

prop

3/2015



P.b.b. Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt 1040 Wien GZ 022031187M

das modellflugmagazin des österreichischen aero-club

Modellbau Lindinger im neuen Look!
Optisch ansprechend mit klarer Strukturierung

www.lindinger.at

... der neue Shop



Flyzone



ERAZE

- Lieferumfang
- Fast Fertigmodell Erazé
- TTX404 Fernsteuerung
- 28 mm Brushless Motor
- Brushless ESC
- 7,4 V 600 mAh LiPo-Akku
- Balancer-Ladegerät mit DC-Adapter
- 5 Stk. AA-Batterien

Spannweite: 460 mm

B-Nr.: 9706731

99.99

Aktion s.v.r



Spannweite: 1055 mm

TIDEWATER

- Lieferumfang
- Fast Fertigmodell Tidewater aus Aerocell Formschaum
- TTX404 4-Kanal Tactic-Fernsteuerung
- 6-Kanal Tactic-Empfänger
- Brushless Motor
- Servos und ESC Regler
- 3s LiPo-Akku, AC/DC LiPo
- Balancer-Ladegerät
- 4 AA-Batterien

B-Nr.: 9706522

169.99

Aktion s.v.r



Futaba

...jede Menge FUTABA Aktionen - alles zu Hammerpreisen - einfach durchstöbern unter www.lindinger.at



Flex Innovations
Exciting new products

Our team has an INCREDIBLE amount of experience!



Welcome to Flex Innovations incorporated

Proud home of PREMIER aircraft POTENZA TOP VALUE RC Brands

Händleranfragen erwünscht unter: www.flexinnovations.de

Red or Blue



FPM3070A

249.99

QQ Extra 300

LIEFERBAR IN KÜRZE



FPM3070B

SPANNWEITE: 1215MM



3-ACHS FLÄCHEN GYRO
LIEFERBAR IN KÜRZE

AURA 8 AFCS

EINFÜHRUNGSPREIS!
NUR FÜR KURZE ZEIT

FPZAURA08

79.99

• Verbesserte Stabilität und Kontrolle für alle Arten von Flächen Flugmodellen
• sehr leicht und kompatibel mit allen gängigen Fernsteuerungs-Marken

• Fast Fertigmodell QQ Extra 300 aus EPO • AURA 8 Steuersystem 3-Achs Gyro • 19g Vollmetallgetriebe Digital Servos • Leistungsstarker 10er Motor aus Metall • 40A Regler

POTENZA AIR LIPO AKKUPACKS

Kapazität	Spannung	Form	Gewicht	Entladestrom	L/B/H mm	Anschluß	B-Nr.	Euro
160 MAH	3,7 V	1S	4,3 g	25C	40/12,2/7,2	E-Flite kl.	FPZB1601S25	3.99
180 MAH	7,4 V	2S	12 g	25C	34/20/10,2	E-Flite kl.	FPZ1802S25	7.99
300 MAH	7,4 V	2S	16 g	35C	45/16,5/12,4	E-Flite gr.	FPZB3002S35	12.99
500 MAH	11,1 V	3S	51 g	40C	59/32/16	BEC	FPZB5003S40J	12.99
850 MAH	11,1 V	3S	75 g	40C	59/32/25	BEC	FPZB8503S40J	17.99
1300 MAH	7,4 V	2S	83 g	40C	78/36/18	EC-2	FPZB13002S4	14.99
1300 MAH	7,4 V	2S	71 g	25C	74/34/13	JR	FPZB2S130025RX	16.99
1300 MAH	11,1 V	3S	120 g	20C	72/36/25	EC-3	FPZB13003S20	16.99
1300 MAH	11,1 V	3S	118 g	40C	78/36/26	EC-3	FPZB13003S40	21.99
2200 MAH	11,1 V	3S	250 g	60C	106/36/29	EC-3	FPZB22003S60	39.99
2200 MAH	11,1 V	3S	205 g	40C	106/36/28	EC-3	FPZB22003S40	31.99
2200 MAH	11,1 V	3S	190 g	20C	106/36/26	EC-3	FPZB22003S20	19.99
2650 MAH	14,8 V	4S	320 g	40C	135/44/27	EC-3	FPZB26504S40	59.99
3300 MAH	11,1 V	3S	300 g	30C	138/45/24	EC-3	FPZB33003S30	44.99
3300 MAH	22,2 V	6S	565 g	30C	138/45/44	EC-3	FPZB33006S30	84.99
4000 MAH	22,2 V	6S	698 g	40C	145/52/47	EC-5	FPZB40006S40	109.99
5000 MAH	22,2 V	6S	845 g	60C	140/48/54	EC-5	FPZB50006S60	139.99
5000 MAH	22,2 V	6S	850 g	40C	145/52/56	EC-5	FPZB50006S40	124.99

POTENZA „AIR“ Lipo Akkus sind besonders hochwertige und langlebige Akkus für universellen Einsatz im Flugmodellbereich



XIRO

The modern Archetype of Drones

XPLORER

The modern Archetype of Drones



Modell	XPLORER	XPLORER ^Q	XPLORER ^Q
Best.-Nr.:	XR-16000	XR-16002	XR-16001
UVP Unverbindliche Preisempfehlung	499,00 €	849,00 €	999,00 €
5200mAh Flug Akku (LiPo) mit Ladestatus Anzeige	•	•	•
Ladestation für Flug- und Senderakku	•	•	•
GPS unterstütztes Flug- Kontroll System	•	•	•
Full HD Kamera	optional	nicht inklusive	Inklusive
Pixel	x	x	14 Megapixel
Zoom	x	x	•
GoPro® Support*	optional	•	x
Live- Bild Übertragung	optional	•	•
3-Achse Gimbal	optional	•	•
Upgradefähig	•	•	•

- GPS gestützte Flug- und Höhenstabilisierung mit präzisiertem Positionierungssystem
- Safety first! - durch eine Vielzahl von Sicherheitsfunktionen
- Optional mit Full HD Kamera erhältlich
- Livebild- Übertragung auf Smartphone oder Tablet durch kostenlose App
- 360° Selfies, Follow-Me und Tracking Modus*
- Perfekte Vibrationsabsorption und präziser 3-Achse- Gimbal Ansteuerung*
- Auto- Start, Coming- Home und Auto- Landing Funktion
- Vibrationsalarm im Sender bei geringer Akkuspannung
- Einfache, intuitive Bedienung durch einzigartiges Produktkonzept

*Versionsabhängig

*GOPRO, HERO, das GOPRO-Logo und das „GoPro Be a Hero“-Logo sind Markenzeichen oder registrierte Markenzeichen der GoPro, Inc. Apple, das Apple Logo, iPad und iPhone sind Marken der Apple Inc., die in den USA und weiteren Ländern eingetragen sind. App Store ist eine Dienstleistungsmarke der Apple Inc.

Für weitere Informationen: Sales@hobbico.de • Tel.: +49 5223 965-133



www.hobbico.de



Unsere Premium Partner

Redaktionsschluss
für die Ausgabe 4
ist der 21. November 2015

Liebe Leser,

die Weltmeisterschaft F3CN in Kärnten war ein voller Erfolg!

Nicht nur organisatorisch, sondern vor allem finanziell! Was hier Harry Zupanc und sein Team geleistet haben, ist wirklich sensationell und zeigt, dass man Großveranstaltungen auch ohne Verluste durchführen kann!

Danke Harry, Dir und Deinem Team!

Mit Freude und Stolz kann ich Euch mitteilen, dass in der Sektion Modellflug der Zustrom von Mitgliedern unvermindert anhält. Rund eintausend neue Mitglieder konnten in den letzten zweieinhalb Jahren für die Sektion Modellflugsport gewonnen werden.

Dies ist zweifellos ein schöner Erfolg und zeigt, dass die Arbeit der Funktionäre, sowohl in der Bundessektion und den Landessektionen, aber vor allem in den Vereinen zweifelsohne erfolgreich ist. Unterstützt wird diese Arbeit durch Präsenz auf Modellbaumessen und vor allem einem zeitgemäßen, moderner Auftritt im Internet.

Wie bei Gesetzesnovellen üblich, gibt es jedoch noch verschiedene Rechtsauffassungen bzw. Auslegungen, die mit dem Gesetzgeber und ACG jetzt nachverhandelt werden. Natürlich geht die Sicherheit im Luftverkehr vor. Ziel ist - und war es - den Modellflugsport in Österreich so wenig wie möglich einzuschränken.

Gemäß Punkt 17.6. der Satzungen des ÖAeC werden der Sektionsleiter sowie die beiden ONF-Delegierten durch die Sektionsversammlung nominiert. Die Nominierten sind von der Wahlkommission in den Wahlvorschlag für den Luftfahrttag aufzunehmen.

Die Sektionsversammlung Modellflugsport findet am 17.10.2015 um 13.00 Uhr im Restaurant Rosenberger Autobahnraststätte Ansfelden Süd statt. Alle Vereinsobmänner erhalten eine persönliche Einladung in getrennter Post.

Mit rund 13.000 Mitgliedern in 255 Vereinen sind wir Modellflieger die absolut mitgliederstärkste Sektion im Aeroclub. Diese absolute Mehrheit spiegelt sich jedoch in keiner Weise in der Besetzung der Positionen im Präsidium des ÖAeC wieder. Hier werden alle vier Positionen der Vizepräsidenten noch immer durch die „Großflieger“ besetzt!

Dies ist für uns Modellflugsportler weder aus vereinspolitisch noch aus rein demokratischer Sicht tragbar und sollte am Luftfahrttag 2015 geändert werden.

Allen Flugsportbegeisterten
wünsche ich noch eine schöne Flugsaison 2015

MANFRED DITTMAYER
Bundessektionsleiter Modellflug

www.aeroclub.at



Hier sind die QR-Codes von den Webseiten www.prop.at und www.aeroclub.at (Quick Response - schnelle Antwort). Einfach Smart-Handy auf den Code richten, Fotografieren und schon erscheint die Website auf Eurem Handy. Ihr erspart Euch dadurch das Eintippen der Webadresse. Viel Spaß beim Ausprobieren wünscht die prop-Redaktion!!

www.prop.at



NEW

TwinStar-BL

**Sommerfeeling –
Made in Germany!**



Der TwinStar BL von MULTIPLEX ist den „Karibik-Inselhoppers“ nachempfunden und bringt Sommerfeeling auf den Modellflugplatz. Genießen Sie die Kraft und den Sound von zwei kraftvollen Motoren bei tiefen Vorbeiflügen. Ein faszinierendes Erlebnis! Schnelle Erfolgserlebnisse bereitet er Anfängern mit seinen äußerst gutmütigen Flugeigenschaften. Als Kunstflugtrainer überzeugt der sehr wendige TwinStar BL beim: Rollen, Looping, - Stunt-Fliegen und punktgenauen Ziel-landungen.



