!

☎ 07221 - 5087-22

🌐 www.shop.vth.de

📠 07221 - 5087-33

✉ service@vth.de

✉ Bertha-Benz-Str. 7

D-76532 Baden-Baden

📘 VTH & FMT

📷 [vth_modellbauwelt](https://www.instagram.com/vth_modellbauwelt)

Bücher & Zeitschriften
PORTOFREI
(innerhalb Deutschland)



JugendSPORTtag am Modellflugplatz



93 Kinder und 30 Betreuer hatten beim Jugendsporttag am Modellflugplatz des MFC Kappel-Althofen viel Spaß.

Will man als Randsportart die Bekanntheit und Akzeptanz in der Bevölkerung heben, so ist die Beschäftigung mit Kindern der Gemeinde ein Schlüssel dazu.

Der MFC Kappel-Althofen nutzte heuer zum zweiten Mal die Sommersportwoche des örtlichen Sportclubs, um 93 Kinder im Alter von sechs bis zwölf Jahren für einen Tag auf den Modellflugplatz einzuladen.

Dabei konnten die Kinder bei einer Geschicklichkeits-Olympiade ihr Können unter Beweis stellen.

Bei insgesamt acht Stationen wurde um Punkte gekämpft. Neben Dosenwerfen und Sackhüpfen war auch der Wurfgleiter-Weitflug Teil der Olympiade.

Die besten 20 Kinder bekamen schließlich bei der Siegerehrung einen Wurfgleiter überreicht.

Der Wurfgleiter-Weitflug war eine der Stationen der Geschicklichkeits-Olympiade.





Autor: LSL Stephan Leitner / Fotos: Pia Wilma Wurzer



Neben dem Geschicklichkeits-Wettkampf konnten die Kinder ihre Fähigkeiten beim Lehrer-Schüler-Fliegen unter Beweis stellen. Selbstverständlich gab es für die Kinder auch eine Einschulung, bevor es in die Luft ging.

Parallel zum Wettkampf konnten die jungen Sportler selbst in die Knüppel greifen: fünf Lehrer-Schüler-Flieger waren ständig im Einsatz.

Zwischendurch wurde ein Schaufliegen geboten und als krönenden Abschluss warf der Zuckerl-Bomber seine süße Ladung auf die begeisterten Kinder ab.

Das positive Feedback vieler Eltern lässt vermuten, dass das Ziel dieses Jugendsporttages am Modellflugplatz erreicht wurde. Und wer weiß, vielleicht wurde auch der eine oder andere mit dem Modellflug-Virus infiziert.

Traditionell fand das Lineup aller teilnehmenden Modelle auf der Piste statt. Dabei hatten die Besucher die Gelegenheit, die Airlinermodelle aus der Nähe zu begutachten.



Autor: Wolfgang Semler

Internationales Airliner-Meeting am Airport Oppingen-Au

Mitte Juli – am Wochenende vom 12.–14.07.2024 verwandelte sich das Segelfluggelände der Fliegergruppe Gingen in Oppingen-Au wieder zu einem internationalen Airport für Verkehrsflugzeuge und Transporter. Es herrschte ein reges Starten und Landen von Airlinern der Hersteller Airbus, Boeing und Lockheed usw. Sogar die gute alte Concorde in den Farben der British Airways und Air France kam für Schauflüge vorbei.

Hierbei handelt es sich nicht um Originale, sondern um Modelle von Airlinern, deren Piloten sich zum internationalen Airliner- und Transporter Meeting unter der Leitung von Adi Pitz trafen. Zahlreiche Besucher und Freunde von Airlinermodellen kamen, um all die schönen Modelle am Boden und im Flug zu bewundern.

Damit keine Langeweile aufkommt, sorgten 50 Piloten mit 67 Modellen für ein abwechslungsreiches und interessantes Programm. Neben Jetmodellen bekamen die Besucher kolbengetriebene Typen aus dem Beginn der Passagierluftfahrt zu sehen.

Als Ergänzung sorgten Schauflugpiloten für ein bunt gemischtes Programm, sodass für jeden Besucher etwas dabei war.

Am Abend des ersten Tages gab es als Abschluss ein tolles Feuerwerk, das sich wirklich sehen lassen konnte.

Die Herkunft der Teilnehmer zu diesem Meeting war international, sie kamen aus Deutschland, Österreich, Schweiz, Frankreich und sogar aus USA.

Für das leibliche Wohl und die reibungslose Abwicklung der Infrastruktur an diesem außergewöhnlichen Wochenende sorgten die Mitglieder der Fliegergruppe Gingen. Ihnen gilt aller Dank für die perfekte Organisation und den reibungslosen Ablauf der Veranstaltung.

Das Wetter an den drei Tagen zeigte sich von seiner angenehmen Seite mit wenig Wind am Samstag und Sonntag.

Jetairliner

Bei den verwendeten Airlinern mit Jetantrieb kamen hauptsächlich solche im Maßstab 1:16 zum Einsatz, die auf Basis eines Bausatzes von Norbert Rauch entstanden. Auch Norbert war mit zwei seiner Airliner, der Boeing 707 und MD-11 vertreten.



Norbert Rauch, der Vater der Airliner im Maßstab 1:16 war mit zwei seiner Airliner, der Boeing 707 und MD-11 vertreten. Hier ist die MD-11 zu sehen, die ein tolles Flugbild bietet.

Einer der Höhepunkte des Meetings war der Flug der gigantisch große Boeing C-17 Globemaster von Tyler Perry. Das 6.460 mm spannende Modell besitzt ein Abfluggewicht von 145 kg und ist im Maßstab 1:8 gebaut. Neben den ohnehin schon unglaublichen Abmessungen und des Gewichts, wird die C-17 auch noch elektrisch angetrieben. Vier Schübeler Impeller. Gebaut hat dieses Modell der Superlative niemand geringerer als Ramy von Ramy RC



Der Höhepunkte des Meetings war die gigantisch große Boeing C-17 Globemaster von Tyler Perry. Neben den ohnehin schon unglaublichen Abmessungen und des Gewichts, wird die C-17 auch noch elektrisch angetrieben.



Ein weiteres Supermodell aus dem Hangar von Tyler war die Boeing 747-400 in der Lackierung von Virgin Atlantic. Sie ist kein Unbekannter beim Airlinermeeting, schließlich stammt sie von Adi Pitz, der sie vor einigen Jahren mit vier Turbinen gebaut hat. Ramy hat die 747 auf Impeller umgerüstet. Im Flug ist kein Unterschied zu vorher erkennbar. Mit ihrer Spannweite von 4.950 mm wiegt sie stolze 120 kg! Es versteht sich von selbst, dass solche Modelle zulassungspflichtig sind und einer luftfahrtrechtlichen Abnahme bedürfen.



Die Boeing 747-400 ist kein Unbekannter beim Airlinermeeting. Schließlich stammt sie von Adi Pitz, der sie vor einigen Jahren mit vier Turbinen gebaut hat. Ramy von Ramy RC hat die 747 auf Elektroimpeller umgerüstet.



Die beiden zuvor genannten Modelle sind das beste Beispiel dafür, dass Airlinermodelle mit elektrischen Impellerantrieben immer weiter in die Großmodell-Domäne vordringen. Vor einigen Jahren wäre Modelle, wie die C-17, bzw. Boeing 747-400 in dieser Größe und mit diesem Gewicht elektrisch nicht flugfähig gewesen. Wie sich die Zeiten ändern!

Neben den erwähnten Modellen kamen noch eine Vielzahl von weiteren Modellen zum Einsatz, selbstverständlich auch mit „richtigen“ Turbinen mit Kerosinantrieb. Von ihnen ging der bei Modellfliegern beliebte Geruch nach verbranntem Kerosin aus. Bei so manchem kam dabei richtiges Airport-Feeling auf.

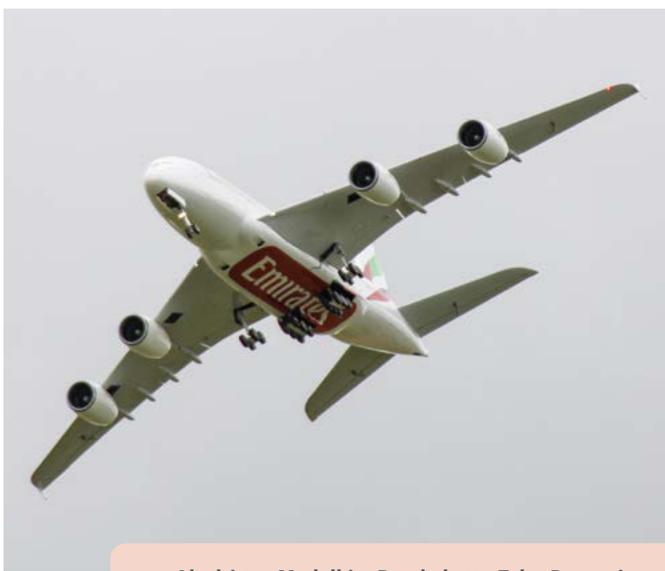
Da wäre zu einem die Lockheed L-1011 Tristar von Dominik Escher aus der Schweiz zu nennen. Das Modell mit einer Spannweite von 3.040 mm im Maßstab 1:16 ist ein Eigenbau mit einem Abfluggewicht von 20.000 Gramm. Das Flugbild ist absolut Scale und vom Boden aus lässt sich feststellen, ob es das Original oder ein Modell ist.



Das Modell der Lockheed L-1011 Tristar von Dominik Escher aus der Schweiz ist ein Eigenbau. Die Spannweite beträgt 3.040 mm, der Maßstab ist 1:16 und das Abfluggewicht liegt bei 20.000 Gramm.

