

prop



Photo: Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt 1040 Wien GZ 02Z031187 M



das Modellflugmagazin
des österreichischen Aero - Club

MULTIPLEX®

Big Points!

ROYAL 7 eVO



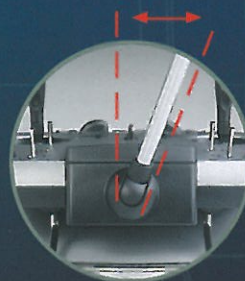
• **Voll ausgebaut** •

- 7-Kanal-Sender serienmäßig komplett ausgestattet mit allen Schaltern, Schiebern und zwei 3D-Digi-Einstellern
- Multifunktionsbuchse (Laden, L/S- und Simulatorbetrieb, PC-Schnittstelle)
- NiMH-Senderakku mit 1500 mAh für lange Betriebszeiten über 6 Stunden



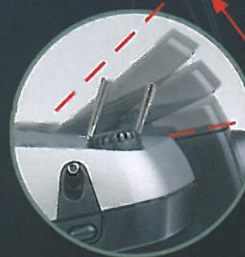
• **Ergonomie pur** •

- drehbare Knüppelaggregate mit einstellbarer Rückstellkraft
- großes, klappbares LCD-Grafik-Display
- griffgünstig angeordnete Bedienelemente (Schalter und Trimmrasten)



• **Zukunftsweisende Technik** •

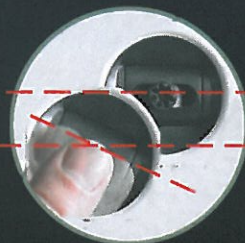
- moderne FLASH-Prozessor-Technologie, einfaches Software-Update durch Internet-Download
- wahlweise konventionelle Wechselquarz- oder moderne Synthesizer-HF-Technik
- für mehr Sicherheit: Scanner- und Einschaltenschutzfunktion (Channel-Check) in Verbindung mit dem Synthesizer HF-Modul optional nachrüstbar
- Akkumanagement zur Überwachung von Senderakkuspannung, Akkuladung und Restbetriebszeit



• **Modernste Software** •

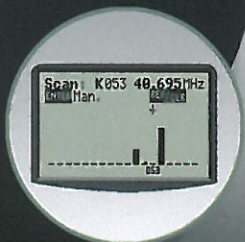
- 15 Modellspeicher
- bis 3 Flugphasen für Flächenmodelle und 4 für Helis
- flugphasenspezifische Digital-Trimmmung
- selektiver L/S-Betrieb
- übersichtliche, einfache Menüführung in Klartext und verschiedenen Landessprachen (DE, EN, FR, IT, ES) ... und vieles mehr!

Für ausführliche Informationen besuchen Sie einfach unsere Homepage und downloaden Sie die ROYAL evo 7 Bedienungsanleitung!



• **Super Preis/Leistungsverhältnis** •

- Zum Beispiel ROYAL evo 7 Vario-Set:
• Sender voll ausgebaut mit Akku, Standard Quarz-HF-Modul HFM-4
• 7-Kanal Empfänger Micro IPD



449,- EUR*



*unverbindliche Preisempfehlung

HOBBY FACTORY

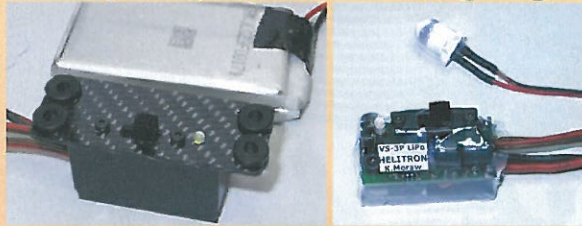
Modellbauzentrum

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

Tel./ Fax +43-1-278 41 86
email: info@hobby-factory.at
www.hobby-factory.at

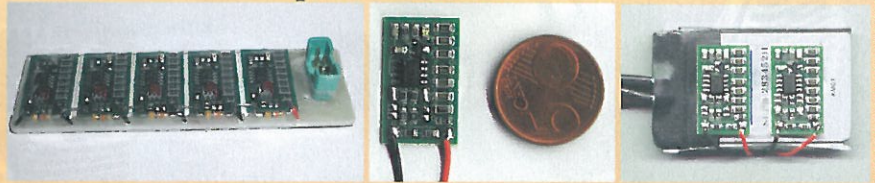
alle Angebote solange der Vorrat reicht, Preise inkl. MWST
Satz- und Druckfehler vorbehalten, Abbildungen sind Symbolfotos

Regler für Lipo-Akkus als Empfängerstromversorgung



Ausgangsspannung regelbar 5 - 6Volt, 15 A,
2-3 Lipo, mit Akkumonitor ab 44,50

Schützen Sie Ihre wertvollen Lipo-Akkus Lipo Balancer



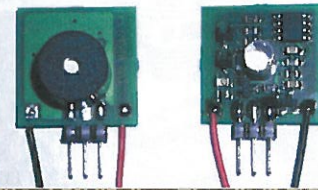
5er Platine 59,90

Pro Stück 10,90

Xcellerate LiPoly-Akkus

Akkutyp	Breite x Länge x Höhe	Gewicht	Entladestrom Dauer/Impuls	Preis
300mAh	34 x 40 x 3,8mm	9,5g	8C / 12C	5,90
580mAh	34 x 50 x 3,8mm	12,9	9C / 13C	6,70
750mAh	35 x 62 x 3,8mm	16,3g	9C / 13C	6,30
900mAh	34 x 65 x 5,0mm	22,3g	8C / 12C	10,90
1350mAh	55 x 85 x 3,5mm	30,2g	8C / 12C	8,80
1900mAh	45 x 70 x 6,0mm	39,4g	6C / 9C	13,30
2400mAh	30 x 130 x 5,5mm	51,8g	6C / 9C	16,90
3300mAh	35 x 130 x 7,0mm	68,0g	6C / 9C	19,10
5000mAh	49 x 135 x 6,8mm	94,0g	4-5C / 8C	22,90

Lipo-Akkuwächter 2 - 10 Zellen mit LED

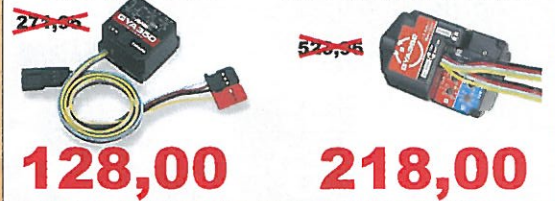


mit LED
15,90

mit Summer
17,90

Futaba Flächenkreisel

SMM-Flächenkreisel für Seiten-, Höhen- oder Querruder
Zwei-Achs SMM-Flächenkreisel für Modelle mit zwei Querruderservos



~~272,95~~
128,00

~~520,95~~
218,00

Simulatoren zum Training vor Saisonbeginn



Reflex XTR-mit Kabel 218,-



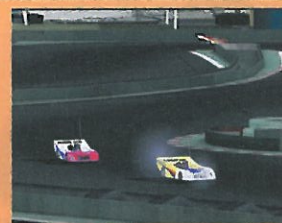
AEROFLY PROFESSIONAL 174,-

INTERFACE USB-Kabel



Crashfrei fliegen lernen und trainieren. Unabhängig von Fluglehrern oder Vereinskollegen, von Wetter und Tageszeit. Mit dem MULTIPLEX USB-Simulator-Interface für Sender und dem kostenlosen Flugsimulator FMS aus dem Internet ist dies endlich möglich.

TOP-NEWS+
USB-Interface für FMS 26,90



VIRTUAL RC ist ein Modellauto-simulator der aus dem Internet (www.virtualrc.com) heruntergeladen werden kann. Zum Betrieb ist ein USB-Adapter erforderlich der am Empfänger angeschlossen wird.



29,90
USB-Adapter



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

PURE POWER **webra**

WEBRA AERO- und HELI-Motoren



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



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



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



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



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



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



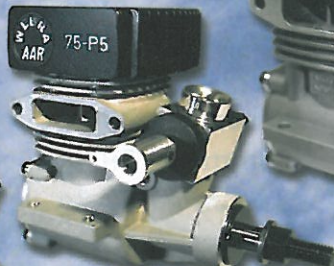
SPEED 50 GT
1,8 PS
Art. Nr. 1025GTH



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



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



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



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



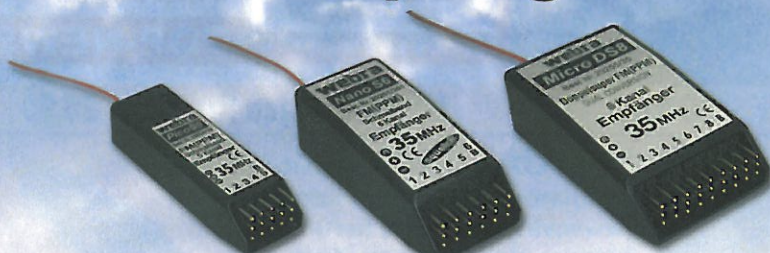
RACING 160XP
4,4 PS
Art. Nr. 1058XP



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

WEBRA Empfänger

...Empfang **OK**



PICO S5
Art. Nr. 20254

NANO S6
Art. Nr. 20251

MICRO DS8
Art. Nr. 20255



DIGI 5
Art. Nr. 20258

DIGI 6
Art. Nr. 20259

SCAN DS6
Art. Nr. 20257

SCAN DS8
Art. Nr. 20256

Das Österreichische Modellflugmagazin

Offizielles Organ der Sektion
Modellflug im
Österreichischen Aero-Club



Ausgabe 1/2005

Inhalt	Seite
<i>hier spricht die ONF</i>	05
<i>wir gedenken</i>	06
<i>50Jahre MFC Lienz</i>	06
<i>frisches vom markt</i>	07
<i>Thermikseminar Waidhofen</i>	08
<i>Gesamt-Weltcup für R.Truppe</i>	09
<i>Öster.Meisterschaften RC-IV</i>	10
<i>Bericht BFR RC-IV und RC-SL</i>	14
<i>Bericht BFR Motorkunstflug</i>	17
<i>Die etwas andere Firmenbesichtigung</i>	22
<i>Yamada 91 ST im Test</i>	25
<i>Die CONCORDE fliegt weiter..</i>	30
<i>Der Hangar 7</i>	32
<i>Darauf flieg ich....</i>	34
<i>Semi-Scale Segelkunstflug</i>	36
<i>Flugsimulator Reflex-XTR</i>	40
<i>Fesselflugweltmeisterschaft USA</i>	42
<i>FMBC-Vienna auf der Modellbaumesse</i>	44
<i>HIROBO-Sceadu EP *GONZO*</i>	47
<i>RAVEN von Scorpio</i>	49
<i>JAMARA Lader X-Peak 3 Plus im Test</i>	51
<i>Spirit L-16 von robbe im Test</i>	53

Titelbild: High-Tech-Modellproduktion in Thailand. Unsere prop-Mitarbeiter Michael Binder und Dietmar Grosz waren bei einer Firmenpresentation der anderen Art. Fotos: D.Grosz

Redaktionsschluß Heft 2/2005 15.05. 2005

Impressum

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:

Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug. Für den Inhalt verantwortlich: Manfred Dittmayer.
Mitarbeiter dieser Ausgabe: , Manfred Stocker, Mario Testory, Reinhard Truppe, Dietmar Grosz, Wolfgang Lemmerhofer, und die Bundesfachreferenten, Peter Tollerian, Roland Grasser, Martin Knasmiller, Hermann Hauer, Rudi Königshofer, Mario Wetz, Oskar Czepa, Harry Zupanc, die ONF und die Bundessektion. Alle 1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße 12

e-mail : redaktion@prop.at, web: www.prop.at

Redaktionsadresse: Redaktion prop, 1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße12
Telefon.: 0222 5051028/77DW

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

Liebe Leser,

die vorliegende Ausgabe beinhaltet in der Magazinmitte den vielbegehrten Terminkalender. Allen ungeduldigen Lesern versichern wir, dass wir uns bemüht haben, ihn möglichst rasch zu veröffentlichen!

Dieser Terminkalender ist jedoch eine Ist-Aufnahme mit Stand Februar 2005. Wirklich aktuelle Termine bitten wir im Laufe des Jahres auf www.prop.at gegenzuprüfen!

Auch heuer war der Besuch der Modellbaumesse in Nürnberg wieder ein Pflichttermin. Eines gleich vorweg: „absolute Neuheiten“ gab es leider nicht. Im Fernsteuerbereich gibt es von robbe - Futaba neue Sender mit tollen Display und einer neuen Benutzerführung. Bei den Flugmodellen ist der Trend zum Fertigmodell auch weiterhin sehr stark. Es gibt nahezu keine Bausätze mehr! Im Elektroflug ist der Siegeszug der „LIPOLY´s“ und geeigneter Ladegeräte nicht zu übersehen. „Indoor“ Modelle gibt es mittlerweile von allen Herstellern.

„Depron“ und Konsorten feiern fröhliche „Urständ“. Besonders zu beachten waren die Weiterentwicklungen der Flugsimulatoren. Die Realität wird eingeholt. Virtueller Hangflug ist der neueste Schrei! Wir haben es ausprobiert, es ist wirklich toll. Da keiner der Hersteller genaue Angaben über Liefertermine abgeben kann und bedingt durch den Terminkalender, die vorliegende Ausgabe, mit einer umfangreichen Messeberichterstattung, für den Versand zu schwer und daher auch zu teuer werden würde, erfolgen Berichte in den nächsten Ausgaben des prop und auf www.prop.at. Ich bin sicher, dass dies eine vertretbare Lösung darstellt.

Für die kommende Flugsaison hoffe ich auch weiterhin auf Eure geschätzte Mitarbeit. Die Vielzahl unserer Modellflugsparten erfordert natürlich auch Fachberichte von Spezialisten! Ich gebe keiner Sparte einen Vorzug und werde auch weiterhin bemüht sein alles zu bringen! Berichte brauche ich aber schon!

In den kommenden Tagen ist sicher etwas Zeit unsere Modelle zu prüfen und instandzusetzen! Bedenkt bitte, wir sind für diese Fluggeräte voll verantwortlich und sie sind wirklich kein Spielzeug sondern meist hochentwickelte Sportgeräte mit einem nicht zu unterschätzenden Gefahrenpotential!

Unser Bundessektionsleiter Dr. Georg Breiner und ich wünsche eine schöne und unfallfreie Flugsaison 2005!

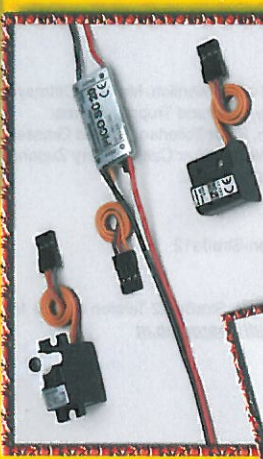
Euer
Manfred

P.S. Die Bundessektion ist derzeit bemüht, eine Anhebung des Gewichtslimit unsrer Modelle von 20 kg auf 25 Kg im Luftfahrtgesetz zu erwirken. Wir werden über den Ausgang der Verhandlungen berichten.

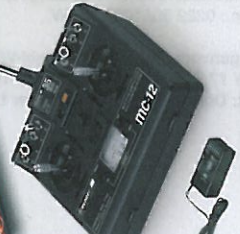
Ein Großer unter den Kleinen MICRO STAR 400 der perfekte Kleinhubschrauber

- Kleinhubschrauber mit Elektroantrieb und sehr guten Flugeigenschaften
- Optimale Steuerpräzision durch Kollektivpitch und Bell/Hiller-Mischanlenkung
- Ca. 15 min Flugzeit pro Akku, abhängig vom Flugstil
- Betrieb auch mit einfachen Fernsteuerungen ermöglicht
- Serienmäßig mit Autorotationsfreilauf

Zubehör für Best.-Nr. 4441
Micro Servo C 121
Best.-Nr. 5106
PICO SC 20 Drehzahlsteller
Best.-Nr. 7160
Pico-Gyro-System
PIEZO NT-310
Best.-Nr. 5134



Allgemeines Zubehör:
MC-12 Microcomputer
Fernlenksystem
Best.-Nr. 4724
Ladegerät LiPomat 4 plus
Best.-Nr. 6438
Antriebsakku LiPo 3 1500
Best.-Nr. 7635.3 BEC



Ausführliche Beschreibung siehe GRAUPNER Hauptkatalog FS mit Neuheitenprospekt.



AGUSTA A119 - KOALA
Best.-Nr. 4461 Rumpfsatz
für MICRO STAR 400

MICRO STAR 400
Best.-Nr. 4441 Vormontiertes Modell
inkl. Motor
Best.-Nr. 4441.RCU Vormontiertes
Modell inkl. Motor, beiliegend 4 Servos,
Drehzahlsteller und Gyrosystem



Das Lieferung erfolgt
im praktischen Tragkarton

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

Graupner

Werte Fliegerkolleginnen und -kollegen!

Die Modellflugsaison 2004 hat den österr. Modellflugsportlern wieder viele Erfolge, sowohl national und international, gebracht. Ich darf mich bedanken bei jenen von Euch, welche die einzelnen Bewerbe ausgerichtet haben und bei den Sportlern unter Euch, welche an den Bewerben teilgenommen haben. Beides ist von eminenter Wichtigkeit, um den Modellflug als Sport zu erhalten. Wir sind ja, wie ihr wisst, seit einigen Jahren in einer schwierigen Phase, was die Anzahl der Sportler bei den Wettbewerben betrifft und wir hatten ja ein Forum eingerichtet, wo ihr Eure Meinung dazu kundgeben konntet. Ich danke allen, die von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht haben, jeder Beitrag war wertvoll für uns. Von den einzelnen Kommentaren haben mir vor allen Dingen jene zu denken gegeben, die den schwierigen Einstieg bemängeln. Das, liebe Kolleginnen und Kollegen kann ich persönlich nicht nachvollziehen, denn der Modellflug unterscheidet sich hier in keiner Weise von jeder anderen Sportart. Trainingsfleiß, entsprechendes Material und eine entsprechende Einstellung sind unabdingbar. Es ist ja z. B. beim Tennis auch ein großer Unterschied, ob ich mit einem Freund ab und zu ein Match „klopfe“ oder für einen Verein Meisterschaft in einer der Ligen spiele. Auch die unterste Liga verlangt einen entsprechenden Aufwand an Training und Material, sonst ist man chancenlos. Das ist überall so, ob es nun Schi fahren, Laufen, Fußball etc. ist. Im Modellflug gibt es allerdings keine untere Liga, aber ob das helfen würde, bezweifle ich. Ein absolutes Manko in unserem Sport ist sicher die Anonymität der Leistungen, das hat mir ein Brief mit einem Publikationsvorschlag vom Salzburger Fliegerkollegen Karl Stöllinger erst so richtig zum Bewusstsein gebracht. Es ist klar, dass die meisten sich fragen, wofür mach ich das überhaupt, wenns dann eh niemand weiß.

Hier müssen und werden wir ansetzen, ich werde heuer versuchen, eine Jahreswertung in den einzelnen Klassen an Hand der Ergebnislisten aufzustellen und auch zu publizieren. Und jenen, die zwar mit einem Einstieg spekulieren, aber aus verschiedensten Gründen Hemmungen haben, kann ich nur empfehlen, mitzumachen und zu lernen, so haben wir es alle gemacht. Hingehen mit vermeintlichem „Supermaterial“ und gewinnen spielt es nicht, die Experten dort sind wahrhaftig solche. Als langjähriger Wettbewerbspilot weiss ich, wovon ich rede. In jeder Saison steckt harte Arbeit, aufbauend auf der Erfahrung der vielen absolvierten Bewerbe. Siege muß man sich auch im Modellflugsport verdienen, aber das sollte ja eigentlich der Antrieb sein!

Nun ein paar Information:

Teilnahme an Staats- und Österr. Meisterschaften:

Die Teilnahme an Staats- und Österr. Meisterschaften wurde den Bestimmungen der BSO angepasst und ist ab 1. 1. 2005 gültig. Das heißt, dass nicht mehr nur österr. Staatsbürger daran teilnehmen dürfen, sondern auch jene, die diesen Bestimmungen entsprechen. Die Erfüllung dieser muß uns selbstverständlich nachgewiesen werden und sind in der MSO unter Punkt 12.2.2 und Punkt 12.2.3 verankert.

Im Klartext: Teilnahmeberechtigt sind alle Mitglieder des ÖAeC, die österr. Staatsbürger sind und jene, die seit mindestens drei Jahren vor der Meisterschaft ihren ständigen Wohnsitz in Österreich haben. Die Zustimmung des Fachverbandes muß gegeben sein.

Also, unser Fachverband ist der ÖAeC, zuständig die Sektion Modellflug!

Versuchsklassen:

Wie Ihr ja wisst, wurde die Regelung der Versuchsklassen eingeführt, um einer neuen Klasse die Möglichkeit einer Entwicklung ohne wesentliche Einschränkungen zu geben und uns Verantwortlichen die Möglichkeit zur Beobachtung dieser Entwicklung, zur leichteren Entscheidungsfindung, ob diese Klasse als offizielle Klasse eine Zukunft hätte, oder nicht. Es macht wenig Sinn, dauernd neue Klassen ohne Hintergrundwissen einzuführen und dann wieder zu streichen. So nehmen wir uns einen Beobachtungszeitraum, um dann nach Fakten entscheiden zu können.

Folgendes ist allerdings zu beachten, dies zur allgemeinen Erinnerung:

Die Entscheidung über eine Aufnahme erfolgt durch die Bundessektion in ihrer Sitzung im Herbst! In Versuchsklassen können keine Staats- und Österr. Meisterschaften ausgetragen werden! Eine lückenlose Berichterstattung über die Aktivitäten an das zuständige Bundesfachreferat und an mich ist verpflichtend. Wird die Klasse keinem Fachreferat zugeteilt, was durchaus sein kann, dann nur an mich!

Die Dauer des Beobachtungszeitraumes ist mindestens ein Jahr. Die endgültige Dauer bestimmt die Bundessektion!

Das war es dann schon wieder.

Ich wünsche Euch allen eine schöne und erfolgreiche Flugsaison, mit vielen schönen und erholsamen Stunden.

Mit herzlichem Fliegergruß

Euer

Gottfried Schiffer

wir gedenken...



Ein tragischer Unfall hat unser Mitglied **ROBERT HUBMER** aus unserer Mitte gerissen. Dieses Ereignis war in allen Medien zu verfolgen, wobei wir noch nicht wussten, dass

auch Robert betroffen war. Der furchterliche Zusammenstoß des Nostalgieschiffes „Grein“ mit einer Schubeinheit auf der Donau bei Korneuburg beendete seine Träume von einem Segelurlaub, der zweiten Leidenschaft von Robert.

Ich kannte Robert seit 1980. Wir flogen damals noch in Straßhof / Deutsch Wagram. Er übte den Modellflug mit Begeisterung aus, war stets hilfsbereit und freundlich. Als Schriftführer im MBC-Enzesfeld tätig, war er allen ein Ansprechpartner und füllte seine Tätigkeit gewissenhaft aus. Er hatte mir bei unserem letzten Treffen bei einem Klubabend noch voller Freude von seinem ge-

planten Segelörn erzählt, den er mit Freunden plante. Ich erinnere mich, was er nach langen Jahren als Feuerwehrmann anlässlich seiner Pensionierung zu mir gesagt hat: „jetzt kann ich endlich all das tun, was mir Freude macht!“ Es war ihm leider nicht vergönnt, seinen verdienten Ruhestand länger zu leben. Unser Mitgefühl und Beileid gilt seinen Hinterbliebenen, bei denen er sicher eine große Lücke hinterlässt. Robert, Du wirst uns fehlen!

Im Namen aller Klubmitglieder des MBC-Enzesfeld

Manfred Stocker

Das Modellfliegerfest der besonderen Art



50 Jahre! MFC - Lienz

Sa 30. April u. So 1. Mai 2005

**Modellflugplatz 9900 Lienz
beim Dolomitenstadion**



Anmeldungen schriftlich/telefonisch/per E-Mail bitte rechtzeitig an: Mario SIR, 9900 Lienz, Reimmichlstrasse 39 Tel. 0650 / 925 95 26 bzw. bei unserem Obmann Seppi Bader, Tel. 0650 / 956 09 09 oder per E-Mail an: f.wolf@utanet.at Anmeldeformular auf www.prop.at

Jamara Modelltechnik eröffnet den Reigen der Neuheiten 2005 mit einigen interessanten Modellen

Decathlon



Die für Kunstflug zugelassene Decathlon ist neben den bekannten Sportflugzeugen, wie der Piper Super Cup und der Christen Husky, auf immer mehr Flugplätzen zu sehen. Das vorbildgetreue Jamaramodell ist durch die gutmütigen Flugeigenschaften für alle Piloten geeignet, die etwas Erfahrung im Fliegen von querrudergesteuerten Modellen haben. Als Motor genügt ein 10ccm Zweitaktmotor, der als bewährter und zuverlässiger Antrieb bekannt ist. Durch den Einbau einer Schleppkupplung ist Seglerschlepp mit Segelflugmodellen bis ca. 3m Spannweite möglich.

Lieferumfang:

- fertig bespannter Rumpf in Holzbauweise
- fertig bespannte Tragflächen u. Leitwerke in Rippenbauweise
- GFK Motorhaube u. Kabinenverglasung
- Fahrwerk mit GFK-Radverkleidungen
- Räder, Kleinteile, Tank, Gestänge

Technische Daten:

Spannweite: ca. 1930mm
 Länge: ca. 1335mm
 Fläche: ca. 60qdm
 Gewicht: ca. 2500g
 RC: 4 Kanal, 5 Servos
 Motor: 2T 61er, 4T 80er
Empf. VK 249,- Euro
Best. Nr. 00 5190

Ein ausführlicher Testbericht dieses tollen Modells erfolgt nach Wetterbesserung umgehend auf www.prop.at und in der nächsten Ausgabe.

Expert 3D



Mit kleinen technischen Verbesserungen, zeigt sich die Expert 3D in Ihrem neuen Design. Sie fliegt mit der gewohnten Raffinesse und zaubert Ihre spektakulären Figuren an den Himmel.

Gerissene Figuren, Rollen, Messerflug, Hovern und vieles mehr lässt sich mit diesem Modell fliegen.

Durch die Verstärkung der Höhenleitwerke stellt sie im Vergleich zu der bisherigen Expert 3D eine Weiterentwicklung in Sachen Stabilität dar. Vor allem Ihre Manöver in Bodennähe wird Piloten und Zuschauer dieses außergewöhnlichen Modells begeistern.

Lieferumfang:

- fertig bespannter Rumpf in Holzbauweise
- fertig bespannte Tragfläche in Rippenbauweise
- GFK Motorhaube
- diverse Kleinteile, Tank, Räder, Gestänge
- fertig angebrachter Dekorbogen

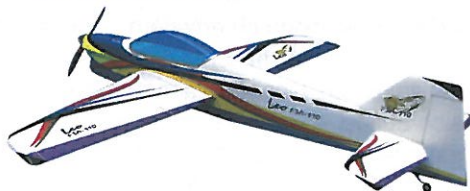
Technische Daten:

Spannweite: ca. 1460mm
 Länge: ca. 1540mm
 Flächeninhalt: ca. 167qdm
 Gewicht: ca. 1430g
 RC-Anlage: 4 Kanal/6 Servos
 Motor: 2 Takt 61er, 4 Takt 70er

Best.Nr. 005355

Empf. VK 139,- EURO

Leo F3A-110



Kompromisslos für den F3A-Kunstflug ausgelegt, ist der Leo F3A-110. Die Anordnung der Achsen, die Hebelverhältnisse und die Masseverteilung ermöglicht neutrales Flugverhalten in allen Kunstflugfiguren. Die Tragfläche ist zum Einbau eines Einziehfahrwerks vorbereitet. Durch die Abmessungen von deutlich unter 2 Meter Spannweite und Rumpflänge, ist das Gewicht geringer und der Anspruch bei der Motorisierung nicht so hoch.

Lieferumfang:

- Rumpf in Holzbauweise fertig bespannt
- Lackierte GFK-Motorhaube und vorderes GFK-Rumpfunterteil
- Transparente Kabinenhaube
- Tragfläche in Rippenbauweise, fertig bespannt und für Einziehfahrwerk vorbereitet.
- CFK-Fahrwerk und GFK-Radverkleidungen
- diverse Kleinteile, Tank, Gestänge, Räder, Spornfahrwerk

Technische Daten:

Spannweite: ca. 1740mm
 Länge: ca. 1543mm
 Flächeninhalt: ca. 54,2qdm
 Gewicht: ca. 2900g

Best.-Nr.: 00 5585

Empf. VK Preis: 269,00 Euro

Zlin 526



Aus der Zeit, als noch die klassischen Tiefdecker im Kunstflug die dominierende Rolle spielten, stammt die Zlin 526. Vollsymmetrische Profile und Motorleistungen, welche senkrechte Steigflüge fast ohne Ende ermöglichen, war damals noch der Wunsch aller Akropiloten. Das einsitzige Flugzeug wurde für den Wettbewerbskunstflug gebaut und galt für Jahre als richtungweisende Konstruktion. Markant, sind die gefeilte Nasenleiste und die über die gesamte Spannweite in gerader Linie verlaufende Endleiste der Tragfläche. Das Cockpit ist darüber so angeordnet, dass sie dem Piloten als Peillinie dient. Um möglichst wenig Luftwiderstand zu erzeugen war diese Zlin mit einem Einziehfahrwerk ausgerüstet, welches bis heute eine Rarität bei Kunstflugzeugen ist. Der Liebhaber klassischer Kunstflugmodelle erhält mit unserer Zlin 526 ein Modell, das sich in kurzer Zeit fertig stellen lässt. Die Abmessungen sind so gewählt, dass Servos, Motor und Transportmöglichkeiten noch im normalen Rahmen liegen. Durch das halbsymmetrische Profil ergeben sich gutmütige und originalgetreue Kunstflugeigenschaften. Mit eingezogenem Fahrwerk ist das Flugbild vom Original kaum noch zu unterscheiden.

Lieferumfang:

- fertig bespannter Rumpf in Holzbauweise
- lackierte GFK-Motorhaube, transparente Kabinenhaube
- fertig bespannte Tragfläche in Rippenbauweise
- fertig bespannte Rumpf-Flächenübergänge
- Zweibein-Einziehfahrwerk, stoßgedämpft
- Steckverbindung für Tragfläche und Höhenleitwerk
- diverse Kleinteile, Tank, Räder, Ruderkörner usw.

Technische Daten:

Spannweite: 2360mm
 Länge: 1760
 Fläche: 79qdm
 Gewicht: 4700g
 RC: 6 Kanal, 10 Servos
 Motor: 2 T 180er

Empf. VK 399,- Euro

Best. Nr. 00 5250

Flugregler Xenon-80



Als Ergänzung zu unseren bisherigen Xenon Reglern, gibt es jetzt auch den Xenon-80 Regler.

In gewohnt hohem Niveau ist er für alle Brushless Motoren geeignet und kann dank mehrerer

freier Einstellungen, u.a. dem Flugzeug- bzw. Helicopter Modus, vielseitig eingesetzt werden.

Wie seine kleineren Kollegen verfügt der Xenon-80 Regler über eine einstellbare Unterspannungs-

Abschaltfunktion und ist daher auch für Lithium Polymer Akkus geeignet.

Technische Daten:

Ampere: 80/120
Zellenanzahl: 6 – 20
BEC: bis 12 Zellen
Timing: für 2 – 16 pol. Motoren.
Kompatible E-Motoren:
Xenon, Astro, Hacker, Mini, Razor

Best.Nr. 081515

Empf. VK 159,95 Euro

Flugregler Magnum



Die Magnum Flugregler sind nicht nur für Magnum Brushlessmotoren ausgelegt, sondern eignen sich für alle Brushless Elektromotoren gleich gut. Durch die entsprechende Entladespannungserkennung ist der Betrieb mit NiCd- und NiMH-Akkus, sowie mit Lithiumakkus möglich.

Empf. VK Preis:

Best.-Nr. 08 1700 Magnum BC 7
54,40 €

Best.-Nr. 08 1701 Magnum BC 12
62,40 €

Best.-Nr. 08 1702 Magnum BC 20
67,20 €

Best.-Nr. 08 1703 Magnum BC 30
84,80 €

Best.-Nr. 08 1704 Magnum BC 40
112,00 €

Best.-Nr. 08 1707 Magnum BC 70
89,60 €

Best.-Nr. 08 1706 Magnum BC 20
Heli 72,00 €

Best.-Nr. 08 1705 Magnum BC 30
Heli 144,00 €

THERMIKSEMINAR in Waidhofen an der Thaya oder, ein Woodstock für Modellflieger

„was, um halb acht in der Früh willst schon wegfahren...?“ waren die Worte meiner Klubkollegen. Ja, ich habe da so meine Erfahrung, dieser kleine malerische Ort im Norden ist leicht zu erreichen, aber.... Schon beim letzten HLG Bewerb im Herbst 2004 war die Wegbeschreibung- „immer nur gerade“ nicht ganz korrekt. Damals habe ich DIE EINE Abzweigung im strömenden Regen übersehen und einen Riesen-umweg in Kauf nehmen müssen. Aber möglicherweise haben die Kollegen recht, 4 Männer und 2 Pläne im Auto, was soll da schief gehen.....an der Tschechischen Grenze Haugsdorf hat sich dann meine Zeitplanung als richtig gewählt erwiesen. Und wieder war „immer nur gerade“ nicht zum gewünschten Ziel führend. Aber das Waldviertel hat wirklich sehenswerte Orte, und so erreichten wir nach einer Österreich Nordost Tour mit einem geografischen Update die Klubbütte des UMFC-Waidhofen an der Thaya..

Das ist dieser Klub, der seit dem Sommer 2004 vom HLG-Virus befallen ist. Einige Mitglieder der Waidhofener sind seit dieser Zeit mit leichten Schleuderseglern unterwegs und sprühen vor Begeisterung. Sie wollen mehr über Thermik wissen und richteten sich an eine sehr kompetente Person, an Wolfgang Zach. Er möge doch über Thermik und wie man sie findet, referieren. Die Organisatoren dieses Seminars, Markus Fida und Thomas Gelb hatten nicht mit so einem Ansturm gerechnet, die vorerst geplante „Runde in der Klubbütte“ wurde zu einer gut besuchten Veranstaltung in einem großen Saal des nahe gelegenen Gasthauses. Über 60 Teilnehmer kamen aus der Südsteiermark, aus Oberösterreich, Wien, Niederösterreich und einer sogar aus der Schweiz! Ich möchte hier gleich vorwegnehmen, es war alles perfekt organisiert, das Essen sehr gut, günstig und die Wartezeiten gering. Wolfgang Zach, pensionierter Lehrer und ehemaliger Besitzer einer Flugschule für Hänge- und Paragleiter hat uns in einem lockeren, amüsanten Vortrag über das Wetter im Allgemeinen und über die Entstehung von Thermik erzählt. Zwischendurch erheiternde Episoden wechselten sich mit physikalischen Daten ab. In dieser heiteren Stimmung möchte ich hier eine Definition wiedergeben, die zeigt, das hier ein Mann mit Praxis sprach: „...eine Kumuluswolke ist das, was sich auflöst – wenn ich mit dem Flugzeug hinkomme!“ -wie wahr! Wolfgang ist es gelungen, in verständlicher Weise zusammenhänge von Meeresströmungen und Luftbewegungen zu erklären; den Grund, warum manchmal die Hammerthermik steht und manchmal so gar nix geht, obwohl es scheinbar gleich aussieht. Warum bei gewissen Wetterlagen Superthermik entsteht, die sich aber selbst vernichtet. Es war einfach so viel interessante Information in diesem Vormittag verpackt, dass ich hier nur Schlagworte wiedergeben kann. Man kann heiße Luft sprechen oder ÜBER heiße Luft, hier war mit Sicherheit nur Zweites der Fall. Der Nachmittag war der Praxis gewidmet. Zurück am Flugplatz der Waidhofener zeigte Wolfgang, dass selbst im Winter bei geschlossener Schneedecke kleine schwache Thermikfelder zu finden sind. (Oder ist es doch an der Gruppe wild fuchtelnder Teilnehmer gelegen, die durch ihre Körperwärme und dem kräftigen Armeschwenken eine Thermikblase abgelöst hat? Hi hihi,...!)

Nebenbei wurde fachgesimpelt, und wer aufmerksam war, konnte auch erkennen, dass Walter Windhagauer seine ultrakleinen Datenlogger dabei hatte. Was hat er da mit Markus Fida wohl ausgeheckt? (Info zum Logger: http://groups.yahoo.com/group/rc_datalogger/ bzw. w.windhagauer@aon.at)

Zusammenfassend kann ich nur sagen, dass bei diesem Vortrag nicht umsonst ein Phänomen auftrat, wie damals beim legendären Woodstock Musikfestival- Die Begeisterung griff um sich, immer mehr fanden gefallen daran, man musste immer größer organisieren, und man wird es nicht vergessen! Jene, die nicht dabei waren, haben was versäumt!

Danke nochmals dem UMFC Waidhofen, deren Flugplatz übrigens ganz leicht zu finden ist, wenn man von Wien kommend schon in Stockerau auf die B4 abbiegt, und dann „immer nur gerade“ fährt. Das ist wichtig zu wissen, denn heuer findet auf diesen Platz die **2.Österr. Meisterschaft der Schleudersegler** statt, und zwar am **25.und 26.Juni**. Da kann man dann sehen, wovon Wolfgang gesprochen hat, ...von heißer Luft!!!

