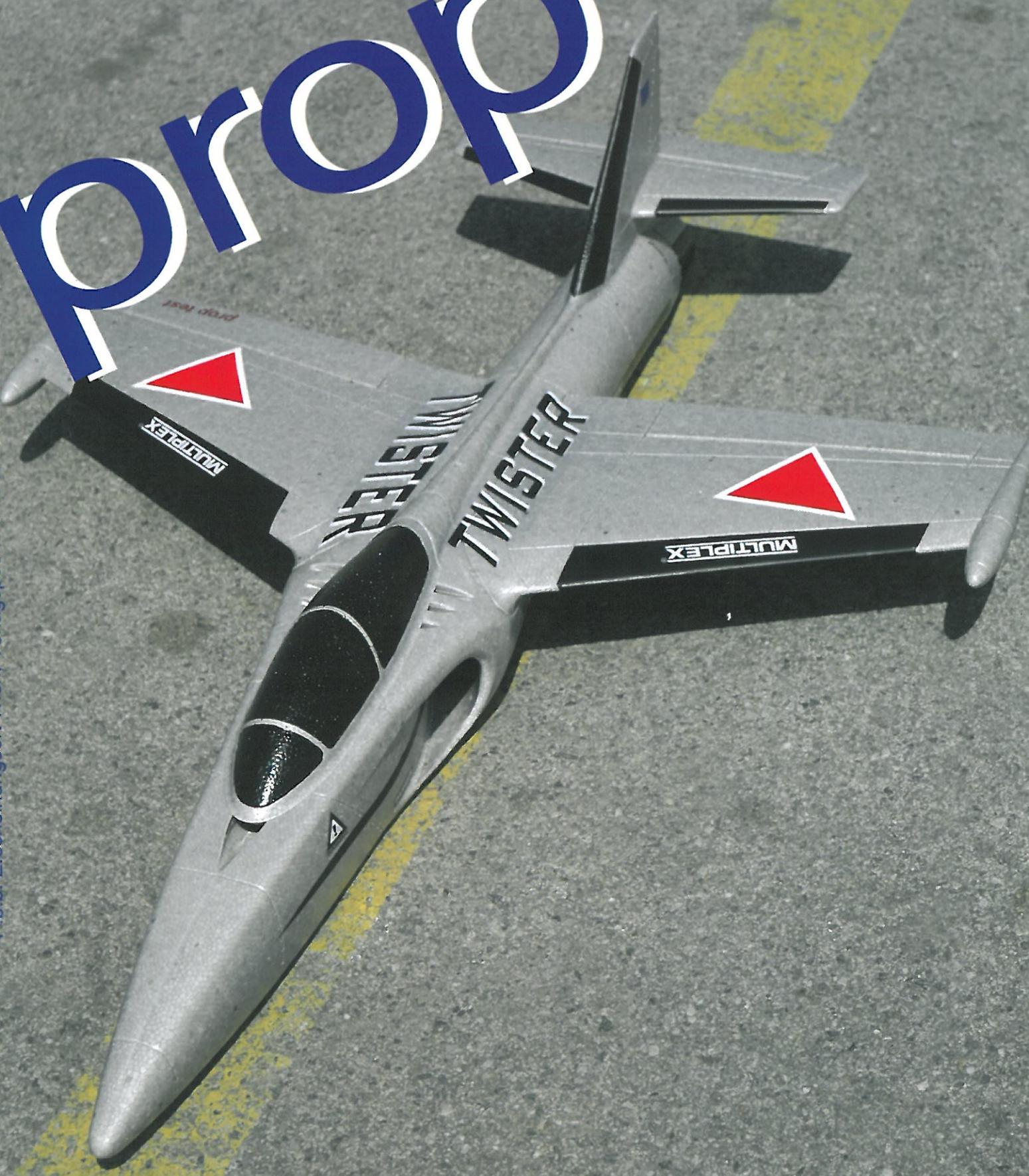


prop

P.b.b. Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt 1040 Wien GZ02Z03187/M



das Modellflugmagazin
des österreichischen Aero - Club

MULTIPLEX®

Cularis



Hochleistungs(elektro)segler aus ELAPOR®

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

EUR 169,90* # 214218

Spannweite: 2610 mm

Video auf unserer Home-Page!

Empfohlene Antriebsakkus
Li-BATT BX



Antriebssatz „Cularis“ # 33 2633

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

Typische Betriebsdaten:

3S LiPo / Prop: 12" x 6":

Stromaufnahme: ca. 22,0 A

Inhalt:

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

EUR 159,90*



CALMATO Trainer

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



Calmato Trainer mit Motor

159,-

CALMATO Sport

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



Calmato Sport mit Motor

169,-

MANIAC Rotorblätter die BESTEN laut Testbericht im Rotor



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

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

Hurricane 550 3D

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

Baukasteninhalt:

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



299,-

HUBSCHRAUBER SYNERGY N9



Entwickelt von den weltweit bekannten Piloten Jason Krause und Todd Bennett.

- Motoren 10 - 15ccm einsetzbar
- Abfluggewicht ab 4.70 kg
- 12mm hohlgebohrte Hauptrotorwelle
- 5mm Paddelstange, 6mm Heckrotorwelle
- 22 mm Heckrohr mit 10mm 2-fach gelagerter Alu-Heckantriebswelle
- alle Umlenkhebel sind 2-fach kugelgelagert
- inkl. CFK-Paddel und CFK-Heckblätter
- GFK-Haube

SYNERGY Set 1

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

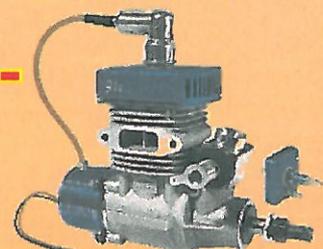
1999,-

SYNERGY Set 2

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

1799,-

WEBRA 91HI Benzin Motor



519,-

Täglicher Postversand

Sie bestellen bis 14.00 Uhr, wir versenden am selben Tag



• bis zu 5%
Jahres-Rabatt

• Wir beraten Sie
gerne
kompetent und zuverlässig

• alles aus einer
Hand (spart
Versandkosten und
Lieferzeit!

• Gigantische
Auswahl
über 40.000 verschieden
Artikel

• kürzeste
Lieferzeiten
(1-3 Tage)

HAUPTKATALOG 2007

mit **380** Seiten
Katalogpreis incl. Versand: € 5,-

... so einfach geht S...

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

MULTI CHARGER AC/DC

Der „ultimative Standardlader“! Mit diesem Gerät wird der Großteil aller im Modellbau üblichen Lade- und Entladevorgänge abgedeckt. Modernere Ladetechniken wie z.B. für Lipos ist Standard. Der kräftige Ladestrom von max. 5A sorgt auch bei hohen Akkukapazitäten für zügige Ladevorgänge. Die Entladefunktion ermöglicht zudem die Überprüfung der Akkus und kann auch als „Refresh“ Funktion genutzt werden. Ein unverzichtbares „Muss“ um immer zu wissen wie fit der noch verwendete Akku ist. Die Sensor-Schnittstelle ist kompatibel mit unserem Hyperion LBA-10 Balancer.

Features:
• bis 5 Lade- und Entladezyklen
• Lade-/Entladedaten per Display angezeigt
• Bedienung über 4 Tasten
• Kopplung mit Balancer über „Sensor-Schnittstelle“
• beleuchtetes 2-zelliges Display

Versorgungsspannung 12/220 V
Ladbare Akkutypen NiMH/NiCd/LiXX/Pb
Ladbare Zellenzahl 1-14NiXX, 1-5LiXX, 2-12VPb
Ladestrom 0,1 - 5A
Entladestrom 0,1 - 1A
Abschaltung automatisch

B-Nr. 65499

75.90

YAK 54

**SOMENZINI
YAKS**

Die kleine YAK von Quique Somenzini in perfekter Ausführung. Natürlich in Holzbauweise, um jedes Gramm einzusparen wo nur möglich. Dennoch eine außergewöhnlich robuste Konstruktion. Die Flugeigenschaften von Modellen aus der Hand Quique Somenzini's sind ohnedies jedem zweifel erhaben. Neue Version 2006!

Spannweite: 1850 mm
Gewicht: 4500-5000 g
Motor: 214T 20-30 ccm
Steuerung: S,H,M,Q
Hersteller: Quique
Rumpf: Holz
Flächen: Holz/Rippenb.
Ausführung: F-Fertigmodell

B-Nr.: 59284

359.00

YAK 54

Die 2,18m YAK 54, Version 2007, in gewohnter Somenzini Qualität. Das Modell wird mit umfangreichen Zubehör geliefert und ist auf Grund der perfekten Vorfertigung innerhalb kurzer Zeit fertigzustellen. (mehr Informationen zum optionalen Zubehör entnehmen sie bitte unserer Homepage) Diese Version basiert auf der großen (67,4%) Competition YAK 54 von Somenzini, welche er auf vielen internationalen Wettbewerben erfolgreich eingesetzt hatte. Dabei blieben die außergewöhnlich guten 3D Kunstflugeigenschaften voll erhalten.

Spannweite: 2184 mm
Gewicht: 7200-7700 g
Motor: ca. 50 ccm
Steuerung: S,H,M,Q
Hersteller: Quique
Rumpf: Holz
Flächen: Holz/Rippenb.
Ausführung: F-Fertigmodell

B-Nr.: 60516

599.00

DASS Original vom 4-fachen TOC Champion! Das Modell ist das ultimative Kunstfluggerät schlechthin. Dabei handelt es sich um einen fast zu 100% identen Seriennachbau des Modells von Somenzini. Von Profis für Profis definiert klar den Einsatzbereich dieses wahrlich exklusiven Modells.

Spannweite: 2590 mm
Gewicht: 11,8-12,3 kg
Motor: ca. 100 ccm
Steuerung: S,H,M,Q
Hersteller: Quique
Rumpf: Holz
Flächen: Holz/Rippenb.
Ausführung: F-Fertigmodell

B-Nr.: 60691

929.00

X-400 PRO V.2

Der X-400 V.2 ist die verbesserte Version des bewährten X-400. Neu und kompl. überarbeitet wurden das Heck, Nick und Stabwippe. Durch diese Erneuerungen wird der Heli speziell beim 3D Flug präziser zu steuern.

Features:
• kompl. kugelgelagert
• Pitch gesteuert
• Alu Chassis
• 3D tauglich
• Zahnriemenantrieb f. Heckrotor
• Taumelscheibe
• Neue Heckrotoranlenkung
• Lange Paddelwippe

• Brushless Motor
• Brushless Regler 25A
• Holzrotorblätter

Haupttr.-Ø: 588 mm
Heckr.-Ø: 150 mm
Länge: 630 mm
Höhe: 225 mm
Gewicht: 580-650g Abfluggewicht
Motor: BL-Motor der 480er Kl.
Akku: Lipo Akkupack ab 3S
Ausführung: Vormontiert

Aktion 279.00

B-Nr.: 61003

189.00

EASY FLY

Tolles Einstiegs-Flugmodell! Mann weiß jeder Anfang ist schwer und mit dem Easy Fly erleichtert man sich diesen, da er aus EPP gefertigt ist. Abstürze sind nicht gleich ein Totalschaden, das macht Freude beim Fliegen.

Spannweite: 1960 mm
Gewicht: ca. 1000 g
Motor: BL (b)
Steuerung: H,S,C
Hersteller: Modellbau
Rumpf: EPP
Flächen: EPP
Ausführung: F-Fertigmodell

NEU

INCLUSIVE
• SERVOS, FERTIG EINBAUEN
• BL MOTOR
• BL REGLER
• LIPO AKKUPACK
• DEKORBÖGEN
• BEILIEGENDE ENGLISCHSPRACHIGE ANLEITUNG

B-Nr.

149.00

X Power Professional Line ist eine völlig neu entwickelte Motorserie, erhältlich als Innen- und Außenläufer. Die Motoren sind hochwertig gefertigt, weisen einen hohen Wirkungsgrad und genügen somit auch höchsten Ansprüchen.

- mit 3,5mm Goldkontakt Stecker (nur 3000er Serie)
- Luftschaubekuppung (nicht bei den Heli Motoren)
- rückwärtiger Motorträger (nicht bei den Heli Motoren)

15% SETTRABATT
bei gleichzeitiger Bestellung eines passenden Kauf mit einem „Professionals“ Regler und X-Power Motor

NEU

X-POWER PRO TORQUE 3000

Bezeichnung	Zellen	Luftschaub	Geh.-Ø/ Ges.-L o.W/W-Ø	Gewicht	Anw. Be
3007/22	6-10NiXX/2-3LiPo	25 9x5, 3S 8x5	37,2/30,85/4 mm	72 g	f. Modelle
3007/30	6-10NiXX/2-3LiPo	25 11x7, 3S 10x6	37,2/30,85/4 mm	72 g	f. Modelle
3013/12	7-10NiXX/2-3LiPo	25 11x7, 3S 10x6	37,2/36,85/5 mm	105 g	f. Modelle
3013/18	7-10NiXX/2-3LiPo	25 13x6,5, 3S 12x6	37,2/36,85/5 mm	105 g	E-Segler -3000,3
3019/10	8-10NiXX/3-4LiPo	3S 11x8, 4S 11x5,5	37,2/42,85/5 mm	148 g	f. Modelle
3019/12	8-14NiXX/3-4LiPo	3S 12x6, 4S 11x6	37,2/42,85/5 mm	148 g	f. Modelle
3019/14	8-14NiXX/3-4LiPo	3S 14x7, 4S 12x6	37,2/42,85/5 mm	148 g	f. Modelle
3025/10	7-10NiXX/3-5LiPo	3S 14x7, 5S 11x5,5	37,2/48,85/5 mm	180 g	f. Modelle v.100
3025/10 HELI	7-10NiXX/3-5LiPo	3S 14x7, 5S 11x5,5	37,2/48,85/5 mm	180 g	Helik.
3025/12	7-10NiXX/3-5LiPo	3S 14x7, 4S 13x7, 5S 11x6	37,2/48,85/5 mm	180 g	f. Modelle
3025/8	6-10NiXX/2-3LiPo	2S 13x6, 3S 13x6	37,2/48,85/5 mm	180 g	f. Modelle von
3025/8 HELI	6-10NiXX/2-3LiPo	2S 13x6, 3S 13x6	37,2/48,85/5 mm	180 g	Helik.

• bis zu 5%
Jahres-Rabatt

• alles aus einer Hand

Online-shop

www.lindinger.at

• kürzeste
Lieferzeiten
(1-3 Tage)

• bis zu 5%
Jahres-Rabatt

• alles aus einer Hand (spart
Versandkosten und
Lieferzeit!

• unzählige
Exklusivprodukte
nur bei uns erhältlich

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



• Gigantische
Auswahl
über 40.000 verschieden
Artikel

• Portofreie Lieferung
ab €250,-

MODELLBAU

LINDINGER

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

Features	U/Min/V	B-Nr.	Euro
00-1400 g	1450	66581	65,00
00-1400 g	1095	66582	65,00
000-2000 g	1375	66583	69,00
0g,SportSc.-150g	905	66587	69,00
000-2200 g	1190	66585	71,00
200-2500 g	995	66586	71,00
200-2500 g	850	66587	71,00
0 g,Hirobe Lepton	813	66590	75,00
gebläse	813	66591	59,00
500-3000 g	660	66592	75,00
2800 g, Logo 10	990	66588	75,00
gebläse	990	66589	59,00

tel. + 43/7584/33180



Inhalt

	<i>Seite</i>
Wir gedenken	6
Der BFR Freiflug berichtet...	7
Alexander Balzer ist Wiener Landesmeister	8
Modellfluggruppe Abtenau	9
Der BFR Hubschrauber berichtet...	11
1. WEBRA Helipokal	11
Trophee de France	12
1. Innviertler Helipokal	13
Trainingslager Gastein	14
Das Fesselfluggnationalteam 2007	16
Großer Erfolg in Bitterfeld	18
Der BFR F3B berichtet	19
Der BFR F4C berichtet	21
Sonnige Angelegenheit	23
Flugmodellausstellung Lienz	26
RC-Langstreckenflug	28
Weißer Mäwe Wels	30
26. Flugshow Lienz	32
Der TURBO 2007-06-17	36
Condor- Magic- Thermik	41
Gummimotormodell als "Slowflyer"	44
EDGE 540 T von Simprop	48
Sebart KATANA S30E von Hepf	51
Messerschmitt Bf 108 von Graupner	54
Robbe Futaba T6EXP 2,4 GHz	57
Die Ikarus-Enns Rafale-Staffel	61
TWISTER von Multiplex	64
Großer Zugvogel für E-Antrieb	68
EPP als Modellbauwerkstoff	70
Kleinstempfänger Praxistest	74
Ein Minimotorträger als Adonis	75
ZLIN526 von JAMARA	76
„TAUBE“ superleichter Hochstartsegler	78
50 Jahre Modellflugsport WSV Liezen	80
28. Helitreffen St.Johann	82
European Freestyle Championship	84
Neues vom Markt	90
Bücherecke	96



Trophee de France Seite 12



„All you need is speed“ Seite 19



Sebart KATANA S30E Seite 50



TWISTER Seite 64

Impressum

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

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

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



26. Flugshow Lienz Seite 32



Der TURBO 2007 Seite 36



European Freestyle Championship

84



EPP als Modellbauwerkstoff Seite 70

Liebe Leser,

die vorliegende Ausgabe von **prop** ist wieder recht umfangreich geworden, vermittelt aber recht eindrucksvoll die große Typenbandbreite unseres Modellsports. Da spannt sich der Bogen unserer Aktivitäten vom scheinbar einfachen Freiflugmodell bis zur Düsenstaffel, als ein Bild technischer Meisterleistungen. Auch das Alter unserer Piloten scheint unwichtig zu sein, finden wir doch auf unseren Flugplätzen alle Altersstufen von 8 – 80+ nebeneinander und was noch viel wichtiger ist, miteinander, befallen von der gleichen Leidenschaft, dem Modellflug. Hier gibt es offensichtlich keine „Generationsprobleme“. Was mir auch auffällt ist, dass die Faszination Modellflug wirklich jung hält. Bei Gesprächen mit älteren Piloten spürt man förmlich, wie diese Begeisterung nicht nur körperlich, sondern vor allem auch geistig fit hält. Da ist es doch schön, wenn man beim Hangfliegen „hoch oben am Berg“ Modellflugkollegen antrifft, die trotz ihres Alters eine beneidenswerte Kondition an den Tag legen. Von ihnen werden auch rege technische Diskussionen über alle Landesgrenzen per Internet geführt und dann werden tolle Modelle entworfen und gebaut und so langjährige Erfahrungen eingebracht. Es ist einfach schön, dass wir einen so tollen Sport haben! Ich hoffe, mit dieser Ausgabe von **prop** viel Lesevergnügen zu bereiten und vergönnt nun auch mir die Freude, dass ich nach getaner Arbeit endlich wieder auf den „Platz“ kommen kann.

Viele schöne Flugstunden wünscht Euch
Euer
Manfred

Redaktionsschluß Heft 3/2007 15.08.2007



Nachruf für Eduard Muik sen.

Unser langjähriger Freund und lieber Modellflugkollege, Edi Muik sen. ist am 10. April 2007 im 78. Lebensjahr verstorben.

Edi war Gründungsmitglied und der erste Obmann des MFC-Phönix. Zuletzt war Edi Vorstandsmitglied und Ehrenobmann unseres Vereines. Im Sommer 2004 wurde er vom Aeroclub mit der goldenen Ehrennadel für Verdienste um den Modellflug ausgezeichnet. Edi war ein stets freundlicher, hilfsbereiter Kollege, mit Leib und Seele Modellflieger, der jedem mit Rat und Tat zur Seite stand. Wir verlieren mit ihm eines unserer engagiertesten Mitglieder. Trotz der Schwere seiner Krankheit war er immer zuversichtlich und schmiedete bis zuletzt Pläne für die kommende Flugsaison.

Er wurde am 20. April 2007 am Ottakringer Friedhof zur letzten Ruhe geleitet.

Edi, wir werden dich vermissen!

Christian Offner (Schriftführer)
Im Namen aller Mitglieder des MFC-Phönix



3. Austria



E-Impeller Jet-Meeting

Der MFC Salzburg und Fantastic-Jets veranstalten am

21.07. und 22.07.2007

das dritte Austria E-Impeller Jet-Meeting auf dem Fluggelände in Salzburg/Kraiwiesen.

Programm:

Freies Fliegen am Samstag von 10⁰⁰ Uhr bis 19⁰⁰ Uhr

Für Samstag Abend ist ein gemütliches Beisammensein mit Fachsimpelei geplant.

Freies Fliegen am Sonntag von 10⁰⁰ Uhr bis 18⁰⁰ Uhr

An beiden Tagen wird selbstverständlich mit Frequenzüberwachung geflogen.

Aus organisatorischen Gründen ist eine Anmeldung bis spätestens 14. Juli dringend erforderlich.

Teilnehmen kann jeder, der einen E-Impeller-Jet besitzt - egal ob Sport- oder Scale-Jet.

Kontakt:

MFC Salzburg/Kraiwiesen, Oswald Hajek, Tel.: 0043-(0)6225-8619 oder mfc-salzburg@aon.at

Kontakt:

Fantastic-Jets, Jürgen Gollnow, Tel.: 0049-(0)174-9065973 oder office@fantastic-jets.com

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

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

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

Der Bundesfachreferent Freiflug Klaus W. Salzer stellt sich vor...



Geboren 1942 in Deutschland im Raum Frankfurt/Main lebte ich auch bis 1993 dort (man hört es heute noch an der Sprache). Nach dem Schulabschluss studierte ich Wirtschaftsingenieurwesen an der Technischen Hochschule Darmstadt mit dem Abschluss als Diplom-Wirtschaftsingeni-

eur. Berufstätigkeiten im Bereich der EDV, der Förder-technik, als Mitarbeiter eines Wirtschaftsverbandes, und als Konsulent im Bereich innerbetrieblicher Logistik mündeten in meiner derzeitigen freiberuflichen Tätigkeit als PC-Trainer für alle Standardprogramme im Büro.

Modellflug betreibe ich seit meinem 13. Lebensjahr, anfangs Fesselflug, dann aber meist Freiflug in allen Motor- und Seglerklassen. Ein beruflicher Einsatz in Österreich 1973 führte mich zum Modellflugclub Wiener Neustadt, dem ich seither angehöre. Dies war auch gleichzeitig der Beginn meiner internationalen „Karriere“, zunächst nur in der Seglerklasse F1A, dann auch Hangflug (F1E) und jetzt Gummimotormodelle (F1B). In allen diesen Klassen wurde ich mehrfach Staatsmeister und bin dieses Jahr insgesamt zum 32. Mal für die Nationalmannschaft nominiert.

Meine größten Erfolge sind die Titel des Europameisters in F1E 1988, des Weltmeisters in dieser Klasse 1989, und des Weltcup-Gesamtsiegers F1E 1989.

Meine Philosophie als Modellflieger erscheint vielen widersprüchlich: Einerseits benutzte (und verkaufte) ich Glasfaser-Holme und Polyester-Bespannvlies schon in den 60er Jahren, andererseits falle ich in der heutigen Freiflugszene dadurch auf, dass meine Modelle überwiegend aus Balsaholz gebaut sind, und dass ich den Kauf von fertigen Flugmodellen für mich ablehne. Im Grunde meines Herzens bin ich zu mindestens 50% Modellbauer und nicht nur Modellflieger, und probiere gerne meine eigenen Ideen aus.

Die Nominierung zum Fachreferent kam für mich überraschend, und ich bitte um Eure Geduld in der Anfangsphase! Für Hilfe und Anregungen bin ich dankbar, und habe für diese Aufgabe eine eigene Mail-Adresse eingerichtet: über freiflug@lycos.at bin ich jederzeit erreichbar. Einige Rundschreiben habe ich über diese Adresse schon versandt ... natürlich nur an Freiflieger, deren E-mail-Adressen ich kenne! Schickt mir Eure, damit ich sie in meine Liste aufnehmen kann.

Auf gute Zusammenarbeit

Euer

Klaus W. Salzer

Nationaler F1A- Haunsberg-Cup 2007

Der erste nationale Freiflugbewerb des Jahres 2007 der Klasse F1A fand am 31. März bei besonders gutem Wetter statt. Als Veranstalter zeichnete wie immer die Sektion Modellflug des Luftsportverbandes Salzburg. Der Wettbewerbsleiter konnte diesmal eine

ganze Schar von Zeitnehmern aufbieten. Allerdings ließ die Teilnehmerzahl gegenüber dem Vorjahr sehr zu wünschen übrig.

Die Konkurrenten schafften insgesamt 64 Maximalzeiten zu je 180 Sekunden und 2 Stechrunden zu 300 Sekunden. Einen unfreiwilligen jedoch wunderschönen 26Minutenflug schaffte das Modell von Walter Ehrlich, das nur cirka 300 m von der Startstelle wohlbehalten landete.

Besonders erwähnenswert ist auch der volle Einsatz der Familie Fuß, die durch unermüdliches Laufen und „Wacheln“ unter dem Modell, das abzusaufen drohte, eine Thermik auslösen konnte. Fünf Piloten erkämpften die Teilnahme im Fly off. Nach der ersten Runde stiegen

die Piloten Helmut Fuß, Walter Ehrlich und Manfred Grüneis ins Finale auf.

Trotz großer Schwierigkeiten fünf Minuten fliegen zu müssen, fehlten letztendlich dem Sieger Helmut Fuß, lediglich neun Sekunden zum Max gefolgt von Walter Ehrlich mit 227 Sekunden und Manfred Grüneis mit 179 Sekunden gesamtzeit.

Technisch gesehen entsprechen alle F1A-Modelle weitgehend der „Russisch-Ungarischen- Schule“ Funk zur Auslösung der Thermikbremse und elektronische Timer kommen immer mehr zum Einsatz.

Mit der Siegerehrung und Übergabe der Pokale und Urkunden konnte der erste Freiflugbewerb dieses Jahres erfolgreich abgeschlossen werden.

Ernst Reitterer



Der Sieger Helmut Fuß (UMFC-Hagenberg) mehrfacher Staatsmeister in F1A.

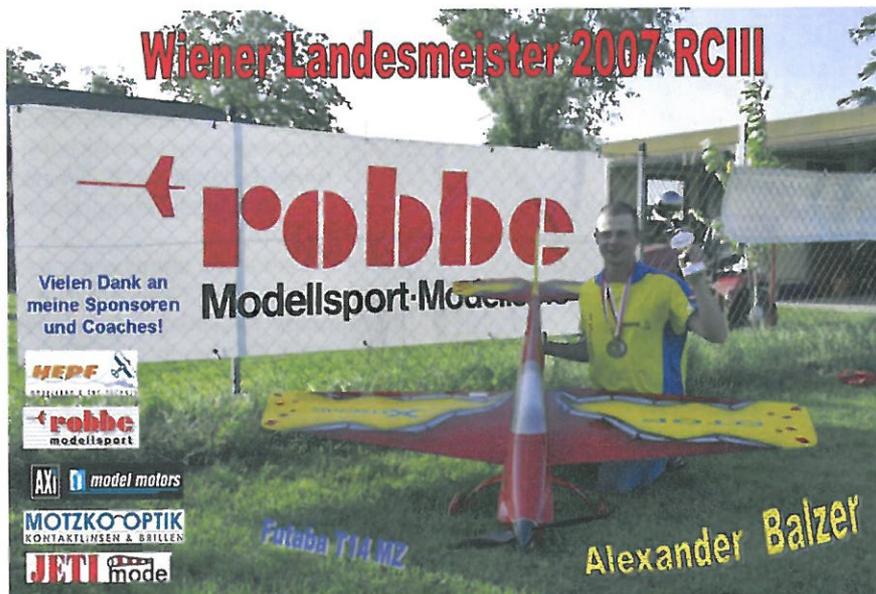
aus den Vereinen...

Alexander Balzer (ÖMV-Wien) gewinnt den ersten RCIII Bewerb und wird Wiener Landesmeister

Der „ÖMV-Wien“ führte am 13.05.2007 auf seinem Modellflugplatz in Bockfließ einen RCIII Wettbewerb und die Wiener Landesmeisterschaft durch. Erfreulicherweise traten 17 Piloten zum Wettbewerb bei sehr schwierigen Bedingungen an. Es stürmte, war sehr thermisch und die Luft war sehr bockig.

Der Sieger stand bereits nach den ersten beiden Durchgängen fest. Alexander Balzer (ÖMV-Wien), der Newcomer in der RCIII Klasse – allerdings kein Unbekannter – konnte den RCIII Bewerb mit drei erfolgreichen Tausender Wertungen für sich entscheiden. Zudem wurde Alexander Balzer zum „Wiener Landesmeister“ gekürt. Den zweiten Platz belegte Christian Weiss (ÖMV-Wien) gefolgt von Thomas Wimmer.

Das Siegermodell von Alexander Balzer ist der Flieger „OTOP“ von Robbe Modellsport. Als kraftvoller Antrieb dient ein Brushless F3A Motor von AXI (5330-20) ein Regler Jeti „Spin 99“ und TANIC Lipos 3650mAh (5S2P).



Servos Robbe Futaba:
Quer: S3050
Höhe: S9650
Seite: S9350.

Ein großes Lob gilt den Punkte-richtern, welche die groben Fehler der

Piloten mitschrieben und in den Pausen bzw. nach dem Wettbewerb die Piloten darauf aufmerksam machten. Herzliches Dankeschön dafür!

Alexander Balzer

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



Elf verschiedene hochwertige Surprise-Wettbewerbsmodelle inkl. Servos eingebaut!
Für Lipos geeignet!!!
Alle Modelle u. Propeller mit Hochmodulkohlefaser gebaut!



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



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



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

www.modellbau-freudenthaler.at



Modellfluggruppe Abtenau Hochburg des Modellfluges

Die Modellfluggruppe Abtenau unter der Führung des Obmannes Franz Schlager hat auch dieses Jahr mit 6 Piloten an den Österreichischen Meisterschaften in Kärnten teilgenommen.

Am 19. und 20. Mai 2007 wurde auf der Lammersdorfer Hütte in den Millstätter Alpen um den begehrten Österreichischen Meistertitel in der Klasse RC-H2 (Zeit-Ziellandewettbewerb) geflogen.

Insgesamt nahmen 4 Bundesländer an diesem Bewerb teil.

Am Samstag wurden 3 Wertungsflüge absolviert. Die Teilnehmer der Modellfluggruppe Abtenau konnten sich zwar über gelungene Flüge freuen, doch sowohl in der Einzel- als auch in der Mannschaftswertung hatten Piloten anderer Vereine bzw. Bundesländer bessere Ergebnisse.

Bei der anschließenden „Teambesprechung“ wurde uns vom Obmann Franz Schlager die „Marschrichtung“ exakt vorgegeben. Eine Leistungssteigerung war oberste Pflicht!

Am Sonntag wurden 2 Durchgänge geflogen. Mathias Wass erreichte wie bereits am Vortag einen zusätzlichen Spitzenplatz. Die weiteren Teilnehmer der Mannschaft LSV Abtenau-I (Wolfgang Buchegger und Georg Höll Georg) konnten ebenfalls ihre Leistung steigern und somit wichtige Punkte für die Mannschaftswertung erfliegen.

Die Endwertung brachte für unsere Modellfluggruppe letztlich tolle Erfolge – so nach dem Motto unseres Obmannes: „abgerechnet wird zum Schluss!“

1. Platz in der Einzelwertung und somit Österreichischer Meister im Modellflug: Wass Mathias

1. Platz in der Mannschaftswertung und somit Österreichischer Mannschaftsmeister im Modellflug: LSV Abtenau-I mit Wass Mathias, Höll Georg und Buchegger Wolfgang

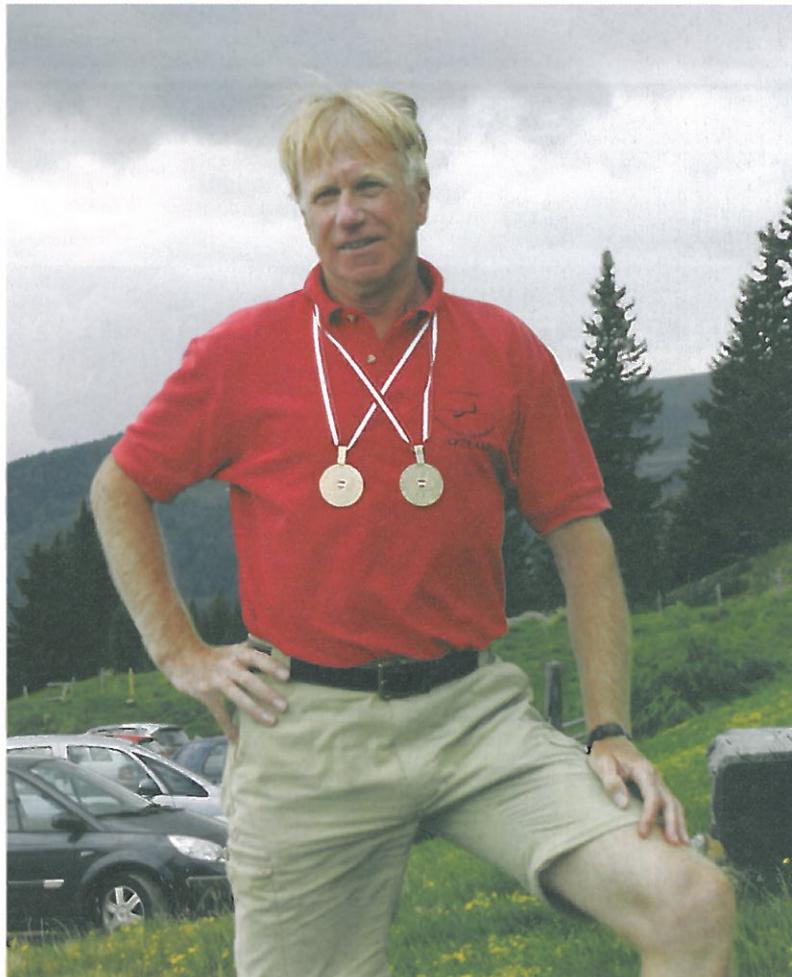
4. Platz in der Mannschaftswertung: LSV Abtenau-II mit Schlager Franz, Dygruber Martin und Zwilling Daniel.

Die Modellfluggruppe Abtenau kann auf ein erfolgreiches Wochenende zurückblicken und freut sich auf die Austragung der Österreichischen Meisterschaften in 2 Jahren in Abtenau.

Wolfgang Buchegger



Die erfolgreiche Mannschaft

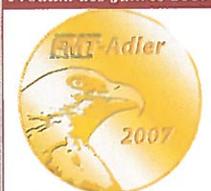


Mathias Wass Fotos W. Buchegger

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

BLADE₂

Produkt des Jahres 2007



Leserwahl der Zeitschrift
FMT - FLUGMODELL U. TECHNIK

1. Platz
Jets

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

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

Ausführliche technische
Daten und ein Flugvideo
erhalten Sie im Internet.



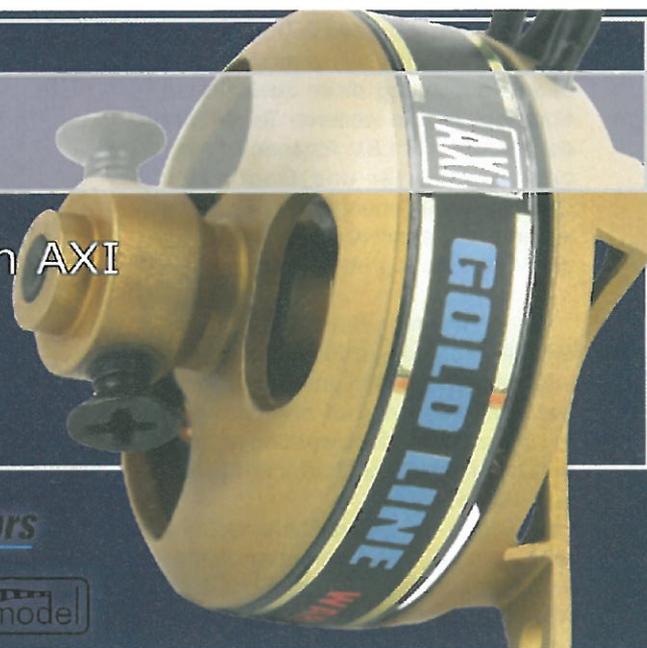
Voll-GfK

www.aero-naut.de

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

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

aber nicht jeder Außenläufer ist ein AXI



HEPF



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

model motors

JETI model

AUFWIND
GIBT ES ÜBERALL

€ 19,-*

EINFACH FLÜGEL BAUEN

€ 15,-*

Wing-tips
WINGFLÜGEL-KNOW-HOW

€ 25,-*

*Inkl. Versand (europaweit)

CHINOOK

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

Segelleistung: BEEINDRUCKEND

€ 59,-
+ € 8,-
Porto

Ab speed 400!

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

€ 59,-
+ € 8,-
Porto



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

Bewährte und einfache
Technik aus dem profession-
ellen Tragflächenbau.
82 Seiten, A5

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

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

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

PUNKTERICHTERLEHRGANG F3C

Durch die zahlreichen Änderungen im FAI Sporting Code und dem Einsatz vom Programm C ab 2008 ist es erforderlich, wieder ein PR Seminar abzuhalten. Um die Wertungen in Österreich und Deutschland auf einen Level zu bringen, wird der Kurs heuer in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Aero Club E.V. - Sportfachgruppe Modellflug abgehalten. Alle aktiven Punkterichter, Landesfachreferenten F3C, sowie PR-Neueinsteiger, welche sich für F3C als Wettbewerbsklasse interessieren, sind herzlich zur Teilnahme eingeladen. Es ist auch eine sehr gute Gelegenheit für die Wettbewerbspiloten, die neuen Programme, bzw. die Punktewerter und Piloten aus Deutschland kennen zu lernen.

Ich bitte zu berücksichtigen, dass es erst wieder 2010 einen neuen Lehrgang geben wird.

Kursziele sind das Erlangen der PR-Lizenz, die Lizenzverlängerung und die Schulung interessierter Modellflieger und Wettbewerbspiloten.

Vorhandene Unterlagen wie MSO, PR-Leitfaden, Sporting Code usw. sollten mitgebracht werden.

Termin: 13. Oktober 2007

Kursort: Modellflugplatz MFC Salzburg, 5301 Eugendorf / Kraiwiesen

Kursbeginn: Samstag 13. Oktober 9.00 Uhr

Kursende: Samstag 13. Oktober ca. 18.00 Uhr

Es wird gebeten, die Anmeldungen bis spätestens 14. September im Modellflugsekretariat, bei Frau Triebel-Waldhaus Tel. 01/505 10 28-77, Mail: triebel-waldhaus.heidi@aeroclub.at oder Hr. Achim Krüger Tel. 0171/204 32 77, Mail: Achim@Tischler-uetze.de vorzunehmen.

Die Teilnehmerzahl ist aus Platzgründen auf max. 25 Teilnehmer begrenzt.

Auf Euer Kommen freut sich,

Günter Voss

BFR F3C

Erster WEBRA –Helipokal beim MBC Enzesfeld Saisonstart 2007

Der erste Wettbewerb der Saison (5.-6.05.07) ist jedes Jahr die beste Gelegenheit das eigene Können an den Mitbewerbern zu messen und eine Standortbestimmung der eigenen Leistung durchzuführen. Interessant dabei war, dass sowohl die F3C Spitzenpiloten, als auch die Piloten der „Nachwuchsklassen“ F3C-S und RC-HC/C direkt von ihren Trainingslagern in Gnas und Gastein eintrafen und daher auch voll motiviert waren.

Besonders hervorzuheben ist die Teilnahme des italienischen Spitzenpiloten Stefano Lucci, der es sich nicht nehmen ließ, sein Können mit unseren Piloten zu messen.

Leider zeigte sich das Wetter nicht von seiner besten Seite sodass, der Bewerb öfters unterbrochen werden musste. Trotzdem konnten alle Durchgänge planmäßig durchgeführt werden, bis auf den letzten F3C-A Durchgang, denn ein recht ordentliches Gewitter ließ Flugplatz und Umgebungen im Wasser versinken.

Dieser Umstand und die trüben Wetteraussichten für Sonntag, veranlassten leider so manchen österreichischen Piloten am Sonntag nicht mehr zu erscheinen. Das war nicht nur schade für den Wettbewerb, sondern auch für den Veranstalter und unseren Sport.

Wider Erwarten und den Wettervorhersagen zum Trotz, war das Flugwetter am Sonntag dann doch respektabel und alle noch ausstehenden Durchgänge konnten geflogen werden.

Die gezeigten Leistungen aller Pilo-



Gerhard Kaineder überreicht Bernhard Egger den WEBRA-Helipokal 2007 Foto G.Voss

ten waren recht ansehnlich und besonders unsere Nachwuchspiloten konnten zeigen, dass sie beim Trainingslager viel gelernt hatten und auch mit dem Wettbewerbsstress gut umgehen können.

Technisch gesehen gab es mit Ausnahme des ersten Wettbewerbseinsatzes des neuen **WEBRA- Benzin – Helimotors**, der seine sehr gute Leistung unter Beweis stellte, kaum Neuerungen gegenüber der letzten Saison.

Helis der Marken **KYOSHO** und **HIROBO** beherrschen derzeit die österreichische Szene.

Bei den Motoren ist **YAMADA** stark vertreten, jedoch kamen auch Motoren von **WEBRA** und **OS** zum Einsatz. Auch mit den E-Helis ist immer mehr zu rechnen. So zeigte Lukas Heindl sehr erfolgreich, dass auch mit einem Elektro-Heli F3C-Programme geflogen werden können.

Sieger in der F3C Klasse wurde

Modellflugsport...

Bernhard Egger vor Stefano Lucci und Wolfgang Worgas. Andy Kals war leider schon am Samstag abgereist und konnte so nicht mehr im Kampf um die ersten drei Plätze eingreifen, eigentlich sehr schade!!

In der Klasse F3C-S zeigten die Piloten Stefan Burndorfer und Christian Rabe sehr gute Leistungen und lassen auf einen Aufstieg in die oberste Klasse im nächsten Jahr hoffen. Herbert Medi hatte leider mit seinem Modell Motorprobleme, konnte aber mit einer zwar nicht ganz freiwilligen, aber toll gelungenen Außenlandung mit Auto-rotation, alle Anwesenden begeistern.

In der Klasse RC-HC/C kämpften Hans Renisch und Lutz Mayerl um die Plätze und nach hartem Kampf konnte sich Hans ganz knapp vor Lutz den Sieg holen.

Trotz Wetterunbilden zeigte dieser Wettbewerb, dass sich in der Heliszene etwas tut und das lässt für die Zukunft hoffen.

Helipiloten die noch keine Wettbewerbserfahrung haben, kann ich nur herzlichst zu unseren Wettbewerben einladen. Man kann dabei sehr viel lernen, nicht nur fliegerisch, sondern es macht auch Spaß gemeinsam mit Freunden unseren Flugsport zu betreiben.

Herzlichen Dank der Firma **WEBRA** und dem **MBC Enzesfeld** für diesen Wettbewerb.

Es wäre schön wenn der „**WEBRA –Helipokal**“ Tradition werden könnte.

Manfred Dittmayer

Trophee de France 2007

Bernhard Egger siegte zum dritten Mal in drei Jahren

In den letzten Jahren entwickelte sich die Trophee de France zu einem der wichtigsten F3C Wettbewerbe des Jahres. Immer im Mai treffen sich die besten F3C Piloten Europas und Amerikas (2006) im Norden Frankreichs für eine Standortbestimmung des eigenen Könnens.

Auch unsere Spitzenpiloten Bernhard Egger und Wolfgang Worgas nehmen regelmäßig an dieser Veranstaltung teil. Dieses Jahr war Wolfgang leider beruflich verhindert und so war Bernhard der einzige aber sehr erfolgreiche Österreichische F3C- Pilot.

Wie jedes Jahr war das Wetter zu diesem Wettbewerb nass und kalt. Von insgesamt 22 gemeldeten Piloten trafen 14 zum Wettbewerb am Modellflugplatz in Beugin ein.

Durch falsche GPS-Koordinaten Angaben für den Flugplatz versank so mancher Teilnehmer und Punkterichter im Morast eines Feldweges. Glücklicherweise fanden jedoch bis zu Beginn des Bewerbes alle Piloten den Platz. Trotz fallweise Regen und kaltem Atlantikwind wurden fünf Durchgänge geflogen.

Bernhard Egger konnte mit drei ersten Plätzen klar diesen Bewerb für sich entscheiden und siegte mit gutem Punktevorsprung (2039) vor Laurent Lombard (2007) und Pascal Brianchon (1974).

Bernhard hatte somit den Pokal zum dritten Mal hintereinander gewonnen und wurde von allen Teilnehmern und Festgästen bei der Siegerehrung entsprechend gefeiert.

Nächstes Jahr wird in Beugin die Europameisterschaft 2008 ausgetragen. Die Wettbewerbsorganisation unter der Leitung von André Houel ist sicher für diesen Bewerb gerüstet und es ist zu hoffen, das Bernhard auch bei der EM einen guten Platz erreicht. Zu hoffen ist auch, dass sich die Verpflegung bei der EM verbessern wird ,denn nach drei Tagen Grillwurst, Kebab und Cuscus (um15 Euro/Mahlzeit) war von „essen wie Gott in Frankreich“ wirklich nicht die Rede.