Aus der Kategorie Businessjets war Christopher Ferkl mit seiner Dassault Falcon 20 vertreten. Christopher ist bekannt für seine supergroßen Modelle, die er alle von Grund auf selbst baut. Dem breiten Publikum ist er mit seiner A380-800 in Erinnerung, die er bei den letzten Airlinermeetings und bei vielen anderen Flugshows präsentierte.

Die Falcon 20 besitzt immerhin noch eine stattliche Spannweite von 3.600 mm und ist im Maßstab 1:3,5 gebaut. Das Abfluggewicht beträgt 23.000 Gramm und angetrieben wird das Modell von zwei Kingtech 85G4+.



Als drittes Modell im Bunde hatte Tyler Perry eine A380-800 in den Farben der Emirates im Gebäck. So wie die beiden anderen Modelle wird die A380 ebenfalls von vier Elektropumpen angetrieben. Die Abmessungen betragen imposante 3.900 mm Spannweite, der Maßstab zum Original beträgt 1:21 und das Abfluggewicht beträgt beachtliche 36 kg.

Weitere tolle Modelle, wie die Fokker 70 von Christian Thomann, die A340-600 von Lukas Kühnel oder die A330-200 von Bruno Choquel vermittelten mit ihren Präsentationen den Zuschauern Airport-Feeling.



Die Fokker 70 von Christian Thomann ist im Maßstab 1:10 gebaut, die Spannweite beträgt 2.800 mm, das Abfluggewicht beträgt 15.300 Gramm.



Thomas Maier präsentierte seine Boeing 777-200 in den Farben der Alitalia, die es bereits auch schon in Konkurs ist und somit nicht mehr fliegt. Das Besondere an dem Modell ist der absolute Leichtbau mit 4.100 Gramm bei einer Spannweite von 3.800 mm und einer Länge von 3.900 mm.



Ebenfalls in die Kategorie der Business Jets gehört die wunderschön lackierte PC-24 von Julius Jezerniczky. Das im Maßstab 1:6 gebaute Modell besitzt eine Spannweite von 3.100 mm, eine Länge von 3.000 mm und das Abfluggewicht beträgt 20.000 Gramm. Angetrieben wird das Modell von zwei Lambert Kolibri T 45/50 Turbinen.

Es verdienen alle Teilnehmer mit ihren Modellen Hochachtung und Respekt. Jedes der beim Airlinermeeting vorgeführten Airliner-Modelle ist ein Kunstwerk für sich und verdient bei der Flugshow Beachtung. Jedoch sie alle hier einzeln vorzustellen, würde den Rahmen bei weitem sprengen.

Neben den Flugvorführungen der Airlinermodelle gab es in Blöcken, Vorführungen von Showpiloten. Sie rundeten das Programm ab und boten eine sinnvolle Ergänzung zu den sonstigen Präsentationen.

Besonders beliebt ist das tägliche Lineup aller Airliner-Modelle auf der Runway. Hier haben die Zuschauer die Möglichkeit, die Modelle aus der Nähe zu begutachten und Fragen an die Piloten zu stellen. Für Fotografen bietet diese Szenerie eine außergewöhnliche Kulisse für spektakuläre Aufnahmen, die man ansonsten in dieser Form weltweit nicht findet.

Das Airlinermeeting in Oppingen ist für Piloten und Zuschauer wahrscheinlich die einzige Veranstaltung, wo man so viele Verkehrsflugzeuge und Transporter konzentriert auf einem Fleck zu sehen bekommt.

Neben den Flugvorführungen standen natürlich der Erfahrungsaustausch und das gegenseitige Kennenlernen im Vordergrund. Nicht zuletzt sorgten die tolle Betreuung und Organisation für gute Stimmung und für ein unvergessliches Wochenende. Wir freuen uns schon auf ein Wiedersehen beim nächsten Airlinermeeting, wo es sicher wieder interessante und neue Modelle zu bewundern gibt.



Beim Static Display zu sehen waren der Regionaljet CR-200 von Bombardier und der Businessjet PC-24. Die CR-200 gehört Wolfgang Bäumker und ist sowie viele seiner Modelle ein Eigenbau. Als Spannweite hat er im Teilnehmerverzeichnis 3.540 mm angegeben, der Maßstab beträgt 1:6 und das Abfluggewicht beträgt 24.200 Gramm. Leider sind über diese Pilatus PC-24 keine Daten bekannt, ebenso nicht über den Piloten.



Dominik Escher hat neben seinem Superscale Modell L-1011 noch eine etwas ältere Boeing 727 zum Airlinermeeting mitgebracht. Sie war übrigens die einzige Boeing 727 bei diesem Meeting. Das 2.050 mm spannende Modell ist im Maßstab 1:16 gebaut und das Abfluggewicht beträgt 13.000 Gramm.



Nicht minder beachtliche Abmessungen weist der Airbus A340-300 in der Swiss-Lackierung auf. Der Eigentümer und Pilot ist Heinrich Lothar, er präsentierte das Modell nicht nur am Boden beim Lineup, sondern auch im Flug. Mit ihren 4.300 mm Spannweite und einem Abfluggewicht von 63 kg gehörte sie zu den Schwergewichten des Airlinermeetings.



Sogar die gute alte Concorde in den Farben der British Airways und Air France kam für Präsentationsflüge vorbei.

Bereits zum zweiten Mal fanden die Modellbautage in Tulln, nahe der Bundeshauptstadt Wien statt. Auf 10.000 m² waren alle Sparten des Modellbaus vertreten, um den Besuchern einen Einblick in das Hobby zu geben.



Modellbautage Tulln 2024

Autor und Fotos:
Wolfgang Semler

Bereits zum zweiten Mal in Folge fanden die Modellbautage Tulln statt. Der Schauplatz ist das 10.000 m² große Messegelände in der Stadt Tulln an der Donau, in der Nähe zu Wien gelegen.

Nach dem Auftakterfolg des letzten Jahres präsentierte sich die Messe in einem größeren Umfang.

Lobenswert dabei ist, dass eine Vielzahl von Flugmodellen unterschiedlicher Sparten zu sehen war. Dabei kam auch der Jetflug nicht zu kurz, hier gab es eine Menge toller Modelle zu bestaunen.

Neben einer Reihe von Ausstellern war auch der Österreichische Aeroclub mit einem eigenen Stand vertreten.

Am Stand konnten die Besucher das einzigartige Erlebnis eines simulierten Fluges auf einem Segelflugsimulator in Kombination mit einer VR-Brille erleben.

Zusätzlich gab es den schon traditionellen Bau von Balsagleitern mit Kindern und Jugendlichen.

Das Wetter an diesem Wochenende vom fünften bis zum siebenten April 2024 war sommerlich mit strahlendem blauem Himmel. Trotz des sehr schönen frühlingshaften Wetters kamen zahlreiche Besucher an den drei Messetagen.

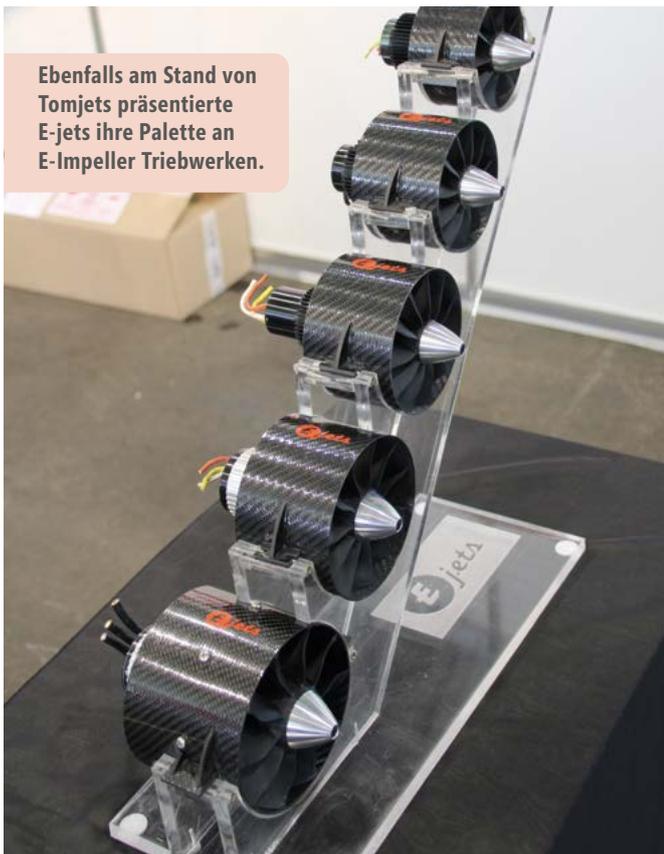
Der Modellflug fand während der drei Tage seine Heimat in der Halle sechs, wo neben dem Österreichischen Aeroclub noch die Aussteller Tomjets.com, E-jets, Modellbau Kirchert, unilight und Horizon Hobby ihre Stände hatten.



Am Stand von Tomjets konnte man Impellerjets in Holzbauweise begutachten. Dabei handelt es sich um die Modelle Interceptor 90, Squal 70 und den Squal 120.

Am Stand des Österreichischen Aeroclub konnten die Besucher das einzigartige Erlebnis eines simulierten Fluges auf einem Segelflugsimulator in Kombination mit einer VR-Brille erleben.

Interessant für Modellbauer des Jetfluges war der Stand von Tomjets. Hier wurden drei interessante Impellerjets Interceptor 90, Squall 70 und 120 als Baukästen in Holzbauweise angeboten. Den passenden Impeller dazu liefert E-Jets, der am selben Stand ebenfalls seine Neuheiten präsentierte.



Ebenfalls am Stand von Tomjets präsentierte E-jets ihre Palette an E-Impeller Triebwerken.

Am Stand von Horizon Hobby war der neue e-flite Viper Jet 2.0 zu sehen, Stefan Wurm und sein Team gaben bereitwillig Auskunft über geänderten Eigenschaften zum Vorgängermodell.