Mario Testory

Portrait Wolfgang Zach: www.prop.at/fame/fach.html oder prop 4-5/2002

Großer Erfolg für Modellfreiflieger Reinhard Truppe - Sieg im Gesamt- Weltcup 2004!

Der Feldkirchner Reinhard Truppe ist sportlich in der ganzen Welt unterwegs. Seine große Leidenschaft gehört dem Motorfreiflug. Seit Jahrzehnten an der Weltspitze der Klasse F1C hat er erstmals die Gesamtwertung des Weltcup 2004 in der Klasse F1C gewonnen. Somit führt der Kärntner die Weltcup-Spitze an.

Um den Weltcup Sieg für Österreich zu erringen, musste Reinhard Truppe an rund 15 Bewerben in der ganzen Welt teilnehmen und das schaffte er, obwohl er noch einen Autohandel und eine KFZ-Werkstätte in Feldkirchen betreibt. In diesem Jahr feiert er übrigens auch das 30 jährige Bestehen seines Familienbetriebes.

Bereits seit über 50 Jahren ist Reinhard Truppe dem Motorfreiflugsport treu. Ständig entwickelt er neue Flugobjekte- und Techniken. Mit speziell entwickelten Aerodynamik-Computerprogramme berechnet er die Profile und Propeller seiner Modelle. „In dieser Sportart tut sich ständig was“ so Reinhard Truppe. Die Anforderung mit unterschiedlichen Wetterverhältnissen zurecht zukommen und sich mit der Konkurrenz zu messen, ist sehr interessant und herausfordernd.

Auch diese Sportart ist natürlich sehr trainingsintensiv und so, verbrachte Reinhard Truppe viele Wochenenden auf einem Militär-Testgelände in Maniago/Italien. Dort testete er seine Neuentwicklungen und optimiert so die Leistungen seiner Modelle. Mit der Entwicklung eines neuen Prototypen gelang ihm der entscheidende Schritt in Richtung Weltspitze. Seine Modelle zeichneten sich bei den Bewerben durch große Leistungsbeständigkeit aus. Durch die Entwicklung eines Triebwerkes mit Getriebe und Klapp-Propeller nach vorne, war die Steigleistung zu allen seinen Konkurrenten überlegen. Zusätzlich wurde der Gleitflug, durch ein variables Flächenprofil, verbessert. Durch diese Neuentwicklungen katapultierte

sich Reinhard Truppe an die Spitze des Gesamt-Weltcups.

Im Mai 2005 steht bereits die nächste Herausforderung vor der Tür: Die Weltmeisterschaft in Embalse/Argentinien. Reinhard ist bereits am entwickeln sicherheitstechnischer Maßnahmen, um die neuesten Standards der FAI zu erfüllen.

Mit einem neu entwickelten, ultra-leichten Motorsegler (rund 300 Arbeitsstunden wurden in den Bau investiert), geht es jetzt um den Sieg. Er muß gegen Spitzenmodellflieger aus der Ukraine, Ungarn, Estland und Australien ankämpfen.

Wieder heißt es Daumen halten, wenn Reinhard Truppe den Motor seines 750 Gramm leichten Fliegers startet, der das filigran wirkende Modell mit 30.000 Umdrehungen/Minu-



Reinhard Truppe und sein argentinischer Freund Fotos: R.Truppe

te in fünf Sekunden in eine Höhe von 180 Meter katapultiert.

„Wenn der Flieger einmal oben ist, braucht man halt auch viel Glück“ weiß Reinhard Truppe.“

**Manfred Dittmayer
Reinhard Truppe**



Österreichische Meisterschaft in der Klasse RC – IV

Lenzhofer mit seiner ASW 15 beim Landeanflug Fotos H. Lenzhofer

Alle 2 Jahre finden Österreichische Meisterschaften in den einzelnen Modellflugklassen statt. Am 28. und 29. August 2004 war es für die Klasse RC-IV (Segelflugmodelle bis 5 Meter Spannweite und max. 6 kg Gewicht) wieder einmal so weit. Diesmal traf man sich in Statzendorf – Kuffern Niederösterreich, um den besten RC-IV – Piloten und die Mannschafts-sieger zu küren. Der MFC- Silbergrube hat die Austragung der Meisterschaft übernommen und unter Sektionsleiter Peter Aigner auch ausgezeichnete Vorbereitungs-arbeit geleistet. Es ist immer wieder ein beruhigendes Gefühl, wenn sich ein Profi einer so großen Veran-staltung annimmt.

26 Nennungen konnte das Sekre-tariat des Österr. AERO-Clubs zählen und letztlich sind dann 21 Piloten in Statzendorf angetreten, wobei die Bundesländerverteilung folgendermaßen aussah:

Niederösterreich	10 Piloten
3 Teams	
Salzburg	5 Piloten
1 Team	
Kärnten	4 Piloten
1 Team	
Oberösterreich	1 Pilot
Wien	1 Pilot
Nur zwei Teilnehmer (Martin Setznagel und Christoph Haghofer	

vom MFC Silbergrube NÖ) sind angetreten, um sich eventuell mit anderen Konkurrenten der kleinen Klasse RC-IV bis 3,5 Meter Spannweite zu messen. Doch diese Wertung musste leider wegen Teilnehmermangel entfallen. Die meisten Piloten sind schon Freitag-nachmittag angereist, um das Wettbewerbsgelände durch Trainingsflüge besser kennen zu lernen. Extremer Süd-Westwind und starke Turbulenzen verhinderten vorerst ein Training. Das Risiko einer Beschä-digung des Modells durch nicht einzuschätzende Böhen bei Landeanflug und Landung waren einfach zu hoch. Gegen Abend wurde der Querwind zeitweise etwas schwächer und einige Piloten nüt-zten diese Gelegenheit, um das RC-IV Programm nochmals zu trai-nieren, das ja relativ einfach aussieht aber doch ziemliche Anforderungen stellt, wenn die Kreisfiguren wirklich rund und die Haarnadel genau sym-metrisch geflogen werden sol-lten. Alle Funktionäre waren schon vor Ort, sodass eine genaue Pro-grammbesprechung unter der Lei-tung des Bundesfachreferenten statt-finden konnte. Die Weichen für eine optimale Durchführung waren ge-stellt und man freute sich schon auf den nächsten Morgen. Bei der

Berichterstattung von RC-IV Wett-bewerben wird immer wieder auf die Wetterbedingungen einge-gangen, das hat seinen guten Grund, denn der mit den heutigen Groß-seglern geflogene Flugstil ist extrem von äußeren Einflüssen abhängig. Erstmals in der Geschichte Öster-reichischer Meisterschaften in der Klasse RC-IV durften von den Piloten Modelle bis zu 6 Kilogramm Gesamtgewicht eingesetzt werden. So hat beispielsweise das neue Modell (Pilatus B4) von Peter Aigner eine Spannweite von 5 Metern und ein Fluggewicht von 5,99 Kilogramm. Andere Wettbewerbspiloten ver-trauten auf ihr altbewährtes Flug-gerät, das jedoch teilweise aufgebleit wurde, um so bei schwierigen Witterungsverhältnissen durch die



Vorbereitungsraum am Fluggelände des MFC Silbergrube.



Die Zeit zwischen den Wertungs-flügen wird zur Stärkung und für so manches Fachgespräch genutzt.



Obmann Peter Aigner

höhere Flächen-belastung präziser fliegen zu können..

Samstag, 28. August 2004

1. Durchgang

Schon um 8 Uhr Früh herrschte in Statzendorf/Kuffern emsiges Treiben. Die Modelle wurden aufgebaut und Funktionskontrollen durchgeführt. Das Team um Organisationsleiter Hans Hönig bzw. Wettbewerbsleiter Heinz Zwettler hatte alles im Griff und so konnte nach dem Briefing um 9 Uhr gleich ein wettbewerbsmäßiger Probeflug zum aufwärmen der Punkterichter Dr. Wolfgang Schober, Helmut Lesjak, Willi Lassnig, Jonny Enser und Karl Salmhofer stattfinden. Starker Wind aus süd-westlicher Richtung zeigte wie schwierig es ist, unter diesen Voraussetzungen das RC-IV Programm zu fliegen. Gespannt wartete man auf die ersten offiziellen Wertungsflüge. Der kräftige Querwind machte allen Piloten zu schaffen. Beim Geradeausflug und bei den anschließenden Kreisen waren extreme Versetzungen und Geschwindigkeitsunterschiede in den Figuren zu verzeichnen. Nach unten hin wurden die Verhältnisse immer schwieriger und im Landeanflug sowie bei der Landung wurden so manche Probleme sichtbar. Jeder Pilot versuchte natürlich sein Bestes zu geben und es entstand ein zähes

Ringen um die Stockerlplätze. Der Titelverteidiger Herbert Lenzhofer setzte sich gleich ordentlich in Szene und zeichnete ein schönes Flugprogramm in den Niederösterreichischen Himmel. Die Teilnehmer aus den nördlichen Bundesländern (Windflieger) waren auf diese Bedingungen gut eingestellt. Sie verwendeten Material mit höherer Flächenbelastung und geringem Stirnwiderstand. Manfred Schifert MFC Phönix, Josef Fischer MFC Hausruck und Alois Wieser FMG Amstetten, reihten sich mit ihrer



Interessierte Zuschauer von 3 – 80 Jahren!

gezeigten Flugleistung verdient im Spitzenfeld ein.

Am Ende des 1. Durchganges lag Herbert Lenzhofer mit 904 Punkten an der Spitze gefolgt von Manfred Schifert (879 Punkte) und Alois Wieser mit (826 Punkten).

2. Durchgang

Nach einer kurzen Mittagspause wurde mit veränderter Startreihenfolge der 2. Durchgang begonnen. Die Windverhältnisse in der Höhe und in Bodennähe waren gleichbleibend ähnlich wie im 1. Durchgang. Dass das Schönwetter auch noch andere Tücken haben kann, mussten einige Piloten verärgert zur Kenntnis nehmen. Um die Mittagszeit verhinderten teilweise starke Thermikblasen das präzise Fliegen der einzelnen Figuren. Alle Teilnehmer konnten jetzt zeigen, was sie tatsächlich am Knüppel konnten. Trotz dieser selektiven Verhältnisse wurden schöne Flüge präsentiert, allen voran die von Herbert Lenzhofer. Mit seiner ASW 15 zeigte er einen tollen Flug, der mit der Höchstwertung von 1030 Punkten belohnt wurde. Der Zweitplatzierte in diesem Durchgang war Karl Stöllinger (S) mit 968 Punkten der immer noch seine mit Klapptriebwerk und Verbrennungsmotor betriebene ASW 20 pilotierte. Mit einem knappen Abstand folgte ihm Max Wölwitsch (K) mit 952 Punkten. Sobald der letzte Pilot gelandet war, wartete man

schon gespannt auf die Zwischenwertung nach den beiden Durchgängen.

1. Herbert Lenzhofer
Klagenfurter Flugsportclub
1934 Punkte
2. Manfred Schifert
MFC Phönix
1792 Punkte
3. Max Wölwitsch
Klagenfurter Flugsportclub
1771 Punkte
4. Karl Stöllinger
MFC Salzburg
1728 Punkte
5. Josef Fischer
MFC Hausruck
1724 Punkte
6. Peter Aigner
MFC Silbergrube
1709 Punkte

An den Platzierungen der ersten zwei änderte sich im 2. Durchgang nichts mehr, während es in den folgenden Rängen stärkere Verschiebungen gab. Einen besonderen Dank an die Punkterichter, die an diesem Tag eine schwierige Aufgabe zu bewältigen hatten.

Nachdem nun der Wettbewerbsstress vorbei war, ging man in Statzendorf/Kuffern zum gemütlichen Teil über. Am Abend wurden die Teilnehmer vom Veranstalter zum Heurigen in die Buschenschenke Weinhof „Zur alten Presse“ eingeladen. Hausherr Franz Siedler servierte in uriger Umgebung die feinsten Weine und verwöhnte mit Köstlichkeiten aus eigener Pro-



Der Veranstalter hat alle Piloten und Funktionäre zum Heurigen „Weinhof zur alten Presse“ – eingeladen

duktion. Uns Offiziellen blieb nur wenig Zeit zum feiern, da abends die jährliche Fachausschusssitzung für

RC-IV und RC-SL stattfand. Bei diesen Sitzungen wird die Zukunft dieser nationalen Klassen gestaltet.

Sonntag, 29. August 2004

Die Wettervorhersage behielt Recht, kein Wind, strahlend blauer Himmel, eine Spur heißer als am Vortag und äußerst konstante Bedingungen waren der Garant für einen spannenden Finaldurchgang.

Pünktlich um 9 Uhr wurde mit der Startnummer 15 Herbert Lenzhofer der 3. Durchgang gestartet. Lenzhofer, der österreichische Meister der Jahre 1996, 2000 und 2002 hatte es in der Hand, den Titel neuerlich für sich zu entscheiden. Die große Anspannung war dem Titelverteidiger in das Gesicht geschrieben. Kurze taktische Besprechung mit Starthelfer Max Wölwitsch - und ab ging es in die Lüfte. Peter Aigner schleppte mit seinem „Bulldog V“ die ASW 15 von Lenzhofer in die optimale Ausgangshöhe. Bei Programmbeginn war schon zu sehen, dass Lenzhofer an diesem Tag nichts anbrennen ließ. Mit ganzer Routine zeigte er einen tollen Flug, der wohl nicht perfekter hätte sein können. Bei diesen hervorragenden Bedingungen war es nun fraglich, wer vom übrigen Starterfeld die Chance noch nützen könnte, sein Punktekontingent wesentlich aufzubessern. Diesmal gab es 3 Piloten, die die 1000 Punkte Schallmauer durchbrechen konnten, nämlich Herbert Lenzhofer (K) mit 1093 Punkten, Werner Pirker (K) mit 1019 Punkten und Karl Stöllinger (S) mit 1016 Punkten. An der 4. Stelle im Durchgangsergebnis landete Max Wöl-



Siegerehrung in der Einzelwertung – mit den Ehrengästen Frau Landeshauptmannstellvertreter Heidemarie Onodi und Bürgermeister Gerhard Reithmayr.

Wertungsflug ihr bestes Durchgangsergebnis.

Resümee:

Es war eine würdige Großveranstaltung in dieser Klasse, die von Peter Aigner und seinem Team perfekt über die Bühne gebracht wurde. Auch die Piloten waren sportlich fair, sodass Landessektionsleiter Peter Zarfl in seiner Funktion als Jury nie tätig werden musste. Auch bei dieser Meisterschaft hatten die Routiniers wieder neue Maßstäbe gesetzt. Mit Herbert Lenzhofer gab es einen würdigen Gewinner, der zum 3. Mal in ununterbrochener Reihenfolge und insgesamt zum 4. Mal Österreichischer Meister in RC-IV geworden ist. Er hatte mit seinem auf das neue Gewichtslimit von 6kg optimierten Großsegler der Type ASW 15 b alle 3 Durchgänge gewonnen, was eine meisterliche Leistung war. Am 2. Platz landete Ex-Meister aus dem Jahre 1994 Karl Stöllinger, nach einem nicht optimalen 1. Durchgang. Den 3. Platz erkämpfte sich Max Wölwitsch mit dem Segler MG 19c „Steinadler“. Den undankbaren 4. Rang erreichte, wie auch schon bei der letzten ÖM im Jahr 2002 Werner Pirker aus Klagenfurt. Natürlich hatte er sich aufgrund der zweithöchsten Wertung im 3. Durchgang etwas mehr erwartet als die „Blecherne“, doch als Trost war ihm eine Goldmedaille in der Mannschaftswertung sicher. Georg Hönig vom MFC Silbergrube steigerte sich kontinuierlich von Durchgang zu Durchgang und platzierte sich mit

dieser Leistung auf Rang 5. Zum Schluss meiner Auflistung reihte sich auf Platz 6 Peter Aigner (Cheforganisator der ÖM, Schlep-pilot vom Dienst, Helfer und Teilnehmer). Unter diesem Stress musste Peter seine Wertungsflüge absolvieren. Er ist mit zwei Modellen, der altbewährten ASW 17 die er in den Durchgängen 1 und 2 einsetzte und seiner Neukonstruktion Pilatus B4, die für ruhige Wetterbedingungen vorgesehen ist, angetreten. Durch ein Missgeschick im Schlep-pflug musste in geringer Höhe notgelandet werden. Dem Hausherren und Kenner des Fluggeländes gelang es mit seiner Pilatus das Programm vollständig zu fliegen. Mit 924 Punkten erkämpfte er sein bestes Durchgangsergebnis.

Mit einer sehr feierlichen und umfangreichen Siegerehrung durch Frau Landeshauptmannstellvertreterin Heidemarie Onodi und Bürgermeister Gerhard Reithmayr wurde die Österreichische Meisterschaft der Klasse RC-IV abgeschlossen. Umfangreich deswegen, weil es ja neben der Einzelwertung auch die Mannschaftswertung gab. Gold ging wie schon vor zwei Jahren in Schärding an das Team des Klagenfurter Flugsport Clubs mit Herbert Lenzhofer, Werner Pirker und Max Wölwitsch, Silber an den MFC Salzburg mit Robert Bacher, Johann Stöllinger und Karl Stöllinger und Bronze an die Mannschaft 1 des MFC Silbergrube Peter Aigner, Philipp Aigner und Georg Hönig. Der MFC Silbergrube ließ es sich nicht nehmen, zusätzlich zu den



Aufmerksam werden die Flüge der Favoriten verfolgt.

witsch (K) mit 987 Punkten, knapp vor Josef Mayer (K) mit 986 Punkten. 17 von 21 Piloten erflogen im 3.

Ergebnisliste Österr. Meisterschaft RC – IV MFC Silbergrube Mannschaftswertung

1. K-F-C 1	H.Lenzhofer W.Pirker M.Wölwitsch	5971 Punkte
2. MFC Salzburg	R. Bacher J. Stöllinger K.Stöllinger	5401 Punkte
3. MFC Silbergrube 1	P. Aigner Ph. Aigner G.Hönig	5147 Punkte
4. ÖMV Amstetten	G. Neudorhofer G.Pirringer A.Wieser	4863 Punkte
5. MFC Silbergrube 2	Ch.Haghofer M.Setznagel M.Wurm	4063 Punkte

Medaillen des Bundeskanzleramtes auch Pokale, Urkunden und einen Edeltropfen (ÖM Wein - Kabinett – first – class aus der Region Kuffern) zu vergeben.

Abschließend gab es Dankesworte von BFR H. Lenzhofer an den durchführenden Verein, der durch souveräne Arbeit diese Meisterschaft zu einem vollen Erfolg werden ließ. Für alle, die nach Statzendorf – Kuffern gekommen waren, ob Sieger oder Verlierer, werden die zwei wunderschönen Wettbewerbstage noch lange in Erinnerung bleiben. Die RC –IV Piloten werden sicher gerne an den Start gehen, wenn es wieder einmal einen Wettbewerb oder eine Österreichische Meisterschaft in Statzendorf gibt.

Herbert Lenzhofer



Siegerehrung in der Mannschaftswertung – 1.Platz KFC – 1, 2.Platz MFC Salzburg, 3. Platz MFC Silbergrube 1 Fotos: H. Lenzhofer



Siegermannschaft mit Organisationsleiter Peter Aigner

Ergebnisliste Österr. Meisterschaft RC-IV MFC Silbergrube

1. Herbert Lenzhofer	Klagenfurter Flugsportclub	2123 Punkte
2. Karl Stöllinger	MFC Salzburg	1984 Punkte
3. Max Wölwitsch	Klagenfurter Flugsportclub	1939 Punkte
4. Werner Pirker	Klagenfurter Flugsportclub	1909 Punkte
5. Georg Hönig	MFC Silbergrube	1883 Punkte
6. Peter Aigner	MFC Silbergrube	1841 Punkte



Donau Forum Druck Ges. m. b. H.

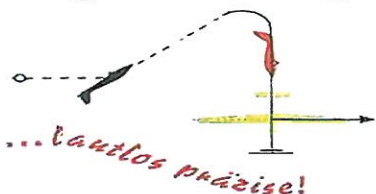
Sagedergasse 29, 1120 Wien

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

Liebe Modellflugkollegen!

Wie schon im Vorjahr möchte ich am Anfang des neuen Jahres vor Beginn der Flugsaison über Neuigkeiten, Änderungen und über Termine berichten. Auf Grund der Zeitunterschiede zwischen der aktuellen Berichterstattung und dem darauffolgenden Erscheinen des PROP, kann es zu Differenzen kommen. Vor allem die Wettbewerbstermine werden immer wieder verschoben. Ich bitte, sich in diesem Fall immer an den offiziellen Terminkalender zu halten, da dieser den aktuellen Stand darstellt.

Segelkunstflug



RC - SK

Semi Scale Segelkunstflug Neue Versuchsklasse 2005

Der ACRO Segelflug wurde als Versuchsklasse neu aufgenommen. Seit Jahren wurden Topveranstaltungen abgewickelt, die Vorbildcharakter hinsichtlich Organisation, Marketing und Publikumsinteresse hatten.

Schon wieder eine „NEUE“ werden jetzt viele Piloten denken. Für Kenner der Szene war diese Anerkennung aber nur eine logische Weiterentwicklung einer großartigen Idee, die im schönen Feistritztal/Kärnten vor nunmehr 10 Jahren ihren Anfang nahm. In Deutschland und einige Jahre später auch in der Schweiz, wurde diese Wettbewerbsform ebenfalls aufgegriffen. Immer wieder wurde das Reglement durch neue Erkenntnisse überarbeitet und verbessert. Aufgrund dieser langjährigen Erfahrung veranstaltete man 2004 erstmalig eine internationale Serie mit 4 Teilbewerben (Contest Tour). Über die äußerst erfolgreiche Saison der österreichischen Piloten findet ihr einen eigenen Bericht im [prop-Magazin](#).

Der ständige Aufwärtstrend bei den Teilnehmerzahlen zeigt, dass wir uns

auf den richtigen Weg befinden. So galt von Anfang an das Motto „vom Modellflieger für den Modellflieger“. Das besondere an dieser Klasse ist aber sicher der freundschaftliche Charakter, der sich über die vielen Jahre bewahrt hat. Darin sehe ich auch mein wichtigstes Anliegen für die Zukunft. Die RC-SK Klasse soll weiterhin ein gemeinschaftliches Freizeiterlebnis mit Gleichgesinnten unter Wettbewerbsbedingungen bleiben. Weitere Informationen und Neuigkeiten von der RC-SK Klasse werden ab sofort regelmäßig im Prop-Magazin und auf [prop.at](#) zu lesen sein.

Sprecher der österreichischen Segelkunstflugpiloten, Martin Knasmillner

knasmillner@hotmail.com -

mobil: 0676 4918013 ist, hinsichtlich Flugprogramm und Organisation in der Klasse RC-SK-Semi Scale Segelkunstflug verantwortlich.

Wichtige Termine:

26.-29.5.2005 A - Wasenbruck/Wien Int. Segelkunstflug-Wettbewerb RC-SK Martin Knasmillner, eMail: knasmillner@hotmail.com Internet: www.mfc-condor.at

22.-24.7.2005 A - Feistritz/Gail Int. Segelkunstflug-Wettbewerb RC-SK hans-wallner@gmx.at www.mfg-feistritz.com

16.-19.6.2005 CH - Hinwil Swiss Akro Pokal Andi Schäfer, a.schaerer@bpc.com.ch www.modellflug.ch

2.-4.9.2005 D - Roding/Pösing 8. Int. DM Akrosegelflug des DMFV Fachreferent Dieter Hummel, d29hummel@aol.com www.segelkunstflug-hummel.de

In Vorbereitung ist ein nationaler Wettbewerb in der Klasse RC - SK, dieser als Generalprobe für Österreichische Meisterschaften 2006 gelten sollte. Voraussichtlicher Termin:

18. u. 19. September 2005
Veranstaltungsort: Kirchschatz NÖ
Nähere Informationen, sobald der Termin fixiert ist.

Punkterichterlehrgänge:

In den Klassen RC-IV und RC-SL werden im Frühjahr 2005 wieder kombinierte Punkterichterlehrgänge (für Neulinge und Auffrischer) abgehalten. Diese sind für bestimmte Bundesländer geplant und in jenen werden auch die einzelnen Vereine angeschrieben, um den Teilnehmern lange Anfahrtswege zu ersparen. Selbstverständlich sind diese Lehrgänge jedoch für alle AERO - Club Mitglieder Österreichs offen und man kann sich jederzeit bei der Bundessektion Modellflug - Frau Heidi Triebel Waldhaus (Tel: 01-5051028-77) - anmelden.

Jetzt noch zur Gültigkeit von Punkterichterlizenzen:

-Wird innerhalb von 3 Jahren nach Besuch eines Lehrganges in der entsprechenden Klasse nicht gepunktet, so verliert die Lizenz ihre Gültigkeit

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

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

Lehrgangstermine:

Für die Bundesländer Oberösterreich, Niederösterreich und Salzburg in **Desselbrunn / Gmunden - Oberösterreich am 30. April 2005.**

Für die Bundesländer Kärnten und Steiermark in **St. Johann im Rosental - Kärnten am 11. Juni 2005.**

MSO der Klassen RC-IV und RC SL:

MSO = Modellsportordnung

In der Saison 2005 bleiben Modellsportordnung und damit auch die Flugprogramme beider Klassen unverändert aufrecht!

Österreichische Meisterschaft in

RC-SL: RC-SL = Seglerschlepp
Im Bundesfachausschuss hat man sich geeinigt, die ÖM in der Klasse RC-SL nach Mistelbach/Niederösterreich zu vergeben und die Bundessektion hat diesen Vorschlag nun endgültig bestätigt und den Termin fixiert.

Österreichische Meisterschaft in der Klasse RC -SL:

Termin: **27. und 28. August 2005**

Austragungsort: **Mistelbach in Niederösterreich**

Durchführender Verein: **UMFC - Ikarus -Weinland Mistelbach**

Seit bestehen dieser Klasse soll die zehnte Meisterschaft der Seglerschlepper zu einem großen Event werden, weshalb ich die RC-SL Piloten Österreichs aufrufe, möglichst zahlreich an dieser Veranstaltung teilzunehmen. Der UMFC Ikarus Mistelbach feiert 2005 sein 40jähriges Bestehen. Mit Recht kann der Mistelbacher Verein unter der Führung von Obmann Helmut Bauer als Wiege des Modellfluges im nordöstlichen Weinviertel angesehen werden. Das Organisationsteam um Helmut Bauer versichert den Jubiläumsbewerb in der Klasse RC-SL zur vollsten Zufriedenheit aller Teilnehmer durchzuführen.

Die Anmeldung hat bis zum 16. August 2005 an die Bundessektion zu erfolgen. Die Nennungsformulare sind der Meisterschaftsausschreibung zu entnehmen, auszufüllen, vom Vereinsobmann zu unterfertigen und danach an den Österr. AERO-Club, Sektion Modellflug, Prinz-Eugen-Straße 12, 1040 Wien zu senden. Die Meisterschaftsausschreibung ist unter www.prop.at/als_download oder vom Sektionssekretariat Fr. Heidi Triebel-Waldhaus (Tel. 01 505 10 28 77 DW) kostenlos zu erhalten.

Statuten Österreich - Pokal 2005 der Klasse RC - SL:

RC - SL = Seglerschlepp

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

Termine 2005:

Teilbewerbe RC-SL - Österreich Pokal 2005

- 1) Salzburg 21. und 22. Mai 2005 St. Johann im Pongau
- 2) Kärnten 11. und 12. Juni 2005 St. Johann im Rosental
- 3) Oberösterreich 25. und 26. Juni 2005 MFC Alkoven
- 4). Steiermark - **Schlussbewerb** 30. und 31. Juli 2005 MFC Ausseer Land, Georg Scheck - Obmann, Mobil: 06643468756

In der Saison 2004 waren durchschnittlich 17 Teams pro Teilbewerb am Start. Dieser erfreuliche Aufwärtstrend veranlasste den Bundesfachausschuss, auf Antrag der Landesfachreferenten, das Punktesystem für die Gesamtwertung von derzeit 1. bis 10. Rang eines jeden

Teilbewerbes, für 2005 probeweise vom 1. bis zum 15. Rang zu erhöhen.

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

Beibehaltung der offenen Klasse RC-SL (2x20 kg):

Der Bundesfachausschuss war einstimmig der Meinung, dass auch in der Saison 2005 der Ö.- Pokal offen ausgetragen werden sollte. Der Wettbewerbsflugsport kann nur bestehen, wenn man engagierten Piloten die Möglichkeit der Teilnahme gibt und sie mit Rat und Tat unterstützt. Die Schlepperevents werden durch die Großgespanne attraktiver und tragen zur Belebung der Szene bei. Größere Teilnehmerzahlen und mehr Publikumswirksamkeit weckt in den Vereinen vielleicht das Interesse, in Zukunft wieder mehr Schlepperevents auszutragen.

Folgende Regelung ist weiterhin gültig:

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

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

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

Fazit:

Das Gewichtlimit bei den Österreich Pokal Wettbewerben in der Saison 2005, auf zwei mal 20 Kilogramm bleibt aufrecht. Die MSO-Klasse ist davon nicht betroffen!

Neuanschaffung der Wanderpokale:

Die Wanderpokale wurden 2004 statutengemäß endgültig vergeben und müssen neu angeschafft werden. Um die Finanzierung neuer Wanderpokale in Zukunft etwas zu erleichtern, hat der Bundesfachausschuss einstimmig beschlossen, ab der Saison 2005 • 10.— pro Ö-Pokal-Wettbewerb vom jeweiligen Veranstalter einzuheben. Die Verwaltung dieser Gelder erfolgt durch den Bundesfachreferenten.

Für die Verwaltung der Geldbeträge wurde ein Konto bei der Bank Austria eingerichtet. Wird der Österreich - Pokal in der Klasse RC-SL nicht mehr ausgetragen, so ist das Geld einem karikativen Zweck zur Verfügung zu stellen.

Punkterichter bei den Teilbewerben und Kostenfrage:

Der Bundesfachreferent ersuchte alle LFR dafür zu sorgen, dass bei Teilbewerben die Veranstalter zur Bewertung immer **5 Punkterichter** einsetzen, um die höchste und die niedrigste Wertung pro Flugfigur streichen zu können. Um den Heimvorteil zu mildern, dürfen nur 2 Punkterichter vom veranstaltenden Bundesland werten, während die 3 weiteren aus anderen Bundesländern eingeladen werden müssten.

Einzelnen Veranstaltern sind daraus leider **sehr hohe Kosten entstanden**. Beispiel: Kärnten - LM-RC-SL ein Punkterichter aus Wien - Kosten €160.-undVerpflegung. In Kirchschlag beim 3. Teilbewerb Ö-Pokal bot sich ein ähnliches Bild. Die LFR teilen die Meinung des BFR., dass diesem Aufwärtstrend Einhalt geboten werden muss, um den Wettbewerbssport in Zukunft nicht zu gefährden. Um die Punkterichterkosten nicht ausufern zu lassen, wurde im Bundesfachausschuss ein Lösungsvorschlag erarbeitet.

Das **Punkterichterentgelt** sollte aus einem angemessenen Benzingeld (€ 20.- bis € 30.- je nach Entfernung) und den Verpflegungskosten bestehen. Der BFR regte an, die diesbezügliche Entwicklung weiter zu beobachten und dieses Thema anlässlich der nächsten Fachausschusssitzung weiter zu behandeln.

Klasse RC - IV - 3,5 Meter - Klasse:

Die RC-IV - 3,5 Meter-Klasse fristet leider nach wie vor ein besorgtes Dasein. Der Bundesfachausschuss war dennoch einstimmig der Mei-

nung, dass diese Klasse in der jetzigen Form weitergeführt werden muss, da diese den Nachwuchswettbewerbspiloten den Einstieg in die RC-IV - Szene erleichtert.

Statuten des 3-Länder-Cup 2005 in der Klasse RC-IV

Der 3 Länder Cup erweist sich bei den RC-IV Piloten als sehr beliebt, deshalb ist auch eine Durchführung dieser Veranstaltung für die Saison 2005 geplant.

Mit 2 Wertungen: normale Klasse RC-IV und RC-IV - 3,5 Meter-Klasse!

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

RC-IV -3,5 Meter-Klasse = Segelflugmodelle mit einer max. Spannweite v. 3,5 m

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

Termine 2005:

3 Länder - Cup in der Klasse RC - IV

1) Niederösterreich 22. Mai 2005
Statzendorf - Silbergrube

2) Oberösterreich 10. Juli 2005
Schärding - Flieger-Union

3) Salzburg 17. September 2005
St. Johann/ im Pongau

Die Termine können sich eventuell

noch etwas verschieben, weshalb immer in die offiziellen Ausschreibungen Einsicht zu nehmen ist! In die Gesamtwertung des 3-Länder-Cup geht man mit 2 Ergebnissen ein. Hat man alle 3 Teilwettbewerbe bestritten, so wird das schlechteste Ergebnis gestrichen. Fällt eine Veranstaltung aus, ist kein Streichresultat mehr möglich. Bei Teilnahme an nur einem Teilwettbewerb scheint man in der Gesamtwertung des 3-Länder-Cups nicht auf.

Die eigentliche Wertung erfolgt nach einem Punktesystem und zwar gilt für die normale Klasse RC-IV vom 1. bis zum 20. Rang eines jeden Teilwettbewerbes eine fallende Punktezahl von 20 bis 1 und für die RC-IV 3,5 Meter-Klasse gilt für den 1. bis 10. Rang eine fallende Punktezahl von 10 bis 1.

Sollte in der Gesamtwertung bei den 3 Erstplatzierten Punktegleichheit auftreten, so entscheidet die höhere Punktezahl des Streichresultats die Platzierung. Ist dies nicht möglich, so entscheidet die höhere Summe der erfolgten Punktezahlen aus den 2 gewerteten Teilwettbewerben.

Beim Schlusswettbewerb in St.Johann wird die Gesamtwertung erstellt und die Sieger werden mit Pokalspenden

und Urkunden geehrt. Dabei wird auch der Wanderpokal an den Sieger übergeben! Die Veranstalter werden aufgefordert, von jugendlichen Teilnehmern bis 18 Jahren ein Nenngeld von höchstens 4,- EURO zu kassieren.

Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen Modellflugsportlern und Veranstaltern meiner Klassen für den ungeborenen Einsatz, den sie 2004 bei vielen erfolgreich durchgeführten Wettbewerben erbracht haben, bedanken und gleichzeitig um weitere Unterstützung für den Modellflugsport in der Saison 2005 bitten.

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

**Glück ab - Gut Land
Euer
BFR - RC-IV u. RC-SL
Herbert Lenzhofer**

Liebe Hangflugfreunde!

Was gibt es neues in F3F? Was gibt es neues in RC/H2. In F3F wird es im Jahr 2005 in Österreich keinen internationalen Bewerb geben. Der Donaupokal, bisher der einzige I, wird als NW1 ausgetragen d.h. es wird nach dem Regelwerk der MSO geflogen. 8 Minuten Rahmenzeit für die gesamte Flugaufgabe vom Start bis zur Landung. Dadurch kommt für uns die 5sec. Regelung, wie wir sie bei der Strm. flogen nicht zum tragen. Diese Regelung wurde ja schon beim Nockpokal 2004 angewandt und es gab diesbezüglich auch keine Probleme. Ich weiß sehr wohl, dass auch diese Regelung nicht allen F3F Piloten passt, doch ist es zumindest ein Kompromiss, mit dem alle gut leben können. Man muss ja nicht unbedingt 1000 Höhenmeter ins Tal abfliegen. Auch alle anderen Veranstaltungen in F3F werden nach der 8 Minutenregel geflogen. Etwas traurig stimmt mich die Situation das nur

mehr 3 große Veranstaltungen in F3F stattfinden. Im Vorfeld wird zwar immer heiß diskutiert und für das Folgejahr zusätzliche Termine versprochen, jedoch nach Durchsicht des voraussichtlichen Terminkalenders fehlen mir immer wieder Bewerbe, die zum Teil zugesagt wurden. Ich weiß nicht ob der lange Winter manches vergessen lässt doch wäre es nun an der Zeit in dieser Richtung etwas zu unternehmen. Ich selbst bin nicht in der Lage, ganz Österreich abzuklappern um neues Gelände auszukundschaften, wäre jedoch für jeden Vorschlag zugänglich und würde mir das auch persönlich ansehen. Ein Vorschlag wäre auch zum Beispiel, einmal ein Trainingslager durchzuführen und an Hand dieses Trainings könnte man neues Gelände auskundschaften und im Folgejahr eventuell einen Bewerb durchführen. Wichtig wäre dann natürlich noch ein Veranstal-

ter in der Nähe dieses Geländes. Dies wäre ein Apell an alle F3F Piloten und Veranstalter. In RC/H2 gibt es seit Jänner 2004 auch eine Änderung, und zwar muss die Rumpfunterseite des Flugzeuges glatt sein. Freilaufende und nicht gebremste Räder sind erlaubt. Ausfahrbare Stifte und dgl. an der Rumpfunterseite sind nicht erlaubt. Die zweite Änderung betrifft die Anzahl der Personen in einer Mannschaft. Die zwischenzeitliche Lösung für 2003 und 2004 von 4 Personen in einer Mannschaft wurde auf Grund verschiedener Anträge wieder auf 3 Personen zurückgesetzt. Somit besteht wieder die gleiche Mannschaftsgröße wie in allen anderen Klassen. Also dann bis zum Saisonstart!