Manfred Dittmayer



v.l.n.r. Laurent Lombard , Bernhard Egger und Pascal Brianchon Fotos M.Dittmayer



1. Innviertler Helipokal Neukirchen/Enknach OÖ



**Bernhard Egger und Wolfgang Worgas
aus der Sicht eines Punkterichters**



**Gabi und Stefan Burndorfer, ein
Team, das auch eine EM spielend
durchführen würde**

Am 2. Juni 2007 fand bereits der zweite Helibewerb dieses Jahres am Flugplatz des MFS Union Neukirchen/Enknach statt. Stefan und Gabi Burndorfer und ihr Team luden zum ersten Innviertler-Helipokal in den Klassen F3C, F3C-S und RC-HC/C.

Trotz befürchteter Wetterunbilden hatte der „Heilige Epoxy“ Mitleid mit uns Heli-piloten und bescherte uns obwohl es rund-um blitzte und krachte, einwandfreies Flug-wetter am Platz.

Dank der ausgezeichneten Wettbe-werbsleitung von Gabi Burndorfer, die ein sehr strenges Regiment führte, konnten bereits am Samstag in jeder Klasse drei Durchgänge geflogen werden. Sogar das Finale der F3C- Klasse mit zwei geflogenen F3C-B Programmen wurde noch ge-schafft.

Sieger in der Klasse F3C wurde wieder Bernhard Egger gefolgt von Wolfgang Worgas und Christian Rosen (D) Andreas Kals, drittes Mitglied der Nationalmann-schaft war leider auch diesem Bewerb ferngeblieben.

Besonders erfreulich war auch die ge-zeigte Leistung von Michael Ebner der am

besten Wege ist sich für die Nationalmann-schaft 2008 zu qualifizieren. Lukas Heindl bekommt seinen E-Heli immer besser in Griff und flog sowohl das F3C- als auch das F3C-B- Programm einwandfrei. Toll was mit einem E-Heli schon so alles geht.

In der Klasse F3C-S konnte Herbert Medi voll überzeugen und sicherte sich den Sieg vor Stefan Burndorfer und Nach-wuchshoffnung Thomas Eder. In der Ein-steigerklasse siegte Lutz Mayerl vor Richard Innerebner. In dieser Klasse könn-ten sicher noch mehr Piloten teilnehmen.

Sehr angenehm fiel auf, dass sich in der Österreichischen Heliszene wieder ein sehr freundschaftlicher Umgang mit-einander einstellt. Gute Flugleistungen gemeinsam unter Freunden zu erbringen ist sicher der richtige Weg für eine erfol-reiche Zukunft unseres Modellflugsportes.

Dem MFS Union Neukirchen/Enknach und der Familie Burndorfer kann man zum gelungenen Wettbewerb nur gratulieren. Gerne werden wir 2008 zum 2. Innviertler-Helipokal wieder kommen.

Manfred Dittmayer

**Die Sieger F3C v.l.n.r. Gabi
Burndorfer
Wettbewerbsleiter,
Wolfgang Worgas (2)
Bernhard Egger (1),
Christian Rosen (3),
Michael Ebner (4) Lukas
Reindl (5) und Janez
Mesec**



**Die Sieger F3C-S
v.l.n.r. Stefan Burndorfer(2)
Herbert Medi(1) Thomas Eder (3)
und Christian Rabe (4)**



**Die Sieger
RCRC-HC/C
Lutz Richard
Innerebner (2)
Lutz Mayerl (1)**

Trainingslager F3C-S und RC-HC/C Gastein 2007

Bereits zum zweiten Mal fand in der letzten Aprilwoche das Nachwuchs-Trainingslager F3C-S und RC-HC/C in Gastein statt. Nach der erfolgreichen Veranstaltung im Vorjahr konnte Walter Freymann vom Aeroclub auch für das diesjährige Trainingslager gewonnen werden. Walter stellte sein Fluggelände und seinen Erfahrungsschatz als langjähriger Wettbewerbspilot und Punktrichter zur Verfügung, um wieder den Nachwuchs im Heli-Kunstflug zu unterstützen. Da neben den vier Piloten vom Vorjahr drei Neueinsteiger mit von der Partie waren, sprang Manfred Dittmayer, ebenfalls im Richterkomitee, als zweiter Trainer ein.



Für Thomas Krückel und Lutz Mayerl aus Niederösterreich, Richard Innerebner aus Oberösterreich und Hans Rennisch aus dem Burgenland, war das Trainingslager die Vorbereitung zum Einstieg in die Wettbewerbszene im RC-HC/C-Programm.

Manfred nahm sich dem Quartett an und konnte erfolgreich die Grundlagen vermitteln.

Nach dem theoretischen Teil, wie Ablauf des Wettbewerbs und Beschreibung der Flugfiguren, wurde versucht, das Gelernte in die Praxis umzusetzen. Dabei hat sich wieder gezeigt, dass Schweben zwar einfach, aber spätestens über den Fahnen und mit dem Heli 90 Grad zum Piloten, eine Herausforderung ist. Was am ersten Tag noch beinahe unmöglich erschien, wurde mit der Zeit zur Routine, und kurze Zeit später bestand die Herausforderung in



der scharfe Blick des Trainers

immer präziseren Schweben- und Flugfiguren.

An Teilnehmern für F3C-S waren Herbert Medi aus Wien, Christian Rabe

aus Salzburg und Stefan Burndorfer aus Oberösterreich angereist. Nach einer erfolgreichen Saison, aufbauend auf dem ersten Trainingslager, galt es die neuen Figuren zu lernen.

Besonders Augenmerk wurde dabei auf die wesentlich schwierigeren Flugfiguren und die Autorotation gelegt. Walter hat es mit seiner Erfahrung und einer Engelsgeduld tatsächlich geschafft, dass am Ende der Woche anscheinliche Figuren und Autorotationen geflogen wurden, die diesen Namen auch verdienen.

Die eingesetzten Helis waren größtenteils Hirobo Freyas mit 90er Motoren. In den Flugpausen wurde entsprechend viel fachgesimpelt, Erfah-





Lutz Mayerl RC-HC/C



Herbert Medi F3C-S



Christian Rabe F3C-S



Thomas Krückl RC-HC/C

runge ausgetauscht und die Einstellung der Helis perfektioniert. Mit der Zeit hatte jeder seinen persönlichen



Richard Innerebner RC-HC/C

versorgung durch Stefan Burndorfer als Hirobo Spezialist und Händler.



Stefan Burndorfer F3C-S



so anstrengend war das Training ...

Setup gefunden und konnte sich voll und ganz auf das Training konzentrieren. Die Veranstaltung blieb zu Glück fast bruchfrei. Lediglich eine etwas harte Landung von Herberts Freya bei einer Autorotation war zu verzeichnen. Aber schon eine Stunde später war der Heli wieder in der Luft. Nicht zuletzt dank der vorsorglichen Ersatzteil-

Der Wettergott hatte ein Einsehen. Bis auf Dienstagnachmittag konnte die ganze Woche geflogen werden. Dieser Nachmittag wurde für einen Besuch in der Alpentherme genutzt und das Schweben im warmen Heilwasser geübt. Die Abende wurden in gemütlicher Runde verbracht, das Gelernte besprochen und typische tiefsinnige Fliegergespräche geführt. Das leibliche Wohl kam dabei nicht zu kurz, und wir lernten nach anfänglicher Skepsis Vanilleeis mit Kernöl schätzen.

Wir möchten uns herzlich bei Walter, Manfred und dem Aeroclub für diese Woche bedanken. Es war ein tolles Erlebnis und wir wurden hervorragend auf die kommende Saison vorbereitet.

Ebenfalls möchten wir uns bei Michael Klamecker, Firma M-Technik, als Sponsor für den zur Verfügung gestellten Treibstoff bedanken.

Christian Rabe



**Hans Reinisch RC-HC/C
und hervorragender Kenner der
Burgenländischen Spitzenweine**
Fotos M.Dittmayer

Unser Fesselflug-Europameisterschaftsteam 2007

In der Zeit von 7. bis 14. Juli findet in Belgrad, Serbien, die Europameisterschaft im Fesselflug statt. Österreich ist mit einem Team von 7 Teilnehmern vertreten und die Chancen auf vordere Platzierungen stehen gut. Die Hoffnungen liegen vor allem in der Klasse F2A (Geschwindigkeit), wo unser Juniorenweltmeister Sieghancen besitzt, aber auch die beiden anderen Piloten für Medaillenplätze gut sind. In der Klasse F2C (Mannschaftsrennen) zählt unser Team zur absoluten Spitze und bei einem Quentchen Glück, das man beim Mannschaftsrennen unbedingt braucht, ist ein Einzug ins Finale möglich. Unsere Mannschaft besteht aus folgenden Teilnehmern

F2A - Geschwindigkeit (Speed)

Franz Marksteiner, Tiroler, fliegt seit 1970 Wettbewerbe und hat schon nahezu alles gewonnen. Leider will es aber bei Europa- und Weltmeisterschaften nicht so recht klappen, obwohl er zur absoluten europäischen Spitze zählt. Er hält mit 294 km/h den österreichischen Geschwindigkeitsrekord für Motoren bis 2,5 ccm und bei 1 ccm Motoren schaffte er 203 km/h, was Weltrekord für 2 Leinen Modelle darstellte. 2005 hat er die Welt-Cup Gesamtwertung seiner Klasse gewonnen und wurde dafür mit der silbernen Verdienstmedaille der Republik Österreich ausgezeichnet.



Franz Marksteiner

Maximilian Marksteiner, Tiroler, ist der amtierende Junioren-Weltmeister und hat seinen Vater bei EM- und WM-Medaillen bereits überholt. Vor zwei Jahren holte er bei der Europameisterschaft in Gyula, Ungarn, eine Bronzemedaille und ein Jahr später gewann er in Valladolid, Spanien, mit einer sensationellen Leistung den Weltmeistertitel. Eine Knieverletzung, die er sich beim Schifahren zuzog, hat ihn in der EM-Vorbereitung etwas zurückgeworfen, aber er wird alles daran setzen, wieder eine Medaille zu gewinnen.



Maximilian Marksteiner

Ivo Popov, geboren in Sofia, Bulgarien, hat 1969 mit dem Speedfliegen angefangen. 1972 hat er sich zum ersten Mal für die bulgarische Nationalmannschaft qualifiziert und bis 1981 war er regelmäßig Mitglied von dieser. Aus beruflichen Gründen musste er aber dann mit dem Fesselflug aufhören. 1991 ist er mit seiner Familie nach Österreich gekommen und hat 1995 beim Kapfenberger Sportverein neuerlich angefangen, Speed zu fliegen. Seit 1997 hat er sich immer wieder für die österreichische Nationalmannschaft qualifiziert und 1999 war er zum ersten Mal für Österreich bei einer Europameisterschaft am Start, die Teilnahme an zwei Weltmeisterschaften folgte. 2000 schaffte er den dritten Platz beim World Cup. Er zählt zu den europäischen Spitzenpiloten.



Ivo Popov

F2B - Kunstflug (Aerobatic)

Erhard Weinmann, Oberösterreicher, ist schon seit seiner Jugendzeit mit dem Fesselflug verbunden, vorwiegend in der Klasse F2B Kunstflug. Einige Modellflugkollegen kennen ihn, als er auch noch in der Klasse F2D Combat mitmischte. Seine Kunstflugmodelle sind selbst gebaut und ähneln teilweise den amerikanischen Modellkonstruktionen. Für die Europameisterschaft ist er gerade dabei, ein extra leichtes und leistungsstarkes Modell fertig zu stellen. Bei den österreichischen Staatsmeisterschaften ist er regelmäßig in den Medaillenrängen zu finden und seit 1989 nimmt er an Europa- und Weltmeisterschaften teil.

F2C-Mannschaftsrennen (Teamrace)

Josef Fischer, Salzburger, begann im Jahre 1957 mit voller Begeisterung Fesselflug und blieb diesem bis heute als Team Race-Pilot treu. Bereits vor seiner Zeit mit Hans Straniak hatte er große Erfolge.

Hans Straniak, Salzburger, fliegt seit 1963 wettbewerbsmäßig die Klasse Team Race. Ganz am Anfang als Pilot dann aber nur mehr als Mechaniker. Bis 1967 war er ein Team mit Max Dillinger. Mit Paul Bugl als Pilot wurde er 1974 Vize-Weltmeister.

Als Team fliegen **Josef Fischer** (Pilot) / **Hans Straniak** (Mechaniker), schon seit 1979 zusammen und zählen zur absoluten Spitze. 1994 flogen sie in Schanghai Weltrekord und wurden aufgrund eines Motorschadens im Finale nur WM-Dritte. Den Welt Cup für Team Race gewannen sie bisher 4 x. Heuer konnten sie bereits in Bitterfeld/Deutschland den ersten großen internationalen Bewerb für sich entscheiden. Für die Europameisterschaft werden sie ein Modell mit einziehbarem Fahrwerk und den neuesten 2,5 ccm Lerner-Motor einsetzen. Der Konstrukteur dieses Motors ist Europameister und Vizeweltmeister.

Als Manager des österreichischen Teams fungiert **Max Dillinger**, Salzburger, der 1963 mit dem Fesselflug begann und heute in der nationalen Klasse Mini Team Race als Pilot fliegt. Wie schon der Name sagt, ist diese eine abgespeckte Version der Klasse F2C. Es wird mit 1,5 ccm Motoren und einfacher gebauten Modellen geflogen, die Leinenlänge ist kürzer und das Regelwerk weniger kompliziert. Bei dieser Klasse steht der Spaßfaktor an erster Stelle.

Max Dillinger



Josef Fischer Hans Straniak



Max Dillinger Fotos M.Dillinger

Große Fesselflugerfolge in Bitterfeld

Vom 28.-29. April 2007 fand in Bitterfeld bei Leipzig/Deutschland der erste große internationale Fesselflugwettbewerb statt. Bei herrlichem Wetter und guter Stimmung zeigten die österreichischen Teilnehmer ihre Klasse.

In der mit über 40 Teilnehmern besetzten Klasse F2D Combat konnte Rudolf Königshofer nach hartem Kampf den Sieg erringen. Von seinen 10 Kämpfen verlor er nur einen.

Das Team Josef Fischer (Pilot)/Hans Straniak (Mechaniker) gewann in der Klasse F2C Team Race mit der Zeit von 6:58,1 Minuten das 200 Runden Finale vor zwei schwedischen Mannschaften. Unser Team musste 3 Verwarnungen und damit 5 Strafsekunden hinnehmen, ein Zeichen wie hart geflogen wurde. Der zweite österreichische Teilnehmer, Heinrich Nitsche, erreichte mit seinem ungarischen Piloten, Istvan Mohay, den 4. Platz.

Beim Mini Team Race wurde das Team Max Dillinger (Pilot)/Hans Straniak (Mechaniker) Dritte. Sie hatten die schnellste Vorlaufzeit geflogen und lagen auch beim Finale in Führung, mussten dann aber, bedingt durch einen Pilotenfehler, vorzeitig das Rennen abbrechen. Gewonnen hat das holländische Geschwisterpaar Monique und Loet Wakkerman.

In der Klasse F2A (Geschwindigkeit) erreichte unser Pilot, Ivo Popov, im 2. Durchgang 274,1 km/h und verfehlte nur um 3,1 km/h einen Stockerlplatz. Er musste sich mit dem ungeliebten 4. Platz begnügen. Beim entscheidenden letzten Flug kam das Modell nicht richtig aus dem Startwagen und berührte den Boden wodurch das Höhenruder leider beschädigt wurde und der Flug beendet war. Der Sieger Per Stjerne-sund aus Schweden flog 286,9 km/h.

Erhard Weinmann, Klasse F2B Kunstflug, landete bei sehr starker Konkurrenz im Mittelfeld. Er wurde Dreizehnter mit 1908,82 Punkten. Gewonnen hat Luc Dessaucy, Belgien, mit 2155,72 Punkten.

Max Dillinger



Sieger Rudolf Königshofer 2. Chroniy Ukraine, 3. Mons, Spanien



Mini Team Race Modell mit Wakkerman Motor Fotos M.Dillinger



Hans Straniak vor dem Start



Zur Saisoneroöffnung der Klasse F3B wurde vom MFC Weikersdorf der 1. Speedpokal ausgeschrieben. Das Wetter ist im Gegensatz zum Rest Österreichs trocken, der Südosten Niederösterreichs wird vom Italtief nur wenig beeinflusst. Bei Nordwestwetterlagen liegt der Flugplatz im Einfluss der zuweilen starken Leerrotoren und es ist alles möglich – von einer Rekordhochstarthöhe bis zur Unsteuerbarkeit des Fliegers den ganzen Flug hindurch. Aber nichts von all dem steht zu erwarten: Schon Tage vor dem Wettbewerbsstermin stellt sich eine großräumige Südostlage ein, die am Fusse der Fischauer Berge keine großen Wetterüberraschungen bringen sollte.

Samstags gegen 11 Uhr sind alle Hochstartwinden aufgestellt, die ersten Flüge werden absolviert. Das österreichische F3B-Nationalteam 2007 ist mitsamt der kompletten Helfermannschaft, die natürlich auch alle als Piloten aktiv sind, vertreten. Insgesamt nehmen 12 Piloten am ersten offiziellen Speedpokal teil. Neben den zahlreichen „Crossfires“ (dem WM-Siegermodell 2005) finden sich im Starterfeld auch einige Neukonstruktionen wie zum Beispiel die neue „Evolution“ (Aichholzer) geflogen von Hans Rossmann, die mit neuen Aussenflügeln versehene „New Sickle“ von Friedrich Leeb und Walter Häuplik sowie mein neues Modell (unter dem Arbeitstitel N-17).

Um 13 Uhr beginnt die erste Runde. Der Wind hat sich auf eine östliche Richtung eingestellt. Das bedeutet für einen optimalen Hochstart muß auf dem in Richtung Süden ausgerichteten Platz zumindest 45 Grad nach rechts ausgeholt werden, um die Windkomponente zum Druckaufbau am Seil

nutzen zu können. Nur mit einem ideal eingestellten Modell gelingt es, in einem weiten Bogen auszuscheren, um schließlich den „Schuss“ unter stetiger Steigerung des Seilzuges dann gegen den Wind auszuführen. Thermikeinfluss ist natürlich auch im Hochstart schon hilfreich, wird dadurch eben noch mehr Energie im elastischen Seil und über die Modellgeschwindigkeit in das System gespeichert. Die Crossfires sind allesamt schon ziemlich perfekt eingestellt, die Hochstarthöhen meist ausgezeichnet.

So nimmt es nicht wunder, dass nach Runde 1 die Topzeit von Wolfgang Hirt gleich auf 15,82 Sekunden gestellt wird.

Die Runden 2, 3 und 4 folgen mit nur kurzen Pausen einander, sodaß die Jausenpause (mit frisch zubereiteten Palatschinken aus der klubeigenen Küche) für notwendige und willkommene körperliche und seelische Stärkung sorgen. Es bleibt auch noch Zeit, die schon lädierten Seile und die Windenakkus zu wechseln.

Es führt zu diesem Zeitpunkt Jürgen Pölzl vor Peter Hoffmann und Robert Piss.

Die Teams werden auch in der 5. Runde weiter gefordert. Es bedarf schon einiger Logistik, mitdenkender Kollegen und Einsatzfreude innerhalb von 35 Minuten (ja, so kurz ist ein Speedflugdurchgang mit 12 Teilnehmern!) 5 Piloten mit immer wieder zurückzuholenden Seilen, angepassten Kerndurchmessern auf der Winde und coolen Ansagen während der laufenden Rahmenzeit zu versorgen. Und zwischendurch sollte man dann auch noch kurz darüber nachdenken, ob der Ballast im Modell noch richtig bemes-

sen ist, wenn der Wind gegen Abend etwas nachlässt.... Aber dank der flexiblen Wettbewerbsleitung wird auch etwas mit dem Beginn der neuen Rahmenzeit zugewartet, wenn mehrere Teilnehmer eines Teams knapp hintereinander an den Start kommen.

Bis zum Abend sind schließlich 8 Runden geflogen, hier im Telegrammstil die bemerkenswertesten Fakten des Tages:

Runde 1: Topzeit 15,82 s Wolfgang Hirt
 Runde 2: Topzeit 15,65 s Jürgen Pölzl
 Runde 3: Topzeit 15,82 s Peter Hoffmann
 Runde 4: Topzeit 15,98 s Jürgen Pölzl
 Pause: Ah, Jause mit Palatschinken
 Runde 5: 16,09 s Jürgen Pölzl
 Runde 6: 15,82 s Jürgen Pölzl
 Runde 7: 15,76 s Jürgen Pölzl
 Runde 8: 15,98 s Jürgen Pölzl

Tag 2 beginnt offiziell um 9 Uhr mit dem ersten Start. Aber schon um acht werden die Winden gecheckt, die frisch geladenen Akkus herangekarrt und die Seildurchmesser an den noch schwachen Wind angepasst.

Naturgemäß sind die morgendlichen Speedzeiten etwas schwächer, die mangelnde Windunterstützung macht sich in den Starthöhen bemerkbar. Mit Fortschreiten der Zeit stellt sich aber der schon bekannte Ostwind ein und damit erreichen auch die geflogenen Zeiten wieder ihr gewohntes Niveau.

In der Mittagspause nach Runde 12 beginnen sich von Südwesten her ein paar Wolken vor die Sonne zu schieben und das anfangs erwähnte Italtief greift nun doch etwas weiter als geplant über Semmering und Wechsel in das Geschehen ein. Die feuchtere Mittelmeerluft labilisiert zusehends.

Wir sehen aber darin wirklich kein

Problem: Haben wir doch vereinbart, die letzte Runde um 14 Uhr zu starten. Die Runden 9 bis 13 in der Zusammenfassung:

Runde 9: 17,30 s Wolfgang Hirt

Runde 10: 17,14 s Peter Hoffmann

Runde 11: 16,31 s Wolfgang Hirt

Runde 12: 16,64 s Jürgen Pölzl

Runde 13: 17,68 s Jürgen Pölzl

Nach den ersten drei Startern der Runde 14 beginnt es zunächst zu tröpfeln und wir haben jetzt doch ein Problem bekommen. Kann man nach 13 Runden Speedflug wirklich ein Problem haben? Eigentlich nicht. Nach einer

halben Stunde Wartezeit beschließen wir im stärker werdenden Regen, den Bewerb zu beenden.

Das Endergebnis (11 beste von 13 Runden, nach Punkten)

1. Jürgen Pölzl

2. Peter Hoffmann

3. Robert Piss

Fazit: eine überaus gelungene Veranstaltung als Saisonauftakt unter Wettbewerbsbedingungen mit offizieller Zeitnehmung für F3B-Interessierte und alle, die auch mal ohne Antrieb richtig schnell fliegen lassen wollen. Dazu

gibt's aber auch ohne Hochstart noch eine Gelegenheit: der schon traditionelle „Hohe Wand Pokal“ findet am 16.9.2007 am Fuße der nahe gelegenen Hohen Wand statt, organisiert vom MFC Weikersdorf.

PS.: Danke an den MFC Weikersdorf für die professionelle Ausrichtung und den Einsatz an Helfern im Namen aller Teilnehmer und des F3B Nationalteams 2007.

Peter Hoffmann
BFR F3B

Erfolgreiche Modellflugausstellung des ASKÖ MFC-Linz

Am 24.3. haben wir eine kleine, aber sehr feine Modellbauausstellung für einen guten Zweck durchgeführt.

Der Zweck der Ausstellung – die Anschaffung eines Kinderautositzes im Wert von 3500,- Euro für einen schwerst behinderten Buben - wurde erfüllt.

Die Familie des kleinen Florian hat den Sitz, den sie brauchen um mit dem Buben mobil zu sein, erhalten. Im Rahmen der Ausstellung wurde der Autositz offiziell an die Familie Scheer überreicht.

Für alle Beteiligten war die Übergabe ein sehr berührender Moment.

Der Anblick der sich innig freuenden Familie hat uns alle für die Arbeit und die investierte Zeit mehr als entschädigt.

Wir alle wünschen der Familie Scheer und dem kleinen Florian viel Freude mit dem Sitz.

An dieser Stelle möchten wir uns bei allen Spendern sehr herzlich bedanken. Sie haben dazu beigetragen, dass ein schweres Schicksal mit ein bisschen Unterstützung erleichtert werden konnte.

Wir wünschen uns, dass es mehr solche Vereine und Gelegenheiten gibt, um Menschen zu unterstützen die es brauchen - und von staatlicher Seite nicht bekommen.

Wolfgang Retschitzegger
Obmann ASKÖ MFC Linz



E-Mail von Andreas Scheer aus Timelkam an den ASKÖ MFC Linz

Heute, einen Tag nach der Ausstellung, ist uns bewusst, wie viel Mühe ihr euch gegeben habt für Florian. Es ist einfach ein schönes Gefühl zu wissen, dass es Menschen gibt, die da sind und helfen. Die Spontantät und die herzliche Aufnahme bei euch, ist ein tolles Gefühl. Alexandra und ich haben die halbe Nacht nicht geschlafen sondern nur geredet, den Tag sooft durchgenommen, den ihr uns bereitet habt.

Mit Worten kann man es gar nicht wiedergeben. Wir sind so stolz euch kennen zu dürfen. Florian sagt auch auf diesem Weg noch einmal danke für den ermöglichten Kinderautositz. Noch einmal eine herzliche Umarmung auf diesem Weg.

DANK E, an alle die so zahlreich ihre Freizeit geopfert haben, um dies alles unter einen Hut zu bekommen.

DANK E, für alle die gespendet haben, um unserem Sohn und uns zu helfen....

VIELEN DANK



Neuer Landesfachreferent für Tirol:



Um der Stagnation der beiden Klassen F4C und Semi-Scale entgegenzuwirken werden engagierte Modellflieger benötigt, die nicht nur Fachkenntnisse in diesen Klassen haben, sondern sie auch an andere weiter geben können. Es freut mich daher besonders, dass Herr DI Dr. Techn. Eugen Singer das Landesfachreferat für Tirol übernommen hat. Damit steht in Tirol nicht nur ein äußerst versierter Erbauer von Scale-Modellen, sondern auch einer unserer Spitzenpiloten für diese Tätigkeit zur Verfügung. Ich weiss, er wird seine Arbeit im Sinne der „Naturgetreuen“ mit aller Kraft durchführen. Das Bundesfachreferat, die Landesfachreferenten und alle Freunde der Scale-Klassen wünschen Eugen, dass seine Bemühungen auf fruchtbaren Boden fallen.

Da bei 3 Bewerbungen 2006 ein Engpass bei den Punkterichtern auftrat und einige der „alten“ Punkterichter eine



Verlängerung ihrer Lizenz benötigten, wurde für 2007 ein Punkterichterlehrgang ausgeschrieben. Der Kurs fand am 14. und 15.04.2007 beim MFC Weichstetten (Quartier: Gasthof zur Sonne) statt. Herrliches Wetter begleitete uns beide Tage. Dank der freundlichen Unterstützung durch den MFC Weichstetten durften wir den Modellflugplatz sowohl für Praxis als auch Theorie benützen. Von meiner Seite herzlichen Dank dafür!

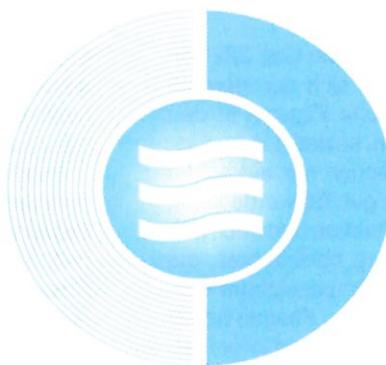
Einer unserer Spitzenpiloten, Ernst Passenbrunner, kam am Samstag mit seiner Thunderbolt auf den Platz, um speziell den neuen Punkterichtern einen Begriff zu vermitteln, wie Figuren richtig und falsch geflogen werden können. Dieser Teil des Kurses fand großen Anklang. Es wurde auch gleich ungewollt demonstriert, dass es bei starkem Querwind und Verwirbelungen (Ostwind sorgt immer wieder für Adrenalinschübe) nicht gerade leicht ist, mit einem Scale-Modell eine ordentliche Landung zu zeigen.

Besonders gefreut hat mich, dass sich 5 neue Interessenten für die Tä-

tigkeit als F4C-PR fanden und mit Elan bei der Sache waren. Die versierten PR im Kurs steuerten mit Ihrer Erfahrung einiges dazu bei, die Materie nicht trocken, sondern locker „an den Mann“ zu bringen. Bemerkenswert ist, dass ein PR aus der F3A-Szene mal „Scale-Luft“ schnuppern wollte und herausfand, dass trotz einfacherer Figuren (im Vergleich zum F3A-Programm) die Beurteilung doch nicht so leicht scheint, wie man glaubt. Es ist sicher nicht einfach, den Spagat zwischen F3A und Scale zu machen. Er war ganz erstaunt, dass 100 m am Stück Geradeaus und eine Rolle nicht unbedingt „an der Schnur“ geflogen werden können.

Ich wünsche unseren neuen Punkterichtern alles Gute und immer schönes Wetter bei ihrer Tätigkeit.

Manfred Stocker



Donau Forum Druck Ges. m. b. H.

Sagedergasse 29, 1120 Wien

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

Am 05.05.2007 war es endlich so weit: das erste Vergleichsfliegen der Experimentalklasse Flying Only ging am Flugplatz des MFC Wr.Neustadt „über die Bühne“. Um 08:00 Uhr hätte ich keinen Cent dafür gegeben, dass der Bewerb durchgeführt werden kann. Nebel, Niesel, Sicht 100m. Doch der Wettergott hatte ein Einsehen mit uns. Um 10:00 Uhr klarte es auf, der Wind schief ein und auch die Temperaturen stiegen auf einen angenehmen Wert.

Leider hatte der „Modellfliegergott“ kein Mitleid mit manchem Teilnehmer. Insgesamt 10 Teilnehmer hatten ihre Mitwirkung zugesagt, 5 waren erschienen. Einen traf ein Schicksalsschlag in der Familie, 3 konnten wegen akuter Erkrankung nicht kommen und beim letzten ist der „Verbleib“ ungeklärt. Trotz alledem waren die verbliebenen Piloten guter Dinge. Die Organisation des MFC Wr.Neustadt klappte hervorragend und alle waren nach der Wetterbesserung bester Laune.

Der Schnitt der Modelle entsprach den Vorgaben. Eine hervorragend gebaute Bearcat von Erich Rohn, die ohne Probleme bei Semi-Scale mitfliegen könnte, eine Piper Super Cub von Roland Dunger, eine Extra von Stefan Schützenhofer, eine Pilatus PC9 von

1. Vergleichsfliegen der IG-Scale Austria in der Experimentalklasse Semi-Scale FLYING ONLY



Bearcat von Erich Rohn

Sau rauslassen“, mit den geforderten Figuren zurecht gekommen sind. Als unschlagbar erwies sich Erich Rohn, der seine Bearcat gekonnt und ruhig durch die Figuren steuerte und sich durch nichts aus der Ruhe bringen ließ. Ich hoffe, wir sehen ihn in Gnas zum Semi-Scale Bewerb. Deswegen waren die anderen nicht schlechter, bloß der Umgang mit dem Wettbewerbsstress war noch nicht ausgeprägt. Man konnte deutlich sehen, dass so manchem die Nervosität einen Streich spielte. Aber das bekamen alle in den Griff und im 3. Durchgang des Bewerbes flogen alle schon wie Wettbewerbsprofis.

Auch der jüngste Teilnehmer, Lukas Tenschert, konnte überzeugen. Lediglich die Ausführung der Figuren muss er noch etwas üben, dann wird es auch sicher besser klappen. Das Talent dazu hat er.

Herzlich danken möchte ich der Firma Lindinger, die durch Ihre großzügige Unterstützung mit Sachspenden unser Anliegen gefördert hat. Ich musste erkennen, dass es sehr schwer ist, einen Sponsor zu finden.

Daher kann diese Geste von Fritz Lindinger und seinem Stellvertreter Markus Mayrhofer nicht hoch genug eingeschätzt werden. Fritz Lindinger verkauft nicht nur Modellbau, er unterstützt ihn auch!

Anerkennung gebührt auch den Damen des MFC Wr.Neustadt, die uns mit Essen und warmen Getränken versorgt hatten. Auch hier einen herzlichen Dank! Nicht vergessen möchte ich die Punkterichter (Roland Grassner, Hans-Peter Pinterits und Wolfgang Pretz), die es nicht leicht hatten, eine gerechte Bewertung ohne zuviel Härte abzugeben. Im Endeffekt gelang es Ihnen souverän, den Spagat zwischen strenger Wettbewerbswertung und Anfängerwertung zu finden. Dieser Bewerb sollte ja den Sinn haben, Nachwuchs für die Semi-Scale Klasse zu finden und diesen lang-

sam an die Kriterien und den Wettbewerbsstress heranzuführen. Da dieser Bewerb als Experimentalklasse geführt wird und noch keine Anerkennung des ÖAeC sowie der ONF hat, muss man die Teilnehmer nicht unbedingt mit der vollen Härte der Bewertung schocken. Das heißt aber nicht, dass die Figuren nicht ordnungsgemäß und den Vorgaben entsprechend geflogen werden müssen! Nachsicht kann es nur bei nicht ganz richtiger Ausführung der Figuren geben. Ein Looping als Ei z.B. wird auch nicht höher bewertet als ein Ei eben bekommen kann.

Als Resümee ist zu sagen, dass der Bewerb trotz der widrigen Umstände ein voller Erfolg war. Den Teilnehmern hat es Appetit auf mehr gemacht und das war ja der Sinn des Ganzen. Ich hoffe, wir sehen uns beim nächsten Flying Only in Gnas (14. + 15. Juli 2007 F4C/Semi-Scale/ESC/Flying Only) oder Treubach (01. + 02. Sep. 2007, gleichzeitig Staatsmeisterschaft F4C/Semi-Scale/ESC/Flying Only) wieder. Auch auf die Landesmeisterschaft Semi-Scale in Günselsdorf am 12. Aug. 2007 möchte ich in diesem Zusammenhang noch hinweisen. Wenn uns alles gut gesonnen ist, werden wir uns hoffentlich spätestens 2008 in Wr.Neustadt zum 2. Vergleichsfliegen Flying Only wiedersehen. Die Zusage des Vereins liegt vor. Als Abschluss einen Dank an den Obmann des MFC Wr.Neustadt, Wilhelm Ajdnik für die Durchführung und Organisation des Bewerbes und Christian Brandtner für die reibungslose Auswertung und die Mitarbeit zur Optimierung meines Auswertungsprogramms, das sich (Gottseidank!) als verwendbar erwiesen hat.

Manfred Stocker

PS.: einen Bildbericht findet Ihr in der Fotogalerie auf www.modellflugclub.at.



Lukas Tenschert Fotos M.Stocker

Lukas Tenschert und eine Cap 222 von Peter Krizek stellten sich der Herausforderung, ordentliche Figuren in den Himmel zu zeichnen, anstatt nur „zu fliegen“. Vom fliegerischen her betrachtet war der Level sehr gut. Es wurde keine einzige kritische Situation und auch keine einzige Landung beobachtet, die nicht als „Butterweich“ bezeichnet werden konnte (Ihr wisst ja: Fliegen heisst Landen). Mit den Figuren und ihrer Platzierung hatten so manche Teilnehmer leichte Probleme, was nicht verwunderlich ist, wurde doch vom Großteil der Piloten ungewohntes gefordert: eine erkennbare Figur zu fliegen statt zu bolzen. Doch alle steigerte sich von Durchgang zu Durchgang und so möchte ich sagen, dass auch Piloten, die sonst „die

Eine sonnige Angelegenheit

Niederösterreichische Landesmeisterschaft der Antikflieger

Mit der Niederösterreichischen Landesmeisterschaft der Antikflieger haben die Günselsdorfer nun zum 18. mal den Bewerb der Antikflieger über die Bühne gebracht.

Der 20. Mai 2007 war ein schöner sonniger Sommertag mit mäßigem Wind (aus der gewünschten Richtung) auch die Durchführung klappte ausgezeichnet. Es gab weder Kleinholz noch Beschädigungen an den insgesamt 25 Modellen.

Erfreulich auch die Tatsache, daß die Zahl der Teilnehmer gesteigert werden konnte. Friedl Pinzolitich, Obmann der Günselsdorfer: „Für eine niederösterreichische Veranstaltung sind 16 Segler und 9 Motormodelle eine Höchstzahl. Das bringen die anderen Klassen gar nicht zusammen“. Nachdem es Mitte Juli bereits den nächsten Bewerb mit internationaler Beteiligung in Günselsdorf gibt, waren diesmal die ausländischen Teilnehmer eher knapp. Lediglich zwei Slowaken aus Bratislava waren da, sie brauchten ja nur über die Donau und waren schon am Ziel.

Auch bei den Österreichern ist leichte Bewegung festzustellen. Neben den alten Haudegen, die als junge Burschen noch die Vorkriegsmodellfliegerei erlernten und den Modellbaubazillus zeitweilig nie mehr ablegten, sind auch schon jüngere Gesichter zu entdecken. Zum Teil traten sie mit geborgten Modellen an - und finden Freude an diesem fliegerischen Erlebnis. Der praktisch einzige Hemmschuh, dass es ein Antikmodell nicht fix und fertig im Geschäft zu kaufen gibt, kann dadurch gemildert werden, daß viele der langjährigen Antikflieger „eine Menge Modelle im Bastelkeller herumstehen“ haben und diese gerne verleihen oder verkaufen.

Der Modellbau Club Günselsdorf (MBC) zählt heute zu der aktivsten Heimstätte des Antikflug-Gedankens, was ja schon aus der Zahl der Wettbewerbe hervorgeht. Überhaupt ist der Raum Wien soetwas wie ein Stamm-land dieser Art Modellfluges. Nicht alle Bundesländer können da mithalten, in Niederösterreich pflegen Spitzerberg, MBC Günselsdorf, LSC Alpevorland und die Silbergrube Statzendorf den Antikflug. Die Günselsdorfer allein haben 50 Mitglieder, von denen zumindest 30 - 35 auch meistens zum Start antraten.

Am 20. Mai erschienen 16 Segelflugmodelle und 9 Motormodelle am Start. Mehr als für eine Landesmeisterschaft vonnöten wären. Fritz Reiss's Zweimeter-Modell Adler (1952) war mit fünf Stück Hahn im Korb. Rudi Salz-

manns Großsegler Austria Meise war diesmal nur einmal vertreten, weiters am Start zweimal Großer Reiher und Großer Albatros, je ein Hast, Kiggen, Wolkenbeißer, MRV 4 und 9 und das Modell HEV. Die strenge Baubewertung erfolgte diesmal durch „Urgestein“ Oskar Czepa. Die Bestnoten (108) errangen die Modelle Adler und Wolkenbeißer von Herbert Hochhofer und Artur Bail, die auch die Plätze eins und zwei in der Gesamtwertung schafften. Auch der Albatros von Friedl Pinzolitich (Platz sieben) erreichte die höchste Punktzahl. 105 Punkte schafften ein weiterer Adler, ein Albatros und die Austria Meise. Der größere Rest bewegte sich zwischen den Punkten 96 und 75.

Entscheidender Faktor: Die Ziellandung

Die Aufgabe war wie stets bei diesem Wettbewerb: Start mittels Gummiseil und Versuch die möglichst beste Höhe zu erreichen. Anschließend 3 Minuten Gleiten und dann die Landung so nahe wie es gelingt, bei der Landestelle zum Stillstand zu

abgestimmt (Lage des Schwerpunkts und richtige Größe der Einstellwinkel-differenz zwischen Tragfläche und Höhenruder). Das zeigte schon der Start,



Beste Stimmung auf der „Kiebitzwiese. Im Zelt fand die gestrenge Bauprüfung statt.



Der Wolkenbeißer, mit 2200 mm Spannweite eines der größten Modelle. Baujahr 1950, Konstrukteur Gerhard Krabs Fotos H.Steiner

kommen. Der Abstand zum Landepunkt wird gemessen und daraus die Platzierung bestimmt. Die teilnehmenden Modelle sind meist gut bis sehr gut

schnurgerade ging es ohne Ausnahme auf Höhe.

Weniger einfach dann schon das Landen. In der Regel kamen die Mo-

dell etwas zu hoch herein und zogen am Landepunkt mehr oder weniger vorbei. „Übung macht den Meister“, tatsächlich trainierten einige Modellflieger sogar den Ernstfall. Mit einer einzigen Ausnahme waren alle Segler zweifachgesteuert (Seiten- und Höhenruder, nur einer hatte auch noch Querruder). Die Fluggeschwindigkeiten waren den Gepflogenheiten der Entstehungszeiten der einzelnen Modelle (1934 bis in die Fünfzigerjahre) moderat, die Beherrschung nicht kompliziert und durchaus auch von Einsteigern zu schaffen.

Die Plätze 1 und 2 gingen an die beiden „Urgesteine“ Herbert Hochhofer (Adler) und Artur Bail (Wolkenbeißer), die mit 719 und 688 Punkten, souverän vorne lagen. Aber auch die da-hinterliegenden sind keine Unbekannten dieser Disziplin: 3. Platz Walter Wittek (Albatros 48), gefolgt von Walter Vollnhofer (MRV 9), Franz Wenczel (Kiggen), Mario Myczak (Adler), Friedl Pinzolitich (Großer Albatros), Thomas Hruska (MRV 4), Wolfgang Dörner (Hast) und Uwe Pöffel (Großer Reiher), die ersten zehn. Von den sechzehn Teilnehmer waren nicht weniger als zwölf vom MBC Günselsdorf. Man war fast „unter sich“.

Bei den Motorisierten brachten die Antriebsquellen noch mehr Kontakt mit der Vergangenheit. Nicht nur die Modelle, sondern auch die Motoren waren Oldtimer. Nach dem Reglement waren auch Elektromotoren zugelassen, was Uwe Pöffel (Hai) hinter Artur Bail (Renus) den zweiten Platz einbrachte. Sein ausgezeichnet fliegendes Modell entstand er um 100 Euro auf der deutschen Wasserkuppe, sägte die Rumpfspitze weg und setzte daran einen Billigmotor. Fertig.

Die weiteren Plätze belegten Peter Ableitinger (Elektra), Franz Wenczel (Brummi), Thomas Hruska (Junior 60), Friedrich Nake (Satellit), der Papa von der einzigen weiblichen Teilnehmerin Simone Nake (Adler), die möglicherweise aufgrund noch nicht ausreichender Flugerfahrung nur den 16. Platz schaffte. Aber immerhin, das wird sich bestimmt ändern. Der Start der Motormodelle ist frei wählbar: von der Piste oder aus der Hand. Anschließend 30 Sekunden Motorlaufzeit und 8 Minuten mit abgestelltem Motor segeln. Der Pistenstart sieht natürlich besonders attraktiv aus, wird aber durch gelegentliche Ausbrecher zum vorzeitigen Ende. Der Start darf allerdings wiederholt werden. Walter Vollnhofer brachte mit Powerhouse ein Großmodell (Spannweite 2180 mm) in die Luft, Josef Hruska eine Super 11 und Hruschka Franz einen Junior. Das auffälligste Modell am Start: Ein Doppeldecker – genauer ein Eineinhalbdecker) französischer Herkunft, der nicht nur sehr schön flog, sondern auch ein beeindruckendes Flugbild lieferte.



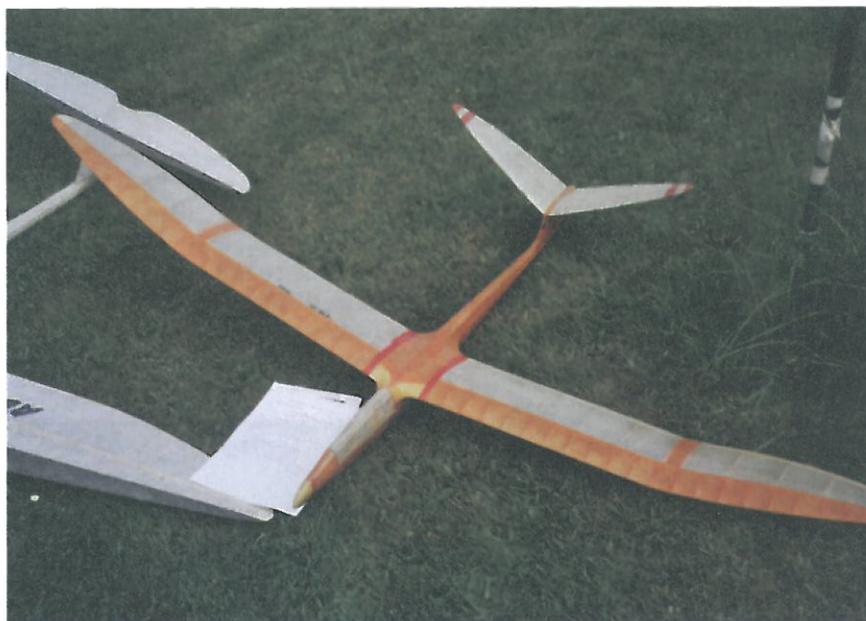
Der 100-Euro Hai, den Uwe Pöffel auf der Wasserkuppe erstand. Vom Segler auf Elektroantrieb umgebaut. Die abgenommene Tragfläche ist kein Bruch. Baujahr 1943, Konstrukteur Wilhelm Tauss/Schweiz.

ckendes Flugbild lieferte.