Interessenten von großvolumigen Antrieben fanden am Stand des Motorenhersteller PACE unter anderem einen sechs Zylinder Viertakt Boxermotor mit 900 ccm³.



Am Stand des Motorenhersteller PACE war unter anderem einen sechs Zylinder Viertakt Boxermotor mit 900 ccm³ ausgestellt.

Für Liebhaber von alten Verbrennungs-Modellmotoren gab es eine sehr umfangreiche Ausstellung verschiedenster Exemplare und Größen.



Für Liebhaber von alten Verbrennungs-Modellmotoren gab es eine sehr umfangreiche Ausstellung verschiedenster Exemplare und Größen.

Auch die Antikflieger hatten einen Stand auf der Messe und präsentierten Modelle aus längst vergangenen Tagen aus den Anfängen des Modellflugsports.



Die Antikflieger waren mit einem Stand auf der Messe vertreten und präsentierten Modelle aus längst vergangenen Tagen aus den Anfängen des Modellflugsports.

In der Halle acht befand sich eine sehenswerte Ausstellung von Flugmodellen, die in dieser Größenordnung wohl einzigartig war. Modelle aus allen Sparten des Flugmodellbaus konnten hier von den Besuchern bestaunt werden. Darunter auch den gewaltigen Eigenbau einer SU-27 im Maßstab 1:4,3 mit einer Spannweite von 3.500 mm und einem zulassungspflichtigem Abfluggewicht von 149,2 kg. Angetrieben wird das Modell von zwei Frank FT550 Turbinen.



In der Halle acht befand sich eine sehenswerte Ausstellung von Flugmodellen, die in dieser Größenordnung wohl einzigartig war. Modelle aus allen Sparten des Flugmodellbaus konnten hier von den Besuchern bestaunt werden.



Zweifelsohne war der gewaltige Eigenbau einer SU-27 im Maßstab 1:4,3 mit einer Spannweite von 3.500 mm und einem zulassungspflichtigem Abfluggewicht von 149,2 kg das größte Flugmodell auf der Messe. Angetrieben wird das Modell von zwei Frank FT550 Turbinen.

Aber nicht nur Flächenflugmodelle waren zu sehen, auch die Helicopter-Fraktion war mit einigen Modellen vertreten. Als Beispiel sei der EC135 T3 von Anton Wegscheider erwähnt. Mit einem Rotordurchmesser von 3.500 mm und einem Abfluggewicht von 55 kg ist er ein richtiges Schwergewicht unter den Hubschrauber Modellen. Als Antrieb dient eine Pahl-Taurus zwölf kW Turbine mit Getriebe.

In der Halle befand sich des Weiteren ein vom Publikum abgetrennter Bereich, wo Indoor-Flugvorführungen für die Besucher stattfanden. Hier wurde das breite Spektrum, angefangen vom einfachen Motormodell bis hin zum Scale-Hubschrauber präsentiert. Als Moderator fungierte Markus Mittermüller.

Im Außenbereich gab es Vorführungen von diversen Antrieben, wie großvolumigen Stern- und Reihenmotoren und natürlich auch Jettriebwerke.



Im Außenbereich gab es Vorführungen von diversen Antrieben, wie großvolumigen Stern- und Reihenmotoren und natürlich auch Jettriebwerke.

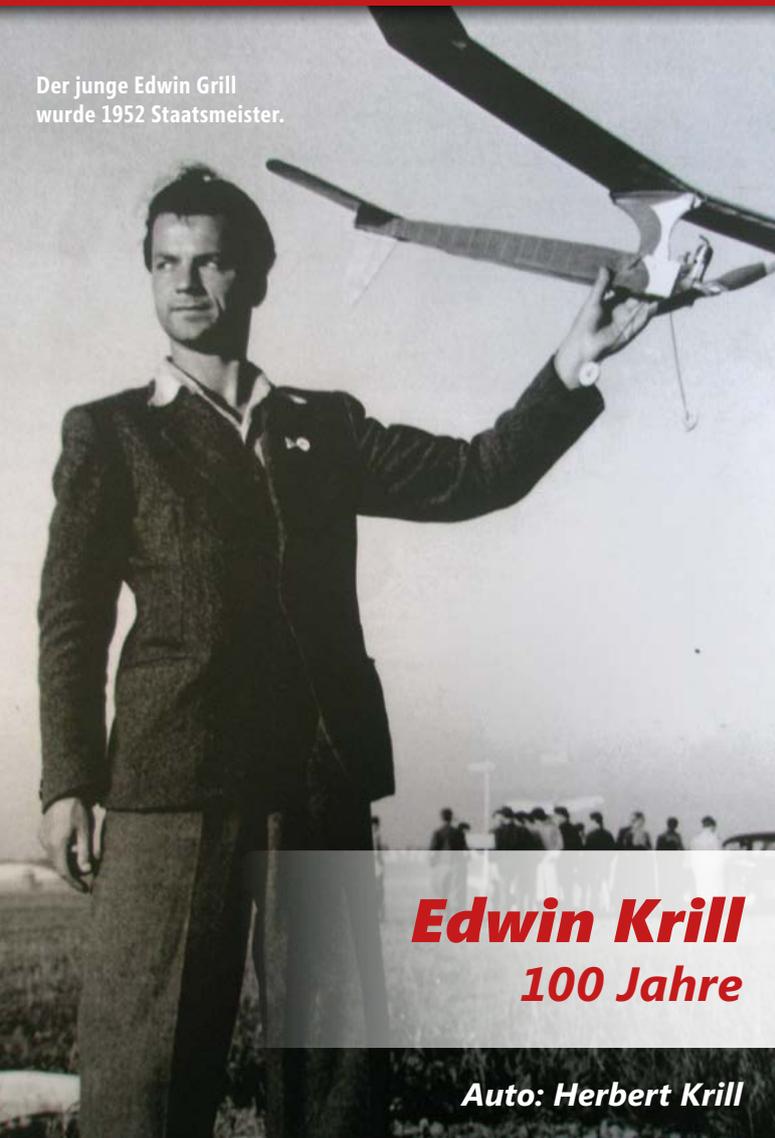


Die Saab 105 OE von Thomas Schaidler besitzt eine Spannweite von 2.000 mm und wird von zwei Jetcraft 90 Turbinen angetrieben. Der Jet ist ein Eigenbaumodell, das aus GFK erstellt ist, das Abfluggewicht beträgt 17.000 Gramm.

Im Gegensatz zu vielen anderen Messen stand hier im Bereich des Flugmodellbaus die Ausstellung von Modellen im Vordergrund. Als Modellflieger konnte man sich zu neuen Ideen inspirieren lassen, die dann womöglich in der eigenen Werkstatt realisiert werden.

Dem Vernehmen nach der Messeorganisatoren, soll eine Fortsetzung der Messe im kommenden Jahr folgen. Wir sind gespannt, was uns bei der nächsten Messe geboten wird.

Der junge Edwin Grill wurde 1952 Staatsmeister.



Edwin Krill 100 Jahre

Auto: Herbert Krill

Edwin Krill, eine der bedeutendsten Persönlichkeiten des österreichischen Modellflugsports, wäre am 28. September 2024 hundert Jahre alt geworden. Einer seiner beiden Söhne, Herbert Krill, selbst kein Modellflieger, erinnert (sich) an ihn:

Als mein Vater, Edwin Krill, im Sommer 1997 starb, überraschte das viele. Er war noch nicht besonders alt, er stand im 73. Lebensjahr. Doch drei Jahre vorher war Erika, meine Mutter, gestorben. Das nahm ihn schwer mit. Er konnte nicht gut allein sein. Er fühlte sich desorientiert, ihm fehlte die „Ansprache“. Er fand sie schließlich in Finni Edelhofer, einer ehemaligen Segel- also „Großfliegerin“. Ihr war es ähnlich ergangen, ihr Mann war vor einiger Zeit verstorben. Nach einem Jahr übersiedelte er zu ihr nach Salzburg. In einer Nebenwohnung richtete er sich ein kleines Büro ein. Aber schon nach zweieinhalb Jahren musste er sich im Landeskrankenhaus Salzburg einer Chemotherapie unterziehen. Er starb daraufhin an einer Spitalsinfektion.

Wie gesagt: er war nicht gewohnt, allein zu sein. Er war der geborene Kommunikator in Wort und Schrift. Er war ein unterhaltsamer Gesprächspartner, ein begnadeter Redner, und wenn er schrieb (das tat er viel und oft), dann wollte er verstanden werden. Er sah sich auch als Erzieher, vor allem der Jugend. Dass er im Zivil- also Brotberuf Lehrer (Berufsschullehrer) wurde, war kein Zufall. Er war Lehrer mit Haut und Haar. Er wollte seine Kenntnisse, aber auch seine Erfahrungen weitergeben. Er war unglücklich, wenn die Welt nicht so war, wie sie seiner Meinung nach hätte sein sollen, und er wollte sie nach Möglichkeit zurechtrücken.

Das gab ihm manchmal etwas Don Quixote-haftes. Ein Beispiel: betrübt verfolgte er, dass die Modellflieger im Laufe der Jahre immer weniger „bastelten“. Er selbst hatte schon als Jugendlicher, in den 1940er-Jahren, mit dem Modellbau begonnen. Damals wurde natürlich das allermeiste handgefertigt. Später jedoch wurden immer mehr Bausätze und Fertigmodelle gekauft. Fernsteuerungen gab es früher kaum. Und wenn, dann waren sie primitiv. Dann entwickelte sich die Elektronik immer weiter, und Fernsteuerungen wurden selbstverständlich. Sie kosteten aber auch Geld, und das sah mein Vater nicht gerne: er fand es ungerecht, dass sich das nicht jeder leisten konnte.