**Euer
Kurt
kplanitzer@aon.at**

Liebe Modellsportfreunde! Liebe Modellkunstflieger !

Wieder steht eine neue Flugsaison vor der Tür, obwohl die Wetterlage im Norden und Westen des Landes dies nicht erwarten lässt. Aber das Frühjahr und der Sommer kommt mit unaufhaltsamen Schritten daher. Für den Modellsport wird es heuer wieder eine interessante Saison. In der Klasse F3A wurden wieder 3 Wettbewerbe für die Qualifikation nominiert. Dies sind Bockfließ (21.05. – 22.05.2005), dann der int. Innvierter Pokal in Schärding (11.06. – 12.06.2005) und der int. Igo Etrich (06.08. – 07.08.2005) in Sazburg. Beim Wettbewerb in Bockfließ wird wieder das Finalprogramm F05 zusätzlich geflogen. Die beiden anderen Bewerbe werden entsprechend der internationalen Regeln ausgetragen und nur das P05-Programm geflogen. Von diesen 3 Bewerben werden dann die 2 Besten zum Staatsmeisterschaftsergebnis des Vorjahres addiert und damit die Reihung des österr. Nationalkaders bestimmt. Für den Nationalkader gilt es heuer wieder, sich für eine WM vorzubereiten. Das Nationalteam, bestehend aus Danksagmüller, Filgas und Zeiner haben schon die Verpflichtungserklärungen unterschrieben. Die Piloten Gerhard und Robert Mayr sowie Thomas Gelb sind natürlich auch aufgefordert sich entsprechend vorzubereiten, denn als Mitglieder des Nationalkaders müssen sie jederzeit einen Piloten des Nationalteams vertreten können. Auch heuer werde ich als Mannschaftsführer das österr. Nationalteam zur WM führen und begleiten. Die WM findet vom 18. – 28.8.2005 in Saint-Yan Frankreich statt. Organisatorisch gibt es ansonsten für die heurige Saison in F3A keine Änderungen. Ersuche alle Veranstalter und Organisatoren sich bei Problemen an mich zu wenden. Ebenso kann jeder Pilot wie auch Punkterichter mit seinen Problemen an mich herantreten. Die Punkterichter möchte ich nur noch ersuchen, dass wenn sie einmal den Kurs besucht haben und dann in der Punkterichterliste aufscheinen und im Besitz einer Punkterichtlizenz sind, auch zu Veranstaltungen als Punkterichter zu fahren. Möchte es nicht so wie im Vorjahr nochmals erleben, dass ich für die Staats-

meisterschaft Punkterichter aus dem Ausland anfordern muß, weil sich keiner der österr. Punkterichter bereiterklärt hat, zu punkten.

Bezüglich des Flugstiles möchte ich nochmals in Erinnerung rufen, dass wir im Vorjahr durch die Einhaltung des Flugsektors eine sehr positive Resonanz bei der EM erfahren konnten. Ersuche daher alle Piloten dementsprechend zu fliegen, und die Punkterichter, dies auch mit Punkten bzw. Punkteabzug genau zu bewerten.

In der Klasse RCIII steht heuer die österr. Meisterschaft am Programm. Diese wird am 03.09 – 04.09.2005 in Bregenz zur Austragung gebracht. Werde an dieser Veranstaltung als Wettbewerbsleiter anwesend sein und die österr. Meisterschaft durchführen.

Weiters möchte ich noch auf den RCIII Wettbewerb in Bockfließ hinweisen, der am 05.06.2005 stattfindet.

Zu bemerken sei noch, dass die RCIII-Klasse als Einsteigerklasse für F3A einen besonderen Stellenwert hat, und dass alle Veranstalter aufgerufen sind, auch heuer wieder Veranstaltungen in dieser Klasse durchzuführen, und die Piloten sind aufgerufen an diesen Bewerben teilzunehmen.

Nochmals erinnern möchte ich alle Veranstalter auf die Einsteigerklasse, die wir im Vorjahr ins Leben gerufen haben. Damit sollten wir den jungen Nachwuchspiloten die Möglichkeit geben, einmal an einem Wettbewerb teilzunehmen, ohne sich gleich dafür ein teures Modell bauen zu müssen. Die technischen bzw. organisatorischen Beschreibungen zur Durchführung eines solchen Bewerbes, bzw. das Programm kann jederzeit bei mir angefordert werden. Geplant war dies so, dass dieses Anfängerprogramm im Anschluss an RCIII-Bewerbe zur Austragung kommt und als eigener Bewerb gewertet und geführt werden soll.

Bei der Sitzung der Bundessektion im November des Vorjahres wurde beschlossen, dass auch in Österreich eine Versuchsklasse in Indoor eingeführt wird. Die Koordinierung dieser Klasse wurde mir übertragen.

Erlaube mir aus diesem Anlass Euch folgendes mitzuteilen:

Die Klasse wird vorerst nach Rücksprache mit ONF-Delegierten Hr. Schiffer als Versuchsklasse mit der Bezeichnung RC-Indoor geführt. Für die Durchführung von Veranstaltungen, zu denen ich jeden aufrufen möchte, gelten die allgemeinen Durchführungsbestimmungen lt. BSO, wie für alle anderen Klassen auch.

Es gibt 4 Programme, die wie folgt aussehen.

Programm A:

- A1: Start mit Quer- und Gegenabflug
- A2: horizontale Acht
- A3: Looping
- A4: Vier-Punkt-Rolle
- A5: kombinierter Immelmann
- A6: Turn mit 2 halben Rollen
- A7: Zylinderhut mit 2 viertel Rollen
- A8: Rollenkreis mit einer integrierten Rolle
- A9: Gegen- und Queranflug mit Landung

Programm B:

- B1.: Start mit Quer- und Gegenabflug
- B2: Turn
- B3: Rolle
- B4: halbe umgekehrte Kubanacht
- B5: Rückenflugkreis
- B6: Looping
- B7: Gegen- und Queranflug mit Landung

Programm C:

- C1: Start mit Quer- und Gegenabflug
- C2: Geradeausflug
- C3: horizontaler Kreis
- C4: hochgezogene Kehrtkurve
- C5: Chandelle
- C6: Verfahrenskurve
- C7: Gegen- und Queranflug mit Landung

Programm AM:

- AM1: Start
- AM2: Kür

Eine vom Teilnehmer frei zusammengestellte Folge von Figuren in Harmonie zu simultan abgespielter Musik seiner Wahl. Hierbei können alle möglichen Flugmanöver geflogen, sowie „Showeffekte“ dargeboten werden, solange die Sicherheit nicht gefährdet wird und die Regelkonformität gewahrt bleibt. Es dür-

fen auch unterschiedliche Programme zu verschiedener Musik in den einzelnen Durchgängen geflogen werden. Die Leistung wird über den jeweiligen ganzen Flug hinweg nach folgenden Kriterien benotet:

- Flugstil
- Künstlerische Qualität
- Gesamteindruck

AM3: Landung

Die genaue Beschreibung des Programmes, die technischen Richtlinien der Modelle, sowie den Durchführungsmodus für Veranstaltungen, können dann alle Interessierten der MSO entnehmen. Ich werde diese nächstes Monat ins Netz stellen. Diese findet ihr dann online unter www.aeroclub.at.

Bitte alle Organisatoren von Veranstaltungen in den Klassen F3A, RCIII, Einsteigerklasse und RC-Indoor mir einen Bericht über ihre Veranstaltungen und eine Ergebnisliste zu senden. Dadurch habe ich dann die Möglichkeit, über Zuwachs oder Interesse, sowie Desinteresse an bestimmten Modellflugklassen

Erfahrung zu erlangen. Sollte das Interesse an einer der neuen Versuchsklassen, groß sein, so können wir dann nach einem bestimmten Beobachtungszeitraum daraus eine offizielle Klasse machen. Sollte das Interesse an der Klasse RCIII zurückgehen, kann es in Zukunft auch zu einer Auflösung dieser Klasse kommen. Ich will auch in der heurigen Saison regen Kontakt mit den Veranstaltern und den Punkterichtern pflegen, denn ich glaube nur so sind wir in der Lage gemeinsam den Stellenwert des Motorkunstfluges zu erhöhen. Werde auch bei mehreren Veranstaltungen als Wettbewerbsleiter vor Ort sein und mir dadurch auch gleich persönlich einen Eindruck über die Veranstaltungen machen können. Weiters bitte ich alle Veranstalter, die Bewerbe auch etwas publikumswirksamer durchzuführen, damit unsere Sportart in der Öffentlichkeit besser und mehr bekannt wird. Gleichzeitig ersehe ich auch die Piloten, den Veranstaltern den Freiraum, einzuräumen, den Ablaufes des Bewerbes ent-

sprechend gestalten zu können, denn es hat wenig Sinn, wenn wir unsere Bewerbe nur unter uns durchführen und nicht gemeinsam versuchen, auch Zuschauer auf die Flugplätze zu bekommen. Nachdem der Modellsport in der Bevölkerung doch ein gewisses Interesse erweckt, wie man am Beispiel vieler Schauflugtage sieht, sollte es möglich sein, zu Bewerben in Kunstflugklassen, mit einem entsprechenden Rahmenprogramm, auch mehr Zuseher zu bekommen. Sollte ein Veranstalter Tips brauchen, so bin ich gerne bereit, diese entsprechend weiterzugeben. Abschließend wünsche ich allen Piloten, Punkterichtern und Veranstaltern für die Saison 2005 alles Gute und uns gemeinsam eine gelungene Saison mit vielen schönen Erfolgen.

**Glück ab – Gut Land
Euer
Manfred**

Email: manfred.dworak@ktn.gv.at
Tel.: 0664 6202460

Der Spezialist in Sachen R/C Helicopter



Heli4You

Elektroflug für Jedermann!

Der GONZO stellt einen High-Performance Elektroumbausatz in extremer Leichtbauweise für den HIROBO Scedu 50 EVO dar. So sind die wunderbaren Flugeigenschaften des HIROBO Scedu 50 EVO nun auch mit Elektroantrieb genießbar. Der GONZO ist für die neue Akkutechnologie, den Lithium-Polymer Zellen ausgelegt. Aus diesem Grund ist der Akkupack gut geschützt innerhalb des Chassis untergebracht. Für den GONZO werden die Standard Komponenten wie Rotorkopf, Hauptgetriebe und das komplette Heck des Scedu 50 EVO SWM herangezogen. Das bedeutet im Fall des Falles, eine schnelle und günstige Ersatzteilversorgung. Der GONZO Voll-Carbon Chassis Umbausatz beinhaltet alle zum Umbau notwendigen Teile sowie eine ausführliche Bauanleitung. Abflug Gewicht: ab 3,0 Kg mit 8S Lipo und 3.2 Kg mit 10S Lipo!

Der GONZO Umbausatz ist in zwei Versionen lieferbar:
GONZO - "S", ausgelegt für 20mm Standard Servos für die Taumelscheibe
GONZO - "V", ausgelegt für 13mm Micro Servos für die Taumelscheibe
GONZO Carbon-Chassis "S" oder "V" EUR 320,-
GONZO Carbon-Chassis "S" oder "V" inkl. HIROBO Scedu 50 SWM Baukasten EUR 650,-

Scedu
GONZO
HIROBO

Harald Zupanc, Dr. Richard Canavalgasse 11, A-9020 Klagenfurt
Tel: 0664 444 55 12, Fax: 0463 914921, eMail: office@heli4you.net

www.heli4you.net

DER-SCHWEIGHOFER



inkl. Motor und LS
VORTEX
 Der Vortex lässt sich problemlos aus der Hand starten und verfügt über einen breiten Geschwindigkeitsbereich.
SP: 950 mm 99.90



BUTTERFLY 49.90
 Die extrem leichte Konstruktion besteht aus Kohlefaserstäben/Rohren bespannt mit einer ultraleichten Transparent-Folie. **Motor mit 6:1 Getriebe und Luftschraube sind bereits im Bausatz enthalten. SP: 815 mm**



DG 505
 Profil HQ 3/15, Flächeninhalt 50 dm², Gewicht ab ca. 3500 g. Inkl. Einziehfahrwerk und Landeklappen. Einziehfahrwerk nur bei Voll-GFK Version.
SP: 3636 mm
 Version Styro-Abachi **319.-**
 Version GFK **555.-**

KOKAM HD 3200 MAH

Dauer Entladestrom 20 C, max. Entladestrom kurzzeitig 40 C Gewicht 82,5 g, Abmessungen 131x43,5x7,6 mm. Wir liefern das gesamte Kokam HD Programm zu absoluten Bestpreisen!

Einzelzelle	39.90
Fertige Konfektionen 2S	87.90
3S	129.90
4S	185.90

PANSAN HR SC 3600 RACINGPACK

	ab 3
7,2V	29.90 28.90
8,4V	32.90 32.-
9,6V	37.90 37.50
12V	47.90 47.-
14,4V	56.90 55.90

BRANDNEU!



PANSAN HR-SC 3600

Die neue NiMH Wunderzelle in Sub-C Größe. Belastbar bis 60 A **4.40**

UND NOCHEINMAL BIS ZU 5 %



2 % Rabatt ab einer Jahresinkaufssumme von 500.-
5 % Rabatt ab einer Jahresinkaufssumme von 1500.-
 in Form einer Warengutschrift



- = wir haben (fast) ALLES ...
- = unsere Auswahl ist nahezu grenzenlos
- = wir haben (fast) ALLES auf Lager ...
- = wir helfen und geben Auskunft ...
- = viele Mitarbeiter betreiben das Hobby selbst ...
- = nicht alles zum „allerletzten Preis“, aber mit Sicherheit fair, verfügbar und mit Service
- = wir sind schneller
- = wir kennen uns einfach gut aus
- = wir wissen, was Sie wollen
- = wir haben, was Sie wollen
- = wir sind für Sie da
- = wir haben ein Ziel: Ihre Zufriedenheit
- = wir sind für Sie immer einen Schritt voraus
- = wir erfüllen Ihre Wünsche einfach gesagt ...
- ... wir verstehen etwas von Modellsport ... schon seit über 30 Jahren

- **VERSANDKOSTENPAUSCHALE DEUTSCHLAND 6.-**
- **PORTOFREIE LIEFERUNG AB 250.-**
- **EINFACHSTER ZAHLUNGSVERKEHR**

MODELLSPORT SCHWEIGHOFER

Wir sind anders.

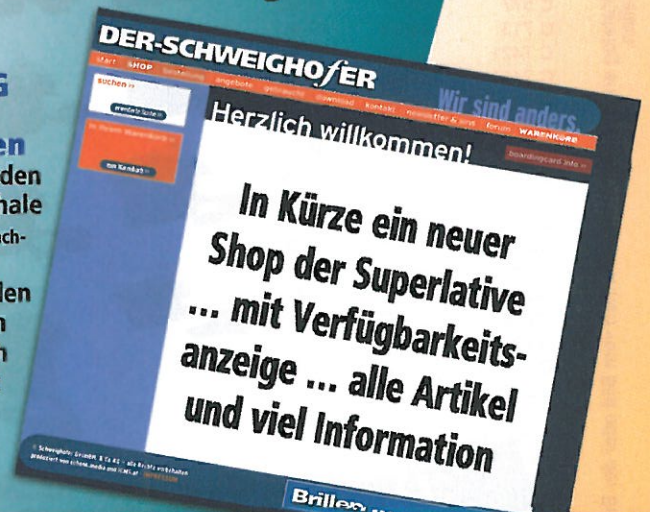
A-8530 Deutschlandsberg · Hauptplatz 9
Tel. +43/3462/254119 · Fax +43/3462/7541
email: info@der-schweighofer.com



DER-SCHWEIGHOFER
BRANDNEU AB 30. MÄRZ VERFÜGBAR
2005

Wir sind anders.

HAUPT-KATALOG 2005
336 Seiten
 Für Neukunden Portopauschale 5.- (am einfachsten im Kuvert)
 Stammkunden erhalten ihn automatisch zugeschickt



HERZLICH WILLKOMMEN!
In Kürze ein neuer Shop der Superlative ... mit Verfügbarkeitsanzeige ... alle Artikel und viel Information

www.der-schweighofer.com

RC-SUPERSTORE

www.rc-superstore.at

Composite-ARF
com
Just ARF is not enough ARF...

www.composite-arf.at



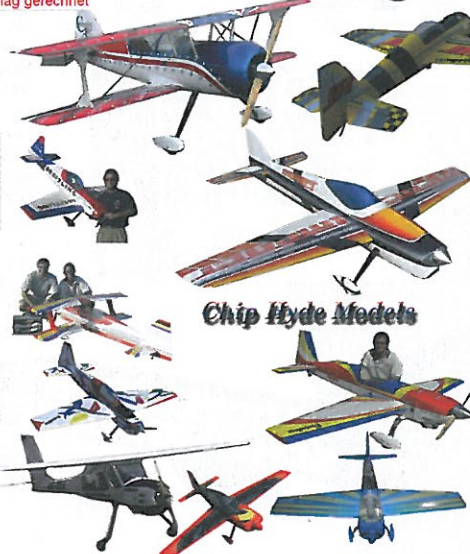
Eurosport	ab	1.290,00
Mig-15		1.490,00
Kangaroo		444,00
Pitts S12 2,7m		3.000,00
Extra 2x2 2m	ab	499,00
Extra 330L 2,3m	ab	799,00
Extra 330L 2,6m	ab	990,00
Extra 330S 3m	ab	1.790,00
Super Xtra 3,1m	ab	2.890,00
Giles G-202 2,98m	ab	1.890,00
Yak 55SP 2,6m	ab	1.190,00
Yak 55SP 3,3m	ab	3.300,00
GeeBee R2		890,00
P 51 Mustang		949,00
Impact F3A	ab	739,00

Für alle C-ARF Modelle wird ein Frachtzuschlag gerechnet

Vision 3D 2,15m	649,00
Doublevision	799,00
Extra 300 2,6m	799,00
Cap X	399,00

Raven 2,45m	ab	649,00
Raven 3,15m		1.299,00
Extra 2,95m	ab	1.299,00
PLZ Wilga T 35	ab	599,00

	Stückpreis	10 Stückpreis
C 1041	23,90	22,90
C 1081	23,90	22,90
C 12021	78,90	77,90
C 2041	25,90	24,90
C 2081	22,90	21,90
C 261	23,90	22,90
C 3041	43,50	42,50
C 3328	58,90	57,90
C 3341	47,90	46,90
C 341	36,90	35,90
C 351	59,00	58,00
C 4041	45,90	44,90
C 4421	89,90	88,90
C 4451	89,90	89,00
C 4621	98,00	97,00
C 5077	18,90	17,90
C 5191	27,90	26,90
C 577	13,50	12,50
C 713	48,90	47,90
C 7421	82,90	79,90
C 7451	99,90	97,90
DS 14021	79,00	75,00
DS 281	36,90	35,90
DS 3328	57,90	56,90
DS 368	68,00	67,00
DS 3728	97,00	96,00
DS 8025	62,90	61,90
DS 8041	63,00	62,00
DS 8231	97,00	96,00
DS 8311	109,00	107,00
DS 8411	125,00	119,00
DS 8417	129,00	119,00
DS 8418	139,00	137,00
DS 8511	129,00	127,00



Tucano 1:4 2,8m	ab	1.490,00
Mig 21		2.190,00
F-16 1:6,8		1.590,00
Mirage 2000 1:6,8		1.390,00
Gryphon		1.590,00
Fouga Magister 1:4		1.990,00
AV8R		499,00
DV8R		790,00

BAE Hawk	ab	1.249,00
F-5 Tigershark	ab	1.799,00
F-22 Raptor	ab	1.599,00
F-15 Eagle	ab	1.549,00
F-18 Hornet	ab	1.749,00
JAS 39 Gripen	ab	1.162,00

Graupner MC 24 mit Akku	929,00
Graupner MC 24 Gold Edition ohne HF mit Akku	969,00
Graupner MX 22 mit Akku	649,00
Multiplex Royal Evo 9	454,00
Multiplex Royal Evo 9 synth Set	549,00
Multiplex Royal Evo 12 o HF	629,00
Multiplex Royal Evo 12 synth Set	735,00
Robbe Futaba FC-28 V3	795,00
Robbe Futaba T14MZ Set	2.498,00

	Stückpreis	10 Stückpreis
HS-125MG	31,90	29,90
HS-225BB	21,90	20,90
HS-225MG	26,90	25,90
HS-311	8,90	8,50
HS-322HD	10,90	9,90
HS-325HB	12,90	11,90
HS-422	13,90	11,90
HS-425BB	15,90	14,90
HS-475HB	21,90	19,90
HS-50	22,90	20,90
HS-5125MG DIGI	46,90	44,90
HS-5245MG DIGI	44,90	43,90
HS-525BB	27,90	26,90
HS-525MG	31,90	30,90
HS-545BB	30,90	29,90
HS-5475HB DIGI GA	28,90	27,90
HS-55	14,90	13,90
HS-5625MG DIGI	46,90	45,90
HS-5645MG DIGI	45,90	44,90
HS-5745MG DIGI	58,90	57,90
HS-5925MG DIGI	68,90	67,90
HS-5945MG DIGI	67,90	64,90
HS-5955TG	109,90	107,90
HS-5975HB DIGI	53,90	52,90
HS-5998TG	97,50	96,90
HS-625MG	34,90	33,90
HS-635HB	27,90	26,90
HS-645MG	34,90	33,90
HS-705MG	35,90	34,90
HS-755HB	25,90	24,90
HS-75BB	26,90	25,90
HS-77BB	26,90	25,90
HS-805BB	33,90	32,90
HS-815BB	39,90	38,90
HS-81MG	23,90	21,90
HS-85BB	21,90	20,90
HS-85MG	27,90	25,90
HS-925MG GA	61,90	58,90
HS-945MG GA	61,90	58,90
Programmiergerät	139,00	

Die in dieser Werbung, online und in unserem Katalog angebotenen Waren können vom Bild oder der Beschreibung abweichen. Irrtum und Druckfehler sind vorbehalten.



Bestellen Sie unseren Katalog mit mehr als 3000 Produkten. www.jetpower.at oder € 10,- im Brief

**Ausgenommen Modelle von Composite-ARF

BESTPREISE

+

Portofreie Lieferung ab 1EUR Bestellwert**

Wir schenken Ihnen Zubehör im Wert von 5% beim Kauf eines Modells oder einer Turbine oder Motor*

Bei jedem Einkauf erhalten Sie unser "REMOVE BEFORE FLIGHT" Fähnchen als Geschenk

CASH DAYS

**AB 17. MÄRZ JEDEN DONNERSTAG 14-21 UHR
IN TATTENDORF POTTENDORFERSTRASSE 71**

CASH AB GROSSHANDELSLAGER ZU NETTOPREISEN



Graupner SMC-19-DS	128,90
Graupner SMC-20 DS	185,90
Graupner SMC-20 DS Synth.	195,90
Graupner SMC-20 DS Scan	199,90
Multiplex RX-9 Synth DS IPD	125,90
Multiplex RX-12 Synth DS IPD	185,90
Multiplex RX-12 DS IPD	145,90
Robbe Futaba FP-R 138 DP	127,90
Robbe Futaba R-149 DP	158,90
Robbe Futaba PLL R 319 DPS	199,90
Robbe Futaba G3 R 5014 DPS	279,00
Jeti Rex 5 plus	35,00

COMBO

Fore Play Chip Hyde	49,00	259,00
Turbo Raven 3D	29,00	249,00
Troy Doppeldecker	39,00	249,00

Combos enthalten 3x Servo HS 55, Axi 2208/34, Propeller, Propsaver, 3 Lipo Zellen 750, Lötplatine, BEC Kabel, Jeti Rex 5 Empfänger, Regler 8A

Lipo Zelle 750 mAh	6,30
Lipo Zelle 1350 mAh	8,80
Lötplatine 3 Zellen	2,99
Orbit Balancer Stick	12,90
Orbit Balancer Stick 5 Pack	59,00

Jet Cat P-80 1.999,00

DA-50R	550,00
DA-100	1.150,00
DA-150	1.498,00



Tankstation 20 Liter Kerosin elektrisch	259,00
Tankstation 9,5 Liter Benzin	55,00
Tankstation 4,7 Liter Benzin	49,00



Spinner Kohle 70mm	35,00
Spinner Kohle 99mm	49,00
Spinner Kohle 102mm	55,00
Spinner Kohle 108mm	59,00
Spinner Kohle 110mm	65,00
Spinner Kohle 120mm	75,00
Spinner Kohle 123mm	79,00
Spinner Kohle 147mm	82,00

BAMBULA 2-Blatt	
18x8	6,50
18x10	6,50
20x8	7,70
20x10	7,70
22x8	10,50
22x19	10,50
23x10	12,00
24x8	13,00
24x10	13,00
26x8	18,00
26x10	18,00
28x10	27,00
30x10	33,00
30x12	33,00
32x10	39,00
32x12	39,00
34x10	48,00
34x12	48,00

Öl Bremssatz	ab 136,00
Einziehfahrwerk Eurokit 3 Bein 10kg	157,00
Einziehfahrwerk Eurokit 3 Bein 15kg	173,00
Fahrwerksmechanik Eurokit Professional Line	
Öl groß	74,00
Öl groß lenkbar	78,00
Luft groß	0,00
Luft groß lenkbar	78,00
Steuersatz Öl 3 Bein Fahrwerk	195,00
Robat Einweg 3 Bein Fahrwerksset klein	149,00
Robat 3 Bein Fahrwerksset groß	248,00
Filzpendel 14mm	4,60
Filzpendel 20mm	5,40
Membrantankpendel	12,90
Servohebel 1/2 lang/JR Futaba Hitec	4,50
Servohebel 1/1 lang/JR Futaba Hitec	4,80
Kugelkopf Anlenkung doppelt M3	2,98
Kugelkopf Anlenkung Alu M2	1,80
Kugelkopf Anlenkung Alu M2,5	1,89
Kugelkopf Anlenkung Alu M3	1,90
Kugelkopf Anlenkung Alu M4	3,10
Gabelkopf M4 mit Federklappbolzen	1,70
Ruderstiftscharniere groß Robat	0,67
Ruderhörner Seite doppelt XL	12,90
Ruderhorn XL	9,90
Ruderhorn	6,90
Drucktank 200ccm	ab 8,00
Drucktank 500ccm	ab 9,00
Spiralschlauch 6mm Benzin/Kerosinfest	9,90
Sekundenkleber dickflüssig	1,90
Sekundenkleber mittelflüssig	1,90
Sekundenkleber dünnflüssig	1,90
Sekundenkleber Styropor	4,80
Aktivator	2,90
Sekundenkleber Set	7,50

Sporn CFK 2-3 groß Rad bis 40mm	25,00
Sporn lenkbar Rad bis 31mm	11,00
Sporn lenkbar Rad bis 27mm	10,80
Sporn lenkbar Rad bis 21mm	10,70
Sporn lenkbar groß Blattfeder 45mm	23,80
Spornrad 21mm	1,20
Spornrad 27mm	1,70
Spornrad 31mm	2,00
Robat Scalerad 57mm Paar	9,50
Robat Scalerad 64mm Paar	9,50
Robat Scalerad 70mm Paar	12,50
Robat Scalerad 76mm Paar	13,00
Robat Scalerad 83mm Paar	14,00
Robat Scalerad 89mm Paar	16,00
Robat Scalerad 101mm Paar	18,00
Dubro Leichttrad 102mm	11,90
Dubro Leichttrad 114mm	17,90
Dubro Leichttrad 127mm	18,90
Dubro Leichttrad 140mm	20,90
Dubro Leichttrad 152mm	21,90
Dubro Leichttrad Luft mit Ventil 95mm	12,90
Dubro Leichttrad Luft mit Ventil 102mm	14,90
Dubro Leichttrad Luft mit Ventil 114mm	16,90
Dubro Leichttrad Luft mit Ventil 127mm	17,90
Dubro Leichttrad Luft mit Ventil 140mm	14,90
Dubro Leichttrad Luft mit Ventil 152mm	15,90
Jetpower Vollgummireifen passend für Robat Felgen	
Jetpowerreifen 57, 63, 70, 76mm	6,00
Jetpowerreifen 80, 89mm	7,00
Jeträder Eurokit Paar	ab 38,00



Unter allen Kunden je Monat verlosen wir je eine exklusive JETPOWER.AT JACKE sowie 3 KAPPEN.



Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

JETPOWER.AT

Internet: www.jetpower.at
 per E-Mail: office@jetshop.biz
 Telefon: 0676 3307163
 0676 4071603
 Fax: 02253 80397

*Gutschrift ab einem Mindest
Zubehöreinkauf € 200,- einlösbar



Es gelten unsere allgemeinen Geschäftsbedingungen.
 Die Laufzeit mancher Angebote kann begrenzt sein.

Die etwas andere Firmenbesichtigung



Im September rief mich Michael Binder von Jetpower.at (Composite-ARF Rep Österreich) an, ob ich Lust hätte mit ihm eine Firmenbesichtigung zu machen? Natürlich sagte ich sofort zu. Einige Minuten später hatte ich die Einladung von Composite-ARF in meiner Mailbox und war doch etwas erstaunt. Andreas Gietz, der Chef der Firma, hatte zu einer Besichtigung seiner Produktionsstätte eingeladen, in Thailand! Das war nun mal etwas Außergewöhnliches, schon allein wegen der geografischen Lage. Alle seine Vertriebspartner sollten sich für fünf Tage in Rayong treffen um die neuesten Entwicklungen der Firma Composite-ARF zu sehen und ausgiebig testen können. Solche Gelegenheiten gibt es nicht oft und ich sagte sofort zu.

Gleich darauf telefonierte ich mit meiner Firma, zwecks Urlaub und war geschockt. „Absolut unmöglich“ lautete die Auskunft. Schade!

Aber es sollte anders kommen. Einen Tag vor Abflug rief ich Michael an und konnte ihm meine Teilnahme bestätigen. Das Ticket war schnell besorgt und schon waren wir unterwegs. Als zusätzliches Zuckerl konnten wir einen Teil des Fluges im Cockpit der Boeing 767 verbringen. Da wir beide eine Pilotenlizenz haben, durfte Einer, Michael, sogar die Landung in Bangkok hautnah miterleben.

In Bangkok wurden wir von Marc Fröhn erwartet. Er brachte uns zu zwei bereits angekommenen Gästen aus Hong-Kong und nach einem ersten thai-ländisch-scharfen Imbiss ging es mit einem Minibus Richtung Rayong. Wir wurden in einem riesigen Hotel untergebracht und kamen gerade rechtzeitig zur Eröffnung des Abendbuffets. Andreas

und Melanie begrüßten uns alle sehr herzlich und stellten uns den anderen Teilnehmern vor.

Stellvertretend für alle seien hier nur einige Namen genannt: Jason Shulman, USA; Vitaly V. Robertus, Rußland, GeirFlesche, Norwegen, Emmerich Deutsch, Peter Wessels, usw.

Am nächsten Morgen erwartete uns bereits ein Bus und brachte uns zum eigentlichen Ziel dieser Reise. Auf dem firmeneigenen „Flugplatz“ stiegen wir aus dem Bus und staunten nicht schlecht. Ich glaube niemand von uns erwartete eine so große Fabrik. Was Andreas seit der Jet-WM 2001 hier aufgebaut hatte übertraf die kühnsten Spekulationen. Riesige Hallen, ein Bürogebäude und eine Piste mit ca. 600x50 Metern lagen vor uns. Vor dem Eingang waren alle Modelle aufgestellt und wurden sofort von Allen umringt. Besonders die neue Pitts S12 war der Star, gefolgt von den neuen Elektroversionen der 2m Extra und der F3A-Maschine Impact. Auch Eurosport und Mig-15 standen hier flugfertig. Auf Grund der exzellenten Organisation wussten wir ziemlich genau, was uns erwartete. Trotzdem überraschte mich die

Perfektion immer wieder. Nach einiger Zeit der Besichtigung der Modelle



erhielten wir ein ausführliches Briefing von Andreas, bei dem er seine Mannschaft vorstellte. Anschließend ging es zum ersten Highlight der Veranstaltung, der Werksbesichtigung. Andreas hat, aus verständlichen Gründen, ausdrücklich darum gebeten, keine Fotos von der Produktion und Entwicklung zu machen. Einige waren mit Zensurierung dann doch möglich. Zunächst ging es in die Entwicklungsabteilung, wo wir den Prototypen eines neuen Jet-Modells zu sehen bekamen. Anschließend wanderten wir durch die Hallen und konnten uns von der professionellen Art der Produktion überzeugen. Es war schon beeindruckend zu sehen, mit welcher Präzision hier gearbeitet wird. Ungefähr 200 Mitarbeiter fertigen in drei Schichten die verschiedensten Modelle. Bis zu 14 pro Tag. Neben den bekannten Extras und Eurosports werden aber auch andere Auftragsarbeiten gemacht. Auch der Harpoon von Graupner stammt von hier. Wir konnten hautnah erleben, wie vom ersten Lackiervorgang in der Form bis zu abschließenden Anpassungen der Tragflächen, ein Modell entsteht.

prozentige Teile aussortiert werden. Bei kleineren Fehlern gehen die Teile noch mal retour, ansonsten werden sie entsorgt. Nach dem Aushärten werden die Einzelteile gesäubert und verschliffen, die Ruder ausgeschnitten und eine Endkontrolle vorgenommen. Dabei ist jedes Teil einzeln nummeriert und in einem Arbeitsreport erfasst. Etwaige fehlerhafte Teile werden gesondert abgelegt und am Ende jeder Arbeitsschicht kommt es zu einer Nachbesprechung mit den Arbeiter/innen um die Fehlerrate zu senken und die Qualität zu verbessern. Ein wirklich überzeugendes System. Als letzter Schritt vor dem Verpacken wird jedes Modell komplett zusammengebaut und vermessen. Erst wenn auch diese



Zunächst werden die Formen (es gibt von jedem Modell mehrere komplette Sätze) gereinigt und vorbereitet. Danach kommt die manchmal recht aufwendige Airbrush-Lackierung in die Form. Hierbei muss rasch und genau gearbeitet werden. Nach dem Trocknen kommen die diversen Lamine und eventuell Spannten in die Form. Die Holzteile wurden schon vorher auf CNC Maschinen gefräst und zu einem stabilen Gerüst verklebt. Nachdem Alles in die Form eingepasst wurde, kommt die zweite z.B. Flächenhälften drauf und wird in riesigen Öfen ausgehärtet. Jeweils zwischen einzelnen Arbeiten gibt es Qualitätskontrollen, wo nicht 100

Hürde geschafft ist geht es ins Lager oder direkt in die nächste Halle zum Verpacken und Versand in alle Welt. In der Endmontagehalle befinden sich etwa 40 Tische und auf jedem wird ein Modell zusammengebaut. Wenn man sich so ein Dreimetermodell vorstellt, kann man die Größe der Halle erahnen.

Wie nicht anders zu erwarten verging mit der Besichtigung ein Großteil des Nachmittags. Nachdem vor dem Büro aber die gesamte Produktpalette von Composite-ARF in flugfertigem Zustand auf uns wartete, kamen nach und nach Alle wieder ins Freie. Als Einleitung zum nun folgenden ersten Flugprogramm begann Jason Shulman mit der Pitts S12. Diese Maschine hat 2,7m Spannweite und einen DA 150 unter der riesigen Haube. Was nun folgte war schlicht atemberaubend. Als wäre es ein etwas größerer Schockflyer turnte Jason vor unseren Augen herum und schien die Physik außer Kraft zu setzen. Es folgten Flüge mit der 3.3m Extra, der 2,6m Yak 55 usw. Dabei ist zu erwähnen, dass die „Piste“ die Zufahrtstrasse ist! Auf der einen Seite steht eine der Produktionshallen,

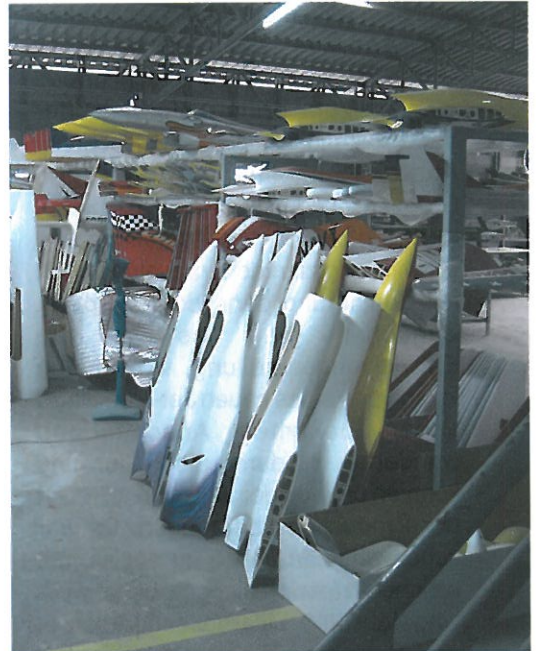
auf der anderen Seite hat der liebe Nachbar Pappeln gepflanzt, am westlichen Ende stehen auch Bäume und nur Richtung Einfahrt ist es halbwegs frei. Bis zum Einbruch der Dunkelheit wurde nun geflogen und anschließend gab es ein tolles Grillfest. An dieser Stelle möchte ich erwähnen, dass die Kosten für diesen Event für die eingeladenen Teilnehmer bis auf den Flug zur Gänze von Composite-ARF übernommen wurden! Die Begleitpersonen hatten einen kleinen Beitrag zu leisten der aber angesichts des Gebotenen mehr als fair war. Nach etlichen Steaks die mit ausreichend Flüssigkeit hinuntergespült wurden ging es wieder ins Hotel zurück. Der nächste Tag war zweigeteilt. Die Verkaufsrepräsentanten wurden mit dem Bus wieder auf das Firmengelände gebracht. In kleineren Gruppen, geordnet nach Vertriebsregion, ging es ins Schulungszimmer. Andreas Gietz erklärte seine Vorstellungen zum weiteren Entwicklung der Firma und wie er gerne den Verkauf und die Kundenbetreuung sehen würde.