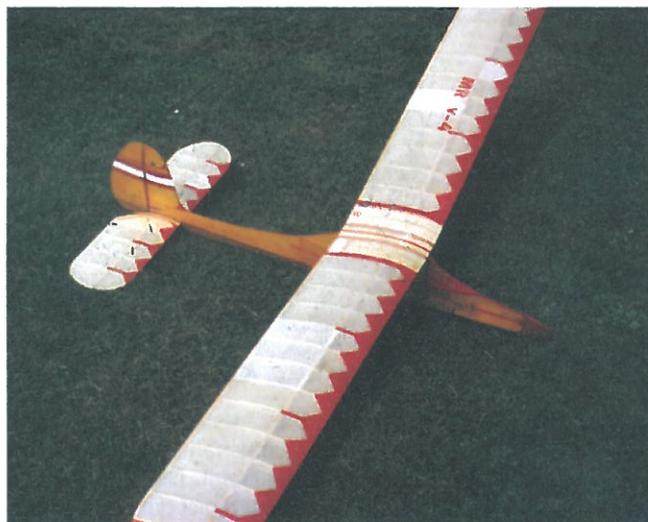
Insgesamt war der Bewerb in jeder Hinsicht eine harmonische Veranstaltung, an der sich alte Freunde wieder zum fröhlichen Fliegen trafen. Der menschliche Kontakt ist denn auch die Grundidee dieser Sparte unter

Modellfliegern, auch wenn sich Bestimmungen und Regeln der Klasse „Antikmodelle“ einer etwas exakteren Auslegung erfreuen sollten.

Heinz Steiner



Mit außergewöhnlicher Schönheit (Konstruktion 1949 !) fiel das Modell ETB 35 von Erwin Tümmler auf. Spannweite 1805 mm



Vom Ungar Istvan Benedek, einer der großen Modellbauer und -flieger stammt das Modell MRV 4 mit extrem flachen Rumpf, das Thomas Hruska flog.

2. Kärntner

Elektroflugmeeting

14. & 15. Juli 2007 / St. Andrä i. Lav.



Das Treffen für alle
Elektromodellflugbegeisterten

Offenes Schaufliegen
Fuchsjagd, Nachtfliegen
Erfahrungsaustausch
Branchentreff Elektroflug
Essen, Trinken & Geselligkeit
Campingmöglichkeit



Kontaktadresse:
Heinz-Peter Kaufmann
Magersdorf 83
9433 St. Andrä
Mobil: 0664/9171360
www.ufc-mostland.at.tf





Flugmodellausstellung de

Drei Tage lang wurde zu Ostern der Festsaal des Lienzer Gymnasiums kurzfristig zum Flugzeughangar umfunktioniert: An die 200 Flugmodelle wurden dem überaus zahlreichen erschienenen Publikum präsentiert. Besonders stolz ist der Modellfliegerclub, dass der Großteil (ca. 85 %) der Modelle aus dem Bezirk Lienz kam.

In kurzen Ansprachen mit anschließendem Buffet wurde die Ausstellung eröffnet: Obmann Josef Bader und Obm.stv. DI Walter Kozubowski freuten sich über das große Interesse. Hingewiesen wurde u. a. auf die Tatsache, dass sich genau an der Stelle des heutigen Gymnasiums nach dem Krieg die gemeinsame Werkstätte der Modell- und Segelflieger in einer Baracke der ehemaligen deutschen Wehrmacht befand.

Vizebgm. Pargger hob die Leistungen des Modellfliegerclubs hervor und betonte die Wichtigkeit der Jugendarbeit und Jugendförderung im Verein. Der MFC-Lienz möchte sich – dank Unterstützung der Stadt Lienz – in der heurigen Flugsaison ganz besonders dafür einsetzen. Dazu wird eine eigene Flugschulung auf die Beine gestellt, wo Anfängern die Möglichkeit geboten wird – unter der Aufsicht eines erfahrenen Mitgliedes – ohne Risiko ein Flugmodell fernzusteuern.

Endlich wurden die Tore geöffnet und schon bald füllte sich der Saal mit vielen Schaulustigen. Groß und Klein kamen aus dem Staunen nicht heraus: Das Sortiment war entsprechend breit gefächert: Die Palette reichte von Oldtimern (Baujahr 1942), Parkflyern, Hubschraubern, bis zum Eurofighter, von Mini-Flugzeugen (wenige cm groß) bis zum Großsegler mit 6 m Spannweite. Sogar eine funktionierende Saturn-Rakete mit Turbinenantrieb von Obmann Josef Bader konnte bewundert werden.

Weitere Stars der Ausstellung waren die naturgetreuen Modelle der Concorde, der 3 m großen Gee Bee, der Katana, des Fly Babys mit 3,8 m und der großen Turbinenhubschrauber – um nur einige aufzuzählen.

Eigene Schaukästen widmete man der Entwicklung der Motoren, Fernsteuerungen und anderer elektronischer



Eurofighter Fotos M.Kozubowski

Bauteile für den Modellflug.

Daneben sorgten die Crash-Ecke, der Flohmarkt, ganztägige Videovorführungen, ein Infostand mit reichhaltigem Sortiment an Fachzeitschriften und die von der Jugend regelrecht gestürmten drei Flugsimulatoren für zusätzliche Abwechslung.

Der Sportplatz des Gymnasiums ermöglichte den Piloten heuer erstmalig Flugvorführungen mit Parkflyern während der Ausstellung vorzunehmen. Dank dem einigermaßen windstillen Wetter konnten die Modellflieger ihre waghalsigen Manöver in unmittelbarer Nähe des Gebäudes „bruchfrei“ absolvieren – kein Flugzeug musste vom Dach geborgen werden!

Dass diese Veranstaltung für den MFC-Lienz ein voller Erfolg wurde, lag nicht zuletzt auch bei der tatkräftigen Unterstützung der Modellfliegerfrauen.

Markus Kozubowski

Unsere Modellfliegerclubs Lienz / Osttirol



Unsere F3A-Riege



Die drei Flugsimulatoren waren pausenlos besetzt....



3 m Gee Bee



Die „Antik-Ecke“

RC-Langstreckenflug Stift Göttweig- Bergern

Seit längerer Zeit hatten wir schon gerätselt, ob es möglich wäre von Stift Göttweig zu uns auf den Platz zu fliegen, das sind ca. 3,5km Luftlinieohne Sichtkontakt.

Eines schönen Sonntagvormittags hatten wir einstimmig beschlossen: entweder jetzt oder nie!

Der Alpha 270 vom Obmann (Elektrosegler mit 2,7m Spannweite) musste her!

Noch schnell die Fernsteuerungen programmiert, kurzer Probeflug, PASST!

Und so haben wir es gemacht:

Die Strecke wurde auf 4 Piloten aufgeteilt. Der erste Pilot soll von der Terrasse aus starten, bei Sichtkontakt vom 2. Piloten erfolgt ein sofortiger Anruf, und bei JETZT wird die eine Anlage aus- und die nächste eingeschaltet. Alles schön und gut, aber ob das funktioniert? Egal, wir probieren. Nach unendlichem Handyverkehr endlich der Startschuss! Erste Übergabe ohne gravierende Probleme, zweite ebenfalls und die dritte Gott sei Dank auch. Der letzte hatte die Landung vor sich, die er vorbildhaft vollendete.

Wir bedanken uns sehr herzlichst bei dem Verantwortlichen von Tourismus und Kultur Pater Justus und dem Restaurantleiter Franz Knoll, die es uns ermöglicht haben, dieses Projekt durchzuführen.

Mathias Schlagenhauser



Das Langstreckenteam



Die erfolgreichen Piloten

MINIUM

UND ES KOMMT DOCH AUF DIE GRÖSSE AN...!

- Miniatur-Flugmodell mit 2,4 GHz ISM-Fernsteuersystem und FHSS-Modulation
- Digitale Servoführungen mit akustischer Bestätigung
- Modeliständer mit integrierter Ladestation für das Modell
- LiPo-Akku mit 70 mAh Kapazität, Ladezeit ca. 20 Minuten
- Koniroh-LED für Ladevorgang
- Regler-Empfängereinheit zur Steuerung des Modells
- Sehr leichter Aufbau in geschäumter Bauweise
- Langsame und gumtütige Flugeigenschaften
- Ausgelegt für den Indoor-Einsatz

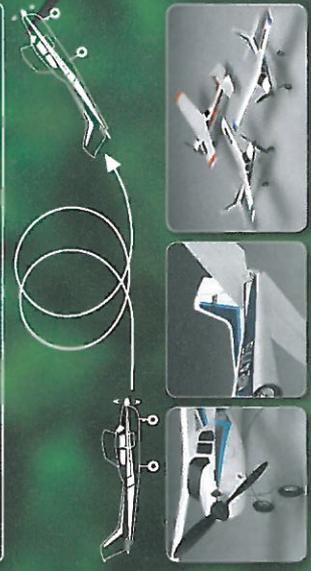
Ein echtes RC-Modell mit 3-Kanal-Fernsteuersystem und 2,4 GHz FHSS-Modulation

Minimales Aufmaßgewicht von nur 18g und ein 70mAh LiPo-Akku mit 70mAh Kapazität, Ladezeit ca. 20 Minuten

18g
inklusive Antriebsmotor

RC-Funktionen
Langlauf
300mm Spannweite
18g Top
Festmotor
RC-Ausgabe 1,4,2,3 (3-Kanal)
3,5mm Servo

Minimium Cessna 210 Centurion - Von Bodenstart bis Kunstflug! Alles ist möglich!



Die Cessna 210 Centurion bewegt sich Boden und in der Luft durch eine besonders weiche 3D-Struktur. Das Fernsteuern mit integriertem Funksystem ermöglicht problemloses Bodenstart und Landung. Die Centurion ist in eine unterbrechbare Fahrweise erhältlich. Die Lieferung des Modells erfolgt abgeregelt aufbereitete mit 2,4 GHz Fernsteuersystem und Standard mit integrierter Ladestation.

WWW.MINIUM-SERIE.DE



Mit einem Gewicht von nur 18 Gramm liegt KYOSHO den Centurion für eine neue Klasse - die Miniatur-Pass-Serie: Neben der Größe - oder besser: Miniatur - des Modells, ist auch die Ausstattung der Cessna 210 Centurion ein echter Hammer!

Im Set ist ein innovatives 2,4 GHz Fernsteuersystem enthalten. Nach dem Einschalten erfolgt die Abgleich zwischen Sender und Empfänger. Dabei überträgt der Sender seine eindeutige ID an den Empfänger. Dieser Vorgang wird Bindung oder Pairing genannt. Das Fernsteuersystem arbeitet auf dem 2,4 GHz (2400 MHz) ISM-Band mit FHSS-Modulation (Frequency Hopping Spread Spectrum). Dabei wird mehrmals pro Sekunde die Frequenz gewechselt. Dadurch wird das Signal in einem viel breiten Frequenzspektrum übertragen, als es für die Datenübertragung erforderlich wäre. Durch dieses Verfahren können schmalbandige Störungen keinen Einfluss mehr auf die Signalqualität nehmen.

Als Antriebssatz kommt eine LiPo-Zelle mit 70 mAh zum Einsatz. Damit wird je nach Flugzeit eine Flugzeit von ca. 15 Minuten erreicht. Mit im Lieferumfang enthalten ist ein Starter für das Modell, der gleichzeitig als Ladestation dient. In ihm besitzen sich vier Mignonzellen für die Ladestation.

Das Handling der Cessna ist kinderleicht. Das Modell kommt fix & fertig aus der Verpackung. Mignon-Batterien in den Sender und in die Ladestation einsetzen. Antriebsakku laden und schon kann es losgehen!

Die Mini- Cessna kann auf kleinstem Raum geflogen werden. Die Fluggeräusche sind gemessen an der Größe des Modells sehr gumtütig. Das Modell lässt sich sicher am Boden und vermittelt dem Piloten ein präzises Steuerungsfühl. Der Antrieb für die Mini- Cessna ist so ausgelegt, dass die Leuchtreserven vorhanden sind. Für normales Fliegen reicht bereits Halbluft aus. Mit vollem Leuchtungsansatz sind Bodentarts und sogar viele Loopings möglich.

Im Pump der Cessna befindet sich eine Regler-Empfängereinheit. An ihr sind der Antriebsmotor sowie die beiden Subminiatur-Servos angeschlossen. Die Steuerung des Modells erfolgt über die Fern- und Startknöpfe sowie den Motor.



- Minimium Cessna 210 Centurion 2,4GHz blau**
Best.-Nr. 10651RS-BL • UVP: 119,00 €
- Minimium Cessna 210 Centurion 2,4GHz grün**
Best.-Nr. 10651RS-G • UVP: 119,00 €
- Minimium Cessna 210 Centurion 2,4GHz rot**
Best.-Nr. 10651RS-R • UVP: 119,00 €

- Lieferumfang**
- Fliegertüchtig aufbautes Modell aus EPP
 - 3-Kanal 2,4 GHz Fernsteuersystem mit digitaler Trimmung
 - Modeliständer mit Ladestation
 - 3,7V-70mAh Lithium Polymer Akku

Erforderliches Zubehör
8x Mignonzelle AA (4x Ladestation)

KYOSHO Deutschland GmbH
Nikolaus-Otto-Straße 4 • D-24568 Kaltenkirchen
Hotline: +49-431-91-932678 • www.kyosho.de • hotline@kyosho.de

Lieferung nur über den Fachhandel • Irrtum vorbehalten!

Fliegerclub WEISSE MÖWE WELS

Sektion MODELLFLUG

Der Fliegerclub WEISSE MÖWE WELS, gedacht als Verein für die gesamte Sportfliegerei, wurde nach dem Krieg von Modellfliegern ins Leben gerufen und was kaum noch bekannt ist, schon im September 1949 wurde in Wels der „Erste Österreichische Modellflugwettbewerb“ ausgetragen.

Heute betreiben wir den Modellflug auf einem nördlich der Stadt gelegenen, herrlichen Modellflugplatz, ausgerüstet mit Clubhütte samt Stromanschluss, WC und Parkplatz. Die Ausmaße der gepflegten Rasenpiste sind 30 x 130 m. Die „Großen“ benützen wieder den „normalen Flugplatz“.

Wie bei so manch anderem Club, hat sich auch bei uns eine „Pensionistenrunde“ etabliert und weil nach dem Wochenende meist schönes Wetter herrscht, findet sie sich immer am Montag zum gemeinsamen Altherrenfliegen ein.

Auf Initiative unserer Spitzenpiloten W. Müllner und K. Haslinger entschlossen wir uns vor 4 Jahren, zur eigenen Freude und des Nervenkitzels wegen, einen Jahreswettbewerb ins Leben zu rufen, geleitet von meiner Wenigkeit.

Zum Wettbewerb selbst: er findet vierzehntägig statt und ist ein Segler-Hochstartbewerb. Damit kein Stress aufkommt, ist das Wettbewerbsprozedere recht einfach gehalten. Gestartet wird mit 21 m Gummischlauch und 70 m Fischerschnur. Es kann jeder dafür geeignete Segler teilnehmen, obwohl derzeit meist HLG's eingesetzt werden. Es gilt eine Maxiamalflugzeit von 5 min mit anschließender Landung auf der Piste. Also die muss man schon erreichen, sonst gibt es ein Streich-

resultat! Startzeitbegrenzung gibt es keine. Es werden immer 3 Durchgänge geflogen, wobei für die Wertung das schlechteste Durchgangsergebnis gestrichen wird. Zum Jahresende werden dann die 10 besten Tagesergebnisse jedes Teilnehmers addiert. Die besten Drei erhalten Pokale. Natürlich können nicht alle Teilnehmer an jedem Wettbewerbstag anwesend sein.

Kommt also einer auf weniger als 10 Ergebnisse, hat er immer noch eine Chance vorn dabei zu sein, in dem er während des Jahres viele Max fliegt.

Dass an den Wettbewerbstagen alles wie an Schnürchen läuft, vom Aufbau der Hochstartvorrichtung, über die Bestellung eines Schreibers, der Zeitnehmung, Seilrückholdienst, gibt ein gutes Zeugnis unseres Teamgeistes ab. Ach ja, eine Bestimmung haben wir: der letzte Starter eines Wettbewerbstages rollt das Hochstartseil ein! Was uns bei diesem Fliegen wichtig erscheint ist ein frohes Beisammensein Gleichgesinnter. Alle besonderen „Vorfälle“ wie: Sender nicht eingeschaltet, Antenne vergessen auszuziehen, falscher Speicher, Tragflächenverbindung vergessen, Leitwerksflächenschutz nicht abgenommen u.s.w., werden natürlich ausführlich kommentiert und die Betroffenen mit guten Ratschlägen getröstet.

Wir finden, dass dies ein empfehlenswerter Wettbewerb der gemütlichen Art ist, mit Most- oder Bierjause. Und deshalb hat unser Wettbewerb auch einen Namen: er heißt PIPPIFUZZ-Wettbewerb, weil unsre Modelle so „puzzig“ sind!



Der Autor(Jahrgang1937) mit seinem E-Nurflügel. Fotos W.Lepka

Wir würden uns freuen wenn dieser Wettbewerb durch einen Bericht in prop Nachahmer fände.

Wolfgang Lepka

Modellflieger gesucht, der mich (Pensionist) mit seinem Auto zum Fliegen mitnimmt und mir auch etwas beim Fliegen beisteht! Natürlich gegen Honorar!!
Tel: 01480 88 21
Handy: 0676 319 88 01



EINLADUNG ZUM

7. STYRIA-ELEKTROFLUG- MEETING

mit Elektro-Nostalgiefiegen

UNION MODELLFLUGCLUB GNAS 8.-9.09.2007

in Dietersdorf am Gnasbach

Der Union Modellflugclub Gnas, ca. 25 km südlich von Feldbach in der steirischen Thermenregion, veranstaltet das 7. Styria-Elektroflugtreffen unter dem Motto **„von Slow bis Speed- von Propeller über Rotor zu Impeller“**.

Wir laden alle Freunde des Elektroflugs zu dieser zwanglosen Veranstaltung ein.

90 m Asphaltpiste, Hangar, Werkstätte.

Übernachtungsmöglichkeiten in der Umgebung, Camping am Platz

Beginn: Samstag und Sonntag 10 Uhr, Open End, Modellbaubasar

Keine Startgebühr, jedoch gültigen Modellflug-Versicherungsnachweis bitte mitbringen Weitere Informationen bei:

Heinrich Geiger, Burgfried 171, A-8342 Gnas, Tel. Nr. , 03151/2829

E-mail heinrich.geiger@porr.at

Wir freuen uns auf Euren Besuch!

Homepage: www.umfc-gnas.at

Geheimtipp! Modellsegelfliegen in den Tauern

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

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



Unser Pauschalangebot !

„Hubschrauber“ für Fortgeschrittene:

3 Kurstage inklusive 3 Tage Halbpension Euro 476,-

5 Kurstage inklusive 7 Tage Halbpension Euro 882,-

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



Hubschrauber

Schulungshubschrauber: 30er und 60er

Kursziele:

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

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

Reparaturraum und „Hangar“ vorhanden.

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





26. Flugshow am Mo

Teilnehmerrekord an Piloten

Etwa 2000 Besucher wollten sich am 1. Mai auf gar keinen Fall etwas entgehen lassen: Das traditionelle Schaufliegen des Modellfliegerclubs Lienz / Osttirol bei sonnigem, aber etwas windigem Wetter.

Bereits beim letztjährigen Flugtag war von einem Besucheransturm die Rede und man war damals einhellig der Meinung: „Mehr geht nicht!“ Doch die heurige Veranstaltung brach alle bisherigen Rekorde, was die Organisation mit ihren zahlreichen freiwilligen Helfern gehörig zum Schwitzen brachte.

Schon bald nach Beginn war der vorgesehene Parkplatz voll, obwohl viele mit ihren Bikes, manche sogar per Taxi den Modellflugplatz ansteuerten..

52 Piloten (und das ist neuer Teilnehmerrekord!) aus Österreich, Italien und Deutschland gaben sieben Stunden lang ihr Bestes. Der MFC-Lienz scheute keine Mühen, um dem Publikum auch diesmal Spitzenleistungen des Modellfluges von einheimischen und auswärtigen Piloten präsentieren zu können.

Nach dem Bannerschlepp zur Begrüßung folgten pausenlos Flugvorführungen verschiedenster Art. Turbinen-getriebene Düsenflugzeuge (Panther und Mirage) mit ihrem naturgetreuen Jet-Sound waren ebenso im Lienzer Luftraum zu finden wie Speed-Modelle, Kunstflug- und Jagdmaschinen, Oldtimer

Hinreißend für Fachleute und Laien waren auch die Vorführungen der Hubschrauberpiloten, die mit ihren Modellen Akrobatik pur zeigten.

Selbstverständlich durfte der obligate Seglerschlepp nicht fehlen: Beinahe liftartig wurden auch die 5-Meter-Segler mit der Piper J3 (3,6 m Spw. / 3 W 157 B2) von Christian Swoboda (Nürnberg) rasant himmelwärts gezogen – nicht naturgetreu, aber spektakulär!

Ebenso unter den Piloten war der Villacher Gernot Bruckmann (neuer Vizeweltmeister im Indoorfliegen), der trotz starken Windes unbekümmert mit jugendlicher Leichtigkeit seinen 24 kg geschworen Doppeldecker „Ultimate“ in atemberaubendem Kunstflug nur wenige Zentimeter über den Boden ma-



növrierte. Gezündete Rauchpatronen erhöhten den Showeffekt noch zusätzlich.

Christian Swoboda heizte mit seiner „Wonder“ durch senkrecht nach unten führenden „Todesspiralen“ dem Publikum ordentlich ein. Aber auch sein ca. 300 km/h schnelles E-Speedmodell „Exite“ war nichts für schwache Nerven.

Bei den spannenden Fuchsjagden waren bis zu 10 (!) Modelle gleichzeitig in der Luft, eine Situation, wie sie am Lienzer Modellflugplatz noch niemals zu sehen war. Die „Jäger“, die alle das vom Fuchs nachgezogene Kreppband anvisierten, erinnerten mit ihrem Motorengesumme und den wirren Flugbewegungen an einen aufgescheuchten Wespenschwarm.

Aber auch das beliebte „Ballonstechen“ in Bodennähe verlangte von den Piloten höchste Konzentration.

Die beiden Platzsprecher Warscher Georg und Holzer Herbert verstanden es in professioneller Art, das Publikum nicht nur zu informieren, sondern auch emotionell zu begeistern.

Ein besonderes technisches Highlight war der von der Firma Hefp gesponserte und von Gernot Bruckmann eindrucksvoll und rasant vorgeflogene 3m-„Pond Racer“: Es ist dies der Nach-



Gerhard und Gernot Bruckmann mit dem „Pond Racer“ (Fa. Hefp)

Modellflugplatz Lienz / Osttirol und Zuschauer



Zuckerlabwurf mit der Piper J3 von Christian Swoboda

Foto Bildquelle: „osttirol24.at - Tom“

bau einer 3-rumpfigen amerikanischen Rennmaschine, angetrieben von 2 AXI-5345 mit 30 Lipo 5000. Das Modell hatte erst kurz vorher seinen Erstflug!

Dieser Prototyp aber auch die anderen elektrisch angetriebenen Großmodelle, (u. a. die „Edge“ von Alexander Balzer mit einem Doppelaxi), zeigten eindrucksvoll die Leistungsfähigkeit der neuen Elektroantriebe auf.

Auch für die anwesenden Kinder gab es zusätzliche Unterhaltung: Ein eigener „Bonbon-Bomber“ (alias Piper J3) wurde mit süßer Ladung bestückt, die im Fluge für die großen und kleinen Naschkatzen abgeworfen wurde.

Großartig waren auch die Leistungen der Vereinsangehörigen, welche die kulinarische Versorgung der vielen Besucher bravourös meisterten.

So ging um 17 Uhr eine der erfolgreichsten und größten Flugshows am Lienzer Modellflugplatz un-fallfrei zu Ende.

Markus Kozubowski



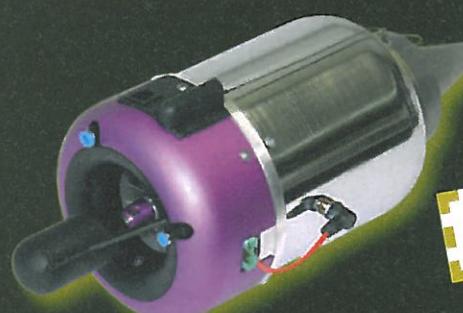
Gerhard Bruckmann mit seinem Kunstflugsegler Fox



Michael Bader, assistiert von Vater und Vereinsobmann Josef Bader, macht seinen „Panther“ startklar



Doppeldecker „Wilma“ mit 5 Zylinder Sternmotor vom Kärntner LSL Peter Zarfl



JetCat – weltweit die Nummer 1

- Unsere Preise beziehen sich auf komplette Triebwerke mit Zubehör (Elektronik etc.)
- Alle angeführten Turbinen stets lagernd – weitere JetCat Turbinen auf Bestellung
- Halbtägige Einschulung inklusive



Z.B. JETCAT P-80

1868.⁹⁰



KOMPLETTSET EASYJET

SP: 1700 mm · L: 1650 mm · Gewicht: 6000 g · ST: Q, H, S, M, EZFW, LK · Motorempfehlung: Turbine JetCat P-60 · Rumpf: GfK/Flächen, Rippe vollbeplankt · Bausatz Ausführung: ARF

- Baukasten EasyJet
- JetCat P60
- Komplett-EZFW

2790.⁹⁰



LONG FOX ARF MIT LANDEKLAPPEN

SP: 3500 mm/L: 1900 mm · Gewicht: ab ca. 5000 g · ST: Q, H, S, M, LK · Rumpf: GfK/Fläche: Styro-Balsa GfK-verstärkt · Bausatzausführung: ARF

499.⁹⁰



99.⁹⁰

HELIXX

Rotor-Ø: 34 cm · Länge 360 mm · Gewicht: 215 g · Inkl. Motor · Bausatzausführung: RTF · Mode 1/2



MODELLEXPERT KLEBSTOFFE MEX

IST DIESER PREISUNTERSCHIED GERECHTFERTIGT? WIR SAGEN JA!

Dieser Sekundenkleber ist wirklich der beste den wir je getestet haben. Wir waren wirklich so begeistert, dass wir Ihnen diesen Kleber auf keinen Fall vorenthalten möchten.

- Kein Aufbewahren im Kühlschrank notwendig.
- Nahezu unbegrenzt lagerfähig.
- Reagiert wirklich erst dann, wenn die zu verklebenden Materialien aneinandergesetzt werden.
- Selbst der dünnflüssige Sekundenkleber trocknet nicht aus wenn er z.B. minutenlang auf einem Balsaholz aufgebracht auf seinen Einsatz wartet.
- Mit dem zusätzlich erhältlichen Primer können selbst Silikon-schläuche absolut kraftschlüssig verklebt werden.
- Das lästige Augenbrennen, das der Anwendung von herkömmlichen Sekundenklebern auftritt, konnten wir hier nicht feststellen!

SEKUNDENKLEBER MEX

- dünnflüssig 20 g **3.50**
- mittelflüssig 20 g **3.50**
- dickflüssig 20 g **3.50**

PRIMER MEX 15 ML

4.90

DOPPELKLEBEBAND MEX SILIKON 1,5 M

4.90

AKTIVATORSPRAY MEX

150 ml **4.50**

AKTIVATOR MEX GLASFLASCHE

15 ml **3.90**

DEBONDER MEX

Spezielle Chemikalie zum Lösen festgeklebter Teile. Auch zum Entfernen Überschüssiger Klebstoffreste geeignet.

20 ml **3.50**

SEKUNDENKLEBER STYRO MEX

20 g **6.90**

FÜLLER MEX

30 g **3.90**
80 g **7.90**

Neuankündigung!

Nach dem Riesenerfolg mit der neuen **Kokam 4000H5 30C** Zelle, folgt nun die **3200H5 30C**.
Abmessungen Einzelzelle: ca. 7,8x42,5x142 mm
Gewicht: ca. 90 g
Balanceranschluss: EHR
Ladestrom: 2C (6,4A)
Dauer Entladestrom : 30C (96 A)
Max. Kurzzeitig: 50C (160 A)

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



Die Vorgängertypen 3200HD 20C wurde massiv preisgesenkt, lassen Sie sich überraschen! Mehr dazu in unserem Shop!



54.⁹⁰

ACROBATIC JSB

SP: 1095 mm · L: 840 mm · Gewicht: 630 g · ST: Q, H, S, M · Empf. Zellenzahl: Lipo 3S · Rumpf: Trilaminar/Fläche: Trilamina · Bausatz Ausführung: ARF



SIREN ARF

SP: 2000 mm/L: 978 mm · Gewicht: ab 1360 g · ST: Q, H, M · Motorempf.: Kontronik Drive 501 · Emp. Zellenzahl: 9,6 Volt 4/5SC · Rumpf: GfK/CFK/Fläche, Rippe Bausatzausführung: ARF

169.⁹⁰



P-51 MUSTANG EP ARF

SP: 1200 mm · Gewicht: ca 1450 g · ST: Q, H, S, M · Motor: empf.: ab Speed 600 · Empf. Zellenzahl: 8 Sub-C · Rumpf Holz/Fläche: Rippe · Bausatz Ausführung: ARF

129.⁹⁰



DER-SCHWEIGHOFER

LiPolice ... Die nächste Generation ...

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

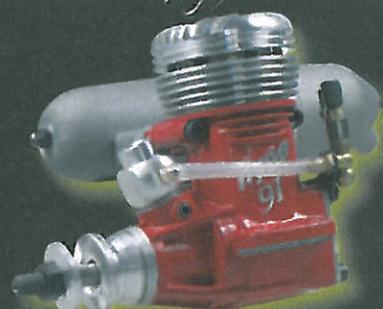


... jetzt prompt lieferbar ...

AC/DC MULTI CHARGER XXPERT Bipower

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

75.90



COOLFIRE 69 11,25 CCM

Doppelt kugelgelagerter Verbrennungsmotor mit ABC-Laufgarnitur mit Zwei-Nadel Vergaser auf der Rückwand. **Inkl. Schall-dämpfer!**

55.90

COOLFIRE 91 14,73 CCM

59.90

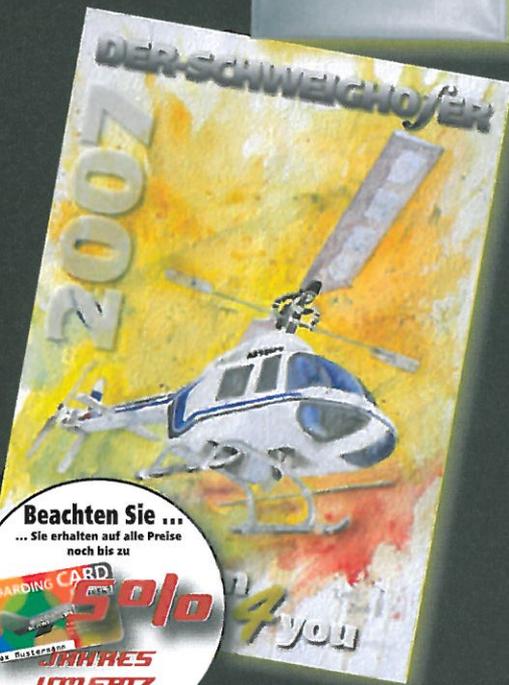
Type	Spannung V	Max. Entladestrom		
		Dauer Entladestrom	Kurzzeitiger Entladestrom	
LIPOLICE 750 MAH	7,4	15 A	26 A	12.90
LIPOLICE 750 MAH	11,1	15 A	26 A	18.90
LIPOLICE 1000 MAH	7,4	20 A	35 A	15.90
LIPOLICE 1000 MAH	11,1	20 A	35 A	21.90
LIPOLICE 1500 MAH	7,4	27 A	38 A	20.90
LIPOLICE 1500 MAH	11,1	27 A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

Lipo-Safe

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

18x22 cm
22x30 cm

15.90
19.90



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



Online SHOP

Gratis Information und gleich einkaufen am PC

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

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

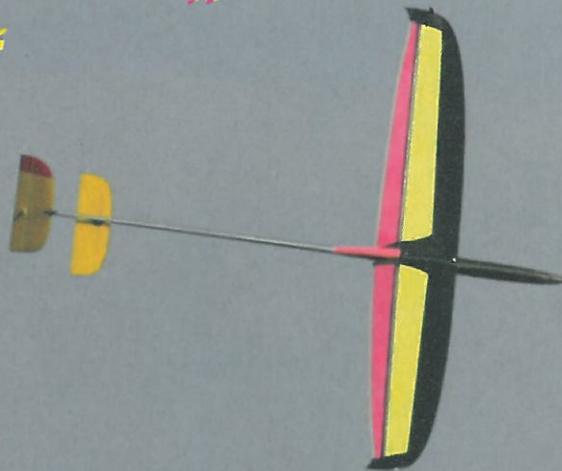
MODELLSPORT SCHWEIGHOFER

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

www.der-schweighofer.com

Der Turbo 2007 „is it a twister ?

.....Yeah!“



Mit Beginn der Saison 2007 legen sich die ersten neugierigen Sonnenstrahlen auf die neuen HLG-Modelle.

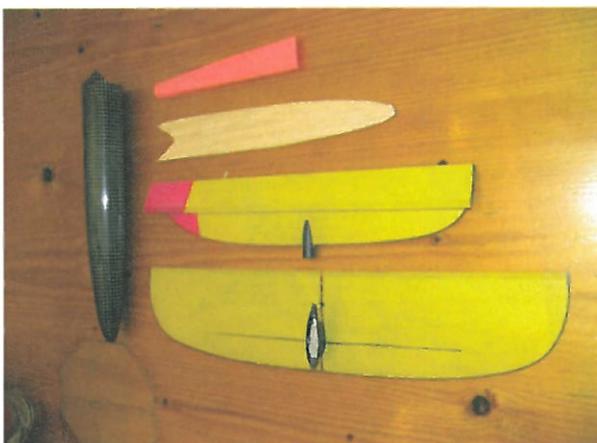
Wie bereits angekündigt, wurde über den Winter fleißig weiterentwickelt und an den neuen HLG's gearbeitet. Ich möchte ihnen den T07, wie der Turbo in der Kurzsprache genannt wird, vorstellen.

Das Modell wurde von mir ausgiebig getestet und im Anschluss an die Einstellarbeiten mit dem Referenzmodell, dem Aspirin, verglichen. Zuvor jedoch zu einer kurzen Beschreibung. Der T07, entwickelt und designed by Wolfgang Zach, wurde im Rahmen eines Pilotentreffs von mir übernommen.

Alle anwesenden Piloten waren neugierig und wollten den Flieger natürlich sehen und angreifen! Nach längerem Abtappen, Festigkeitstests und Besichtigungsorgien, ich fürchtete schon um mein Modell, wird allgemein bekundet „der Flieger ist top“! Nicht ohne Stolz hab ich meinen Turbo dann nach Hause genommen! Der Bausatz des von mir getesteten T07 besteht aus CFK-Rumpf, CFK-Hinterteil mit Dur-Aluminium verstärkt. Eine superleichte CFK-Kevlar-Abziehschnauze schützt die RC Teile. Der absolut grifffeste CFK D-Boxflügel mit 145 Gramm zeigt eine überragende Drehsteifheit und hat fertig geschnittene Flaps. Top!

Die sehr leichten Schalen-Leitwerke sind präzise gefertigt. Weiters liegen dem Bausatz alle Anlenkungen und Abdeckungen, sowie die notwendigen Kevlar-schnüre bei! Ein fix und fertiger CFK-Pylon, angepasst an das montagefertige Höhenleitwerk, für die Pendelhöhenleitwerkslagerung, inklusive Rückstellfeder, wird mitgeliefert! Perfekt! Die Teile sind fest, fehlerfrei und durchdacht. Mittlerweile orientiert sich ja halb

F3K an den Erfindungen von Wolfgang Zach. Der Zeitaufwand für den Bau des T07 kann, beim halbwegs geübten Modellbauer, mit ein bis zwei Tagen angenommen werden. Der überwiegende Aufwand an Arbeitszeit kann dem Einbau der gesamten Querruderanlenkung und der Verkabelung (Akkuverlötung und Schaltereinbau) angelastet werden! Die Hardware ist jedenfalls optimal vorbereitet! Eingeflogen wird am Bautisch, denn alle Einstellungen sind erprobt und wenn man sich halbwegs an die Vorgaben des Herstellers hält gibt es keinerlei Überraschungen!



Der Bausatz alles vom Feinsten



Der Bau

Der Bau gestaltete sich recht unspektakulär. An einem Tag war alles erledigt! Es gab keinerlei Schwierigkeiten oder zusätzliche Denksportübungen. Beim Einbau der RC-Anlage findet man sich sofort zurecht! Hilfreich ist dabei die Verwendung von Tesa-Powerstrips Mini zur Servobefestigung. Absolut unverrückbar und temperaturstabil werden die Servos in Sekundenschnelle befestigt. Im Servicefall selbstverständlich abnehmbar! Ganz wichtig ist die Vermeidung von Federwirkung in der Höhenleitwerksanlenkung. Hier sollte man besondere Sorgfalt walten lassen! Die Anlenkung muss brettharten Widerstand bieten und darf keinesfalls nachgeben. An-dernfalls werden spätere Starts zur Zitter-partie! Genau rückstellende Servos sind bei HLG's sehr wichtig. Deshalb entschloss ich mich für digitale DS281 von Graupner an den Flaps. Nachteilig ist das „relativ“ hohe Gewicht dieser Servos! Trotz Schlankheitskur an den Servos mussten, nach Fertigstellung des Modelles, die DS281 gegen leichtere analoge FS31 Servos von Robbe getauscht werden. Der Flieger war leider arg kopflastig und Blei am Heckausleger kommt für mich nicht in Frage! Die gesamte Elektronik wurde anschließend solange verschoben bis der Schwerpunkt stimmte. Schlussendlich war die Angelegenheit auch ohne Bleizugabe erledigt. Diese Maßnahme hat sich gelohnt! Der T07 wiegt flugfertig 270 Gramm! Einschränkung: Bei Powerwerfern sollten unbedingt die DS281 Verwendung finden!

Einfliegen

Die Anlage ist programmiert und die Akkus sind vollgeladen! Der Schwerpunkt laut Herstellerangabe bei 76mm! Der Tag des Einfliegens war nicht gerade ein Tag wie er für den Erstflug sein sollte. Lebhafter Wind und nasskalt! Nun gut, die

Neugierde siegte über die Vernunft! Rudercheck, kurze Kontrolle, ein vorsichtiger Schub und der T07 war in der Luft. Zu böig, zu stürmisch! Deshalb ließ ich es nach dem dritten Versuch bleiben. Der T07 flog! Mehr war an diesem Tag, beim besten Willen, nicht feststellbar! Zum nächsten Termin noch immer Wind. Für feine Einstellarbeiten nicht ideal, aber ich wollte nicht mehr warten. An diesem Tag wurde ausgiebig mit unterschiedlichen Klappenstellungen experimentiert. Schlussendlich wurde die beste Variante ins Setup übernommen. Schon hier fällt auf, dass der T07 herausragende Flugeigenschaften hat und sehr gute Leistungen, offenbar auch bei heftigem Wind, erbringt. Ein paar Tage später wurde mit dem Hersteller ein Date zum Erfahrungsaustausch mit angeschlossenen Vergleichsfliegern vereinbart. Hier zeigte sich, bei früh-lingshaftem Wetter, dass der T07 hält was er verspricht. Mehr noch, die Profilwahl sowie die Auslegung des Konzeptes ist offenbar ein Volltreffer! Die von mir geflogenen Zeiten liegen im Bereich von 1:50 bis 2:20 Minuten! Der gute subjektive Eindruck ist natürlich ohne Aussagekraft wenn man keinen direkten Vergleich hat. Was liegt also näher einen Vergleich durchzuführen und in den Test aufzunehmen.

Der Vergleich

D-Box-Turbo 07 gegen Aspirin mit

gleich gegen den Aspirin konnte jedoch schon festgestellt werden, dass der T07 ein geringeres Sinken hat als der Aspirin. Auch die Thermiksensibilität ist im Vergleich zum Aspirin besser, wobei hinzugefügt werden muss, dass der Unterschied eher gering ist. Der Aspirin liegt eigenstabiler in der Luft, aber er fliegt sich nicht so leichtfüßig wie sein Gegner. Einkreisen schafft der T07 um einen Tick besser und im Kreis liegt er auch besser. Wendig und fast ohne Lastwechselreaktionen der T07. Der Charakter des T07 ist sehr gutmütig; dennoch muss öfters mal korrigiert werden. Das kann der Aspirin, mit seinen ausgeprägten Freiflugeigenschaften, etwas besser! Thermikkreisen ist mit beiden Modellen ein Genuss. Der T07 wirkt jedoch agiler und zeigt die Thermik besser an. Ein großes Plus des T07 ist seine Eigenschaft beim Einleiten einer Kurve nahezu keine Höhe zu verschenken, sowie seine enorme Wendigkeit besonders wenn man



Alles muß rein...



CFK-Gittergeflechtgewebe im Flügel (unsere deutschen Freunde sagen auch „Disser“ dazu)! Bei den Starthöhen gibt es geringe Vorteile beim 263 Gramm leichten Aspirin. Im Durchschnitt wurden mit dem T07 Höhen von 42 Metern geloggt. Der Aspirin erreichte bei mir im Schnitt 2 Meter mehr Starthöhe! Ebenso beim Durchsetzungsvermögen gegen den Wind. Leichte Vorteile des Aspirin! Beim direkten Ver-

mal die falsche Kurve gewählt hat. Das kann, im Moment, kein anderer HLG besser! Ein derart flaches Kreisen, z.B. bei Nullschiebern, lässt den Piloten und den Zuseher staunen. Der T07 dreht auf dem Absatz oder schafft mehrere Vollkreise in Bodennähe was zu fesselungähnlichen Einlagen verleitet. Landen lässt sich der Aspirin einfacher. Mit ihm kann im Landeanflug wunderbar leicht gekurvt und etwaigen Hindernis-

sen erfolgreich ausgewichen werden. Jetzt kommt die schwierige Frage: Welches Modell ist besser? Der Vergleich geht unentschieden aus. Keiner der Flieger kann aus meiner Sicht entscheidend punkten. Zu ähnlich sind die Leistungen und zu gering die Unterschiede. Es ist tatsächlich eine Sympathiefrage welcher Flieger besser zum jeweiligen Piloten passt. Mir liegen beide Modelle sehr gut und ich möchte keinen hergeben! Tatsache ist dass der Referenzflieger einen extrem starken Konkurrenten bekommen hat! Inwieweit und ob der Aspirin vom Thron gestoßen werden kann wird sich zeigen!

Meine Einstellwerte
Schwerpunkt: 76mm
Querruderausschlag: 13 mm
nach oben und unten.
Keine Differenzierung!
Höhenruderausschlag: 12 mm
in beide Richtungen.
Seitenruder: 12mm
in beide Richtungen!
Gleitstellung:
gerade Flügelunterseite.

Die weiteren Einstellungen leiten sich von dieser Flugphase ab. HLW (Pendelruder) 14mm Abstand bis zur Rumpf-

unterseite, gemessen an der Nase bzw. Endleiste.

Startstellung:

1mm nach oben gewölbte Flaps HLW
2% Höhe dazugemischt

Thermikstellung:

2mm nach unten gewölbte Flaps HLW
kein HLW-Ausgleich

Snap Flap:

4mm nach unten gewölbte Flaps bei
vollem Höhenruderausschlag

Combi Switch:

schaltbar 100% gleichsinniger Seiten-
ruderausschlag zum Querruder

Landstellung:

Flaps maximal möglicher, synchroner
Weg nach unten und je nach Klappen-
weg entsprechende Tiefenruderbei-
mischung bei voller Wölbung
(liegt irgendwo bei 22-28% Tiefen-
ruder).

Was gefällt

Sehr gute, angenehme, Flug und
Allroundeigenschaften. Stützt sich in
Kurven sehr gut ab und erlaubt nahezu
unmögliche Kurvenaktionen. Trotz sei-
ner 270 Gramm ist der T07 mit äußerst
geringem Sinken zu fliegen. Überzeu-
gende Thermikeignung und Sensibili-
tät. Gute Starthöhen. Sehr gutes Gleit-
en mit ausgesprochen wenig Höhen-
verlust. Überfahrt wird gut in Höhe
umgesetzt. Flott und zielstrebig zu flie-
gen. Sehr stabiler D-Boxflügel mit eini-
gen technischen Feinessen und Neue-
rungen. Sehr gute Verarbeitung und
erprobte Bauweise. Superleichte Leit-
werke in Schalenbauweise die es sonst
nirgendwo gibt. Perfekt! Strömungs-
technisch top. Der T07 ist bei Start und
voller Fahrt fast unhörbar! Keine wirk-
lichen Schwächen erkennbar. Im Ver-
gleich zur Konkurrenz noch günstig.