Andererseits hatte er großen Respekt vor der neuesten Technik. Schon Mitte der Neunzigerjahre – er war damals um die siebzig – begann er E-Mails zu schreiben, versuchte sich auch noch im Internet zurechtzufinden. Eine große Begabung hatte er fürs Desktop-Publishing. (Er gründete, entwarf und verfasste unter anderem die Zeitschrift „prop“, die Sie in den Händen halten.) Dabei wurde er auch durch meinen Bruder Gerhard unterstützt, der professioneller Druckgrafiker war. Überhaupt ließ er sich gerne helfen, hatte einen Computerfachmann zur Hand, einen vertrauenswürdigen Mechaniker, usw. Um ihn war ein Netzwerk von Beratern und Unterstützern, nicht zuletzt auch meine Mutter. Die großen Entscheidungen jedoch traf er gerne alleine.

Auch wenn er weit kam in seinem Leben: man kann nicht sagen, dass er ein Karrieremensch war. Eine Karriere hat er eigentlich nie verfolgt. Er fiel nur immer weiter nach oben. In der Berufsschule wurde er Direktor (der Schulen für Schlosser und Glaser), im Modellflug wurde er Landessektionsleiter und schließlich (bis 1988) Bundessektionsleiter des Österreichischen Aero-Clubs. Lange Jahre war er auch Delegierter bei den jährlichen Sitzungen der CIAM, der höchsten Flugmodellsporthörde, in Paris. Dort wurden die neuesten Regeln für

alle Modellsportdisziplinen verhandelt. Dreimal durfte ich ihn begleiten, das erste Mal schon mit vierzehn, als sein Dolmetscher. Er konnte kein Englisch, ein Handicap für ihn. Vielleicht war er nicht begabt für Sprachen. Aber vielleicht war es auch der Krieg, der ihn in seiner Entwicklung behindert hatte. Als Jahrgang 1924 konnte er die Mittelschule nicht mehr abschließen. Und überhaupt stammte er aus einer einfachen Familie. Er wuchs in Meidling auf, also in einem Arbeiterbezirk.

Doch wo man Deutsch verstand, dorthin reiste er gerne, immer in den Diensten des Modellflugsports. Er hatte gute Freunde in Deutschland, der Schweiz, in der Tschechoslowakei und in Ungarn. In meiner Jugend fuhr die ganze Familie immer wieder zu Wettbewerben in Mitteleuropa. Diese Strecken wurden stets mit dem Auto zurückgelegt (mein Vater war ein guter, effizienter Autofahrer, er gab auch meinem Bruder und mir ausgezeichneten Fahrunterricht). Meistens war er einer der Juroren bei internationalen Modellflugwettbewerben. Doch brachte er auch die Welt zu uns nach Österreich. Dreimal – 1963, 69 und 73 – veranstaltete er Weltmeisterschaften im Freiflug, in Wiener Neustadt.

Selbst baute mein Vater schon längst keine Flugmodelle mehr. Nach dem Krieg machte er zwar noch eine Weile weiter – er wurde auch einmal (1952) österreichischer Staatsmeister im Motorfreiflug, mit dem Modell „Atomküken“, aber dann verlegte er sich immer mehr darauf, anderen das Modellbauen und -fliegen beizubringen. In den Fünzigerjahren verbrachte er (und damit auch die ganze Familie) fast jeden Sommer in Döbriach am Millstättersee, in einem Lager der „Roten Falken“, wo er den Jugendlichen den Modellbau nahebrachte. Zusätzlich betrieb er dort eine Art lokaler Radiostation. Jeden Morgen ertönte als Weckruf der „Fliegermarsch“ von Hermann Dostal: „Komm und sei mein Passagier, fliege, fliege, flieg mit mir!“

Er gründete Modellbauwerkstätten, oft in Kellerräumen, die von Klebstoffgeruch durchdrungen waren. Seine Schüler und Studenten kamen hauptsächlich aus der Berufsschule. Er ver-

anstaltete auch Lehrgänge, wie z.B. die am Spitzerberg, die seit 1995 von Gerold Kirchert geleitet werden. Schon bevor die ersten Modellbaugeschäfte eröffnet wurden, gab es die von meinem Vater geleitete „Materialstelle“ in der Ruckergasse im zwölften Bezirk, in der ÖMV-Mitglieder preiswert einkaufen konnten.

Meinem Vater fiel immer wieder etwas Neues ein, er war unermüdlich. Seinen Aktivitäten waren keine Grenzen gesetzt. Auch außerhalb des Modellflugsports war er rege. Er veranstaltete „Kulturrunden“ und andere Zusammenkünfte seiner Lehrerkollegen, organisierte auch Treffen ehemaliger Soldatenfreunde (doch stieg er aus, als sie für seinen Geschmack zu „militaristisch“ wurden). Immer wieder verfasste er Gelegenheitsgedichte für Freunde, Familie und andere Jubilare. Eines seiner Motos war: „Mach es wie die Sonnenuhr, zähl die heit'eren Stunden nur.“ Depressionen kannte er nicht, jedenfalls nicht bis gegen Ende seines Lebens. Mit der schweren Erkrankung meiner Mutter kamen sie dann doch. Und ließen ihn auch nicht mehr ganz los. Er verschwieg sie nicht, sondern artikulierte sie, teilte sie seiner Umgebung mit. Er war der einzige Sohn, seine beiden Schwestern deutlich älter. Vielleicht hatte das mit seinem Bedürfnis zu tun, bemuttert und verwöhnt zu werden.

Er konnte aber auch tüchtig zupacken und tat es auch immer wieder. Er war ein überaus tatkräftiger Mensch. Er hatte Werkzeuge gern. Bei uns zu Hause baute er Regale und Wandschränke, früher auch Kinderspielzeug, und – natürlich – Modelle aller Art. Zum Beispiel das unseres zukünftigen Einfamilienhauses in Langenlebarn



Ein Bild aus längst vergangenen Tagen: Grete Kirchert, Hans Niederwimmer, Dita und Robert Grillmeier in der Fliegerbar Langenlebarn im Jahr 1989.

im Tullnerfeld. Es war wie ein großes Puppenhaus, das Dach war abnehmbar. Als das richtige Haus fertig war, baute mein Vater den Keller zu einem gemütlichen Aufenthaltsraum aus, der „Fliegerbar“. Alle Memorabilien, die sich im Laufe der Zeit angesammelt hatten – Wimpel, Medaillen, Urkunden, Fotos, Souvenirs – wurde dort an die Wand gehängt oder sonst wie ausgestellt. Im Laufe der Jahre fanden viele Modellflugfreunde den Weg nach Langenlebarn und in die Kellerbar.

Vieles davon ist inzwischen weggeworfen oder verschenkt worden, doch ein Teil des Nachlasses meines Vaters ist durchaus noch vorhanden. Bei Gerd Kirchert – er wurde einer seiner treuesten Wegbegleiter – lagern viele Papiere und Dokumente, die mit seinen vielfältigen Funktionen zu tun hatten. Bei meinem Bruder gibt es zahllose Fotos, und bei mir zwanzig oder dreißig Aktenordner, in denen sich Glückwunschkarten, Urkunden, Korrespondenzen, Rechnungen aus frühesten Jahren, alle Arten von Belegen finden. Nichts davon wurde zu Lebzeiten weggeworfen. Unmöglich, das jetzt aufzuarbeiten. Ein richtiges Modellflugarchiv gibt es ja bis heute nicht in Österreich. Vielleicht könnte einiges digitalisiert und ins Netz gestellt werden – aber wer hat die Zeit dafür?

Soweit ich selbst das beurteilen kann, ist die Zeit über meinen Vater hinweggebraust. Längst sind ganz andere Leute am Zug. Von den Namen, die mir vertraut waren, ist nur noch Gerd Kirchert am Leben. Niederwimmer, Grillmeier, Koelliker, und viele andere, die bei uns ein- und ausgingen, sind alle bereits verstorben. Nicht jeder Modellflieger ist heute „organisiert“, muss es auch nicht sein. Viele kaufen Drohnen und beginnen einfach zu flie-

gen. Natürlich gibt es weiterhin Wettbewerbe, Vereine, den Dachverband. Aber die große Zeit meines Vaters, die Fünziger- bis Achtzigerjahre, ist unwiederbringlich vorbei. Sie ist zu einem Kapitel in der Geschichte des österreichischen Modellflugsports geworden, das noch nicht geschrieben wurde. Das aber vielleicht zu schreiben wäre.

P.S. Vielleicht sollte ich doch noch die Prothesen meines Vaters erwähnen. Infolge seiner Kriegsgefangenschaft im Winter 1944/45 erlitt er Erfrierungen an beiden Füßen, sie mussten amputiert werden. Seit seinem 21. Geburtstag ging mein Vater mit Prothesen. Mir und meinem Bruder war das selbstverständlich, es war „normal“. Aber die meisten, die davon erfuhren (viele, die ihm begegneten, merkten gar nichts davon), waren erstaunt, dass er sich so gut fortbewegen konnte. Ich denke, er hatte einfach einen guten Sinn für Balance. Physisch, aber auch geistig und seelisch.



Der Autor mit seinem Vater Edwin in Salzburg, 1994.

JUBILÄUMSFEST am 16. November 2024 von 8 - 20 Uhr!
Wir feiern 60 Jahre Modellbau G. Kirchert und laden herzlich dazu ein. Komm vorbei!

Modellbau in seiner Vielfalt!