MULTIPLEX Modellsport GmbH & Co.KG
Westliche Gewerbestr. 1
75015 Bretten, Germany



RR ausgestattet mit:
**Permax
MULTIcont
MULTIPLEX
-SERVOS**

»»» Tipp
Optionaler Schwimmerbausatz
733061

Empfohlenes Zubehör für KIT:
Antriebssatz TwinStar BL # 33 2619
ServoSet TwinStar BL
mit Verlängerungskabeln # 6 5166

Kit # 21 4279 **RR** # 26 4279 **+** 1.420 mm

INHALT

113	Nachrufe
126	Ansprechpartner
Test / Neuheiten	
18	Lockheed P38 Lightning von Hobbico
24	FunGlider von Multiplex
30	High Aspect 3.1 von Zeller
34	Mini Epsilon von Staufenberg
38	Karo von SMG
42	Me 163 Komet von Hacker
46	Seahawk von Phoenix Models
53	Pressemitteilungen
54	Whip it von e-Flite
56	Rare Bear von E-flite
58	Neuer Multicopter-Shop
Praxis	
60	Hughes 500E
62	Me 163 Komet „Kraftei“
Sport	
8	Weltmeisterschaft F3C/F3N in Kärnten
14	F3C-WM aus Sicht des Teammanagers
92	LM RC-H2 in Sillian
94	LM RC-Para
96	F1E-Weltcup
98	Freiflug WM 2015
102	Aerial Grand Prix
108	RC-E 7 Ennstalcup
110	RC-E 7 in Unterstamping
112	Weltmeisterschaft F3F
114	Fesselflieger in Frankreich
116	F5F/F5B Contest Eurotour
118	ÖM F3C/F3C-S und F3N
122	ÖM Seglerschlepp RC-SL
Report	
64	Kärntner Elektroflugmeeting
66	Nachtflugshow am Glocknerhof
68	Styria Elektroflug-Meeting
70	Jets over Vienna
74	Jugendflugsportlager beim MFG Klagenfurt
78	Jugendflugtag des Sieghartskirchner MFC
80	30 Jahre Modellbau Lindinger
82	Internationales Multicoptertreffen
84	40 Jahre MFSU-Traubach
86	Das Airmeet im Rosental
90	Flugplatzfest des FSV 2000
Rubriken	
93	Inserentenverzeichnis
95	Impressum

Titelbild
Alpinflug mit dem High Aspect 3.1
von Zeller. Test ab Seite 30



Seite 62



Seite 18



Seite 8



Seite 24



Seite 70



Seite 96



Seite 110

Thomas Rettenbacher ist Junioren-Weltmeister!



Alle zwei Jahre findet in einem anderen Land und meist auf verschiedenen Kontinenten die Helicopter-Weltmeisterschaft statt. In diesem Jahr hatte Österreich die Ehre, Gastgeber zu sein.

Als Austragungsort wählte das Organisationsteam um F3C/F3N Bundesfachreferent Harald Zupanc die Ferienregion Klopeinersee. Nach zweijähriger intensiver Vorbereitungsphase war es dann am 3. Juli soweit. Im Strandbad Nord in St. Kanzian fand die Eröffnungsveranstaltung statt und bildete den Auftakt zu den einwöchigen Wettkämpfen in den Klassen F3C und F3N.

Opening Ceremony (Eröffnungsveranstaltung)

Der Ort des Strandbades Nord wurde deshalb vom Organisationskomitee ausgewählt, da gleichzeitig die seit einigen Jahren am Klopeinersee stattfindende Veranstaltung „See in Flammen“ seine Pforten geöffnet hatte. Somit konnten beide

Events voneinander profitieren und der Heli-Eröffnungsveranstaltung einen passenden Rahmen geben. Musikgruppen und Zauberkünstler sorgten für ein abwechslungsreiches Programm, hier war für jeden etwas dabei. Den Abschluss des „See in Flammen“ Events bildete ein großartiges Feuerwerk, das alle Anwesenden in Atem hielt. Doch zurück zur Eröffnungsveranstaltung: Nach dem Einzug der Nationen und den Eröffnungsworten durch Präsident Michael Feinig und Altpräsident Alois Roppert, gab es noch Festansprachen durch CIAM Vertreter Lucio Della Toffola sowie Vertreter des Landes, unter anderem auch durch den Bürgermeister von St. Kanzian, Thomas Kreinz. Als Gäste lud der ÖAeC-Modellflugsport das Präsidium des DMFV,



WELTMEISTERSCHAFT F3C/F3N IN KÄRNTEN

Autor
Wolfgang Semler



Alle Finalrunden fanden dann am Freitag und Samstag am Main-Field statt.



Die Punkterichter bei ihrer Arbeit am F3N-Gelände



Das Team der Jury bzw. Wettbewerbsleiter F3C und F3N

bestehend aus Herrn Präsident Hans Schwägerl, Herrn Vizepräsident Ludger Katemann und Herrn Schatzmeister Winfried Schlich ein. Sie blieben bis Sonntag und nutzten die Gelegenheit, das deutsche Team beim Training zu besuchen und sich ein Bild von der Weltmeisterschaft zu machen. Der offizielle Teil der Eröffnung beinhaltete auch das Hissen der FAI-Fahne unter dem Abspielen der dazugehörigen Hymne. Ein weiterer Programmpunkt sah die Flugvorführung der Red Bull Rotorwings mit ihren Tragschraubern und einer Bucker Jungmeister vor. Beide boten eine eindrucksvolle Show am abendlichen Himmel über dem Klopeinersee.

Wettbewerbs-Beginn

Das Gelände, auf dem die Vorrunden und Finaldurchgänge ausgetragen wurden, befand sich auf angemieteten Feldern nördlich des Klopeinersees. Im Vorfeld der WM erfolgte die entsprechende Adaptierung, damit sie für die Bewerbe nutzbar waren. Neben dem Hauptfeld (Main Field) standen noch für F3N und F3C je eine eigene Fläche zur Verfügung. Ausgetragen wurden die F3C-Vorrunden auf dem Hauptfeld und die F3N-Vorbewerbe auf dem dafür vorgesehenen Bereich. Alle Finalrunden fanden dann am Freitag und Samstag am Main-Field statt. Die F3C-Fläche diente als Trainingsgebiet für die verschiedenen Mannschaften. Auf dem Main-Field war auch ausreichend Verpflegung für die Teilnehmer und Gäste vorhanden, sodass niemand in der Hitze Durst und Hunger leiden musste. Verkaufsstände namhafter Firmen, wie Modellbau Lindinger, Helishop Maurer, Graupner, Kontronik, Modellsport Schweighofer und SAB Heli Division rundeten das Angebot ab. Auch der österreichische Aero-club war am Finalwochenende mit einem eigenen Stand vertreten.

Das Geschehen am Fluggelände bei den jeweiligen Bewerben konnte man im Internet unter www.aewo.cc live mitverfolgen, bzw. sind die einzelnen Videos dort abrufbar. Dies ermöglichten Kamerteams der Firma AEWO, die während der ganzen Weltmeisterschaft vor Ort waren und mit ihren Kameras alle spannenden Momente einfingen.



Den Sonntag nach der Eröffnung konnten die Teams für die letzten Vorbereitungsflüge nutzen, bevor am Montag die ersten Vorrunden-Bewerbe starteten. Bis zur vierten Vorrunde konnte in der Klasse F3C Bernhard Egger den ausgezeichneten 7. Platz halten, in der letzten Runde rutschte er auf den 8. Platz ab. Angesichts seines Pechs mit dem Material im heurigen Jahr und dem damit verbundenen Trainingsausfall ist das eine ausgezeichnete Leistung. Man kann sich vorstellen, welchen Spitzenplatz er erreicht hätte, wenn er in der heurigen Saison 2015 kontinuierlich geflogen wäre.

In der Klasse F3N lag Henrik Zupanc in der 2. Runde auf dem 17. Platz, dies war auch die beste Platzierung des österreichischen Teams in den Vorrunden. Ebenfalls gute Leistungen erbrachte Bernhard Wimmer, der in der ersten Vorrunde den 20. Platz erreichte.

Finale

In den drei Finalrunden schaffte in der Klasse F3C Bernhard Egger im ersten Finaldurchgang den 9. Platz, den er aber bis zur letzten Runde leider nicht halten konnte. Letztendlich beendete er die Heli-Weltmeisterschaft auf dem 14. Platz. Die weiteren Platzierungen der österreichischen Teammitglieder: 16. Platz Thomas Rettenbacher - der mit dieser Platzierung auch den Junioren-Weltmeistertitel holte; den 25. Platz



So wie beim Autorennen in der Formel 1 gab es natürlich auch hier die Sektdusche für die Sieger. Bei den vorherrschenden hohen Temperaturen war dies sicher eine willkommene Abkühlung.

Landeshauptmann Peter Kaiser bei seiner Ansprache im Rahmen der Siegerehrung





Eine besonders imposante Show bot Gernot mit seinem Dr.I Dreidecker in den Farben, wie Manfred von Richthofen sie seinerzeit flog.



Größen wie Gernot Bruckmann, Alex Balzer und Robert Sixt zeigten eine eindrucksvolle Show, die alle begeisterten.



errang Andreas Kals. Weltmeister in der Klasse F3C wurde Hiroki Ito aus Japan vor dem Schweizer Ennio Graber und dem Drittplatzierten Measatoski ISO, ebenfalls aus Japan.

Leider konnte auch in der Klasse F3N kein österreichischer Teilnehmer unter die ersten 20. Plätze kommen. Bernhard Wimmer errang vor Andreas Eder und Henrik Zupanc den 21. Rang. Dieses Bild veränderte sich bis in die dritte Finalrunde nicht, wodurch alle drei Teilnehmer den Einzug in das Finale verpassten. Den Weltmeistertitel in der Klasse F3N errang Eric Weber aus Deutschland vor Huan-Chen Ko aus Taipei und Luca Pescante aus Italien.

In den Pausen zwischen den Finalbewerben gab es für die anwesenden Zuschauer eine spektakuläre Flugshow, die nicht nur Helicoptermodelle beinhaltete. Größen wie Gernot Bruckmann, Alex Balzer und Robert Sixt zeigten eine eindrucksvolle Show, die alle begeisterte. Eine besonders imposante Show bot Gernot mit seinem Dr.I Dreidecker in den Farben, wie Manfred von Richthofen sie seinerzeit flog. Das Besondere daran ist, dass der Dreidecker im Maßstab 1:1,5 gebaut ist und somit die gewaltigen Maße von 4.800 mm Spannweite und 88 kg Abfluggewicht besitzt.

Nachtflugshow

Ein besonderes Spektakel bot die Nachtflugshow, die um 21.30 Uhr startete und tolle Vorführungen von Flächen- bzw. Helimodellen zeigte. Auch hier zeigten Größen wie Robert Sixt und Gernot Bruckmann einzigartige Darbietungen. So schaltete Gernot bei seinem

Interessante Links

www.aewo.cc
www.fai-heli-worlds2015.at
www.fai-heli-worlds2015.at

Ein besonderes Spektakel bot die Nachtflugshow, die um 21.30 Uhr startete und tolle Vorführungen von Flächen- bzw. Helimodellen zeigte.

Modell im Flug die Beleuchtung ab, um sie später, als sich sein Kunstflugmodell an anderer Stelle befand, wieder einzuschalten. Blindflug pur und das ohne Verlust des Modells!! Auch Robert Sixt bot eine wahrlich originelle Vorführung, indem er zu Musikuntermalung verschiedene Figuren in die Rotorblätter seines Helimodells zauberte. Natürlich gab es noch eine Menge weiterer toller Piloten, die alle eine großartige Show boten, doch dies würde den Rahmen des Berichts sprengen. Sowohl bei dem Finalbewerben am Freitag und Samstag als auch bei der Nachtflugshow war das Interesse des Publikums so hoch, dass der vorgesehene Parkplatz fast nicht ausreichte.