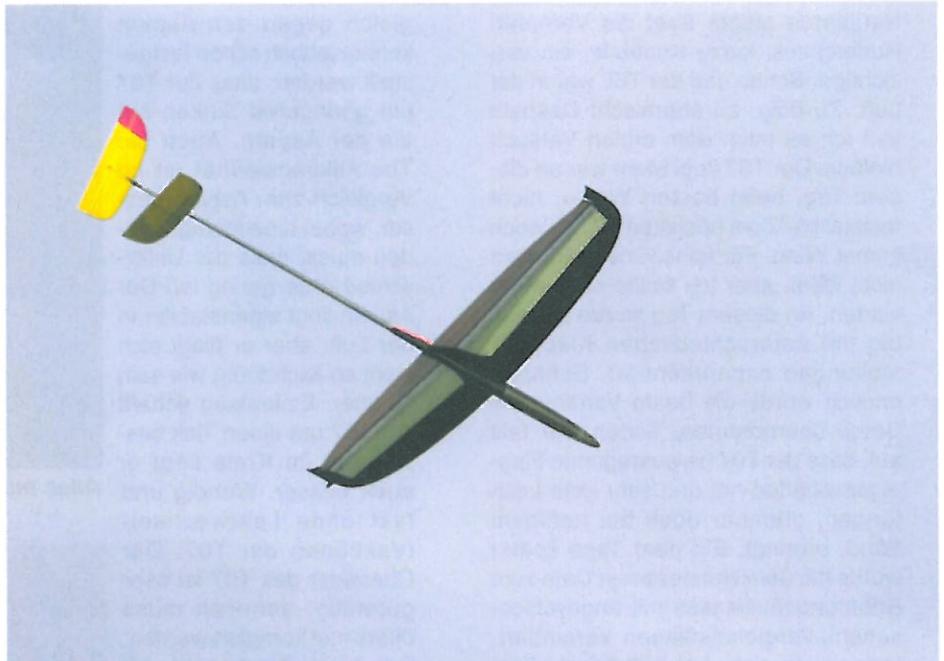
Was weniger gefällt

Stabile Flaps für Powerwerfer wären
wünschenswert! Flügel nicht mehr
leicht. 15-20 Gramm weniger wären
genau richtig! Daran wird mit Hoch-
druck gearbeitet und mit den neuen
CFK-Gitternetzarmierten Tragflügeln
sollte das auch erreicht werden! Flie-
ger pendelt, leicht, beim Start.

Fazit

Unterm Strich ist der T07 das **derzeit
machbare** in der F3K-Szene! Wir be-
wegen uns hier im „State of the art“
Bereich! Leistungsmäßig ist es gelun-
gen zur absoluten Spitze vorzurücken.
Preislich hat der T07, in seiner Klasse,
kaum Gegner! Mit einem Wort: Der
Turbo 07 ist ein großartiger „Twister“
für Einsteiger, Feierabendpiloten,
Dauerflieger und den Profi zugleich!

Heinz Pfaffinger



Schnell und wendig sieht nicht nur gut aus sondern fliegt auch so! Fotos: H.Pfaffinger



Fesselflug oder RC?

MFC St. Andrä

8. Modellflug SHOW



5. und 6. August 2006

KLV Flugplatz St. Marein/Lav

Programm

Samstag, 5. August 2006

ab 14.00 Uhr: Modellflug-Ausstellung
und Lehrer Schüler Flug
für Jedermann und
Training bis Sunset
danach Flieger-Party

Sonntag, 6. August 2006

ab 9.00 Uhr: Training
ab 10.00 Uhr: Schaufliegen bis Sunset

**Großer
Glückshafen**

**Eintritt:
freiwillige Spende**

POMS ZIMMEREI GmbH
Gewerkschafts-CA - A-19921 B-1993
Telefon: 04355/2010
Fax: 04355/2010-4
Web: 0669/2440100
E-Mail: info@poms.at

paier
TISCHLERWERKSTÄTTE

restaurant IKARUS
Inn. wasser u. energie leise
u. marino, restaurations u.
kochen u. servieren u. l.
tel. + fax: 0435 22 78 98
HANS-ADOLF, S. 2. 609 10 29
montag, 04.08.06

Brunner GmbH
Dachdecker, Spengler
Hans-Rader-Weg 1
5470 St. Paul
Telefon: 0435728 9 28
Telefax: 0435728 9 28-14

www.wolfsberg.at

Vorankündigung

2,4 GHz HF-Module und Empfänger

zur Umrüstung von bestehenden RC-Anlagen auf 2,4 GHz Technologie

Mittels der neuen Serie von HF-Modulen und Empfängern können bestehende robbe/Futaba Fernsteueranlagen nachträglich auf die neue vorteilhafte 2,4 GHz FASST-Technologie umgerüstet werden.



Vorteile der 2,4 GHz

Futaba Advanced Spread Spectrum Technologie:

- Keine Quarze
- Keine Frequenzkanalwahl
- Höchste Sicherheit vor Gleichkanalstörungen
- Bestmögliche Störsignalunterdrückung
- Hohe Bandbreite - mehr Sicherheit
- Schnelles Frequenzhopping
- Standardreichweite (ca. 900 m)



Alle 2 ms springen Sender und Empfänger im gleichen Rhythmus, von Kanal zu Kanal. Durch die kurze Belegungszeit gibt es keine Signalkonflikte oder Unterbrechungen, zudem werden schmalbandige Störungen extrem gut unterdrückt.



FASST Empfänger scannen das Eingangssignal permanent wobei eine spezielle Softwaretechnologie eventuelle Datenfehler automatisch korrigiert.



Das Antennen-Diversity System prüft ständig den Signalpegel beider Antenneneingänge und schaltet blitzschnell und übergangslos auf das stärkere Signal um.

Standard - Reichweite ca. 900 Meter

robbe Modellsport GmbH & Co. KG
Metzloser Straße 36 - D- 36355 Grebenhain
Tel. (+49) 66 44 - 87-0 / Fax (+49) 66 44 - 87 139
eMail: verkauf@robbe.com
eMail: export@robbe.com
Web: www.robbe.com



Condor Magic Thermic

von JSB



Sie suchen einen nicht alltäglichen Segler für Ebene und Hang, das Design soll auch auffällig sein und nicht dem heutigen Einheitsbrei entsprechen? Dann sind sie mit dem Condor Magic Thermic von JSB bestens beraten. Neben ungewöhnlichen Detaillösungen und bewährtem Aufbau werden ausgezeichnete Flugeigenschaften versprochen. Ebenso ist der Ausbau zum Elektrosegler vorgesehen.

Wenn man sich den Bausatzinhalt ansieht, findet man alle benötigten Teile, nichts fehlt. Ebenso ist ein Motorspann für die Elektrifizierung dabei. Als erstes springt einem der sehr lange Rumpf mit dem Kohlerohr als Mittelteil ins Auge. Beste Oberflächenfertigung, hier gibt es nichts auszusetzen. Die Fläche besteht aus vier sehr robust gebauten Rippenflächen. Jeweils zwei Teile werden zu einer linken beziehungsweise rechten Flächenhälfte zusammengebaut. Hier muss die wirklich vorzügliche Bauanleitung gelobt werden. Sie liegt zwar nur in englischer Sprache vor. Die 30 Baustufenbilder mit anschließenden Einzelteilbildern und Stückliste sollten auch den nicht englisch sprechenden Modellbauer ohne Probleme zum Ziel bringen.

Die Fläche wird im Rumpf schwimmend gelagert, das heißt, dass der eigentliche Hauptverbinder, ein GFK Stab, ohne Kontakt zum Rumpf die Flächen hält. Nur zwei Stahlstifte, wovon der vordere in einem eingeharzten Messingrohr im Rumpf mit zwei Schrauben gehalten wird, stellen den Kontakt zum Rumpf sicher. Der hintere Stahlstift ist nur in einem Loch in der Rumpfseitenwand geführt. Hier zeigen die Erfahrungen und auch der normale Flugbetrieb, dass ein weiteres Messingrohr für die Führung der Fläche unbedingt eingeharzt werden soll.



Der Bausatz des Condors



....und so siehts fertig aus.

Diese Empfehlung ist besonders für den Fall der Elektrifizierung angeraten.

Abweichend zur Bauanleitung wurden zuerst die Flächen komplettiert und danach an den Rumpf angepasst. Grund dazu war die anfängliche Unge-

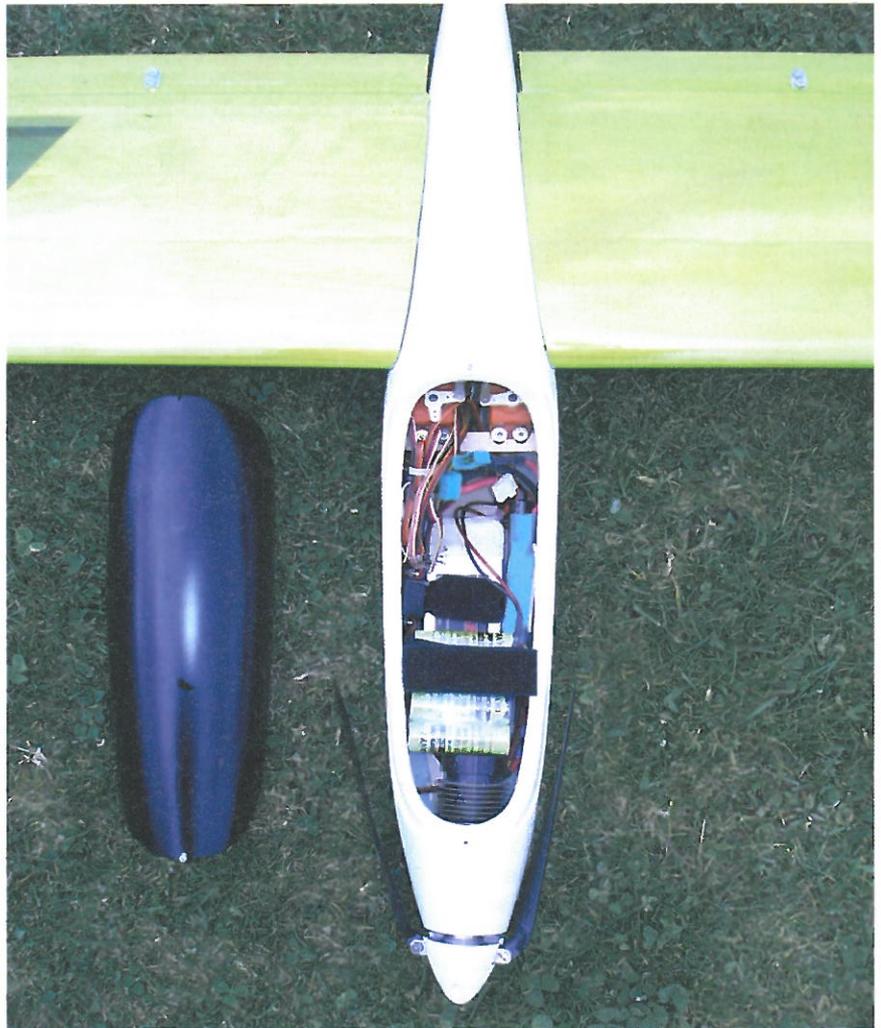
wissheit, ob ich den Condor Magic Thermic als Segler oder in der Elektroversion bauen soll. Nach dem Zusammenfügen der Teile war jedoch klar, dass die Elektrifizierung fast ein Muss ist. Als Segler müsste man jede Menge Blei in die Rumpfspitze packen, so-

mit kann man das nötige Ballastgewicht in Form eines Antriebs investieren, der ruhig überdimensioniert sein kann. Grund ist der lange Rumpfmittelteil und das relativ schwere Rumpffende. Auch der Vorschlag, die Höheruder- und Seitenruderservos ins Heck einzubauen tut ein Übriges dazu. Hier habe ich abweichend von der Bauanleitung die Servos ins Vorderteil eingebaut. Mit Antriebsakku, Getriebemotor und Empfängerakku, soweit wie möglich vorne platziert, konnte ich dann ohne Blei auskommen.

Sämtliche Ruderausschläge und die Schwerpunktlage sind angegeben und stimmen, wie der anschließende Erstflug bestätigte. Leistung satt für den Steigflug und hervorragende Segelleistung, so macht es Spaß. Mit den Wölbklappen kann der Segler schön flott oder für kleinste Bärte empfindlich eingestellt werden. Einfacher Kunstflug ist natürlich auch möglich, doch dafür ist der Condor Magic Thermic eigentlich gar nicht konzipiert.

Alles in allem ein gelungenes Thermik – Leistungsmodell, das jede Menge Flugspaß garantiert!

Oswald Jahn



Genügend Platz für alle Einbauten Fotos O.Jahn



Der Condor im Landeanflug, ein guter Begleiter für schöne Sommertage und gemütliches „Kurbeln“

Pitts

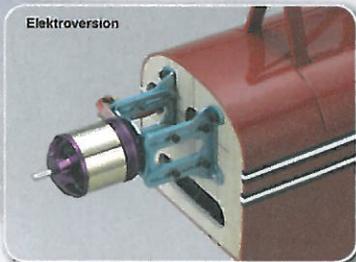
S-2C

KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS®

Lieferbar in
zwei Versionen!
WWW.PITTS-S2C.DE

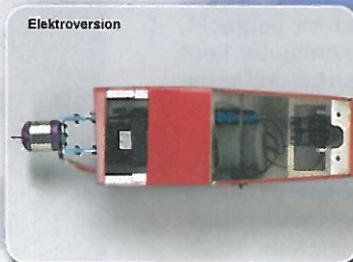
PITTS S-2C
Best.-Nr. 10073 • Elektro
Best.-Nr. 11073 • Verbrenner
UVP: 259,- EUR

SQS
KYOSHO FACTORY ASSEMBLED AIRCRAFT
SUPER QUALITY SERIES



Elektroversion

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



Elektroversion

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



Verbrennerversion

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



Verbrennerversion

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

FEATURES

- ★ Aufbau in konventioneller Balsa-Sperrholz-Leichtbauweise
- ★ Wahlweise für Elektro- oder Verbrennerantrieb
- ★ Motorhaube und Radverkleidungen aus GFK
- ★ Querruder oben & unten angelenkt
- ★ Alle Holzteile sind lasergeschritten und fertig bespannt
- ★ Aufwendiges Folien-Finish in 4 Farbtönen
- ★ Alle Holzteile sind lasergeschritten
- ★ Hoher Verfertigungsgrad, dadurch kurze Bauzeit
- ★ Perfekte Kunstflugeigenschaften
- ★ Sämtliche Anlenkungs- und Kleinteile sind im Lieferumfang des Modells enthalten



TECHNISCHE DATEN EP & GP
Spannweite: 1.172 mm; Länge: 1.065 mm; Flächeninhalt: 43dm²;
Gewicht ca.: 2.600 g; Motor EP: AL50-610M mit 5 Zellen LiPo;
Motor GP: 7,5 cm³ 2T / 11,5 cm³ 4T



RC-FUNKTIONEN
Höhenruder; Seitenruder;
Querruder; Motor



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

GUMMIMOTORMODELL ALS SLOWFLYER

BO 209 Monsun. Vorbildähnliches freifliegendes Gummimotormodell. Tragflügel profiliert. Spannweite 545 mm. Schnellbaukasten, Graupner Bestell-Nr. 4421. So steht es auf der Verpackung von Graupners kleinstem Monsun, den ich wegen seines gefälligen Äusseren sofort in mein Herz schloss. Sollte doch auch elektrifiziert und ferngesteuert zu fliegen sein.

Das Original

von Bölkow wurde 1968 auf der ILA Hannover erstmals vorgestellt. Es handelt sich um ein 2-sitziges Reiseflugzeug in Ganzmetallbauweise, das auch für Seglerschlepp und Kunstflug geeignet ist.

Spannweite 8,4 m
Länge 6,40 m
Flügelfläche 10,22 m²
Fluggewicht 750 – 820 kg
Reisegeschwindigkeit ca. 240 km/h
Höchstgeschwindigkeit 274 km/h
Motoren von 125-160 PS
Reichweite 1200 km.

Wie man sieht, hervorragende Daten. Obwohl noch 275 Bestellungen vorlagen, wurde die Erzeugung 1971 eingestellt.

Das Modell

Graupner bringt den Monsun gleich in 4 verschiedenen Spannweiten auf den Markt: wie hier beschrieben mit 545 mm, als Fertigmodell mit 920 mm für Speed 400, als Verbrennervariante mit 1580 mm und neuerdings auch mit

(ca. 30 g/dm²) hat sich nicht ganz verdoppelt, da die Spannweite etwas vergrössert wurde. Dazu später mehr. Einige weitere Änderungen müssen für ein RC-Modell durchgeführt werden. Der Zugang zu Motor und Regler muss gewährleistet sein, daher habe ich eine Klappe an der vorderen Rumpfunterseite eingebaut.

Der Baukasten

Ist nach Art des Hauses komplett ausgestattet und nennt sich Schnellbaukasten, was mich überrascht hat,



Guter Zugang zu Motor und Regler muss sein.

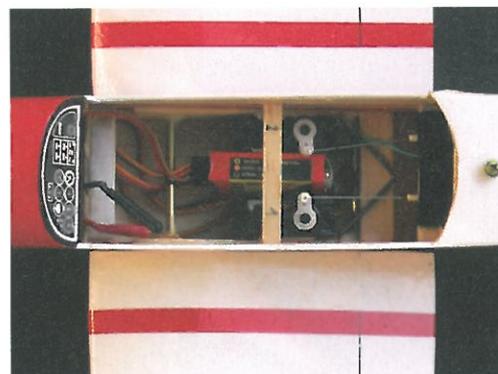
da noch viel Arbeit zu erledigen ist. Der Karton enthält den Bauplan 1:1 mit Explosionszeichnung, Skizzen und einigen Baustufenfotos mit genauer Bauanleitung. Die Flächen sind profiliert, das heisst, sie bestehen aus gebogenem 2,5 mm starkem Balsa. Viele weitere Holzteile sind gestanzt und rot bedruckt. Die Kabinenhaube liegt tiefgezogen bei und ist mit 12 g recht schwer geraten. Ich habe sie vorausschauend mit Hartgips abgeformt um sie später mal aus leichterem Material tiefzuziehen. Halbschalen-Räder aus hartem Kunststoff gebogene Fahrwerksdrähte, Luftschraube und weitere Kleinteile liegen dem Baukasten bei. Folie oder Papierbespannung muss zugekauft werden.

Der Bau

Die Bauanleitung sieht vor, die Flächen fix mit dem Rumpf zu verkleben, wobei sie in den Rumpf gesteckt und in der Rumpfmittle miteinander verklebt werden. Ich habe mich für steckbare Flächen entschieden, so bleibt im kleinen Rumpf mehr Platz für die RC-Komponenten. Ausserdem vergrössert sich die Spannweite um die Rumpfbreite, das sind 47 mm, auf 61 cm. Weiters kann mit verschiedenen Profilen experimentiert werden, was ich auch machte. Um die Flächen steckbar zu machen, habe ich Messingröhrchen mit 2 mm Innendurchmesser in die entsprechende V-

Form gebogen und in die an dieser Stelle verstärkte Seitenwand eingeklebt

In die Flächen wird ein 2 mm Kohlestab, oder besser Stahldraht, für die Steckung geleimt. Da die vorgebogenen Flächen nicht das im Plan gezeigte Profil hatten, wurden zwei Rippen mit passendem Profil innen und aussen am Flügel angeklebt. So wur-



Viel Platz ist nicht im engen Cockpit. Gut zu sehen sind die Messingröhrchen für die Flächensteckung und die im Text erwähnte Verstärkung der Rumpfschalen. Inzwischen wird ein Jeti Rex-4 MPD Epfänger verwendet, der noch kleiner und leichter ist.

de beinahe Profiltreue erreicht.



Links im Bild die Originalfläche mit 2 Kohlestäben, rechts die Eigenbaufläche mit Clark Y Profil und Stahlsteckung.

Viele Balsateile des Baukastens sind rot bedruckt, wobei sich eine leichte Stufe zwischen dem bedruckten und dem unbedruckten Holz ergibt, deshalb habe ich beim Bau des Rumpfes die bedruckte Seite in das Rumpfinnere verbaut. So scheint auch nicht die rote Farbe durch die weisse Folie.

Die Rumpfklappe für den Motorzugang wurde schon erwähnt. Sie hat sich sehr bewährt. Die Kabinenhaube muss abnehmbar sein. Ich habe sie hinten mit einer Schraube und Langloch in der Haube, vorne mit zwei kleinen kräftigen Magneten befestigt. Seiten- und Höhenrudern werden mit 0,5



Der Monsun ist ein sympathischer kleiner Flieger.

2800 mm.

Überlegungen zum Bau

Graupner gibt als Gummimotormodell ein Fluggewicht von 90 g an, dazu kommen in der elektrifizierten Version: 2 Servos je 6 g, Empfänger Hitec Feather 8 g, 2 LiPo 360 mAh mit Kabeln und Steckern 23 g, Motor, Regler und Luftschraube 33 g. Ergibt ein flugfertiges Gesamtgewicht von 180 g, also das 2-fache des ursprünglichen Gewichts. Fliegt das überhaupt? Ich habe an Komponenten genommen was vorhanden war. Es geht sicher auch noch leichter. Die Flächenbelastung

mm Stahldraht angelenkt. Der Motorspant aus Kunststoff muss dem verwendeten Motor unter Einhaltung des Sturzes angepasst werden.

DER MOTOR

Hier kann Gewicht gespart werden. Ich habe es gern bürstenlos, daher habe ich einen CD-Rom Motor aus einem PC verwendet, der hatte von Haus aus Kugellager und kräftige Magnete, daher wurde er nur neu in Dreieckschaltung gewickelt. Kupferdraht 0,35 mm, bei 24 Windungen. Der Motor wiegt 22g. BILD 5 und 6. Weitere Daten sind in der Tabelle zu finden. Genaueres über den Bau und das Wickeln dieser Motoren siehe FMT extra Slow- und Parkflyer Winter 2003. Seite 11.

Wer den Selbstbau nicht will, wird auch im Handel fündig. Da die Modelle immer kleiner und leichter werden, sind inzwischen bürstenlose Aussenläufer mit 12 g erhältlich.

Diese Daten treffen zwar nur auf den von mir verwendeten Motor zu, man sieht aber mit welchen Werten man es zu tun hat.

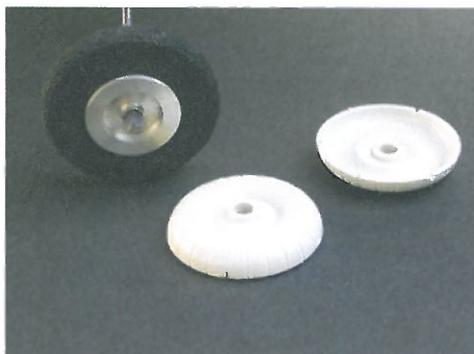
Der APC 7x4 wäre der beste Propeller, ist aber für den Monsun zu gross. Daher habe mich für den Günther Propeller entschieden, der bringt bei nur 2,3 Ampere Stromaufnahme 91 Gramm

PROPELLER	V	A	W	SCHUB	SCHUB/W
Günther 125x110	7,2	2,3	16,6	91 g	5,5 g
Cam Sp. 5,5x5,5	7,2	2,7	19,4	85 g	4,4 g
Cam Sp. 5,5x4,3	7,2	2,5	18,0	87 g	4,8 g
Cam Sp. 6x5,5	7,2	3,1	22,3	94 g	4,2 g
Cam Sp. 5,5x5,2	7,2	2,6	18,7	76 g	4,1 g
APC 7x4	7,2	3,4	24,5	156 g	6,4 g

Schub, bei einer Drehzahl von 8230 Umdrehungen pro Minute, das ist für den kleinen Monsun völlig ausreichend und macht ihn sogar ziemlich schnell. Ausserdem passt der Prop in seiner Grösse und Optik gut zum Modell. 5,5 g Schub pro Watt sind zwar nicht berauschend, aber für einen so kleinen Propeller gar nicht so schlecht. Als Regler leistet der Jeti 04 - 3P gute Dienste. Er kann locker 4 A abgeben und wiegt 6 g.

Der Schwerpunkt konnte wie im Plan angegeben eingehalten werden, wenn der Empfänger vorne in der Nähe des Reglers liegt. Das sollte sich noch rächen! Die Räder aus Plastik haben mir

nicht gefallen. Ich stellte mir das Geräusch vor, das sie auf einer harten Piste erzeugen würden. Deshalb wurden Alufelgen auf der Drehbank gedreht und die Reifen aus einer Moosgummiplatte hergestellt. Im Handel gibt es



Die dem Baukasten beigelegten Räder wurden nicht verwendet, sondern neue aus Alu gedreht.

sicher auch passende Moosgummiräder.

Was bleibt noch zu tun? Das Bügeln. Bei dieser Modellgrösse können auch Folienreste verwendet werden. Die Tragflächenunterseite wurde nicht gebügelt, sondern nur ganz dünn farblos lackiert. Dem Baukasten liegen schöne Schiebebilder bei, die auf Folie leider sehr schlecht haften.

DER ERSTE FLUG.

Kleine Spannweite, erhöhte Flächenbelastung durch die Elektrifizierung und ausserdem noch ein Tiefdecker, das kann nur giftig sein! Aber was soll's. Ich stehe allein auf der Wiese, in 50 cm tiefem Neuschnee, also kein Reich-

weitest. Den Empfänger kenne ich ja schon von einem anderen Modell. Vollgas rein und ab geht's mit Handstart. Fliegt tadellos, bis zur Störung, dann Absturz in den weichen Schnee.

Nichts passiert. Also noch mal Vollgas. Das Modell steigt schön weg, bis zur Störung, dann Absturz in den weichen Schnee. Nichts passiert. Was lernen wir daraus? Immer Reichweitetest machen, auch wenn der Schnee bis zum Hals steht!

Jetzt wurde erst mal gewartet bis zur Schneeschmelze, dann Reichweitetest bei laufendem Motor, wobei sich herausstellte, dass die Servos schon in kurzer Entfernung zum Sender verrückt spielten. Woran liegt das? Vielleicht stört der Regler den Empfänger. Also Empfänger nach hinten zwischen die Servos verlegt. Um den Schwerpunkt nicht zu verändern, wanderte der Akku nach vorne.

Neuerlicher Flugversuch, mittlerer Wind, Handstart und das Modell steigt auf Sicherheitshöhe. Von Störungen ist nichts mehr zu bemerken. Also: es ist in kleinen Modellen sehr wichtig wo die einzelnen Komponenten liegen, damit sie sich nicht gegenseitig stören und beeinflussen. Fliegt das Modell mit dem Wind, ist die Reaktion auf das Seitenruder eher gering. Also grosses Seitenruder und viel Ausschlag. Es ist besser, den Monsun nur bei schwachem Wind, oder Windstille zu fliegen. Etwas die Drehzahl reduzieren, doch Vorsicht, nicht zu viel, sonst kippt der Monsun über die Fläche ab. Das ist auch bei der Landung zu berücksichtigen: Motor aus, oder besser etwas Gas stehen lassen und nicht zu viel ziehen. Das Modell fliegt relativ schnell, die Bezeichnung Slowflyer in der Überschrift stimmt also nicht ganz. Der Grund ist die erhöhte Flächenbelastung. Auf harter Piste hebt der Monsun nach etwa 5 Metern ab.

EINE MODIFIKATION

Um die Geschwindigkeit des Monsun zu verringern habe ich neue Flächen mit einem Clark Y Profil, 11 % aus Styro geschnitten und mit Glasgewebe 25 g/m² und Parkettlack überzogen. BILD 4 und 9. Die Grundgeschwindigkeit ging nur geringfügig zurück. Besser wären wohl noch dickere Flächen mit 12 oder 13 %. Es kann aber auch sein, dass dickere Flächen nichts bringen, da die Fluggeschwindigkeit hauptsächlich vom Gewicht abhängt. Man kann sich also die Mehrarbeit sparen.

Inzwischen hat der Monsun viele Flüge hinter sich. Die Flugzeit beläuft sich mit den 360er LiPo's auf bis zu 15 Minuten. Einen weiteren Absturz gab es noch wegen Strömungsabriss, der ebenfalls ohne Beschädigung blieb. Der Flieger ist offensichtlich sehr stabil. Bei 180 g Masse ist ein Absturz keine Katastrophe.

Michael Koszler



BO 209 Monsun wartet ungeduldig auf die Startfreigabe.



FF-7

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



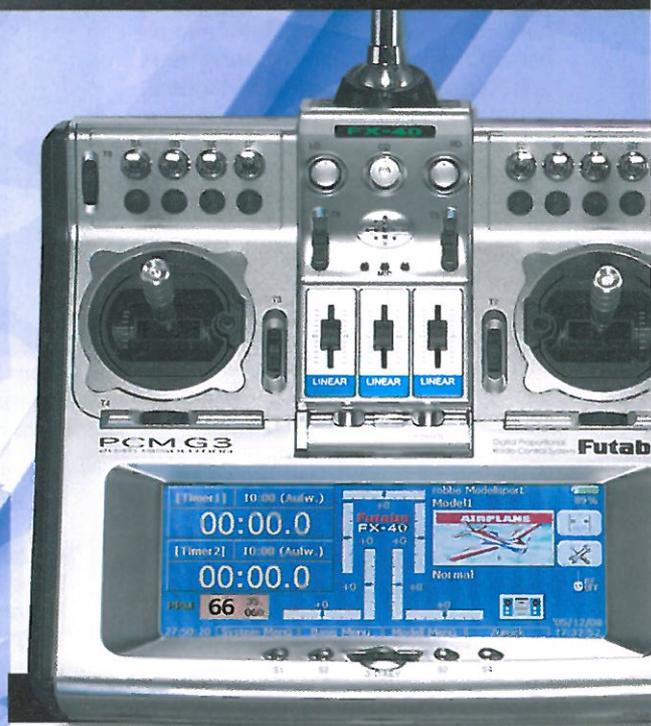
FX-18

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



T4EX

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



No. F 8039 FX 40 PCM-G3-PLL 35 MHz
 No. F 8040 FX 40 PCM-G3-PLL 40 MHz



No. F 8055 T14MZ PCM-G3-PLL 35 MHz
 No. F 8056 T14MZ PCM-G3-PLL 40 MHz

5prüche?



FX40

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



FF-9

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

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



T14 MZ

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



T12 Z

No. F 8057
No. F 8058

PCM/FM 35 MHz 12/14/0
PCM/FM 40 MHz 12/14/0

Haben wir auch!

644-870 - Fax +49 (0)6644-7412

www.robbe.com

EXTRA 300S

Touch The Sky...!

KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS®

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

RC-Funktionen

Höhenruder
Seitenruder
Querruder
Motor

Technische Daten EP & GP

Spannweite 1 400 mm Länge 1 135 mm
Flächeninhalt 34,3 dm² Gewicht ca. 2 500 g
Motor EP AL50-610M mit 5 Zellen LiPo
Motor GP 6,5 cm³ 2T / 8,5 cm³ 4T



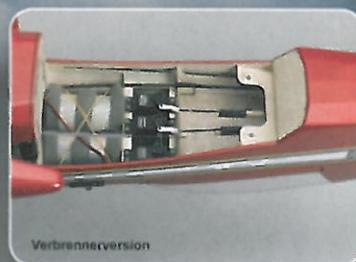
Elektroversion



Elektroversion



Verbrennerversion



Verbrennerversion

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

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

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

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

FEATURES

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

EXTRA 300 S

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



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



Auf der Suche nach einem Modell für meinen Webra 120XP der unverrichteter Dinge im Regal ruht und vor sich hin vergammelt, bin ich auf die Edge 540 von Simprop gestoßen.

Die Ankündigung auf der „Neuheiten 2007“-Seite der Simprop Homepage, verspricht geringes Gewicht und abnehmbares Höhenleitwerk. Als empfohlene Motorisierung wird von 20ccm bis 26ccm für Methanolmotoren ausgegangen. 20ccm in einem (fast) 2m 3D Kunstflugmodell? Da ich von Natur aus ein neugieriger Mensch bin, habe ich mich für dieses Modell entschieden und kurzerhand bei einem Modellbauhändler meines Vertrauens bestellt.

Nach 3 Monaten Wartezeit konnte Simprop auch tatsächlich liefern. Sofort nach dem Anruf meines Händlers holte ich den „Baukasten“ ab und verzog mich in den Keller.

Verpackung und Inhalt:

Die Verpackung macht einen stabilen Eindruck. Alle Teile sind im Karton gegen verrutschen gesichert, d.h. mit Klebeband festgeklebt.

Keinerlei Beschädigungen und makellos gebügelte Folie kamen zum Vorschein. Die Motorhaube ist in den Farben der Folie, ebenso makellos, lackiert. Das Fahrwerk ist aus weichem Aluminium und macht einen nicht so stabilen Eindruck. Radschuhe, Tank, Beschlüge, Seile für das Seitenruder, Schrauben, usw... Alles dabei. Sämtliche Zackenmuttern sind schon an Ihrem Platz und zusätzlich verklebt. Somit lassen sich Teile wie Motorträger, Kabinenhaube u. Fahrwerk einfach

anschrauben, ohne bohren oder messen zu müssen.

Motorträgers passt genau für den von mir gewählten Motor. Sollte das bei ei-



Die Montage:

Die Anleitung kommt als einzelne Blätter die mit einer Klammer zusammengehalten werden. Die Sprache ist Englisch, wobei auch die zahlreichen Bilder zum Bau ausreichen. Versierte Modellbauer brauchen die Anleitung vermutlich gar nicht.

Begonnen wird mit dem Einkleben der Scharniere bei allen Rudern. Hier sind Flieschscharniere beigegepackt die hervorragend, auch in größeren Modellen, ihren Dienst tun. Nach dem Einfädeln der Servokabeln in die Flächen werden die Servos auch gleich montiert. Bis jetzt konnte mir noch niemand einen guten Grund nennen, warum bei einem Modell dieser Größe 2 Servos pro Querruder benötigt werden. Wie auch immer, die Ausschnitte sind da, also kommen die Servos auch rein.

Anschließend wird der Motorträger und der Tank montiert. Der Abstand des

nem anderen Motor nicht passen müssen neue Löcher gebohrt und neue Zackenmuttern eingeklebt werden. Der Tank kommt an den vorgesehenen Platz, wo er perfekt festsitzt. Mit einem Gummiring wird ein rausrutschen nach hinten verhindert. Laschen für den Gummiring befinden sich auch schon an dem betreffenden Spant.

Jetzt werden das Fahrwerk, die Räder und die Radschuhe montiert. Auch hier reine Routine.

Als nächstes sind das Gasservo, die



Höhenruderservos und der Motor an der Reihe.

Die Servos passen genau an ihren Platz, und werden dort sicher verschraubt. Hier vermisste ich einen Hin-

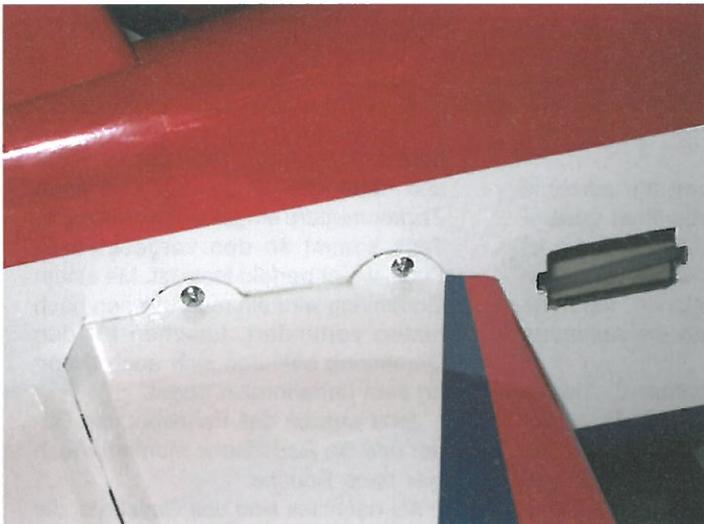


Motoreinbau nicht ganz unproblematisch.

weis darauf, ob der nötige Seitenzug und Sturz schon in den Motordom eingearbeitet sind. Wie sich später in der Praxis herausstellt, ist das wohl der Fall. Die Motorhaube wird um die nötigen Ausschnitte erleichtert und dann auch gleich montiert.

Anschließend werden die Höhenleitwerke und das Seitenleitwerk inkl. Ruder montiert. Hier tritt ein gravierender Unterschied zu den Bildern auf der Simprop Homepage auf. Das Höhenleitwerk ist NICHT abnehmbar. Es wird direkt mit dem Rumpf verklebt und verschraubt.

Wäre dieser Umstand eine Kauf-



entscheidung gewesen, wäre ich wohl etwas verärgert. Da das aber nicht der Fall ist, wird fröhlich weiter gebaut. Es werden jetzt alle Ruderhörner und Anlenkungen montiert. Die beigelegten Anlenkungen habe ich nicht verwendet, da mir geklebte Kohlestäbe nicht ausreichend für ein Modell dieser Größe erscheinen. Ich habe 3mm Gewindes-

tangen verwendet und diese direkt auf Gabelköpfe mit Gewinde geschraubt. Jetzt kommt noch die Seilanlenkung des Seitenruders und das Spornrad, welches einen sehr stabilen Eindruck macht.

Zum Schluss wird die Elektronik eingebaut und die Kabel fein säuberlich verlegt.

Der Schwerpunkt lässt sich gut einstellen, wenn man den Akku ganz vorne, direkt am Motorspant befestigt. Somit ist kein Blei nötig. Die Ruderausschläge in der Bauanleitung sind gemäß der Sprache in Zoll angegeben. Allerdings erscheinen mit diese Werte überhaupt nicht schlüssig. Rechnet man die Angaben um kommt man auf Ausschläge von wenigen Millimetern. Und das bei einem 3D Modell ?? Ich habe die Ausschläge erfahrungsgemäß eingestellt und für die ersten Flüge etwas Dualrate draufgelegt.

Fliegen:

Der Erstflug steht an. Schönes Wetter am Flugplatz lädt dazu ein.

Das Modell wird zusammengebaut, alle Ruder und deren Ausschläge werden nochmal kontrolliert. Der Reichweitentest ist gut verlaufen. Somit steht einem Flug nichts mehr im Wege.

Das Modell steht in der Mitte des Platzes startbereit, der Motor läuft einwandfrei. Gas rein und los geht's. Die Edge rollt und nimmt Fahrt auf. Nach etwa 50m ein kurzer Zug am Höhenruder und schon steigt sie in die Lüfte. In Sicherheitshöhe werden leichte Trimmkorrekturen gemacht. Bei den anschließenden Tests stellt sich heraus das der Seitenzug und

Motorsturz scheinbar tatsächlich schon „eingebaut“ sind. Es passt genau. Das Modell zieht senkrecht in die Höhe, ohne Tendenzen auf eine Seite wegzudrehen. Der Schwerpunkt passt auch. Für 3D Figuren kann er aber noch etwas weiter nach hinten. Das Querruder kommt schnell und rastet präzise ein, kein Nachdrehen. Lediglich

im Messerflug geht es auf Tiefe weg, hier muss wohl ein Mischer auf das Seitenruder programmiert werden. Ich für meinen Geschmack werde diese Eigenheit aussteuern und ohne Mischer arbeiten. Jetzt noch ein kurzer Abrisstest um zu sehen, wie langsam man damit fliegen kann. Zieht man voll am Höhenruder, kommt das Modell mit leichten Pendelbewegungen nach unten und kippt nicht ab. Landeanflug, Gas raus, reinsegeln und hinsetzen. Perfekt.

Bei der zweiten Landung wird sie dann doch etwas zu langsam, sackt durch und knallt mit dem Hauptfahrwerk auf die Piste, welches sich natürlich sofort verbiegt und nicht wieder in die Ursprungsposition zurückkommt. Als Ersatz habe ich dann ein GFK Fahrwerk montiert, welches sich NICHT durchbiegt und bis heute seinen Dienst tut (auch bei härteren Landungen).

Fazit:

Ein hochqualitatives Modell welches „Seagull Models“ hier auf den Markt gebracht hat. Die Verarbeitung, die Klebestellen und die Folie sind allererste Qualität. Simprop sollte auf seiner Homepage die Änderung des Höhenleitwerkes übernehmen. Das Fahrwerk und die Anlenkungsstäbe würde ich gegen was stabileres tauschen. Die Angaben der Ruderausschläge müssen überarbeitet werden. Der 20ccm Motor reicht für klassischen Kunstflug. Für 3D Figuren ist er aber zu schwach. Hovern ist auch mit Vollgas nicht möglich. Das Modell kommt dabei langsam im Rückwärtsgang nach unten.

Alles in allem macht das Modell großen Spaß. Der Kauf war definitiv eine gute Wahl.

Alle Bilder der Montage können wie immer auf meiner Homepage, in der Bildergalerie betrachtet werden. (<http://www.koisser.net>)

Martin Koisser

Sebart Katana S 30E

von Hefp Modellbau



oder „Die Katana is a Bussall“

Also, wer kennt nicht folgende Situation: der Keller ist voll mit Modellflugzeugen, und trotzdem ist man immer auf der Suche nach neuen Modellen. Etwas kompaktes sollte es sein, mit hervorragenden Kunstflugeigenschaften, natürlich mit Elektroantrieb – also das sollte doch zu finden sein.

Man blättert in Katalogen, surft im Internet und dann – ja, das ist es: die Katana S 30, eine Konstruktion von Sebastiano Silvestri, entsprach genau unseren Vorstellungen.

Ausschlaggebend für den Erwerb dieses netten Modells war dann noch ein Telefongespräch mit Manfred Pfeiffer (www.hefp.at), der meinte: „Die Katana is a Bussall“.

Na, wenn das nicht ausreicht, sich für das Modell zu entscheiden. Sofort wurde die Kaufabsicht mitgeteilt und er möge doch gleich den passenden Motor mitschicken.

Nach etlichen Wochen Wartezeit war sie dann eingetroffen – die Sebart Katana S 30 mit einer Spannweite von 1250mm. Und wenn ein Paket von Hefp kommt, dann ist natürlich ein AXI-Motor drinnen – was sonst?

Regler, Servos, Lipo-Akku, Empfänger und was man sonst noch so braucht waren schon vorhanden.

Also ging es ans Auspacken des Modells aus dem ansprechenden Karton und was da nach und nach zum

Vorschein kam, war schon beeindruckend.

sowie eine englischsprachige, reich bebilderte Anleitung, ein Dekorbogen



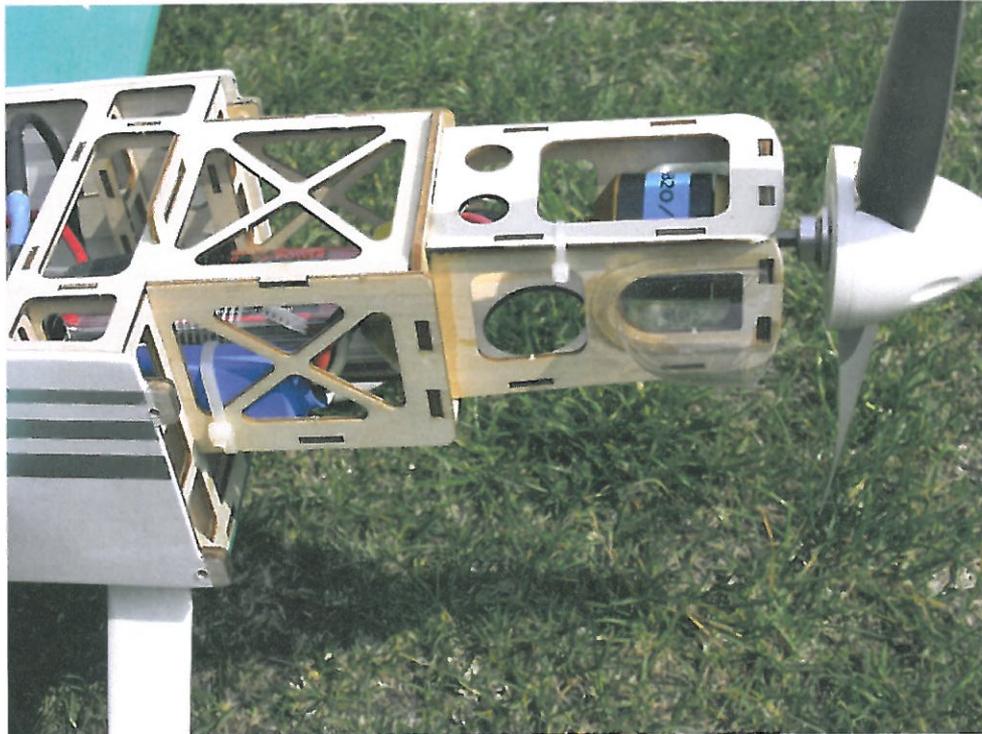
Alles fein säuberlich verpackt kamen zwei fertig gebaute Tragflächenhälften samt Kohlefasersteckungsrohr, der Rumpf, das Leitwerk, eine weiß lackierte Motorhaube aus GFK, eine braun getönte Kabinenhaube mit den genialen Magnetverschlüssen, ein Alu-Fahrwerk, weiß lackierte Radverkleidungen

und ein Beutel mit Kleinteilen zum Vorschein. Alles macht einen sehr hochwertigen und professionellen Eindruck. Die Bespannfolie mit einem ansprechenden Design in weiß-rot-grün, ist faltenfrei aufgebracht, und die einzelnen Teile passen hervorragend zusammen. Der Aufbau des gesamten Mo-

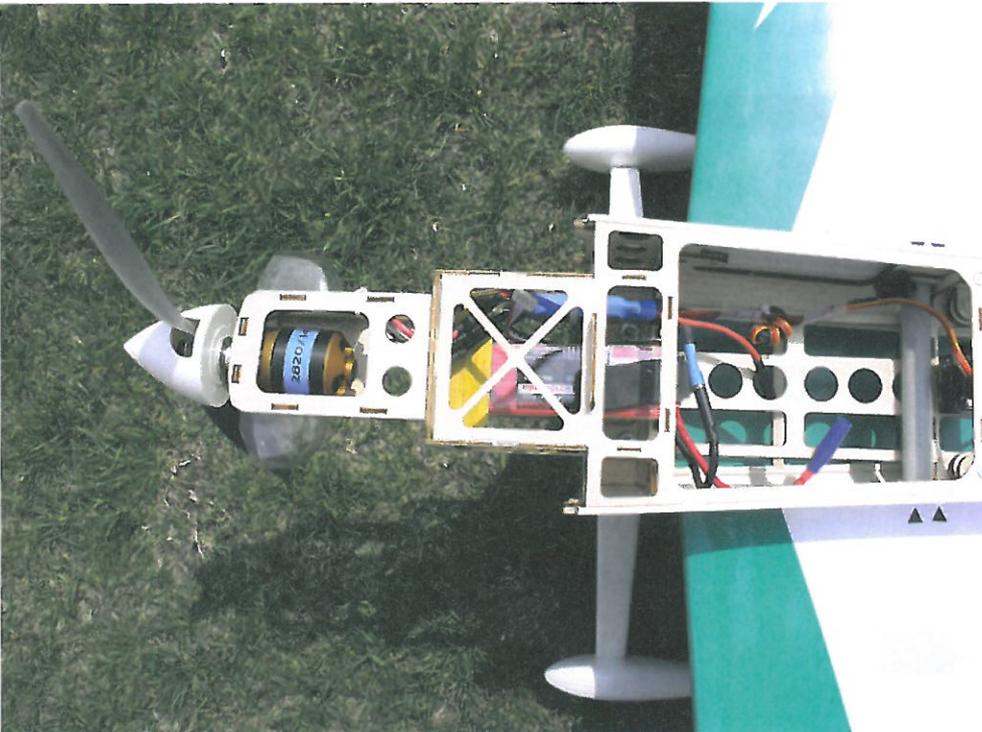
dells besteht aus lasergeschnittenen Holzteilen. So macht Modellbauen noch Freude.