GK Modellbau + Kopierservice

G. KIRCHERT

1140 Wien, Linzer Straße 65

☎ 01 / 982 44 63, office@kirchert.com



www.kirchert.com

Zweites Styria Fesselflug-Meeting F2 in Dietersdorf am Gnasbach

Autor und Fotos: Heimo Stadlbauer



Die Teilnehmer beim zweiten Styria-Fesselflug-Meeting

Fesselflug – die erste Fernsteuerung für Modellflugzeuge. Neben dem Freiflug entwickelte sich der Fesselflug zu einem Hype in der Nachkriegszeit (Jim Walker erfand den Fesselflug in USA 1940). Die meisten Modellflugpiloten begannen seinerzeit mit dem erschwinglichen Fesselflug. Ein Fesselflug-Modell, ein Selbstzünder-(Diesel-)Motor, ein Tankfläschchen und ein Griff mit einer Litze genügte, um auf einer freien Fläche zu fliegen. Ab den 60er Jahren mit der Entwicklung der Funkfernsteuerungen, nahm das Interesse am Fesselflug auch allmählich ab.

International gesehen gibt es die FAI-Klassen F2A (Geschwindigkeitsflug), F2B (Kunstflug), F2C (Mannschaftsrennen), F2D (Fuchsjagd) und F4B (naturgetreue Modelle). In Österreich werden derzeit lediglich in der Klasse F2B Wettbewerbe durchgeführt (z.B. Radfeld in Tirol und Weikersdorf am Steinfelde).

Leider ist die Anzahl der österreichischen Fesselflug-(Wettbewerbs-)Piloten überschaubar. Und so wurde nach dem ersten Fesselflug-Meeting 2022 am sechsten

Juli 2024 wiederum auf dem Modellflugplatz des UMFC-Gnas in Dietersdorf am Gnasbach das zweite Meeting F2 abgehalten. Eine Pilotin und elf Piloten folgten dem Ruf des Fesselflug-Bundesfachreferenten Hanno Miorini und des Organisators Heimo Stadlbauer. Gekommen sind Wettbewerbspiloten der Klasse F2B und F2D, aber auch Piloten, die in ihrer Jugendzeit Fesselflug betrieben. Bedingt durch den böigen Wind konnte leider nicht allzu viel geflogen werden. Die Wettbewerbspiloten nutzten jedoch die Trainingsmöglichkeiten.

Die Kunstflugmodelle in der FAI-Klasse F2B haben eine Spannweite von ca. 1.500 mm, ein Gewicht von ca. 1.500 Gramm und werden im Wesentlichen elektrisch mit fünf oder sechs s-LiPos betrieben. Fallweise werden auch noch Glühzünder-Antriebe mit bis zu 12 cm³ eingesetzt. Rudi Königshofer, Teilnehmer an der diesjährigen Fesselflug-WM in den USA, zeigte rasantestes Combat-Fliegen (Fuchsjagd) in der FAI-Klasse F2D, Antrieb ein 2,5 cm³ Glühzünder „Fora“ aus der Ukraine (Drehzahl ca. 30.000 rpm). Mit dem Trainermodell „Asterix“ ging es bei der Fuchsjagd zwischen Wilfried Peyfuss und Rudi

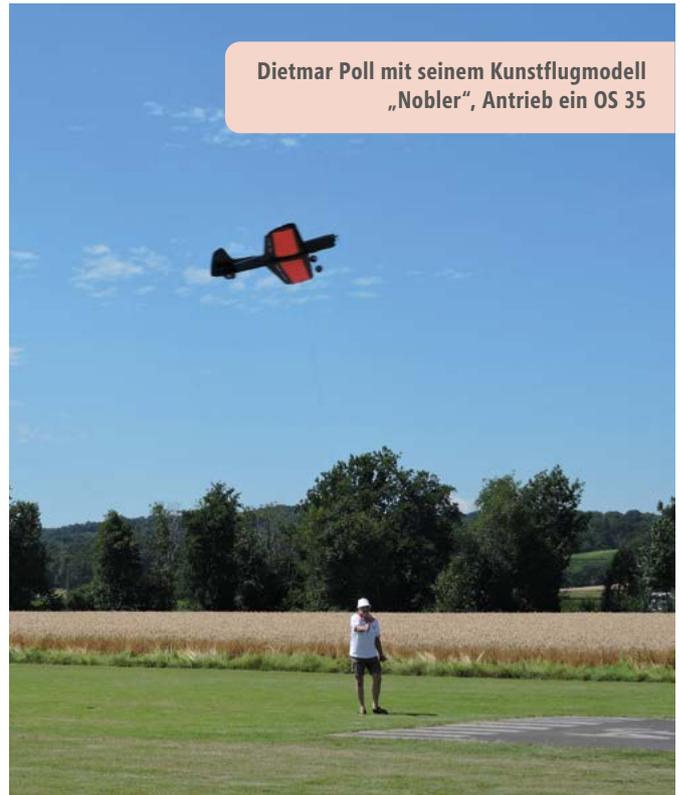
Königshofer etwas gemütlicher zu. Bei jedem Schnitt wurde heftig applaudiert.



Rudi Königshofer und Wilfried Peyfuss versuchten bei der Fuchsjagd, sich gegenseitig die Krepfstreifen abzuschneiden

Franz Wenzel brachte einige Fesselflugmodelle aus seinem Fundus mit, interessant dabei „Asterix“, Graupner „Super Flitzer“, diverse Kunstflug- und Speed-Modelle. Hannes Weißenbacher absolvierte seinen Erstflug mit einem zum Fesselflug umgebauten RC-Hochdecker „Cute Girl“.

Dietmar Poll, seines Zeichens mehrfacher Weltmeister im Groß-Segelkunstflug, flog einen „Nobler“ mit einem OS 35 Antrieb. Der „Nobler“ ist eine amerikanische Konstruktion aus den 50er Jahren und kann als der Urvater der F2B-Kunstflug-Modelle angesehen werden. BFR Hanno Miorini und Adi Hansemann nutzten die Zeit, um F2B-Trainingsflüge zu machen. Eine Konstruktion aus den 60er Jahren von Ewald Mothwurf präsentierte Rudi Franz. Der Autor brachte den Graupner „Champion“ und ein zweimotoriges Transportflugzeug motorisiert mit Webra Mach I Motoren aus Mitte der 50er Jahre mit.



Dietmar Poll mit seinem Kunstflugmodell „Nobler“, Antrieb ein OS 35

Alles in allem war es trotz des böigen Windes ein feines Treffen der Fesselflugfreunde. Der Fesselflug darf nicht aussterben und solche Meetings dienen ja hauptsächlich dazu, den Fesselflug bekannt zu machen und um neue Piloten dazu zu gewinnen. Interessenten mögen sich an BFR Hanno Miorini (hanno.miorini@gmail.com) wenden.

Herzlich gedankt wird dem Verein UMFC-Gnas unter dem Präsidenten Heinrich Geiger für die Gastfreundschaft und ausgezeichnete Bewirtung. Bis zum nächsten Mal!

Dieses Foto entstand 1976 bei der F2B-Landesmeisterschaft in Dietersdorf am Gnasbach. Die Piloten (von links) Adi Hansemann, Hanno Miorini, Walter Reinisch und Rudi Franz DAMALS ...



... und HEUTE, 48 Jahre später



Der Goldhahn im Flug. Man erkennt gut den aufwändigen Aufbau.

Zehntes Styria Retro-Meeting in Hofkirchen bei Hartberg

Autor und Fotos: Heimo Stadlbauer

Bei schönem, aber teilweise etwas windigem Wetter, konnten 27 Piloten mit ca. 70 Flugmodellen aus nah und fern vom Obmann Harald Tripolt und Organisator Heimo Stadlbauer auf dem Modellflugplatz des MFC-Hofkirchen herzlich begrüßt werden. Platzsprecher war wiederum in bewährter Weise Heimo Stadlbauer. Er präsentierte dem anwesenden Publikum, anhand von den Piloten vorausgefüllten Datenblättern, die technischen Informationen der jeweils zu sehenden Modelle.

Flugmodelle aus dem Ende der Dreißiger- und Anfang der Vierzigerjahre brachten etwas Flair aus den Anfangsjahren der Modellfliegerei. Die Antriebe haben sich dem neuzeitlichen Trend angepasst und die Modelle wurden überwiegend elektrisch betrieben. Erstmals dabei war Gerhard Angerer mit „Satyr“, einer tschechoslowakischen Konstruktion aus den Vierzigern. Die Motormaschinen „Goldhahn“ (Nietzer), „Hummel“ (Antusch) und „HS-100“ von Schellhasse vertraten diese alten Retro-Flieger. Die Segler vertrat Thomas Rechberger mit einer elektrisch betriebenen „Austria Meise“ (Konstrukteur Rudolf Salzmann) aus den Fünfzigern. Auch die

Graupner Flugmodelle mit Amigo II und III, Taxi, Kadett, Topsy, HiFly, Caravelle, Middle Stick waren wieder gut repräsentiert. Auch zwei Grunau Baby Segler wurden immer wieder hochgeschleppt und man konnte ihr einzigartiges Flugbild genießen.

Erstmals dabei waren Piloten der Interessengemeinschaft Nurflügel, insbesondere mit einer Lippisch-Konstruktion mit 4.250 mm Spannweite. Dieser Nurflügel, zwar ausgerüstet mit einem E-Antrieb, wurde zunächst hochgeschleppt, denn erst auf Ausklinkhöhe konnte der



Gerhard Niederhofer brachte einen Cox- Fesselflieger zum Fliegen.



Blick auf einen Teil der teilnehmenden Modellflugzeuge

E-Antrieb genutzt werden. Dazwischen turnte das Simprop Doppeldecker-Modell „Zaunkönig“ herum und erinnerte, obwohl elektrisch betrieben, an alte Cox-Zeiten. Robbe „Beaver“, eine North American B 25, eine Klemm L 25, eine Hawker Sea Fury mit kubanischen Kennzeichen etc. belebten den Luftraum.

Ein mit einem originalen OS-Wankelmotor angetriebener Graupner „Middle-Stick“ von Wolfram Kügler war aus antriebstechnischer Hinsicht eine kleine Sensation. Fritz Jamnig konnte mit seiner gewichtigen Pilatus PC 6, ebenso Thomas Rechberger mit einer Klemm L 25 überzeugen. Der Autor selbst genoss das Fliegen mit einem Graupner Amigo III.