Siegerehrung

Nachdem am Samstag, den 11. Juli, die letzten Finalbewerbe ihren Abschluss fanden und Janez Mesec in gewohnt professioneller Art die endgültigen Ergebnislisten erstellt hatte, konnte um 16.00 Uhr mit der Siegerehrung begonnen werden. Unter der Anwesenheit des Landeshauptmannes von Kärnten Peter Kaiser, dem Bürgermeister von St. Kanzian Thomas Kreinz, Landespräsident Martin Huber sowie dem Tourismusverantwortlichen Helmut Micheler fand am Hauptfeld (Main Field) im Zuschauerbereich der finale Einzug der Nationen statt. Nach den bei solchen Veranstaltungen üblichen Festreden der Ehrengäste und des ÖAeC-Präsidenten Michael Feinig erfolgte die Übergabe der Pokale und Medaillen an die Sieger der jeweiligen Klasse. So wie beim Autorennen in der Formel 1 gab es natürlich auch hier die Sektdusche für die Sieger. Bei den vorherrschenden hohen Temperaturen war dies sicher eine willkommene Abkühlung.

Danksagung

Den Abschluss der 16. Weltmeisterschaft in der Klasse F3C und 2. Weltmeisterschaft in der Klasse F3N bildete das Abschlussbankett am Abend im K3 in St. Kan-

Sonnenuntergang am Main Field, wo die Fahnen der teilnehmenden Nationen im Abendwind

zian. Dabei erfolgte die Ehrung der Jury, der Punktrichter und natürlich des Teams an Freiwilligen ohne deren Mithilfe der Ablauf der Weltmeisterschaft nicht so reibungslos funktioniert hätte. An dieser Stelle ein „Herzliches DANKE SCHÖN“. Ihr habt bei den hohen Temperaturen eine außergewöhnlich gute

Arbeit geleistet und zum Gelingen der WM maßgeblich beigetragen! Harry Zupanc und sein Organisationsteam haben hier wirklich Einzigartiges zustande gebracht und dafür bedankt sich der ÖAeC-Modellflugsport bei ihm und seinem Team recht herzlich - Jungs ihr seid Spitze!!!

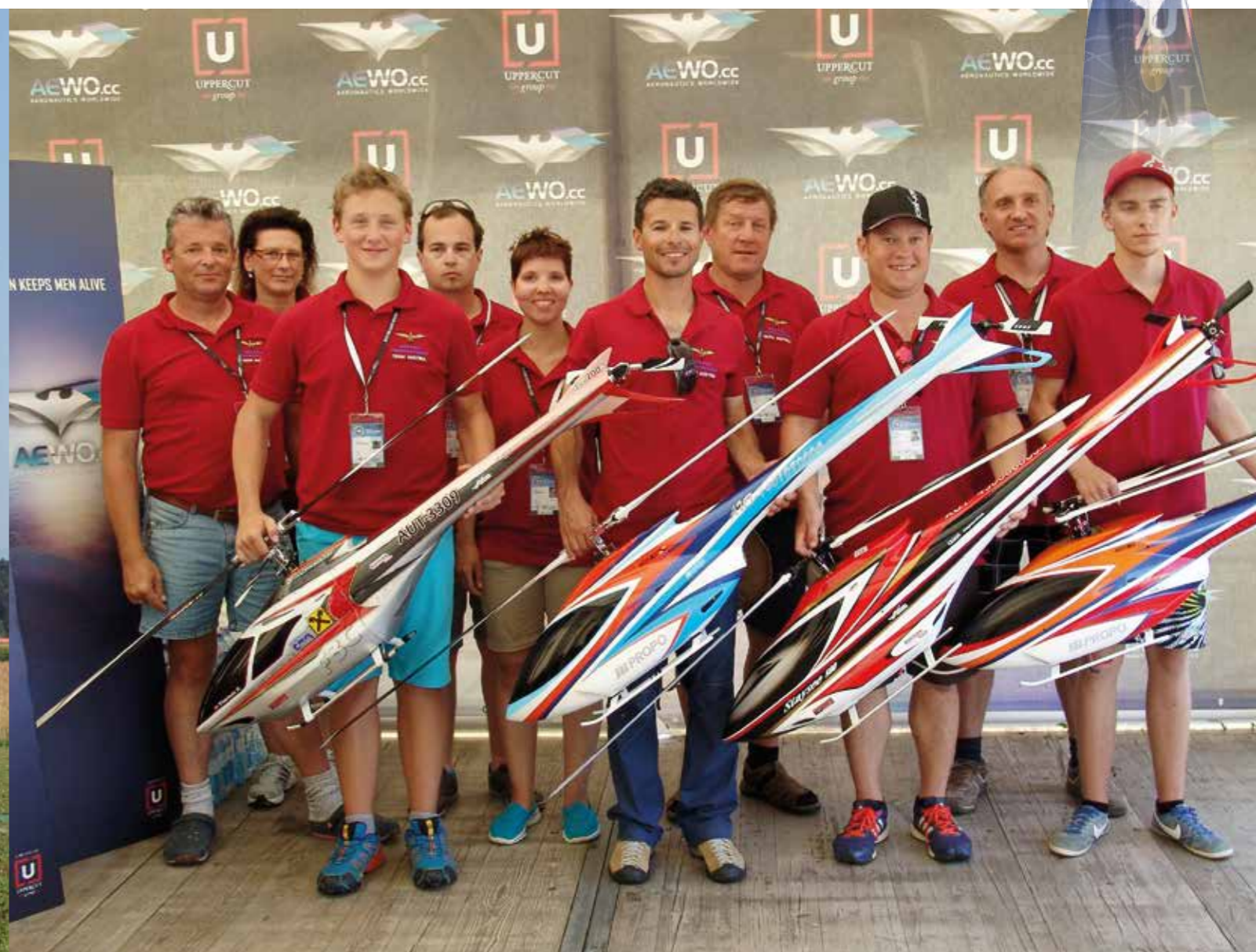
p



Harry Zupanc und sein Organisationsteam haben hier wirklich Einzigartiges zustande gebracht und dafür bedankt sich der ÖAeC-Modellflugsport bei ihm und seinem Team recht herzlich - Jungs ihr seid Spitze!!!



Heli-WM in Kärnten aus Sicht des Teammanagers F3C



Bericht
Daum Josef
F3C Teammanager

Wie sich bereits vor einiger Zeit abzeichnete, bekam der Österreichische Aero-club den Zuschlag für die Durchführung der FAI F3C/N Weltmeisterschaft, welche alle zwei Jahre in einem anderen Land stattfindet.

Als Austragungsort wählte das Organisationsteam um F3C/F3N Bundesfachreferent Harald Zupanc die Ferienregion Klopeinersee. Nach zweijähriger intensiver Vorbereitungsphase war es dann am 2. Juli soweit.

Im Herzen Kärntens, in der Ferienregion St. Kanzian am Klopeinersee wurde die 16. Heli Weltmeisterschaft ausgetragen.

Die Gegend in unmittelbarer Nähe des Klopeinersees bot den Piloten und Teilnehmern eine einzig-

artige Infrastruktur mit unzähligen Lokalen, Restaurants und Kneipen.

Erwähnenswert wäre auch noch, dass auch für die Begleiter und Mitreisenden eine Vielzahl von Aktivitäten rund um den Klopeinersee möglich wäre, so dass niemals Langeweile aufkommen konnte.

Das Gelände, auf dem die Vorrunden und Finaldurchgänge ausgetragen wurden, befand sich auf Feldern in der Nähe des Klopeinersees. Unzählige Firmen, Zeltbauer und freiwillige Helfer verrichteten im Vorfeld unendlich viele Arbeitsstunden, damit sie für die Bewerbe nutzbar waren. Neben dem Hauptfeld (Main Field) stand noch ein F3N Feld zur Verfügung. Ausgetragen wurden die F3C- Vorrunden auf dem Hauptfeld und die F3N- Vorrunden auf dem dafür vorgesehenen Bereich.

Am Freitag wo die ersten Finaldurchgänge geflogen wurden, durfte Thomas die Kalibrierungsflüge der Punkterichter durchführen

Die Firma AEWO (www.aewo.cc) wurde mit der live Übertragung sowie der weltweiten medialen Berichterstattung beauftragt und war mit zahlreichen Kameralenten und dem dazugehörigen Equipment und Know How nach St. Kanzian angereist.

Zum F3C-Team gehörte Bernhard Egger, Andreas Kals und Kevin Eggerstorfer als Senior-Piloten und Thomas Rettenbacher als Junior-Pilot. Zu den Helfern und Callern zählten Josef Kals, Peter Rettenbacher und Karl Eggerstorfer. Begleitet wurde das österreichische Nationalteam von Irmgard Retten-

Zum F3C-Team gehörte Bernhard Egger, Andreas Kals und Kevin Eggerstorfer als Senior-Piloten und Thomas Rettenbacher als Junior-Pilot. Zu den Helfern und Callern zählten Josef Kals, Peter Rettenbacher und Karl Eggerstorfer. Begleitet wurde das österreichische Nationalteam von Irmgard Rettenbacher, Carmen Reichegger und Anna Eggerstorfer.

bacher, Carmen Reichegger und Anna Eggerstorfer. Insgesamt fanden sich 85 Teilnehmer aus 21 Nationen der Welt ein und Österreich konnte auch einen Teil der offiziellen Mannschaft stellen, Manfred Geyer als Judge der Klasse FAI-F3N, Walter Freimann als Judge in der Klasse FAI-F3C und BSL Manfred Dittmayer als Jury-Member.

Untergebracht war das gesamte österreichische Team in der Pension Unterburg in St. Kanzian. Die Zimmer waren gut ausgestattet und an der Hausbar konnte man den Tag noch einmal Revue passieren lassen.

Durch den Veranstalter wurden 3 offizielle Trainingsfelder zur Verfügung gestellt. Das Österreichische Team bekam die Möglichkeit, am Fluggelände des MFC – Jauntal St. Stefan zu trainieren und wurde vom Verein tatkräftig unterstützt. Klarer Favorit mit 4 F3C-Weltmeistertiteln im Gepäck war Hiroki Ito aus Japan und zeigte dies eindrucksvoll mit jeweils 4 erfliegenen 1.000ern in den Vorrundendurchgängen.

Beim ersten Vorrundendurchgang konnten auch unsere Piloten mit einer soliden Leistung den 1. Wett-

bewerbstag abschließen. Bernhard Egger hatte bereits seit Anfang des Jahres mit technischen Problemen zu kämpfen und war mit dem 7. Rang sichtlich zufrieden. Thomas Rettenbacher unser „Junior“ zeigte auch einen guten Flug und sicherte sich den 18. Platz. Andreas Kals konnte seine Klasse nicht ausspielen und erreichte bei windigen Verhältnissen den 31. Platz. Kevin Eggerstorfer, welcher zum ersten Mal an einem internationalen Wettbewerb teilnahm, sicherte sich am ersten Tag den 27. Rang.