Ein recht interessantes Konzept. Direkt ab Fabrik über ein Lager je Kontinent zum Kunden, Vor Ort stehen Rep's zwischen Hersteller und Kunde, welche sich um das Service kümmern. Nur so ist es möglich den Besten Preis für diese hohe Qualität und Vorfertigungsgrad zu liefern. Z.B. eine Extra 2x2 Meter fertig mehrfarbig lackiert um € 499,-

Im Anschluss daran gab es eine Diskussionsrunde, in der von den Teilnehmern Ihre Vorstellungen eingebracht wurden. Es zeigte sich, dass doch erhebliche regionale Unterschiede bestehen. In Europa z.B. werden die Voll-GFK-Maschinen sehr gerne gekauft, in den USA herrscht die Meinung vor, Holzkonstruktionen seien vernünftiger. Neue Ideen wurden ebenso berücksichtigt, wie bestehende Strukturen verfeinert. Der gesamte Tag plus der nachfolgende Vormittag standen für die „Reps“ zu Verfügung. Die perfekte Organisation von Andreas und seinem Team, allen voran Melanie, zeigte sich auch im Programm für die Begleitpersonen. Während die Einen die Schulbank drückten, stand für die Anderen ein Besuch im Aquarium auf der Tagesliste. Eine beeindruckende Vielfalt der Fauna und Flora des Meeres wird dort geboten! Vom Seepferdchen bis zum Leopardenhai konnte eine Vielzahl seltener Arten bewundert werden. Danach war eine Fahrt zur Insel Ko-Samet angesagt. Nach zweistündigem Badeaufenthalt tuckerte der Kahn durch strömenden Regen wieder Richtung Heimathafen.

Der nächste Tag galt dem Fliegen. Wir fuhren alle gemeinsam zum Flugplatz, der einigen von uns noch in guter Erinnerung war. Im November 2001 fand hier die Jet WM statt. Es handelt sich um einen Flugplatz mit ca. 800m Asphaltpiste, der hauptsächlich von UL's und Fallschirmspringern benutzt wird. Die Modelle gehören auch dazu und es gibt ein problemloses gemeinsames Fliegen. Unvorstellbar bei uns in Europa.

Bei der Ankunft standen die Maschinen fertig betankt am Apron und warteten schon auf die Flugwütigen. Es ging auch sofort los, unterbrochen nur durch einen kurzen Regenschauer. Aber selbst dieser konnte einige nicht vom Fliegen abhalten. Ich erspare mir weitere Kommentare und lasse die Bilder sprechen. Auch der nächste



Tag hatte denselben Ablauf bei bestem Wetter. Es konnte von Allen ausgiebig geflogen werden und der einzige Ausfall betraf die Pitts S12. Ein Kollege aus Japan hat die kleine Piste verfehlt und in ein Erdloch eingefädelt. Ein angeknackstes Fahrwerksbein bedeutete das Aus (leider bevor ich an der Reihe war). Zum Abschluss gab es ein tolles Fest unter freiem Himmel in einem ausgezeichneten Restaurant. Leider musste ich dieses vorzeitig verlassen. Mein Rückflug war einen Tag vor dem Rest der Gruppe.

Da im begrenzten Raum dieser Zeitung nur wenige Bilder Platz haben verweise ich für Interessierte auf die Homepage www.composite-arf.at, wo der Rest meiner Bilder zu sehen ist. Auch hat Michael Binder Composite-ARF Modelle, die nach Vereinbarung für Testflüge bereitstehen.

Dietmar Grosz

dietmar.grosz@aon.at
www.composite-arf.at



Yamada 91 ST – oder nicht nur die Besten fliegen mit ihm

Ich kann mich noch dunkel an einen Motortest von Herrn Dipl. Ing. Peter Demuth eines Yamada 10ccm Glühzündermotors in der Zeitschrift 'Modell' erinnern. Es muss so Ende der Siebzigerjahre des letzten Jahrhunderts gewesen sein. Als enthusiastischer Modellflieger haben wir ja alle die Artikel in den diversen Zeitschriften verschlungen. Exotisch, ja außergewöhnlich war das, was da geschrieben stand. Der Motor beeindruckte schon damals durch seine Leistung. Und was noch erstaunlicher war, soweit ich mich erinnern kann, wurden diese Motore von Simprop vertrieben. Dann wurde es in unseren Breiten etwas ruhiger um diese Motore. Erst mit der

Freigabe des Hubraums in der Klasse F3A begann eine Renaissance von Yamada mit den bekannten Viertaktmotoren. Soweit ein kurzer geschichtlicher Rückblick, der uns zeigen soll, dass Yamada eine lange Tradition hat.

Wenn man sich die Produktpalette von Yamada näher ansieht, sieht man, dass sich die Firma fast ausschließlich auf die Fertigung von Wettbewerbsmotoren, vornehmlich der Klassen F3A und F3C, spezialisiert hat.

Wenn man sich die Wettbewerbsergebnisse in der Klasse F3C in diesem und in den letzten Jahren genauer ansieht, dann sieht man, dass ein überragender Großteil der Piloten einen Yamada YS 91 ST einsetzen. Warum das so ist, wollen wir uns einmal etwas genauer anschauen.

Was man als erstes bei einem Blick in die Anleitung vermisst, ist eine Leistungsangabe. Yamada scheint sich sicher zu sein, ohne PS Angaben auskommen zu können. Die meisten PS – richtig müsste es KW heißen – werden ohnehin in der Praxis bei nicht praxistgerechten Drehzahlen erreicht. Bei näherer Betrachtung des Motors fallen die diversen Zubauten im Gegensatz zu herkömmlichen Motoren an dem Triebwerk auf. Der Vergaser, welcher

durch eine fantastische Verarbeitung glänzt, wird mit zwei Imbusschrauben auf ein Kunststoffzwischenstück

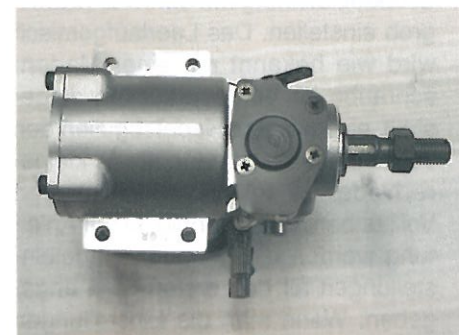


auf das obere, vordere Kurbelwellengehäuse geschraubt. Auf der Unterseite des Kurbelwellengehäuses sitzt ebenfalls eine schwarze Kunststoffbox. In ihr befindet sich eine Membrane, die in Abhängigkeit vom Über/Unterdruck im Kurbelwellengehäuse, durch ein Ventil den Treibstoff in Richtung Vergaser durchlässt oder sperrt. Das alles wird durch die Drehzahl gesteuert. Somit wird der hohe Kraftstoffdruck auf einem konstanten Niveau gehalten. Denn eines zeichnet alle Yamadamotoren aus, und zwar wird der Tank mit Druck beaufschlagt. Der dafür notwendige Überdruck wird aus einem Nippel im hinteren Kurbelwellengehäusedeckel entnommen. Wenn der Zylinder nach unten geht, wird das Kraftstoffgemisch komprimiert um über die Überstromkanäle in den Zylinderkopf zu gelangen. Damit nun aber der Druck aus dem Tank nicht wieder entweichen kann, sorgt ein Rückschlagventil für eine Blockierung des Gasstromes aus Richtung Tank. Das Rückschlagventil muss exakt eine Länge von 10cm vom Drucknippel des Kurbelwellendeckels entfernt sein. Ein Öffnen des Rückschlagventils ergab im Inneren eine Silikonscheibe, die durch eine Feder auf Spannung gehalten wird. So kann der Überdruck aus dem Kurbelgehäuse zwar in den

Tank strömen, aber nicht mehr zurück. Generell sollte man seine Neugier im Zaum halten und nicht alle

Deckel und Öffnungen inspizieren, denn kleine Federchen verschwinden auf Nimmerwiedersehen auf oder unter der Werkbank. Wie alle Motore ist auch der YS 91ST ein Präzisionstriebwerk, der, bei sachgemäßer Handhabung lange und zuverlässig seinen Dienst verrichtet. Es ist noch müßig zu erwähnen, dass der äußere Eindruck, speziell die Gussteile, einen hervorragenden Eindruck hinterlassen und der schwarz eloxierte Zylinderkopf im Gegensatz zu Mitbewerbern einen ziemlich kleinen Umfang hat.

Doch nun genug von der Theorie. Der Motor wurde in eine robbe/Schlüter Futura Nova eingebaut. Der Einbau erfolgte ohne Probleme, da sich die Hersteller wenigstens auf identische Abmessungen der Befestigungsbohrungen geeinigt haben. Nicht unerwähnt soll bleiben,



dass alle Schlauchanschlüsse mit Sicherungsfedern gesichert werden müssen, damit wegen des hohen Drucks im Tank die Schläuche nicht von den Nippeln herabgedrückt werden können. Als Schalldämpfer kam der Funtech Dämpfer Typ 'F' zum Einsatz. Der Dämpfer glänzt durch perfekte Verarbeitung, geringes Gewicht und sehr angenehmes Laufgeräusch. Mit den mitgelieferten Anschlussadaptern lässt sich der Schalldämpfer auch an anderen Motortypen anbringen.

Doch nun endlich zur Frage, wie geht der Yamada?

Da am Vergaser drei Markierungen



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

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

www.yamada.co.at

Tel.: +43/699 109 05600



für Leerlauf, Schwebeflug und Kraftfiguren eingeritzt sind, lässt sich die Grundeinstellung mit den drei Nadeln grob einstellen. Das Leerlaufgemisch wird wie bekannt mit einer Madenschraube im Vergaserkücken eingestellt, eine größere Nadel reguliert den Teillastbereich und eine etwas kleinere Nadel ist ausschließlich für den Vollastbereich zuständig. In der Anleitung werden die genauen Nadeleinstellungen für den ersten Start angegeben. Wenn man die Einstellungen befolgt, dann springt der Motor auf Anhieb an. Als Kerzen werden neben YS 2, OS 8 auch Enya 3 empfohlen, also alles ‚heiße‘ Typen.

Mit der Grundeinstellung läuft der YS 91ST zwar eher auf der fetten Seite. Für die ersten Flüge soll unbedingt ein Drehzahlregler deaktiviert werden, um die Übergänge von Teillast auf Leerlauf beurteilen zu können. Dabei sollte kein metallischer, hoch klirrender Sound zu hören sein, denn das deutet auf ein zu mageres Gemisch hin, was dem Motor schaden könnte. Nach etwa fünf Litern Treibstoff ist die größte Einlaufphase abgeschlossen und der Motor kann in kleinen Schritten auf optimale Gemischeinstellung eingestellt

werden. Zur Kontrolle der richtigen, fetten Vergasereinstellung empfiehlt Yamada die Beobachtung der Abgasfahne. Als Treibstoff sollten Treibstoffe mit 15-30% Nitromethan und einem Ölanteil von 20-23% zum Einsatz kommen. Ich verwende schon seit langem den robbe/Sprit S 20 mit 20% Nitroanteil und 17% Öl und habe damit nur die besten Erfahrungen gemacht. Neben der gleichbleibenden Qualität schätze ich besonders den Umstand, dass ich keinen Rost mehr in den Motoren feststellen kann. Ebenso gut sind natürlich auch andere Treibstoffsorten, die die geforderte Qualität erfüllen, einsetzbar. Im Flug beeindruckt der Yamada mit seinem bulligen Drehmoment. Bei größeren Schnitzern am Pitch bricht der YS zwar auch ein, um sich aber sofort vehement dagegen zu stemmen. Ein Umstand, der auf das ‚Einspritzsystem‘ zurückzuführen ist. Bemerkenswert ist auch die seidenweiche Laufkultur des Triebwerkes; die Elektronik wird es danken. Erwähnenswert ist noch, nach der Landung den Überdruck aus dem Tank zu entlassen, da sonst bei längerer Standzeit der Treibstoff in den Vergaser gedrückt wird und es unter Umständen beim nächsten Startversuch

zum ‚Wasserschlag‘ führen kann. Bei all dem Licht gibt es leider auch Schatten: Frei nach dem Sprichwort – wer viel arbeitet, muss auch viel essen – säuft der Yamada wie ein Loch. Aber woher sonst soll die Leistung kommen? Als Fazit kann dem Yamada YS 91ST nur das beste Zeugnis ausgestellt werden. Wenn man sich erst einmal an die Gegebenheiten gewöhnt hat, dann hat man auf Dauer Freude mit diesem Triebwerk. Durch den empfohlenen Einsatz von nitrierten Treibstoff und dem hohen Druck im Treibstoffsystem, braucht man keine Düsenadelverstellung, elektronische Vergaser oder ähnliches. Im Alltagsbetrieb erweist sich der Yamada als verlässlicher Partner sowohl im F3C als auch im 3D Betrieb.

Zu guter Letzt stellt sich die Frage nach der Beschaffung als auch der Ersatzteilversorgung. Und da haben wir in Österreich das Glück, dass die Firma M-Technic den Vertrieb und die Reparatur dieser Triebwerke übernommen hat. Nähere Informationen finden Sie wie immer im Internet unter www.yamada.co.at.

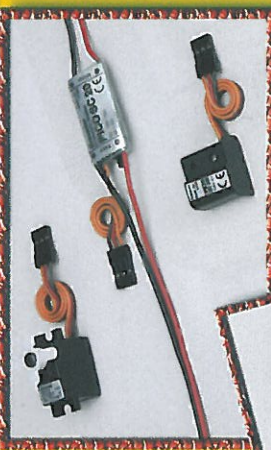
Wolfgang Lemmerhofer

Ein Großer unter den Kleinen

MICRO STAR 400

der perfekte Kleinhubschrauber

Zubehör
für Best.-Nr. 4441
Micro Servo C 121
Best.-Nr. 5106
PICO SC 20 Drehzahlsteller
Best.-Nr. 7160
Pico-Gyro-System
PIEZO NT-310
Best.-Nr. 5134



Allgemeines Zubehör:
MIC-12 Microcomputer-Fernlenksystem
Best.-Nr. 4724
Ladegerät LiPomat 4 plus
Best.-Nr. 6438
Antriebsakku LiPo 3 1500
Best.-Nr. 7635,3 BEC



Ausführliche Beschreibung siehe GRAUPNER Hauptkatalog FS mit Neuheterprospekt.



Zubehör
für Best.-Nr. 4441
Micro Servo C 121
Best.-Nr. 5106
PICO SC 20 Drehzahlsteller
Best.-Nr. 7160
Pico-Gyro-System
PIEZO NT-310
Best.-Nr. 5134

- Kleinhubschrauber mit Elektroantrieb und sehr guten Flugeigenschaften
- Optimale Steuerpräzision durch Kollektivpitch und Bell/Hiller-Mischamlenkung
- Ca. 15 min Flugzeit pro Akku, abhängig vom Flugstil
- Betrieb auch mit einfachen Fernsteuerungen möglich
- Serienmäßig mit Autorotationsfreilauf



NEU 2005

Brushless-Antrieb

Umfangreiches Tuning-Zubehör

AGUSTA A119-KOALA-
Best.-Nr. 4461 Pumpbausatz
für MICRO STAR 400

MICRO STAR 400
Best.-Nr. 4441 Vormontiertes Modell
inkl. Motor

Best.-Nr. 4441.RCU Vormontiertes
Modell inkl. Motor, beiliegend 4 Servos,
Drehzahlsteller und Gyrosystem

Die Lieferung erfolgt
im praktischen Tragekarton

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

GRAUPNER

← **robbe**
Futaba

neue Sende



Skysport (T4YF)

No. F 4052

Der 4-Kanal-Handsender mit Frequenzmodulation FM (PPM) eignet sich gleichermaßen zum Steuern von Flug-, Schiffs- und Automodellen.

Technische Daten:

Funktionen:	8/4 Servos
Frequenzband:	35, 40 MHz
Frequenzkanäle:	20 (+10), 22
Übertragungssystem:	FM
Kanalraster:	10 KHz
Stromversorgung:	9,6 V 12-Volt
Stromaufnahme:	20 / 180 mA
(mit/ohne HF-Teil)	
Abmessungen:	185 x 190 x 50 mm
Gewicht (mit Akku):	540 g



FF9 (T-9CP)

No. F 8022

Mit der FF-9 wird die Produktlinie der robbe-Futaba Computer-Handsender abgerundet. Die optisch ansprechende, glatte und pflegeleichte Oberfläche geht in harmonischen Zügen in einem ergonomisch perfektem Design auf.

Technische Daten:

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

MANNSCHAFTSNENNBLATT

STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN
für

Österreichischer Aero-Club
Sektion Modellflug

Klasse:

Mannschaftsname: -----

Teilnehmer 1: -----

Teilnehmer 2: -----

Teilnehmer 3: -----

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

Unterschrift / Datum

Unterschrift/Datum

Unterschrift/Datum

✂

Terminkalender

und

Ausschreibungen

(Alle Ausschreibungen unter www.prop.at)

2005

MANNSCHAFTSNENNBLATT

STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN
für

Klasse:

Mannschaftsname: -----

Teilnehmer 1: -----

Teilnehmer 2: -----

Teilnehmer 3: -----

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

Unterschrift / Datum

Unterschrift/Datum

Unterschrift/Datum

TERMINKALENDER 2005 DER SEKTION MODELFLUG DES ÖaEC

WELTMEISTERSCHAFTEN

21.05.-25.05.	F1A, B, C	Embalse/Argentinien
13.09.-18.09.	F1E (Seniors&Juniors)	Liptovsky Mikulas/Slowakei
31.07.-06.08.	F3B	Lappeenranta/Finnland
04.08.-14.08.	F3C (Seniors&Juniors)	Zamora/Spanien
16.08.-28.08.	F3A	Saint Yan/Frankreich
30.08.-03.09.	F3D	Saint Martin le Beau/Frankreich

EUROPEAMEISTERSCHAFTEN

16.07.-23.07.	F2A, B, C, D	Gyula/Ungarn
17.07.-23.07.	F3J	Osijek/Kroatien
24.07.-30.07.	F1A, B, P (Juniors)	Suceava/Rumänien
25.08.-04.09.	F4B, F4C (Seniors&Juniors)	Pombal/Portugal
03.10.-08.10.	F1D (Seniors&Juniors)	Bordeaux/Frankreich

INTERNATIONALE FAI WETTBEWERBE

FREIFLUG

18.02.-21.02.	F1A, B, C (WC) Maxmen International	Lost Hills/USA
26.02.	F1B (WC) 2. Crit. Philippe Lepage	Vibron/Frankreich
05.03.	F1E (WC) 2005 Winter-Cup I	Hranice/Tschechien
06.03.	F1E (WC) 2005 Winter-Cup II	Hranice/Tschechien
12.03.	F1K 6 th Trofeo Ago	Crivelle/Italien
12.03.-13.03	F1A, B, C (WC) Holiday on Ice	Gjovik/Norwegen
09.04.-10.04.	F1E (WC) Föhnberg Cup	Oberkotzau/BRD
09.04.-10.04.	F1E (WC) World Cup	Oberkotzau/BRD
29.04.	F1A, B, C (WC) Baltic Cup	Madzjunaiv/Italien
30.04.	F1A, F1A/J, B, C (WC) Estonian FF Cup	Madzjunaiv/Italien
06.05.-08.05.	F1E (WC) 25 th Coppa Sisemol	Sisemol/Italien
07.05.	F1A, B, C (WC) City Cup of Luenece	Luenece/Slowakei
07.05.-08.05.	F1A, B, C (WC) 21 th Srenn Cup	Voljka/Serbien-Montenegro
13.05.-15.05.	F1A, F1A/J, B, C (WC)	Pazardzjik/Bulgarien

STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

NENNBLATT

für

Klasse:

Name: _____

Adresse: _____

Dauerstartnummer: _____

1. Frequenz: _____ **2. Frequenz:** _____

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

Unterschrift/Datum

Verein/Unterschrift/Datum

STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

NENNBLATT

für

Klasse:

Name: _____

Adresse: _____

Dauerstartnummer: _____

1. Frequenz: _____ **2. Frequenz:** _____

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

Unterschrift

Verein/Unterschrift/Datum

Notizen

19.05.-20.05.	F1A, B, C (WC) Embalse World Cup	Embalse/Argentinien
20.05.-22.05.	F1A, B, C (WC)	Vsechov/Tschechien
21.05.	F1E (WC) 6 th Mikulas Cup	Liptovsky Mikulas/Slowakei
22.05.	F1E (WC) 2 nd Cavalloni Cup	Liptovsky Mikulas/Slowakei
04.06.-05.06.	F1A, B, C, J, P (WC) 21 th Pusta Cup	Tass/Ungarn
03.06.-05.06.	F1A, B, C 2005 Taca Hafe	Beja/Portugal
10.06.-12.06.	F1A, B, C (WC) 2005 Novohrad Cup of Slov.	Tass/Ungarn
10.06.-12.06.	F1A, B, C (WC) Kharkiv Cup	Kharkiv/Ukraine
11.06.	F1A, B, C Open Champ. of Vojvod.	Aradac-Zrenjanin/Serbien-M.
16.06.-17.06.	F1E (WC) Turda Cup	Turda/Rumänien
17.06.-18.06.	F1E (WC) Popa Cringu Memorial	Turda/Rumänien
24.06.-25.06.	F1G, H, K, P Black Cup	Gliwice/Polen
25.06.	F1A, B, C (WC) 38 th Mem. DJ. Zigic	Aradac-Zrenjanin/Serbien-M
25.06.-26.06.	F1D, L 2005 Concours Intern.	Stadium de Bordeaux/Frankreich
25.06.-26.06.	F1A (WC)	Gliwice/Polen
01.07.-03.07.	F1A, F1AJ, B, C (WC) Scania Cup	Rinkaby/Schweden
02.07.	F1A, B, C Luxor Cup	Aradac-Zrenjanin/Serbien/Montenegro
02.07.-03.07.	F1A, B, C (WC) Kazan Cup	Kazan/Russland
02.07.-03.07.	F1A, B, C, H (WC) 3 rd Memorial Vil. Kmocha	Bjelopolje/Kroatien
02.07.-03.07.	F1A, B, C (WC) Huron Cup	Borden/Kanada
04.07.	F1A, B, C (WC) Nordic Cup of Denmark	Rinkaby/Schweden
08.07.-10.07.	F1A, B, C, G, H, J (WC) Antonov Cup	Kyiv/Ukraine
09.07.	F1A, B, C (WC) Vörös Jenő Memorial	Tass/Ungarn
14.07.-17.07.	F1A, B, C, G, H, J (WC) Black Sea-Cup	Odessa/Ukraine
30.07.-31.07.	F1A, B, C, J (WC) Suceava-Cup	Suceava/Rumänien
29.07.-31.07.	F1A, B, C, G, H, J, K Azay Le B.	Beauvoir-sur-Niort/Frankreich
04.08.-06.08.	F1A, B, C, G, H, J, K (WC) Poitou	Noizé-Thouars/Frankreich
05.08.-07.08.	F1A, F1AJ, B, C (WC) Summer Cup	Stalowa Wola/Polen
06.08.	F1A, B, C (WC) Mem. I. Kurtalic	Bosanski Petrovac/ Bosnien-H.
20.08.-21.08.	F1A, B, C (WC) Saizland Cup	Borne/ BRD
26.08.-28.08.	F1D Dorcol Cup	Belgrad/Serbien-Montenegro
27.08.	F1A, B, C (WC) Una Cup	Bosanski Petrovac/Bosnien-Herzeg.
01.09.-04.09.	F1A, B, C (WC) 36 th Eifel-Pokal	Zülpich/BRD
02.09.-04.09.	F1A, B, C (WC) Sisacia Cup	Sisak/Kroatien

Notizen

03.09.-05.09.	F1A, B, C (WC) Canada Cup	Borden/Kanada
10.09.-11.09	F1A, B, C (WC) Stonehenge Cup	Fakenham/Großbritannien
13.09.	F1E (WC) Liptov-Cup	Liptovský Mikuláš/Slowakei
15.09.-17.09.	F1A, B, C (WC) Cup of Aviaprom	Orel/Russland
17.09.	F1E (WC) Mayor-Cup	Liptovský Mikuláš/ Slowakei
19.09.-20.09.	F1E (WC)	Toszek/Polen
20.09.-21.09.	F1E (WC)	Racibórz/Polen
01.10.	F1E (WC) First Poitou Charentes	Tourtenay/Frankreich
01.10.	F1A, B, C Arva Janos Mem.	Tass/Ungarn
02.10.	F1E (WC) Coupe Melusine	Tourtenay/Frankreich
13.10.-16.10.	F1A, B, C, G, H, J (WC) Sierra Cup	Lost Hills/USA
14.10.-16.10.	F1A, B, C (WC) Krka Cup	Novo Mesto, Senjternej/Slowenien
22.10.-23.10.	F1A, B, C (WC) 1 st FAVLI World Cup	Maniago/Italien
05.11.-06.11.	F1A, B, C, G Euro-Flj	Mühlenthurnen/Schweiz

FESSELFLUG

18.02.-20.02.	F2A, B, C, D (WC) Abierto F2 Rafaela	Rafaela/Argentinien
26.03.-27.03.	F2A, B, C, D (WC) E, F	Vidteres-Girona/Spanien
23.04.-24.04.	F2A, B (WC)	Hradec Králové/Tschechien
30.04.-01.05.	F2A, B, C (WC), F2F, F4B, 13 th IKR-Pokal	Bitterfeld/BRD
06.05.-08.05.	F2B, C (WC) Jura Cup	Breitenbach/Schweiz
14.05.-15.05.	F2B (WC) 2005 Internationaux	Saint-Etienne/Frankreich
14.05.-15.05.	F2A, D (WC) 7-class Limfjords	Hesteskoen, Aalborg/Dänemark
21.05.-22.05.	F2A (WC) B, C 9th Cup d. Sud Quest Sainte-Eulalie/Frankreich	
27.05.-29.05.	F2A, B, C, D (WC) F4B Kyiv Cup	Kyiv/Ukraine
28.05.-29.05.	F2A, C, D (WC), B, F 2 ^{1st} GP de France	Landres/Frankreich
17.06.-19.06.	F2A, D (WC) Open Intern.	Svitavy/Tschechien
17.06.-19.06.	F2A, B, C (WC) 33 rd Mecsek Cup	Pecs/Ungarn
24.06.-26.06.	F2B (WC) Open Intern.	Gliwice/Polen
25.06.-26.06.	F2B (WC) Eurocup	Herentals/Belgien
08.07.-10.07.	F2B, D (WC) Mem. S. Sindjelic	Belgrad/Serbien-Montenegro
29.07.-31.07.	F2A B, D (WC) 13 th Eugeniusz Kujan Mem.	Wierzawice/Polen
06.08.-07.08.	F2D (WC) Dutch Combat	Grave/Niederlande
12.08.-14.08.	F2B, D (WC) Jozef Gabris Mem.	Bratislava/Slowakei

Notizen

13.08.-14.08.	F2A, B, C (WC) Int. Vol Circulaire	Wegnez/Belgien
20.08.-21.08.	F2B Int. Tiroler Fessefliegen	Radfeld/Österreich
26.08.-28.08.	F2D (WC), B, Air Lithuania Cup 2005	Vilnius/Litauen
02.09.-04.09.	F2D (WC) Grushins Mem. Cup	Khimki/Russland
03.09.-04.09.	F2A, B, C (WC) Coppa D'Oro	Lugo di Romagna/Italien
10.09.-11.09.	F2B, C (WC), A, Tournoi Int. Melusin	Rouille/Frankreich
23.09.-25.09.	F2A, C (WC) 21 th Var Cup	Gyula/Ungarn
01.10.-02.10.	F2A, B, C, D (WC) Open Ciudad	Valladolid/Spanien
07.10.-09.10.	F2D (WC) Dnipro Cup	Novomoskovsk/Ukraine

RADIO CONTROL

16.04.-18.04.	F3J (WC) Friendship Cup S&J	Deva/Rumänien
23.04.-24.04.	F3J (WC) Citta del Riso Soaring Cup	Vercelli/Italien
06.05.-08.05.	F3C Concours Int.	Wambrechies/Frankreich
07.05.-08.05.	F3A Cyprus Open Intern.	Nikosia/Zypern
07.05.-08.05.	F3J (WC) Holic Cup	Holici/Slowakei
14.05.-15.05.	F3A Portugal Cup	Lissabon/Portugal
14.05.-15.05.	F5B, F5F (WC) 15 th Int. Pannonia C.	Oberpullendorf/Österreich
14.05.-15.05.	F3D (WC) Trofeo Gruppo M. Siziano	Siziano/Italien
21.05.-22.05.	F5D (WC) 2 nd Perger Pylonbewerb	Perg/Österreich
21.05.-22.05.	F5B, F5F (WC) 7 th Coppa Pratese	Prato/Italien
21.05.-22.05.	F3A Criterium Int. du Hainaut	Grandrieu/Belgien
21.05.-22.05.	F3B (WC) 3 rd Coppa Trasimeno	Castiglione del Lago/Italien
27.05.-29.05.	F3F Open Int.	Rana near Louny/Tschechien
28.05.-29.05.	F5B, F5F (WC) 2 nd Coupe des Alpes	San Vittore/Schweiz
04.06.-05.06.	F5B (WC)	Gommersheim/BRD
04.06.-05.06.	F3B (WC) Eurotour	Selestat/Frankreich
04.06.-05.06.	F3J (WC)	Podhorany/Tschechien
10.06.-12.06.	F3A Tournoi Int. de Champagne	Romilly-sur-Seine/Frankreich
10.06.-12.06.	F3D 28 th GP Melnik	Melnik/Tschechien
11.06.-12.06.	F3A 36 th Invierntler Wanderpokal	Schärding/Österreich
11.06.-12.06.	F3J (WC) Korona Cup	Kiskunfelegyhaza/Ungarn
16.06.-19.06.	F6A, B, C	Brzeg/Polen
18.06.-19.06.	F3M Naoned Breizh Cup	Nantes/Frankreich
18.06.-19.06.	F3J (WC) Eurotour	Arbois/Frankreich

18.06.-19.06.	F3A Int. Freundschaftsfliegen	Reichenburg/Schweiz
25.06.-26.06.	F3J (WC) Martin Cup	Martin/Slowakei
26.06.	F3D (WC) 4 th Harzpokal-Euro Cup	Quedlinburg/BRD
02.07.-03.07.	F3A 40 th Intern. Freundschaftsfliegen	Bendern/Liechtenstein
15.07.-17.07.	F3M Aerobatic Cup	Romilly-sur-Seine/Frankreich
23.07.-24.07.	F3M Amborix Aerobatic Cup	Tongeren-Henis/Belgien
05.08.-07.08.	F3M Copa Breitling	Huesca/Spanien
06.08.-07.08.	F3A 40 th Igo Erlich-Pokal	Kraiwiesen-Salzburg/Österreich
12.08.-14.08.	F3M 3 rd Copa Principado	Posada de Lanera/Spanien
14.08.-19.08.	F5A Aeromod. Juniors Camp	Natals/Schweiz
20.08.-21.08.	F3J (WC) 2 nd Tmava Cup	Tmava/Slowakei
26.08.-29.08.	F3F Donovaly Cup	Donovaly/Slowakei
03.09.-04.09.	F3K Vercelli Coup	Vercelli/Italien
10.09.-11.09.	F3J (WC) 12 th Bledcup	Lesce/Slowenien
10.09.-11.09.	F3B Trofeo Artur Sereno	S.Jacinto-Aveiro/Portugal
01.10.-02.10.	F5B, F5F (WC) Open E-Flight Swiss Nat.	Pfäffikon/Schweiz
08.10.-09.10.	F6A, C Artistic Aerobatics Cup	Gallecs/Spanien

INTERNATIONALE WETTBEWERBE IN ÖSTERREICH

14.05.-15.05.	F5B, F5F 15. Pannonia-Cup	Oberpullendorf/Bgld
21.05.-22.05.	F5D, 2. Perger Pylonwettbewerb	Perg/OÖ
11.06.-12.06.	F3A 36. Innvierter Wanderpokal	Schärding/OÖ
06.08.-07.08.	F3A 40. Igo Erlich-Pokal	Kraiwiesen/Sbg
20.08.-21.08.	F2B Int. Tiroler Fesselfliegen	Radfeld/T

STAATSMEISTERSCHAFTEN

20.03.	F1E	Obergrafendorf/NÖ
25.06.-26.06.	F4C	Günselsdorf/NÖ
25.06.-26.06.	F3C	Markgrafenusiedl/NÖ
09.07.-10.07.	F5B	Meggenhofen/OÖ

ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

25.06.-26.06	F3K	Waidhofen-Thaya/NÖ
09.07.-10.07.	F5F	Meggenhofen/OÖ
27.08.-28.08.	RC-SL	Mistelbach/NÖ

Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft in der Klasse F5B

Veranstalter:	Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein:	Sportunion Meggenhofen
Wettbewerbsnr.:	ST 4/2005
Ort und Datum:	Meggenhofen/OÖ am 09.07. und 10.07.2005
Wettbewerbsleiter:	BFR Ing. Peter Meisinger
Organisationsleiter:	Ing. Markus Stadbauer
Jury:	LSL DI Konrad Neu
Nennung:	Bis 28.06.2005 an die Bundessektion
Wertung:	Einzelwertung lt MSO und Sporting Code
	4 Durchgänge
Programm:	
Samstag, 09.07.2005	08:00 Anmeldung, Senderabgabe
	08:30 Begrüßung, Briefing
	09:00 Beginn des Bewerbes (F5B wird alternierend mit F5F geflogen)
	08:30 Senderabgabe
Sonntag, 10.07.2005	09:00 Fortsetzung des Bewerbes
	16:00 Siegerehrung

Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!
Achtung: Die Motorlebensdauer wird elektronisch erfasst.
Es muß jeder Teilnehmer einen Zweitempfänger mit einem im Bewerb verwendeten, identischen Quarz vor der Flugaufgabe beim Wettbewerbsleiter abgeben.
Für die ordnungsgemäße Funktion dieses Kontrollempfängers ist jeder Teilnehmer selbst verantwortlich!