Die IG Nurflügel mit Joachim Etschmayer und Fritz Koch präsentierten den Lippisch- Nurflügel mit einer Spannweite von 4.250 mm, elektrischer Hilfsantrieb; LiPo 2x 5s, 5 Ah

Gerd Kirchert, ein Modellflug-Urgestein aus Wien, kam auf Besuch und erfreute sich auch am Anblick und Betrieb der Retro-Flieger. Alles in allem war es wieder ein interessantes, geruhsames Treffen der Retro-Freunde mit netten Gesprächen. Dank allen Piloten fürs Kommen, dem Verein MFC Hofkirchen, voran dem Obmann Harald Tripolt und dem Küchen- und Helferteam. Auf ein weiteres Retro-Meeting 2025 freuen sich die „Hofkirchner“ und Organisator Heimo Stadlbauer.

Dass der Fesselflug nicht ganz von der Bildfläche verschwunden ist, zeigten Adi Hansmann und Gerhard Niederhofer. Adi flog das international geflogene Kunstflug-Programm in der Klasse F2B. Die Figuren wurden dem interessierten Publikum zur Information vor Beginn jeder einzelnen mitgeteilt. Der Bundesjugendfachreferent Gerhard packte einen alten, seinerzeit von Graupner vertriebenen Cox-Fesselflieger aus und flog unter stürmischem Beifall viele Runden mit diesem kleinen Fesselflieger. Außerdem konnten andere Cox-Flieger und Graupner Gummimotor-Modelle, heute elektrisch betrieben, besichtigt werden.



Gerd Kirchert, Modellflug-Urgestein (links), besuchte das Retro-Meeting, rechts daneben Heimo Stadlbauer, BFR für Fesselflug Hanno Miorini und Walter Reinisch

Autor: Helmut Hallermeier



Jet-Rookie Meeting 2024 Österreich

Liebe Jetgemeinde, nach einem Jahr Pause war es nun wieder soweit in Österreich – auch das zweite Rookie Meeting ist nun bereits Geschichte. Da das Leben teurer geworden ist, muss ich gleich eines vorwegnehmen: in Österreich wird das Rookie Meeting NICHT mehr jedes Jahr stattfinden, sondern nur alle zwei Jahre. Im Jahr 2023 gab es genau eine Anmeldung, sodass unter diesen Umständen kein Rookie-Meeting stattfand.

Im Speziellen ist es für mich viel Aufwand und ich mache das ehrenamtlich, also in meiner Freizeit. Diese ist durch meine zwei Jobs und meinen freiwilligen Rettungsdienst sehr beschränkt. Durch diesen Umstand muss ich mir die benötigte Zeit irgendwo herausnehmen. Daher habe ich den Entschluss gefasst, dass ich dieses Event abgeben werde. Ein ehemaliger ROOKIE und nun der Geschäftsführer von Tomjets & E-Jets „Thomas Kriechhammer“ wird das Rookie-Meeting übernehmen.

Auf diesem Wege wünsche ich ihm für das Rookie Meeting 2026 viel Erfolg. Der Weg ist bereits geebnet, beim Verein Aero-Gols. Die Rookies und Lehrer waren so begeistert, dass wir gerne im Jahr 2026 wieder kommen.

Aber nun zum eigentlichen Meeting selbst. Der Ort wurde auch nach sehr, sehr langer Suche neu ausgewählt. Grund für den „NEUEN“ Ort war, dass nach dem letzten Rookie Meeting in Turnau 85% der Rückmeldungen der Rookies war, dass der Flugplatz in Turnau nicht wirklich super zum Fliegen war. Dies wurde von mir und auch dem Chef dann als Kriterium genommen, einen neuen Platz zu suchen, wo wir gerne gesehen und aufgenommen werden. Das ist bei den Jets ja auch nicht so einfach. Die Absage von einem anderen Platz war, dass ca. 50 Flugbewegungen mit Lehrer-Schüler System nicht akzeptiert werden konnte.

Also kamen wir nach Gols mit unserem „Zirkus“ und nach der Begrüßung durch mich und einem kurzen Vorstellen des Vereinsobmannes „Patrick“ ging es auch schon mit dem Meeting los.

Da der Hauptvortragende, unser wohl hochgeschätzter Vater des Rookie Meetings, Winnie Ohlgart leider ausgefallen ist, habe ich kurzerhand seinen Act übernommen. Seine berühmten Worte „dass dies jetzt die letzte Chance sei, sein Geld und Gesundheit sowie den letzten



Gruppenfoto mit Lehrern und Schülern
des Jet-Rookiemeetings 2024

Funken der Vernunft hier zu lassen und die Anmeldung zu stornieren"! Da dies aber nicht beherzigt wurde, ging es mit der Theorie voll los und jeder weiß, Theorie ist immer nur so toll wie der Vortragende!

Ja nach ca. einer Stunde mit Präsentation der üblichen wichtigen Regeln, waren wir auch schon mitten im Geschehen. Mit viel Spannung was nun kommt, ging es ans FLIEGEN. Manche Rookies kamen wie die Lehrer bereits am Freitag und haben beim Einfliegen auf dem Platz zugesehen.

Es wurde so viel Kerosin wie möglich verbrannt. Das Grinsen im Gesicht und das Feuer in den Augen von so manchen Rookies war einfach nicht mehr zu löschen.

Zu Mittag wurde eine kleine Pause eingelegt, da wir ja noch einen großen Teil am Abend vor uns hatten und dieser auch noch in der Vorbereitung war. In der Mittagspause kam dann auch noch der Obmann des Vereines auf mich zu und stieg als Rookie Nummer zwölf in das Geschehen ein.

Hierbei wurden auch fünf Teilnehmer für das bei der Rookie-Taufe veranstaltete Spiel festgelegt.

Mit einem Wurfgleiter in Form eines Schaumstoffseglers galt es die besten fünf Piloten zu ermitteln. Jene dies es am weitesten schafften nahmen an dem Spiel am Abend teil. Dazu hatte jeder drei Würfe – einen Test-Wurf und zwei Wertungsflüge, damit die Gerechtigkeit dabei auch siegen kann.

Am Nachmittag wurde bis ca. 15.00 Uhr weitergeflogen, denn dann zog ein schweres Gewitter mit leichtem Hagel auf. Das Fliegen musste unterbrochen und die Theorie wurde dann von mir vorverlegt, welche um 17.30 Uhr endete.

Die fünf Rookies, die es ins Finale geschafft hatten, bekamen eine weitere Aufgabe zu lösen. Nach ca. zwei Minuten hatten wir zwei Endspieler. Der jüngste Teilnehmer mit zwölf Jahren und der älteste mit 59. Jahren traten um ca. 18.30 Uhr zum Endkampf an. Um 20.45 Uhr kam es dann langsam zum Showdown, es stand die Rookie Taufe auf dem Programm, die heuer vom „besten Jetpiloten Österreichs bei der JET-WM in Italien 2023 durchgeführt wurde. Christoph Moor schaffte es bei der WM im Fliegen ins Finale auf den sechsten besten Platz und durfte deshalb 2024 die Rookies zu Piloten taufen.

Vorher wurden aber noch zwei kleine Dinge erledigt. Zum ersten musste ich einmal ein Dank an einen der Lehrer aussprechen. Am Montag feierte er seinen Geburtstag und bekam als kleines Geschenk einen Piloten im Maßstab 1:6, sowie das T-Shirt das Winnie auch für die Lehrer mit gesendet hat. Der Pilot wird in der von ihm gerade renovierten F-16 Platz nehmen.

Zum Zweiten musste ich mich für die herzliche Aufnahme beim Aero-Gols bedanken, wo das Rookie-Meeting auch nun alle zwei Jahre weitergeführt wird. Natürlich sofern genügend Anmeldungen vorhanden sind!

Und zum Dritten habe ich meinen Rücktritt als Organisator dieser Veranstaltung erklärt, Tom als Unterstützer wird die Nachfolge von mir antreten.

Auch die anderen Rookies gingen dabei nicht leer aus dabei. Dank toller Preise der Sponsoren, wurden alle Rookies mit Dingen bedacht, die hoffentlich im Hobby nützlich sind. Die ganze Feier wurde mit einem Open End angesetzt, sodass am nächsten Tag erst um 09.30 Uhr mit dem Fliegen begonnen wurde. So gegen ca. 16.00 Uhr war neben dem Kerosin auch das Rookie-Meeting zu Ende.

Anschließend ging es mit einem glücklichen Grinsen der Schüler, einem tollen Wochenende für die Lehrer und auch vielen NEUEN Freunden und OHNE Unfälle nach Hause.

Als Fazit des Ganzen kann ich sagen, es war ein toller Erfolg mit viel Spaß und hoffentlich auch mit viel Freude für alle!

Für mich ist es an erster Stelle sehr wichtig DANKE zu sagen an den Modellflugverein AERO Gols im Burgenland, für die überaus nette und gastfreundlich Aufnahme dieses Events. Sowie an die Sponsoren – und das meine ich wirklich sehr ehrlich – OHNE diese geht es NICHT. Danke an folgende Firmen die uns kräftigst unterstützt haben: Firma Jetcat , Unilight , Modellbau Reisl , E-Jets, Tomjets, Verlag Baden-Baden (JetPower Zeitschrift), Modellbau Hepf, und der AJMV.

Des Weiteren an die Fluglehrer des AJMV (Teile des Österreichischen Teams) und an Thomas Kirchhammer dem ich auch alles Gute für die weiteren Rookie Meetings wünsche.