Am 2. Tag der Vorrundendurchgänge behielten Bernhard und Thomas ihre Platzierungen bei, Andi konnte sich vom 31. auf den 27. Rang verbessern und Kevin landete auf Platz 29.

Beim dritten Durchgang verbesserte sich Thomas um einen Rang



und war somit 17. Andi hatte bessere Bedingungen gegenüber dem Vortag und arbeitete sich auf den 24. Platz vor. Bei Bernhard und Kevin änderte sich nichts und behielten ihre Platzierungen 7 und 29.

Im Vierten und alles entscheidenden Durchgang über den Einzug in das Finale rutschte Bernhard auf Rang 8, Andreas sicherte sich Platz 25 und Kevin beendete den Durchgang als 30. Somit waren die Vorrunden beendet.

Thomas wurde 16. und konnte leider am Finale nicht teilnehmen. Aber nach diesem Durchgang hatte Österreich den Junioren Weltmeister in der Klasse F3C.

Thomas Rettenbacher aus Salzburg konnte mit seinen Leistungen die anderen Junioren mit Abstand hinter sich lassen und wurde verdient Junioren Weltmeister.

Am Freitag wo die ersten Finaldurchgänge geflogen wurden, durfte Thomas die Kalibrierungsflüge der Punkterichter durchführen. Wie mir im Laufe des Tages zu Ohren kam, waren einige Piloten

vom Kalibrierungsflug positiv überrascht und teilten mir mit, dass er mit seiner Präzision die Platzierungen im Finale aufgemischt hätte.

Bei Bernhard Egger kamen im Finalprogramm die fehlenden Trainingseinheiten zum Tragen, wodurch er einige Platzierungen nach hinten rutschte. Nach 3 Finaldurchgängen konnte er die Weltmeisterschaft 2015 auf den 14. Rang beenden.

Weltmeister mit 1000ern in allen Durchgängen wurde Hiroki ITO aus Japan, gefolgt von Ennio Graber und Iso Masatoshi auf den 3. Rang.

Die Weltmeisterschaft endete mit einer ebenso großartigen Abschlusszeremonie, wie sie eröffnet wurde. Mit dem Einmarsch der Nationen und mit ebenso langen Reden der VIP's. Die Siegerehrung zog sich zwar aufgrund der vielen Ehrungen, im Einzel, der Junioren und der Mannschaften im F3C als auch im F3N verständlicherweise etwas hin, jedoch ist es der krönende Abschluss für alle teilnehmenden Sportler und für eine gelungene Veranstaltung.

Die Weltmeisterschaft endete mit einer ebenso großartigen Abschlusszeremonie, wie sie eröffnet wurde.

Abschließend kann ich von meiner Seite als F3C Teammanager auf eine gelungene Veranstaltung zurückblicken und wünsche unserem Heliteam und Junioren Weltmeister Thomas viel Glück und Erfolg bei der Europameisterschaft 2016 in Polen.

Außerdem möchte ich mich bei allen Beteiligten, Helfern und Organisatoren recht herzlich bedanken, die für die reibungslose Durchführung der F3CN Weltmeisterschaft 2015 in Kärnten ihre Zeit und Energie zur Verfügung gestellt hatten. Ein großes Lob auch an Harry Zupanc, der so einen tollen Event auf die Beine gestellt hatte. Weiteres möchte ich mich beim Obmann des MFC St. Jaental Paulitsch Gerhard bedanken, der uns das Trainingsgelände zur Verfügung stellte. **p**

BE ORIGINAL

MATCHLIPO™

ultra performance cells for GOBLIN

High Grade FBL Servos
der überragende Testsieger

Skookum SK720
Modellrettung automatisch

Skookum SK540
Dual Sensor Technology

Combo Angebote
bestmögliche Ausstattung

X-NOVA Motors
Laufkultur plus Leistung

High Grade Regler
1st. class Governor inside

Zubehör: "was wir nicht haben, braucht man nicht"

SAB BLACKLINE
die nächste Evolutionsstufe

heli-shop.com oft kopiert-nie erreicht

Das offizielle SAB Goblin Portal
Direktversand
BE ORIGINAL

SAB DISTRIBUTION
info@heli-shop.com
phone: +43(0)5288 64887

SAB HELI DIVISION AUSTRIA

Lockheed P38 Lightning der Gabelschwanzteufel

An einem strahlenden Frühsommertag steht sie mit glänzenden alu-polierten Dreiblatt-Luftschrauben und silberfarbenem Rumpf auf dem Taxiway in der Sonne. In Kürze wird das recht seltsam wirkende Modell auf die Startpiste rollen und in den strahlend blauen Himmel abheben.

Die Rede ist hier von einem der ungewöhnlichsten Jagdflugzeuge des 2. Weltkriegs – der P38 Lightning. Dabei handelt es sich nicht um das recht selten gewordene Original, sondern um ein Flugmodell, das nun für jedermann erhältlich ist.

Geschichte

Lockheed produzierte mit der P-38 Lightning eines der wohl außergewöhnlichsten Flugzeuge die es in der Luftfahrtgeschichte je gab. Mit ihren zwei Allison Motoren mit je 1.475 PS und dem unkonventionellen Doppelleitwerk kam sie als Standardjagdflugzeug im pazifischen Raum während des 2. Weltkrieges zum Einsatz. Als Langstreckenbegleitjäger konnte sie weit höher und schneller fliegen als viele in dieser Zeit gebaute Flugzeuge. Über 10.000 Maschinen wurden in der Zeit zwischen 1941 und 1945 gebaut, jedoch fliegen weltweit heute nur noch eine Handvoll Exemplare. Eine der ganz wenigen und die einzige in Europa beheimatete flugfähige P-38 Lightning ist jene der Flying Bulls in Salzburg.

Man kann sagen, dass es sich bei der Flying Bull Maschine mit der amerikanischen Registrierung N25Y um eine der schönsten und am besten gewarteten P-38 weltweit handelt. Das fast acht Tonnen schwere Flugzeug wird von den beiden Allison V-12 Kolbenmotoren mit Turbolader auf eine Geschwindigkeit von 670 km/h in eine Höhe gebracht, die sonst nur modernen Jets vorbehalten ist.

Die P-38 Lightning als Modell

Als flugfähigen maßstäblich verkleinerter Nachbau gab und gibt es die P38-Lightning in verschiedenen Größen und Maßstäben. Die Firma Flitework im Vertrieb von Hobbico-Revell bietet das Modell nun mit einer respektablen Flügelspannweite von 1.465 mm und in EPO-Bauweise an. Durch die hohe Detaillierung, werkseitige Red-Bull Lackierung und den sehr vorbildähnlichen Nachbau kann man hier schon fast von einem Semi-Scale

Autor

Wolfgang Semler

Flugaufnahmen

Peter Kühweidner, Heimo

Stadlbauer

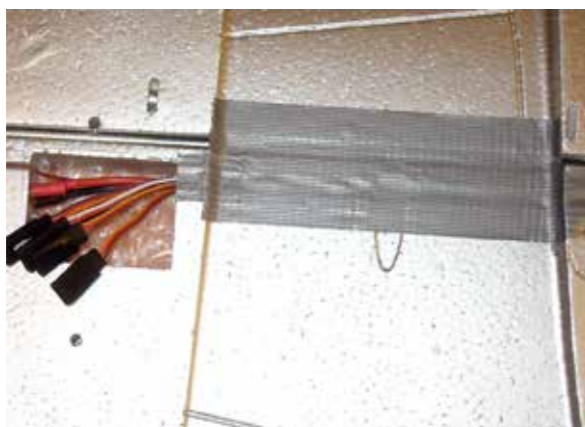




In der heutigen Zeit ist der hohe Vorfertigungsgrad des Modells und die komplette Ausstattung selbstredend.



Nach dem alle Steckverbindungen hergestellt wurden, ist es zweckmäßig, gleich die Zuordnung der Servofunktionen zu überprüfen.



Abgedeckt wird der Kabelkanal durch einen Streifen Klebeband, der am besten dieselbe Farbe wie die silberfarbene Oberfläche besitzt.



Nach dem Einkleben der beiden Seitenleitwerke in die Rumpfpylone erfolgt das Einsetzen und Verschrauben des Höhenleitwerks.

Modell sprechen. Natürlich darf ein elektrisches Einziehfahrwerk als Tüpfelchen auf dem „I“ nicht fehlen. In der heutigen Zeit sind der hohe Vorfertigungsgrad des Modells und die komplette Ausstattung selbstredend. Dazu gehören neben dem Modell selbst die benötigten Servos, Regler, Motoren, das Einziehfahrwerk sowie sämtliche Kleinteile. Beizusteuern sind nur mehr der individuelle Empfänger und ein 3s, 2.200 mAh Flugakku. Eine in Deutsch gehaltene und bebilderte Bauanleitung ergänzen den Lieferumfang. Um die Lightning in die Luft zu bekommen, sind daher nur wenige Montagearbeiten erforderlich.

Montage

Begonnen wird der Zusammenbau mit dem Einfädeln des Kabelbaums in die beiden Rumpfpylonen. Mit diesem erfolgt dann die Verkabelung des Quer-, Seiten- und Höhenruders sowie der Motorre-

gelung. Hier muss man aufpassen, dass die Stecker an dem richtigen Ende zu liegen kommen. Sehr hilfreich ist hier die werkseitig durchgeführte Nummerierung der Verbindungsstecker und -buchsen, womit die Gefahr des Vertauschens minimiert wird. Abgedeckt wird der Kabelkanal durch einen Streifen Klebeband, der am besten dieselbe Farbe wie die silberfarbene Oberfläche besitzt. Anschließend kann man die beiden Rumpfpylone auf die Tragfläche schieben und nach dem Fixieren mit zwei 3-mm-Schrauben die Verbindung mit den Rumpfpylonen herstellen. Nachdem alle Steckverbindungen hergestellt wurden, ist es zweckmäßig, gleich die Servofunktionen mit Hilfe eines Servotesters auf ihre richtige Zuordnung hin zu überprüfen. Ermöglicht wird dies durch einen an der Oberseite des Pylons im Bereich der Turboattrappen befindlichen abnehmbaren Deckel. Nach dem Einkleben der beiden Seiten-

leitwerke in die Rumpfpylone, erfolgt das Einsetzen und Verschrauben des Höhenleitwerks. Danach kann man bereits mit dem Einbau der Anlenkungen beginnen. Da die Verbindung Höhen-Seitenleitwerk etwas labil wirkt, sorgt zusätzlich 30-Minuten-Harz für mehr Halt und Sicherheit.