Quartiernachweis:

Meggenhofen
Gasthof-Restaurant Auzinger, Tel. 07247 7153, mailto: auzinger1@utanet.at
Waldblick Oberndorfer, Tel. 07247 7440 oder 7595
Oberndorfer Josefa, Tel. 07247 7157
Mair Theresia, Tel. 07247 7291
Leitner Hedwig, Tel. 07247 7582
Gallsbach

Hotel Wienerhof, Linzerstr. 22, 4713 Gallsbach; Tel. 07248 62614 od. 62007 Fax: 33
mailto: wienert Hof@aon.at; www.ober-oessterreich.at/wienert Hof

Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft in der Klasse F4C

Veranstalter:	Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein:	MBC Günselsdorf
Wettbewerbsnummer:	ST 3/2005
Ort und Datum:	Günselsdorf/NÖ am 25.06. und 26.06.2005
Wettbewerbsleiter:	LSL Otto Schuch
Organisationsleiter:	Friedl Pinzolitisch, Mühlgasse 11, 2544 Leobersdorf Tel. 02256/65672
Jury:	LSL Hans Eistert
Nennung:	Bis 14.06.2005 an die Bundessektion
Wertung:	Einzelwertung lt MSO und Sporting Code Durchgänge lt. MSO und SC
Programm:	
Freitag, 24.06.2005	ab 12:00 Anreise, freies Training
Samstag, 25.06.2005	ab 08:00 Anmeldung 08:30 Begrüßung 08:45 Briefing, Senderabgabe 09:00 Beginn Baubewertung, Flugdurchgänge
Sonntag, 26.06.2005	08:45 Senderabgabe 09:00 Fortsetzung des Bewerbs Siegerehrung ca. 1 Stunde nach Beendigung des Wettbewerbs
Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!	
Quartiernachweis:	
Zimmer in einem Dorfgasthof schriftlich bis 14.06.2005 oder telefonisch täglich zwischen 07:30 und 08:30 bei der Organisationsleitung. Camping am Platz möglich, ein Stromkabel ca. 50m ist mitzubringen	

03.09.-04.09.
03.09.-04.09

RC-III
RC-H2

Fussach/Vbg
Micheldorf/OÖ

NATIONALE WETTBEWERBE

FREIFLUG

05.03.	F1A Haunsberg Cup Ing. Ernst Reiterer, Mohrstr. 13, 5020 Salzburg; 0662/820457	Steinbach-Nußdorf/Sbg
13.03.	F1E 2. F. Schobel-Memorial Cup Reinhard Wolf, Postfach 5, 3200 Ober-Grafendorf; Tel. 0676/3018300	Ober-Grafendorf/NÖ
23.04.	F1A St. Pöltner Cup Franz Wuzzi, SR-Schneiderstr., 3130 Herzogenburg; Tel. 0650/4003922	Wr. Neustadt/NÖ
23.10.	F1E NÖ-Cup Ost Reinhard Wolf, Postfach 5, 3200 Ober-Grafendorf; Tel. 0676/3018300	Ober-Grafendorf/NÖ
26.10.	F1E 12. Charly Lintner-Tr. Reinhard Wolf, Postfach 5, 3200 Ober-Grafendorf; Tel. 0676/3018300	Ober-Grafendorf/NÖ
29.10.	F1B, F1K Aichfeldpokal Ernst Heibl, Europastr. 64/65, 8750 Judenburg; Tel. 0650/30641755	Judenburg-Waltersdorf/Stmk
30.10.	F1A Aichfeldpokal Ernst Heibl, Europastr. 64/65, 8750 Judenburg; Tel. 0650/30641755	Judenburg-Waltersdorf/Stmk
12.11.	F1B, F1K, F1KJ Fürstenfeldpokal Helfried Herbshtofer, Josefigasse 2, 8280 Fürstenfeld; Tel. 03382/54095	Fürstenfeld/Stmk
13.11.	F1A, F1AJ Fürstenfeldpokal Helfried Herbshtofer, s.o.	Fürstenfeld/Stmk

FESSELFLUG

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

RADIO CONTROL

19.03.	F3K 10. Grazer Schleuderseglerbewerb DI Michael Pichler, Franz Schmidt Weg 25, 8045 Graz; Tel. 0316/695575	Graz-Mariatrost/Stmk
17.04.	RC-E/Pylon 400 Maria Schiffer, Tel. 0316/811305, Email schiffer_maria@yahoo.de	Prosdorf/Stmk
16.04.-17.04.	F3B 11. Salzburger Wanderpokal Georg Kraus, Mörzgerstr. 95a, A-5020 Salzburg; Tel. 0662/821706	Hallwang-Zilling/Sbg
23.04.	F3K 3. Salzburger F3K-Bewerb Georg Kraus, Mörzgerstr. 95a, A-5020 Salzburg; Tel. 0662/821706	Hallwang/Sbg
23.04.	RC-H2 Hangflughtournee Engelbert Huber, Graf Zeppelinplatz 19/1, 5020 Salzburg	Hochreith/Sbg
30.04.	RC-H2 Hangflughtournee Hermann Gfirtner, 5580 Unternberg 4	Fanningberg/Sbg
30.04.	F3C, F3C-S, RC-HC/C Ö-Pokal Franz Mönselein, Burgfried 132, 8342 Gnas Tel. 0699/11586728; Email: franz.moenselein@netway.at	Dietersdorf/Stmk
30.04.-01.05.	37. Donau-Wanderpokalfliegen Peter Neugebauer, Hauptstr. 37/1, 3143 Pyhra, Tel. 0676-81212737; Email: peter.neugebauer@gmx.at	Braunsberg/NÖ
01.05.	F3K Steinfeldpokal, Eurotour Friedrich Leeb, Wildgansg. 18, 2620 Neunkirchen, Tel. 02635/66586, friedrich.leeb-2@aon.at	Mollram/NÖ Heiligenkreuz/IT
05.05.	RC-E7 Helmut Plunser, Eugenstr. 13, 6060 Hall, Tel. 05223/44338	Rothenthurn/Ktn
21.05.	RC-E7 Josef Molzbühler, Schaitseite 67, 9545 Radenheim, Tel. 0650/7265042, Email: molze@gmx.at	

21.05.	RC-SL Ö-Pokal Gottfried Peter, Mehring 24, 5600 St. Johann/P.	St. Johann/Sbg
21.05.	RC-E/P400 Stefan Fraundorfer, Tel. 0650 4015619	Perg/OÖ
21.05.-22.05.	F3A ÖMV-Pokal, Edwin Krill-Gedenkfliegen Ing. Karl Steinbauer, Murlingengasse 63, 1120 Wien; Email: oemv-wien@aon.at	Bockflieg/NÖ Spitzenberg/NÖ
22.05.	ARC1b, ARC4-Antik Werner Struberry, Tel. 02253/8780	
22.05.	RC-IV G. Hörmann Tr. + Einsteiger Peter Aigner, Am Rosenhigel 52, 3500 Krems, Tel. 02732 82257; aignerp@uamc.at	Statzendorf-Kuffern/NÖ Rückersdorf/NÖ
22.05.	RC-MS FMBC Austria-Pokal u. NO-Cup Gerhard Hofbauer, Leopoldauerstr. 119-121/2/5, 1211 Wien, Tel. 01/2563014	Günseledorf/NÖ
26.05.	RC-MS NO-Cup Friedl Pinzoltisch, Mühlgasse 11, 2544 Leobersdorf; 02256/65672, 0676/9739604	Wasenbruck/NÖ
26.05.-29.05.	RC-SK Acro-Cup Martin Knasmüller, Tel. 0676/4918013; Email: knasmueller@hormail.com	Linz/OÖ
28.05.	RC-E7 Peter Meisinger, Tel. 0676/4966309	Koblach/Vbg
29.05.	RC-E7 9. Rheintal-Cup Ing. Wolfgang Bauer, Johannesweg 7a, A-6830 Rankweil	Petronell/NÖ
04.06.	RC-N Adebarkpokal Curt Weiler, Schubertstr. 43, 2340 Mödling	Somnleitenalm/Sbg
04.06.	RC-H2 Hangflughtournee Franz Schläger, Kehlhof 46, 5441 Abtenau	St.Pöten-Mechters/NÖ
05.06.	ARC1b, ARC4-Antik	
05.06.	RC-III ÖMV-Pokal Ing. Karl Steinbauer, Murlingengasse 63, 1120 Wien; Email: oemv-wien@aon.at	Bockflieg/NÖ
11.06.-12.06.	RC-SL O-Pokal Teilbewerb 2 Peter Zarfl, Jesseimgstr. 31/1/4, 9020 Klagenfurt; Tel. 0664/1404060	St. Johann/R./Ktn
12.06.	RC-IV 39. Einhornpokal Josef Prarter, A-6752 Dalaas 173	Schilns/Vbg
12.06.	RC-MS NO-Cup Franz Huska, Hirtenbergerstr.20, 2551 Enzesfeld	Enzesfeld/NÖ
17.06.-19.06.	F3C Ö-Pokal Intern. Hirobo-Cup Europe Infos: Hirobo Austria: www.hirobo.at ; w.brodnak@hirobo.at	Bad Mitterndorf/Stmk Kraiwiesen/Sbg
18.06.	RC-E7 Oswald Hajek, Reitberg 115, 5301 Eugendorf; Tel.: 06225/8619	
19.06.	RC-MS Schloß Kornberg-Pokal Süd-Ost-Cup Werner Hödl, 8330 Mühlndorf 178; Tel. 03152 3415	Kornberg/Stmk
18.06.-19.06.	F3F Nockpokalfliegen Harald Krampf, Unterberg 20, 9560 Feldkirchen; Email: h.krampf@aon.at	Wöllaner Nock/Ktn
25.06.	RC-SL O-Pokal 3. Teilbewerb Sumpster Christian, Tel. 0699/18796121	Alkoven/OÖ
25.06.	RC-III Kurstadt-Pokalfliegen Ing. Rudolf Bracht, Staatsbahnstr. 15-17, 2136 Laa a. d. Thaya	Laa/Thaya/NÖ
25.06.-26.06.	F3C-S, RC-HC/O-Pokal I.MHC Austria, Überführstr. 35/33/5, 1210 Wien, Email: ahahn.1@univie.at	Markgrafneusiedl/NÖ Günseledorf/NÖ
25.06.-26.06.	RC-SC Friedl Pinzoltisch, Mühlgasse 11, 2544 Leobersdorf; Tel. 02256/65672	Reichenthal/OÖ
25.06.-26.06.	F5B, F5F 11. Reichenthalpokal Kurt Hainzl, Tel. 07214/4206	
02.07.	ARC4-Antik Friedl Pinzoltisch, Mühlgasse 11, 2544 Leobersdorf; 02256/65672, 0676/9739604	Günseledorf/NÖ
02.07.	RC-H2 15. Alpersteinfliegen Gerhard Puhl, Tel. 07582/60950	Micheldorf/OÖ
02.07.	RC-E7 12. Montfort-Cup Rainer Primosch, Feschaweg 12, 6710 Nenzing	Koblach/Vbg

Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft in der Klasse F3C

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
1. MHC Austria

Durchführender Verein: ST 2/2005

Wettbewerbsnummer: Markgrafneusiedl/NÖ am 25.06. und 26.06.2005

Ort und Datum: LFR Günter Voss

Wetbewerbsleiter: Alois Hahn

Organisationsleiter: BSL Dr. Georg Breiner

Jury: Bis 14.06.2005 an die Bundessektion

Nennung: Einzelwertung lt MSO und Sporting Code

Wertung: 3 Durchgänge F3C-A
2 Durchgänge F3C-B (Fly off)

Programm:

Samstag, 25.06.2005	08:00-08:30	Anmeldung, Senderabgabe
	09:00-9:15	Begrüßung, Briefing
	09:30	Beginn des Wettbewerbs
Sonntag, 26.06.2005	08:30-09:00	Senderabgabe
	09:00	Fortsetzung des Wettbewerbs

Siegererhebung ca. 1 Stunde nach Ende des Wettbewerbs

Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!

Quartiernachweis:

Gasthof-Restaurant Siebenbrunnenthof, Hauptstr. 28, 2284 Untersiebenbrunn;
Tel. 02286/2555-0, www.siebenbrunnenthof.com
Gasthaus Mayer, Altes Dorf 42, 2281 Raasdorf; Tel. 02249/89212;
www.gasthof-mayer.at

Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft in der Klasse F1E

Veranstalter: Österr. Aero-Club, Sektion Modellflug

Durchführender Verein: UMSC Kolibri/Ober-Grafendorf

Wettbewerbsnummer: ST 1/2005

Ort und Datum: Obergrafendorf/NÖ am 20.03.2005

Wettbewerbsleiter: BFR Wolfgang Baier

Organisationsleiter: OSR Wilhelm Lipp, Bachgasse 19,
A-3200 Ober-Grafendorf

Jury: BFR Ing. Roland Dunger

Nennung: Bis 09.03.2005 an die Bundessektion

Wertung: Einzelwertung lt MSO und Sporting Code

5 Durchgänge

Programm: bis 09:00 Treffpunkt bei der BP- Tankstelle am
Ortsanfang in Ober-Grafendorf
(Tel.:02747/2275 od. 0676/3018300

bis 10:00 Meldung, Briefing, Training

10:00 Beginn des Wettbewerbs

ca. 16:00 Siegerehrung

Quartiernachweis: Pension ZIEKEL, Marktgasse 10,
3200 Ober-Grafendorf, Tel.: 02747/219 15
Fax: 02747/219 15-22

Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!

03.07.	RC-MS Süd-Ost-Cup Franz Hruska, Hirtenbergerstr.20, 2551 Enzesfeld	Enzesfeld/NÖ
09.07.	RC-N Zanonja-P. Curt Weller, Schubertstr. 43, 2340 Mödling	Petronell/NÖ
09.07.-10.07.	RC-SL Herbert Lenzhofer, Bad Teplitz-Str. 5, 9073 Klagenfurt-Viktring, Tel. 0664/9748152	Thon-Grafenstein/Ktn
09.07.-10.07.	F3C, F3C-S, RC-HC/C 8. Steyr/Alp. Michael Gradauer, Hochegg 7, 4594 Steinbach/Steyr, Tel. 07257 7560, 0664 4024802	Steinbach a. d. Steyr/OÖ
09.07.-10.07.	F5B, F5F Hausruckpokal Markus Stadlbauer, 07248/62918	Meggenhofen/OÖ
10.07.	RC-IV 36. Innvierter Wanderpokal Karl Späth, Kainzbauerweg 107, 4780 Schärding Tel. 07712/7104	Schärding/OÖ
16.07.	RC-IV E-Mail: lawi.joe@aon.at	St. Valentin/NÖ
16.07.	F5B, F5F Reblauspokal Manfred Preßlmeyer, Heiligensteinstr. 43, 3561 Zöbbing, Tel. 02734/2911	Theiß/NÖ
16.07.-17.07.	F4C, RC-SC Dietersdorf-P. Franz Monnschein, Burgfried 132, 8342 Gnas Tel. 0699/11586728; Email: franz.monnschein@netway.at	Dietersdorf/Stmk
17.07.	ARC6-Antik Friedl Pinzoltisch, Mühlgasse 11, 2544 Leobersdorf, 02256/65672, 0676/9739604	Günseisdorf/NÖ
22.07.-24.07.	RC-SK Acro-Cup Hans Wallner, 9613 Feistritz/Gail 134, Tel. 0664,2334517	Feistritz/Gail/Ktn
23.07.-24.07.	F4C, RC-SC Ing. Karl Steinbauer, Murlingengasse 63, 1120 Wien; Email: oemv-wien@aon.at	Bookfließ/NÖ
30.07.	RC-SL Ö-Pokal Frido Schlichter, Tel. 0664/5237874; Email: frido.schlichter@aon.at	Tauplitz/Kuimschanze/Stmk
20.08.	ARC4-Antik Werner Striberny, Tel. 02253/8780	Spitzerberg/NÖ
20.08.-21.08.	F3B Steinfeldpokal, Eurotour Friedrich Leeb, Wildgansg. 18, 2620 Neunkirchen, Tel. 02635/66586, friedrich.leeb@aon.at	Mollram/NÖ
21.08.	ARC1b-Antik Werner Striberny, Tel. 02253/8780	Spitzerberg/NÖ
04.09.	RC-MS NÖ-Cup Walter Wittenberger, Neustiftgasse 61, 2225 Zistersdorf; Tel. 0676/5383611	Zistersdorf/NÖ
10.09.	RC-IV Herbert Lenzhofer, Bad Teplitz-Str. 5, 9073 Klagenfurt-Viktring, Tel. 0664/9748152	Thon/Grafenstein/Ktn
10.09.	RC-H2 Hangfluggturnee Oswald Hájek, s.o.	Fageralm/Sbg
11.09.	RC-III Neusiedler-Pokalfliegen FMC Seeadler, Kirchbergweg 21, 7100 Neusiedl, Tel. 02167/2634	Neusiedl/Bgld
11.09.	F3F Hohe Wand-Pokal Herbert Deibl, Salzermühlgasse 12/30, 2700 Wr. Neustadt; Tel. 02622/26138	Hohe Wand/NÖ
11.09.	RC-H2 Hausruckpokal Jonny Enser, Tel.07676 7702	Bach/Wolfschütte/OÖ
17.09.	RC-IV+Einsteiger; Ö-Pokal Gottfried Peter, Mehrlg.24, 5600 St. Johann/P.	St. Johann/Sbg
17.09.	F5F Peter Vojta-Gedenkfliegen Heinz Jenecek, Fronleichnamsweg 9a, 8940 Liezen, Tel. 0664716026	Liezen/Stmk
17.09.-18.09.	F3B Helene Fritz, Tannenstr. 54, 8790 Eisenerz	Admont/Stmk
18.09.	RC-E7 Peter Vojta-Gedenkfliegen Heinz Jenecek, Fronleichnamsweg 9a, 8940 Liezen, Tel. 0664716026	Liezen/Stmk
24.09.	RC-H2 Hangflug. Franz Schlager, Kehlhof 46, 5441 Abtenau	Sonnleitental/Sbg
25.09.	RC-MS Dietersdorf-Pokal; Süd-Ost-Cup Franz Monnschein, Burgfried 132, 8342 Gnas; Tel. 03151/8378	Kornberg/Stmk
01.10.	RC-H2 Moltzlicher Josef jun., Schattseite 67, 9545 Radenthein, Tel. 0676/7265042	Milisstätter Alpe/Ktn

02.10. RC-E7 9. Ruine Eppenstein-Pokal Eppenstein/Stmk
 August Wusern, Europaplatz 2, 8724 Spielberg
 RC-E7 Brigantium Pokal Fussach/Vbg
 Dieter Scharfk, Weihenstr. 28, 6890 Lustenau; Fax 05572 390-216, Email d.scharfk@cabl.evo.at

LANDESMEISTERSCHAFTEN

WIEN

30.04.-01.05. F3F Braunsberg/NÖ
 21.05.-22.05. F3A Bockfließ/NÖ
 22.05. RC-MS Rückersdorf/NÖ
 05.06. RC-III Bockfließ/NÖ
 25.06.-26.06. F3C, F3C-S, RC/HC-C Markgratneusiedl/NÖ
 23.07.-24.07. F4C, RC-SC Bockfließ/NÖ

NIEDERÖSTERREICH

03.04. F1E Ober-Grafendorf
 23.04. F1A Wr. Neustadt
 24.04. F3B Theresienfeld
 07.05. RC-N Petronell
 22.05. RC-IV Statzendorf-Kuffern
 18.06. RC-SL Kirchschlag
 25.06. RC-III Laa/Thaya
 25.06.-26.06. RC-SC Günseisdorf
 03.07. ARC1b-Antik Günseisdorf
 16.07. F5F Theiß
 04.09. RC-MS Zistersdorf
 11.09. F3F Hohe Wand
 18.09. F3K Laa/Thaya

BURGENLAND

11.09. RC-III Neusiedl

OBERÖSTERREICH

21.05.-22.05. F5D Perg
 21.05. RC-E/P400 Perg
 28.05. RC-E7 Linz

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

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug

Durchführender Verein: UMF C. Karus Weirland

Wettbewerbnummer: ÖM 5/2005

Ort und Datum: Mistelbach/NÖ am 27.08. und 28.08.2005

Wettbewerbsleiter: Wolfgang Honisch, Rosseggerstr. 48/21,
 2130 Mistelbach, Tel. 0676/7538810

Organisationsleiter: August Burisch, Lannergasse 8,
 2130 Mistelbach, Tel. 02572/3320

Jury: LSL Otto Schuch

Nennung: Bis 16.08.2005 an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt. MSO; 3 Durchgänge

Programm:

Samstag, 27.08.2005 07:30-08:45 Anmeldung

08:45 Begrüßung, Briefing

09:00 Senderabgabe

09:15 Beginn des 1. Durchganges

Es ist geplant, am Samstag zwei Durchgänge zu fliegen

Sonntag, 28.08.2005 09:00 Senderabgabe

09:15 Fortsetzung des Wettbewerbs

ca. 14:00 Siegerehrung

Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!

Quartiernachweis:

Hotel zur Linde, Josef Dunkel Str. 8, 2130 Mistelbach; Tel. 02572/2409

Kolpingheim, Pater Heide Str. 17, 2130 Mistelbach; Tel. 02572/2264

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

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: Modellbaclub Brigantium MCB
Wettbewerbsnummer: ÖM 4/2005
Ort und Datum: Fussach/Vbg am 03.09. und 04.09.2005
Wettbewerbsleiter: BFR Ing. Manfred Dworak
Organisationsleiter: Bernd Karthaller
Jury: LSL DI Konrad Neu
Nennung: Bis 23.08.2005 an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO
 4 Durchgänge

Programm:

Samstag, 03.09.2005 ab 08:00 Anmeldung, Senderabgabe
 08:30 Begrüßung und Briefing
 Sonntag, 04.09.2005 09:00 Beginn des 1. Durchganges
 08:50 Senderabgabe
 09:00 Fortsetzung des Wettbewerbs

Siegerehrung ca. 1 Stunde nach Ende des 4. Durchganges

Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!

Quartiersnachweis:

Anfragen bei Mag. Heinz Koller, e-mail: heinz.koller@aon.at

11.06.-12.06. F3A Schärding
 25.06-26.06. F5B, F5F Reichenthal
 10.07. RC-IV Schärding
 13.08. F3K Scharnstein
 11.09. RC-SL Ohlsdorf-Rittham
 11.09. RC-H2 Bach/Wolfshütte
 26.10. F1A Weng-Altheim

SALZBURG

30.04. RC-H2 Fanningberg
 21.05. RC-SL St.Johann-Urreiting
 18.06. RC-E7 Kraiwiesen
 17.09. RC-IV St. Johann-Urreiting
 19.11. F1A Steinbach-Nußdorf
 19.11. F1B Steinbach-Nußdorf
 20.11. F1E Reitsberg

TIROL

05.05. RC-E7 Heiligenkreuz
 Helmut Plunser, Eugenstr. 13, 6060 Hall/T, Tel. 05223.44338
 14.05.-15.05. Semi-Scale-Großsegeln Wörgl-Kundl
 Helmut Kofler, Bergkreuzweg 2, 6250 Kundl, Tel. 05338/6380;Email: wkiek@tirol.com

VORARLBERG

09.10. RC-E7 Fussach
 12.06. RC-IV Koblach
 03.09.-04.09. RC-III Fussach

STEIFERMARK

17.04. RC-E/P400 Prosdorf
 26.05. F3F Somermal
 19.06 RC-MS Kornberg
 16.07.-17.07. F4C, RC-SC Dietersdorf
 21.08. RC-H2 Admont-Rötheistein
 17.09. F5F Liezen
 17.09.-18.09. F3B Admont

18.09. RC-E7 Liezen
 15.10. F3K Mooslandl
 05.11. F1A Altenmarkt b. Fürstenfeld

KÄRNTEN

13.03. F1A Finkenstein
 21.05. RC-E7 Rothenthurn
 09.07. RC-SL Thon-Gratenstein
 10.09. RC-IV Thon-Gratenstein
 01.10. RC-H2 Millstätter Alpe

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

Veranstalter:	Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein:	SMBC Kirchdorf-Micheldorf
Wettbewerbsnummer:	ÖM 3/2005
Ort und Datum:	Micheldorf/OÖ am 03.09. und 04.09.2005
Wettbewerbsleiter:	Karl Felbermayr
Organisationsleiter	Gerhard Puhl
Jury:	LSL Hans Eisler
Nennung:	Bis 23.08.2005 an die Bundessektion
Wertung:	Einzel- und Mannschaftswertung lt. MSO
	5 Durchgänge
Programm:	
Samstag, 03.09.2005	09:30 Anmeldung 10:30 Begrüßung, Senderabgabe, Briefing 11:00 Beginn des 1. Durchgangs 17:00 Tagesabschluss anschließend Grillfest
Sonntag, 04.09.2005	10:30 Senderabgabe 11:00 Fortsetzung des Wettbewerbs 17:00 Siegerehrung
Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!	
Quartiersnachweis:	
Tourismusbüro Kirchdorf, Micheldorf, Hauptplatz 23, 4560 Kirchdorf, Tel. 07582 63474 e-mail: micheldorf.ooe@utanet.at	

Ausschreibung für die Österr. Meisterschaft in der Klasse F5F

Veranstalter:	Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein:	Sportunion Meggenhofen
Wettbewerbsnr.:	ÖM 2/2005
Ort und Datum:	Meggenhofen/ÖÖ am 09.07. und 10.07.2005
Wettbewerbsleiter:	BFR Ing. Peter Meisinger
Organisationsleiter:	Ing. Markus Stadlbauer
Jury:	LSL DI Konrad Neu
Nennung:	Bis 28.06.2005 an die Bundessektion
Wertung:	Einzelwertung lt MSO und Sporting Code
Programm:	4 Durchgänge
	08.00 Anmeldung, Senderabgabe
	08.30 Begrüßung, Briefing
	09.00 Beginn 1. Durchgang F5F (wird alternierend mit F5B geflogen)
	08.30 Senderabgabe
	09.00 Fortsetzung des Bewerbes
	16:00 Siegerehrung
	Samstag, 09.07.2005
	Sonntag, 10.07.2005
	Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!
	Achtung: Die Motoreinschaltdauer wird elektronisch erfaßt.
	Es muß jeder Teilnehmer einen Zweitempfänger mit einem im Bewerb verwendeten, identischen Quarz vor der Flugaufgabe beim Wettbewerbsleiter abgeben.
	Für die ordnungsgemäße Funktion dieses Kontrollempfängers ist jeder Teilnehmer selbst verantwortlich!
Quartiersnachweis:	
<u>Meggenhofen</u>	
Gasthof-Restaurant Auzinger, Tel. 07247 7153, mailto: auzinger1@utanet.at	
Waldblick Oberndorfer, Tel. 07247 7440 oder 7595	
Oberndorfer Josefa, Tel. 07247 7157	
Mair Theresia, Tel. 07247 7291	
Leitner Hedwig, Tel. 07247 7582	
<u>Gallspach</u>	
Hotel Wienerhof, Linzerstr. 22, 4713 Gallspach; Tel. 07248 62614 od. 62007 Fax: 33	
mailto: wienhof@aon.at , www.ober-oessterreich.at/wienhof	

ANDERE WETTBEWERBE UND VERANSTALTUNGEN 2005

NIEDERÖSTERREICH

- 12.03.-13.03. Modellbauausstellung des MSC Schwarzatal im VAZ Neunkirchen
- 28.05. Heli-Geschicklichkeitsfliegen des MFC-Silbergrube in Statzendorf
- 29.05. 4. Helitreff des MFC-Silbergrube in Statzendorf
- 11.06.-12.06. Schauflegen des Dádalus St. Valentin
- 16.07. RC-IV u. RC-SL-Lehrgang in Statzendorf-Kuffern
- 06.08-07.08. Flugtag des MBC Günselsdorf
- 14.08. Flohmarkt des MBC Günselsdorf
- 04.09. Schauflegen des MFC Silbergrube in Statzendorf-Kuffern
- 01.10. 2. Oktoberfest des MBC Günselsdorf

OBERÖSTERREICH

- 13.02. Modellbaubasar des ASKÖ MFC Hausruck in der Gemeindehalle Holzleithen
Christian Kaltenbrunner, Tel. 07675 3360
- 13.03. Hallenflugtag des ASKÖ Perg in der Bezirkssporthalle Perg
Alfred Nader, Tel. 0699 11817261
- 13.05. Modellbauausstellung der MFSU Treubach in der Volksschule
Wolfgang Hofmann, Tel. 0676 3719344
- 19.03. Modellbauausstellung des MFC Weichstetten in der Volksschule
Fritz Passenbrunner, Tel. 07227/8303
- 03.04. Flohmarkt der MFSU Treubach
Wolfgang Hofmann, Tel. 0676 3719344
- 30.04. Oberösterreich-Cup 1. Teilbewerb RC-SL mod in Desselbrunn
Hans Hüter, Tel.07248/61249
- 07.05. 17. Johann Hirtenlehner Gedenkfliegen (vorbildähnliche Modelle) in Ottnang
Christian Kaltenbrunner, Tel. 07675 3360
- 19.06. Graupner Heli-Cup des MFC Weichstetten
Fritz Passenbrunner, Tel. 07227/8303
- 21.05.-22.05. Jet-Weekend in Enns-Kronau
Ing. Eduard Morbitzer, Tel. 0732/670316
- 04.06. Oberösterreich-Cup 2. Teilbewerb RC-SLmod. in Treubach-Lindlau
Wolfgang Hofmann, Tel. 0676 3719344
- 25.06. Oberösterreich-Cup 3. Teilwettbewerb RC-SLmod. in Alkoven
Christian Stumpner, Tel. 0699/18796121

- 13.08. F3K Austrian-Cup Teilbewerb in Scharnstein
Werner Stark, Tel. 0732/385691
- 21.08. Schauliegen des UMFC Freistadt in Sonenberg
Josef Bleichenbach, Tel. 07941/8800
- 27.08. 4. Ohlsdorfer Panoramafiegen in Ohlsdorf-Rittman
Gerhard Huener Tel. 07612 47625
- 27.08.-29.08. SemiScale Großseglerbewerb in Treubach-Lindlau
Wolfgang Hofmann, Tel. 0676/3719344
- 10.09.-11.09. Schauliegen des ASKÖ MBV Ikarus Enns in Enns-Kronau
Franz Höllinger, Tel. 07238 5300
- 11.09. Oberösterreich-Cup 4. Teilbewerb RC-SLmod. in Ohlsdorf-Rittman
Gerhard Huener, Tel. 07612/47625
- 25.09. 35. Innvierter UHU-Jugendwettbewerb in Schärnding
Karl Späth, Tel. 07712 7104

SALZBURG

- 24.04. 26. Heiltreff des LSV St. Johann
Manfred Pflseis, Burglehenassl 7, 5600 St. Johann/PgTel 0641 38477 od. 06641912045
- 25.06. Hang-Großseglerwettbewerb in Hochreith
Arriva Anderle, Helmut Senjak, Leubestr. 110, 5081 Anif
- 06.08. Zeit-Ziel-Groschencup in St.Johann-Urreith
Gottfried Peter, Mehrngasse 24, 5600 St. Johann
- 20.08.-21.08. Elektro-Impellertreffen in Kraiwiesen
- 24.09.-25.09. Antik-Gedenkfliegen RC-Hang ARC auf der Zistelalm/Gaisberg
Ing. Ernst Reiterer, Mohrstr. 13, 5020 Salzburg; Tel 0662/820457

TIROL

- 05.03. Indooffliegen im Pflichtschulzentrum Wörgl
Helmut Kofler, Bergkruzweg 2, 6250 Kundl, Tel. 05338/6380
- 09.04.-10.04. FAC und RC-SC-Lehrgang am Modellflugplatz Wörgl-Kundl
BFR Hansjörg Hofbauer; 03855 3494, 0699 1158673; Email: ig-scale.hofbauer@netway.at
- 01.05. Flugtag in Lienz
D.I. Walter Kozubowski, Kämerstr. 51, 9900 Lienz, Tel. 04852/62375
- 14.05.-15.05. Semi-Scale Großsegeln in Wörgl
Helmut Kofler, Bergkruzweg 2, 6250 Kundl, Tel. 05338/6380, Email: wriak@tirol.com
- 11.06. Jugendflugtag des MFC-Wörgl-Kundl in Wörgl
Helmut Kofler, Bergkruzweg 2, 6250 Kundl, Tel. 05338/6380
- 02.07.-03.07. Jet-Treffen des Wörgl-Kundl
Helmut Kofler, Bergkruzweg 2, 6250 Kundl, Tel. 05338/6380
- 27.08.-28.08. 40 Jahre MFC Wörgl
Helmut Kofler, Bergkruzweg 2, 6250 Kundl, Tel. 05338 6380

Flugaufgaben:

Rahmenzeit für alle Flugaufgaben jeweils 10 Minuten.

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

Ausschreibung für die Österr. Meisterschaft in der Klasse F3K

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: UMFC Waidhofen/Thaya
Wettbewerbsnr.: ÖM 1/2005
Ort und Datum: Waidhofen/Thaya/NO am 25.06. u. 26.06.2005
Wettbewerbsleiter: Franz Böhm
Organisationsleiter: Martin Übler
Jury: ONF-Delegierter Ing. Manfred Lex
Nennung: Bis 14.06.2005 an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO und Sporting Code
 8 Flugaufgaben lt. Anhang, zwei Streichresultate

Programm:
 Freitag, 24.06.2005 ab 10:00 Training
 Samstag, 25.06.2005 bis 08:30 Anmeldung
 09:00 Startnummern-bzw. Gruppeneinteilung
 Begrüßung, Briefing
 09:30 Beginn des 1. Durchgangs
 9:00 Fortsetzung des Wettbewerbs
 Sonntag, 26.06.2005 Siegerehrung ca 1 Stunde nach Ende des Bewerbs
 Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!

Kontakt/Information: UMFC-Waidhofen/Thaya, 3812 Gr. Siegharts, Geyerweg 17 od.
 Markus Fida 0664/2313093; e-mail: m_fida@gmx.at
 Thomas Gelb 0676/5793557; e-mail: t.gelb@aon.at
 Weiter Informationen werden auf www.yellow.at eingerichtet.

Quartiersnachweis:
 Thayatal Golf-Hotel (ca 5km) 3830 Waidhofen/Thaya, Am Golfplatz 1
 Tel. 02842 502, Fax: 02842 502 55, tt-hotel@thayatal.at, www.thayatal.at
 Gasthaus Pension Haidl (ca 5km), 3842 Thaya, Bahnhofstr. 2
 Tel.+Fax 02842 52668, pension@haidl.at, www.haidl.at
 Gasthof Wildrast (ca 15km) 3800 Göpfritz/Wild, Hauptstr. 71
 Tel.+Fax 02825 7333 www.wildrast.at
 Pension Bauer, Inh. U. Weber (ca 3km) Tel. 02842 52552
 Gästehaus Bauer (ca 3km) Tel. 02842 53970

26.10. Ziellandebewerb des MBG-Hall in Heiligkreuz
 Helmut Plunser, Eugenstr. 13, 6060 Hall in Tirol, Tel. 05223/ 44338

26.10. Ziellandebewerb des MFC-Lienz
 D.I. Walter Kozubovski, s. o.

26.10. Ziellandebewerb des MSG-Unterland in Weer
 Elmar Falch, Wohnstr.6, 6130 Vompertsch; Tel. 05242/65945

??..11. Ausstellung der MBG Hall im Kurhaus Hall
 Helmut Plunser, Eugenstr. 13, 6060 Hall in Tirol, Tel. 05223/ 44338

??..11. Ausstellung des MSG Unterland in Schwaz
 Elmar Falch, Wohnstr.6, 6130 Vompertsch; Tel. 05242/65945

VORARLBERG

06.04. Frühjahrsstammlich Gasthaus Adler in Mäder

21.05.-22.05. 1. Semiscale Helitreffen in Altsch

??..?? Heliwettbewerb in Altsch

22.05. Akro-Cup Teil 1 in Bregenz

04.06.-05.06. 8. Heil 3-Länder Treffen in Bregenz

06.07. Sommerstammlich am Flugplatz Bludenz

18.07. Akro-Cup Teil 2 in Bludenz

10.09. F3K Eurotour in Bregenz/Vbg
 Klaus Küng, Brauntmannstr. 6, A-6912 Hohenbranz, Tel. 05573/82543

25.09. Großflugtag in Bludenz

05.10. Herbststammlich Gasthaus Adler in Mäder

STEIFERMARK

25.04.-29.04. Trainingslager F3C in Dietersdorf am Gnasbach
 John Egger, Tel. 0676 5253861

30.04.-01.05. Großmodell-Kunstflugtreffen des MFC-Ausseeerland mit ACRO-
 RACE und European Freestyle Championship
 Scheck Georg, Tel. 0664/3468756; e-mail: rene.walcher@gmx.at

09.07.- 10.07. Flugschau 40 Jahre MFC-Hartberg in Hartberg-Habersdorf
 Hermann Pack,

10.07.-17.07. Modellflug-Jugendlager/F3B-Trainingslager in Kaindorf/Hofkirchen
 Gerhard Niederhofer, Spitalgrund 2, 8790 Eisenerz

16.07.-17.07. Europa Star Cup 2004 in Dietersdorf am Gnasbach
 Heinrich Geiger, Burgfriedl 171, 8342 Gnas; Tel. 03151 2829

18.09. Flugschau des USFC-Stainz in Stainz
 Konrad Köck,

ALLGEMEINE AUSSCHREIBUNG FÜR DIE STAATS- UND ÖSTERR. MEISTERSCHAFTEN 2005

KÄRNTEN

- 22.01. 1. Kärntner Fliegerball in Feldkirchen
 13.02. Eisfliegen am Brennsee
 MFG- Radenthein, Werner Praxl, Kirschnerstr. 28, 9545 Radenthein
 19.03. Air Combat des HSV „der Anker“ Glainach
 17.07. Er und Sie-Fliegen des ÖMV Rothenhurn
 05.11. Flohmarkt, MFG Feistritz/Drau

BURGENLAND

- 30.04. Aircombat (ACES Austria) des MFC Siegendorf
 04.06. Freundschaftsfliegen des MFC Kemeten „Bruchpiloten“
 02.07.-03.07. Acro-Cup u. Schaufliegen des MFC Siegendorf

WIEN

- ?? 04. Doghunting in ????
 26.05.-29.05. Hangflugehgang auf der Sommeralm
 29.05.-05.06. Hangflugehgang auf der Sommeralm
 03.09. Willi Zehethofer-Gedenkfliegen des ÖMV-Wien in Bockfließ

Veranstalter: Teilnahmeberechtigt:

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

ACHTUNG: Ohne diese Dokumente ist eine Teilnahme an Staats- und Österr. Meisterschaften nicht möglich!

Staats- und Österr. Meisterschaften werden nach den Bestimmungen der MSO und des Sporting Code, letzte Fassung, durchgeführt.

Wettbewerbsbedingungen: Platz- u. Wettbewerbsordnung

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

Haftung:

Der Veranstalter übernimmt keinerlei Haftung für Personen- bzw. Sachschäden. Alle Mitglieder des ÖaEc sind haft- und unfallversichert. Proteste können nur gegen eine Kaution von € 15,- und schriftlich eingereicht werden. Diese wird nur bei stattdagebehem Einspruch durch die Jury rückerstattet.

Proteste:

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

Nenngeld:

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

Nennung:

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

Meldung:

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

Preise:

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

Dauerstartnummer:

Die Bestimmungen sind in der MSO ersichtlich. Auf alle Fälle muß der FAI-Aufkleber auf dem Modell angebracht werden. 1. Zeile FAI-Lizenznummer ÖaEc-Mitgliedsnummer. 2. Zeile = vierstellige Sozialversicherungsnummer. 3. Zeile = Kennzeichen d. Modells.

Dopingkontrollen:

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

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

ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB SEKTION MODELLFLUG

ONF - Delegierter
Ing. Gottfried Schiffrer

Bundessektionsleiter
Dr. Georg Breiner

er braucht die Hand!