Ich persönlich bleibe in der Theorie gerne weiter an seiner Seite. Aber ich werde nun auch etwas kürzertreten, da ich langsam in die Jahre gekommen bin, sodass ich als Internationaler Punkrichter und Hobby-Jetpilot langsam in Richtung Pension denke.

Dieser Sport wird dann, so hoffe ich, mich auch jung und gesund halten, wie es bei vielen meiner „Freunde“ der Fall ist und die ich lange um mich haben möchte.

In diesem Sinne „bleibt Gesund“ und wir sehen uns wo die Jets geflogen werden“

Euer Helmut „Halli“ Hallermeier



© Anton Mickla



© Anton Mickla

Verschiedene Jetmodelle standen den Rookies für das Lehrer-Schüler-Fliegen zur Verfügung. Die Palette reichte vom Sportjet bis zum aufwendig gestalteten Scalemodell.



© Anton Mickla



Fluglehrer
Dr. Gerd
mit seinem
Schüler Mike

Rollout und Präsentation der Klemm L 20 B1

Die Klemm L 20 B1 mit dem Kennzeichen A-98 erstrahlt in altem Glanze, darüber ein Schulgleiter SG 38

Autor und Fotos: Heimo Stadlbauer, ÖLM

Am ersten Mai 2024 präsentierte das Österreichische Luftfahrtmuseum (ÖLM) Graz-Thalerhof die restaurierte Klemm L 20 B1 der Öffentlichkeit. Die Klemm L 20 B1 mit der Seriennummer 81 wurde im Mai 1928 gebaut, erhielt in Deutschland die Kennung D-1381 und verblieb zunächst im Werksbesitz. Im März 1931 übernahm der aus Gottschee (Slowenien) stammende, ehemalige Feldpilot Hans Ramor (1892–1968) die L 20 und ließ sie als A-98 auf seinen Fliegerschulbetrieb in Graz-St. Peter zu.

Nach dem Verkauf übernahm 1932 Karl Jentschke, Chefkonstrukteur der Steyrer Automobilwerke, das Flugzeug. Im Zuge einer Überholung wurde die Stoffbespannung durch Sperrholz ersetzt, was eine Veränderung des Schwerpunkts nach sich zog. Der erste Probeflug endete zwischen zwei Bäumen, die Tragflächen wurden schwer beschädigt. Ca. 1932 übernahm Herr

Franz Grabner aus der Stadt Haag die Maschine und ersetzte die demolierten Flächen durch Tragflächen einer L 20 mit der Kennung D-1355, Werknummer 69. Die L 20 wurde für Rund- und Werbeflüge im Raum Linz und Haag bis 1938 eingesetzt.

In diversen Scheunen verteilt überlebte die L 20 den Zweiten Weltkrieg. Während der frühen Besatzungszeit musste der Rumpf sogar als Boot für russische Soldaten erhalten. Im Lauf der Jahre wurde der Antrieb verkauft und der Rumpf verrottete teilweise. 1987 übergab Franz Grabner die erhaltenen Teile an das Österreichische Luftfahrtmuseum Graz-Thalerhof. Ab dem Jahre 1997 begann an der Höheren Technischen Lehranstalt für Flugtechnik in Eisenstadt der Wiederaufbau. In den Jahren 2022 und 2023 versetzte die Firma Craftlab in Pitten die L 20 in den Originalzustand.

Nach mehr als drei Jahrzehnten erstrahlt die Klemm L 20 in neuem Glanze und kann zwischen dem ersten Mai und 26. Oktober jeden Sonn- und Feiertag im Österreichischen Luftfahrtmuseum, Thalerhofstr. 52, 8073 Feldkirchen besucht werden (www.luftfahrtmuseum.at).

Bereichert wurde die Präsentation durch die Ausstellung von sieben Stück Klemm L 20 und L 25 Flugmodellen.

Eine riesige Klemm L 25 mit einer Spannweite von 4.500 mm war sicherlich eine Sensation, die Modellflugpiloten wie z.B. ONF Manfred Lex (Nachbau einer Klemm L 20), LSL Josef Ursprung, Franz Ecker, der Autor etc. zeigten, dass die Klemm-Maschinen von den Modellflug-Piloten sehr gern gebaut und geflogen werden.

Franz Schaberger, Motorenbauer und Organisator der Graupner-Classic-Treffen in Mechters, präsentierte seinen Nachbau eines Mercedes-Modelltriebwerks, welches auch in der Klemm L 20 eingesetzt wurde.



Ergänzt wurde die Ausstellung von sieben Stück Klemm L 20 und L 25 Flugmodellen. Klemm-Maschinen werden von Modellflug-Piloten sehr gern gebaut und geflogen, wie hier zu sehen ist.

Die wichtigsten technische Daten

Einmotoriger, freitragender Tiefdecker in Holzbauweise, zweisitziges Reise-, Sport- und Schulungsflugzeug

Fluggewicht	450 kg
Spannweite	13 m
Reise-/Höchstgeschwindigkeit	95/105 km/h
Triebwerk	Mercedes F 7502 Zweizylinder Boxermotor
Hubraum	885 cm ³
Leistung	ca. 22 PS (16,2 kW)



Mit einer Spannweite von 4.500 mm ist diese Klemm L 25 im Maßstab 1:3 sicherlich eine Sensation.

Die Sieger des dritten RC-E7 Landl-Cup:
v.l.n.r. zweiter Platz – Stephan Frischauf,
erster Platz – Manfred Oberleitner,
dritter Platz – Bernhard Infanger.



Dritter Landl-Cup RC-E7 Start in die Bewerbsaison 2024

Autor: Josef Eferdinger

Mit dem dritten Landl-Cup RC-E7 ist Oberösterreich erfolgreich in die Bewerbsaison 2024 gestartet. Die Sportunion Meggenhofen unter der bewährten Leitung von August Greifeneder konnte 28 Teilnehmer aus den Bundesländern NÖ/OÖ/Sbg und Tirol begrüßen.

Die hohe Teilnehmerzahl gleich zu Beginn der Saison ist auch ein Verdienst der unermüdlichen Anstrengungen von BFR Bernhard Infanger, der auch sportlich mit einem hervorragenden dritten Rang den bedingt durch die Witterungsverhältnisse sehr selektiven Bewerb abschließen konnte.

Der erste Platz ging mit zwei Punkten (von 2.393 Punkten) Vorsprung an Stephan Frischauf aus Tirol, vor

Lokalmatador Manfred Oberleitner vom veranstaltenden Verein.

Die hohe Teilnehmeranzahl und die knappen Punktabstände lassen eine spannende Gesamtwertung und eine umkämpfte ÖM 2024 erwarten, welche am ersten und zweiten Juni beim MBC Erlaufthal in NÖ ausgetragen wird!



Gruppenbild der Teilnehmer am Bewerb bei der Sportunion Meggenhofen.



Autor: Daniel Stocker

42. Oberdrautaler Modellflugwoche im Hotel Glocknerhof

www.glocknerhof.at

Vom 31. August bis siebenten September 2024 fand die 42. Oberdrautaler Modellflugwoche im Hotel Glocknerhof in Kärnten statt. Bei traumhaftem Wetter versammelten sich Modellflugbegeisterte aus Österreich, Deutschland, Schweden und der Schweiz, um eine gemeinsame Woche mit Fliegen, Spaß und Unterhaltung in den Alpen zu genießen. Besonders erfreulich war die Teilnahme mehrerer junger Piloten mit ihren Familien, was die Veranstaltung zu einem echten Erlebnis für alle Generationen machte.

Die Modellflugwoche 2024 begann am Montagabend mit einer herzlichen Begrüßung durch den Chef Adolf Seywald bei einem Glas Sekt. Es folgten ereignisreiche Tage voller Wettbewerbe und gemeinsamer Aktivitäten. Am Dienstag zeigten die Piloten beim Motorflugbewerb auf dem hoteleigenen Flugplatz ihr Können.

Das Highlight war bestimmt der Limbo-Flug am Rücken mit einem Elektrojet von einem jungen Teilnehmer aus Deutschland. Am Mittwoch beim Hangflugwettbewerb am Rottenstein galt es die Segelflugzeuge in der Thermik zu halten und das Landefeld zu treffen.

Abgeschlossen wurde der Wettbewerb mit einem gemeinsamen Mittagessen direkt am Hang auf 1.400 m. Am Nachmittag wurden die Fähigkeiten im Gokart fahren auf dem hauseigenen Ring unter Beweis gestellt.

Neben den ganzen Aktivitäten blieb genug Zeit für einen gemütlichen Austausch unter Fliegerfreunden, aber auch für Wellness, Entspannung und Genuss. Die gemeinsamen Abende im Hotel Glocknerhof waren von Fachgesprächen und geselligem Beisammensein geprägt. Ein Höhepunkt der Woche war der Fliegerball am Freitagabend mit Livemusik und Siegerehrung.

Die Piloten zeigten beim Motorflug-Bewerb auf dem hoteleigenen Flugplatz ihr Können.





Im Hotel Glocknerhof in Kärnten fand vom 31. August bis siebenten. September 2024 die 42. Oberdrautaler Modellflugwoche statt.

Ursprünglich wurde die Modellflugwoche ins Leben gerufen, um Modellflugpiloten für einen Urlaub im Glocknerhof zu begeistern und das Ende der Sommerferien lebendiger zu gestalten. Im Laufe der Jahre entwickelte sich daraus eine Woche, die bei vielen Stammgästen fest im Kalender steht. Zahlreiche langjährige Freundschaften sind in dieser Zeit entstanden, und es herrscht eine familiäre Atmosphäre, in der sich alle wohl fühlen.

Der Glocknerhof selbst hat sich schon lange mit der einzigartigen Kombination aus Urlaub und Hobby etabliert. Ob als Stammgast oder Neuling – jeder Modellflugbegeisterte ist herzlich willkommen, seinem Hobby im Urlaub nachzukommen.