Die Verbindung der beiden Tragflächenhälften erfolgt mittels eines vorderen und rückwärtigen Verbindungsblättchens aus Sperrholz, die mit Hilfe von 3mm Schrauben im Rumpfboot befestigt werden. Zusätzlich unterstützt ein 5,5-mm-CFK-Rohr, das als Steckung dient, die Verbindung. Bei dem Testmodell war leider ein 6mm Rohr enthalten, das gegen ein passendes aus dem eigenen Fundus getauscht werden musste. Der Hersteller wurde darauf hingewiesen und eine stichprobenartige Überprüfung anderer Bausätze ergab, dass es sich hier um einen Einzelfall handelte. Um hier einen stabilen Übergang zu schaffen, wurde der Spalt an der Flächenwurzel mit Harz zusätzlich ausgefüllt. Nach dem Zusammenbau und Montage der 3-Blatt-Luftschauben samt Spinner konnte bereits der Empfänger im Rumpfboot unter der Cockpithaube Platz nehmen. Der Flugakku

findet seinen Platz in einem Fach im vorderen Rumpfbereich. Zugänglich ist er ebenfalls über die unter der Cockpithaube befindliche Bucht. In der Bauanleitung ist an dieser Stelle noch ein eigener Deckel vorgesehen, dieser dürfte aber der Produktpflege zum Opfer gefallen sein. Nach dem Einkleben der Anbauteile, wie Lufthutzen und Ausgleichsgewichte, konnte es mit der Programmierung der Funktionen im Tactic TTX650 Sender weitergehen.

Fertigstellung

Um alle Funktionen in einem Empfänger unterzubringen, ist einer mit 6 Kanälen ausreichend. In diesem Fall kommt der Hobbico eigene Tactic TX624 Empfänger zum Einsatz. Als beste Einbaulage hat sich die rückwärtige Rumpfwand der Bucht im Rumpfboot als günstig erwiesen. Hier können auch die Anschlusskabel leicht verstaut werden und sind beim Akkuwechsel nicht im Weg. In der Bauanleitung wird darauf hingewiesen, dass man für die kurze Empfänger-Antenne eine Durchführung in die Kabine herstellen soll, denn die Aluminiumfarbe der Außenhaut könnte zu Übertragungsproblemen führen. Der angegebene Schwerpunkt von

75mm ab der Nasenleiste kann mittels des 3s-Flugakkus mit 2.200 mAh leicht eingestellt werden. Zuletzt erfolgen noch der obligatorische Rudercheck und die Einstellung der Ausschläge gemäß Anleitung. Leider fehlten beim Testmodell auch die beiden Magneten auf der Tragfläche, welche die Kabinenhaube am Rumpf halten. Sie mussten ergänzt werden, da sonst doch die Gefahr des Verlustes der Kabinenhaube im Flug bestand.

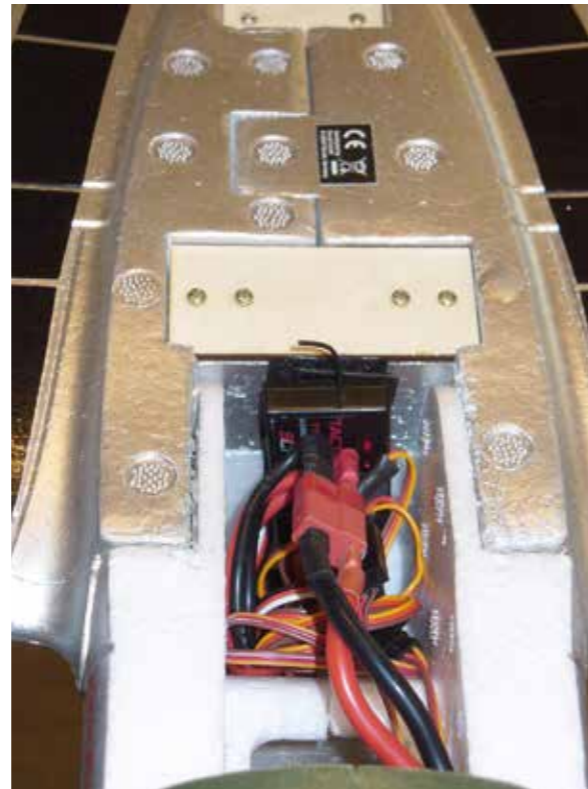
Flugerfahrung

Wie in der Einleitung schon erwähnt, erfolgte die Flugerprobung an einem sonnigen Frühsommertag mit angenehmen Temperaturen. Nach dem Einsetzen des Flugakkus und der nochmaligen Kontrolle aller Ruderfunktionen rollte das Modell zur Startposition. Dabei fiel gleich die gute Manövrierfähigkeit am Boden auf, denn die P-38 Lightning rollt exakt den Steuerbefehlen folgend, den Taxiway entlang zur asphaltierten Startpiste. Nach kurzem Durchatmen wanderte der Steuerknüppel Richtung Vollgas und nach wenigen Metern hob das Modell schon ab. Aufgrund der vorhandenen Antriebsleistung sollte der Start auf einer gut gemähten





Die Verbindung der beiden Tragflächenhälften erfolgt mittels eines vorderen und rückwärtigen Verbindungsblättchens aus Sperrholz, die mit Hilfe von 3-mm-Schrauben im Rumpfboot befestigt werden.



Um alle Funktionen in einem Empfänger unterzubringen, ist einer mit 6-Kanälen ausreichend. Hierbei kommt der Hobbico eigene Tactic TX624 Empfänger zum Einsatz.

Graspiste ebenso kein Problem darstellen. Der erste Eindruck im Flug war auch sehr überzeugend, denn einerseits steht genügend Leistung zur Verfügung und andererseits liegt die P-38 sehr gut in der Luft. Die ursprünglich vermutete Labilität der Konstruktion konnte nicht bestätigt werden, es passt einfach alles. Einfacher Kunstflug ist durchaus möglich, Turns, Loopings oder Rollen

sind kein Problem und passen auch sehr gut zu dem Modell. Besonders beeindruckend ist das Flugbild, denn durch die ungewöhnliche Rumpfform sieht dieses sehr spektakulär aus. Auch ergänzt das Geräusch der Motoren und der wuchtigen Dreiblatt-Schrauben das realistische Gesamtbild. Leichter Wind stört das Modell auch nicht im Geringsten, es bleibt immer noch sehr

gut steuerbar. Nach einer Flugzeit von ca. 6 Minuten ging es daran, den Landeanflug einzuleiten. Zuerst das Fahrwerk ausgefahren und das Gas auf ein paar Zacken über Minimum reduziert, schwebt die P38-Lightning mit einer Linkskurve zur Landung herein. Auch hier zeigt sich das Modell von seiner besten Seite und setzte ohne Probleme weich auf der Asphaltpiste auf. Nach dem gelungenen Erstflug rollte die Lightning zur Parkposition zurück, wo bereits der nächste frisch geladene Flugakku wartete.

Zum Abschluss

Die Firma Flitework im Vertrieb von Hobbico/Revell hat mit der P-38 Lightning ein außergewöhnliches Modell auf den Markt gebracht, dass sich von der Masse der sonst gängigen Flugzeugtypen

Die einzelnen Luftschaublenblätter werden durch Einlegen in ein entsprechendes Formteil zur 3-Blatt Luftschaube. Im Anschluss erfolgt der Einbau in den aus Grundplatte und Abdeckung bestehenden Spinner.



TECHNISCHE DATEN P-38 LIGHTNING

Typ	Tiefdecker-Warbird
Bauweise	Foam
Hersteller/Vertrieb	Flitework/Hobbico
Preis	299,99 Euro
Bezug	Fachhandel

AUFBAU

Rumpf	Foam
Tragfläche	Foam
Leitwerk	Foam

ABMESSUNGEN

Spannweite	1.465 mm
Länge	1.020 mm
Tragflächeninhalt	31,6 dm ²
Flächenbelastung	41,2 g/dm ²
Gewicht (Herstellerangabe)	ca. 1.500 g
Fluggewicht Testmodell	ca. 1.550 g

VERWENDETER ANTRIEB

Motor	2 x BL Outrunner
Propeller	3-Blatt
Regler	2 x Brushless
Akku	3s, 2.200 mAh

VERWENDETE KOMPONENTEN

Sender	Tactic TTX 650
Empfänger	Tactic TX 624
Seite	FW2412MG
Höhe	FW2412MG
Quer	FW2412MG

abhebt. Der hohe Vorfertigungsgrad und die umfangreiche Ausstattung des Bausatzes lassen den Piloten schnell zu einem erfolgreichen Flugerlebnis kommen. Auch im Flug enttäuscht das Modell nicht, denn die guten Flugeigenschaften sorgen für eine Menge Flugspaß. Speziell die Silhouette des Modells im Flug hebt sich von den sonst üblichen Flugmodellen ab und gibt den eigenen Charakter wieder. Als Kritikpunkt kann die teilweise sehr mangelhaft ausgeführte Bauanleitung und

die doch recht weiche Oberfläche angeführt werden. Andere Hersteller verwenden bereits eine mit einer festeren Oberflächenstruktur. Auch muss man bei den Aufklebern auf deren Haftbarkeit achten, denn sie lösen sich recht leicht vom Modell ab. Ansonsten kann durchwegs eine Kaufempfehlung für die Lightning ausgesprochen werden und mit dem nicht alltäglichen Modell kann man auf dem heimischen Modellflugplatz sicher die Aufmerksamkeit der anderen Vereinskollegen erzielen. **p**





Multiplex FunGlider

ausgeführt. Die einfache Klickbefestigung des zweiteiligen Pendelhöhenruders ist bereits vom SHARK bekannt. Nachdem Antrieb und Servos bereits eingebaut sind, be-

sowohl auf der Unterseite als auch seitlich zum Rumpf einen Streifen des beigelegten roten Klettbands angebracht. Im Seitenleitwerk sind zwei Kammern angeordnet. Der

Der „immer dabei“-E-Segler im Praxistest

Multiplex überrascht uns nach dem Rockstar mit einem weiteren neuen Modell. In der letzten PROP 2/2015 wurde der FunGlider in RR Ausführung kurz vorgestellt. Kraftvolle Motorisierung und wenig um alle Achsen, das war der erste Eindruck von der Multiplex-Flugshow. Das Modell hat mich im Urlaub begleitet und musste auch bei widrigen Wetterverhältnissen zeigen ob es als Allround-Rucksackmodell geeignet ist. Vorab gesagt, der FunGlider hat seine Flug- und Nehmerqualitäten eindrucksvoll bewiesen.

Konstruktion, Inbetriebnahme

In der Praxis haben sich die neuen Lösungen zur Flächenarretierung und die Akkuklappe auf der Unterseite des Rumpfs bewährt. Der Akkuwechsel ist einfach und rasch erledigt und auch die Festigkeit des Akkudeckels ist soweit gut. Alleine die Passung zum Rahmen bei höheren Außentemperaturen gibt etwas Grund zur Kritik. Die Schnappbefestigung rastet nicht immer beim ersten Versuch ein. Die Verzahnung der Flächenarretierung hat sich nicht abgenutzt und auch bei

den wildesten Flugmanövern die Flächen sicher am Rumpf gehalten. Bei einer harten Landung wurden aber die beiden Flächenhälften vom Rumpf wie vorgesehen gelöst und das ohne einer sichtbaren Beschädigung an Rumpf und Fläche. Das Abwerfen der beiden Flächen erfolgt aber leider auch bei jeder Landung im etwas höheren Gras. Sieht spektakulär aus, ist aber nicht jedermanns Sache. Der Rumpf in „M-SPACE-Technologie“ und die Tragflächen in „Rohrholmtechnologie“ sind beide mit hoher Festigkeit

schränkt sich die Fertigstellung zum Erstflug auf Einbau des Empfängers und Befestigung des 3S Lipoakku. Der schmale 5 Kanal-Empfänger wird mit Klettband unter der Tragfläche befestigt. Auch für ein kleines Vario von V-Speak ist hier noch Platz. Die Kabel müssen sorgfältig verlegt werden, damit die Servohebel für Seite und Höhe ohne Scheuern ihren Dienst verrichten können. Der Akku hat seinen Platz vor den Servos gegenüber dem Steller. Auch hier wird Klettband als Befestigung verwendet. Ich habe

korrekte Schwerpunkt wird nach Platzierung der Eisenkugel in der vorderen Kammer ohne weiteres Blei erreicht. Mit den mitgelieferten Selbstklebe-Folien werden die Kammern verschlossen.