Der AXI 2820/14 wird an den Motor-

Silvestri. Die Tragflächen werden mit zwei Kunststoffschrauben im Rumpf gesichert.



Der Einbau aller Komponenten ist kein Problem.



träger geschraubt und mit Sekundenkleber fixiert. Durch die exakte Passung der einzelnen Teile hält das bombenfest.

Zwei Lexan - Tiefziehteile, welche für eine Zwangsbelüftung des Motors sorgen, werden links und rechts am Motorträger geklebt – eine prima Idee. An solchen Details erkennt man die Handschrift eines Profis wie Sebastiano

Die meiste Arbeit erforderte der Einbau der Servos. Da die von uns vorgesehenen robbe/Futaba Digitalservos S 3150 deutlich größer als die empfohlenen JR DS 381 waren, mussten alle Ausschnitte nachgearbeitet werden. Dafür aber ist die Stellkraft und Rückstellgenauigkeit dieser Digitalservos hervorragend.

Für eine spielfreie Anlenkung aller Ruder sorgen Kunststoff - Kugelköpfe

aus dem Hubschrauberbereich.

Der Flugakku – robbe Lipo Akku 3S1P mit 2500mAh Kapazität, wird mit Klettband auf dem schon vorbereiteten Platz im Vorderteil des Rumpfes befestigt. Das hält allen Belastungen im Flug stand und kann für Schwerpunkts-optimierungen verschoben werden. Der Flugregler Jeti Advance 40 wird einfach mit einem Kabelbinder am Motorträger befestigt.

Der kleine robbe/Futaba PCM Empfänger R146 wird ebenfalls mit einem Klettband befestigt.

Wenn man die empfohlenen Servos oder solche mit entsprechender Einbaugröße verwendet, lässt sich das Modell an drei bis vier Abenden fertig stellen.

Nach Abschluss der Montagearbeiten wiegt unser Testmodell 1300g, 100g mehr als vom Hersteller angegeben. Mit den leichteren Servos lässt sich das Abfluggewicht sicher einhalten. Der Schwerpunkt wurde auf den von Silvestri angegebenen ‚3D‘ Schwerpunkt, 120 mm hinter der Tragflächen-vorderkante, eingestellt. Wie sich bei den ersten Flugversuchen herausstellte, liegt dieser Punkt immer noch auf der sicheren Seite.



Schönes „Italodesign“ Fotos J&W Lemmerhofer



Überzeugt in allen Fluglagen die Katana S 30E von Sebart



Wie fliegt sich nun die kleine Katana?

Nach dem obligatorischen Reichweitentest wurde das Modell seinem Element übergeben. Mit einer APC 14x7" Elektroluftschraube zieht der AXI ca. 36 A aus den Lipo's und das Modell vehement in den Himmel. Alle wichtigen Einstellwerte, wie Einstellwinkeldifferenz, Seitenzug- und Sturz des Motors, stimmten auf Antrieb. Alle Ruder kommen direkt und man glaubt, ein größeres Modell zu steuern. Auch bei böigem Wind liegt die kleine Katana überraschend ruhig in der Luft.

Im Messerflug ging die Katana etwas auf Tief weg. Dieser Umstand wurde mit entsprechenden Mischern kompensiert. Sowohl im dynamischen Kunstflug als auch bei 3D Manövern steht genug Motorleistung zur Verfügung. Leider liegen die fliegerischen Fähigkeiten des Piloten besonders im 3D Bereich noch hinter dem Potential des Modells zurück. Das wird sich aber bei entsprechendem Training rasch ändern. Alle Rollfiguren sind leicht zu fliegen, ob langsam oder Snap-Rollen im Messerflug gegengleich. Toll sind auch die extremen Langsamflugeigenschaften der Katana. Landungen im Schrittgeschwindigkeitsbereich sind normal. Eine Spezialität des Modells sind Überschläge. Dafür sind natürlich große Ruderausschläge erforderlich.

Dualrate oder eine Flugphasenprogrammierung ist hier obligatorisch.

Leider gibt es auch einen kleinen Kritikpunkt: anstelle des Aluminiumfahrwerkes würden wir uns ein GFK-Fahrwerk wünschen. Ansonsten kann man die Katana S 30E von Sebart, im Vertrieb von Hepf-Modelltechnik, mit ruhigem Gewissen all jenen Piloten weiterempfehlen, die ein kompaktes Kunstflugmodell mit großer Leistung suchen, zumal der empfohlene Verkaufspreis mit Euro 178,- für ein Modell dieser Qualität mehr als gerechtfertigt ist.

J&W Lemmerhofer

Messerschmitt Bf 108



von Graupner

Geschichtliches zum Modell

Die BFW M 37 (Bayerische Flugzeugwerke AG) wurde erstmals 1934 in Ganzmetallbauweise als Konkurrenz zu den Flugzeugen Fieseler Fi 97 und Klemm Kl 36 für den Europarundflug gebaut. Sie gilt wegen des geringen Gewichts, ihrer je nach Geschwindigkeit und Fluglage automatisch ausklappenden Vorflügel, der Landeklappen und des einziehbaren Fahrgestells als revolutionäres, damals sogenanntes „Schnellreiseflugzeug“, welches seiner Zeit weit voraus war und konstruktiv immer noch Vorbild für die modernen Sport- und Reiseflugzeuge in Ganzmetallbauweise darstellt. Die Bf 108 gilt noch heute als aerodynamisch und technisch herausragende Konstruktion und wirkt neben anderen Mustern der 1930er Jahre wie aus einer anderen Epoche. Das Flächenprofil erlaubt einerseits hohe Reisegeschwindigkeiten und dank der automatischen Vorflügel und der hervorragend wirkenden Landeklappen wiederum hervorragende Langsamflugeigenschaften bei gleichzeitig guter Manövrierfähigkeit.

Bei Reiseleistung ist der Verbrauch des Motors Argus As 10 C mit ca. 60 l/h zwar höher als der einer Piper PA-28 oder Cessna 172 mit ca. 38 l/h, dafür

fliegt die Messerschmitt mit verstellbarer Luftschaube dann mit ca. 250 km/h, die moderne Konkurrenz mit nur 220 km/h. Bezogen auf gleiche Leistung ist der Verbrauch vergleichbar. Die zulässige Zuladung ist jedoch bei der Messerschmitt mit 500 kg um 50 Prozent höher als die der genannten, modernen Konkurrenten mit nur 350 kg. Für die Praxis bedeutet dies, daß man mit vollen 210 Litern Kraftstoffvorrat, vier Personen und ausgelastetem Gepäckraum, innerhalb der zulässigen Gewichtsgrenzen bleibt. Zudem ist auch die Kabine großzügiger bemessen. Den modernen Mustern gegenüber (140-180 PS) hat die Bf 108 B mit dem Argus As 10 C und 240 PS erhebliche Leistungsreserven.

Umgangssprachlich wurde und wird die Bf 108 meist als Me 108 bezeichnet. Die historisch richtige Bezeichnung laut Reichsluftfahrtministerium (bis 1945) ist jedoch Bf 108.

Derzeit sind in Deutschland nur drei fliegende Exemplare dieses Flugzeuges registriert:

Bewiesen hat Messerschmitt die Überlegenheit durch zahlreiche Erfolge und Auszeichnungen, unter anderem, als im Jahr 1939 der bestehende

Höhenweltrekord (7985 m) von einer Bf 108 C mit einem HM 508 C-Motor mit 9125 m weit überboten wurde. Die Aviatrix der 30er Jahre, Elly Beinhorn, gab der Bf 108 1935 nach einem Streckenrekord (Berlin-Konstantinopel und zurück an einem Tag) den Beinamen „Taifun“. Quelle: www.wikipedia.de



Elly Beinhorn 1935 nach ihrem erfolgreichen Flug

Das Modell

Graupner bringt in letzter Zeit dem allgemeinen Trend entsprechend immer mehr neue fast fertige Modelle auf den Markt, die sich aber von der allgemeinen Flut von Neuerscheinungen durch hervorragende Verarbeitung, Design und Flugeigenschaften abheben.

So ist auch dieser Baukasten der ME108B Taifun ein Muster an Qualität. Öffnet man den Karton, fällt einem sofort das schöne Folienfinish auf. Die Details wie Nieten und Blechstöße sind auf die Folie aufgedruckt, und die Folien exakt auf den Teilen aufgebracht. Auch die Bauanleitung ist wieder ein Meisterstück von Graupner. Alleine die seitenlangen Sicherheits- und Betriebsanweisungen, es fehlt nur noch eine englische Übersetzung und man kann jeden Musterprozess Vis a Vis des großen Teichs problemlos gewinnen. Hervorragend!

Den Bau beginnt man mit dem Rumpf. Eigentlich ist es nur eine Mon-

tage und man braucht nur der Anleitung folgen. Jeder Schritt ist genau erklärt und fotografisch festgehalten. Ich habe da keine Schwachstelle entdecken können. Sehr genau ist der Einbau des beiliegenden Einziehfahrwerks beschrieben. Alle Angaben und Werte sind exakt und richtig dimensioniert.



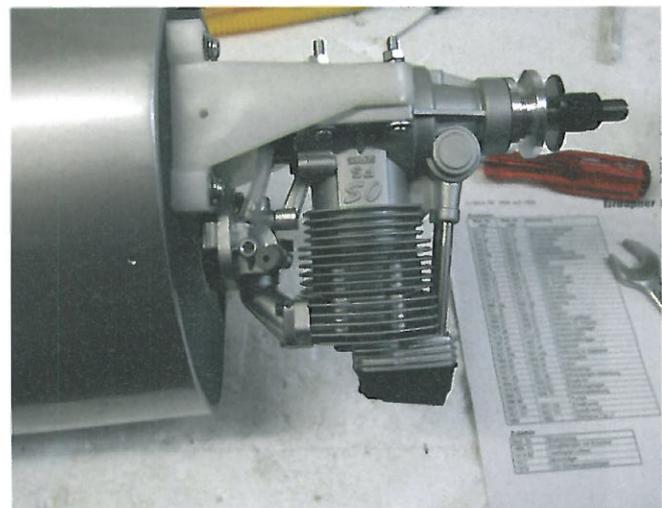
und das bekommt man für sein Geld gute ARF-Qualität zu einem fairen Preis



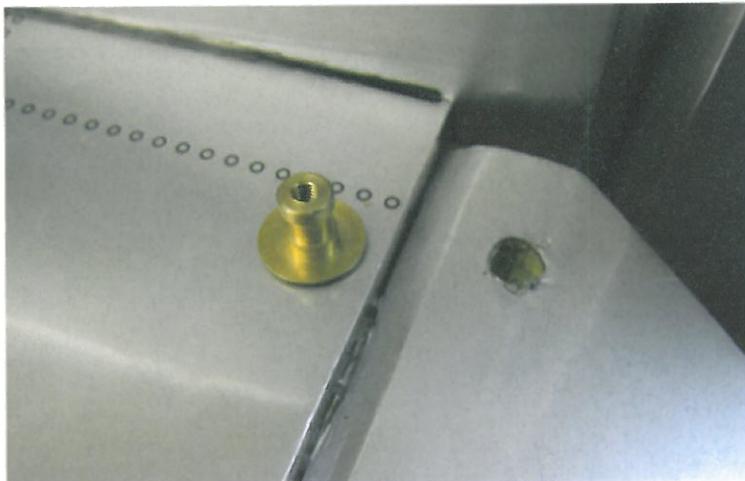
Das Fahrwerk mit Fahrwerksklappen. Für raueren Pistenbetrieb sollte die Verkleidung abgenommen werden.



Alles fein „gelasert“



Der OS 91 FS passt exakt



Eine ungewöhnliche Anlenkmethode der Ruder. Hier wird ein Messingdrehteil mit M3 Innengewinde in die Bohrung am Ruder verklebt und mit einer M3 Gewindestange das Ruderhorn gebildet.

Fotos O.Jahn & M.Dittmayer

Nach dem Modellaufbau wurde nach den Empfehlungen des Herstellers ein 15ccm 4Takter OS eingebaut, hier gibt es leider keinen Einbauvorschlag oder Hinweis in der Anleitung.

Erstflug der ME.

Das Modell entspricht genau dem Original, ein Vollblut Reise- und Kunstflugzeug. Nach dem ersten Trimmflug und dem Kennenlernen der Klappenwirkung ist jede Kunstflugfigur fliegbar. Die Maschine liegt ruhig in der Luft und hat keine erkennbaren Tendenzen nachzudrehen und der Messerflug, Turn und Sturzflug bestätigt die richtige V-Form und Einstellwinkel. Auf nicht befestigten Pisten ist etwas Vorsicht geraten. Dafür ist das Einziehfahrwerk nicht dimensioniert.

Ansonsten kann nichts Negatives berichtet werden. Alles in allem ein wunderschöner Flieger mit tollen Flugeigenschaften und super Flugbild. Mit der Bf 108 ist es Grauoner wiedereinmal gelungen, ein Stück Fluggeschichte uns Modellpiloten näher zu bringen.

Oswald Jahn



...und Elly sitzt auch schon im Cockpit.



Zeitlose Schönheit, die Bf 108 Taifun

Praxistest

robbe/Futaba T6EXP 2,4GHz

Kurz nach Einführung der neuen T6EXP 2,4 GHz haben wir von robbe/Modellsport die 6 Kanal Fernsteuerung für einen ersten Praxistest zur Verfügung gestellt bekommen.

Nachdem schon sehr viel in den verschiedensten Internetforen über die Vor- als auch Nachteile von 2,4 GHz Fernsteueranlagen zu lesen war, haben wir die Anlage genommen und den Empfänger in verschiedene Modelle gesteckt und einem ausgiebigen Praxistest unterzogen. Aber schauen wir zuerst die technischen Details der T6EXP einmal genauer an.

Wo liegen die Vorteile von 2,4 GHz Anlagen?

Robbe/Futaba ist bei der Entwicklung einen anderen Weg gegangen als die Konkurrenz.

FASST heißt die Zauberformel – Futaba **A**dvanced **S**peed **S**pectrum **T**echnology, das bedeutet keine Quarze, keine Frequenzkanalwahl und höchste Sicherheit vor Gleichkanalstörungen.

Dieses System arbeitet auf einem weltweit zugelassenen 2,4 GHz ISM-Band. Dabei wird der Frequenzbereich in 36 Kanäle eingeteilt.

Der wesentliche Vorteil dieser FASST – Technologie ist, dass eine Kanal-Doppelbelegung, im Vergleich zu herkömmlichen Systemen, zuverlässig verhindert wird.

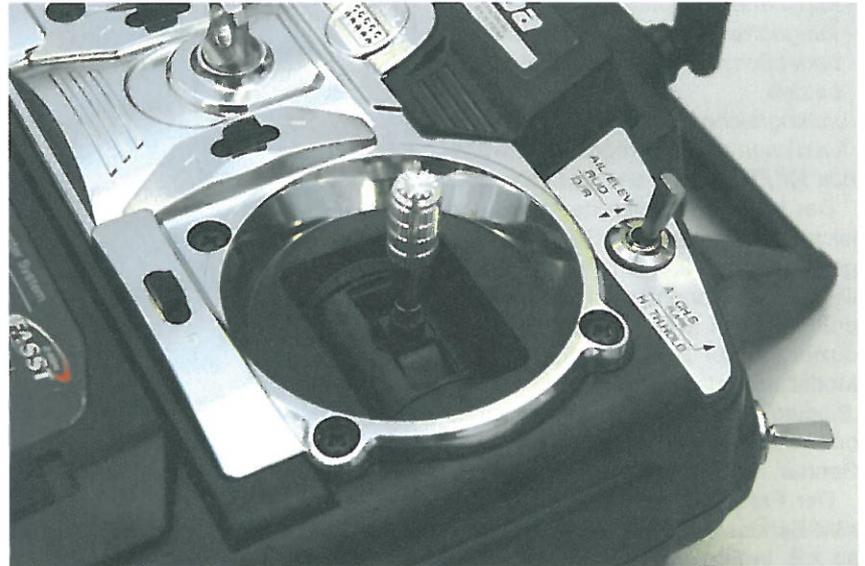
Diese FASST - Technologie wird auch Frequenz- Hopping genannt. Der Sender wechselt mehrmals pro Sekunde (alle 2ms!) den Frequenzkanal. Durch die kurze Belegungszeit eines Frequenzkanals werden schmalbandige Störungen besser unterdrückt.

Durch den Einsatz des FASST – Systems wird kein Scanner im Sender benötigt, da Sender und Empfänger sowieso ständig synchron die Frequenz wechseln. Zur eindeutigen Identifizierung sendet der Sender einen verschlüsselten Code mit.

Durch über 130 Millionen Codierungsmöglichkeiten ist eine Doppelbelegung nahezu ausgeschlossen.

Der Sendercode wird im Empfänger gespeichert und ist somit fest auf seinen Sender fixiert ‚angebunden‘. Egal welcher Sender sich später einmal im ISM-Band einloggt, der Empfänger wird nur Signale ‚seines‘ Senders mit diesem speziellen Code akzeptieren.

Als **ISM-Bänder** (*Industrial, Scientific,*



and Medical Band) werden Frequenzbereiche bezeichnet, die durch Hochfrequenz-Geräte in Industrie, Wissenschaft, Medizin, in häuslichen und ähnlichen Bereichen genutzt werden können. Entsprechende ISM Geräte wie Mikrowellenherde und medizinische Geräte zur Kurzwellenstrahlung benötigen dabei nur eine allgemeine Zulassung.

Die ISM-Bänder sind durch die Internationale Fernmeldeunion, Sektor Radiokommunikation (ITU-R) in den Regelungen 5.138 und 5.150 weitestgehend festgelegt.

Einige ISM Bänder werden auch z.B. für lizenzfreie Audio- und Videoübertragungen oder Datenübertragungen wie WLAN oder Bluetooth verwendet. Diese sind allerdings keine ISM Anwendungen, und unterliegen eigenen Bestimmungen. Durch die gemeinsame Nutzung kann es in den

besonders häufig genutzten Bändern, wie etwa dem 433-MHz-Band und dem 2,4-GHz-Band, leicht zu Störungen zwischen verschiedenen Geräten kommen. Quelle: www.wikipedia.de)

Diese feste Zuordnung von Sender zu Empfänger bietet natürlich beste Voraussetzungen zu einer noch besseren Unterdrückung von Störsignalen als bei herkömmlichen Systemen, da über ein digitales Filter nur die Steuerimpulse des eigenen Senders herausgefiltert werden. Da der Sendercode im Empfänger gespeichert wird, können beliebig viele Empfänger mit einem Sender betrieben werden. Soll nun ein Empfänger auf einen anderen Sender fixiert werden, so kann der Speicher im Empfänger per Knopfdruck gelöscht und der neue Code gespeichert werden.

Die wesentlichen Merkmale dieser Fernsteuerung sind:

- übersichtliches 100 Segment LC-Display
- 6 interne Modellspeicher mit 4 Zeichen benennbar
- digitale Präzisionstrimmung
- integrierte, klappbare Kurzantenne.
- integriertes Lehrer-Schülersystem
- Ladebuchse, vorbereitet für Akku betrieb
- umfangreiche Software, Standardfunktionen und vorprogrammierte Menüs für Flugmodell und Hubschrauber

Der im Set mitgelieferte kleine und leichte (9g) 6 Kanal FASST- Empfänger R 606 FS 2,4 GHz ist mit einem Diversity Antennensystem – zur Unterdrückung von ‚Dead Points‘ und Reduzierung der Lageabhängigkeit von Modellen – ausgestattet und besitzt die ‚Binding‘-Funktion zum Fixieren eines oder mehrerer Empfänger an einen Sender.

Der Frequenzbereich des 2,4 GHz ISM-Bandes ist in manchen Ländern, so z.B. in Frankreich, unterschiedlich. Mit einem bequem erreichbaren Schiebeschalter im Sender können die Frequenzbereiche umgeschaltet werden. Der Empfänger stellt sich automatisch auf einen geänderten Frequenzbereich um.

Bei dieser Fernsteuerung handelt es sich um eine ‚Mittelklasse‘- Fernsteuerung, von der Softwarefunktion in etwa vergleichbar mit einer FX 18 von robbe/Futaba.

Diese Anlage ist mit den nötigsten Softwarefunktionen ausgestattet, um ausreichend bequem Flugmodelle und Hubschrauber zu steuern.

So sind z.B. 6 Modellspeicher ebenso vorhanden, wie Stick-Modewahl (Mode 1-4), drei mal D/R und Exponentialfunktion (Expo), digitale Steuerknüppeltrimmung mit Trimmwertspeicher, Servo – Endpunkteinstellung, getrennt für beide Seiten, Unterspannungsalarm, Failsafe und Mischertypauswahl für Flugmodelle oder Hubschrauber.

Zwei freie Programmierer sind ebenso abrufbar wie Flaperon – Mischer mit Differenzierung, Flaperon Trimm (2 Raten), V-Leitwerksmischer und Deltamischer und als besonders praktisch eine Drosselabschaltung auf Knopfdruck (Motor aus).

Für Liebhaber der Hubschrauber bietet diese Anlage 5-Punkt Gaskurve Normal und Gasvorwahl 1, 5-Punkt Pitchkurve Normal und Gasvorwahl 1, Autorotationsschalter, Einstellmenü für Kreiselempfindlichkeit, Taumelscheiben – Gasmischer und Taumelscheibenmischer H1, HR3 (CCPM 120°), H3 (CCPM 90°).

Die umfangreiche technische Darstellung war notwendig, um etwas Licht in diese neue Technologie zu bringen.



der Empfänger mit den zwei Antennen

Das Gehäuse ist aus Kunststoff gefertigt, sieht im zweifarbigen Design – schwarz und chrom - richtig edel aus und liegt gut in den Händen. Was sofort auffällt, ist das geringe Gewicht, kein Wunder, fehlt doch die Teleskopantenne.

An der Stirnseite finden sich vier Schalter für Einziehfahrwerk, Lehrer-Schüler Betrieb, Kanal 6 oder Autorotationsschalter und dem Dual-Rate Schalter.

Links vom Display findet man die ‚Mode‘ – u. ‚Select‘ Taste zum Aufrufen für die Programmierung. Mit einer Wipptaste werden die einzelnen Befehle umgesetzt. Links neben den Programm-tasten befindet sich noch der Motor AUS Taster – eine praktische Sache, schon bekannt von der FX 18, die das Referenzgerät zur T6EXP 2,4GHz darstellt.

Wer kein Freund von Handsenderbetrieb ist, kann sich den Sender mit einem Umhängerriemen umhängen. Eine passende Öse ist auf dem Sender-vorderteil vorhanden.

Eigentlich schade, dass robbe nicht den passenden Sender-akku mit in die Schachtel legt.

Nach Abnehmen des rückwärtigen Deckels sucht man erstmals vergebens nach den

Kontakten zum Einlegen der Batterien oder acht Stück Akkus, Größe AA (Mignon).

Leider passt der Stecker des Akkus von der FX 18 nicht zur neuen T6EXP. Schade. Wichtiger Hinweis: Gleich den passenden Senderakku mit der Bestellnummer 4548 mit einer Kapazität von 2000 mAh mitkaufen.

Nachdem der Akku besorgt war, wurde zum leichteren Einstecken des



handlich und ergonomisch aufgebaut

Fotos M.Dittmayer und J.&W. Lemmerhofer



unsere Testmodelle

Akkusteckers gleich einmal die Gehäuserückwand abgeschraubt um unsere Neugier, wie der Sender innen aussieht, zu befriedigen.

Nun ja, drei Platinen finden sich im Gehäuse, mit einigen Kabeln miteinander verlötet, das war es auch schon. Bei dieser Gelegenheit wird auch gleich die Drosselrasterfeder vom linken Knüppelaggregat (Mode 2) auf den rechten Knüppel umgebaut (Mode 1). Eine fummelige Arbeit. Schade, dass robbe/Futaba diese Fernsteuerung nicht gleich im Mode 1 anbietet.

Nach Einschalten der Anlage erscheint auf dem Display der Modellname, der Modelltyp (A-Acro oder H-Heli) und die Sendeakkuspannung.

Wer robbe/Futaba Fernsteuerungen gewohnt ist, kennt sich mit der Menüführung rasch aus. Neulinge werden sicher zum umfangreichen Handbuch greifen müssen, um sich erst einmal einen Überblick über die Programmfunktionen zu machen.

Der Empfänger ist mit den Abmessungen 41,6x27,5x9,2mm sehr kompakt und passt auch in kleine Flugmodelle. Der R606FS Empfänger besitzt ein Diversity-System mit 2 Antennen. Diese sollen soweit möglich voneinander im Modell wegplatziert werden und im Idealfall einen Winkel von 90° einhalten. Dass dies nicht so leicht möglich ist, haben wir in unseren Testmodellen gesehen. Zwischen den beiden Antennenausgängen findet man noch den ‚Anbindungs‘-Taster ‚ID_Set‘. Durch Drücken der Taste ‚ID_Set‘ wird im Empfänger automatisch die individuelle Codenummer des Senders gespeichert.

Als Besonderheit bietet der Sender

für den Reichweitentest den speziellen Power-Down Modus. Zur Aktivierung wird während des Einschaltens die Mode-Taste gedrückt gehalten. In diesem Modus wird die Leistung des HF-Teils für den Reichweitentest reduziert.

Kommen wir zum interessanteren Teil – wie verhält sich diese neue Anlage im praktischen Betrieb. Robbe/Futaba verspricht ja eine Reichweite von 900m (!).

Dafür wurde diese Anlage in vier Modellen getestet: Ein Pylon 400 Modell ‚Boomerang‘ von FVK mit einem getimten Speed 400 Elektromotor, einem Segelflugmodell mit ca. 1,6m Spannweite mit Brush-lessmotor, dem Modell ‚Arcus‘ von robbe mit Brushless Antrieb und jetzt im Dauereinsatz im ‚Amica‘ von robbe, ein EPP – Kunstflugmodell, ebenfalls mit Brushless Antrieb.

Um es gleich vorweg zu sagen, es gab keinen einzigen Hinweis auf eine Funkstörung oder sonstige Anzeichen, dass die Anlage ‚Aussetzer‘ gehabt hätte. Alle Modelle, besonders die Segelmodelle wurden fast bis zur Sichtgrenze geflogen und zu keiner Zeit hatten wir ein ungutes Gefühl, ob jetzt noch Kontakt zum Modell besteht oder doch schon die Failsafe -Funktion des Empfängers in Kraft getreten ist.

Gespannt waren auch alle anwesenden Vereinsmitglieder, wie sich das Pylonmodell mit der 2,4 GHz Anlage anstellen wird. Hier sind die Anforderungen an die Fernsteuerung besonders gross, da in diesem Fall sehr niedrig geflogen wird und auch der Speed 400 für genügend Störungen durch Kohlenfeuer sorgt.

Etwas ungewohnt ist auch das Fehlen der Antenne. Unbewusst haben die

meisten Piloten zur Antenne gegriffen, um diese vor dem Fliegen auszustrecken. Geht aber nicht, da nur ein kurzer Stummel als Antenne genügt. Sicher ein praktischer Umstand, da doch die eine oder andere Antenne während eines rauen Modellflugsommers zumindest geknickt oder auch schon abgebrochen wurde.

Für ca. •200,- erhält man eine hochmoderne Fernsteueranlage, die uns voll überzeugte. Keine Reichweitenprobleme, keine Störungen oder ein ungutes Gefühl beim Flugbetrieb. An manchen Tagen hatten mehrere Vereinsmitglieder die Gelegenheit, diese Anlage zu probieren und alle konnten dieser Erkenntnis zustimmen.

Diese Anlage ist ein ideales Zweitgerät, um einfachere Modelle zu steuern, da die Software doch eingeschränkt ist. Wer eine Flugphasenumschaltung oder 30 Modellspeicher benötigt, wird zu einer nächsthöheren Anlagentype greifen müssen.

Vermisst haben wir eigentlich nur eine Servomittenverstellung und eine Uhr. Besonders im Betrieb von Elektromodellen mit Lipo-Akkus ist es doch ganz nützlich, wenn man weiß, wie viel Zeit, bzw. Akkukapazität, schon verfliegen wurde.

Robbe/Futaba ist sich mit dieser neuen Technologie so sicher, dass ab Herbst 2007 nahezu für alle Sender HF-Module 2,4GHz FASST und eine Reihe neuer Empfänger lieferbar sein werden.

Weitere Informationen finden Sie im Internet unter <http://www.robbe.com/rsc/24fasst/>.

Unser Fazit: Besonders empfehlenswert. Unsere FX 18 wird ab sofort in Pension geschickt.

J&W Lemmerhofer

Jetzt bestellen!

IN JSB ■ EX 6000 VON FREAKWARE ■ POWERPEAK INFINITY 3 VON ROBBE
JET ILLUSION DF45 EP VON KYOSHO ■ SHADOW VON MIBO MODELI ■ YAK-54 VON VOLTMASTER



Modell **AVIATOR**

www.modell-aviator.de

TEST & TECHNIK FÜR DEN MODELLFLUG-SPORT



Superorchidee
ASG 29 von S2G

Meistermacher
Acromaster von Multiplex



Blau-Riegel
Neue LiPo-Serie
von LRP



AVIATOR-Extra:
Hurricane von JSB gewinnen

Ausgabe 4/07
Juli/August
D: € 4,30
A: € 4,90 CHF: 8,40 sfr
Bretzke: € 5,10
: € 6,00 DK: 44,00 nkr



Bestellhotline 00 49/40/40 18 07 10
oder unter www.modell-aviator.de

Die IKARUS - ENNS Rafale-Staffel



Beim Non-flying-Meeting vor Franz Höllingers Bastelwerkstätte im März 2006 wurde unsere Rafale-Staffel, immerhin 11 Modelle, den österreichischen Jet- Piloten präsentiert. Bereits ein Jahr zuvor hatten wir bei einigen Schauflugveranstaltungen mit 5 Jets teilgenommen.

Franz - unser Obmann- bekannt auch durch seine Nachbauten von Verkehrsflugzeugen wie Airbus, Boeing 747 und MD 81 - hatte 2 Jahre zuvor die Formen angefertigt. Von Gerhard Pahl, unserem Turbinenexperten wurden die 16 kg Turbinen gebaut.

Bremsen gelöst und innerhalb von 20-30 Sekunden sind alle Rafales in der Luft. Nach dem Sammeln erfolgt ein langsamer Überflug in niedriger Höhe über der Bahn. Danach kommen Kreis, Rollen, Rückenflug, Spiegelflug, schneller Überflug, jeweils mit Rauch. Nach dem Ende der Figuren steigen sie jeweils senkrecht in den Himmel, dann folgt ein Split mit Abschwung. Im Flugraum gegenüber der Startbahn sammeln sich die Jets für die jeweils nächste Figur. Diese erscheinen nicht allzu schwierig. Trotzdem müssen alle



Cessna Citation im Bastelkeller von Franz



Zu unserem Flugprogramm:

Es gibt häufig Probleme für den Veranstalter, unsere Frequenzen während der Veranstaltung frei zu halten. Wegen der Sicherheit beim Flug verwenden wir nur gerade Kanalnummern.

Nachdem alle Modelle auf der Startbahn in Position stehen, die Helfer für die verschiedenen Flugkommandos bereit sind, werden alle Turbinen gleichzeitig gestartet.

Nach einer kurzen Kontrolle aller Funktionen - die Modelle haben Kerosinstart, Blitzlichter, Rauchanlage, werden die

mit höchster Konzentration steuern, da die Modelle ja möglichst nahe, aber ohne zu touchieren, fliegen sollen. Nach ca. 9 Minuten wird mit dem Landevorgang begonnen. Da die Flugzeuge hintereinander landen müssen, wird ein zeitlicher Abstand von ca. einer halben Minute gelassen. Nach der Landung müssen die Jets sofort die Landebahn verlassen um Kollisionen am Boden zu vermeiden. Während der Landevorgänge werden vom verbleibenden Rest individuelle Figuren wie Looping, STALL in den Himmel gezaubert. Nach dem Ab-



Mit einer Karawane von 5-6 Bussen voll gestopft mit Jets, sind wir unterwegs.

stellen der Modelle wird dann über die einzelnen Flugphasen diskutiert und es beginnen die Vorbereitungen für den nächsten Start. Wir hoffen auch zukünftig unfallfreie Veranstaltungen mit unserem interessanten Hobby durchführen zu können.

2007 haben wir vor, mit 9-10 Rafales gleichzeitig in der Luft zu sein. Besonders stechen die beiden „jungen Wilden“ Thomas Rechberger und Markus Kurasch durch ihre spektakulären Rückenflüge in Ameisenkniehöhe hervor. Mir ist keine Jetstaffel mit neun Modellen bekannt. Es ist schon ein tolles Erlebnis für Zuseher und Piloten die Staffel in der Luft zu sehen.

**Folgende Veranstaltungen wurden
2006 besucht:**

- ° Villesse
- ° Enns Jet-Weekend

- ° Schaufliegen Gresten
- ° Jets over Czech
- ° Schaufliegen Kirchdorf/Micheldorf

- ° Schaufliegen Wiener Neustadt
- ° Punitz

Eduard Morbitzer

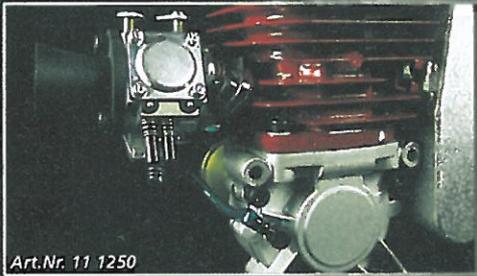
Photo	Name,	Modelle
	Franz Höllinger, Nr. 1	Cessna Citation, Eurofighter
	Thomas Gunther, Nr. 2	Eurosport
	Markus Aumair, Nr. 3	Su-27, F-22
	Robert Gunther, Nr. 4	2. Rafalé, MB-339
	Markus Kurasch, Nr. 5	
	Andreas Weprek, Nr. 6	Eurofighter
	Thomas Rechberger, Nr. 7	
	Gerhard Pahl, Nr. 8	Eurofighter
	Eduard Morbitzer, Nr. 9	L-39, F-100, Phantom
	Helfer	
	Helfer	
	Koordinator (MFC - Linz)	F-22, MB-339, Mig-15

FMT 05/07 Fazit:
 „...ein durchaus alltagstaugliches Triebwerk
 mit zuverlässigen Laufeigenschaften...“



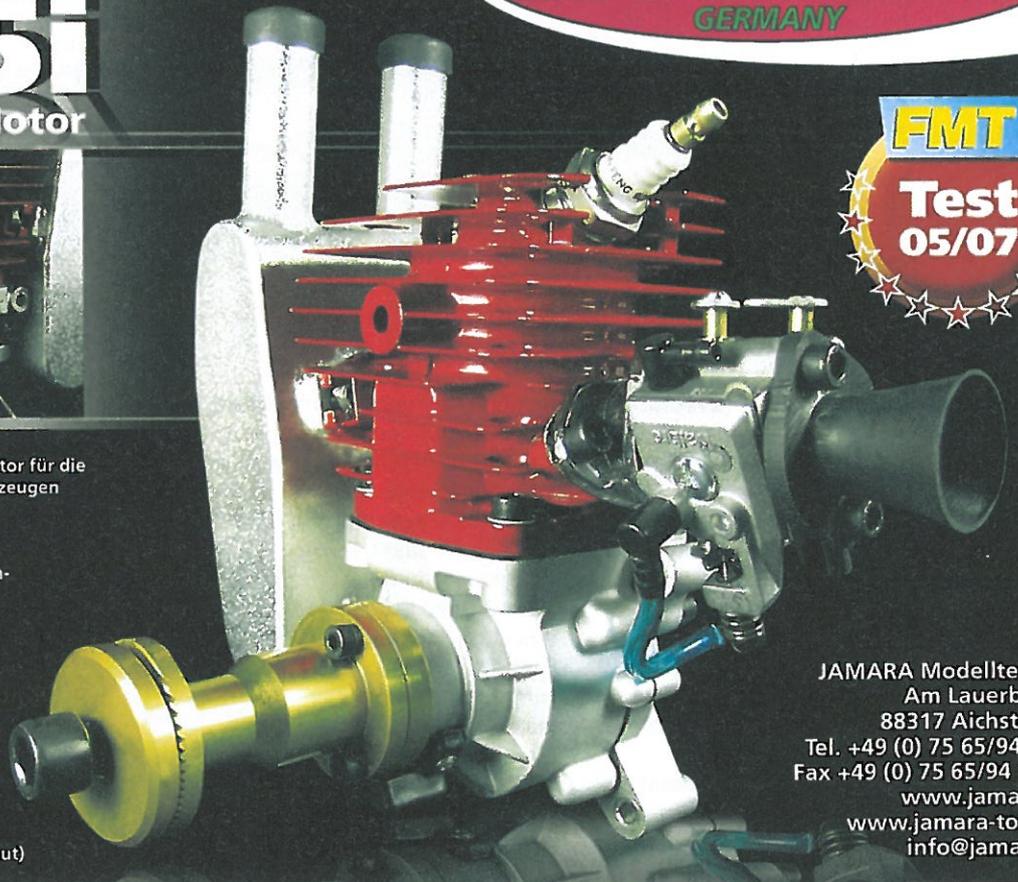
GF 45i

2-Takt Verbrenner-Motor



Art.Nr. 11 1250

Bauart	1-Zylinder 2-Takt Benzinmotor für die Verwendung in Modellflugzeugen
Hubraum	45 ccm
Bohrung x Hub	43 mm x 31 mm
Gewicht	1650 g
Vergaser	Walbro-Vergaser (Membran-Drosselklappen-Vergaser)
Leistung	max. 4,2 PS bei 9500 U/min
Nutzbarer Drehzahlbereich	1600 7800 U/min
Zündung	DC-CDI
Zündspannung	6V-DC (Gleichstrom)
Benzinart	Gemisch 25-40:1
Schmiermittel	Synthetisches 2-Takt Motorenöl
Zu verwendende Propeller	20 x 10 und höher
Kühlsystem	Luftkühlung
Abgassystem	Pitsmuffler (bereits angebaut)



Im Fachhandel erhältlich!

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

dedicated @ air

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

Die rauchfreie Zone ...

Spezialisten für Elektromodellflug



TWISTER von MULTIPLEX



der EP-Jet Einsteiger !?

Der Trend zu EP-Jets (Electric Power) ist nicht zu übersehen und auf der Nürnberger Messe 2007 hatte jeder namhafte Hersteller einen oder auch mehrere EP-Jets im Angebot. Versuchen sich die meisten Hersteller mit Nachbauten von Militärmaschinen wie Mirage, F16, Panther usw. setzte Multiplex auf die komplette Neukonstruktion eines EP-Jets. Der **TWISTER** erinnert zwar an große Vorbilder, jedoch wurde er kompromisslos als gut fliegender und vor allem handstartfähiger Jet ausgelegt. Multiplex setzte bei diesem Modell wieder auf die ELAPOR- Technik, die sich ja schon sehr gut bewährt hat.

Das Modell wird in einer schön bedruckten Hochglanzschachtel, die relativ klein wirkt, ausgeliefert. Öffnet man die Schachtel, so findet man ein geniales „Transportgestell“ aus Styropor, in dem alle Einzelteile des Modells ihren Platz haben. Die Einzelteile sind bereits in der Grundfarbe silbergrau gespritzt. Das übliche Zubehör kommt zum Vorschein. Kleinteilesäckchen, 2 Dekorbögen, das Steckrohr und der fertig montierte Impeller mit Motor. Dieser wird natürlich gleich in Augenschein genommen. Im Prinzip sieht alles recht robust aus, und es wird darauf hingewiesen, dass man die Einheit nicht demontieren soll, außer man stellt einen „Notfall“ fest. Der Impeller scheint perfekt gewuchtet zu sein. Sieht man den Impeller genau an, kann man frapierende Ähnlichkeit mit einem „Mini Fan“ feststellen. Lediglich der Mitnehmer ist ein anderer, nämlich ein Klemmkonus. Anhand der Bauanleitung schnell die Stückliste überprüft, steht einem Baubeginn nichts mehr im Wege.

Die Bauanleitung ist wie immer vorbildlich gestaltet. Punkt für Punkt wird man durch die einzelnen Montageschritte geführt. In der Mitte des Hefts kann man den Teil mit den Baustufenabbildungen heraustrennen um nicht immer hin und her blättern zu müssen. Hält man sich an die einzelnen Schritt-

te, kann im Prinzip nichts schiefgehen. Die Abfolgen sind logisch und praktikabel. Bei jedem Punkt wird auf das dazu passende Bild verwiesen. Die Luftführung zum Impeller ist vorbildlich gelöst und lässt keine Wünsche offen.

Ein Manko in der Bauanleitung jedoch ist der Einbau des Jet's, der wird überhaupt nicht erwähnt, da dürften die Multiplextechniker etwas vergessen haben.

Daher hier unser Montagevorschlag:

Den Regler direkt am Motor platzieren dadurch wird er im Luftstrom im Ansaugteil gleich gekühlt.

Dann die Rumpfabdeckung samt Motor, Impeller und Regler als Ganzes in den Rumpf eingesetzt und mit Klebeband sichern und luftdicht abkleben.

Alles was man zur Fertigstellung noch braucht, sind 3 Micro-servos, Empfänger, 3s LiPo (von 2200 - 4500 ist alles möglich), Motorregler (40A sollten es schon sein) und graues Klebeband. Die komplette Montage ist in 2-3 Stunden erledigt. Danach kann der **TWISTER** sofort auf die Piste. Für die Kontrolle und Einstellung des Schwerpunktes sind an der Flächenunterseite 2 kleine „Knubbel“ integriert. So kann auch hier nichts schiefgehen.

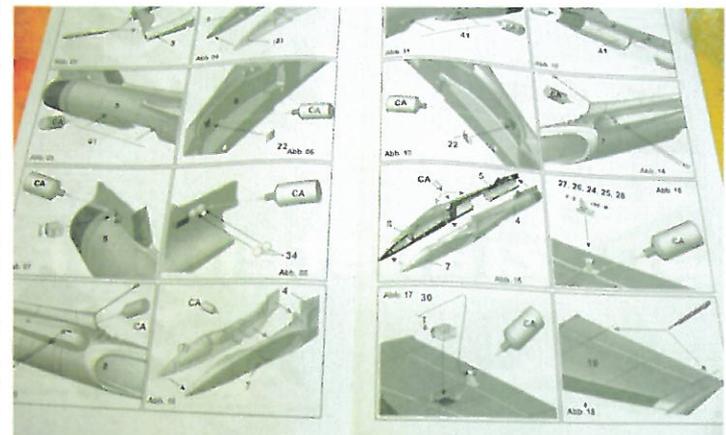
Die Einstellung der Ruderausschläge erfolgt ebenso nach Anleitung. Das vorgeschlagene Expo wird eben-

falls gleich einprogrammiert.