Die 43. Modellflugwoche findet vom 30. August bis sechsten September 2025 statt. Buchungen werden gerne schon entgegengenommen.

<https://glocknerhof.at/modellfliegen/events/modellflugwoche/>



Im Rahmen des Wettbewerbs mussten die Teilnehmer das Limbo-Fliegen mit ihren Modellen absolvieren.



Familie Seywald
9771 Berg im Drautal 43
T +43 4712 721 0
hotel@glocknerhof.at
[glocknerhof.at](https://www.glocknerhof.at)
 [modelflying](https://www.instagram.com/modelflying)

Fliegen in Kärnten

Am Hang & am Platz mit Rundum-Service:
Hangfluggelände Rottenstein gut erreichbar
Komfortabler Modellflugplatz mit Top-Infrastruktur
Modellflugschule mit Fluglehrer Marco
Flugkurse für Segler, Motorflug, Schlepp & Heli
Am Glocknerhof fühlt sich jeder wohl: Wellness, Sportangebot & Abwechslung für die ganze Familie.
Weitere Infos auf: [glocknerhof.at](https://www.glocknerhof.at)



Hangflug-Seminar
5. bis 12. April 2025
Schlepp-Woche
3. bis 10. Mai 2025



Marco



Bundessektionsleiter	Josef EFERDINGER (<i>kooptiert</i>) Mobil: 0664/3239495, e-mail: modellflugsport@aeroclub.at
Leiter des Modellflugausbildungszentrums	Gerold KIRCHERT Tel. 01/982 44 63, 0699/19821530; Fax: 01/982 15 304, e-mail: office@kirchert.com
Sekretariat	Kerstin ROHRINGER Tel. 01/5051028-77, e-mail: modellflug@aeroclub.at
Delegierte zur Obersten Nationalen Flugsportkommission	Ing. Manfred LEX Mobil: 0650/342 5001, e-mail: onf@prop.at Dr. Martin HOFF Mobil: 0676/61 79 203, e-mail: onf@prop.at

Fachreferenten

Freiflug F1 (außer F1E)	Franz WUTZL Mobil: 0676/400 39 22 e-mail: franzwutzl@yahoo.de
FF-Hangflug F1E	Reinhard MANG Mobil: 0699/101 87 481 e-mail: reinhard.mang1@chello.at
Fesselflug F2-A, B, C, D	Dipl. Ing. Hanno MIORINI Mobil: 0664/46 33 646 e-mail: hanno.miorini@gmail.com
Motorkunstflug F3A, RC-III	Dietmar WALTRITSCH Tel. Dienst: 0650/842 79 03 e-mail: waltritsch@gmx.at
F3B, F3J	Ing. Peter HOFFMANN Mobil: 0664/78 64 421 e-mail: peter.m.hoffmann@aon.at
F3K	Hermann HAAS Mobil: 0664/88 50 03 34 e-mail: hermann.haas@erzberg-apotheke.at
F3C, F3N, RC-HC/CL, RC-HC/AC	Stefan BURNDORFER (<i>kooptiert</i>) Mobil: 0676/8142 82 398 e-mail: stefan@burndorfer.at
F3F, RC-H	Ing. Manfred DITTMAYER Mobil: 0676/911 90 50 e-mail: manfred.dittmayer@gmx.at
F3L (RC-RES)	Kurt PLANITZER Mobil: 0664/54 36 582 email: office@creativ-goldschmiede.at
F4C, RC-SC, RC-Scale Antik	Wolfgang PRETZ Mobil: 0676/40 326 38 e-mail: familiepretz@aon.at (privat) oder bfr_f4@gmx.at
F5B, D, F, RC-E/P-450	Peter KOLP Mobil: 0677/63 23 20 58 e-mail: f5.bfr.at@gmail.com
F5J	Albert (Juun) ALBERS Mobil: 0664/536 77 57 e-mail: atf.albers@gmail.com
F5L (RE-ERES)	Georg KRAUS Mobil: 0699 / 17 13 76 09 e-mail: georg.kraus@aon.at
RC-SF, RC-SL	Georg SCHECK Mobil: 0664/346 87 56 e-mail: jet.ossi.gs@gmail.com
RC-SK, RC-Combat	Martin KNASMILLNER Mobil: 0664/80 11 72 31 30 e-mail: knasmillner@hotmail.com
RC-MS, RC-E7	Bernhard INFANGER Mobil: 0677/64 27 74 01 bernhard.infanger@gmail.com
JETFLUG	Peter CMYRAL Mobil: 0664/404 56 56 e-mail: peter.cmyral@cmyral.eu

Landessektionsleiter

Burgenland	DI Josef URSPRUNG Mobil: 0650/249 02 40 e-mail: Isl.burgenland@prop.at
Kärnten	Stephan LEITNER Mobil: 0664/93 74 198 e-mail: Isl.kaernten@prop.at
Niederösterreich	Otto SCHUCH Mobil: 0664/505 91 73 e-mail: Isl.niederoesterreich@prop.at
Oberösterreich	Josef EFERDINGER Mobil: 0664/3239495 e-mail: modellflug@aeroclub-ooe.at
Salzburg	Peter KRASSNITZER Mobil: 0664/2353501 e-mail: Isl.salzburg@prop.at
Steiermark	Ing. Johann SIEBER Tel.0676/417 5401 e-mail: Isl.steiermark@prop.at
Tirol	Roland LUNNER Mobil: 0664/2630678 e-mail: Isl.tirol@prop.at
Vorarlberg	Martin SALZGEBER Mobil: 0664/2480924 e-mail: Isl.vorarlberg@prop.at
Wien	Ing. Manfred DITTMAYER Mobil: 0676/911 90 50 e-mail: Isl.wien@prop.at
CIAM Delegate	Dr. Martin HOFF Mobil: 0676/61 79 203 e-mail: onf@prop.at
Fachgruppe Technik und Recht	Ing. Bernhard RÖGNER Mobil: 0664/461 36 83 e-mail: technikundrecht@prop.at
Fachgruppe Öffentlichkeitsarbeit	Ing. Wolfgang SEMLER Mobil: 0660/6900676 e-mail: redaktion@prop.at Thomas TADES Mobil: 0664/8179111 e-mail: online@prop.at
Fachgruppe Jugendarbeit	Gerhard NIEDERHOFER Mobil: 0664/436 54 58 e-mail: jugendarbeit@prop.at
Fachgruppe Finanzen	Manuel SCHEIKL (<i>kooptiert</i>) Mobil: 0676/350 04 12 e-mail: finanzen@prop.at
Referat Rechtsberatung	Mag. Michael RAINER Mag. Heinz KOLLER e-mail: rechtsberatung@prop.at

PowerBox Systems®

World Leaders in RC
Power Supply Systems

**JETZT
KOSTENLOS
TESTEN!**

TIME TO TRY

**Jetzt Testsender bestellen
und kostenlos testen!**

Überzeugen Sie sich von der hohen Qualität und der einfachen Bedienung unserer Fernsteuerungen! Wir halten für Sie eine Reihe Testsender inkl. Ladegerät und Empfänger bereit, die gegen eine Kautions schnell und unkompliziert für eine ein- bis zweiwöchige Testzeit verschickt werden können!

Senden Sie uns Ihre Anfrage unter Angabe Ihrer Kontaktdaten, der Wahl ob Hand- oder Pultsender und den gewünschten Mode an:
sales@powerbox-systems.com

ATOM
Made in Germany

CORE
Made in Germany

++ JETZT TESTEN ++

++ JETZT TESTEN ++

++ JETZT TESTEN ++

++ JETZT TESTEN ++

Marabu 6

Robbe Retro Line



Ferngesteuertes, leistungsstarkes Segelflugmodell für Hang- und Thermikflug



robbe

HOLZBAUSATZ RETRO-LINE SEGLER-, ODER ELEKTROMODELL



MARABU 6 - Ein Klassiker kommt zurück!

Art.Nr.: 2702

Der Marabu 6 ist ein richtiges Retro-Modell und stammt ursprünglich aus den frühen 70er Jahren. Die zeitlose Optik und die damals schon überragende Thermikleistung wurden zum Anlass genommen, dass Modell wieder auferstehen zu lassen.

Die Konstruktion wurde vom Ursprungsplan so weit übernommen, dass äußerlich keine Unterschiede zum damaligen Modell feststellbar sind. Der innere Aufbau wurde dem heutigen Fertigungsstandard so gut wie möglich angepasst. Durch das steckbare Pendelhöhenleitwerk und die 2-teilige Tragfläche ist das Modell sehr transportfreundlich.

Der Rumpfausbau wurde so gestaltet, dass ausgesuchte Komponenten Platz finden. Daher ist es ratsam, die empfohlenen Komponenten zu verwenden, um hier einen zusätzlichen Bastelaufwand zu vermeiden.

Der Marabu 6 eignet sich besonders gut für Thermikflüge in der Ebene. Der Start erfolgt hier nach alter Väter Sitte am einfachsten mit einem Hochstartgummi.

Mit einem Fluggewicht von etwa 900g (Seglerversion) liegt die Stärke des Modells eindeutig im Thermikflug. Hangflug ist bei entsprechend leichten Windbedingungen natürlich auch möglich.

Das Modell wird komplett in Holz-Bauweise erstellt. Die Anleitung ist so aufgebaut, dass die Bauschritte verständlich für den fortgeschrittenen Modellbauer dargestellt sind.

Der Bausatz und die Flugeigenschaften sind auch für Anfänger geeignet!

Lieferumfang:

- Holzbausatz mit allen Holzteilen in Laser Cut Ausführung
- sämtliche erforderliche Zubehör mit Ausnahme der R/C Ausrüstungs- und Antriebskomponenten
- Bauplan 1:1
- Kleinmaterial und Bauanleitung

149,99 €



Marabu 6

www.robbe.com