Die Montageanleitung gibt neben dem Schwerpunkt auch die empfohlenen Ausschläge und Mischwerte für das Höhenruder bei Motorflug und der Landstellung an. Für die Vorbereitung der ersten Inbetriebnahme inklusive Programmierung des Senders vergehen keine 30 Minuten.



Einfache,
aber effektive
Flächenarretierung



TECHNISCHE DATEN FUNGLIDER

Typ	E-Segler
Bauweise	ARF (RR)
Hersteller/Vertrieb	Multiplex
Preis	154,90 €
Bezug	Fachhandel
AUFBAU	
Rumpf	Elapor in M-SPACE-Technologie
Tragfläche	Elapor mit Rohrholmtechnologie
Leitwerk	Elapor Pendelruder abnehmbar
ABMESSUNGEN	
Spannweite	1.300 mm
Länge	800 mm
Tragflächeninhalt	20,5 dm ²
Gewicht (Herstellerangabe)	590 g
Fluggewicht Testmodell	583 g
Flächenbelastung Testmodell	28,4 g/dm ²
Tragflächenprofil	k.A.
Steuerkanäle	4
RC-Funktionen	Höhenruder, Querruder, Seitenruder, Motor
Bauzeit	ca. 15 min
VERWENDETER ANTRIEB	
Motor	Multiplex BL-O 2816-0900
Propeller	9 x 6 Klapp
Regler	Multiplex MULTIcont BL 20 SD
Akku	Multiplex Li-BATT FX3/1-950 25C Gewicht 93 g
Strom	12A bei 11,5V
Steigen	> 9 m/sec ohne Thermik
Flugzeit	mehr als 20 Minuten ohne Thermik
VERWENDETE KOMPONENTEN	
Sender	Multiplex PROFI TX 12
Empfänger	Multiplex RX-5 M-LINK 2,4 GHz
Seite	Multiplex Nano-S
Höhe	Multiplex Nano-S
Quer	2x Multiplex Nano Pro MG
Vario	V-Speak Vario



Autor
Wolfgang Wallner
Fotos
Ingrid Wallner

Erstflug

Das Modell ist in weniger als einer Minute aufgerüstet, super. Akku geladen, üblicher Check und noch ein Gleitflug vor dem ersten Motorstart, so war es angedacht. Nachdem der Gleitflug mit etwas Anlauf aus der Hand problemlos erfolgte wurde nach wenigen Metern Flugstrecke bereits der Motor eingeschaltet. Mit Vollgas und vollem Akku steigt der FunGlider mit gut 60° nach oben. Ein Blick auf das Vario zeigt mehr als 9 m/sec, wovon

das nenn ich Steigflug! Mit einer Akkuladung sind gut 4 Minuten Motorflugzeit und damit mehr als 1.500 m Steighöhe erreichbar!

Es sind nur wenige Trimmkorrekturen für einen exakten Geradeflug des Modells notwendig. Das Modell ist agil und sehr wendig. Bei den Flächen ist nach dem ersten schnellen Abstieg aus 75 m Höhe und anschließendem Looping keine vergrößerte V-Form zu erkennen. Ganz schön flott „der Kleine“! Das Rollverhalten erinnert etwas

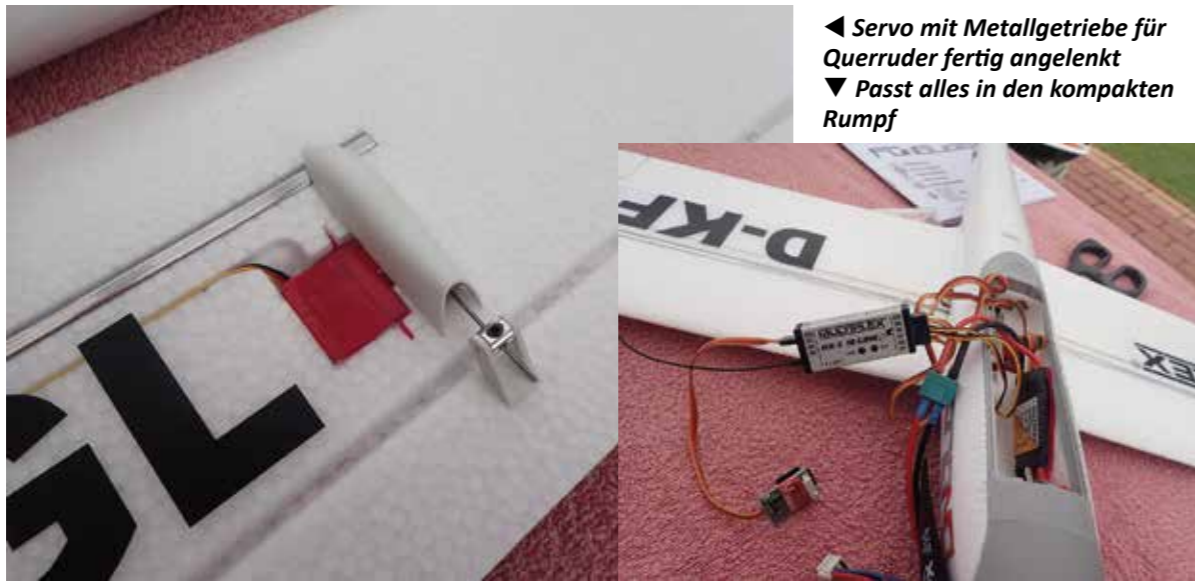
an ein Motormodell und auch im Motor-Steigflug schraubt sich der FunGlider nach oben wenn der Pilot es will. Ob er auch Thermik annimmt? Also nochmals Höhe getankt und in 80 m wird vorsichtig eingekreist. Der FunGlider steigt im Segelflug in der Blase, muss dabei aber kontinuierlich mit Quer und etwas Seitenruder gesteuert werden um nicht aus dem Bart zu fallen. Eine probeweise Absenkung der Querruder um 2 mm nach unten bringt keine wesentliche Ver-

besserung des Steigens im Thermikschlauch. In der Ebene ist das Modell vor allem ein flotter kleiner „Hotliner“ für Kunstflugeinlagen. Das gute Gleitverhalten schreibt bei der Landung nach oben ausgefahrenen Querrudern. Trotzdem kommt der FunGlider noch recht flott zurück zur Erde. Auf den letzten Metern kann das Modell etwas ausgehungert werden, ohne sofort mit einem Strömungsabriss hart aufzuschlagen. Ich habe die Querruderanlenkung am Servohebel um





◀ Elektrischer Anschluss Querruder am Rumpf
▼ Detail abnehmbares Pendelhöhenruder und Trimmgewicht



◀ Servo mit Metallgetriebe für Querruder fertig angeleitet
▼ Passt alles in den kompakten Rumpf

- + kleines Packmaß
- + gute Verarbeitung des RR Fertigmodells
- + hohe Festigkeit von Rumpf und Tragfläche
- + gute Allround-Flugleistung mit Hotlinerfeeling
- + sehr starker Antrieb für mehr als 1.500 m Steighöhe

- hohe Landegeschwindigkeit ohne Gegenwind
- wirft im höheren Gras bei der Landung die Flächen ab
- Kabinenhaubenlackierung blättert am Testmodell ab

ein Loch weiter nach außen eingehängt. Dadurch erhöht sich der Ausschlag der Querruder in Landstellung nach oben. Die Bremswirkung ist damit etwas besser, aber der Kleine kommt noch immer mit „Speed“ zur Landung.

Am Hang fühlt sich der FunGlider sichtlich wohl. Auch bei etwas stärkerem Wind macht es Spaß, an

der Hangkante ein wenig Adrenalin auszuschütten. Reicht es dem Piloten, wird im ruhigeren Flugstil wieder Höhe getankt um anschließend mit einem „von links“ die Höhe in Geschwindigkeit umzusetzen. Einzig der Durchzug erinnert den Piloten, dass er eine leichte Schaumwaffeln am Ruder hat. Durch den starken Antrieb ist Absaufen

kein Thema. Bei gemischtem Hangaufwind mit Thermik fällt das Kurbeln leichter als in der Ebene. Damit ist der FunGlider erste Wahl um neue Hänge zu erkunden oder die Frage „trägt es schon“ sicher zu beantworten. Klein und handlich hat er neben den großen Modellen immer noch Platz. Auf Grund seiner Größe passt er zerlegt leicht in einen Rucksack. Modellflieger die wie ich gerne wandern, schätzen diese Eigenschaft und ebenso die Allroundqualität.



Fazit

Der FunGlider von Multiplex macht seinem Namen wirklich Ehre, es macht riesig Spaß mit ihm zu fliegen. Der starke Antrieb in Verbindung mit guten Allroundflugeigenschaften und der hohen Wendigkeit erweitern das Einsatzspektrum des kleinen Hotliners. Kleines Packmaß und wirklich kurze Aufrüstzeit sind weitere Highlights. Die € 154,90 sind für die Summe der positiven Eigenschaften ein fairer Preis. **p**

Liebesgrüße aus Polen High Aspect 3.1

Autor
Manfred Dittmayer
Fotos
Manfred Dittmayer, Ingrid Wallner

Langzeitbericht
über ein
außergewöhnliches
Segelflugmodell



Wie bereits bekannt sein dürfte, habe ich eine besondere Liebe für Segelflugmodelle, sowohl für vorbildgetreue Modelle, als auch für reine Sportgeräte. Auf der Modellbaumesse in Wels 2014 fand ich am Stand von Modellbau Zeller (zeller-modellbau.com) ein wunderschönes Segelflugmodell, den High Aspect 3.1 ARF 3.100 mm von artHobby.

Sofort löste der Aspect das unter uns Modellsportlern wohl bekannte „WILL HABEN“ Gefühl aus. Besonders verstärkte sich das Gefühl, als mir Robert Zeller den Bausatz zeigte und mir erklärte, dass es sich bei dem Aspect 3.1 um ein Hochleistungs- F3J Thermik- und Multi-Task Segelflugmodell aus der Edelschmiede des Konstrukteurs Krzysztof Jasinski handelt. Krzysztof Jasinski hat über 30 Jahre Erfahrung in der Konstruktion und Herstellung von Hochleistungssegel- und Elektroflugmodellen und seine Modelle errangen bei internationalen Wettbewerben und Weltmeisterschaften zahlreiche Wettbewerbserfolge. Glücklicher Weise hatte Robert noch einen Baukasten am Stand lagernd. In einem intensiven Gespräch gab mir Robert noch einige Tipps zum Bau des Modells. Vor allem erklärte er mir die Lackierung des Modells, da hier ein besonderer Lack zur Anwendung kommt. Ich nahm noch die passenden Servos dazu und einen E-Rumpf und verließ, um mein Modellflugbudget nicht noch mehr zu belasten, die Welser Messe Richtung Wien.