Nachdem alles fertig ist, kann man ausgewählte Teile der beiden Dekorbögen aufbringen. Die verwendeten Aufkleber halten perfekt. Die durchsich-



Die geniale Verpackung des TWISTERS



Die gute Bauanleitung mit einem kleinen Fehler



Die ausgezeichnete Luftführung zum Impeller zeugt auch von gekonntem Formenbau bei Multiplex

tige Folie rund um die Aufdrucke ist tatsächlich nach dem Aufkleben unsichtbar. Kabinenhaube, Nase und Schubdüse werden noch mit Edding 3000 schwarz angemalt. Die Tipp Tanks habe ich in Neonorange lackiert. Vielleicht werde ich auch noch die Innenseite der Schubdüse rot anmalen.

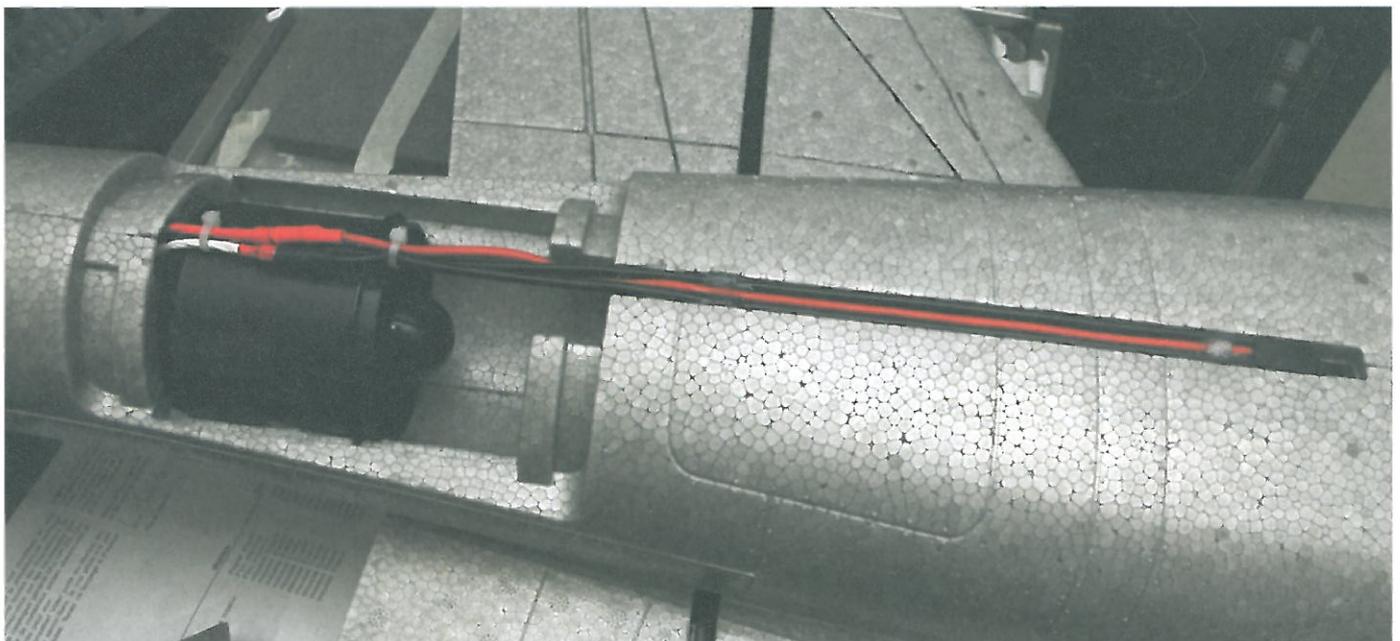
Fliegen:

Multiplex bewirbt ja diesen „Jet“ mit „Handstarttauglichkeit“. Da ich beim Erstflug alleine am Platz war, kommt gleich die erste Steigerungsstufe. Handstart ohne Helfer.

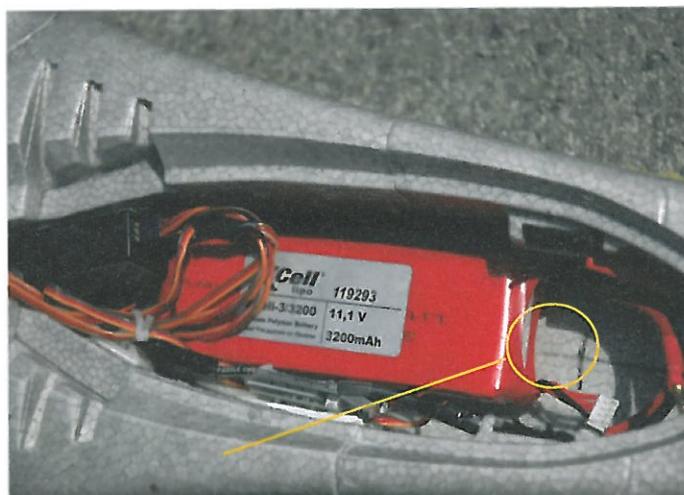
Akku angesteckt, Ruder getestet, Motor läuft perfekt. Bei starkem Wind werfe ich das Modell, ohne Anlauf, gegen den Wind. Sofort verliert es an Höhe, grundelt die ersten 30 Meter knapp über dem Boden herum und lässt sich nur schwer in der Luft halten. Ein beherzter Zug am Höhenruder bringt den Twister dann doch rasch zum Steigen. Auf Sicherheitshöhe wird dann getrimmt. Querruder ist OK, jedoch ist jede Menge Trimmung auf



Der Impeller ist bereits vormontiert und gewuchtet



Hier der Einbau des Impellers im Testmodell 2. Der Regler ist im Rumpfvorderteil untergebracht. Die Kabelführung wurde von Multiplex vorbildlich gelöst.



Hier wurde der Akku um ca. 15mm zurückgesetzt und nun stimmt auch der Schwerpunkt.

Höhe nötig, um bei Vollgas einen Geradeflug zu erreichen. Kein Wunder dass es beim Start direkt Richtung Bodenging. Ein paar Überflüge, dann der Landeanflug. Direkt Richtung Platz stelle ich den Motor ab und lasse den Twister gleiten. Die Landung verläuft perfekt. Das Modell segelt gut, jedoch darf es nicht zu langsam werden, da sonst die Ruderwirkung stark nachlässt. Wird es zu langsam (auf Sicherheitshöhe getestet), wackelt es auf Quer und nimmt die Nase runter. Kein wegkippen auf die Seite. Ich stelle wieder einmal fest, dass ein Impellermodell doch etwas anders zu fliegen ist als ein herkömmliches Propellermodell.

In Kurven muss der **TWISTER** deutlich mehr gedreht und auch kräftig gezogen werden, damit er zügig rumkommt.

Der zweite Start gelingt schon, aufgrund des angestellten Höhenruders, deutlich besser. Hier kann wohl der Schwerpunkt noch etwas nach hinten wandern um dies auszugleichen. Die zweite Landung verläuft ebenso einwandfrei. Ein gelungener Erstflug.

Das zweite Testmodell wurde ebenfalls bei doch etwas kräftigerem Wind getestet und der Handstart war kein Problem. Die nach Bauanleitung eingestellten Ruderwege erwiesen sich jedoch beim Querruder als fast unfliegar und wurden um ca. ein Drittel verkleinert. Auch musste der Akku gut um 15 mm nach hinten versetzt werden um einen neutralen Geradeausflug im Speedflug zu erreichen.

Mit diesen Änderungen fliegt dann der **TWISTER** problemlos und ist auch sehr wendig.

Die Fluggeschwindigkeit ist nicht atemberaubend entspricht aber einem sogenannten „Einsteigerjet“. Weitere Akku- und Motorvarianten werden wir noch testen.



Startbereit in die Saison 2007, der **TWISTER** sieht nicht nur gut aus sondern fliegt auch ausgezeichnet. Fotos M.Dittmayer und M. Koisser



der „Schweizertwister“ von Martin Koisser

Was aber leider auffiel war, das der Twister bei Windstille kaum aus der Hand zu starten ist und gerne sein Näschen in die Wiese steckt.

Fliegt man also in Gegenden wo es kaum Wind gibt, so ist die Montage eines Starthakens und die Verwendung eines Gummiseiles sehr zu empfehlen.

Fazit:

Der Twister ist ein ausgezeichnetes Modell für den Einstieg in die EP-Jet-szene. Er sieht hervorragend aus und verzeiht auf Grund der Elaporbauweise so manchen Pilotenfehler. Besonders das Preis/Leistungsverhältnis ist beim Twister ausgezeichnet, denn ein Jet dieser Größe inklusive Impeller und Brushlessmotor unter 180.- Euro ist schon ein verlockendes Angebot einmal einen Jet zu fliegen.

Martin Koisser & Manfred Dittmayer

Technische Daten:

Spannweite: 850 mm

Rumpflänge: 1170 mm

Fluggewicht (mit Li-BATT BX 3/1-2500):
ca. 880 g

Tragflächeninhalt: ca. 25,5 dm²

Flächenbelastung (FAI) ab:ca. 31 g/dm²

RC-Funktionen: Höhen-, Querruder u.
Motor



GROSSER ZUGVOGEL FÜR E-ANTRIEB

FIESELER STORCH FI-156 VON BMI

Einleitung mit Daten zum Vorbild

Der Fieseler Fi 156 ist ein propellergetriebenes Flugzeug, das erstmals 1936 flog. Entwickelt und gebaut wurde es in den Gerhard-Fieseler-Werken in Kassel. Der Storch, wie er wegen seines hochbeinigen, starren Fahrgestells genannt wurde, wurde im gesamten Zweiten Weltkrieg als Verbindungs-, Beobachtungs- und Sanitätsflugzeug eingesetzt. Seine großzügig verglaste Kabine, die ausgezeichnete Rundumsicht erlaubte, und die guten Langsamflug- und STOL-Eigenschaften (die Mindestfluggeschwindigkeit lag unter 50 km/h; zum Starten reichten bei Gegenwind 50 m, zum Landen 20 m) machten das Muster sehr beliebt. Das Flugzeug flog langsam genug, um Fernmeldekabel verlegen zu können. Wie schon bei der Fi 97 war das Tragwerk mit starren Vorflügeln über die gesamte Spannweite, statisch ausgeglichenen Schlitz-Querrudern mit Flettner-Ruder über die halbe Spannweite und Fieseler-Rollflügeln zwischen Rumpf und Querruder ausgestattet.

FAKTEN ZUM MODELL

Auf ein Achtel verkleinert geht es beim vorliegenden Modell von BMI zu: Länge 1.180 mm, Spannweite 1.782 mm und ein Fluggewicht inkl. Flug-Akku von 1.422 Gramm. Dabei ist das getestete Modell die größte Verkleinerung der Serie Fieseler Storch, gibt es da noch eine Verkleinerung im Maßstab 1/11 mit 1,33 m Spannweite und einen in 1/16 mit 1 m Spannweite. Unser „großer“ Storch besitzt vorgefertigte, sehr leichte Holzbauteile, die mit zweifarbigem Folie bespannt sind. Anlenkungen, gefedertes Fahrwerk und Funktionsaufbauten des Modells sind originalgetreu nachgebildet und ebenfalls bereits weit vorgefertigt. Der Baukasten beinhaltet weiters 2 fertig lackierte Motorhaben und alle zum Bau nötigen Kleinteile in zumindest doppelter Ausführung – überkomplett also. Als Besonderheit sei erwähnt, dass das Modell über anlenkbare Landeklappen und Vorflügel verfügt und somit den Originalnachbaugedanken bis zu diesem Detail verfolgt. Das Modell wird auch wahlweise zur Militärausführung in einer **komplett weißen „Erste Hilfe“ Version** ausgeliefert.

DAS MODELL - DER ERSTE EINDRUCK

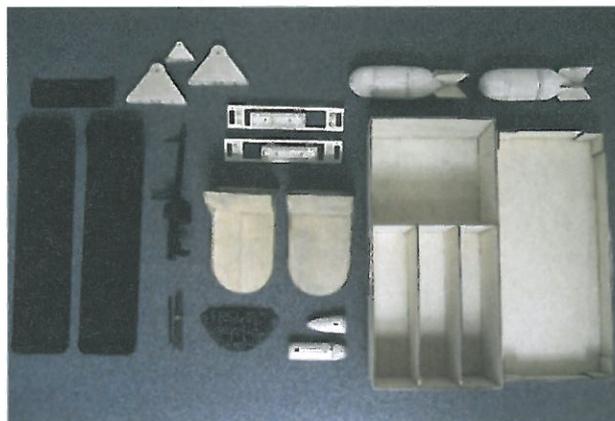
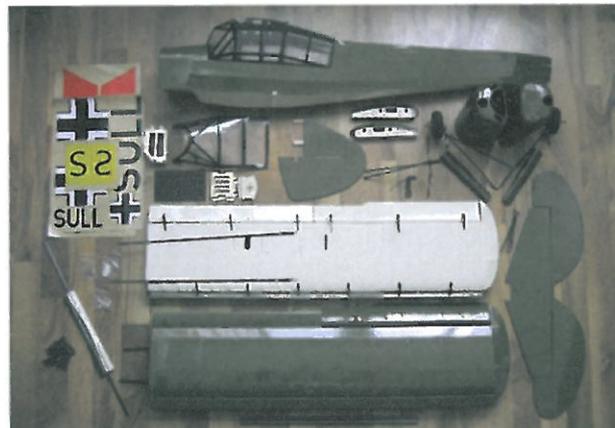
Die Bauteile kommen sehr sauber verarbeitet aus dem stabilen Karton. Erste Prüfungen zeigen, dass die Teile gut zusammenpassen und die Flächen keinen Verzug aufweisen. Den Weg aus Fernost über den Importeur BMI zu uns nach Europa hat die bereits

aufgebügelte scale-farbene Folie bis auf ein paar kleine Bläschen bestens überstanden. Die Holzgefrästen Bauteile sind schön detail-verschliffen und in großer Zahl vorhanden. So finden sich im Bausatz alleine 5 Stück Motorträger. Der Rumpf ist mit allen Vorbohrungen für die Aufnahme der Flächensteckung, Servokabeldurchführungen, Fahrwerk etc. versehen. Die Flächen sind für die Aufnahme der 4 Servos für 2 x Querruder und 2 x Landeklappen und Vorflügel kombiniert, vorbereitet.

Als Zubehör in einer extra Holzschatulle sind für Fans noch größerer Detailtreue zusätzliche Bauteile erhältlich, die perfekt zum Modell passen:

1 Paar Skier für Winterbetrieb, Landescheinwerferaufnahmen, Piloten- und Borschützensitze, Bombenattrappen sowie ein Maschinengewehr.

Platz für die RC-Komponenten im Rumpf und Flächen ist üppig vorhanden. Eine Akkuablage für den Flugakku ist ebenfalls schon realisiert. So bleibt also weniger Modellbau als Montage des Modells. An schätzungsweise 4 ambitionierten Bauabenden sollte das Modell fertig gestellt werden können, so meine Erfahrung.



Aufbau des Modells

Zu Beginn steht die Auswahl der Komponenten, die im Modell ihren Dienst versehen sollen: Den Antrieb erledigt ein Brushless-Aussenläufer Motor von Himax mit der Bezeichnung C 3516-1130 an einer APC 11 x 5,5 E Luftschraube. Geregelt wird das ganze mittels Brushless-Regler von Jeti mit 40 Ampere. Soviel vorweg: Die Motorisierung ist goldrichtig, da damit der Schwerpunkt des Modells optimal ein-

gestellt werden kann und das Modell bereits mit Halbgas locker vom Start gebracht wird. Weiters verbaut wurden 6 Servos D2Power 81 und ein 8-K Empfänger Octava von MZK. Zur BEC-Versorgung vertraue ich seit einiger Zeit einem genialen Bauteil namens BEC Boy von Pichler Modellbau, mit dem der externe BEC Strom (einstellbar 5 V oder 6 Volt) aus dem Flugakku konstant heruntergeregelt wird und optimale Betriebssicherheit mitbringt. Kein lästiges Kümmern um den 4-zelligen BEC-Akku ist mehr notwendig.

Der Aufbau des Modells gestaltet sich nach der Bauanleitung, die anhand von Bildern den Baufortschritt unterstützt, sehr einfach und weitgehend gut erklärt. Was nicht so hundertprozentig gepasst hat oder abgeändert wurde, sei nun kurz beschrieben:

Fahrwerk: Hier ist die Bauanleitung sehr oberflächlich und zuerst ist man versucht zu meinen, die beiden Fahrwerksbeine, die am Rumpf an 3 Punkten verschraubt werden sollen, werden niemals zum Rumpf passen. Ich habe dann ein paar Originalbilder des Storchs im Internet durchforstet und kam zum Schluss, dass die Fahrwerksbeine optimal passen, lediglich die Vorbiegung der Drähte musste teilweise großzügig verändert werden. Jetzt steht das Modell typisch und vorbildgetreu leicht x-beinig am Start.

Fläche-Rumpf:

Wie schon erwähnt ist der Baukasten wirklich überkomplett, gerade im Bereich der Kleinteile und Schrauben. Die Flächenstreben jedes Mal am Rumpf mit zwei „Uhrmacherschrauben“ zu fixieren halte ich für wenig praktikabel. Da kann man gleich eine Lupe aufs Flugfeld mitnehmen, wenn da einmal so ein Teil verlustig geht. Daher wurde je eine Augenschraube im Rumpf eingesetzt, das Aufnahme Loch der Befestigungsglasche der Tragflächenabstützung so vergrößert, damit sie auf die Augenschraube aufgeschoben werden kann, und dann einen Karosserie-splint (aus dem RC-Car Bereich) zur

Arretierung durchgesteckt. Funktioniert tadellos.

Alle weiteren Bauschritte folgten wieder brav der Anleitung und nach Aufbringen des Dekors steht das Modell fertig und wunderschön am Bau-tisch.

FLUG

Gleich vorweg: Allen Zweiflern, die offenbar gerne in diversen Internetforen ihren wohlgerichtet meist theoretischen „Senf“ abgeben, zum Trotz, fliegt der Storch tadellos. Der Schwerpunkt des Modells ist richtig in der Anleitung angegeben. Leider fehlen die Ausschlagsangaben für die Ruder, ermittelt wurden folgende Werte: Querruder +/- 12 mm, Seitenruder +/-38 mm, Höhenruder +/- 28 mm, Vorflügel und Landeklappen 15 mm Ausladung. Das Seitenruder wurde dem Querruder mit 30 % beigemischt.

Das Modell hebt nach einer sehr kurzen Rollstrecke von nicht einmal 10 Metern ab und steigt je nach Gashebel durchaus flott. Für scale-nahen Flug reicht Halbgas. Naturgemäß ist das Modell nicht kunstflugtauglich, Loopings sind natürlich dennoch in jeder Größe möglich. Der Einsatz der Landeklappen führt zu einer massiven Verlangsamung des Modells, das Flugverhalten wird dann im ersten Gasdrittel recht schwammig. Aufgrund der Gutmütigkeit und der möglichen langsamen Gangart des Modells sind diese für eine gelungene Landung auf dem ausreichend gefederten Fahrwerk auch gar nicht wirklich notwendig, wenngleich das Setzen der Klappen einfach sehr gut aussieht.

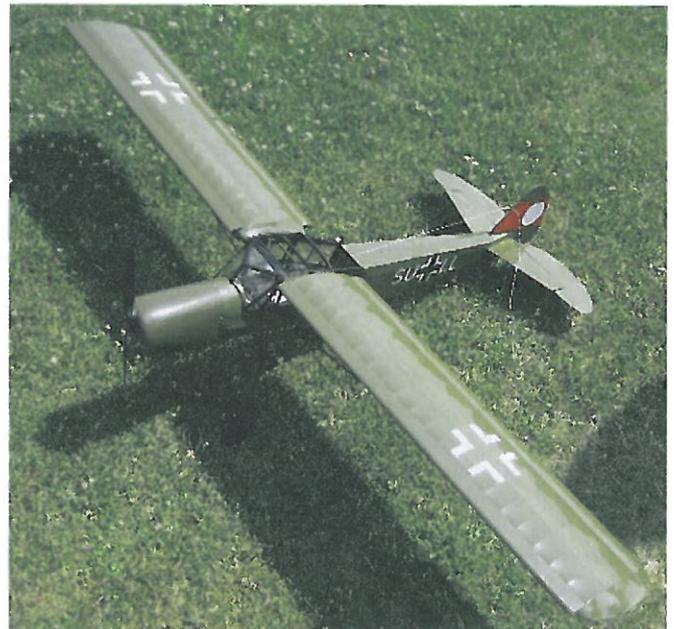
FAZIT

Das beste Modell zur „Entschleunigung“ des Fliegeralltags. Und das tolle Aussehen tut sein Übriges.

Jürgen Kopita

Technische Daten:

- Spannweite 1.782 mm
- Länge 1.180 mm
- Fluggewicht 1.400 Gramm
- Funktionen Motor, HR, SR, QR, Landeklappen und Vorflügel
- Motor Himax C 3516-1130
- Regler Jeti 40 Advance
- Empfänger MZK Octava – 8K
- Akku Dualsky GT 2200 (25C)
- Baukasten ab Euro 159,90



Bezug und Antriebs- und Bauberatung sowie Sparpreis mit Brushless-Antrieb bei

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



EPP als Modellbauwerkstoff für Großmodelle



In diesem Artikel möchte ich die Verarbeitung des Werkstoffes EPP (Expandiertes Poly Propylen) anhand einer Eigenkonstruktion eines Elektroflugmodells etwas näher vorstellen. Dieses „Gummi-Styropor“ bietet aufgrund seiner genialen Eigenschaften unzählige Möglichkeiten als Modellbauwerkstoff.

Das Material EPP kommt ursprünglich aus der Automobilindustrie, und findet dort hauptsächlich Anwendung als stoßabsorbierendes Füllmaterial in Türen (Seitenaufprallschutz) und Stoßstangen. Irgendwer entdeckte die einzigartigen Eigenschaften wie Stoßaufnahme und Rückstellvermögen in den Ursprungszustand, geringes Gewicht sowie Beständigkeit gegen viele Chemikalien für die Verwendung im Modellbaubereich. Waren Nurfügler noch die ersten RC-Modelle, so gibt es mittlerweile eine recht breite Palette an EPP-Modellen. Diese sind meist sehr preiswert und nahezu unzerstörbar.

Da ich eine selbstgebaute CNC-Styroporschneideanlage zur Verfügung habe und diese bis zu diesem Zeitpunkt (Dez. 2005) viel zu selten im Einsatz hatte, entschloss ich mich dazu, das Gerät häufiger nutzen zu wollen und die Möglichkeiten, die sich mir durch dieses Maschine boten, anhand des Baus eines großen EPP-Modells zu testen. Der große Vorteil dieser Anlage liegt in der Produktion von Flächenelementen mit bis zu 1m Wurzeltiefe. Dadurch konnte ich schon ganze Rumpfformen (z.B. kleine Warbirds, Segler, usw) in einem Stück heraus schneiden.

Nach reichlicher Überlegung fiel die Wahl auf ein Modell der viermotorigen Transport- und Militärmaschine C-130 H-30 Hercules.

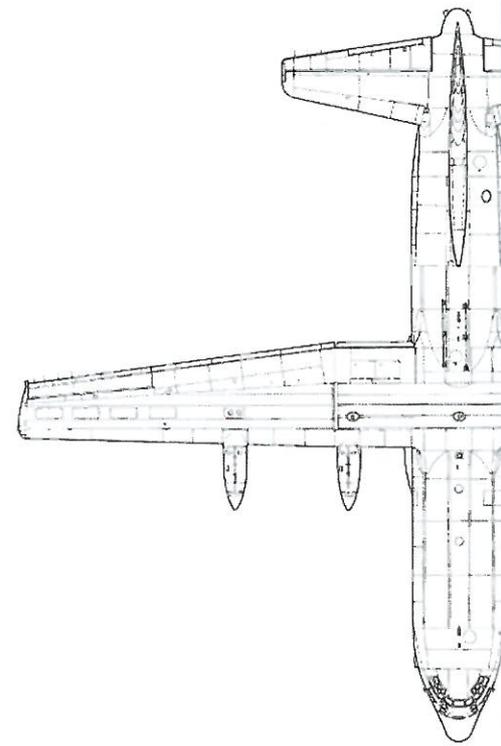
Die Anforderungen waren: Einfache und rasche Bauweise, geringes Gewicht, rasche Reproduzierbarkeit,

Servicefreundlichkeit, möglichst preiswerte Motorisierung (keine Brushless-Motoren) – und natürlich – so groß wie möglich !!!

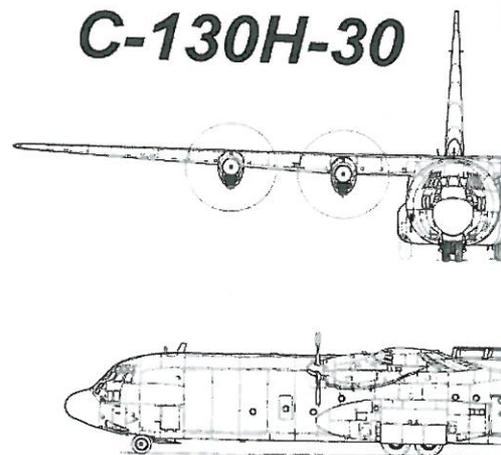
Im Internet fand ich eine hervorragende 3-Seiten-Ansicht der Hercules, und nach ausgedehnter Recherche wurden folgende Parameter für das Modell im Maßstab 1:15 festgelegt:

Spannweite: 286 cm
Länge: 233 cm
Abflug - Sollgewicht: ca. 4,8 kg (tatsächlich später 5,2 kg)
Antrieb: 4 x Speed 400 (7,2 Volt) mit MPJ-Getriebe 3,5:1
Regler: 1 x Kontronik Sun 4002 (40 A) BEC
E-Stützakku: 4 Zellen 2200 mAh
Prop: 4 x 10x4,7 APC SlowProp
RC-Funktionen: S, H, Q, M, KL, Bugfahrwerk lenkbar, Abwurfklappe auf/zu
Antriebsversorgung: 12 NC-Zellen (oder 4 LiPo)
Und natürlich: weitestgehend aus EPP

Im ersten Arbeitsschritt übertrug ich mithilfe diverser Programme die 3-Seiten Ansicht ins CAD, damit ich den Plan als Ganzes skalieren konnte, um so verschiedene Größenvarianten durchzuspielen. Daraufhin zerlegte ich das CAD-Modell in einzelne Teile und erhielt so eine Übersicht, der zu produzierenden Teile, für die Konstruktion meines Modells. Ich plante den Rumpf, die Flächen und das Leitwerk komplett aus EPP zu gestalten. Die Fläche sollte hierbei einteilig sein und einen durchgehenden CFK-Holm haben. Außerdem wollte ich die im Original verwendeten Fowler'schen Klappen fix an der Maschine anbringen und natürlich auch anlenken. Die Rumpffzelle würde hohl ausgeführt werden und einen Außendurchmesser von ca. 29 cm haben. Produktionstechnisch ist es leider nur möglich diese zweiteilig zu gestal-



C-130H-30

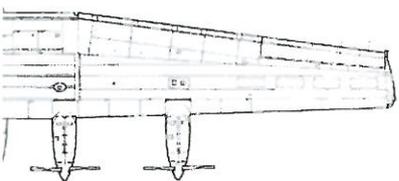


3-Seiten-Ansicht der Hercules

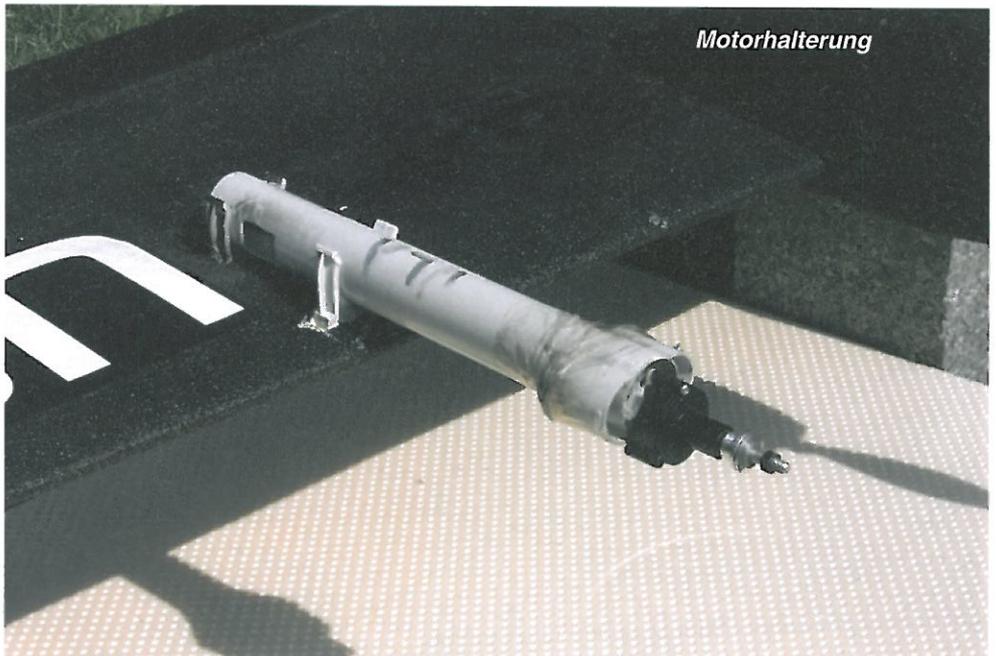
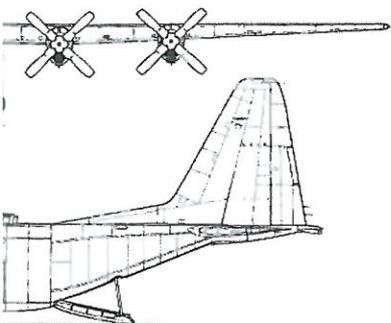
ten, da die maximale Materialstärke des EPP-Rohklotzes 20cm beträgt. Die Hälften werden dann aber zusammengefügt und mit einem Balsaholm verklebt. Das Leitwerk sollte ebenfalls zur Gänze aus EPP geschnitten, und natürlich profiliert ausgeführt werden.

Als die Planungen abgeschlossen waren, begann ich mit dem Schneiden der Teile. Dieser Arbeitsschritt kostete mich ca. 20 Stunden an der Schneideanlage, da der max. Vorschub des Schneiddrahtes aufgrund der hohen Dichte und Zähigkeit des Materials auf ca. 60mm/min begrenzt war (bei Styropor ca. 150 mm/min).

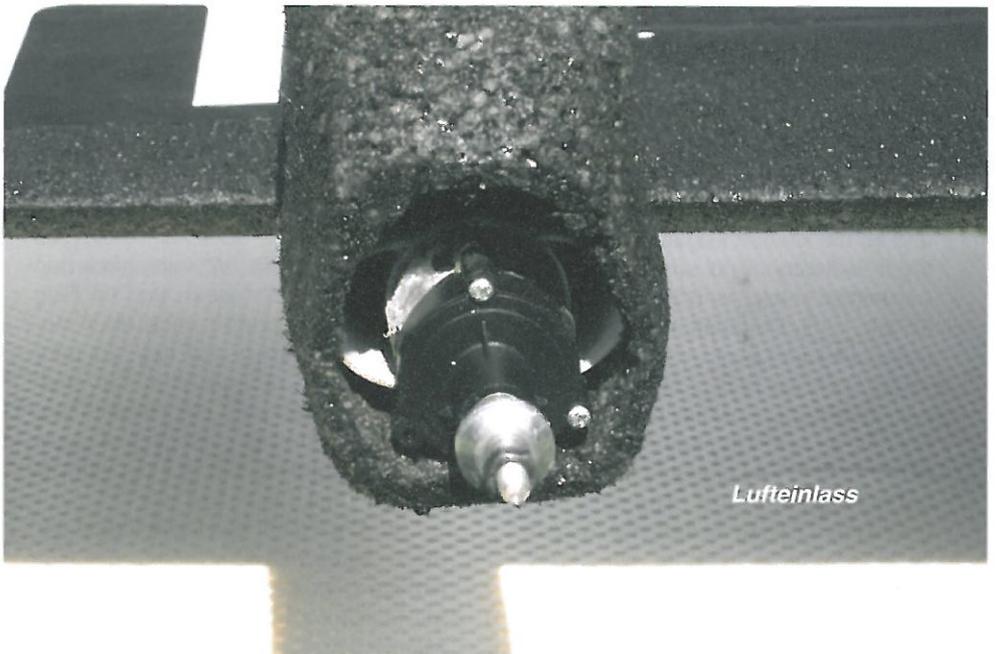
Im nächsten Arbeitsschritt wurden die geschnittenen Teile miteinander verbunden. Als Kleber diente ein im Baumarkt erhältlicher PU-Leim der Firma Ponal. Dieser hat die Eigenschaft,



nr 5226
61-PK
61e Escadre de Transport
Armee de l'Air



Motorhalterung



Lufteinlass



Heckklappe



beim Aushärten leicht aufzuschäumen und so die kleinen Fugen im EPP-Material weitestgehend auszufüllen. Außerdem ist er leichter und günstiger als Epoxid-Harz. Die Aushärtezeit ist auch akzeptabel und liegt bei ca. 30 min.

Nachdem die Teile fertig verklebt waren, wurde die Position des Flächenholmes an der Tragflächenunterseite angezeichnet und mit einem alten Lötkolben ausgebrannt. Anschließend wurde der CFK-Holm, der über die ganze Fläche hinweg reichte, eingeklebt. In diesem Arbeitsgang sind auch die Halterungen für die Motorgondeln angebracht worden. Hierbei verwendete ich ein Kunststoffrohr und dazu passende Halterungen aus dem Baumarkt. Die verwendeten MPJ-Getriebe passten genau in das Rohr und wurden einfach mit ein paar Tropfen Superkleber fixiert. Auf den Fotos kann man das Prinzip sehr schön erkennen. Der Vorteil liegt darin, dass die Getriebehalterungen nun nicht mehr abbrechen können, sondern bei starker mechanischer Beanspruchung einfach raus springen. Diese Methode kostete mich zwar ein paar Gramm Mehrgewicht, rentierte sich später aber schon nach dem ersten Flugversuch. Weiters wurde das Leitwerk mit der Rumpfzelle verklebt und die Rumpfnase nach langer Schleiferei aufgesetzt. Danach zeichnete ich die Position der Tragflächen am Rumpf an, und spannte diesen in meine CNC-Schneidemaschine ein. Da ich den passenden Anstellwinkel der Flächen zwar erahnen, aber nicht mit Sicherheit bestimmen konnte, beschloss ich,

eine rechteckige Ausnehmung für die Flächenaufnahme auszuschneiden. So konnte ich Klötze mit verschiedenen Anstellwinkeln einkleben und im Flug testen. Zuletzt wurde noch die Tragflächenbefestigung und das lenkbare Bug- sowie 4-rädrige Mittenfahrwerk eingebaut. Auch auf die Heckklappe, die für den Abwurf von Fallschirmspringern bestimmt ist, wurde nicht vergessen.

War das Rohmodell soweit fertig gestellt, wurde mit dem Einbau der RC-Anlage begonnen. Dabei verwendete ich fast ausschließlich Miniservos mit Metallgetriebe. Diese sind preiswert, zuverlässig und reichen für diese Anwendung völlig aus. Lediglich für die Anlenkung des Bugfahrwerks und der Heckklappe (Fallschirmspringerabwurf usw.) verwendete ich ein Standard-servo. Im nächsten Schritt verbaute und verkabelte ich die 4 Motoren samt Getriebe in den Flächen. Um die Kabel einfach verlegen zu können, wurden 1 cm tiefe Schnitte an der Tragflächenunterseite vorgenommen, in denen ich dann die Leitungen verlegte. Die Schnitte kittete ich dann mit „Moltofill Leicht“ Spachtelmasse wieder zu und lackierte diese. Im Rumpfinnenen konnte ich mir diese Arbeit ersparen und verlegte die Kabel in der hohlen Zelle. Die Maschine war nun rohbaufertig. Als nächstes stand die Lackierung der Rumpfzelle am Programm. Hierbei verwendete ich handelsüblichen „Rallye-Lack“ in silber und in schwarz matt. Als Designvorlage diente eine amerikanische Hercules die



der Autor mit seiner **HERCULES** Fotos W.Vallant

für die Küstenwache im Einsatz ist. Sobald die Lackierung getrocknet war, begann ich mit dem Aufbringen, der aus Klebefolie geschnittenen Beschriftung. Da diese auf dem EPP-Untergrund nicht haftete, musste mit etwas Sprühkleber nachgeholfen werden. Die Maschine war nun fertig für den ersten Flugversuch. Die Tests am Boden ergaben einen Standschub von ca. 2,5kg bei Vollgas. Bei einem Abfluggewicht von ca. 5,2kg sollte dies für einen vorbildgetreuen Steigflug reichen. So war es dann auch, die Maschine glitt aus den Wurfhänden meines Flugfreundes und erhob sich in einem vorbildähnlichen Steigflug in die Lüfte. Durch geringen Einsatz der Klappen gelang es den Auftrieb und somit das Steigen der Maschine zu erhöhen. Der Flug an für sich gestaltete sich als äußerst unkompliziert, da das Flugverhalten einem Motorsegler sehr ähnelt. Die Fluglage (Anstellwinkel der Tragflächen) der Rumpfzelle war leicht nach oben geneigt, was ich aber später durch Erhöhen des Anstellwinkels um $0,5^\circ$ wieder ausglich. Ich flog ein paar Runden ehe ich den Landeanflug einleitete und die Klappen nach unten stellte. Die Nase des Modells bewegte sich etwas unter seine Horizontlinie und flog



nun stetig auf Landekurs. 1/3 Schleppegas reichte völlig aus zum sicheren Landen der Maschine, jedoch bremste ein relativ hoher Maulwurfshügel den Ausrollvorgang, sodass sich eine Motorhalterung aus der Schnappverankerung löste. Dank dieses Prinzips genügte ein kurzer beherzter Druck des Rohres (Motorhalterung) gegen die Schnapper und das Modell war repariert. Der Erstflug der Hercules war somit erfolgreich absolviert.

Die weiteren Monate brachten viele Verbesserungen und Tuningmaßnahmen um das Modell noch eleganter und vielseitiger zu machen. So wurden z.B. die Landelichter, die sich auch in den Tragflächen befinden nachgerüstet, die Fallschirmspringer-Abwurftechnik mittels Heckklappe wurde optimiert, die Aufnahme des lenkbaren Bugfahrwerks verstärkt, Tests mit zwei BEC-Reglern für jeweils ein Motorenpaar wurden erfolgreich durchgeführt, Positionsblitzleuchten wurden nachgerüstet, Landeklappen wurden verstärkt.

FAZIT:

Der Baustoff EPP hat durch die rasche Bauweise, unkomplizierte Verarbeitung und extreme Belastbarkeit durchaus überzeugt. Das Flugbild ist nach wie vor überwältigend. Die Größe der Maschine und die dazu passende Reisegeschwindigkeit (ca. 1/3 Gas reicht aus) ergeben in Summe ein sehr vorbildähnliches Flugbild. Die Flugzeit liegt bei einem LiPo Akku mit 4300mAh bei ca. 12 bis 15 min (je nach Wetter). Der Antrieb mit Speed 400 Motoren in Kombination mit Getrieben hat auf alle Fälle seine Berechtigung in mehrmotorigen Modellen unter Beweis gestellt, und ist obendrein preislich unschlagbar.

Ich hoffe ich konnte mit diesem Artikel zeigen, dass EPP-Modelle nicht immer kleine Spaßobjekte sein müssen, sondern durchaus auch als Fluggeräte der 2-3 Meter Klasse überzeugen können.

Mehr Infos, Fotos und Flugvideos jederzeit unter e-mail: wvallant@gmx.at.

Wolfgang Vallant



Unglaublich: der bislang kleinste und leichteste 5-Kanalempfänger dieser Prüfserie, der „Penta 5“, hält in punkto Reichweite spielend mit den „Großen“ mit!

In der Indoor-Szene ist der **Penta 5** ja schon seit längerem zu finden. Für den **prop**-Test entdeckt wurde dieser Empfänger durch die freundliche Überlassung eines kleinen Schaumstoffmodells durch Herrn Pfeiffer vom AXI-Vertrieb Hepf. Dieses Modellchen, mit dem am Kitzsteinhorn schon ein Flug mit einer Dauer von 80 min durchgeführt wurde, wiegt mit gegenständlichem Empfänger, einem 1-zelligen 100 mAh-Lipo-Akku samt Mikroschalter und zwei Robbe FS 31 Servos nicht einmal 50 Gramm. Zur Erinnerung: es ist noch gar nicht so lange her, da wog die „Empfangseinheit“ einer Graupner Superhet-Grundstufe mit einer Schaltstufe (2-Kanal!) alleine 88 g!

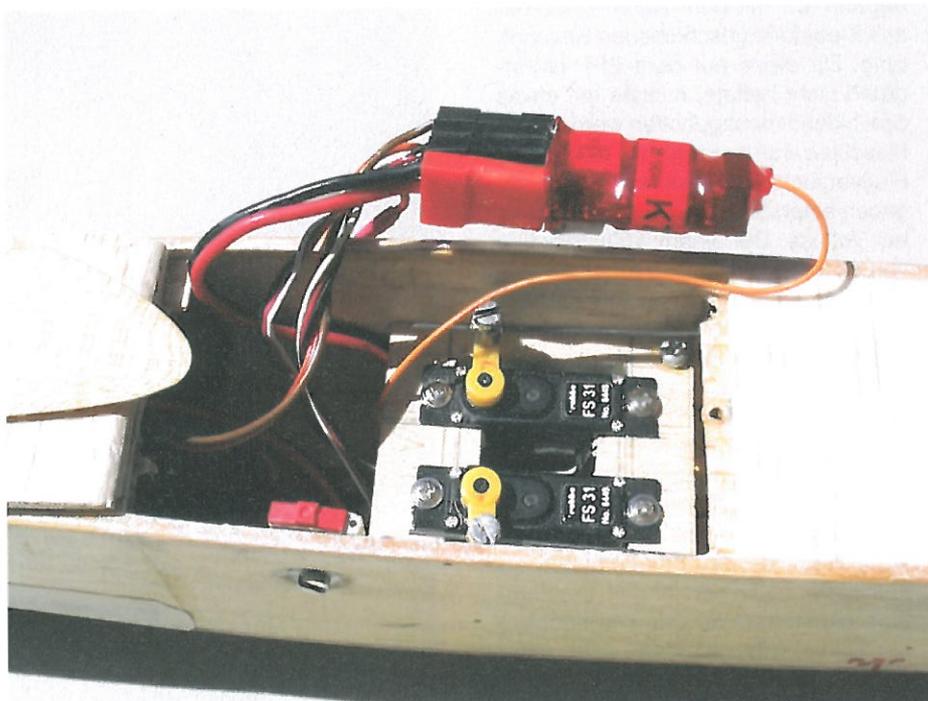
Den Empfänger selbst erhielt die Redaktion über die österr. Vertriebsfirma Lindinger. Aus der sehr guten, dem Empfänger beiliegenden Betriebsanleitung des in Prag beheimateten tschechischen Herstellers **MZK** ist u. a. zu entnehmen, dass er sich dank interner Spannungsstabilisierung mit einer Versorgungsspannung von 3,6 – 6 V (3 bis 5 NiMH-Zellen, 1 Lipo) begnügt. Zu testen war nun, wie sich ein Empfänger im gewohnten Praxistest bewährt, der zur Stromversorgung erstmals eben nur eine Lipo-Zelle benötigt.

Weil nun der **Penta 5**-Empfänger ohne Gehäuse, auch ohne Schrumpfschlauchumhüllung geliefert wird, verblüffen bei der ersten Inaugenscheinnahme auf der 12 x 22 mm messenden Platine, im Vergleich zu bisher getesteten Empfängern, die wenigen SMD-Teile.

Wie klein der Empfänger ist, geht aus nebenstehendem Bild klar hervor. Haben doch 5 aufgesteckte Servostecker fast das gleiche Volumen. Dazu schreibt der Hersteller und ist sich selbst seiner Sache scheinbar nicht ganz sicher, dass dieser Empfänger vor allem für kleine Modelle bestimmt sei, aber nichts im Wege stehe, ihn auch für größere, im Nahbereich fliegende Modelle, zu verwenden! Also herrschte vor Inangriffnahme der Reichweitentests beträchtliche Neugier.

Betreffs des Reichweiten-Testprozederes (immer gleiches Handling, selber Sender und Teststrecke) werden interessierte Leser gebeten, sich darüber in der **prop**-Homepage unter Auswahl / Testberichte / Elektronik / Empfängertests zu informieren.

Im ersten Abschnitt des Reichweitentests mit eingeschobener Senderan-



tenne erwartete der Prüfer, dass die Servos nach vielleicht 20 Metern zu zappeln begännen. Doch auch nach 40 Metern rührte sich nichts. Auf Handzeichen wurde gesendet. Beide Rudermaschinen funktionierten einwandfrei. Also wurde weitermarschiert. Nach etwa 100 Metern das gleiche Bild: kein Zappeln und einwandfreier Empfang. Also schnurstracks zurück, ins Auto gesetzt und zur 200 m-Marke gefahren. Test: jetzt rührte sich überhaupt nichts, auch kein Auslaufen der Servos erfolgte! Nun wurde von dieser Stelle zurück zum Sender marschiert. Nach etwa 170 m begann leichtes Zappeln und bei 155 m arbeiteten die Servos einwandfrei. Ein neuer Reichweitenrekord bei eingeschobener Senderantenne war aufgestellt!