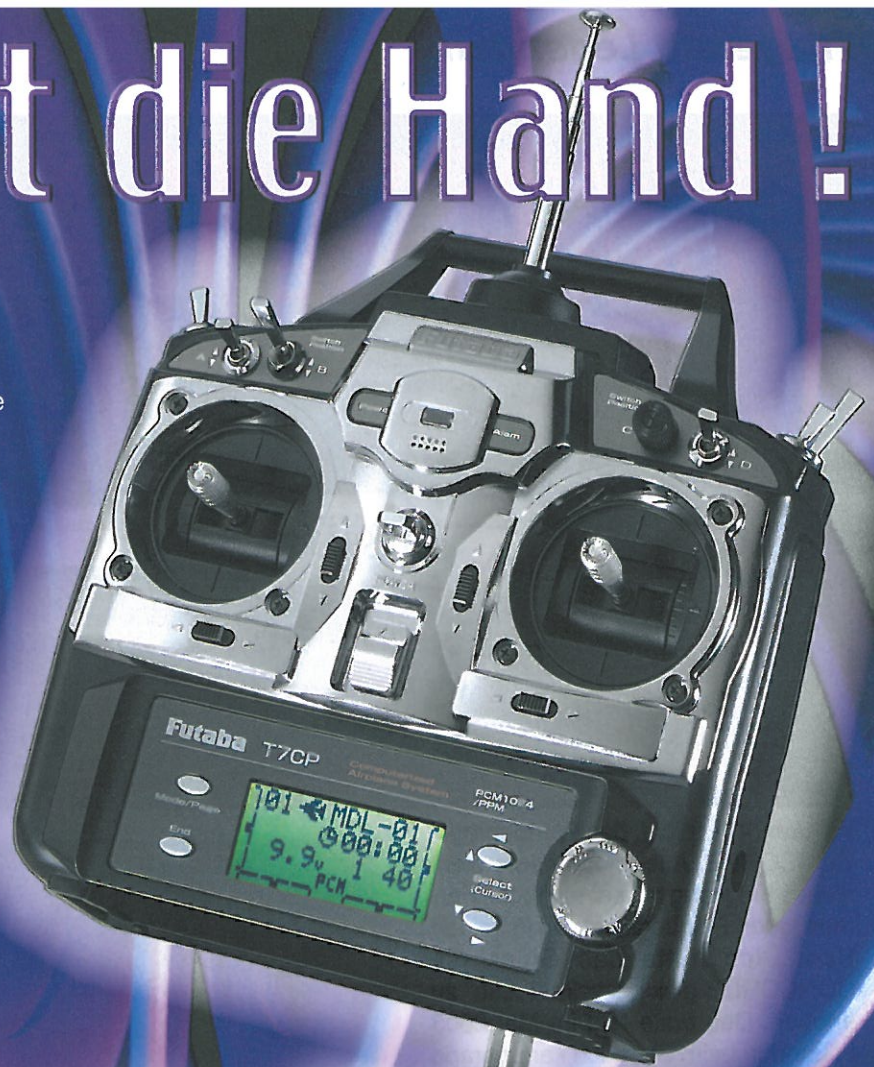
FF7 (T7CP)

No. F 7025

Vollständig ausgebaute, moderne und leistungsfähige Computeranlage für Flugmodelle und Helis im Handsender-Design. Beinhaltet alle wesentlichen Funktionen welche ein fortgeschrittener Modellbauer wirklich braucht.

Technische Daten:

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



PCM 1024 9Z

No. F 8008

Die robbe/Futaba PCM 1024 9Z gehört zu den technisch perfektsten und optisch ausdrucksvollsten Fernsteueranlagen im Handsender-Design.

Technische Daten:

Funktionen: 18/9 Servos
Frequenzband: 35 MHz
Frequenzkanäle: 20 (+10)
Übertragungssystem: FM/PCM
Kanalraster: 10 KHz
Stromversorgung: 9,6 V NC-Akku
Stromaufnahme: 70 / 220 mA
(mit/ohne HF-Teil)
Abmessungen: 190 x 180 x 60 mm
Gewicht (mit Akku): 1340 g
Sonderfunktion: Eingebauter Drehzahlmesser



Senden Sie mir:
Hauptkatalog '04/'05
inkl. Neuheiten '04 (A5)
■ € 5,00 (Inland)
■ € 7,00 (Ausland)

BRITISH-AEROSPACE CONCORDE



Wer kennt ihn nicht, den Wundervogel CONCORDE. Auch noch heute zieht dieses Flugzeug mit seinen tollen Formen jeden Flugbegeisterten in seinen Bann. Ich hatte das Glück die CONCORDE gleich zweimal „Life“ zu erleben. Das erste Mal im Mai 2003 in London beim Start. Ich kam gerade aus Japan und stand mit dem Jumbo genau neben der Startbahn. Ich werde die Kraft und Schönheit dieser Maschine nie vergessen. Für All jene die nicht das Glück hatten das Original zu sehen, gibt es jedoch noch Hoffnung denn auch das Modell der CONCORDE ist atemberaubend. Ich hatte die Ehre und Freude beim Erstflug der CONCORDE von, Capt. Kim CONTENTO Berufspilot und ein in Jetkreisen bekannter „Extremist“ (er fliegt auch ein gewaltiges Jumbo Modell), am Sportflughafen Stockerau teilzunehmen.

Beim Eintreffen am Flugplatz lag eine gewisse Spannung in der Luft. Da stand sie nun die CONCORDE, auch als Modell mit einer Länge von 440 cm und einer Spannweite von 183cm sehr beeindruckend. Natürlich ist, wie beim Original die Schnauze absenkbar. Angetrieben wird die CONCORDE von zwei Treibturbinen mit je 9kg Schub. Damit erreicht sie bei einem Gewicht von 19 Kg eine Geschwindigkeit von bis zu 230 Km/h. Sicherheit wird natürlich bei solch einem Modell großgeschrieben und so versorgen die 14 Servos, zwei Empfänger mit den richtigen Signalen und insgesamt 22 Zellen mit 3500 mAh mit Energie. Gesteuert wird mit eine MC 24 von



Graupner. Das Modell ist in voll GFK Bauweise hergestellt und ist eine Konstruktion von Peter Michel.

Kein Wunder wenn auch einem Profi wie Kim der Erstflug nicht ganz gleichgültig war.

Nach ausreichenden Check's und Rollversuchen war es dann soweit. Die CONCORDE rollte an den Start. Dann erfolgte die Startfreigabe des Flugleiters und mit beeindruckendem Sound beschleunigte die CONCORDE und hob in den Abendhimmel ab. Die zahlreichen Zuschauer sparten nicht mit Applaus und beim ersten Vorbeiflug erschallten auch die ersten Rufe der Begeisterung. Sowohl im Flugbild als auch im Sound ist die CONCORDE vorbildgetreu und eine wahre Augenweide, die nicht nur

Modellpiloten zu Begeisterungstürmen hinreist. Nach ca. fünf Minuten Flugzeit setzte Kim die CONCORDE butterweich auf und ließ sie unter tobenden Applaus aller Zuschauer ausrollen. Es war nicht nur für mich ein tolles Erlebnis. Kim besucht sehr viele Flugtage und so wird so mancher Interessierter die legendäre CONCORDE fliegen sehen können. Schön, dass der Modellbau auch das ermöglichen kann, selbst wenn das Original nur mehr im Museum steht lebt im flugfähigen Modell der Mythos CONCORDE weiter.

Manfred Dittmayer



Der strahlend Pilot Kim COTENTO nach dem erfolgreichen Erstflug. Fotos: M.Dittmayer



Der Hangar 7

kein Museum sondern eine Heimstätte für fliegende Raritäten der Flying Bulls

Salzburg hat seit dem 22. August 2003 mit dem Hangar 7 am Salzburg-Airport eine neue Top-Attraktion. Primär als Heimstätte für die kostbaren Raritäten der Flying Bulls-Flotte gedacht, wurde wesentlich mehr daraus. Ein wunderschönes, fast schwebendes, leicht anmutendes „Gebilde“ aus Stahl und Glas von dem man vom ersten Moment an begeistert ist. Über eine Grundfläche von 4.100 qm wölbt sich eine 1.200 t schwere und 14,5 m hohe Stahlkonstruktion mit einer freien Spannweite von ca. 95 m. 1.754 eigens angefertigte Glasplatten ergeben einen lichtdurchfluteten, einzigartigen Raum und dies vor der Kulisse des Airports und den 2000 km hohen Bergen rund um Salzburg. Eine architektonische Meisterleistung eines Salzburger Architekten, die bereits auf der ganzen Welt für Aufsehen und Anerkennung sorgte. Natürlich werden in diesem exklusiven Rahmen Events wie die Präsentation von F-1-Rennern, moderner Kunst oder Mode vom Feinsten organisiert. Der Hangar 7 ist also schon alleine wegen seiner Architektur einen Besuch wert.

Doch uns interessieren ja die Kostbarkeiten der Flying Bulls. Kein Museum, sondern eine Heimstätte haben wir gesagt. Das ist so zu verstehen, dass die ausgestellten Exponate laufend wechseln. Alle kostbaren Raritäten der Flying Bulls sind so perfekt restauriert und, das ist das absolut Einmalige: alle, auch die ganz seltenen, kostbaren Warbirds, sind jederzeit voll flugfähig und präsentieren sich bei vielen Anlässen (zu. B. der ILA in Berlin oder der großen Flugschau in Zeltweg) in voller Aktion in der Luft dem begeisterten Publikum. Es kann passieren, dass sich plötzlich die Tore des Hangars 7 öffnen, eines oder mehrere Exponate hinausgerollt werden und andere den Platz einnehmen. Wenn man etwas Geduld hat, so kann man sehr oft erleben, dass eine oder mehrere der fliegenden Raritäten am Vorfeld angelassen werden und wenig später vom direkt davor liegenden Rollfeld des Salzburg-Airport aufsteigen.

Es gäbe nun über jede der 20 fliegenden Kostbarkeiten viel zu erzählen, wo sie von den Flying Bulls Männern



Sie landet auf der Donau und auf den Seen, eine Sensation im Binnenland Österreich. Die Gruman G-44 „Widgeon“ OE-FWS, Bj. 1956, kam 2001 nach Salzburg. Spannweite 12 m, Reisegeschw. 220 km/h, 2 Lycoming 6 Zylinder Boxer Motoren mit je 295 PS.

aufgespürt wurden, wie sie nach Salzburg kamen und vieles mehr.

Auch über den, natürlich öffentlich nicht zugänglichen, Hangar 8 in dem die Raritäten unter perfekten Bedingungen gewartet und restauriert werden. Dabei muss man wissen, dass eine Stunde Flugzeit in der Regel rund 40 Stunden exakteste Wartungsarbeit nach sich zieht. Die Leistungen der Flying Bulls sind gar nicht hoch genug einzuschätzen. Einmal für die gekonnte Auswahl der Flotte, die fachmännische Pflege der oftmals nur mehr in ganz wenigen Exemplaren auf der ganzen Welt erhaltenen Flugzeuge und noch mehr die Tatsache, dass man diese repräsentativen Zeugen der Luftfahrtgeschichte auch noch für die heute Generation so perfekt in der Luft bei zahlreichen Anlässen präsentiert. Eine kleine Auswahl von Bildern soll Sie zu einem Besuch der Flying Bulls im Hangar 7 animieren.

Übrigens: den Hangar 7 und die Flying Bulls finden Sie auch im Internet: www.flyingbulls.at und www.hangar7.at

Peter Tollerian



Im, verständlicherweise nicht zugänglichen, Hangar 8 wird an einer North American T28-B „Trojan“ Reg. OW. ESA gearbeitet. Im Bild der mächtige Curtiss Wright R 1820-86B 9-Zylinder Sternmotor mit 29 Liter Hubraum und einer Leistung von 1.400 PS.



Der Star und das jüngste Kind in der Familie der Flying Bulls Flotte. Die Douglas DC- 6B. Übrigens die vorletzte gebaute DC-6B, BJ 1958. Zuerst diente sie Marschall Tito, dann dem Präsidenten von Zambia, K. Kaunda. Durch Zufall entdeckten die Flying Bulls sie im März 2000 in Afrika, kauften sie und flogen die DC 6B von Windhoek über die Viktoria- Fälle-, Ägypten in 28 Stunden nach Salzburg. Zustand jetzt: wie neu.

Ein Bild von der Lebendigkeit des Hangar 7. Zwischen dem Heck der Pitts S-2B, einer Stampe SV4c, einer Fairchild PT-19 und moderner Kunst auf der Galerie dwes Hangars ent-decken wir ein sehr schön gebautes RC-Modell. Etliche der Flying- Bull-Mannen sind auch begeisterte Modellflieger. Fotos: P. Tolerian



Österreichischer AERO-CLUB

Landesverband Wien 1040 Wien Prinz Eugen-Strasse 12
TELEFON 505 10 28 /77 Sektion Modellflug

Ausschreibung: Hangfluglehrgang Sommeralm 2005.

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

Lehrgang: 26.05.2005. bis 29.05.2005.

Hangflugwoche: 29.05.2005. bis 05.06.2005.

Die Unterbringung erfolgt wie immer im **Gasthof Bauernhofer 8172 Brandlucken 78** Als Fluglehrer sind für den Lehrgang unser Kollegen Eistert und Mittendrein.

Die Lehrgangskosten

25.05.2005. bis 29.05.2005. 3 Tage

Piloten: € 131,00 Begleitung: € 100,00

29.05.2005. bis 05.06.2005. 7 Tage Flugwoche

Piloten: € 263,00 Begleitung: € 230,00

Ich ersuche um eheste Anmeldung!

PSK BLZ: 60000 Konto Nr. 3054039

Vermerk: Fluglehrgang **Kontoinhaber: Karl Buchinger**

Telefon Nr. **015815153** oder **066414963160**

Karl Buchinger oder persönlich in der Baugruppe Zeltgasse

SIMPROP ELECTRONIC

Der „Neue“ ist da!!!



Das gesamte Modellbauprogramm mit vielen neuen Highlights

SIMPROP ELECTRONIC

Simprop electronic • Walter Claas GmbH & Co.KG
Ostheide 5 • D-33428 Harpewinkel
Telefon (06247) 604-10 Telefax (05247) 60415
www.simprop.de

Interessiert?
Ja, senden Sie mir

Den Hauptkatalog 2005
Schutzgebühr € 5,-
Die Schutzgebühr liegt
in Brieftaschen
bei

Darauf flieg´ ich – die Hauptschule Mitterdorf im Mürztal hebt ab

Die Hauptschule Mitterdorf im Mürztal und die IG – SCALE Austria führte am 9. und 10. Dezember 2004 ein Schulprojekt mit dem Thema „Modellflug“ durch.

Die Schüler der ersten bis vierten Klassen bauten unter Anleitung der Werklehrer und zwei Mitgliedern der IG – SCALE Gleitflugmodelle.

Das handwerkliche Geschick der Schüler übertraf unsere Erwartungen und so entstanden während der beiden Projekt-tage über 80 kleine Segelflieger, wobei von den ersten und zweiten Klassen ein etwas einfacher aufgebautes Modell, als jenes der dritten und vierten Klassen ge-baut wurde.

Die Begeisterung der Schüler erreichte schließlich ihren Höhepunkt, als einige der Modelle am schuleigenen Sportplatz ihren Jungfernflug erfolgreich absolvier-ten.

Das Interesse an der Fliegerei – nicht nur im Kleinformat – ist bei den jugendlichen sehr groß und so durfte auch die Information über die Technik der Flugzeuge und das Steuern nicht zu kurz kommen.

Auch die verschiedenen Bauweisen von Modellflugzeugen wurden den Nachwuchspiloten anhand von verschiedenen Flugzeugmodellen der IG – SCALE näher gebracht.

Im Anschluss an die zwei Projekt-tage fand im Fest-saal der Markt-gemeinde eine Modellflugzeugaus-stellung statt.

Die Ausstellung zeigte vom Anfänger-modell – wobei auch einige Modelle der Schüler ausgestellt waren – über Hubschraubermodelle bis hin zu vorbild-getreuen Wettbewerbsmodellen alle Sparten des Modellfluges.

Stündliche Flugvorführungen im Freien mit Flächenflugzeugen und Hubschrau-bern begeisterten das zahlreich erschie-nene Publikum und sorgten für Ab-wechslung.

Zusätzlich gab es Filmvorführungen über sämtliche Epochen der Luftfahrt und für das leibliche Wohl war auch bestens gesorgt.

Leider vergingen die Stunden beim „Fachsimpeln“ viel zu schnell, aber wir hoffen, das Projekt in Zukunft wieder-holen zu können und bedanken uns bei den Lehrerinnen und Lehrern der Hauptschule Mitterdorf.



Roland Grasser
IG –SCALE Austria

MFC
MODELL
LUG
CLUB

WEICHSTETTEN

www.mfc-weichstetten.at



MODELLBAU AUSSTELLUNG



Scalemodelle Hubschrauber Großsegler
Oldtimer Modellmotoren Jetmodelle



19. und 20. März 2005 (9-18 Uhr)
4502 Weichstetten, Volksschule



Wir freuen uns über Ihren Besuch

Eintritt frei

Semi- Scale Segelkunstflug

Bilanz nach einer wetterbedingten schwierigen, aber äußerst erfolgreichen Saison.

Wieder einmal können die österreichischen Piloten von einer erfolgreichen Wettbewerbssaison berichten. Bei 4 internationalen Bewerben konnten von 12 möglichen Podestplätzen 10 die heimischen Überflieger belegen. Auch in der Gesamtwertung spiegelt sich diese Überlegenheit wider. Einzig und allein der sympathische Markus Böhm aus Deutschland konnte mithalten.

Nach dem Saisonende 2003 war der Ruf der immer größer werdenden Akrogemeinde nach einer internationalen Gesamtwertung nicht mehr zu überhören. Die Veranstalter der Bewerbe 2004 einigten sich rasch auf eine eigene internationale Klasse im Rahmen der EURO-Contest Idee. Versprach man sich durch mehr Werbung einige Vorteile von dieser Cooperation. Mit dieser Neuerung startete man in das neue Wettbewerbsjahr.

1. Teilbewerb

Saisonstart im Rahmen der neuen **EURO-CONTEST Tour Glider Akro** war Wasenbruck/NÖ südlich von Wien. Der **MFC-Condor** organisierte, vom 20.5.-23.5 bereits zum 4. Mal diesen Event. Steigende Teilnehmerzahlen bestätigen die gute Arbeit die von den Mitgliedern geleistet wird. Wie bereits in den vergangenen Jahren trafen viele Piloten bereits einige Tage früher ein und nutzten diese für Trainingsflüge. Bei herrlichem Wetter entstand sofort diese, bereits in dieser Klasse berühmte, freundliche und gelassen, Stimmung unter den Piloten. Am Vorabend des Wettkampftages waren schon fast alle Teilnehmer am Platz und feierten bis spät in die Nacht das Wiedersehen.

Freitag 8Uhr30 wurde der Wettbewerb nach Startnummernvergabe und Pilotenbriefing gestartet. Aufgrund der schlechten Wettervorhersage für Samstag und Sonntag musste der Wettbewerbsleiter Joseph Haas den Ablauf etwas beschleunigen. So konnten 3 Durchgänge der Sportklasse und 2 Durchgänge der internationalen Klasse geflogen werden. Die Schlepppiloten sorgten für ein reibungsloses „Nachobenkommen“. Es waren dies Ernst

Königsbauer vom MFC Condor und Michael Adunka vom MFC Feistritz/Gail aus Kärnten, beide mit Swiss-Trainer von Modellbau Bruckmann. Weiters kamen aus Deutschland Günther Kiewel und Marc Zimmer mit je einer großen Wilga von Modellbau Frisch.

In der Internationalen Klasse konnte der Lokalmatador Gerhard Tuma die ersten beiden Wertungsflüge (Bekannte Pflicht und 1.Unbekannte Pflicht) mit jeweils einer 1000er Wertung für sich entscheiden. Seinen großen FOX Maßstab 1:2,5 mit 5,60m Spannweite und 16kg Gewicht fliegt er schon seit einigen Jahren im Wettbewerb und hat damit immer gute Erfolge erzielt. Ihm dicht auf den Fersen war Markus Böhm (D) mit seinem großen SWIFT S1, Maßstab 1:2,2 bei 5,85 m Spannweite. Gernot Bruckmann und Rene Weishäupl lieferten sich einen Kampf um Platz 3. Hans Wallner ansonsten immer im Spitzenfeld vertreten merkte man seinen Trainingsrückstand an und er kam schlussendlich in der Gesamtwertung auf den 7.Rang.

Auch die Piloten der Sportklasse zeigten zum Teil beeindruckende Leistungen und man wird einige davon nächstes Jahr in der Internationalen Klasse bewundern können. Allen voran Nachwuchspilot Manuel Blüml aus Kärnten überzeugte durch konstante Flüge. Dass auch Schlepppiloten mit Segelflugzeugen umgehen können, bewies Michael Adunka. So setzte er sich mit seiner wunderschönen MUCHA im 2.ten Durchgang an die Spitze. Samstag kam es so wie es die Wetterfrösche vorhersagten und es regnete den ganzen Vormittag. In dieser Zwangspause zeigten uns mutige Styroflyer-Piloten das man zum fliegen nicht mehr Platz benötigt als ein Festzelt. Allen voran steuerte Gernot Bruckmann sein Modell quer durch die Sitzbänke und konnte so manch „alten Hasen“ von der LIPOLY STYRO Kombination überzeugen. Als sich um die Mittagszeit endlich flugtaugliches Wetter durchsetzte wurde der Bewerb fortgesetzt.

Markus Böhm kam mit den schwierigen Verhältnissen am Besten zu-

recht und gewann den dritten und vierten Wertungsflug (2.Unbekannte Pflicht, Bekannte Pflicht). Auch der Drittplatzierte, Gernot Bruckmann, hatte sich mit seinem FOX mit 5,60m noch alle Chancen auf den Sieg gewahrt. Rene Weishäupl verpatzte seinen 3. Durchgang und hatte dadurch nur noch geringe Chancen. Gerhard Tuma, der konstanteste Pilot der letzten Jahre machte keinen Fehler und konnte damit seine Führung behaupten.

In der Sportklasse zeigte Manuel Blüml deutlich seinen Anspruch auf den Sieg, da er beide Durchgänge an diesem Tag gewann. Hartmut Schürmann flatterten im 5.Durchgang etwas die Nerven und er kam dadurch nicht mehr an Manuel heran. Thomas Stieger vom veranstaltenden Verein MFC-Condor bewies Wettkampfqualitäten und schob sich mit dem Oldtimer Lunak auf den dritten Platz.

Die Entscheidung sollte am Sonntag, die bei allen Piloten beliebte Kür bringen. Doch dazu kam es dann leider nicht mehr. Am Sonntagmorgen zog eine Gewitterfront herein, die es in sich hatte. Nachdem alle Modelle aufgebaut waren und das Briefing beendet war, startete die Sportklasse zu ihrem letzten Wertungsflug. Während des ersten Fluges verstärkte sich der Wind auf mittlere Sturmstärke und der Wettbewerb musste leider abgebrochen werden. Da keine Wetterbesserung zu erwarten war, wurde die Siegerehrung um 13Uhr durchgeführt.

besonderen Dank muss an dieser Stelle jenen Firmen ausgesprochen werden, die mit ihrer Unterstützung diesen Bewerb erst möglich gemacht haben.

Endstand beim 4. AKROCUP des MFC-Condor

(1. Teilbewerb Contest-Tour)

Internationale Klasse:

1. Gerhard Tuma(A)
MFC-Weikersdorf Fox 5,60m / 16kg
2. Markus Böhm(D)
MFC-Velbert Swift 5,80m / 19,5kg
3. Gernot Bruckmann(A)
MFC-Feistritz/G Fox 5,60m / 15,5kg

Sportklasse:

- 1.Manuel Blüml (A)
MFC-Feistritz/G Fox 4,66m
- 2.Hartmut Schürmann(D)
MFC-Velbert Fox 4,66m
- 3.Thomas Stieger(A)
MFC-CondorLunak 4,85m

2. Teilbewerb

Am Wochenende 19./20.06.2004 fand unter Beteiligung von 28 Piloten in der Internationalen Klasse der „**3.Swiss Akro Pokal**“ der Swiss-Acro-Connection auf dem Fluggelände der **MG Hinwil** statt.

Während sich das offizielle Training am Freitag noch bei bestem Wetter mit sommerlichen Temperaturen präsentierte, war der Wettbewerb am Samstag und Sonntag von Regenschauern, Gewittern und teilweise niedrigen Wolken begleitet. Trotzdem ließen sich alle Durchgänge bis Sonntagmittag durchziehen, so dass die Organisatoren und Teilnehmer doch noch vom Glück beschienen wurden. Die Sportklasse, mit 16 Teilnehmern gut besetzt, eröffnete am Samstagmorgen mit der bekannten Pflicht den Wettbewerb. Weiter ging es mit der Internationalen Klasse. Mit 5 Schleppmaschinen vom Typ Wilga und Swiss Trainer, mit Motorisierungen zwischen 100ccm und 150ccm, geflogen von Könnern ihres Faches, ging es im Minutentakt auf Höhe. Nach diesem Durchgang ließen sich schon einige Erkenntnisse festhalten: Vorne, wie immer ein Österreicher! René Weishäupl übernahm mit der ersten 1000er-Wertung die Führung und gab diese bis zum Ende nicht mehr ab. Er und sein großer Jeppessen-Swift sind bei diesen Bewerb das Maß aller Dinge! Dahinter lag Lokalmatador Andi Schärer mit seinem großen Bruckmann-Swift. Auf Platz 3 Gerhard Tuma, der Sieger vom ersten Wettbewerb diesen Jahres.

Der zweite Durchgang brachte die erste unbekannte Pflicht. Ein schwieriges Flugprogramm, das einigen Teilnehmern Probleme im Höhenmanagement machte. Nach der Landung war man froh, noch ein ganzes Modell zu besitzen. Landeanflüge in Schleichfahrt mit wenigen Metern Höhe waren bei diesen Durchgang keine Seltenheit. René sicherte sich auch diesen Durchgang. Dahinter schob sich Hans Wallner auf Platz 2. Alois Schürmann, ein guter Schweizer Pilot aus

der F3A-Szene, konnte den drittbesten Flug abliefern. Nachdem auch die Sportklasse ihren Durchgang absolviert hatte, stand für die Internationale nochmals die bekannte Pflicht am Programm. Am Abend erwischte uns dann der Dauerregen und die letzten 9 Teilnehmer konnten nicht mehr fliegen. Es wurde abgebrochen und man ging mit einem „Schweizer Abend“ zum gemütlichen Teil über.

Am Sonntagmorgen folgten die ausstehenden 9 Piloten. Schnell war der 3. Durchgang beendet und die Kür stand für beide Klassen an. Die Kür ist für alle immer wieder das Highlight eines jeden Wettbewerbes. Geflogen zur Musik, unter Einsatz von Hilfsmitteln wie Rauchpatronen und Flatterbändern kann jeder Pilot zeigen, was er und sein Flugzeug können. Die Kür wird aufsteigend vom bis dahin letzten Platz bis zum ersten Rang geflogen. Da wird es ab Platz 10 dann richtig spannend. René Weishäupl ließ auch hier keine Zweifel aufkommen, wer diesen Wettbewerb gewinnen wird. Er flog eine traumhafte Kür, mit wunderschönen Figurenkombinationen und spektakulärem Abschluss in niedriger Höhe über dem Flugfeld vor dem staunenden Publikum. Mit seinem vierten 1000er stellte er auch einen Rekord auf. Noch nie seit Bestehen des Wettbewerbes hatte es ein Pilot geschafft, alle Durchgänge für sich zu entscheiden.

Endstand beim 3. Swiss AKROPOKAL des MFC-Hinwil (2. Teilbewerb Contest-Tour)

Internationale Klasse:

- 1.Rene Weishäupl(A)
MFC-Condor Swift 5,80m / 19,5kg
- 2.Hans Wallner(A)
MFC-Feistritz/G Swift 5,60m / 18,5 kg
- 3.Gerhard Tuma(A)
MFC-Weikersdorf Fox 5,80m / 16kg

Sportklasse:

- 1.Gerd Vollenweider (CH)
- 2.Holger Treyz (D)
- 3.Gerhard Birkel (D)

3. Teilbewerb

9. Großseglerkunstflug Meeting des **MFC-Feistritz/Gail** in Kärnten.

Als echter Höhepunkt eines Modellflug-Sommers ist diese Veranstaltung zu bewerten. Immer wieder schafft es Obmann Hans WALLNER seine Clubkollegen für diese Veranstaltung zu gewinnen. Nur Mitglieder

von Vereinen die Wettbewerbe durchführen, können nachvollziehen, welches Engagement dahintersteckt. Die Ferienzeit und die schöne Region hat dazu geführt, dass viele Teilnehmer vor und nach dem Bewerb hier einen Teil ihres Urlaubes verbringen. Aus diesem Grund läuft im Gailtal der Wettkampf noch gemütlicher und entspannter ab als sonst. Die zunehmenden Teilnehmerzahlen (27 intern. Klasse, 19 Sportklasse) von denen viele bereits mehrere Tage vorher am Modellflugplatz anwesend sind halten Hans und sein Team ziemlich auf Trab. Wie immer sind wir gut bewirtet und betreut worden. Einzig und allein das Wetter trübte diese Veranstaltung und verhinderte leider den Kürdurchgang der internationalen Klasse. So kamen 4 Durchgänge in der Sportklasse und 3 Durchgänge in der internationalen Klasse in die Wertung. Die Schlepppiloten die schon beim 1. Contest Teilbewerb ihre Sache ausgezeichnet machten, waren auch hier an Zuverlässigkeit nicht zu übertreffen. Alle Teilnehmer waren sich einig, dass sie beim 10jährigen Veranstaltungsjubiläum 2005 wieder kommen werden.

Endstand beim 9. Großsegler-Meeting MFC-Feistritz/Gail (3. Teilbewerb Contest-Tour)

Internationale Klasse:

- 1.Gerhard Tuma(A)
MFC-Weikersdorf Fox 5,60m / 16kg
- 2.Gernot Bruckmann(A)
MFC-Feistritz/GFox 5,60m / 15,5kg
- 3.Markus Böhm(D)
MFC-Velbert Swift 5,80m / 19,5kg

Sportklasse:

1. Hartmut Schürmann (D)
2. Manuel Blüml (A)
3. Gerd Vollenweider (CH)

4. Teilbewerb

Saisonabschluss ist seit Jahren die „**Internationale Meisterschaft im Akro-Semiscale Segelflug des DMFV**“.

So trafen sich auch dieses Jahr wieder 47 Spitzenpiloten, nunmehr zum siebten Mal, um ihren Meister zu ermitteln. Als letzter der vier Teilwettbewerbe der EURO CONTEST-Tour hat er natürlich auch eine besondere Bedeutung, da am Ende der Gesamtsieger ermittelt wird.

Es traten in der Sportklasse 24 Teilnehmer an, während in der Internationalen EURO CONTEST-Klasse 27 Piloten anwesend waren. In

Lauterbach/Hessen ging es dieses Jahr offiziell mit dem Trainingstag am 02.09.04 los. Am Freitagmorgen eröffnete der Fachreferent der Akroflieger im DMFV, Dieter Hummel, mit einem Briefing den Wettbewerb. Nach der offiziellen Vorstellung der Schiedsrichter und der Jury fing die Sportklasse mit ihrer Bekannten Pflicht an.

Insgesamt wurden pro Teilnehmer 6 Durchgänge an 3 Tagen geflogen: Bekannte Pflicht – 1. Unbekannte Pflicht – Bekannte Pflicht – 2. Unbekannte Pflicht – 3. Unbekannte Pflicht – Kür!

Alles lief sehr ruhig und diszipliniert ab. Das Wetter war während der gesamten Veranstaltung sehr gut. Strahlend blauer Himmel, um die 28°C und bis auf Sonntag kein nennenswerter Wind.

Die Sicht war allerdings eher bescheiden. Mancher Pilot klagte über Sichtprobleme schon während des Schleppts, besonders wenn man am frühen Morgen starten musste. Das gleiche Problem hatten auch die Punktrichter. Um so mehr ist es den Schlepppiloten hoch anzurechnen, wie sie die Segler sicher nach oben gebracht haben.

Bei den Internationalen gelang es Markus Böhm vom Akro-Team-Velbert die jahrelange Dominanz unserer Piloten zu brechen und mit 5 Tausendern von 6 möglichen Wertungen den Sieg für sich zu entscheiden. Er flog einen Swift von Bruckmann-Modellbau, Maßstab 1:2,2 mit 5,80m Spw. und 19,8kg Abfluggewicht. Knapp dahinter folgte Gerhard Tuma gefolgt vom Jungtalent Gernot Bruckmann aus Villach/Kärnten.

Die Kür, der letzte Flug im Rahmen der EURO-CONTEST Glider Acro Tour, war für alle Teilnehmer ein schöner Abschluss der Wettbewerbssaison 2004.

Endstand bei der 7. DMFV Meisterschaft der Akroflieger (4. Teilbewerb Contest-Tour)

Internationale Klasse:

1. Markus Böhm(D) MFC-Velbert
2. Gerhard Tuma(A) MFC-Weikersdorf
3. Gernot Bruckmann(A) MFC-Feistritz/G

Sportklasse:

1. Dominik Braun (D)
2. Hartmut Schürmann(D)
3. Manuel Blüml (A)

Zur Gesamtwertung

Der erste EURO-CONTEST Acro Glider Tour Gesamtsieger ist ein Österreicher und kommt aus den Bundesland Wien.

Er ist weit über die Grenzen unseres Landes bekannt und bestreitet seit vielen Jahren Wettbewerbe. Als gern gesehener Gast auf allen Modellflugplätzen in Österreich zeigt er auch bei vielen Modellflugtagen die von österreichischen Spitzenpiloten geprägte Form des originalgetreuen Segelkunstfluges. Es gibt nur wenige die in ihrer Freizeitgestaltung so intensiv dem Modellflugsport nachgehen.

Er ist ein würdiger Sieger der 1. EURO-CONTEST Glider Acro Tour

GERHARD TUMA Österreich

ENDSTAND der EURO-CONTEST GLIDER ACRO TOUR

1. Gerhard Tuma(A) MFC-Weikersdorf
2. Markus Böhm(D) MFC-Velbert
3. Gernot Bruckmann(A) MFC-Feistritz/G

Nachträgliche Betrachtungen:

Nach Ablauf der Saison kann eindeutig festgestellt werden, dass sich der Segelkunstflug zu einer attraktiven und spannenden Klasse entwickelt hat. Die Veranstalter legen aufgrund der mehrtägigen Veranstaltungen inzwischen großen Wert auf vernünftige Preisgestaltungen im Gastronomiebereich um die „Nebenkosten“ für die Teilnehmer und ihren mitgereisten Familien so gering wie möglich zu halten. Die erfahrenen Punktrichter werten bei oft sehr schwierigen Verhältnissen zur allgemeinen Zufriedenheit der Piloten. Nur die Anzahl der zur Verfügung stehenden Punktrichter sollte in den kommenden Jahren etwas größer werden. Erste Schritte in Richtung Punktrichterschulungen könnte hier Abhilfe schaffen. Einzig die Schlepppiloten mit ihren teuren Motormaschinen wurden zum Teil etwas vernachlässigt. Hier wurde aber bereits reagiert und in der Ausschreibung für die Saison 2005 eine wichtige Änderung durchgeführt. So wird ein Teil des Anmeldebetrages für die Abdeckung der nicht unwesentlichen Kosten der Schlepppiloten verwendet. Damit sollten uns auch in Zu-

kunft ausreichend Motorflugzeuge zur Verfügung stehen. Die Zusammenarbeit mit CONTEST war nicht zufriedenstellend und gipfelte in einer äußerst fragwürdigen Siegerehrung. Der von CONTEST installierte Tourmanager hatte weder Pokale noch Urkunden und so mussten sich die 3 Erstplatzierten mit einem Händedruck zufrieden geben. Einige telefonische Unmutsäußerungen von Teilnehmern bei der CONTEST-Führung lässt zumindest hoffen, dass dieser Missstand baldigst behoben ist.

Die 2002 eingeführte Sportklasse wird erfreulicherweise inzwischen von vielen Hobbypiloten zum Einstieg in die Wettbewerbsszene angenommen. Die freundliche und hilfsbereite Kameradschaft unter den Piloten im In- und Ausland ist eine zusätzliche Garantie für ungetrübten Flugspaß. Fragen über Konstruktion und Aufbau der Modelle werden gerne und oft auch mit Stolz beantwortet. So steht weiterhin die Segelkunstflugklasse unter dem Motto

„Spaß am Fliegen und schöne Tage mit Freunden verbringen!“

Mittendrin und nicht nur dabei euer

Martin Knasmillner

Informationen über die Segelkunstflugklasse findet ihr unter:

<http://www.mfc-condor.at/>

<http://www.mfg-feistritz.com/>

<http://www.modellflug.ch/sac/>

<http://www.contest-modellsport.de/>



Siegerbild der Gesamtwertung



Rene Weishäupl(A) und sein Bruckmann Swift beim Start



Segelkunstflugzeuge soweit das Auge reicht



Rene Weishäupl(A) (Deutscher Meister 2003) beim Trockentraining



Silvia Wächter(A), einzige Segelkunstflugpilotin im Bewerb, ist immer guter Laune



Die Österreichischen Toppiloten beim Einstudieren der unbekannteren Pflicht Fotos M. Knasmillner

Reflex-XTR.