Der Bausatz

Zu Hause angekommen, wurde natürlich in der Werkstatt der Bausatz des Aspect sofort einer genaueren „Inspektion“ unterzogen.

Das Rumpfbauwerk und die Seitenleitwerksflosse bestehen aus weiß eingefärbtem leichtem, aber hochfestem GFK. Der Rumpfkonus ist nach vorne abnehmbar und ermöglicht einen einfachen und schnellen Zugang zu allen RC-Komponenten und bietet ausreichend Schutz für die Elektronik. Der E-Rumpf ist - wie bei anderen E-Modellen auch - mit einer abnehmbaren Kabinenhaut ausgestattet und es findet sich reichlich Platz für Lipos und Motor. Beide Rümpfe werden durch



Die einzige „heikle“ Arbeit beim Bau des Aspect ist die genaue Positionierung der Aussenflügel.



Der Rumpfkonus ist nach vorne abnehmbar und ermöglicht einen einfachen und schnellen Zugang zu allen RC-Komponenten und bietet ausreichend Schutz für die Elektronik. Je nach Bedarf wird der Ausschnitt gefräst.



Das ungewöhnliche Leitwerk des Aspect. Das Höhenleitwerk besteht, so wie die Flächen auch, aus sauber geschnittenen Styroporkernen, furnierbeplankt mit Glasgewebe unterlegt und mit Luftfahrtharz verklebt.

Natürlich ist der Aspect kein Starkwindflieger, wie seine Kollegen aus der CFK-Gilde, aber für zumindest 75% der Wetterlagen bestens geeignet.



ein konisch geformtes CFK-Rohr vervollständigt. Das Höhenleitwerk besteht, so wie die Flächen auch, aus sauber geschnittenen Styroporkernen, furnierbeplankt mit Glasgewebe unterlegt und mit Luftfahrtharz verklebt. Ein Balsa/CFK-Holm vervollständigt

die hohe Festigkeit der Flächen. Fertig verschliffene Nasenleisten, angeschlagene Höhenruder und fertig verschliffene Leitwerke, sowie die ausgezeichnete Bauanleitung versprechen einen zügigen und genussvollen Bau des Modells.

Der Bau

Geht man nach der Bauanleitung vor, so macht der Zusammenbau des Modells keinerlei Schwierigkeiten, dies gilt auch für Kollegen, die noch weniger Erfahrung im Flugmodellbau haben.

Eine Besonderheit ist das Lackieren der Tragflächen, des Höhenleitwerks und des Seitenruders. Der Lack trocknet sehr schnell und riecht nicht unangenehm. Nur zwei Anstriche und etwas Schleifen mit feinem Schleifpapier ergeben eine erstaunlich feste und glatte Oberfläche. Die dem Bausatz beigelegten Kleinteile sind von guter Qualität und können ohne Bedenken verwendet werden. Die Bauzeit des Modells ist mit rund zehn Stunden relativ kurz und geht leicht von der Hand. Ob der Aspect allen Erwartungen entspricht, sollte der geplante Erstflug auf der Sommeralm 2014 zeigen.

TECHNISCHE DATEN HIGH ASPECT

Spannweite	3.100 mm
Länge	1.575 mm
Fluggewicht	1.360 g
Profil	SD7080 mod.
Flächeninhalt	53,6 dm ²
Funktionen	H, S, Q, Wkl.
Kanalanzahl	6+
Servo Empfehlung	HITEC: 2 x HS-65HB oder MG (Rumpf) 4 x HS-85MG (Fläche) 2x KST DS245S (Rumpf) 4 x DS135MG (Fläche)
Akku	11,1V/2.500 – 3.200 mAh
Motor	ART-2400
Luftschraube	16 x 8 Aeronaut

Erstflug

Wie heißt es so schön in den Bauanleitungen: „Wählen Sie einen nicht zu windigen Tag für den Erstflug des Modells!“ Nun, im Jahre 2014 war das, sieht man vom Dauerregen ab, auf der Sommeralm kein Problem. In einer Regenspauze war es so weit und nach den üblichen „Checks“ konnte ich den Aspect seinem Element übergeben. Das Modell liegt satt in der Luft, reagiert auf die Ruder sehr gut und präzise, hat einen enorm guten Gleitwinkel und eine sehr angenehme Fluggeschwindigkeit. Jeden schwachen Aufwind oder auch jede Thermik, zeigt der Aspect seinem Piloten an und setzt ihn sofort in Höhe um. Auch auf die Klappeneinstellungen reagiert der Aspect ausgezeichnet, alle Einstellwerte des Herstellers inklusive Schwerpunkt stimmen exakt. Auch beim Landen verhält sich der Aspect, verwendet man die „Krähen oder auch Butterfliegeinstellung“, sehr handzahn.

In der E-Flugversion zeigt sich der Aspect ebenfalls von seiner besten Seite und bereitet sowohl am Hang als auch in der Ebene pures Flugvergnügen.

Flugsaison 2014/15

Angetan von den ausgezeichneten Flugleistungen des Aspect, begleitete mich das Modell die Saison 2014 und 2015 zu allen meinen Hangflugplätzen, wie Großarl, Braunsberg, Dorfgastein, Spitzerberg und Fügen. Bei unterschiedlichsten Wetterbedingungen und Fluggelände konnte der Aspect sowohl mit seiner Flugleistung, als auch seiner Robustheit voll überzeugen. Natürlich ist der Aspect kein Starkwindflieger, wie seine Kollegen aus der CFK-Gilde, aber für zumindest 75% der Wetterlagen bestens geeignet. Selbst als mich wider erwarten ein Baum mitten im Fluge ansprang und die rechte Tragfläche durchbohrte, hielt sich der Schaden in Grenzen und ich er-

hielt von Robert Zeller umgehend die benötigten Ersatzteile, sodass einer weiteren Flugsaison mit dem Aspect nichts im Wege stand.

Fazit

Der Aspect besticht durch sein klares Design und super leichte Komponenten, sowie dennoch hervorragende Flugleistungen und hohe Festigkeitswerte, sowohl in der Segler- als auch in der E-Seglerversion. Durch die 3-teilige Fläche und das abnehmbare Höhenleitwerk ist der High Aspect auch sehr transportfreundlich. Nach einhalb Flugsaisonen kann ich den High Aspect allen Seglerpiloten und auch all denen, die es werden wollen, nur bestens empfehlen! **p**

Angetan von den ausgezeichneten Flugleistungen des Aspect, begleitete mich das Modell die Saison 2014 und 2015 zu allen meinen Hangflugplätzen, wie Großarl, Braunsberg, Dorfgastein, Spitzerberg und Fügen.



Der Mini Epsilon von Staufenbiel



Autor
Bernhard Kager
Fotos
Hunks



Fix und fertig hergestellt ist der Rumpf-Flächenübergang bereits im Lieferumfang enthalten



Die Anlenkung der Querruder ist durch eine Abdeckung gut vor Beschädigung während der Landung geschützt.

Der Mini Epsilon ist ein handliches Elektrosegler-Zweckmodell mit 2.500 mm Spannweite. Fast flugfertig als PNP-Version, ist das Modell in kürzester Zeit fertig gebaut. Alle Bauteile sind robust, leicht und exakt gefertigt.

Die bereits eingebauten Komponenten (Motor und Servos) passen perfekt. Jeder, der ein handliches und unkompliziertes Modell mit toller Leistung sucht, ist hier richtig. Schnell und einfach zerlegbar als Urlaubs-, Alltags- oder Feierabendflieger. Das breite Einsatzspektrum und die gutmütigen Flugeigenschaften machen ihn für mich zu meinem absoluten Lieblingsgerät.

Baukasteninhalt

In der PNP-Version sind bereits die 6 Servos (in den Flächen mit Servorahmen) und auch der Antriebsmotor fertig montiert. Auch die Multilock Flächen-Rumpf-Verbinde und die Flächenanschlüsse mittels grünem MPX-Stecker sind bereits eingebaut und passen schon beim ersten Zusammenstecken wie die Faust „auf's Aug“. Der äußerst stabile GFK-Rumpf ist

ab der Fläche rückwärts großzügig mit Kohlefaser verstärkt und hat bereits die Mechanik für das Pendelhöhenruder montiert. Das Servobrett ist gut verklebt, der Motor verschraubt und natürlich auch mit Loctite gesichert. Die Flächen sind (noch) 4-teilig – druckfest und steif, bereits 3-färbig bespannt (ein paar kleinere Blasen sind schnell „rausgeföhnt“) – wie auch das Leitwerk. Das noch zur Fertigstellung benö-

tigte Material findet sich im Baukasten enthaltenen Zubehörbeutel. Alles TipTop! Das Modell ist auch „leer“ als ARF Version ohne Motor und Servos erhältlich.



Das Sichern des 2-teiligen Pendelhöhenruders habe ich nicht wie in der Bauanleitung vorgeschlagen (mit 2 Schrauben) gelöst. Ein Tropfen Sekundenkleber über das CFK Rohr „schmier“ (Nicht im Rumpfbereich!) und aushärten lassen.



Schwerpunkt (75-80 mm ab Nasenleiste) einstellen. Mit 3s 3.000 mAh geht sich das gerade ohne Trimmblei aus.

Als Grundeinstellung der Ruder ausschläge kann ich empfehlen:
 Höhe +/- 10 mm (30% Expo)
 Seite +/- 25 mm (30% Expo)
 Quer +18/-10 mm (30% Expo)
 Butterfly
 Wölb max. nach unten
 Quer ca. 10 mm nach oben
 Höhenruder ca. 35% Tief
 Thermikstellung
 Quer u. Wölb 3 mm nach unten
 Speedstellung
 Quer u. Wölb 1 mm nach oben

Der nicht ganz kleine Programmieraufwand zahlt sich auf jeden Fall aus und steigert die Leistung nochmals deutlich, wie sich anschließend im Flug zeigen wird.

Bau

Bei den Tragflächen beschränken sich die noch anfallenden Arbeiten auf das Herstellen der Anlenkungen und Abdeckungen. Ich habe die Fläche 4-teilig gelassen und die Außenteile nur mit Tesafilm gesichert (Steckung und Torsionsstift erledigen ja den Rest). So kann ich bei einer zukünftigen Reparatur (auch das kommt vor) die Teile schnell wieder trennen. Das beiliegende Zubehör habe ich verwendet und kann dies ohne Bedenken auch jedem weiterempfehlen. Also nur mehr die fertig gebogenen Anlenkungen an den Servos einhängen, an der jeweils richtigen Stelle 90° umbiegen, in die ebenfalls fertig eingeklebten Ruderhörner stecken und sichern. Abdeckungen montiert und fertig.

Die Seiten- und Höhenruderservos sind schon im Rumpf eingebaut. Auch hier muss nur noch die Anlenkung am Heck hergestellt werden. Das Sichern des 2-teiligen Pendelhöhenruders habe ich nicht wie in der Bauanleitung vorgeschlagen (mit 2 Schrauben) gelöst. Ein Tropfen Sekundenkleber über das CFK Rohr „schmier“ (! Nicht im Rumpfbereich!) und aushärten lassen – klemmt nicht zu viel und nicht zu wenig.