Für den Prüfabschnitt 2 mit voll ausgezogener Senderantenne begab sich der Tester sofort an die ominöse 600 m-Marke. Test: kein Zappeln und beide Rudermaschinen arbeiteten problemlos. Also ab zur 1000 m-Markierung. Funkstille, nichts rührte sich. Es folgte 100 m-weites Zurücksetzen zur 600 m Markierung. Bei 700 m funktionierten nach einer vorherigen kurzen Zappelphase beide Servos wieder normal! Die in der Anleitung genannte Reichweite von ca. 500 m wurde also beträchtlich überboten.

Der bei diesem Empfänger verwendete Mikroprozessor-Dekoder filtert und verarbeitet die Eingangssignale also so, dass sie nicht nur richtig zu den einzelnen Kanälen gelangen, sondern auch ein ungewöhnlich kleiner Spielraum zwischen Empfang- und Nichtempfang entsteht, aber auch kein Servoauslaufen. Mit anderen Worten:

der Knirps ist mit allen Raffinessen moderner Empfänger ausgestattet. Bei Einschalten des Empfängers ohne Sendeimpuls entsteht jedoch geringfügiges Auslaufen der Servos. Nach diesem fulminanten Abschneiden grübelte der Tester über den Sinn, wozu wohl auf wesentlich leistungsärmeren Empfängern ein Vielfaches an Bauteilen zu finden ist?

Nun mag der Masse der Modellflieger die Tatsache völlig Wurst sein, dass durch Verwendung dieses Empfängers und nur einer Lipo-Zelle, eine nicht unbeträchtliche Gewichtersparnis gegenüber bisheriger Empfangseinheiten eintritt. Dem Betreiber ungepufferter Solarflugmodelle jedoch, wie der Tester an seinem „Quäntchen“ erproben konnte, muss die dadurch gewonnene Steigflugverbesserung das Herz höher schlagen lassen.

Noch ein paar technische Details: durch umbiegen der Quarzbeine um 90° kann der Miniaturquarz so in den Quarzsockel gesteckt werden, dass er geschützt im Empfänger zu liegen kommt. Sollte mittels Schrumpfschlauch eine Schutzhülle angebracht werden, ist Vorsicht geboten. Zu starke Spannung des Schlauches könnte die sehr dünne Platine in Mitleidenschaft ziehen. Die orange Empfangsantenne des 35 MHz-Bandes ist 0,6 m lang. Die Abmessungen betragen 8 x 12,5 x 27,5 mm = 2,75 cm³. Das Gewicht ohne Schutzverschrumpfung beträgt 2,8 g. Bezugsquelle:

Fa. Lindinger, der Preis dort ohne Miniaturquarz, EUR 32,90.

Ein Mini-Motorträger als Adonis

In der *prop*-Folge 2/2006, also vor einem Jahr, wurde **Graupners** neuer „Der kleine RC-Uhu“ im praktischen Flugbetrieb vorgestellt. Prädestiniert für die ersten Schritte der Modellfliegerei, sowohl im Hochstart, Hangflug, aber auch als Elektro-Motorsegler, kann dieses Flugmodell in Holzbauweise mit seinen vielen technischen Raffinessen als Musterbeispiel eines über Jahrzehnte entwickelten Einsteigermodells angesehen werden. Was übrigens heutzutage als Einsteigermodell gelten soll, darüber gehen die Meinungen sehr weit auseinander. Hand in Hand damit, gerät aber auch die klassische Methode des schrittweisen Bauen-Fliegen-Lernens langsam in Vergessenheit.

Zur Zeit des Flugmodell-Testberichtes war der für den Krafflug des E-Seglens erforderliche Motoraufsatz noch nicht lieferbar. Unter der Bestellnummer 9401.20 ist dieser nun mit einjähriger Verspätung als Komplett-Bausatz ausgeliefert worden. Sein Inhalt: im verleimten Hart-Plastikmotorträger eingebauter konfektionierter E-Motor samt vergoldeter Anschlussstecker für blitzschnelles Auf- oder Abstecken, austauschbarer Spinner und Klappluftschraube, Montageschlüssel, BEC-Anschlußkabel und Goldbuchsen zum verlöten und einleimen in die bereits bestehenden Bohrungen des Tragflügelmittelteils. Sehr hilfreich für schnelle Endmontage auch Ungeübter: nebst einer Betriebsanleitung liegt der Verpackung noch ein eigenes Baublatt in A5-Größe in gewohnter **Graupner**-Qualität bei.

Falls einmal erforderlich, kann unter der Bestellnummer 1335.13.8L auch ein Klapp-Druckluftschrauben-Ersatzset samt Spinnerbauteil nachgekauft werden.

Meist wird bei so nebensächlichen Modellbauteilen, wie es ein Motorträger nun einmal ist, nicht viel Staat gemacht. Hier jedoch wurde im Einschulbereich des Modellfluges, zumindest äußerlich, konstruktiv und produktionstechnisch, ein fast luxuriöser Aufwand betrieben. Verdeutlicht wird dies beim Anblick dieser 66 g wiegenden Antriebseinheit. Es gelang ein kleines Meisterwerk in Design.

Glänzt der Schönling nun auch mit seinem Antriebsinneren? Dort verbirgt sich ein Billig-Mabuchi Speed 300-Bürstling, gespeist von einem 6-NiMh-Akku (2560), der einen 13/8 cm Cam-Druckpropeller antreibt. Die aus dieser Zusammensetzung resultierende effektive Propellerleistung beträgt bestenfalls, und das nur bei sattem Akku, 5,5 Watt. Nun erreicht das Testmodell in der Motoraufsatz-Version ein Gesamtgewicht von 405 Gramm oder 3,97 N. Abzüglich der Gleitleistung ergibt dies nach Sir Isaac



Newton eine Steigleistung von knappen 0,9 m/s. Das Antriebs-Testflugergebnis bestätigte umgehend die rechnerischen Werte. Für den Normaleinsteiger mag dieser Wiesenschleicher-Steigflug möglicherweise zum kennen lernen der E-Motorfliegerei gerade ausreichend sein. Den heutigen, von „Action“ geprägten 12-jährigen jedoch, die den „Großen“ spielend um die Ohren fliegen, wird er kaum begeistern.

Diesem Manko hat **Graupner** wohl mit der Neuerscheinung 2007 des neuen „Elektro-Uhu“ Rechnung getragen und dieses Modell antriebstechnisch völlig anders ausgerüstet, worüber noch zu berichten sein wird.

© Oskar Czepa

ZLIN 526



VON JAMARA

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 ist die gepfeilte 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, bis heute eine Rarität bei Kunstflugzeugen ist.

JAMARA hat sich die Zlin zum Vorbild genommen und bietet mit diesem Modell dem ambitionierten Modellpiloten mit wenig Bauaufwand diesen Klassiker zu fliegen.

Der Bausatz:

Die Zlin ist komplett aus Holz in recht guter Qualität aufgebaut und mit mehrfarbiger Folie gebügelt. Praktisch beschränkt sich der Bau auf die Montage der einzelnen Fertigteile und den Einbau der RC- und Antriebskomponenten. Ein Schwachpunkt ist leider das unserem Bausatz beigelegte Einziehfahrwerk, das sowohl mechanisch als auch von der Festigkeit und Dimensionierung absolut nicht für ein Modell dieser Größe geeignet ist.

Wir wählten für die Zlin ein pneumatisches Einziehfahrwerk von EUROKIT aus, das für Modelle bis 15 Kg ausgelegt ist und sich im Flugbetrieb bestens bewährt hat.

Als Triebwerk kommt bei der **ZLIN** ein **180er MAGNUM** von **JAMARA** zum Einsatz, der vortrefflich mit Originalschalldämpfer unter die Motorhaube passt. Über den Zusammenbau selbst gibt es wenig zu berichten. Alle Bau-

teile passen gut und für den Einbau aller Komponenten ist reichlich Platz vorhanden. Beim Einbau der Tankanlage entschieden wir uns, da der 180er ja doch kräftig schluckt, für zwei 500ml Tanks, die recht gut und vor allem schwerpunktneutral im Rumpf untergebracht werden können. Die dem Bausatz beigelegten Kleinteile sind ebenfalls von entsprechender Qualität und für ein Modell dieser Größe geeignet. Empfehlenswert ist auch ein Nachlackieren der Motorhaube mit einem kraftstoffbeständigen Klarlack, da sich bei unserem Modell im Betrieb an einigen Stellen der Lack der Motorhaube auflöste. Natürlich war auch an manchen Stellen ein „nachbügeln“ des Modells notwendig. Hielt sich jedoch in Grenzen. Schon in der Werkstatt zeigte sich, dass die **ZLIN** ein doch recht großes Modell ist jedoch durch ihre Flächengeometrie und das verwendete Profil diese Größe sicher in wahren Flugsparß umsetzen wird.

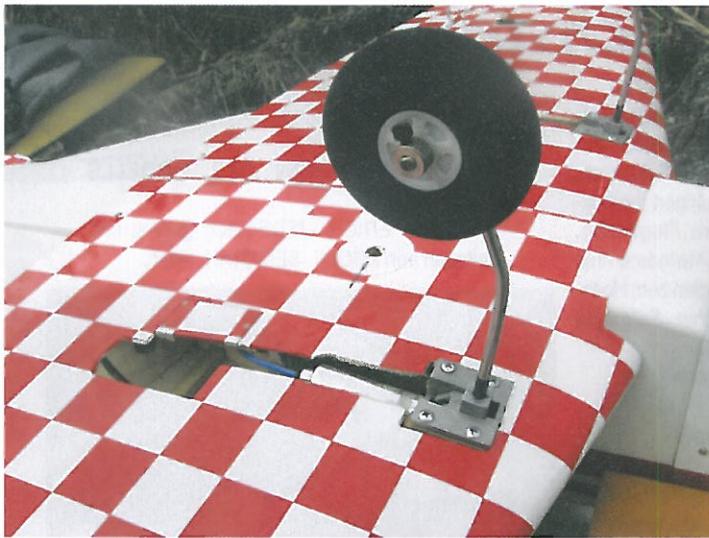
So konnten wir es also kaum erwarten, bis endlich unser Flugplatz schneefrei war und wir die **ZLIN** in die Luft bringen konnten.

Flugtest:

Nach ausreichenden Motoreinläufen und einigen Reichweitentests war es dann soweit und die **ZLIN** konnte gestartet werden. Der **MAGNUM** zeigte sich sehr startfreudig und brachte die **ZLIN** nach kurzer Rollstrecke in die Luft. Kraftvoll und völlig ruhig zog die **ZLIN** ihre Platzrunde und machte auf allen Rudern fast einen vertrauten Eindruck. Auch die von uns nur geschätzte Klappenstellung von etwa 20 Grad zeigte sich als genau richtig. Nach einigen „Gewöhnungs- und Feintrimmrunden“ ging es an den Landeanflug und wer unseren Platz kennt weiß das dies nicht unbedingt sehr einfach ist. Aber auch hier zeigte die **ZLIN** durch ihre ausgewogenen Flugeigenschaften keine unangenehmen Tendenzen. Jedoch muß auf Grund der Größe des



der Autor mit seiner ZLIN 526 nach erfolgreichem



das pneumatische Einziehfahrwerk von EUROKIT



Start mit gesetzten Klappen

Modells auch der Landeanflug in entsprechender Größe gewählt werden.

Beim zweiten Flug wurde die ZLIN dann auf ihre Kustflugeigenschaften geprüft und steht auch hier ihrer grossen Schwester sowohl in Flugbild als auch in neutralem Kunstflugverhalten in nichts nach. Fast endlos große Loopings, Rollen und Turns, fliegt sie mit Bravour und der MAGNUM 180 zeigte sich als gute Motorisierungsvariante. Mit eingezogenem Fahrwerk ist das Flugbild vom Original kaum noch zu unterscheiden.

Die ZLIN ist durch ihre Flugleistung aber vor allem durch ihr traumhaftes Flugbild sicher eine gute Wahl für alle Piloten die mit vorbildgetreuen Großmodellen Kunstflug betreiben wollen. Nicht zuletzt besticht die ZLIN auch durch den doch recht günstigen Preis für Bausatz und Motor.

Walter Freymann

Technische Daten:

Spannweite:	ca. 2360 mm
Länge:	ca. 1760 mm
Tragflächeninhalt:	ca. 79 qdm
Gewicht:	ca. 4700 g



gleich gehts wieder los...

TAUBE „superleichter Hochstartsegler“

GESCHICHTE

Dieses richtungsweisende Hochstart-Segelflug-Modell entstand Anfang der 50er Jahre des vergangenen Jh. im Kreis der „WIENER SCHULE“, einer kleinen Gruppe enthusiastischer Freiflieger im Flugring Austria. Rund um ERICH JEDELSKY, dem Wegweiser dieser Modellflug-Entwicklungsgruppe scharten sich damals u.a. OSKAR CZEPA, HERBERT JANSKA, ANTON LEDERER, ADOLF SEMOTAN und LEOPOLD TLAPAK. Es wurde diskutiert, konstruiert, gebaut – und es gab praktische Flugtests und Reihenuntersuchungen, vor allem die Aerodynamik, Stabilität und alles die Leistung des Hochstart-Segelflugmodells betreffend. ERICH JEDELSKY hatte besonders viele Ideen und war dankbar für die Hilfe seiner Freunde, die nicht nur ihre eigenen Modelle schufen, sondern auch noch ihn unterstützten, seine Gedanken in die Praxis umzusetzen.

DER HOCHSTARTSEGLER

Die Entwicklung des Hochstartseglers begann in Österreich 1949 (bis dahin dominierte der Hangsegler), damals setzte auch das Wettbewerbsfliegen wieder ein.

Folgende Seglerklassen waren in Österreich aktuell:

FAI KLASSE A2, 32-34 dm², Flächenbelastung 12 Gramm/dm² min., Rumpfschnitt 32 cm² min. Hochstartleine 100 Meter max, Maximum 300 Sekunden.

NATIONALE KLASSEN

KLASSE A: max. 25 dm², Flächenbelastung min. 12 Gramm/dm².

KLASSE B: 25 - 50 dm², Flächenbelastung min. 12 Gramm/dm².

KLASSE C: 50-150 dm², Flächenbelastung min. 12 Gramm/dm².

KLASSE D: Nurflügel, alles frei.

KLASSE E: Sonderkonstruktionen, Experimentalmodelle, alles frei.

Name fast von selbst ergab. Bei ruhiger Luft, ohne Thermik und mit 15 Meter Hochstartzirk flog das Modell durchschnittlich 65 Sekunden, und so erreichte man auch in ruhigen thermikarmen Wintermonaten längere Flugzeiten. Daraufhin erfuhren diese Leichtwindmodelle einen tollen Aufschwung und wurden zum Hochstart-Trainingsmodell schlechthin. Folgende Punkte waren damals gefordert:

1. Einwandfreie Hochstarttauglichkeit
2. Tadellose Flugstabilität
3. Geringste Sinkgeschwindigkeit
4. Minimaler Bauaufwand

Um längere Flugzeiten zu erreichen, verringerte man die Flächenbelastung und baute bei genügender Festigkeit so leicht wie möglich. Weiters wurden neue Profile eingebaut (5 Jahre Profilentwicklung in Wien) und die schädlichen Widerstände verringert (Stabrumpf, verbesserter Grundriß, etc.). Für den Tragflügel verwendete man hochauftriebsliefernde Profile mit stark konkaver Unterseitenwölbung

loren gegangen.

REKONSTRUKTION DES MODELLS „TAUBE“

Entwurf: ERICH JEDELSKY, gebaut und geflogen von ADOLF SEMOTAN, Wien.



Abb. 4 „TAUBE“

Das Modell wurde hauptsächlich für folgende Versuche und Erforschungen entworfen und gebaut:

Profile, Tragflügel (Vogelprofil), Hltwk, Grundriß Tragflügel (negative Pfeilform, nach rückwärts gezogene Nasenleiste am Außenflügel) sowie der Einfluß eines extrem langen Hebelarms mit kleinstem Höhenleitwerk auf Aerodynamik, Flugleistung und Stabilität des Modells. Die „TAUBE“ hatte 25 dm² projizierte Gesamtfläche, wog 175 Gramm und die Flächenbelastung war demnach 7 Gramm/dm². Die praktischen Flugversuche waren überaus erfreulich, das Modell flog mit 18 Meter Hochstartschnur (20 Meter Ausklinkhöhe) im Durchschnitt 72 Sekunden. Es flog besser und länger als die meisten anderen Modelle und das Profil EJ-79, sowie der neu gestaltete Außenflügel-Grundriß waren befruchtend für die Zukunft. Viele der gewonnenen Erfahrungen aus dieser Zeit wurden in weiterer Folge auch in der internationalen FAI Klasse A2 angewandt und es entstanden manch neuartige, ungewöhnlich aussehende Modelle. Das berühmteste war OSKAR CZEPA's Konstruktion „ZAHNSTOCHER“, mit dem er 1951 A2 Weltmeister in Lesce Bled, Jugoslawien wurde. (Abb. 5)

Mit diesem großen Erfolg für „OSSI“ wurde die „WIENER SCHULE“ bis weit über die Grenzen Österreichs hinaus bekannt.

QUELLEN, ARTIKEL:

- 5 Jahre Profilentwicklung in Wien, Erich Jedelsky
- Der Flugmodellbau, Nr. 5/1953
- Die Wiener Schule, Erich Jedelsky u. Franz Czerny
- Mechanikus Nr. 11/1962 – Nr. 7/1963.
- Erprobte Profile für Skelettbauweise, Erich Jedelsky
- Praktiker Nr. 8/1964 – Nr. 18/1964
- Zur Sinkgeschwindigkeit, Erich Jedelsky
- Praktiker Nr. 10/1965 – Nr. 19/1965
- Zahnstocher, Oskar Czepa,
- Bauplanreihe des österr. Modell- u. Flugsportverbandes, 1954.

Walter Hach



Abb. 2 Profil EJ-79

Auch nach einem optimierten Grundriß wurde geforscht, Vorbilder für diese systematischen Versuche waren Entwicklungen und Beispiele

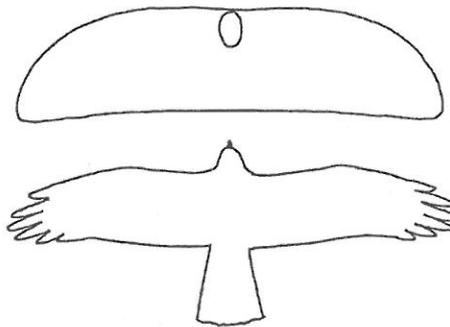


Abb. 3 ZANONIASAMEN, SCHLANGENADLER

Diese superleichten Vergnügungs - Sportmodelle in Skelettbauweise waren ursprünglich rein aus Kiefer und Sperrholz gebaut, nach und nach wurde vermehrt Balsaholz eingesetzt. Bespannt wurde mit FLUMO bzw. MODELSPAN Besspannpapier. Lackiert 2-3 mal mit Spannlack (meist verdünnt und mit einigen Tropfen Rizinusöl-Zusatz), und als Kleber dienten WAGUR und RUDOL 333.

Es entstand eine Reihe von superleichten Hochstartseglern, darunter auch die „TAUBE“. Leider gibt es aus dieser Zeit wenige Unterlagen und vom Modell „TAUBE“ nur ein Foto aus der deutschen Zeitschrift „MECHANIKUS“. Mit diesem bewaffnet, interviewte ich 1991 ERICH JEDELSKY und erhielt von ihm genügend Angaben für eine Rekonstruktion des Modells. Auch ein großer Teil seines Archives war durch Zerstörung des Sommerhauses in Bosnien (Kriegshandlungen im ehem. Jugoslawien) ver-

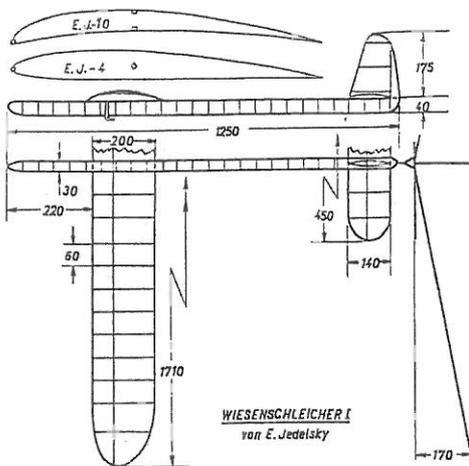


Abb. 1 „WIESENSCHLEICHER I“

In die Klasse E konnte man z.B. die sogenannten „SUPERLEICHTEN“ einordnen, dazu gehörte auch das Modell „WIESENSCHLEICHER I“ (Abb. 1) dessen Gleitfluggeschwindigkeit so langsam war, das sich der

Die Sektion Modellflugsport des WSV Liezen - und die Stadt Liezen - feiern im Jahr 2007 bemerkenswerte Jubiläen:

Die Geschichte: Liezen war 1939 ein kleiner Markt mit ca. 2.500 Einwohnern, aber auch damals schon Sitz des Bezirksgerichtes und der Bezirkshauptmannschaft. Der Bezirk Liezen ist der größte Bezirk Österreichs, er reicht von Mandling bei Radstadt bis zur Maria Zeller Gegend und ist größer als das Bundesland Vorarlberg!

Dann kam der 2. Weltkrieg und mit ihm die Industrialisierung der Stadt und als Folge des Krieges, ein starke Zuwanderung aus vielen Gebieten des deutschsprachigen Raumes, aber auch aus Russland, dem Banat und vielen anderen deutschen Sprachinseln im Osten Europas, auf über 6.000 Einwohner. So schwierig diese Flüchtlingswelle zu bewältigen war, so befruchtend war auch die Aufnahme dieser Menschen für den Ort Liezen.

Die Erhebung zur Stadt war die logische Konsequenz dieser Veränderungen.

Sie erfolgte im bitteren Nachkriegsjahr 1947, in dem hier die britischen Besatzungstruppen das Sagen hatten, Essen gab es nur auf Lebensmittelkarten, Schuhe oder Kleider auf Bezugschein, und alles jemals gesparte Geld wurde auf 1/3 abgewertet. Die Bevölkerung insgesamt „nagte am Hungertuch“. Die Bäcker versuchten aus Polenta essbare Semmeln zu erzeugen, es gab sie ohne Karte, aber sie staubten aus den Ohren! In der Amerikanischen Zone gab es 5 kg schwere verlötete Weißblechbehälter mit Keksen (aus dem 2. Weltkrieg) die an kinderreiche Familien ausgegeben wurden. Und es gab die Auspeisung für Schulkinder mit Milch aus Trockenmilch. Aber all das, was uns heute schrecklich erscheint, hat uns am Leben erhalten.

10 Jahre später war diese triste Situation überwunden, die Besatzungszeit war 2 Jahre vorüber und schon fast vergessen, und zu Essen gab es wieder genug.

In Rom unterschrieb man die „Römischen Verträge“ und gründete damit die Europäische Union.

Nach jedem Niedergang gibt es wieder einen Aufbruch, und schon gab es auch in Liezen viele bastelnde Modellflieger, vor allem im Werk Liezen der VÖST, später VÖEST-APINE, heute Maschinenfabrik und Gießerei GmbH. Liezen.

Diese begeisterten Idealisten gründeten dann unter dem Obmann Hans Appel im Jahr 1957 die Sektion Modellflugsport des WSV (Werksportverein) Liezen.

1. Liezener Elektromodellflug-Indoor-Meeting

Anlässlich dieser gemeinsamen Jubiläen stellte die Stadtgemeinde Liezen den Modellfliegern die Ennstalhalle für eine Veranstaltung zur Verfügung.

So fand das 1. Liezener Elektromodellflug-Indoor-Meeting am 3. März 2007 sehr erfolgreich und mit starkem Publikumsinteresse bis spät in den Abend hinein, statt.

In einer Halle zu fliegen ist erst durch den technischen Fortschritt der letzten 3-5 Jahre möglich geworden. Die Entwicklung leichter Li-Ionen Akkus, deren Einsatzgebiet ursprünglich im Bereich der Mobil Telefonie (den Handys) lag, führte dazu, Styropor als Leichtbauwerkstoff mit diesen Akkus und modernsten Elektromotoren zu verbinden. So gibt es heute Flugmodelle mit el. Antrieb um die 100g Gewicht, die kunstflugtauglich sind und in der Halle wunderbar und mit viel Spaß geflogen werden können.

Das 1. Liezener Indoor-Meeting ermöglichte es, all diese heute modellflugtechnisch machbaren akrobatischen Flugbewegungen im großen Raum der Ennstalhalle (bei Regen) einem Publikum, das kaum Gelegenheit hat, derartige Dinge zu erleben, in hoher Perfektion vorzuführen.

Während der Veranstaltung boten mehrere Firmen Kleinsthubschrauber und Kleinstflugzeuge aus Styropor mit Fernsteuerungen preisgünstig zum Kauf an. Die begeisterten Kinder ab ca. 5 Jahren überzeugten ihre Eltern erfolgreich über die Notwendigkeit, ein solches Gerät unverzüglich zu beschaffen.

Dann gab es beim nächsten Geschäft einen Run auf Batterien.

Wenig später standen gezählte 11 Paar Kinderschuhe, auch erkennbar weibliche,

zwischen Größe 26 und 34 vor dem Parkettboden der Ennstalhalle! Und drinnen schwirrten die Flieger herum! Alle noch Strumpfhosen tragenden Kinder konnten auf Antrieb damit umgehen. Unverständlich, dass jedes Kind seinen - ihm letztlich völlig neuen und unbekanntes Flieger - in diesem Durcheinander optisch folgen konnte! Aber vielleicht sind das einmal unsere Nachwuchspiloten!

Nach dem „freien Fliegen“ vom Morgen bis 14 Uhr wurde mit dem Programm der Ausschreibung begonnen:

Der Hubschrauberbewerb

fand nach den Kriterien des GRAUPNER Micro 47G Office-Cup statt.

Es siegte Roland Hengl mit 855 vor Martin Reicho mit 605 und Gerhard Eigenthaler mit 550 Punkten. Damit blieb dieser Bewerb auf allen 3 vorderen Plätzen in der Hand des Veranstalters WSV Liezen!

CO2-Flugmodelle: Unsere Mürztaler Gäste, spezialisiert auf CO2 Fliegen, ließen ihre Modelle unglaublich langsam ohne Steuerung durch die Ennstalhalle schweben, sie zogen ihre voreingestellten Kreise und wurden mehrmals, leider nicht immer, mit der Hand eingefangen, bevor sie eine sie gefährdende Wand berühren konnten. Aber auch einen Absturz aus der Dachkonstruktion, über-

lebte ein zu steil gestartetes Modell, heil.

Seglerschlepp: Dass man auch einen Seglerschlepp in der Halle vorführen kann bewiesen unsere Liezener Piloten. So zog eine Pilatus Porter ein Grunau Baby 10 Runden lang durch die Halle.

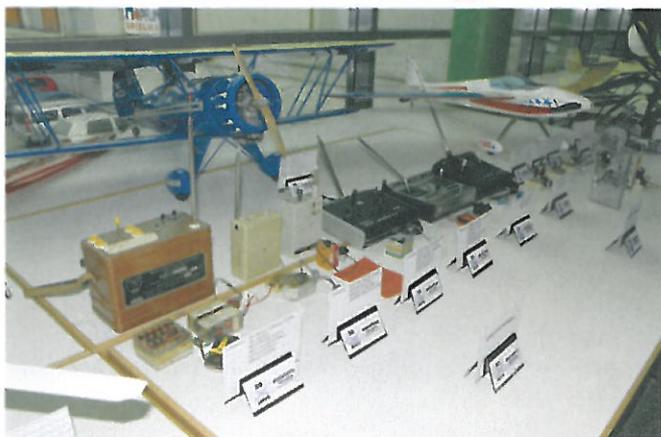
Pylonrennen: Wie bei einem Wettbewerb im Freien ist auch das Pylonrennen in der Halle überaus spannend und spektakulär. Man fliegt zwar nur um 2 (statt 3) Pylonen (Plastikbänder) herum, aber Fehler führen auch hier zu Rundenverlusten bzw. Rundengewinnen und zu ständigen Änderungen in der Führung.

Sieger wurde Anton Weber aus Waizenkirchen/Linz vor dem 16 jährigen



Unser W. Posch mit Bürgermeister Mag. Rudolf Hakel, dem Delegierten des ASKÖ Obersteiermark Fritz Fleischmann und WSV Obmann Simon Diethard

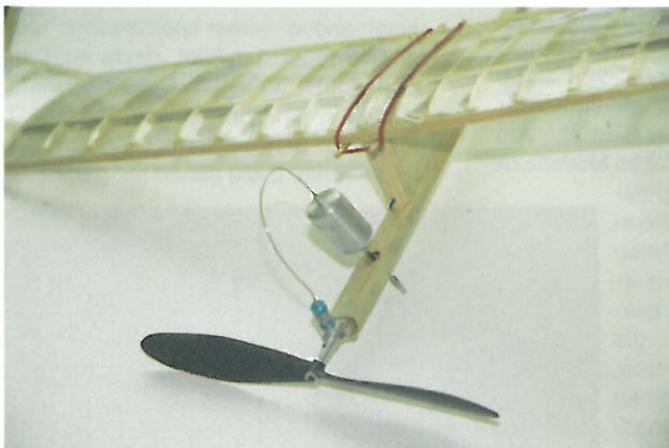
re Stadterhebung von Liezen!



Fernsteuerungen von „damals“ bis heute



Ein Blick in die Motorsammlung



CO2 - Motor mit Flugmodell



Ein Shock-flyer am Parkettboden der Ennstalhalle Fotos M.Kastner

Philipp Rastl und seinem Vater Eduard Pfortner, beide aus Rottenmann.

Bannerschlepp: Eine Motormaschine zog unsere WSV - Fahne mit der Aufschrift „50 Jahre Modellflugsport WSV Liezen“ bedächtig durch die Halle. Alles, was es im Großen gibt, gibt es auch beim Modellflug im Kleinen: Auch das hörbare Flattern der Fahne!

Fliegen durch den waagrechten Kreis in 2 m Höhe: Es versuchten zwar nicht alle Piloten ihre Modelle durch diesen Kreis zu fliegen, aber vielen gelang es von unten nach oben, einigen auch von oben nach unten. Viel Platz links und rechts neben den Flügeln gab es da wirklich nicht, rein rechnerisch nur je 10 cm!

Fliegen in der 4. Dimension: Der junge Patrik Schatz, vielleicht 17 jährig, führte sein Modell mit „Mittelmotor“ vor, das ein 4 dimensionales Fliegen mit Schubumkehr ermöglicht. Er startete sein Modell mit dem Rücken am Boden liegend nach hinten - der 4. Dimension -, schleuderte dann das Heck in einer Looping ähnlichen Bewegung nach vorne und flog in Normalposition sein Programm weiter.

Die Kür, das Aero-Musical: Der Europameister im Kunstflug Erwin Baumgartner aus Aflenz (Stmk.) ist nicht nur bei den Großmaschinen Spitze, sondern auch mit seinem, natürlich selbst entwickelten und gebauten 120 g wiegenden Shock-flyer in der Halle.

Er zeigte uns Modellfliegern und dem staunenden Publikum, dass man mit einem Styropor Modellflugzeug in der windlosen Halle Ähnliches vollbringen kann wie Eiskunstläufer bei ihren Auftritten: Die Verschmelzung von Bewegung und Musik zu einer homogenen, auch dem Begriff „Gesamtkunstwerk“ gerecht werdenden Bewegungsform! Und das mit einem aus Styroporteilen zusammengeklebten Flugmodell! Das Wort „Kunst“ kommt von „Können“, und das sieht man bei dieser Vorführung.

Man könnte glauben, dass ein, notwendiger Weise die Technik liebender, Modellflieger zum musikalisch - musischem Bereich keinen Zugang hätte. Bei Baumgartner ist das Gegenteil der Fall, aber man weiß ja auch von Ärzten, dass sie oft hervorragende Musiker sind oder der Kunst auch sonst aufgeschlossen gegenüberstehen.

Nach einem so erfolgreichen Hallenfliegen wünschen sich viele Piloten, dass neben dem genussvollen „Freien Fliegen“ zur Erhöhung der Spannung ein offizielles Reglement für Indoor-Flugveranstaltungen überlegt wird. Man könnte damit eine wirkliche Bereicherung des Modellfliegens in der „toten Zeit“ zwischen Spätherbst und Frühling erreichen.

Michl Kastner

28. Helitreffen in St. Johann im Pongau diesmal mit Piro-Funnel



Der Wetterbericht versprach für den 29. April 2007 beste Voraussetzungen für das Helitreffen. Dies und die bekannte St. Johanner Atmosphäre waren wohl der Grund, warum diesmal so viele Piloten und Interessierte nach St. Johann im Pongau, im Bundesland Salzburg, kamen. Die Veranstaltung stand ganz im Zeichen der Erinnerung an Plieseis Manfred, dem Gründer des Helifluges in St. Johann und bisherigen Organisators dieses Events.

Das Besondere an dieser gewachsenen Veranstaltung ist, dass die meisten der weit über 1000 anwesenden Besucher aktive Hubpiloten sind. Die können im „Static Display“ jedes Modell genauestens betrachten, mit Erlaubnis des Piloten sogar angreifen und aufheben. Dabei ergibt sich fast zwangsläufig auch ein Smaltalk mit einem der Spitzenpiloten oder Hersteller. Eine Absperrung mit Sicherheitsnetz gibt es sehr wohl aber nur zum Flugraum hin.

Harry „The Voice“ Zuppanc aus Klagenfurt und Franz Reichelmaier aus Bayern führten so wie in den Vorjahren humorvoll und fachkundig durch das Programm. Jeder der 61 Piloten, die den Sender abgegeben hatten, konnten nach Voranmeldung, bei der die Startreihenfolge festgelegt wurde, ihr Können zeigen.

In der Luft waren diesmal etwas mehr 3-D als Scalepiloten. Dies war nach Aussage der Scalepiloten damit zu begründen, dass viele der großen (3m Klasse) und wunderbar gebauten Hub-

schrauber erst kürzlich fertig gestellt wurden und noch nicht zu 100% ausgetestet waren. Dies bezieht sich hauptsächlich auf die „Cobra“ von Sepp Schmirll mit einem Rotordurchmesser von 3,35m und einem Gewicht von 23,5kg. Das Original dieses Modells ist im Hangar 7 in Salzburg stationiert. Das gewaltige Interesse an dieser Hubschrauberklasse zeigte sich aber an der immer größer werdenden Pilotentraube, die sich um diese Fluggeräte, die meistens mit Turbinen neuester Generation angetrieben werden, bildete.

Immer dann, wenn man ein angenehmes Säuseln in der Luft vernahm und man plötzlich das Parfum der Piloten, das Kerosin roch, waren die Vorführungen der Scale Piloten angesagt. Entsprechend dem Original führten unter anderem Josef Schmirll seinen 19,3kg. schweren und 3m großen Jet Ranger, Gerhard Pahl einen Eurocopter 145, oder Max Blauensteiner seinen mit funktionierenden Raketen bestückten Hughes 500 vor.

Eine ganz andere Art des Helifliegens praktizierten die 3D Piloten. Durch immer

besser werdende Materialien werden Flugmanöver immer spektakulärer und je erfahrener der Pilot, desto mehr in Bodennähe geflogen. Der Trend geht eindeutig hin zum extrem harten 3D Flug, den Spitzenpiloten schon als 4D bezeichnen. Dazu gehört ein ganz zar-



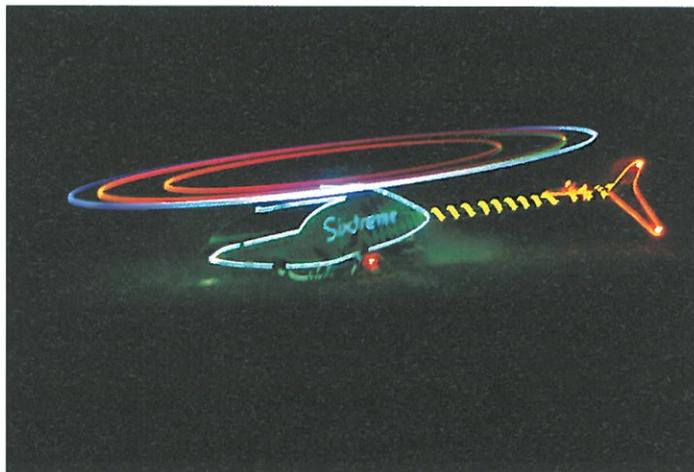
Scale Alois: Der Grazer, (Nachname leider unbekannt) mit einer wunderbaren MIL MI-2 von Vario mit einer Jet-Cat SBH5 2-Wellenturbine

ter Bodenkontakt im Rückenflug mit den Rotorblättern, ohne dass das Modell verloren geht. Auch werden immer mehr Pirouetten eingebaut. So waren in St. Johann mehrfach ein „Piro-Funnel; ein Piro-Globe oder eine Piro-Snake“ zu bewundern. Der Antrieb dieser Fluggeräte tendiert von den Verbrennern mehr zu den Elektroantrieben hin. Akkupacks mit 10s Lipos und 3700mA und einer Spitzenleistung von 4KW setzen nur dem Können der Piloten Grenzen.

Einer der ganz großen Könner in der 3D-Szene in St. Johann waren der 2.platzierte des letztjährigen Munc-Helimasters, und aus der Gegend von Hannover stammende Daniel Jetschin. Der für das Team Mikado fliegende Pilot zeigte mit der Logo 14, der mit dem neuen V-Stabi (eine Elektronik die die Paddelebene simuliert und daher einen präzisen Flug ermöglicht) ausgerüstet ist, einige nicht zu beschreibende 4D Figuren. Nicht minder spektakulär waren die mit Musik untermalten Vorführungen von Robert Sixt, einer der besten deutschen Showflugpiloten. Er flog mit einem ebenfalls mit dem V-Stabi ausgerüsteten und einem Verbrenner angetriebenen MP91XL. Dominik Hägele, Deutscher Meister 2006, riss mit seinem Hirobo-Freya, 15ccm Verbrenner, das anwesende größtenteils fachkundige Publikum immer wieder zu Beifallsstürmen hin. Für die Besucher gab es einfach keine Pause, denn ein Spitzenkönnner folgte dem Anderen. Darunter auch der schon in der ganzen Welt erfolgreich geflogene Tschече Petr Novotny. Besonders stolz ist der ausrichtende Verein auf die aus den eigenen Reihen stammenden Spitzenpiloten Thomas und Markus Kreuzberger. Sie gehören seit kurzem dem Team „Mikado“ an. Um diesen Standard zu erreichen und zu halten, müssen sie mit ihrem Logo 600 3D im Schnitt 3Tage in der Woche trainieren. Für heuer haben sie die Teilnahme am 3D-Masters in England, den Munc Helimasters, und als Draufgabe das Ircha – Fun Fly Meeting in den USA eingeplant.

Als Veranstalter dieses wirklich tollen Heli-Events sind wir schon neugierig, was sich die Hersteller und Piloten für 2008 einfallen lassen werden.

Gottfried Peter



Sixt Robert mit seinem NT 2 in Nachtflugkonfiguration, wie er sie bei der Nachtflugshow flog.



Sepp Schmir: Im Vordergrund die Cobra mit einem Rotordurchmesser von 3,35m einem Gewicht von 23,5kg und von einer Jakadofsky Turbine angetrieben



Scale Pahl: Gerhard Pahl mit einer Auswahl seiner vorgeflogenen Modelle. Natürlich alle von einer Pahl-Turbine angetrieben.



Kreuzberger Thomas: Spitzenpilot aus St. Johann bei einem Präzisionsflug mit dem Logo von Mikado.

European Freestyle Championship

Michael Stieger und Hans Wallner stellten sich vor 2 Jahren die Aufgabe, einen Bewerb mit Meetingcharakter ins Leben zu rufen, bei welchem der Spaß am Freestyle fliegen im Vordergrund stehen sollte. Heuer findet diese Jahresrunde das dritte Mal statt. Wie der Name (European) schon aussagt, sollte es nicht nur ein nationaler Bewerb sein, sondern es besteht die Möglichkeit für alle nationalen und auch internationalen Piloten, daran teilzunehmen. Auch Veranstalter in Europa sind herzlich eingeladen sich für einen Teilbewerb zu melden! In den nächsten Zeilen könnt ihr lesen wie es funktioniert.

Heuer wird es 4 Teilbewerbe mit einer Gesamtwertung und damit mit einem gekürten Champion geben. Bei jedem Teilbewerb gibt es eine Wochenendwertung. Samstag und Sonntag je zwei Wertungsdurchgänge, jene Piloten welche beide Tage den Bewerb bestreiten haben die Möglichkeit 2 Flüge zu streichen. Bei Piloten die nur einen Flugtag absolvieren (diese Möglichkeit besteht ebenfalls!), werden beide Flüge in die Wertung aufgenommen, sie haben aber trotzdem die Chance, die Wochenendwertung zu gewinnen!

Preise:

Es gibt Pokale für die drei Erstplatzierten bei jedem Teilbewerb (Wochenende) und heuer wird auch die Jahreswertung prämiert! Natürlich hat jeder Veranstalter die Möglichkeit, zusätzlich Preise zur Verfügung zu stellen. Voriges Jahr wurden z.B. bei der Schlussveranstaltung in Tschechien (Modelcity Znojmo) viele Sachpreise von diversen Sponsoren verlost (geschätzter Wert von ca. Euro 5000,—)

Nennung:

Diese kann im Vorhinein auf der offiziellen Homepage des Bewerbs www.rc-freestyle.eu per E-Mail oder mit dem bereitgestellten Formular per Fax erfolgen. Natürlich besteht auch am Wettbewerbstag die Möglichkeit nachzunenennen.

Das Nenngeld beträgt für Erwachsene • 20,- und für Jugendliche • 10,-. Der Betrag gilt für das gesamte Wochenende und deckt eigentlich nur die notwendigsten Ausgaben für den Veranstalter (Stieger Michi und Hans Wallner) ab. Für den austragenden Verein fallen keine Kosten für den Bewerb an!

Geflogen wird jeweils Samstag und Sonntag. Beginn ca 10:00 Uhr - Ende ca 18:00 Uhr. In dieser Zeit werden 2 Durchgänge geflogen (Dauer der Wertungsflüge je nach Anmeldungen der Piloten). Die Zeit dazwischen steht dem austragenden Verein für Rahmenprogramme wie Schaufliegen, freies Fliegen, oder auch nur Erfahrungsaustausch unter den Piloten zur Verfügung. Wie eingangs schon erwähnt, soll der Spaß im Vordergrund stehen!.



Startvorbereitung des Teams ALLMER mit der emhw CHALLENGER II

Jeder Pilot hat die Möglichkeit, bereits am Freitag vor dem Meeting auf dem jeweiligen Gelände zu trainieren.

Modelle:

Die Modelle müssen voll freestyletauglich sein. Im Zweifelsfalle bitte kurz nachfragen. Es gibt keine Hubraumbegrenzung. Eine Überprüfung des Schallpegels (89dbA in 7 Meter hinter dem Modell gemessen) wird nur bei Modellen vorgenommen, die besonders auffällig laut erscheinen. Über Maßnahmen beim Überschreiten der dBA Werte entscheidet das Schiedsgericht (Veranstalter).

Die Mindestspannweite beträgt 2,0m bei Eindeckern und 1,6 m bei Doppeldeckern. Es dürfen nur Modelle an den Start gebracht werden die ein Abfluggewicht unter 25 kg haben (inklusive Kraftstoff und aller Zusatzanbauten) und sich in einem technisch einwandfreien Zustand befinden. Für den technisch einwandfreien Zustand des Modells ist der Pilot selbst verantwortlich. Seine Unterschrift auf dem Anmeldeformular ist zugleich Bestätigung hierfür.

Teilnahmebedingungen:

Am EFC kann jeder Modellflieger teilnehmen. Voraussetzung dafür ist der Nachweis über einen ausreichenden Versicherungsschutz. Die Meldung zur

Teilnahme am Bewerb muss bis spätestens 1 Stunde vor Beginn des ersten Durchganges bei der Wettbewerbsleitung erfolgen (das gilt auch für die vorangemeldeten Piloten über das Internet bzw. Faxanmeldungen) !

Am wichtigsten ist aber, gute Laune mitzubringen.

Punkterichter :

Die 5 Punkterichter werden vom veranstaltenden Verein gestellt. Zumindest einer von Ihnen muss mit einer Stoppuhr bewaffnet sein! Die jeweils beste, sowie die schlechteste Wertung werden gestrichen, so dass 3 Punktwertungen übrig bleiben.

Der Beginn und das Ende der Flugvorführung muss für die Punkterichter eindeutig vom Piloten oder dessen Helfer angezeigt werden. Dieses kann durch Ankündigung von: „Jetzt“, „Beginn“ oder „Anfang“ und „Ende“ und / oder durch deutliches Flächen wackeln (gemeint ist der Flieger und nicht die Ohren) geschehen.