2004 war für alle Besitzer des Reflex Modellflugsimulators ein sehr eindrucksvolles Jahr. Das Frühjahr brachte einen Quantensprung in der Modellflugsimulator - Szene mit der Vorstellung des Reflex-XTR. Der Vorgänger Reflex 4.0.3 war durch seine künstliche Umgebung und das satte Grün geprägt. Der XTR sollte hier ganz neue Maßstäbe setzen und das tat er auch. Schon die Screenshots in diversen Internet-Foren ließen manchmal den Eindruck zu, dass es sich hierbei um Fotos vom Modellflugplatz handelte. Irgendwann im Mai kam die Reflex-XTR CD dann auch bei mir an. Schlicht in einem dünnen Kartonkuvert, bedruckt mit den Bildern, die man auch von der Reflex-Homepage kennt. Die Systemvoraussetzungen die darauf angegeben waren erfüllte mein schon etwas in die Tage gekommener PC allemal. 512MB RAM-Speicher, 1,8 GHz AMD Atlon – Prozessor und eine Geforce4 mit 64 MB Speicher standen zur Verfügung. Vorsichtshalber lud ich mir aber die neuesten Treiber für die Grafikkarte aus dem Internet herunter sowie die neueste Direct-X Version. Diese Information holte ich mir aus diversen Foren, von Usern, die den XTR schon in Verwendung hatten. So ausgestattet, startete ich das Setup und nach einigen Minuten war der XTR installiert und lief auch auf Anhieb einwandfrei. Der erste Eindruck war kein Vergleich mehr zum Vorgänger. Eine fotoreale Szenerie wurde am Bildschirm präsentiert und am Modell spiegelte sich die Sonne. So ging ich frohen Mutes an den „Erstflug“. Standardmäßig ist die Darstellung der Szenerie auf höchstem Niveau eingestellt und hier war mein PC bei der Framerate doch etwas überfordert. Hier wurde aber schnell Abhilfe geschaffen, weil man für die Anzeige der Szenerie mehrere Einstellungsmöglichkeiten hat. Mit der Panorama Einstellung 6120x2040 konnte ich mit einer Framerate zwischen 60 und 140 fliegen. Was mich aber am meisten faszinierte war: Man konnte diverse Bäume umrunden, oder hinter einem Bauernhof vorbei fliegen. Was auch nicht minder beeindruckend war, wenn man gegen einen Baum flog (sollte eigentlich nicht der Fall sein), oder einen Ast streifte, so stürzte das Modell von Ast zu Ast auf den Boden. Ich fliege meist im sogenannten Fenstermodus, weil man in die-

ser Ansicht am schnellsten die Parameter ändern kann und zugleich auch die aktuellen Daten des Flugmodells, wie Höhe, Kurs, Geschwindigkeit sowie die Steig/Sinkrate in der Statusleiste

ablesen kann. Wer will kann natürlich im Vollbild-Modus seinen Reflex XTR betreiben. Dieser soll sich ungeheuer gut mit einem Beamer machen, wenn man das Bild auf eine dementsprechend große Wand projiziert. Standardmäßig ist der XTR mit folgenden Modellen ausgestattet:

Exklusiv Modellbau: Katana BREITLING EAGLES, Katana Hulk, Katana Reflex, Katana Silvestri

KYOSHO: AT-6 Texan, Curtiss P-40 Warhawk, F-86F Sabre, Flip 3D, GeeBee Z40, Pitts Special S-2C Airbrush, Pitts Special S-2C, Soarus 1600V, Sonic Sports 1600, Supermarine Spitfire Mk.II, T-33A, Tiger Moth, Trainer 40

Marutaka: Bleriot Hubschrauber

KYOSHO: Caliber-30, EP Caliber M24

Minicopter: Joker CX

Robbe: Eolo SPIRIT

Thunder Tiger: Raptor 30V2, Raptor 50V2 tuning, Raptor 50V2

VARIO: BK-117 Medicopter, BK-117 Spaceship, EC-135 ADAC open door, EC-135 ADAC, EC-135, R-22
Weiters gibt es im Internet eine Unzahl von Modellen zum Downloaden. Interessant ist es nun, wenn man ein Modell am Modellflugplatz fliegt und das gleiche Modell am Simulator zur Verfügung hat. Erst dann merkt man, mit welcher Genauigkeit und Präzision das Reflex-Team ans Programmieren gegangen ist. Sollte das Modell am Simulator doch nicht ganz dem „realen Kollegen“ entsprechen, bietet das Menü für die Modell- und Physikparameter Einstellungen alles was man braucht, um das virtuelle Modell dem Flugverhalten des echten Modells anzupassen. Hier konnte ich eine spezielle Lehrstunde meines Modellflugfreundes Manfred Stocker nehmen, der mir bei einem Besuch eine Fokker DR1 so einflog, wie sich auch seine Drahtkommode



in der Luft verhält. Der Unterschied war gewaltig zu den Einstellungen des ursprünglichen Modells, das ich downloadete. So hatte der Dreiecker bei voll gezogenem Seitenrudder einen kurzen Strömungsabriss und kippte über die Tragfläche weg, um sich unmittelbar danach wieder zu fangen. Manfreds Kommentar: „Ja, genau so fliegt die DR1!“.

Ein Feature das ich auch nicht unerwähnt lassen möchte, ist das Torque-Training. Hier hat man die Möglichkeit in fünf Stufen das Torquen zu trainieren. In der einfachsten Stufe braucht man sich „nur“ um das Gas zu kümmern, um dann schrittweise alle Steuerfunktionen zu kontrollieren. Weiters bietet das Programm hier die Möglichkeit aus einer Vielzahl von Ansichten das Torque - Training zu starten. Für den Hubschrauberpilot ist es möglich den Schwebeflug zu trainieren. Zum Thema Hubschrauber kann ich persönlich nicht viel sagen, da ich keinen Heli besitze. Aber ich habe mich auch hier ein wenig umgehört und so konnte ich von meinem Arbeitskollegen Reinhard Sapik erfahren, dass sich der Raptor 50V2 nach einigen Einstellungen am Modell exakt gleich fliegt wie sein Raptor 50V2 am Modellflugplatz. Weiters fügte Reinhard hinzu, dass er sich durch das Trockentraining am Reflex sicher eine Menge an Reparaturen erspart hat. Ein neues Modell am Reflex „kostet“ lediglich die F4 Taste. Einige Übungsstunden habe ich mittlerweile auch auf dem Hubschrauber absolviert. Ich glaube, ich könnte mich auch an das Fliegen eines Hubis gewöhnen.

Das Reflex Team brachte Ende November ein Update für den XTR heraus. Updates kann man kostenlos direkt von der Reflex - Seite downloaden. Diese Erweiterung umfasst 35 MB. Dafür hat man dann eine absolut gelungene Indoor-

szenerie der Sporthalle Roedinghausen, in der die Deutsche Meisterschaft im Indoor-Kunstflug 2003 geflogen wurde. Mit etwas Training ist es möglich, dann die Pfeiler der Zuschauertribüne zu umrunden. Was in der Halle alles möglich ist, zeigen einige Demoflüge, die einem zeigen, wie Profis Modellflugzeuge in der Halle bewegen. Natürlich kann man am Reflex auch seine eigenen Flüge abspeichern. Speziell für die Indoor – Szenerie bietet das Update auch einige neue Flugzeug- und Hubschraubermodelle.

Ein Faktor, der in der Halle total nebensächlich ist, ist das Wetter. In dem Menüpunkt „Simulationsparameter ändern“ werden sämtliche Einstellungen diesbezüglich getroffen, die für ein Fliegen am Modellflugplatz wichtig sind. Neben der Windstärke kann man etwaige Böen einstellen. Aufwind sowie thermische Aufwinde sind ebenso zu konfigurieren, wie die Windrichtung und die Toleranz der Windrichtung. Ein Feature, das im alten 4.0.3 zur Verfügung stand, steht im XTR nur bedingt zur Verfügung: Die Kameraverfolgung während des Fluges. In allen neuen fotorealen Szenarien gibt es diese Möglichkeit nicht. Wer trotzdem gerne seinem Modell gerne hinterher fliegen möchte, kann die 4.0.3 Szenerie auch im XTR auswählen, wo diese Einstellung nach wie vor möglich ist.

Ein Programm, das bei der Installation des XTR auch mit installiert wird, ist das Reflex – Modellkonstruktions Programm. Dieses Programm bietet die Möglichkeit seine eigenen Modelle für den Reflex zu konstruieren. Im Prinzip braucht man dazu eine 3-Seiten Ansicht des Modells. Danach wird das Modell mit sehr vielen Konstruktionspunkten erstellt. Eine sehr detaillierte Anleitung für die Erstellung von Flächen- und Hubschraubermodellen ist im Programm enthalten. Ich werde mich demnächst auch als Modell – Designer versuchen und meine Piper – Arrows virtuell erstellen.

Einige Zuckerl soll es auch 2005 wieder für die Fans des Reflex als Update geben. Eine Hangflugszenarie wird demnächst als Download zur Verfügung stehen. Ich bin schon gespannt, wie die Dynamik des Hangwindes umgesetzt wird. Und somit wären wir auch bei der nächsten Ankündigung: Ein Tool für die Erstellung des eigenen Modellflugplatzes. Nähere Informationen zu diesem Programm gibt es leider noch nicht. Mir wurde aber vom Reflex-Support zugesichert, dass es

dieses Programm gegeben wird. Der genaue Zeitpunkt der Erscheinung wird aber erst bekannt gegeben, wenn die Software ausgiebig getestet wurde.

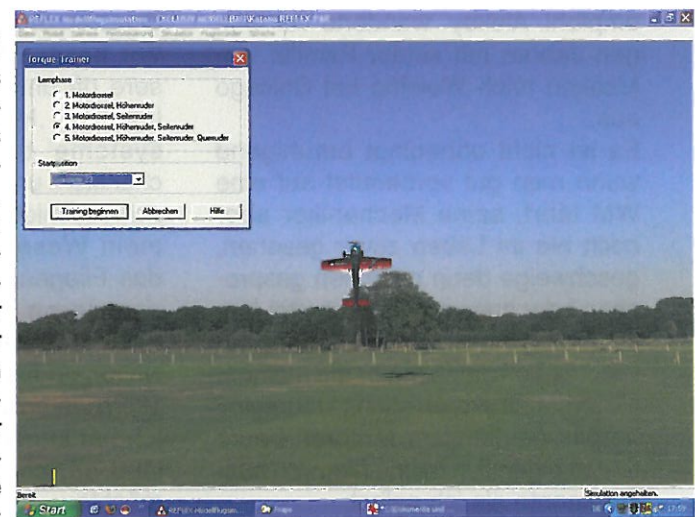
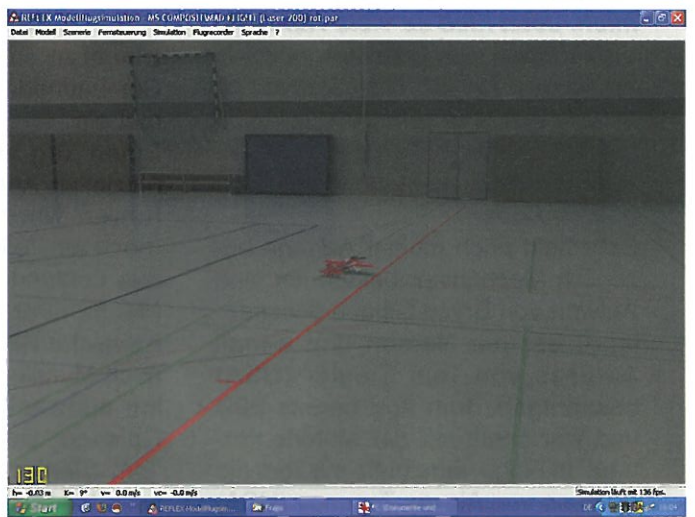
Abschließend kann ich sagen, dass Herr Wolfgang Nitschmann mit dem Reflex XTR ein sensationeller Modellflugsimulator gelungen ist, der dem Modellflieger eine große Auswahl von Einstellmöglichkeiten zur Verfügung stellt. Seither macht das Trockentraining doppelt so viel Spaß, weil das Fluggefühl sehr real dargestellt wird. Sowohl am Bildschirm, als auch im Flugverhalten. Speziell in den Wintermonaten ist für mich der Reflex das ideale Trainingsgerät, um fit an den Knüppeln zu bleiben.

Abschließend noch ein Kommentar von Manfred Stocker zum Reflex XTR:

Beim Vergleich zum AeroFly Professional deLuxe fällt auf, dass die Flugphysik gegenüber dem Ipacs AeroFly deLuxe wesentlich besser ist. Meine Mustang hat am AeroFly extreme Kurzstart- und Landeeigenschaften. Herr Grüntjens, Mitarbeiter von AeroFly teilte ich meine praktischen Erfahrungen mit. Er konnte sie erst glauben, als ich ihm eine Aufnahme des Fluges (bei 0 Wind) schickte. Sein Kommentar zu den Kurzstart- und Landeeigenschaften der Mustang: „Das ist aber sehr merkwürdig!“. Er versicherte, man werde daran arbeiten. Übrigens: auch im AeroFly funktioniert die Verfolgersicht (z.B. im 2. Sichtfenster) in den fotorealen Hintergründen nicht so wie in den alten Szenarien.

Links:

www.reflex-sim.de – Die Reflex Homepage



www.rc-sim.de – Hier dreht sich alles um Modellflugsimulatoren. Hier gibt es auch jede Menge Modelle zum Downloaden.

H. Hauer

Fesselflugweltmeisterschaft 2004 in Indiana USA vom 3. – 11. Juli 2004

Schon die Nominierung zu dieser WM in Fesselflug war für mich mit einem großen Aufwand verbunden.

Die große Frage war aber:

Kann und darf ich als Pilot mit zwei ausländischen Mechanikern an den Start gehen. Nach einigen e-Mails mit einem CIAM Delegierten klärte sich die Frage positiv für mich. Jetzt hieß es viele Kontakte aufwärmen, um gute Mechaniker zu finden. Da ich Gott lob einige gute Freunde in Übersee habe, die ich mit meinem Problem konfrontieren konnte, war es leicht, welche zu finden.

Sehr bald nach meiner Anfrage bezüglich Mechaniker bekam ich eine Antwort von Bryce Gibson (Neuseeland) der mir Namen und e-mail Adresse von Tom Siegler (USA) bekanntgab. Tom flog bereits F2D und war somit mit der Materie vertraut. In Folge vermittelte mir Tom die Adresse von Alexey Topunov (USA) welchen er mir als ‚engine starter‘ empfahl. Alexey wanderte vor einigen Jahren mit seiner Familie von Moskau nach Weeling bei Chicago aus.

Es ist nicht unbedingt beruhigend wenn man gut vorbereitet auf eine WM fährt, seine Mechaniker aber noch nie im Leben zuvor gesehen, geschweige denn mit ihnen gesprochen oder zusammengearbeitet hat. Zu Alexey hatte ich von Anfang an vollstes Vertrauen, da er mit meinem Motorkonstrukteur Micha Jouravlov bereits gemeinsam Motoren baute und er eigentlich meine Motoren besser kannte als ich selbst.

Mein Flug ging am 26. Juni mit der Iberia von Wien nach Madrid und am nächsten Tag dann weiter nach Chicago wo mich Dimitri, der Bruder von Alexey Topunov, abholte. Ich war also eine Woche vor der WM bereits in den USA um mich zu aklimatisieren und vor Ort auf den Wettbewerb vorzubereiten.

Alexeys Familie lies mich die russische Gastfreundlichkeit spüren und gab mir das Gefühl, sehr willkommen zu sein.

Neben Kost und Quartier stellten sie mir auch noch ein Auto zur Verfügung, um mich in Chicago und Umgebung umsehen zu können.

Wir brachten im Laufe der ersten Woche meine Motoren auf Höchstleistung und trimmten die 10 Combatmodelle optimal ein.

Einen Tag vor dem offiziellen Anreisetag fuhren wir zu viert (noch ein Teilnehmer aus Lettland und ein Mechaniker für das russische F2D Team) nach Muncie, ca. 400 km südwestlich von Chicago, wo bereits Tom Siegler auf uns wartete. Dieser hatte bereits für mich ein Quartier organisiert. Wir besprachen unsere oft unterschiedlichen ‚Handlingssysteme‘ beim Mechanikern und ich entschied, mich nur auf mein Wesentliches, das Fliegen, zu konzentrieren und die beiden schalten und walten zu lassen.

Wettbewerb:

Ich trat in der Klasse F2D – Fuchsjagd an, die ich kurz beschreiben möchte:

Es werden 2 Modelle im Kreis geflogen die mit einem Papierschwanz versehen sind. Die Piloten versuchen sich gegenseitig den Streamer in möglichst kurzen Stücken mit dem Propeller abzuschneiden, da jeder Schnitt 100 Punkte zählt. Die Kampfdauer beträgt 4 Minuten, wobei jede geflogene Sekunde auch einen Punkt bringt

(Für mehr Infos: www.lassogeier.de) Mein erster Gegner war der Schwede Fällgren Gengt Åke, dem ich den



Fahne auf Halbmast (zu Ehren Klestil's) Fotos R. Königshofer



Das Österreichische Team (li. Alexey Topunov - Mechaniker, mitte Rudi Königshofer - Pilot, rechts Tom Siegler - Mechaniker)

ganzen Streamer schnitt. Mit viel Geschick konnte ich für ihn die selbe Situation provozieren, was zum Punktegleichstand führte und eine Wiederholung des Kampfes bedeutete. Den Reflight konnte ich dann für mich entscheiden.

In der zweiten Runde verlor ich gegen den Italiener Antonello Gantatore, auf dessen Flugstil ich mich nicht so rasch einstellen konnte.

Die dritte Runde entschied ich wieder für mich. (Norrie Peter aus Australien) und die vierte Runde flog ich gegen Xavier Riera, der auch Linkshänder ist wie ich, zu meinen Gunsten. In der fünften und für mich letzten Runde hatte ich die Ehre ge-



FMBC-Vienna stellte als einziger Flugmodellbauclub auf Modellbaumesse im Oktober 2004 aus.

Heuer war der FMBC-Vienna wieder der einzige Club der Flugmodelle ausstellte!

Die schon traditionelle Modellbaumesse fand wie jedes Jahr Ende Oktober 2004 am Wiener Messegelände statt. Diese Messe wurde von ca. 50000 Personen besucht.

Der FMBC-Vienna nahm das Angebot der Messeleitung an und stellte ca. 60 der schönsten Modellflugzeuge aus. Die ausgestellten Exponate stellten einen Querschnitt der Möglichkeiten im Flugmodellssport dar. Besonderen Anklang fanden die vielen perfekt gebauten JET-Modelle mit Turbinenantrieb. Weitere Highlights waren Segelflugzeuge der 6m Klasse und Kunstflugmaschinen bis 3m Spannweite mit 150ccm Motoren. Elektroflugzeuge in allen Variationen und voll GFK-Segler rundeten das Angebot ab. Während der Messetage war unser 280m² Messestand wieder sehr stark frequentiert und das Messepublikum zeigte durch Fragen an unsere Standbetreuung sehr reges Interesse an unserem Hobby.

Es gab nicht nur die Turbinen Jets als Standmodelle zu sehen, sondern es wurden bei regelmässigen Vorführungen, im abgesperrten Hallen-

areal, die Turbinen gestartet und die Zuschauer konnten die Flugzeuge in Betrieb erleben. Diese Vorführungen waren perfekt inszeniert und die Jets wurden von einem ferngesteuerten Follow Me-Car auf die Vorführfläche geschleppt und starteten danach selbstständig. Die Vorführungen wurden wie jedes Jahr von Gotthard Rieger gekonnt locker und interessant kommentiert.

Als weitere Attraktion wurde für und mit den jüngsten Messebesuchern Balsa-wurfgleiter gebastelt. Am Samstag, Sonntag um am Dienstag dem Nationalfeiertag hatten die Kinder die Möglichkeit, im Zuge eines Weitwurfwerbes ihr Können unter Be-



Der FMBC-Vienna stellte ca. 60 der schönsten Modellflugzeuge aus.





Die Vorführungen waren perfekt inszeniert, die Jets wurden von einem ferngesteuerten Follow Me-Car auf die Vorführfläche geschleppt und starteten danach selbstständig.



Mit selbstgebaute Balsagleitern hatten die Kinder die Möglichkeit im Zuge eines Weitwurfwerbes ihr Können unter Beweis zu stellen. Fotos: M. Wetz

weis zustellen. Die Firma **Mega Modell** stellte freundlicherweise an allen drei Tagen die Sachpreise für die drei besten Werfer zur Verfügung. Danke an Andreas Breimaier. Es setzte sich leider der Trend der letzten Jahre insofern fort, dass immer weniger grosse Aussteller auf der Messe vertreten waren. Der FMBC-Vienna hat mit seinem Messeauftritt wieder gezeigt, dass es mehr als nur Eisenbahnen und Imbissbuden in der grossen Welt des Modellbau gibt!

Mario Wetz
Obmann FMBC-Vienna



Die Vorführungen wurden wie jedes Jahr von Gotthard Rieger gekonnt locker und interessant kommentiert.

Loop

SCORPIO

Bestell-Nr.: SCOA2061



Der Loop ist auch als Komplettsset mit dem Antrieb SCOSHOCK unter Folgender Nummer erhältlich:

Bestell-Nr.: SCOA2061MR

Technische Daten:

Spannweite:	870mm
Länge:	860mm
Abfluggewicht:	440g
Flächeninhalt:	20,6dm ²
Flächenbelastung:	21g/dm ²
Motor:	Scorpio μ -tron Mini 0808
Regler:	8A brushless
Luftschaube:	APC 9/4.7
Akku:	vorzugsweise 3x Lipol
Fernsteuerung:	ab 4 Kanälen

HOTLINE: 04121-46 199-66

Hier gibt es Info's über den Loop und andere Modelle von Scorpio!!!

Der Loop von Scorpio schockt!

Der Loop von Scorpio hat die schockierende Optik, schockierende Flugeigenschaften und ist rassig, aufregend, trendy und dabei auch ganz Flugzeug. Indoor, Outdoor, Kunstflug oder Slowflight, es liegt alles in seinem Naturell. Vergiss die Plattenbauweise, flieg ein ganzes Flugzeug mit Performance.

Loop – there is no better way to fly.

Version mit fertig eingebautem Regler & Motor jetzt erhältlich: 229€!



Marketing & Vertriebs-GmbH -- Otto Hahn Str. 9a -- 25337 Elmshorn -- Tel.: 04121 - 46 199 60
Fax: 04121 - 46 199 70 -- E-Mail: info@scorpiomodell.com -- Website: www.scorpiomodell.com



HIROBO Scedu EP * GONZO *

Seit Brushless-Motoren und vor allem leistungsstarke LiPo-Akkus auf dem Markt sind, ist der Elektroflug auch für eingefleischte Nitrofreaks, wie ich einer bin, interessant geworden. Ja man kann schon vom leichten Befall eines Elektro-Virus sprechen. Sicher ist hin und wieder Nitroschnüffeln angesagt, damit der Entzug nicht allzu groß wird J, aber es macht doch ungemein Spaß seinen Elektro-Heli einmal schnell hinterm Haus durch die Gegend zu scheuchen.

Die Suche nach einem geeigneten Elektro-Helikopter ist da schon nicht mehr so spaßig. Allzu klein sollte der Heli nicht sein, denn die Flugeigenschaften sollten sich von den sonst gewohnten Maschinen nicht allzu krass unterscheiden. Und wenn wir ehrlich sind, alles unter 1200mm Rotordurchmesser (30er Klasse) ist zwar lustig, aber ist und bleibt doch immer ein Fluggerät mit Einschränkungen. Im Gegensatz wird ein Elektro-Helikopter ab einer gewissen Größe einfach zu teuer und mit Fliegen hinterm Haus ist dann auch Essig. Wie halt immer ist ein guter Kompromiss zu suchen. Also pendelt sich die Sache auf einen Helikopter mit einem Rotordurchmesser von ca. 1350mm ein (50er Klasse).

Aber damit nicht genug habe ich noch so einige Wünsche und Vorstellungen was diesen Elektro-Helikopter betreffen. Das Teil soll kein Heli sein mit dem man nur herumgurken kann, also etwas mit ausreichend Dampf. Will ja fliegen wie auch sonst immer. Ebenso möchte ich die Möglichkeit haben alle möglichen Servos zu verbauen und nicht nur auf einen Servotyp beschränkt zu sein. Egal ob nun irgendwelche günstigen Standard-Servos oder Hightech Digital-Servos der 20mm Klasse aber auch irgendwelche Mini-Servos sollte man schon in die Mechanik verbauen können.

Das gleiche gilt für den Antrieb und die LiPo-Akkus. Hier geht die Entwicklung ja rasant weiter. Des Weiteren darf das Teil kein Exot von irgendwo her sein, denn hin und wieder hat man halt eine unsanfte Berührung mit dem Erdreich und dann ist schnelle Ersatzteilversorgung angesagt. Na ja und die Ersatzteilpreise sollen einen auch nicht an den Rand des Ruins brin-



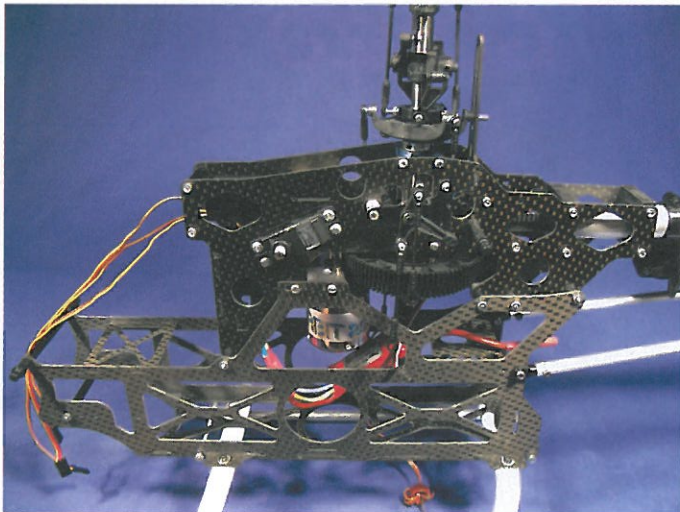
gen. So, jetzt ist aber guter Rat teuer und ich machte mich auf die Suche nach der „Eierlegenden Wollmilchsau“. Kurz und gut, es gab nichts was meinen Vorstellungen entsprach.

Die Zeit verging und brachte den einen und anderen E-Heli, den es so am Markt gab, ins Haus. Aber keiner stellte mich so richtig zufrieden. Bei einem der regelmäßigen Meetings mit Rudi „YJR“ Schneeberger und „Baby-“, Hermann Oberwalder wurde die Idee geboren den Scedu von HIROBO zu elektrifizieren. Bei einem Eigenbau könnte ich alle meine Wünsche einfließen lassen und mir so meine Traum-Elektro-Heli schaffen. Der HIROBO Scedu wäre die ideale Basis dafür, schon seit Jahren leistet dieser Hubschrauber gute Dienste in meiner Flugschule und wurde von uns schon mit allen möglichen Unarten gemartert. Ja selbst langwierige Motortestreihen für einen österreichischen und englischen Motorenhersteller (Verbrenner), bei denen wir den Scedu bis an den Rand des Ertragbaren getrieben haben, hat der Scedu locker weggesteckt. Weiters sind die Flugeigenschaften des Scedu wirklich als ausgezeichnet zu bezeichnen und decken alle Ansprüche, von Anfänger bis hin zum 3D-Freak ab. Und schlussendlich sind die Ersatzteile blitzschnell von dem in Österreich sitzenden Generalimporteur lieferbar und die Preise dafür sind absolut im grünen Bereich.

Da wir schon im letzten Jahr ein Verbrenner-CFK-Chassis für den Scedu EVO entwickelt haben

(Scedu Weta) sind alle relevanten Maße schon bekannt und die Modifikation eigentlich nur noch Detailsache. Na ja, so einfach ist die Sache nun auch nicht, eine Menge Hirnschmalz war notwendig um meine Wünsche zu realisieren und ein paar Vorgaben kamen noch dazu. Da LiPo-Akkus recht empfindlich auf mechanische Einwirkungen im Falle eines Aufschlages reagieren, ist eine Montage des LiPo-Akkus im Inneren des Chassis Pflicht. Noch besser ist ein stabiler, den Akku umschließender Kasten.

Weiters sollten so viele wie nur mögliche originale Teile des Scedu verwendet werden. Und so blieb das gesamte Heck, samt Heckantrieb, Hauptgetriebe, Rotorkopf sowie die Taumelscheibenanlenkung unverändert. So sind alle relevanten Teile im Falle des Falles schnell, günstig und vor allem jederzeit und überall verfügbar. Im Prinzip wird nur das Chassis des Scedu ausgetauscht und durch ein CFK-Chassis in Kastenbauweise ersetzt. Die von HIROBO im Scedu verwendete SWM-Anlenkung (CCPM) kommt nun auch im Scedu EP „Gonzo“ zum Einsatz. Einfach aus dem Grund das sie doch um einiges leichter als die mechanische Taumelscheibenanlenkung ist. So sind die erhältlichen Varianten SCEADU EVO 50 SWM, SCEADU 3D und SCEADU EVO 50 SWM OP im „Gonzo“ elektrisch zu realisieren, egal ob nun nagelneu aus dem Baukasten oder zum Umbau, falls dieser Hubschrauber schon in der Werkstatt steht.



jedoch auf „volle Kanne“ so dreht der Rotor weit über 2000 U/min und beschert einem ein breites, sabberndes Grinsen J. Wir sprechen hier vom Bereich des Möglichen des Rotor Kopfes des Scedu, $\pm 12^\circ$ Pitch stellen für diesen Antrieb kein Problem dar. Wie das gesamte

Wie von mir gewünscht ist der Einbau von Standard-Servos der 20mm Klasse möglich. Egal ob nun günstige Analog- oder Hightech Digital-Servos. Auch der Einbau von Mini-Servos, wie z.B. VOLZ Mirco-Maxx-XP, wie sie Jan Henseleit im TD-MP verwendet ist möglich. Gewicht ist ja bekanntlich das, das man beim Elektrofliegen immer zu viel hat und so lassen sich noch mal min. 90g holen. Aber das ist halt immer eine Preisfrage. Der Scedu EP „Gonzo“ soll ja preismäßig im Bereich des erträglichen bleiben und so habe ich meinen „Gonzo“ mit C5077 ausgestattet und die funktionieren ganz tadellos. Sicher kommen Digital-Servos deutlich besser, aber das bleibt jedem selbst überlassen, schließlich ist der „Gonzo“ hier ja flexibel. Ebenso beim Antrieb. Der Motorträger deckt so ziemlich alle gängigen Anschlussmasse ab und ermöglicht so jede Art des Antriebes. Egal ob nun Innen- oder Außenläufer. Als absolute Leistungskanone im Lowcost-Bereich hat sich hier der Plettenberg Orbit 25-14 erwiesen. Mit einem 8s LiPo-Akku und einem 10 Zähne Motorritzel haucht dieser Antrieb dem Scedu mehr Leben ein als mit jedem beliebigen 50er Verbrenner. Mit einem 10s LiPo-Akku und einem 8 Zähne Motorritzel geht so richtig die Post ab und das breite Grinsen wird nur noch durch die Ohren begrenzt J. Als weiterer Spaßmacher kann auch ein Kontronik Tango 45-06 dienen, der den Scedu EP „Gonzo“ außerordentlich Dampf verleiht. Beide Antriebe haben sich als absolut Teillastfähig erwiesen und erlauben den Scedu auch mit geringer Drehzahl zu fliegen und so Strom zu sparen und realisieren so recht lange Flugzeiten. Schaltet man

Konzept ist der Scedu EP „Gonzo“ auch in Sachen LiPo-Akku flexibel. Der Akku lässt sich heckseitig wechseln, nachladen und anschließen ohne dass man jedes Mal umständlich die Haube rauf und runter machen muss. Die Breite und Höhe des Akkuschachtes mit je 60mm lässt alle möglichen Akkutypen zu. Um dieser Möglichkeit noch besser gerecht zu werden ist der vordere Akkuanschlag verstellbar, so dass der Schwerpunkt immer eingehalten werden kann. Die Lage der Elektronik ist so gewählt das Empfänger und Regler bzw. Motor soweit wie möglich von einander entfernt sind um möglich Störungen auszuschließen. Andererseits ist die Anordnung der gesamten Elektronik so kompakt das Servos, Kreisel, Heckservo oder Regler ohne Verlängerungskabel am Empfänger angeschlossen werden können. Auch beim Thema Empfänger und Empfängerakku bleibt der Scedu EP „Gonzo“ seiner Flexibilität treu. Zwei Plattformen, die zugleich als Verstrebung dienen, stehen zur Aufnahme dieser Komponenten bereit, egal welcher Größe oder Bauform. Aber auch hier gilt natürlich weniger ist mehr, also weniger Gewicht ist mehr Performance. Wenn wir jetzt schon vom Gewicht sprechen, sprechen wir davon was der Scedu EP „Gonzo“ auf die Waage bringt. Grundlage für uns war immer der Verbrenner Scedu in der Standard-Ausführung der ein Abfluggewicht

von 3600g auf die Waage legt. Trockengewicht wohlgemerkt! Durch eine gelungene Konstruktion, die sowohl äußerst stabil aber auch leicht ist bringt der Scedu EP „Gonzo“ mit einem 8s Akku ein Abfluggewicht von ab 3000g und mit einem 10s Akku ab 3200g auf die Waage und das mit Standard-Servos der 20mm Klasse. Wer hier noch in Mini-Servos und ein wenig Carbon beim Landegestell, Heckrohr, Heckstreben und Leitwerk investiert kann sich nochmals gut 200g einsparen. Aber auch ohne diese zusätzlichen Modifikationen schlägt der Scedu EP „Gonzo“ den momentanen Kassenschlager TD-MP gewichtsmäßig locker und das bei gleicher Power. Was das bedeutet kann sich wohl jeder selber ausmalen.



So ist es mir also gelungen meinen Kopf durchzusetzen und alle meine Wünsche, die einen Elektro-Helikopter betreffen, Realität werden zu lassen. An dieser Stelle noch einmal recht herzlichen Dank an Rudi „YJR“ Schneeberger, „Baby-“, Hermann Oberwalder und Tommy „das Janett“ Scharl für ihren Einsatz und Ideen. Da das Elektro-Virus derzeit so richtig um sich greift und wir vom Konzept des Scedu EP „Gonzo“ überzeugt sind, wird der Umbausatz von uns in Serie gefertigt werden und ist ab sofort über Heli4You lieferbar. Für Fragen oder weitere Anregungen stehe ich jederzeit gerne zur Verfügung. Ach übrigens, im Moment arbeite ich an einem Umbausatz für den Robbe Ornith...

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

RAVEN von SCORPIO

In Zusammenarbeit mit dem renommierten Kunstflug- und Schauflugpiloten Stefan Wurm hat Scorpio nach der Alliance eine neue, kompromisslose Kunstflugmaschine entwickelt – die **RAVEN**.

Das Modell hat hervorragende Flugeigenschaften, liegt neutral auf allen Rudern und lässt jede denkbare Flugfigur zu. Sie kann mit konventionellen Motor/Getriebe Antrieben genauso geflogen werden, wie mit bürstenlosen Innen- und Außenläufermotoren. Scorpio bietet das Modell mit einem maßgeschneiderten Antrieb an, dem μ -tron R Fun Acro Motor und einem 12A bürsten-losen Profi Regler. Mit diesem Paket erleben Sie Performance pur!

So wird die **RAVEN** vom Hersteller angekündigt. Was dieses Modell wirklich kann und welche Anforderungen es an den Erbauer und Piloten stellt, schildert der folgende Testbericht.

Als das Testmodell in der **prop**-Redaktion eintraf, wurde es ausgepackt und begutachtet. „Des is wieda so a STYROFLIAGA, was für'n Manfred“, war die einhellige Meinung der Redaktionsmitglieder und so landete die **RAVEN** in meinem Bastelkeller und voll Begeisterung, ich mag dies Art von Modellen, machte ich mich ans Werk.

Bereits beim Überprüfen der Bauteile fiel die gute Qualität und Passgenauigkeit der Bauteile auf. Rumpf, Tragfläche und Höhenleitwerk sind fertig verklebt und rot und grau lackiert. **TriLamina** nennt **SCORPIO** das Material, ein relativ harter feinporiger Schaumstoff, aus dem die **RAVEN** gefertigt wird. Die Oberfläche des Materials wirkt irgendwie „gehärtet“, ist aber, wie sich in weiterer Folge insbesondere beim Transport zeigte, trotzdem sehr vorsichtig zu behandeln. Die beigelegten Sperrholzteile sind von üblicher Qualität nur die Passgenauigkeit des Motorspantes könnte besser sein.

Die aufwendige Bauanleitung mit Baustufenzeichnungen und Text neigt leider oft dazu, den Erbauer etwas zu verwirren und könnte



Da ist Kunstflug in der Luft! Die **RAVEN** von **SCORPIO**. Fotos: M. Dittmayer

aussagekräftiger sein. Beispielsweise ist der Einbau verschiedener Motortypen nicht wirklich gut beschrieben und verursachte beim Tester so manche Unsicherheit bei der Führung des Balsamessers „soll ich jetzt da abschneiden oder nicht ??“. Wie bereits erwähnt, ist auch das Einkleben des Motorspantes nicht ganz einfach, da die Maße nicht stimmen, und die Markierungen im Rumpf, angedeutete Nuten, nicht wirklich exakt sind, so ist einige Zeit für Nachbearbeitung und Messen erforderlich.

Trotz dieser kleinen Schwierigkeiten geht der Bau der **RAVEN** zügig voran und ist in wenigen Stunden zu schaffen. Als Klebstoff empfehle ich „fünf-minuten- Epoxy“ und den „Schaumstoff-Sekundenkleber“ mit Aktivatorspray von **robbe**. Auf normalen Zyan-Sekundenkleber reagiert das Material nicht besonders gut. Der Einbau der Fernsteuerungskomponenten bereitet keinerlei Schwierigkeiten und ist rasch erledigt. Etwas größere Probleme bereitete das Aufbringen der sehr aufwendig gestalteten Dekorteile. Hier dient als Vorlage leider nur das Foto auf dem Karton. Die Bauanleitung ignoriert die Dekorteile total, obwohl erst diese,

Einiges an Überlegung und Bearbeitung mit dem Folienfön war erforderlich, um ein brauchbares Ergebnis zu erzielen. Hilfreich war hier der altbekannte Trick, die einzelnen, ausgeschnittenen Dekorteile, vor dem Aufbringen, in, mit ein wenig Geschirrspülmittel versetztes Wasser zu tauchen. Dadurch lassen sich die Teile gut verschieben und die Bildung von unschönen Luftblasen wird verhindert. Sind diese Arbeiten beendet, so erhält man ein recht schmuckes Modell der **RAVEN**, das förmlich nach Kunstflug schreit. Vorerst ist jedoch noch sorgfältiges Auswiegen und die Einstellung der Ruderwege angesagt. Besonders bei Modellen dieser Größe und Konfiguration ist das „Lebenswichtig!“ Da ich bei meiner **RAVEN** einen „Dreizeller LiPo2000mA“ verwende, ist das Auswiegen des Modells durch



Das Kraftwerk der **Scorpio m-tron Fun Acro 1210-103 brushless**

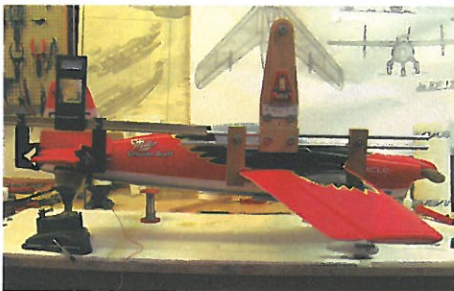
Verschieben des Akku kein Problem. Um auf der sicheren Seite zu sein wählte ich die Schwerpunktlage bei den empfohlenen 60mm von der Nasenleiste gemessen.

Nun begann das Warten auf einen halbwegs windstillen Tag, in Wien fast unmöglich, um die **RAVEN** in die Luft zu bringen.

Endlich war es soweit und die **RAVEN** stand startklar auf der Piste unseres Vereins. Erwartungsvoll starteten Pilot und Vereinskameraden auf das Modell.

Also, nochmals alles prüfen, voll Strom geben und ab geht die Post. Dank der guten Motorisierung zieht die **RAVEN** voll ab und ist im Handumdrehen in der Luft. Leider stimmt die Schwerpunktlage nicht. Die **RAVEN** hängt voll am Höhenruder und ist kaum beherrschbar. Mit viel Geschick und Glück kann ich sie unversehrt wieder auf den Boden bringen und brauche erstmal eine Erholungspause. Beim zweiten Startversuch rücke ich den Akku um einen Zentimeter nach vorne und hoffe, dass das reicht. Wieder gebe ich voll Strom und komme sofort in „TORQUE-Position“ enorm was der Motor leistet. Leider ist im Normalflug noch immer eine starke „Schwanzlastigkeit“ festzustellen. Es dürfte doch die Einstewinkeldifferenz nicht stimmen. Bei der Landung habe ich diesmal nicht soviel Glück und verbiege das Fahrwerk.

Also sind kleinere Reparaturen und nochmaliges Auswiegen und Kontrolle der EWD erforderlich. Beim Vermessen, zeigt sich eine EWD von +2,5°. Für ein Kunstflugmodell



wirklich zu viel. Wahrscheinlich habe ich beim einkleben des Höhenruders einen Fehler gemacht. Also aufschneiden und korrigiere auf 0°, eine nicht ganz leichte Aufgabe. Nun wähle ich wieder die angegebene Schwerpunktlage von 60 mm.



Klein aber fein, viel Spass und „Action pur“ sieht man der RAVEN direkt an.

Beim folgenden Startversuch am nächsten Tag zeigt die **RAVEN** auf Anhieb was in ihr steckt. Nun fliegt sie wie am Schnürchen, die Ruder wirken exakt und die gewählte Rudereinstellung ist genau richtig. Die **RAVEN** fliegt neutral ohne die geringsten Eigenheiten oder Tendenzen. Der Motor ist durchzugsstark und jeder erdenklichen Kunstflugforderung gewachsen. Selbst, bei nun stärker aufkommenden Wind ist die **RAVEN** noch sehr gut beherrschbar, obwohl sie ja doch sehr leicht ist. Mit dem LiPo sind außergewöhnlich lange Flugzeiten erreichbar und zeigen wieder einmal mehr, dass die Zeiten der schwachen Leistung und kurzen Flugzeiten bei E-Modellen dieser Kategorie vorbei sind.



Am Boden und in der Luft ein Schmuckstück.

Resümee:

Die **RAVEN** von **SCORPIO** ist ein reinrassiges Kunstflugmodell für den fortgeschrittenen Modellpiloten. Bausatz und Antriebskomponenten sind von guter Qualität, technisch ausgereift und einem sehr guten Preis/Leistungsverhältnis.

Bei schwachem Wind oder Windstille bietet die **RAVEN** dem Piloten alle erdenklichen Möglichkeiten des Kunstfluges ohne Eigenleben. Das Flugbild entspricht weitgehend dem Original und macht wirklich Freude.

Die **RAVEN** von **SCORPIO** ist ein gelungener Wurf und eine Bereicherung der Elektroflugszene.

Bewertung: 10 = max.

Bausatz	7
Materialqualität	7
Bauanleitung	5
Maßgenauigkeit	6
Flugleistung	8
Kunstflugtauglichkeit	8+

Technische Daten:

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

Ausrüstung des Testmodells:

Motor: Scorpio µ-tron
 Fun Acro1210-103 brushless
 Regler: Scorpio brushless Profi
 Regler 6-12 Z,18A Lipo
 Akku: KOKAM 11,1 V 2000 mA
 Luftschraube: Scolu 10X 10x4,7
 Unter www.scorpionmodell.com gibt es auch ein Flugvideo der RAVEN zu sehen.

Manfred Dittmayer

Ladegerät **JAMARA X – Peak 3 Plus**,

Ein Universallader, speziell für den Slow-Flyer-Piloten geeignet, aber auch für den Modellflieger, der sich gerne mit dem Fahrrad oder auch zu Fuß zum Flugfeld begibt.

Als Besonderheit streicht der Erzeuger heraus, dass dieses Ladegerät speziell für den Slow-Flyer-Piloten zugeschnitten sei. Als Grund dafür wird angegeben, dass es nun möglich ist, auch einen 5-zelligen LiPo-Pack laden zu können. Natürlich gibt es schon längst Lader für LiPo-Packs bis zu neun Zellen. Allerdings in einer anderen Preis- und Anwenderklasse.

Am Verpackungskarton ist darüber hinaus vermerkt, dass es sich um einen 11-15 Volt Universallader handelt. Das bedeutet, dass die bislang strenge 12 V – Vorschrift ähnlicher Lader bei diesem Gerät hinfällig ist. Man kann es also an einen Autoakku mit etwas Unterspannung, aber auch bei erhöhter Spannung durch den laufenden Motor anschließen.

Die mit vielen Sicherheitsvorkehrungen gespickte Elektronik mit einem Step-up/Step-down Wandler macht es zudem möglich, nicht nur bis zu 14 NiCd- und NiMH-Akkus mit einem Ladestrom von 0,1 bis 5A zu laden bzw. von 0,1 bis 1 A zu entladen, sondern sie bietet erstmals die Möglichkeit, den Lader unabhängig von einem Netzgerät oder einer Autobatterie, auch mit einem 10 bis 11-zelligen NiCd-Akku ab einer Kapazität von 2400 mAh mit Strom zu versorgen.

Nun gibt es genügend Modellflieger, die ihr Fluggelände gerne per Fahrrad oder auch zu Fuß aufsuchen. Für sie ist dieses Gerät mit seinen kleinen Abmessungen von 2,5 x 8,5 x 11,5 cm und einem Gewicht von 280 Gramm zum Mitnehmen wie geschaffen. LiPo-Akkus sind nach wie vor nicht gerade billig, so dass selbst die Anschaffung eines zweiten Akkupacks überlegt wird. Will man nun einige Zeit am Fluggelände verbringen, kommt man um das Nachladen, der Anwendung entsprechend, wohl kaum herum. Dabei ist Geduld sowieso gefragt, denn bislang war für jeden LiPo der Ladestrom mit einem C begrenzt und egal welches Ladegerät man verwendet, die Ladezeit bei einem leeren Akku beträgt über eine Stunde.

Sehr positiv zu vermerken ist, dass für gelegentliches, unbedingt erforderliches Formieren von LiPos – benützt man keine Balancer – man nun auch Entladen kann, was im Gegensatz zu manch teuren Ladern, im LiPo-Status oft nicht möglich ist. Das Gerät beendet den Entladevorgang bei 3,0 V pro Zelle (2,5 V unterste Grenze). Von manchen Testern wird als Kriterium für die Güte eines LiPo-Laders die Endladespannung herangezogen. Erlaubt wären 4,235 Volt pro Zelle. Dann ist die Zelle randvoll. Höhere Werte rufen den Feuergott Loki auf den Plan. Das Testmuster schaltet bei 4,2 Volt ab.

Alles für den Betrieb Erforderliche befindet sich auf der Frontplatte des Gerätes. Das sind: ein auch im Finsternen sehr gut lesbares zweizeiliges Display und darunter vier Einstelltasten. Sie sind in dieser Abhandlung, ähnlich ihrer Form, mit <] oder [> gekennzeichnet. Daneben liegen die Akku-Anschlußbuchsen. Das etwas bockige Kabel für den Eingangsstrom wird links ausgeführt und ist mit 2 großen Abgreifklemmen konfektioniert. Für den Anschluss an ein Netzgerät liegen lobenswerterweise 2 Goldstecker zum Umlöten bei.

Die fast 10 Seiten umfassende Bedienungsanleitung mag so manchen Käufer des Gerätes beim für die Inbetriebnahme erforderlichen sorgfältigen Studium überfordern. Auch bei den Eingabetabellen (Menüstrukturen, Flussdiagrammen) mit ihren Richtungspfeilen zu den diversen Akku-Typen ist es mit einem „Überfliegen“ nicht getan. Die Entwickler dieses Laders mögen sich vielleicht auch so etwas gedacht haben, statteten sie doch die Elektronik des Gerätes vorsichtshalber mit allen nur erdenklichen Sicherheitsvorkehrungen aus. Fehlermeldungen hiezu nehmen auf einer ganzen Seite der Betriebsanleitung ihren Platz ein. Man muss allerdings schon wirklich schlampig sein, werden diese zur Aktivität gezwungen.

Zum besseren Zurechtfinden in den Flussdiagrammen wird in der Folge für die wichtigsten Eingaben mit einigen Beispielen Hilfestellung geleistet und dafür der am Display erscheinende Text in *Kursivschrift* angegeben. Den **Lade- Entladevorgang** beschreibt das Kapitel 6 Menüstrukturen. Zuerst Gerät an die gewählte Stromquelle anschließen. Stimmt deren Spannung nicht, kommt schon die erste Fehlermeldung und ebenso eine, werden plus und minus vertauscht. Stimmt alles, erscheint am Display ganz kurz *Jamara Germany/X-Peak 3*, gefolgt von den Eingabedaten des zuletzt geladenen Akkus. Will man diesen Akku laden, Akku anschließen und [Enter> lang drücken (auf der Taste bleiben).

Soll eine neue Akkutype geladen werden, Taste <Batt Type] so lange kurz drücken, bis gewünschter Typ blinkt. Mit der Taste [Enter> bestätigen, oder das Blinken erlischt nach 3 s. Drückt man erneut die [Enter>Taste, beginnt ein



regulierbarer Parameter zu blinken, den man mittels <Dec>- oder [Inc>-Taste fortlaufend verändern kann (Dec = vermindern, Inc = vergrößern). Ist der gewünschte Parameter oder Wert gefunden, diesen jeweils mit [Enter> fixieren. Mit Druck auf [Inc> kann im Einschaltmodus auch entladen werden. Hier ist zusätzlich noch die Entlade-Abschalt-Spannung einzugeben (NiMH 0,8 V pro Zelle, ist die automatische Abschaltspannung des X-Peak 3 plus im Modus Lade-/Entladezyklus)! Und die benötigt das Gerät exakt, sonst schaltet es zu früh oder zu spät ab oder es wird gar eine Fehlermeldung aktiviert.

Die Eingaben zu den verschiedenen Akkutypen sind unterschiedlich und leider nur der einschlägigen Literatur oder den Aufschriften auf den Akkus selbst zu entnehmen bzw. dem eigenen Gutdünken überlassen. Das erforderliche Wissen um die richtigen Eingabewerte für einen bestimmten Akkutyp ist aber das Um und Auf für zufrieden stellende Arbeitsergebnisse. Deshalb sind die meisten Lader für den Anfänger oder Neueinsteiger, ausgenommen vielleicht Steckerlader zu einem bestimmten Akku, doch als recht problematisch anzusehen.

Beim Eingabeprozedere für den LiPo-Akku ist zu den obigen Parametern auch noch die Zellenanzahl in Form der Nennspannung (Akku-Systemspannung) als wichtigster Parameter einzugeben (siehe dazu 6.3, Seite 7 der Betriebsanleitung). Wurden alle Parameter richtig programmiert, steckt man zuerst den zu ladenden Akku an, drückt kurz auf die [Enter>-Taste um die Eingaben zu bestätigen und dann dieselbe Taste lang. Der Lader beginnt seine ihm anbefohlene Arbeit. Am Display erscheint noch zunächst *Battery check wait please* und gleich danach in der ersten Zeile links *CHG* für Laden oder *DCH* für Entladen, in der Mitte die Arbeitszeit und rechts der gerade einfließende Ladestrom in mA. In der zweiten Zeile links stehen der Akkutyp, daneben der individuell gewählte Ladestrom und rechts die Lade-Abschalt-Spannung. Nach vollendeter Arbeit schaltet das Gerät automatisch ab und geht allenfalls auf Erhaltungsladung über. Mit ein wenig „Trockenübung“ hat man das Gerät recht schnell intus.

Nummeriertes **Speichern** mehrerer Akkus ist an und für sich nicht vorgesehen. Wird jedoch mittels <Batt Type>-Taste durch wiederholtes kurzes Drücken die Akku-Type (NiCd, NiMH, LiPo und Pb) gesucht, erscheint jeweils die für einen Akkutyp zuletzt gespeicherte Grundeingabe!

Dem aufmerksamen Leser mag nun bei Aufzählung der Akkutypen aufgefallen sein, dass der Lilon-Akku fehlt. Auch dabei haben sich die Entwickler etwas gedacht und die Elektronik so gestaltet, dass entweder die eine oder andere Type separat eingegeben werden muss. Wegen der unterschiedlichen Systemspannung von 3,6 V pro Zelle für den Lithium-Ionen und 3,7 V für den Lithium-Polymer wäre es fatal, den **Lilon mit dem LiPo zu vertauschen**. Bei Verwechslung gäbe es, wie die Betriebsanleitung feststellt, „ernsthaften Schaden“. Früher gab es noch die Lithium-Mangan-Zelle von Tardi mit 3 V Zellenspannung.

Der Wechsel von einem zum anderen dieser Akkutypen unterscheidet sich ein wenig von der bisherigen Eingabemethode. Hat nun z.B. jemand noch einen Saft-Lilon-Akku in Betrieb, dann wird wie folgt vorgegangen: Gerät einschalten, es erscheint am Display die Eingabe irgendeines zu ladenden Akkus. [Inc> drücken und *Charge* wechselt zu *Discharge*. Nochmals [Inc> und die erste Zeile des Displays zeigt *Lithium type* und die zweite *LiPo*. Wird nun [Enter> gedrückt, beginnt *LiPo* zu blinken. <Dec> gedrückt und man ist schließlich beim *Lilon*. Der Wechsel ist vollzogen und mit 2mal <Dec> ist man wieder im Hauptprogramm, jetzt allerdings mit *Lilon* als Akkutypenanzeige.

Zur Formierung der beiden Akkutypen NiCd und NiMH, lassen sich ein bis fünf **Lade-/Entladezyklen** einstellen (LiPos siehe oben). Dieser Eingabevorgang ist etwas aufwendiger. Hat man die oben unter Lade- Entladevorgang angegebenen Grundwerte eingegeben, so erscheint am Display in der ersten Zeile z. B. *NiMH* und *Charge* und darunter mit C der gewünschte Ladestrom. Drückt man nun [Inc> erscheint *Discharge*. Bei nochmals [Inc> *Cycle* und daneben *C>D* und eine Zahl. Drückt man [Enter> beginnt *C>D* zu blinken und zwar fünfmal. Erlischt das Blinken, ist eine Eingabe nicht möglich. Daher, für abermaliges Blinken, nochmals [Enter> drücken. Jetzt wählt man mit [Inc>- oder <Dec>, ob zuerst geladen und dann entladen werden soll oder umgekehrt. Drückt man zweimal [Enter], beginnt die *Zahl* zu blinken. Die Anzahl der Ladezyklen wählt man wieder mit [Inc> oder <Dec>. Drückt man nun so lange [Enter> bis kein Parameter mehr blinkt, kann das eingegebene Programm mit einem langen Druck auf [Enter> gestartet werden. Zwischen den einzelnen Ladezyklen wird automatisch eine Ruhepause von 3 Minuten eingehalten. Das merkt man nur daran, dass die Ladeanzeige auf *0,00* stehen bleibt und erst nach genau 3 Minuten wieder aktiv wird!

Nicht irritieren lassen sollte man sich, wird der Lader an ein Netzgerät mit Stromanzeige angeschlossen. Durch die eigenwillige Elektronik des Laders kann es sein, dass das Netzgerät einen wesentlich geringeren Ladestrom anzeigt, als man am Display des Laders ablesen kann. Auch schert sich der Lader eigentlich wenig um den vorgegebenen Lade- oder Entladestrom. Der Prozessor berechnet sich diesen Wert einfach selbst!

Arbeitet das Gerät an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit, erwärmt es sich relativ stark. Da kein Ventilator zur Warmluftabfuhr eingebaut ist, wäre es ratsam, als Untergrund keinen Teppich, Filzuntergrund oder ähnliches, leicht flammbares Material zu wählen (siehe Sicherheitshinweise).

Die Qualität des X-Peak 3 muss einen hohen Qualitätsstandard aufweisen, übernimmt doch der Vertreiber eine Gewährleistung von 2 Jahren. Daher ist anzunehmen, dass sich dieses Gerät ebenso gut bewähren wird, wie die schon stark verbreiteten, am Markt befindlichen, anwenderfreundlichen Lader desselben Herstellers. Dass Extrem- oder Spitzenmodellflieger andere Geräte einsetzen müssen, mag wohl zutreffen. Was den Allgemeinmodellflug angeht, wird es die Konkurrenz nicht leicht haben, dafür und um einen Verkaufspreis von weniger als € 100,— etwas Gleichwertiges anzubieten. © **Oskar Czepa**

Spirit L-16 von *robbe* modellsport



Seit Ende des Jahres 2004 ist der größere Bruder des mittlerweile bekannten Spirit M-8 im Fachhandel erhältlich. Schon im Namen verbirgt sich der Hinweis, dass dieser Midihubschrauber für 16 Zellen NiCd oder NiMh ausgelegt ist.

Schauen wir einmal, ob dieser Hubschrauber auch die Anlagen zum Klassenprimus in sich hat.

Nach dem Öffnen des Kartons finden wir alle Teile, den Bauabschnitten entsprechend, sauber in Plastiksackerl verschweißt. Die klare Kabinenhaube ist noch unlackiert. Eines wissen wir schon aus der Vergangenheit, dass die optische Verschönerung der Kabine wieder eine Menge Arbeit bringen wird. Ferner finden sich im Karton die GFK Hauptrotorblätter (Länge 535mm mit einem Blattanschluß von 10mm) so wie die Heckrotorblätter.

Zusätzlich für die Fertigstellung des Modells sind noch der Motor, Regler, die Komponenten der RC-Anlage sowie Kreisel zu beschaffen.

Im unseren Fall wird als Antrieb der von robbe im Vertrieb befindliche Brushless Fun 600-15 Elektromotor und als Drehzahlsteller der Kontronik Jazz 55/6/18 eingesetzt.

Als Kreisel dient der ‚Standardkreisel‘ GV 401 und als Taumelscheibenservos kommen die brandneuen Digitalservos S3152 zum Einsatz.

Der Aufbau:

Das Chassis besteht aus einem Aluminiumprofil, welches den Antriebsmotor, die erste Getriebestufe sowie die Hauptrotorwelle aufnimmt. Die Kugellager sind schon eingepresst. Etwas fummelig gestaltet sich das Einfädeln der Beilagscheiben und des Zahnrades der ersten Getriebestufe. Der Aufbau geht dank der wirklich gut gemachten Montageanleitung rasch von der Hand. Der Vorbau und auch die Halterung des Heckrohres sind aus Kunststoff. Wer die Führungen für die robbe typische Starrantriebswelle in den Kunststoffbeuteln vermisst, wird sich über den fertigen Einbau der Führungen herstellereitig freuen. Die Zahnräder des Getriebes sind Kunststoffspritzteile und beim Durchdrehen von Hand merkt man ein ‚ecken‘ des Getriebes. Zum Einlaufen empfiehlt es sich, mit einer Bohrmaschine die Hauptrotorwelle (Durchmesser 8mm!) einige Zeit anzutreiben um so den Einlaufprozess des Getriebes abzukürzen. Die Montage der Servos für die An-

steuerung der Taumelscheibe (120° Ansteuerung) und des Heckrotorservos geben wiederum keine Rätsel auf. Einzig beim Heckrotorgetriebe gibt es einen Grund zur Kritik: zieht man die Schrauben des Getriebes normal fest an, dann klemmen die Zahnräder. Abhilfe schafft hier eine selbstgeschnittene Dichtung aus Papier. Auch sind meiner Meinung nach die Heckrotorblätter, die dem Bausatz beiliegen, zu lang, oder das Seitenleitwerk zu kurz. Denn der Abstand der Heckrotorblätter zum Boden beträgt nur ein paar Millimeter. An-sonsten gab es keine auffälligen Beanstandungen. Da es sich bei diesem Bausatz um ein frühes Exemplar handelt, wird robbe wahrscheinlich bald reagieren und die Mängel beseitigen. Die wirklich gefällige Kabinenhaube wurde von außen lackiert, da das Abkleben des Kabinenfensters von innen wirklich zu den zeitraubendsten und kniffligsten Tätigkeiten gehört. Auch so kann sich das Ergebnis sehen lassen. Die beiden achtzelligen Antriebsakkus liegen rechts und links vom Chassis und werden mit entsprechenden O-Ringen und Gummibändern in entsprechenden Halterungen festgezurt. Der Vorteil die-

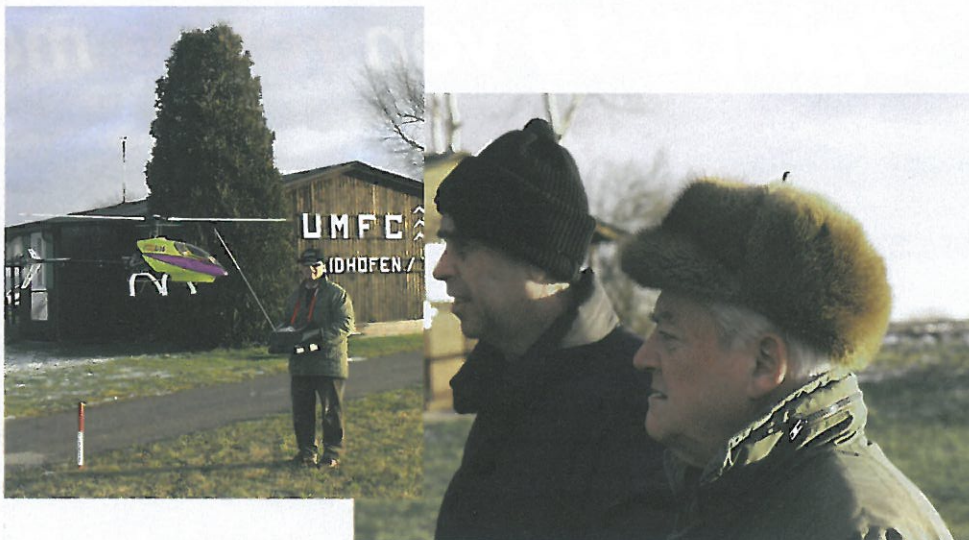
ser Montage liegt in der leichten Einstellmöglichkeit des Schwerpunktes durch das Verschieben der Akkus in Längsrichtung.

Der erste Flug:

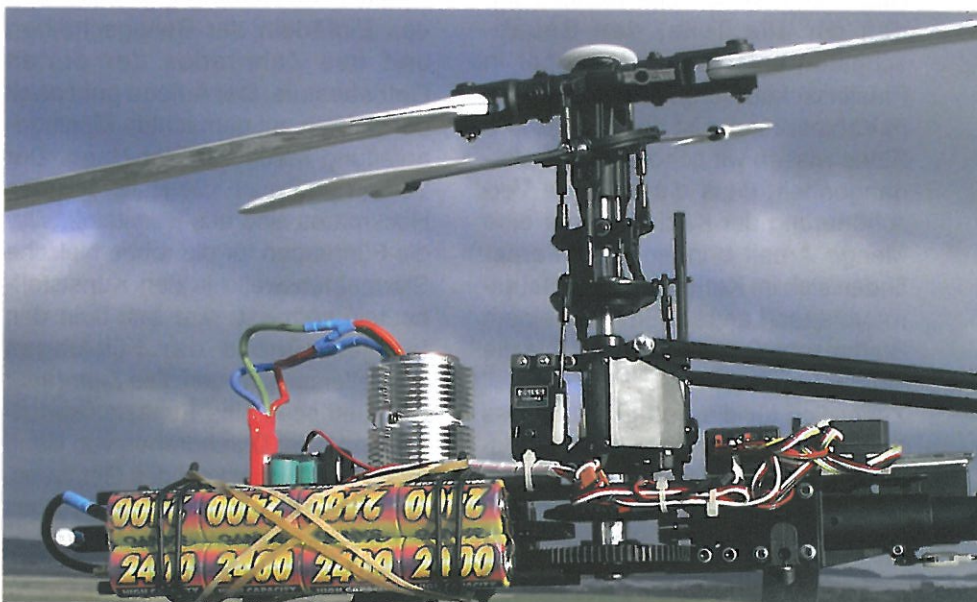
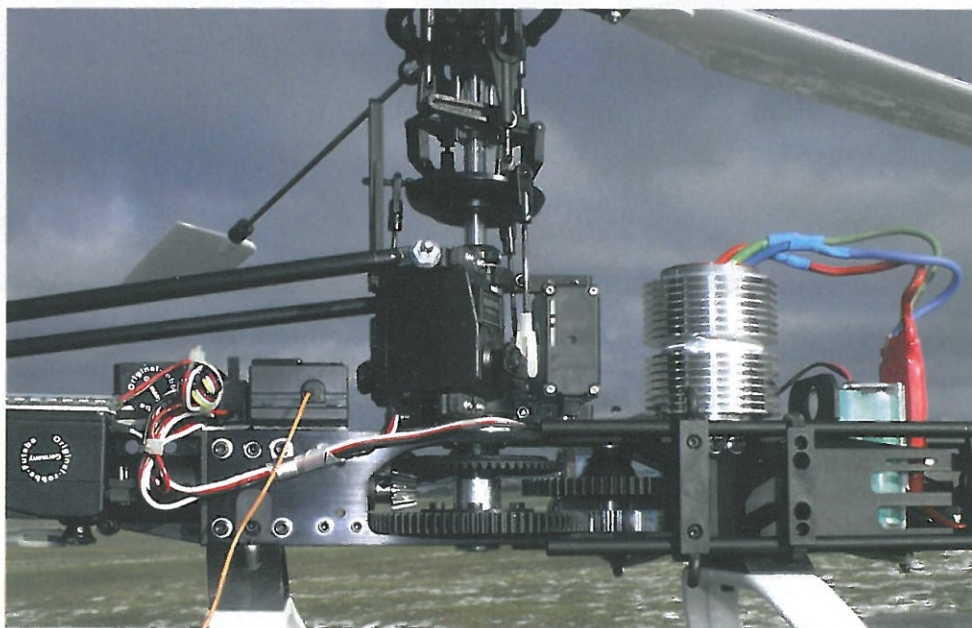
Die Programmierung des Senders bereitet auf Grund der Vorkenntnisse vom Spirit M-8 wirklich keine großen Probleme. Die Programmierung des Reglers Jazz 55/6/18 wurde exakt nach der Anleitung durchgeführt. Wie schon beim kleineren Bruder wurde der Motor auf einen eigenen Schieberkanal gelegt. Zuerst wird langsam Strom gegeben und bei Erreichen der gewünschten Drehzahl Pitch. Der Jazz – Drehzahlsteller sorgt im Folgenden für exakte Einhaltung der Rotordrehzahl. Der erste Flug zeigte bereits die Performance des Hubschraubers, obwohl die RSC-2400 Akkus doch schon einige Jahre auf dem Buckel haben. Die Flugzeit betrug ca. 6 Minuten. Durchaus kraftvoll zieht der Motor den Hubschrauber in die Höhe und flotte Rundflüge stellen kein Problem dar. Vibrationen wurden nicht festgestellt. Man fühlt sich auf Anhieb mit dem Hubschrauber vertraut. Während der durchgeführten Fotoflüge wehte ein ziemlich bockiger Wind, trotzdem zeigt der Spirit L-16 eine überraschende Stabilität beim Schweben. Für die nächsten Flüge wird vorerst einmal ein wärmeres Wetter abgewartet und die Feinabstimmung von Drehzahl, Pitch und auch der Kreiselempfindlichkeit erfolgen. Für ambitioniertes 3D – Fliegen werden wohl die in Kürze erhältlichen Tuning-teile zu mehr Steueragressivität beitragen. Für ‚normales‘ Fliegen reicht aber die serienmäßige Ausstattung allemal aus. Für den richtigen Flugspaß wird demnächst auf LiPoly Akkus umgerüstet. Dann steht auch mehr Saft für wildere Manöver zur Verfügung.

Fazit:

robbe ist auf Anhieb ein eleganter, einfach zu erstellender Elektrohubschrauber gelungen, der sicher seine Liebhaber finden wird. Durch die Möglichkeit der Aufrüstung durch Tuningteile kann Jedermann seinen persönlichen Hubschrauber zusammenstellen. Auch mit herkömmlichen NiCd oder NiMh Akkus ist schon Flugspaß garantiert, mit den kommenden LiPoly Akkus wird aber eine Dimension des (Großserien-) Elektrohubschraubers erreicht.



Kritische Beobachter: im Bildhintergrund F. Böhm (robbe-Österreich) und der Erbauer des Spirit - Josef Lemmerhofer. Fotos:W.Lemmerhofer



Ein starkes Trio:



miniature
aircraft



Jetzt in Europa durch BBT erhältlich!

Der Sprit, von dem der Hersteller sagt, er sei »der Beste«
Vollsynthetisches Öl, leistungssteigernd,
korrosionsverhindernd, in handlichen 3,8 Liter-Behältern,
von 0% bis 45 % Nitromethan für alle Anwendungen geeignet.

www.coolpower.de

Informationsbroschüre gegen Freiumschatz oder zusammen mit Katalog.



XL PRO 2K

X-Cell Gas Graphite · X-Cell Graphite 60 SE
X-Cell 60 Graphite · X-Cell 60 Sport Trainer
X-Cell 60 Competition Trainer
X-Cell 60 CCPM Basic/Expert

*Wir bauen die Rotorblätter für
Rüdiger Feil*

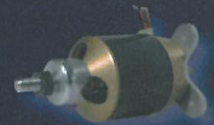
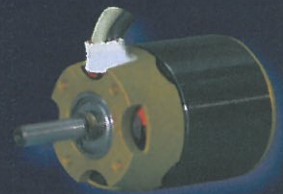
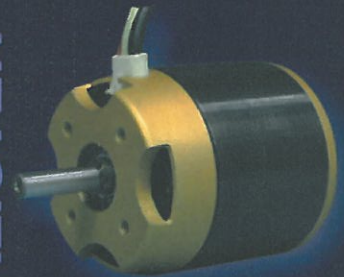


Cool Power · BBT ist Importeur für Europa
Big Boys' Toys Handelsagentur GmbH
Siemenstr. 10, 85521 Ottobrunn
Tel. 0 89/6 65 47 80 · Fax 0 89/66 54 78 20
E-Mail: bbtmail@gmx.de

- ◆ Katalog frei.
- ◆ Händler-Anfragen erwünscht.

AXI
model motors

AXI MOTOREN NUR VOM SPEZIALISTEN



Beratung
General-
vertretung

HEPF

www.hepf.at

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



Eine für Alle(s)



mehr Inhalt

mehr Themen

mehr Umfang

mehr Optik

mehr Auflage

GRAUPNER SPARRAISE FÜR DIE LABORTECHNIK VON MORGEN



ULTRA DUO PLUS 30

- Best.-Nr. 6416
- Ladestrom bis 7 A
- Entladestrom bis 500 mA
- 2. Ladeausgang bis 500 mA
- 1 - 30 Zellen NiCd-/NiMH
- 1 - 10 Zellen Lilo-/LiMn
- 2 - 24 V Pb-Batterien
- 1 - 10 Zellen LiPo



ULTRAMAT 25

- Best.-Nr. 6417
- Ladestrom bis 5 A
- Entladestrom bis 3 A
- 1 - 25 Zellen NiCd-/NiMH
- 1 - 7 Zellen Lilo-/LiMn
- 2 - 24 V Pb-Batterien
- 1 - 7 Zellen LiPo



LiPomat 4 plus

- Best.-Nr. 6438
- Ladestrom bis 1 A
- 1 - 4 Zellen LiPo
- 2. Ladeausgang Einzelzellenladung



ULTRAMAT 12

- Best.-Nr. 6412
- Ladestrom bis 5 A
- Entladestrom bis 1 A
- 1 - 12 Zellen NiCd-/NiMH
- 2 - 12 V Pb-Batterien
- 1 - 5 Zellen LiPo



LiPo Charger 4

- Best.-Nr. 6437
- Ladestrom bis 3 A
- Automatischer Ladestrom
- 1 - 4 Zellen LiPo



ULTRAMAT 10

- Best.-Nr. 6410
- Ladestrom bis ca. 3 A
- Betriebsspannung 12 V / 230 V
- 1 - 10 Zellen NiCd-/NiMH
- 1 - 4 Zellen LiPo



GMVIS Commander

- Best.-Nr. 94401
- Ladestrom bis 9,9 A
- Entladestrom bis 20 A
- 2. Ladeausgang 150 mA
- 1 - 30 Zellen NiCd-/NiMH
- 1 - 10 Zellen Lilo-/LiMn
- 2 - 24 V Pb-Batterien
- 1 - 10 Zellen LiPo



Micro-balancer

- Best.-Nr. 6491
- 1 - 5 LiPo Zellen
- Ladeausgleichssystem
- 0,2 A Entladestrom bis ca. 4,3 V pro Zelle



Ausführliche Beschreibung siehe GRAUPNER Hauptkatalog FS mit Neuheitenprospekt



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

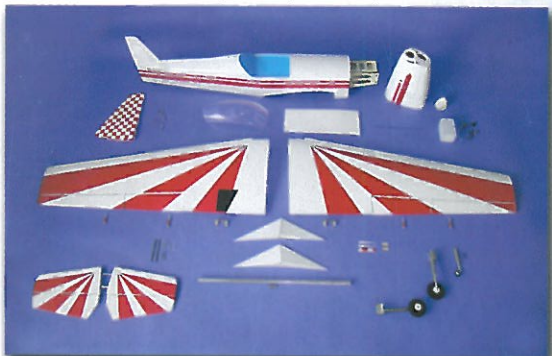
Zlin 526

Best.Nr. 00 5250



Lieferumfang:

- fertig bespannter Rumpf in Holzbauweise
- lackierte GFK-Motorhaube, transparente Kabinenhaube
- fertig bespannte Tragfläche in Rippenbauweise
- fertig bespannte Rumpf-Flächenübergänge
- Zweibein-Einziehfahrwerk, stoßgedämpft
- Steckverbindung für Tragfläche und Höhenleitwerk
- diverse Kleinteile, Tank, Räder, Ruderhörner...



***€399,-**

gigantisch

Im Fachhandel erhältlich

Neuheit 05 - ab sofort lieferbar



ca. 2360mm



ca. 1760 mm



ca. 79 qdm



ca. 4700g



6 Kanal
10 Servos



2 Takt 180er

*unverbindliche Preisempfehlung