Das Freestyleprogramm :

Das Freestyleprogramm hat eine Flugdauer von 4 Min (+/-5 sec). Hier kann der Pilot mit seinem Modell alle möglichen und „unmöglichen“ Flugfiguren vorführen. Hilfsmittel wie Rauch und / oder Musik, Flatterbänder und Banner sind erlaubt und auch er-

Championship 2007

wünscht, sofern diese nicht die Flugsicherheit des Modells beeinträchtigen. Das Modell darf nach der Startfreigabe bzw. während des Fluges, bis hin zur Landung nicht berührt werden.

Bodenberührungen mit z.B. dem Seitenruder sind durchaus erlaubt. Es kann natürlich für jeden Durchgang ein eigenes Freestyleprogramm geflogen werden.

Beim Freestyle wird eine Sicherheitslinie vom Veranstalter festgelegt, der Pilot hat die Möglichkeit bis an diese heranzutreten. Es muss in jedem Fall sichergestellt werden, dass vom Start weg bis zur Landung diese Sicherheitslinie nicht überflogen wird.

Aus Sicherheitsgründen müssen Figuren nach dem Start oder in der Startphase eindeutig vom Startplatz weg in die Tiefe des Flugraums geflogen werden. Alle Flugbewegungen bzw. Flugfiguren die hinter der Sicherheitslinie erfolgen werden mit einer sofortigen Disqualifikation geahndet. Die Entscheidung hierzu wird von den Punkterichtern gefällt.

Die notwendige Musikanlage wird vom Veranstalter gestellt! Das Musikprogramm muss jeder Pilot selbst fertig gestaltet auf einer Musikkassette oder auf einer CD mitbringen.

Die Dauer der Kürvorführung soll 4 min. (+/-5 sec.) betragen. Die Zeit kann vom Start bis zur Landung bemessen sein, kann aber auch im Flug beginnen oder enden.

Nach Aufruf zum Start hat der Pilot 4 min. Zeit sein Modell in die Luft zu bringen. Bei technischem Defekt bekommt der Pilot die Möglichkeit den Start zu wiederholen, nachdem 4 weitere Piloten geflogen sind. Andere Regelungen sind nur mit ausdrücklicher Zustimmung der Punkterichter möglich.

EFC Bewertungskriterien:

Dem „European Freestyle Championship“ werden die Bewertungskriterien des Tournament of Champions (TOC) und dem Acromasters zu Grunde gelegt. Von den Punkterichtern werden vier Kategorien von 0-10 Punkten bewertet; jede Kategorie hat einen Multiplikator von 35

1. Kategorie ist die Originalität

Das 4 Minuten Programm soll originell gestaltet sein und aus verschiedensten Flugmanövern bestehen; insbesondere aus Figuren, die nur selten zu sehen sind bzw. aus Figuren, die bis heute noch nie geflogen wurden.

Wenn der Pilot z.B. zwar spektakulär, aber fast ausschließlich Torquerollen oder Hooverfiguren in Bodennähe fliegt, so kann hier von einer originellen Gestaltung des Programmes nicht

gesprochen werden. Es muss Figurenvielfalt bestehen.

2. Harmonie und Rhythmus

Die geflogenen Figuren sollen zur gewählten Musik und ferner zum Rhythmus der Musik harmonieren und eine Einheit bilden (vergleichbar wie beim Eiskunstlauf). Wer z.Bsp. nach Walzermusik fliegt, sollte nicht „Ramba-Zamba“, sondern eher weich fliegen. „Ramba-Zamba“ passt besser zu Pop / Rockmusik. Vorteilhaft ist es, wenn verschiedenste Musikarten auftauchen, dazu die entsprechenden Figuren gewählt werden und zwischen den Musikarten entsprechende Übergänge (= Figuren) geflogen werden.

3. Präzision der Figuren

Die Figuren sollten genauso exakt geflogen werden wie bei den bekannten und unbekanntem Programmen der oben angeführten Bewerbe.

Der Punkterichter bewertet jede Figur nach den Aresti Bewertungskriterien und vergibt zum Schluss dann für alle Figuren eine einheitliche Note. Wer beispielsweise einen Roll looping in seine Kür einbaut, muss darauf achten, dass der Looping rund ist und die integrierten Rollen diegleiche Geschwindigkeit haben.

4. Figureneinheit

Das gesamte 4- Minuten Programm muss eine Einheit bilden und zwar sollen fließende Übergänge zwischen den einzelnen Figuren bestehen. Der Punkterichter muss den Eindruck haben, dass der Pilot auch wirklich in die Richtung fliegen wollte, in die das Modell letztendlich auch geflogen ist und das Modell das macht, was der Pilot will (und nicht umgekehrt). Es sind also entsprechende Übergänge von einer in die andere Figur für eine hohe Punktzahl erforderlich. Wer als Pilot aus einer Figur nicht so ausfliegt wie geplant (das Modell kippt z.Bsp. in der Torque Rolle unplanmäßig um) und deshalb z.Bsp. einen Halb- oder Vollkreis einbauen muss, erhält in dieser Kategorie Punktabzüge.

Noch ein Hinweis zum 4 Minuten Rahmenfenster:

Der Helfer hat durch Handzeichen den Beginn und das Ende der Rahmenzeit anzuzeigen. Wann und wo der Helfer diese Zeichen gibt, ist unbedeutend. Erforderlich ist aber, dass sich das Modell sowohl zu Beginn als auch am Ende der 4 Minuten in einem waagerechten Flugzustand (Normallage oder Rückenlage ist unerheblich) befindet. Pro 5 Sekunden Zeitüberschreitung/-unterschreitung gibt es 20 Punkte Abzug je Punkterichter (maxi-

mal 300 Punkte gesamt!). Bleibt innerhalb des 4- Minuten Rahmenfensters der Motor stehen oder überfliegt das Modell die vor Ort bekannt gegebene Sicherheitslinie (Safetyline), wird der gesamte Flug mit Null bewertet! Gerade die Sicherheit des Piloten selber, der Jury aber auch der Zuschauer, hat höchste Priorität.

Eventuelle Nachfragen bzw. Erklärungen werden beim Wettbewerb vor Ort oder telefonisch und per mail beantwortet.

Laufende Info´s unter

www.rc-freestyle.eu

Ansprechpartner:

Hans Wallner hans-wallner@gmx.at

+43(0)664/2334517

Michael Stieger flymiki@aon.at

+43(0)664/2860012

Wir geben Gas für den Modellkunstflug !

Termine 2007:

1. Bewerb 12.13.05.2007 AUSTRIA
ASKÖ MFC Linz

www.mfc-linz.at

2. Bewerb 09.10.06.2007 AUSTRIA
UMFC-Kirchschlag

www.umfc-kirchschlag.at

3. Bewerb 25.26.07.2007 Tschechien
Modelcity Znojmo

www.modelcity.cz

4. Bewerb 29.30.09.2007 AUSTRIA
Union MFC-Eisenstrasse Gresten

www.mfc-eisenstrasse.sportunion.at

Noch ein Schlusssatz:

Im Namen aller Teilnehmer möchte ich mich bei Michael Stieger und Hans Wallner für diese tolle Idee bedanken. Hiermit spreche ich auch alle interessierten Modellflugpiloten an mitzumachen, für alle anderen lohnt es sich jedenfalls, diese Veranstaltung einmal hautnah mitzuerleben.

Franz Allmer

Kurzbericht vom ersten Bewerb in Linz:

Der Modellflugplatz des MFC Linz befindet sich im Hafengebiet der Donau. Das Fluggelände ist sehr schön. Es gibt eine Asphaltbahn mit 110m Länge, der Flugplatz selbst hat eine Gesamtlänge von ca. 800m. Interessant ist der Flugbereich. Dieser befindet sich genau über der Donau. Das erfordert anfänglich schon einiges an Überwindungskraft für die Piloten, aber nach ein zwei Trainingsflügen war das schnell überwunden.

Eingefunden haben sich wieder Spitzenpiloten aus Österreich und Tschechien, bekannte Namen wie Gernot Bruckmann und Daniel Hrachovec waren mit von der Partie.

Bei sehr windigem aber schönem Wetter wurden Samstag die ersten beiden Durchgänge geflogen und wie nicht anders zu erwarten war, wurden diese von Gernot Bruckmann angeführt aber dicht gefolgt von Michael Allmer und Boris Beigelböck. Am Sonntag wurde es sommerlich warm und auch der Wind ließ nach. An den ersten drei Platzierungen hat sich dadurch aber nichts mehr geändert.

Abschließend kann gesagt werden, dass es sich um eine sehenswerte Veranstaltung gehandelt hat, bei der von allen Teilnehmern auf sehr hohem Niveau geflogen wurde. Das sollte aber andere Piloten nicht davor abschrecken, in den Freestylebewerb hineinzuschnuppern. Wir würden uns über jeden Zuwachs zur Freestylefamilie freuen.

Franz Allmer

Endergebnis

1. Gernot Bruckmann (A)
2. Michael Allmer (A)
3. Boris Beigelböck (A)
4. Jiri Mikeska (CZ)
5. Daniel Hrachovec (CZ)
6. Hans Wallner (A)
7. Wolfgang Krahofer (A)
8. Thomas Siedler (A)



Boris Beigelböck mit KRILL VELOX Fotos F. Allmer



Gernot Bruckmann mit KRILL KATANA



Jiri Mikeska (CZ) mit KRILL KATANA



Wolfgang Krahofer mit KRILL KATANA



Daniel Hrachovec (CZ) mit KRILL KATANA



Sieger Teilbewerb Linz

1. Gernot Bruckmann (A)
2. Michael Allmer (A)
3. Boris Beigelböck (A)



Wolfgang Krahofer's
KATANA in „ACTION“

webra

www.webra-austria.at



Modell-
Motoren
Elektronik
model
engines
electronics

Funkfernsteuer- Empfänger

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

Digital FM/PPM

Synthesizer FM/PPM



Modellmotoren

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



Boxer 30-2
30 ccm/ 3,3KW



Speed 120 XP
20 ccm/ 2,8KW



91-P5
15 ccm/ 2,4KW



Heli 91-P5HC
15 ccm/ 2,4KW



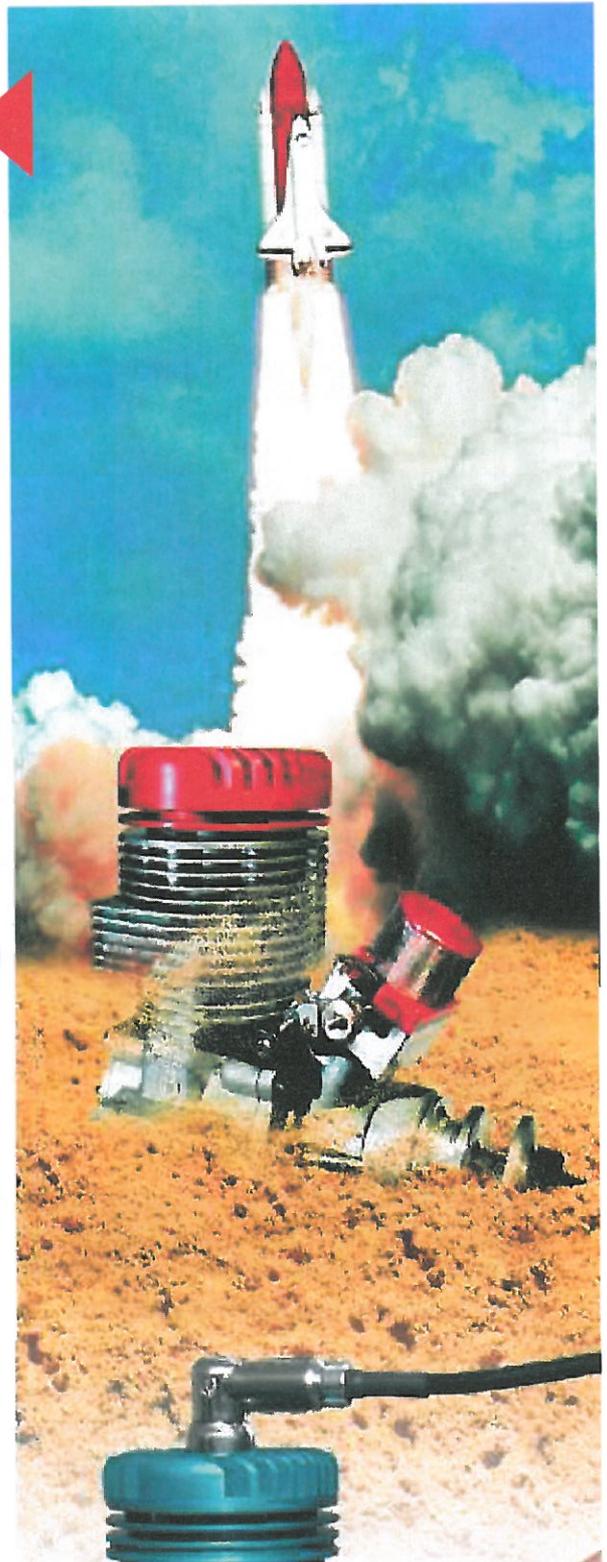
Heli 55-P5HC
9 ccm/ 1,5KW

NEU
mit Benzin



Speed 150i
25 ccm/ 2,8KW

feel the power



MORGAN-FUELS

Cool Power

B-I-G
Boys
Toys



Mehr Info:
bigboystoys.de

Cool Power

Der Sprit von Spitzenpiloten wie Rüdiger Feil, Wolfgang Matt und Christian Wehle. Vollsynthetisches Öl, leistungssteigernd, korrosionsverhindernd, in handlichen 3,8 Liter Behältern; von 0% bis 45% Nitromethan für alle Anwendungen geeignet.

BBT Rotorblätter

Wir bauen Hauptrotorblätter von 275mm (Zoom400) bis 810 mm (1,8 m) Länge für Allround, 3D, FAI, Scale und industrielle Anwendungen. Heckrotorblätter von 75 mm bis 135 mm Länge. Verschiedene Ausführungen.

MANIAC

Entwickelt für extremen 3D-Flug
Hohe Steifigkeiten durch D-Box Bauweise
Längen: 321 mm, 553 mm, 603 mm und 703 mm

B-I-G
Boys
Toys

Cool Power · BBT ist Importeur für Europa
Big Boys' Toys Handelsagentur GmbH
Siemensstraße 10 · 85521 Ottobrunn
Telefon: 0 89/66 54 78-0
Telefax: 0 89/66 54 78 20
E-Mail: bbtmail@gmx.de
♦ Händler-Anfragen erwünscht

Pace DS

fi mex
EXKLUSIV
FIMEX-SHOP.DE

- Pace DS ist die ultimative Hangflugmaschine:
- 2 Meter Spannweite
 - vollständig in Kohlefaser gefertigt
 - Manufakturfertigung in Österreich
 - Flachenschutzfaschen
 - ab Lager

Abgabepreis ab 398,- €



Pace DS
Klein-stark-schwarz

Händleranfragen erwünscht.

In Planung:
Pace[®] FX™
Pace[®] EX™
Pace[®] F4™

www.pace-x.de

Pace DS

® ist exklusiv erhältlich bei:

FIMEX Modellbau International Schloßstraße 18 D-89079 Ulm
Tel: 0731 - 9 40 50 30 Fax: 0731 - 9 40 50 33 www.fi-mex.de

fi mex
EXKLUSIV
FIMEX-SHOP.DE

Lipo-Shop.de

PROXXON
MICROMOT
System

FÜR DEN FEINEN JOB
GIBT ES
DIE RICHTIGEN GERÄTE

Bohrständer MB 140/S. Mit gefühlvollem Vorschub über Steuer-
scheibe und Rollenlager. Dazu der Koordinatentisch KT 70.

Unsere Konstrukteure bevorzugen Alu-Druckguss. Ein edles,
statisch sehr festes Material. Passungen und
Führungen werden auf unseren hochmodernen
CNC-gesteuerten Maschinen bearbeitet (gefräst,
gespindelt, gedreht). Präzision pur!

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

Bohrständer
MB 140/S



Koordinatentisch KT 70

Bitte fragen Sie uns.
Katalog kommt kostenlos.

PROXXON

—www.proxxon.com—

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

Auf vielfachen Wunsch unserer Kunden bieten wir ab sofort unsere Premium – Anlagen auch als Einzelsender an. Die T12FG Anlage zudem auch als Ausstattungsvariante mit Synthesizer für Sender und Empfänger.



Einzelsender FX-40 35 MHz

No. F 8048

Lieferumfang:

- 1 Sender FX-40, FM/PCM1024/G3, voll ausgebaut auf 14 Kanäle, mit Lithium-Akku 7,4V 5000 mAh.
- 1 PLL-HF-Modul FX-FM 35 MHz •1 230/12V Volt Lithium Automatik-Ladegerät (2 A)
- 1 Alu-Transportkoffer •1 DSC-Kabel •1 DP-Karte 32 MB •1 Kombiwerkzeug-Schreibstift
- 1 Reinigungstuch •1 Schalterkabel mit Ladebuchse •Servo-Verlängerungskabel (20 cm)

Preis und Liefertermin:

Brutto 2190.- Euro

Liefertermin: März



Einzelsender T14MZ 35 MHz

No. F 8063

Lieferumfang:

- 1 Sender T14 MZ, FM/PCM1024/G3, voll ausgebaut auf 14 Kanäle, mit Lithium-Akku 7,4V 2200 mAh.
- 1 PLL-HF-Modul MZ-FM 35 MHz 1 230 Volt Lithium Automatik-Ladegerät (1,5 A)
- 1 Alu-Transportkoffer •1 NC- Empfängerakku 4,8 V 1500 mAh •1 Umhängerriemen
- 1 DSC-Kabel •1 DP-Karte 32 MB •1 Kombiwerkzeug-Schreibstift •1 Reinigungstuch
- 1 Schalterkabel mit Ladebuchse •2 Servo-Verlängerungskabel (20 cm)

Preis und Liefertermin:

Brutto 1934.- Euro

Liefertermin: März



Einzelsender T 12FG 35 MHz

No. F 8064

Lieferumfang:

- 1Sender T12FG, FM/PCM1024/G3, voll ausgebaut auf 12 Kanäle, mit NiMH Akku 6-1700 mAh
- 1 PLL-HF-Modul MZ-FM 35 MHz •1 Netzladegerät 230 V für Sender und Empfängerakku
- 1 Schalterkabel mit Ladebuchse

Preis und Liefertermin:

Brutto 849.- Euro

Liefertermin: Mai

Synthesizerversion T 12FG 35 MHz

No. F 8065

Lieferumfang:

- 1Sender T12FG, FM/PCM1024/G3, voll ausgebaut auf 12 Kanäle, mit NiMH Akku 6-1700 mAh
- 1 PLL-HF-Modul MZ-FM 35 MHz •1 PCM-PLL Empfänger R 319 DPS 35 MHz
- 1 Netzladegerät 230 V für Sender und Empfängerakku
- 1 Schalterkabel mit Ladebuchse

Preis und Liefertermin:

Brutto 979.- Euro

Liefertermin: Mai

Mit freundlichen Grüßen - Ihr robbe Modellsport-Team

robbe Modellsport GmbH & Co. KG
Metzloser Straße 36 - D- 36355 Grebenhain
Tel. (+49) 66 44 - 87-0 / Fax (+49) 66 44 - 87 139
eMail: verkauf@robbe.com
eMail: export@robbe.com
Web: www.robbe.com



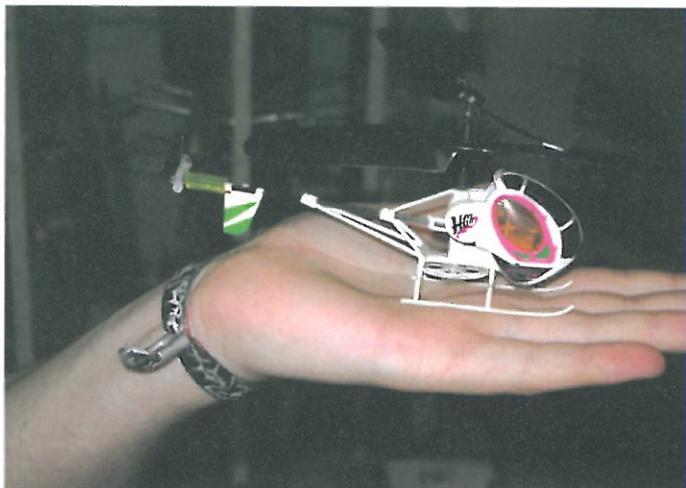
JAMARA

Positionslampenset Art.-Nr: 17 9989

Beleuchtungskitt für alle RC-Modelle von Jamara.

Super Helle LEDs bringen auch Ihr Modell zum strahlen. Eine weisse LED für die Cockpitbeleuchtung mit Dauerlicht. Ebenso die blaue LED für das Heck. Die vier grünen LEDs blinken je nach Einstellung an der Elektronik. Dabei kann die Blinkgeschwindigkeit und die Pause zwischen den Einschaltimpulsen frei gewählt werden. Die Stromversorgung (4,8V – 6V) kann direkt am Empfänger abgegriffen werden.

Preisempfehlung: 27,69€



Die **HUGES 300** im Maßstab 1:38 kommt bei JAMARA aus dem „TOY“ Bereich. Als Spielzeug im herkömmlichen Sinn kann man sie jedoch nicht betrachten, ist sie doch eine Meisterleistung der Miniaturisierung. Kleinste Elektromotore und Mikroelektronik leisten hier erstaunliches. Mit Flugzeiten von 5-6 Minuten und relativ gute Steuerbarkeit überrascht dieser „Winzling“ und ist bei Clubabenden immer eine Show. Geladen wird der Heli direkt vom mitgelieferten Sender aus. Nach ca. 15 Minuten ist der Heli einsatzbereit.

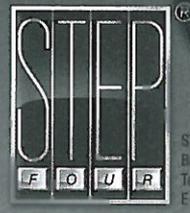
Lieferumfang:
Heli+Sender+Ersatzheckrotor

Preis: 39.90.- Euro

Technische Daten:

Länge: 180mm
Höhe: 72mm
Breite: 40mm
Hauptrotor: 135mm
Heckrotor: 31mm
Flugakku 3,7V/65mAh LiPo

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



Heißdraht-Schneiden

STEP-FOUR GmbH
Bayerstraße 77, A-5071 Wals-Siezenheim
Tel.: +43/(0) 662/45 93 79-0, Fax: +43/(0) 662/45 93 76-20
E-mail: office@step-four.at, Internet: www.step-four.at

PROXXON MICROMOT System FÜR DEN FEINEN JOB GIBT ES DIE RICHTIGEN GERÄTE

Dekupiersäge DSH/E. Superleise! Elektronische Hubzahlregelung von 200 - 1.400/min. Für sauberen, senkrechten Schnitt!

Schneidet Holz bis 50 mm, Kunststoff bis 30 mm, NE-Metall bis 10 mm. Mit praktischem Schnellspannhebel (ideal bei Innenschnitten). Hublänge 19 mm. Ausladung 400 mm. Tischgröße 360 x 270 mm. Für Gehrungsschnitte kippbar.

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

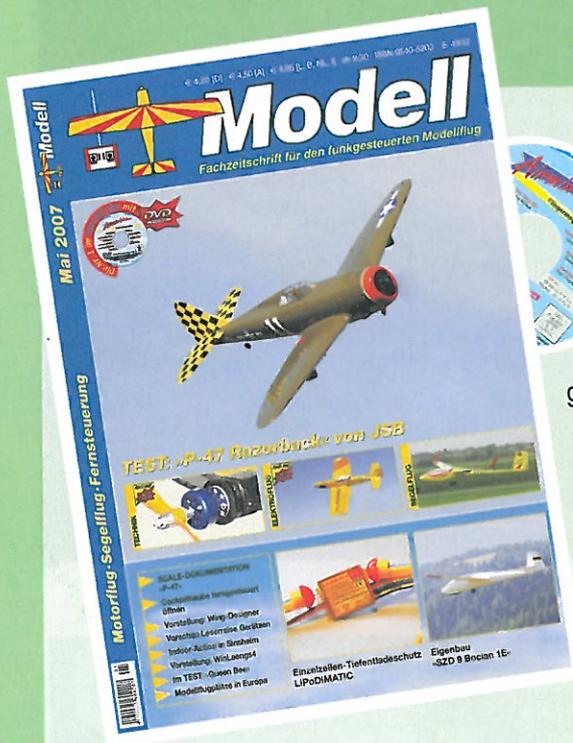


Bitte fragen Sie uns. Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.com —

Unsere Fachzeitschriften werden Sie überzeugen!

denn auf den Inhalt kommt es an!



Modellflug – ein faszinierender Sport!

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

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

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

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

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

Einzelheft Modell (ohne DVD)	€ 4,50 [A] / € 4,20 [D]
Einzelheft Modell (mit DVD in jeder zweiten Ausgabe)	€ 9,35 [A] / € 9,10 [D]
Jahresabonnement Modell (mit DVD in jeder zweiten Ausgabe)	€ 67,25 [A] / € 65,40 [D]
Jahresabonnement Modell (ohne DVD)	€ 51,85 [A] / € 50,40 [D]

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

www.neckar-verlag.de

Mit **elektroModell** fliegen Sie richtig!

Innerhalb kürzester Zeit hat sich die Fachzeitschrift **elektroModell** auf dem Modellbaumarkt durchgesetzt.

Mit den fachlich kompetenten Beiträgen sind Sie immer auf dem neuesten Stand der Technik.

elektroModell bietet die einzigartige Berichterstattung der Zukunft. Neben den detaillierten Berichten zum Nachlesen, erhalten Sie in jeder Ausgabe zusätzlich die Möglichkeit, die praktische Erprobung im Film miterleben zu können.

Die Fachzeitschrift **elektroModell** erscheint vierteljährlich und enthält in jeder Ausgabe eine ca. 50 min. DVD.

Einzelheft elektroModell	€ 9,80 [A] / € 9,60 [D]
Jahresabonnement elektroModell	€ 38,05 [A] / € 37,- [D]
Jahresabonnement elektroModell (ohne DVD)	€ 22,65 [A] / € 22,- [D]



Natürlich von



Neckar-Verlag GmbH • D-78045 Villingen-Schwenningen
 Tel. +49 (0)77 21/89 87-0 (Fax -50) • E-Mail: bestellungen@neckar-verlag.de • www.neckar-verlag.de



Helixx

Den Koaxial-Hubschrauber Helixx von Protech gibt es bei Modellsport Schweighofer schon für 99,90 Euro. Der Heli hat einen Rotordurchmesser von 34 Zentimeter und wird komplett flugfertig mit Flugakku, Ladegerät sowie Fernsteuerung ausgeliefert. Das Modell ist in den Farben Blau-Weiß und Gelb-Weiß lieferbar.



sende Schwimmer für den Einsatz als Wasserflugmodell erhältlich.

A.R.C.-Flugmodelle

Ab sofort gibt es bei Modellsport Schweighofer die hochwertigen Kunststoff-Flugmodelle des Herstellers A.R.C. Die Palette reicht vom Hochdecker-Trainer Ready über eine Cessna 177, den Jupiter bis zur Beaver. Alle Modelle haben einem sehr stabilen Kunststoffumpf und verfügen über kunststoffummantelte Styroflächen. Für sämtliche A.R.C.-Modelle sind bei Modellsport Schweighofer auch pas-

zieller Haftvermittler zur Verklebung von Silikon- oder Ferrat-ähnlichen Materialien runden das Programm ab.

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

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



MEX-Klebstoffe,

Neu im Lieferprogramm von Modellsport Schweighofer sind hochfeste Industrieklebstoffe von MEX. Der Sekundenkleber wird in drei unterschiedlichen Viskositäten angeboten



und kostet im 20-Milliliter-Fläschchen 3,50 Euro. Füllstoffe, ein Aktivator in Spray- und Streichform sowie ein spe-



FÜR DEN FEINEN JOB
GIBT ES
DIE RICHTIGEN GERÄTE

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

500 g leichte Elektrowerkzeuge für 220 - 240 Volt Netzanschluss. Gehäusekopf aus Alu-Druckguss. Hochwertiger, balancierter Spezialmotor mit hoher Lebensdauer. Leise, präzise und effizient.

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

**Bitte fragen Sie uns.
Katalog kommt kostenlos.**

MICROMOT
Industrie-Bohrschleifer
IB/E

MICROMOT
Langhals-
Winkelschleifer
LWS

MICROMOT
Bandschleifer
BSL 220/E



PROXXON — www.proxxon.com —

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



Style 50 SE

Neu bei Modellsport Schweighofer ist der Helikopter Style 50 SE. Der für 50er-Motoren ausgelegte und sehr robuste Helikopter hat einen Rotordurchmesser von 135 Zentimeter. Das 229,90 Euro teure Modell ist voll 3D-tauglich und wird in vormontierten Baugruppen ausgeliefert. Der Style 50 SE Deluxe hat dieselben technischen Daten wie der normale SE, verfügt jedoch über einen Alu-Rotorkopf, eine weiße GFK-Kabinenhaube und eine Aluminium-Pitchbrücke. Der Preis für die Deluxe Version beträgt 339,90 Euro.



Actioncam

Die Actioncam ist nicht nur für Modellbau, sondern auch für alle anderen Bereiche im Freizeitsport geeignet. Diese nur 170 Gramm leichte Videokamera lässt sich durch die mitgelieferten Adapter problemlos an fast jedes Modell oder Sportgerät montieren. Durch die hohe Auflösung von 640 x 640 Bildpunkte und einer Framerate von 30 Bildern pro Sekunde sind Aufnahmen hochwertiger Videoclips möglich. Die Actioncam verfügt über einen Einschub für SD-Speicherkarten und eine USB-Schnittstelle. Sie ist wasserdicht und kostet 129,90 Euro.



Jeti-Max-BEC

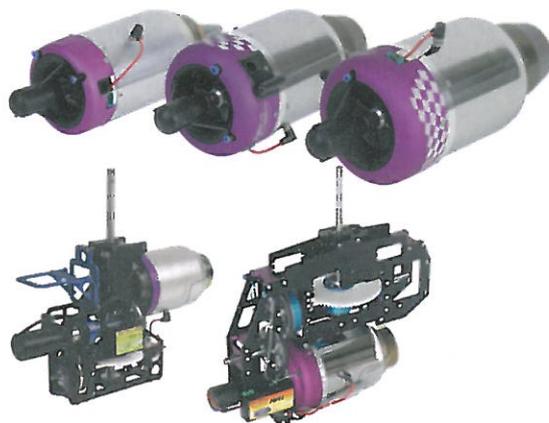
Ab sofort ist bei Modellsport Schweighofer der Jeti-Max-BEC, ein neuer Empfänger-Festspannungsregler, erhältlich. Er wiegt nur 25 Gramm und kann mit Eingangsspannungen von 5,5 bis 8,4 Volt betrieben werden. Bei diesen Eingangsspannungen (6 NiXx-Zellen oder 2s-LiPo) liegt die maximale Dauerbelastbarkeit bei 2,9 bis 5 Ampere, abhängig von der eingestellten Ausgangsspannung. Bei der Verwendung von dreizelligen LiPo-Akkus sinkt die Dauerbelastbarkeit auf etwa 1,2 Ampere. Der Preis für das Max-BEC beträgt 28,90 Euro.



JetCat-Turbinen

Modellsport Schweighofer hat seit kurzem die Triebwerke des marktführenden Turbinenherstellers JetCat in sein Lieferprogramm aufgenommen. Die Produktpalette reicht von der für 1949,90 Euro angebotenen JetCat-P60 über die 1868,90 Euro teure P-80 bis zur P-120SE und P-160SE, die für 2498,90 Euro bzw. 2869,90 Euro angeboten werden. Neben den normalen Strahltriebwerken hat Modellsport Schweighofer auch die PTT-2 und die PTT-3 sowie das komplette Jetcat-Zubehörprogramm in sein Spektrum aufgenommen.

Als besonderer Service kann jeder, der eine Turbine bei Schweighofer kauft, direkt bei Modellsport Schweighofer an einer Schulung teilnehmen, in der ein Umgang mit dem neuen Triebwerk ausführlich erklärt und vorgeführt wird.



Rookie und Easyjet

Passend zu den JetCat-Turbinen bietet Modellsport Schweighofer die beiden Jet-Trainer Easyjet und Rookie an. Der Easyjet hat eine Spannweite von 170 Zentimeter und ist für den Betrieb mit einer JetCat-P-60-Turbine ausgelegt. Ein Komplettsset, bestehend aus dem Modell, der P-60 samt Zubehör und einem Jet-1A-Einziehfahrwerk, wird für 2.790,- Euro angeboten. Das Modell alleine kostet 579,90 Euro.

Der Rookie wird in einem neuen, speziell für Modellsport Schweighofer entwickelten Design ausgeliefert. Das Modell hat eine Spannweite von 170 Zentimeter. Der Einzelpreis beträgt 889,90 Euro. Auch hier wird ein Komplettsset, bestehend aus dem Modell, einem Jet-1A-Einziehfahrwerk und einer JetCat-P-80-Turbine, zum Preis von 2.998,90 Euro angeboten.

Modellsport Schweighofer



**Hauptplatz 9
A-8530 Deutschlandsberg**

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

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

Internet: www.der-schweighofer.com



EP Jet Mirage

Die Jet Mirage ist ein Delta-Jet mit Impellerantrieb und Brushless-Motor. Der leichte GfK-Rumpf ist bereits mehrfarbig lackiert und mit allen erforderlichen Aussparungen versehen. Die Tragflächen und das Leitwerk sind in konventioneller Balsa-Rippen-Leichtbauweise aufgebaut. Alle Teile sind mehrfarbig bespannt und mit dem abgebildeten Dekor versehen.

Der Antrieb des Modells erfolgt über die neu entwickelte Ducted Fan Unit mit einem stromlinienförmig integrierten Brushless-Hochleistungsmotor. Die Impellereinheit wurde im Heck des Modells integriert. Die Impellereinheit ist ausgelegt für dreizeilige LIPO-Akkus mit 11,1V.

An jeder Tragflächenendleiste befindet sich ein Ruder, das über jeweils ein Servo angelenkt wird. Wird der Höhenruderknüppel betätigt, schlagen beide Ruder in die gleiche Richtung aus. Bei Betätigung des Querruderknüppels, schlagen die Ruder in entgegengesetzter Richtung zu einander aus. Die Mirage verfügt zusätzlich über zwei Canard-Flügel, die unmittelbar vor der Tragfläche sitzen. Diese erzeugen zusätzlichen Auftrieb und garantieren ein stabiles Flugverhalten in der Luft.

Auf der Tragflächenunterseite befinden sich zwei Griffmulden, um das Modell bequem aus der Hand starten zu können. Das Modell verfügt über die deltatypischen, gutmütigen Flugeigenschaften. Bei entsprechend großen Querruderausschlägen, sind hohe Rollgeschwindigkeiten in der Luft möglich.

Durch den Impellerantrieb verfügt das Modell über das jettypische Steuerverhalten, da die Ruder an der Tragfläche und Heckleitwerk nicht durch einen Propeller angeströmt werden.

Features

- Elektro-Impeller Modell im Jet-Style
- Leichter GfK-Rumpf
- Tragflächen und Heckleitwerk in Balsa-Rippen-Leichtbauweise
- Impellereinheit mit Brushless-Motor
- Hohe Fluggeschwindigkeit
- Präzises Flugverhalten

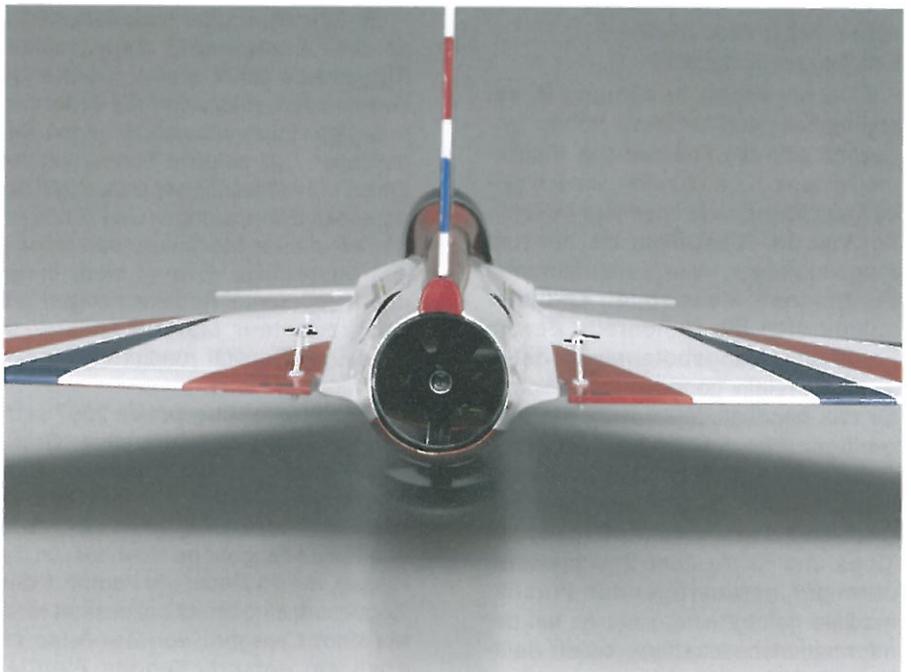
Technische Daten

Länge: 607 mm; Spannweite: 500 mm;
Gewicht ca.: 340g; Flächeninhalt: 9,5 dm²

Preis

Best.-Nr.: 10115 • EP Jet Mirage • UVP:
189,00 •

www.kyosho.de





Rüdiger Triller Ratgeber Plastikmodellbau

ISBN: 978-3-7883-0664-9

Erscheinungsjahr: 2007

Eine erweiterte Einführung in ein spannendes und kreatives Hobby. Ungezählt sind die Freunde des Plastikmodellbaus. Kein Wunder, ist doch diese Modellbausparte ungeheuer vielseitig: Von der Ritter-Figur bis hin zum Flugzeugträger, vom Kettenfahrzeug bis hin zum klassischen Oldtimer spannt sich die Bandbreite der im Fachhandel angebotenen Modelle. Auch die relativ geringen Investitionen für das benötigte Werkzeug, ein sehr geringer Platzbedarf und der hohe Detaillierungsgrad der Modelle machen diese Modellbausparte äußerst attraktiv. Wenn dann aber weitergehende Tipps und Kniffe zum Bau besserer oder gar herausragender Plastikmodelle gefragt sind, sieht es mit der Informationsbeschaffung schon deutlich schwieriger aus.

Hier will der „Ratgeber Plastikmodellbau“ Abhilfe schaffen. Er vermittelt nicht nur das notwendige Basiswissen zu Arbeitsplatz, Werkzeugen, Hilfsmitteln usw., sondern befasst sich vor allem ausführlich mit weitergehenden Bautipps zu praktisch allen Aspekten, von A wie Abdecken bis Z wie Zurüstteile. Themen wie Gravieren, Anfertigen beweglicher Teile, Hinweise zur Herstellung eigener Tiefzieh- oder Resinteile fehlen eben so wenig wie Tipps zur Dioramen- und Landschaftsgestaltung oder zur Aufbewahrung der Modelle.

Eine ausführliche Übersicht über praktisch alle Hersteller von Bausätzen sowie die Kontaktadressen der wesentlichen Plastikmodellbauclubs in Deutschland runden den Inhalt dieses informativen Ratgebers ab.

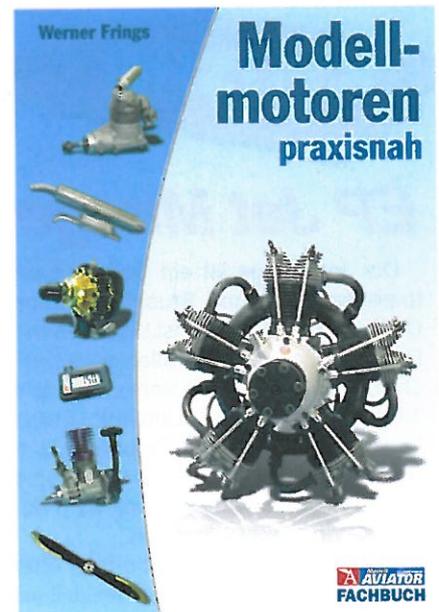


Nur Fliegen ist besser Segelmodellflug- praxis 2007

Ob Einsteiger oder routinierter Profi an der Fernsteuerung: **Segelmodellflugpraxis 2007** bietet spannende Geschichten, eindrucksvolle Bilder und nutzwerte Informationen für jeden Segelflieger. Das aktuelle Sonderheft der Zeitschrift **modellflieger** präsentiert die neuesten Entwicklungen und künftigen Trends dieser faszinierenden Sparte des Modellflugs. Einmal mehr bietet das kompetente Redaktionsteam um Fachredakteur Markus Glöckler in bewährter Qualität fundiertes Wissen und aktuelle News.

Segelmodellflugpraxis 2007 setzt drei inhaltliche Schwerpunkte: Großsegler-Zweckmodelle im Spannweitenbereich ab 4 Meter, kleinere Zweckmodelle für den alltäglichen Gebrauch und F3B. Hier geht es nicht nur um die Klasse, die zu Recht als Formel 1 des Segelmodellflugsports bezeichnet wird. Mit dem Crossfire von Aer-o-tec ist auch ein entsprechendes Wettbewerbsmodell dieses Segments in der aktuellen Ausgabe vertreten. Außerdem präsentiert **Segelmodellflugpraxis 2007** interessante Modelle wie den Ventus 2C von Wildflug, die Minimoa von PAF, den Bobolink von Art Hobby und den Lynx von Lenger Modellbau. Neben einer Marktübersicht zu Großsegler-Zweckmodellen gibt es einen solchen Überblick auch zu den Vario- und Telemetriesystemen. Und wer es eher mit Eigenbauten hält, den wird der Bericht über eine ASW 15 ebenso interessieren wie die Anleitung zur Herstellung von Styropor-tragflächen.

Segelmodellflugpraxis 2007 ist zum Preis von 12,- Euro im Zeitschriften- und Bahnhofsbuch- sowie im gut sortierten Fachhandel oder direkt beim Verlag Wellhausen & Marquardt Medien unter www.modellflug-praxis.de erhältlich.



Mit Wissen zum Erfolg „Modellmotoren – praxisnah“

„Modellmotoren – praxisnah“ schärft den Blick für Ursache und Wirkung. Das Buch hilft dabei, Probleme zu vermeiden, bevor sie entstehen. Denn wer das „Warum“ versteht, kann sich in die Materie hineindenken und dadurch letztlich Bedienungsfehler vermeiden. Kurz gesagt: Wer Freude an Modellmotoren hat, wird auch Freude an diesem Buch haben.

„**Modellmotoren – praxisnah**“ (ISBN: 978-3-939806-00-4) ist ab sofort zum Preis von 19,80 Euro im Buch- und Fachhandel oder direkt über den Verlag Wellhausen & Marquardt Medien erhältlich. Der schnellste Weg zum persönlichen Exemplar von „**Modellmotoren – praxisnah**“ führt über die Bestellseite www.modellmotoren-praxisnah.de oder den Online-Shop www.alles-rund-ums-hobby.de.

Verlag:
Wellhausen & Marquardt
Medien
Eppendorfer Weg 109
20259 Hamburg

Telefon: 040/40 18 07 10
Telefax: 040/40 18 07 11
E-Mail: service@wm-medien.de
Internet: www.wm-medien.de

Modelle für die Gruppenarbeit

GRAUPNER CANARY

Spannweite ca. 1000 mm
RC-Experimentalmodell
für Elektroantrieb mit
2 LiPo-Zellen 0,8 Ah
Best.-Nr. **9403**
Schnellbaupackung € 55,-

CANARY

Experimentalmodell

- Präzise lasergeschnittene Einzelteile
- Baubrett aus Balsaholz und Schleifblock in den Bausätzen enthalten
- Tragfläche mit hoher Streckung aus profilgefrästen Balsa-Fertigteilen
- Graupner Holzbausätze »Made in Germany«
- Ideal geeignet für den kreativen Werkunterricht

DER KLEINE RC-

UHU®

Ausführliche Beschreibung siehe
GRAUPNER Hauptkatalog FS
mit Neuheitenprospekt

DER KLEINE RC-UHU

Spannweite ca. 1400 mm
RC-Segelflugmodell für Hangflug,
Hochstart oder Elektroantrieb mit
6 oder 7 NiMH-Zellen 0,7 Ah
Best.-Nr. **9401**
Schnellbaupackung € 48,20
Best.-Nr. **9401.05**
5er-Packung für
Schulen, Vereine oder
Modellbaugruppen (Preis
im Fachhandel erfragen)
Best.-Nr. **9401.200**
Schnellbaupackung mit
FM-Fernlenksystem X-306,
35-MHz-Band € 101,50
Best.-Nr. **9401.100**
Zubehörset € 79,95

Sekundenschnell
aufsteckbarer Motoraufsatz,
Best.-Nr. 9401.22
€ 29,70

Nachwuchsförderung im Modellflug:

DER KLEINE RC- UHU®

für alle Modellbauer, Schulen, Vereine, Fachhändler,
Privatpersonen. Bauen Sie mit Jugendlichen
mindestens 5 Modelle, führen einen Wettbewerb
durch und schicken Sie einen Bericht an die
Modellbau-Zeitung RC-F.
Dann erhalten Sie kostenlos ein COMPETITION-SET.



Bei Best.-Nr. 9401.200
im Set enthalten



COMPETITION-SET

Graupner

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

HG'le RC-Helikopter
Art.Nr. 03 5000



Du machst mich an!

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