Danach noch den Regler anstecken und programmieren und mit dem Akku den angebenen

TECHNISCHE DATEN

Typ
Bauweise
Hersteller/Vertrieb
Preis

AUFBAU

Rumpf
Tragfläche
Leitwerk

ABMESSUNGEN

Spannweite
Länge
Tragflächeninhalt
Flächenbelastung
Tragflächenprofil
Gewicht (Herstellerangabe)
Fluggewicht Testmodell

VERWENDETER ANTRIEB

Motor
Propeller
Regler
Akku

VERWENDETE KOMPONENTEN

Sender
Seite
Höhe
Quer
Wölbklappen

MINI EPSILON PNP

Motorsegler
Plug and Play
Fachhandel
PNP: 399,-

GFK/CFK
Styro/Apachi fertig foliert
Styro/Apachi fertig foliert

2.500 mm
1.285 mm
47,48 dm²
50 g/dm²
RG-15
2.470 g
2.393 g

Himax C3522 1000KV (fertig verbaut)
14"x8" (fertig verbaut)
noname 80 A
3s 3.000 mAh

DX18
1x D 260 (fertig verbaut)
1x D 260 (fertig verbaut)
2x DS 1550 (fertig verbaut)
2x DS 1550 (fertig verbaut)



Flug

Der Erstflug verlief sehr erfreulich und ohne Tücken. Nur bei diesem ersten Start hat ein Kollege geworfen, aber schon da wäre das nicht nötig gewesen. Nur minimale Trimmkorrekturen und der Mini Epsilon fliegt perfekt in der ersten Flugstellung. Die zwei weiteren Flugstellungen (Speed und Thermik) benötigen natürlich einen Höhenruderausgleich (flugphasenabhängige Trimmung am Sender aktivieren). Der Antrieb passt mit dem vorgegebenen Motorsturz super und der Schwerpunkt war eher auf der sicheren (kopplastigen) Seite. Derzeit fliege ich das Modell mit Schwerpunkt 81 mm und bin so sehr zufrieden. Die Flugeigenschaften sind fast anfängergerecht und unproblematisch. Flottes Steigen, weites Gleiten und Thermik suchen, langsames Kreisen in der hoffentlich gefundenen Thermik und auch das abschließende Abturnen zeichnen das Modell aus – eben ein Allrounder. Auch am Hang werde ich das Modell dieses Jahr beim Vereinsausflug auf die Koralle einsetzen. Ich bin schon jetzt gespannt und zufrieden zugleich. **p**

Der zufriedene Autor mit seinem Mini Epsilon

Karo von SMG

Der Großsegler KARO sollte also mein Neuer werden, der dynamische Bruder des KRANICH den ich leider vergangenen Herbst „geerdet“ hatte. Auftrieb ist eben durch nichts zu ersetzen.



Beide kommen aus der Werkstatt der Firma SMG, Segelflugmodelle Gerten Für mich k e i n u n b e k a n n t e r H e r s t e l l e r, h a t t e i c h d o c h

mit den Nurflügeln TABU, TABU XL und dem Thermiksegler KRANICH schon gute Erfahrungen machen können. Ein Video von meinem TABU habe ich übrigens auf rcmovie geparkt. Was ich bauen wollte, war ein „All in One“, viele Variationen des Segelflugs in einem Modell vereint.

Die Tragflächen

An den sauber gefertigten Doppeltrapez-Tragflächen mit Sichelrandbögen gibt es fast nichts mehr zu tun. Sie bestehen aus furnierbeplanktem Hartschaum und werden fertig verschliffen geliefert. Die Nasenleisten sind bereits profiliert aus GFK gefertigt. Hervorragend

auch der Gewichtsunterschied der Tragflächen von lediglich 8 Gramm.

Steckungen und Kabelschächte sind auch schon eingearbeitet. Ebenso die beiden versenkten Bohrungen zur Befestigung der Tragflächen am Rumpf. Die Flächenverbindung erfolgt mit einer 10 mm Stahlstange, welche spielfrei in die Aufnahme passt.

Gegen einen geringen Aufpreis können außerdem fertig verkastete und verschliffene Querruder und Wölbklappen geordert werden. Die

anzugeben und wird dementsprechend gefertigt. Ich habe mich für die Scharnierung auf der Flächenunterseite entschieden und kann dadurch bei 80° Schwenkwinkel die Wölbklappen auch als Bremsklappen nutzen.

Die Servos sind in MPX-Servorahmen untergebracht. Als Gratiservice bietet SMG ein Ausfräsen der Schächte für die Servorahmen an. Die Anlenkung der Ruder erfolgt mittels Kugelgelenk und CFK-Gestänge.

Jeder Flügel bekam logischerweise einen Kabelbaum mit Hochstromstecker. Die zugehörigen Buchsen wurden hinter dem Ein-Ausschalter im Rumpf montiert.

Solch saubere Holzarbeit wollte ich nicht unter einer Bügelfolie verstecken. Darum wurde die Oberfläche zweimal mit Porenfüller gestrichen und feingeschliffen. Anschließend wurde ein Polyesterbespannvlies mit 24g/m² aufgelegt und durch zweimaligen Anstrich mit farblosem Wasser-Parkettlack auf der Fläche fixiert. Dadurch erhält man eine harte und superglatte Oberfläche. Die Querruder und Wölbklappen wurden mit dem Vlies mitanschnürt, was mir spaltfreie Ruder bescherte. Das Vlies erhält man bei der Firma Kirchert als weiße Rollenware in einer Breite von 1000 mm und ist wunderbar zu verarbeiten. Es darf aber nicht geschliffen werden, da es sonst zu Fasern beginnt. Etwas absteigende Fasern können mit dem Bügeleisen weggeschmolzen werden. Eine Gebrauchsanleitung für das Vlies ist beim Händler erhältlich. Abschließend wurde der Querruderspalt auf der Unterseite mit dem Graupner Spalt-Abdeckband überbrückt, was die Flugleistungen zusätzlich verbessert.

Das Leitwerk

Die fertig verschliffen Leitwerkshälften bestehen aus furnierbeplankten Styroporkernen, fertig eingebauten Aufnahmeröhrchen, ausgefrästen Ruderklappen und fertig profilierten GFK-Nasenleisten.

Eingebaute Aufnahmeröhrchen sind bei einem V-Leitwerk ein wesentlicher Vorteil, gilt es doch für ein gutes Flugverhalten, die Positionierung und die Anstellwinkel der Leitwerke genau einzuhalten und umzusetzen.

Die Ruderklappen müssen von den Leitwerken abgetrennt und mit beiliegenden Furnierstreifen verkastet werden. Ebenso die Leitwerke und deren Randbögen.

Die Befestigung des Leitwerks am Rumpf erfolgt durch eine Stahl-drahtsteckung, welche bereits im Rumpf eingeharzt ist. Das Leitwerk kann für den Transport abgezogen werden.

Es besteht auch die Möglichkeit, das Leitwerk in offener Balsa-Stegbauweise zu fertigen und dadurch ca. 150 g zu sparen. Diese Bauweise ist bei leichten Elektroantrieben anzuraten und spart zusätzlichen Frontballast. Der dazugehörige Bauplan liegt dem Baukasten bei.

Die Oberflächenbehandlung erfolgte mit dem Polyesterbespannvlies, wobei die Ruder mit dem Vlies anschnürt wurden. Werden die Leitwerke in offener Balsa-Stegbauweise gebaut, können diese ebenso mit dem Polyesterbespannvlies bespannt werden.

Der Rumpf

Der Epoxyrumpf mit sauberer Trennnaht ist weiss eingefärbt. Andere Farben sind auf Anfrage möglich. Die Rumpfspitze wurde für meinen 30 mm Spinner gratis abgetrennt, wobei der Winkel für Motorzug und -sturz berücksichtigt wurde. Die abgetrennte Rumpfspitze wird beigelegt, sie soll ja in der Seglerversion noch Verwendung finden.

Die Stahldrähte für die Leitwerksaufnahme sind bereits eingeharzt, die Bohrungen zur Aufnahme der Leitwerks-Verdrehstifte sind ebenso vorhanden.

Zur Befestigung der Tragflächen am Rumpf wird das beiliegende Sperrholzbrettchen eingeharzt, die beiden Befestigungslöcher der Flächen werden darauf übertragen und angebohrt. Zwei Nygonschrauben M6 übernehmen die Fixierung der Fläche am Rumpf.

Mit der vom Hersteller vorgeschlagenen Verdrehrichtung der Fläche am Rumpf konnte ich mich nicht anfreunden. Ich habe daher Fläche und Rumpf mit einem 10 mm Bohrer gemeinsam abgebohrt und ein entsprechendes Rundholz eingeharzt. Dieses übernimmt jetzt die Aufgabe einer zentralen Verdrehsicherung.

Anschließend kann die CFK-Kabi-



Dynamisch fliegen oder Thermik-kurbeln, beides ist möglich

Das Finish

Ein bißchen Design muss sein. Der Rumpf wurde lackiert und für die Flächen und Leitwerke gestaltete ich mir am PC ein paar Wasserschiebebilder für die Randbögen und den Schriftzug für die Flächen. Die Wasserschiebefolien besorgte ich mir im Internet bei der Firma Druckkonkel und bedruckte sie mit dem Laserdrucker.

Erstflüge der Versionen

Eine detaillierte Bauanleitung mit den Einstelldaten liegt dem Bausatz bei. Nach diesen vorgeschlagenen Werten stellte ich die Ruderaus-schläge und deren Exponential-funktion vor dem Erstflug ein.

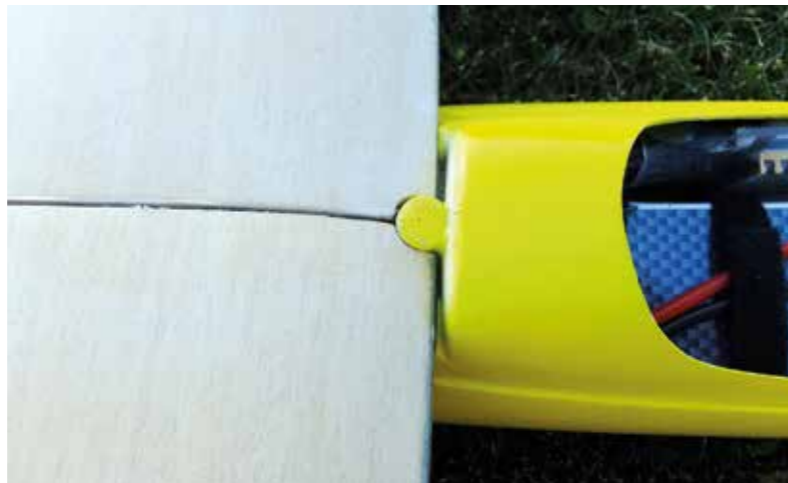
Der Start erfolgte aus der Hand und in Schrittgeschwindigkeit. Das Modell stieg in einem geschätzten 20° Winkel stabil weg.

Elektroseglerversion

Der Erstflug als Elektrosegler-version endete mit mehr Frust als Lust. Nach einem problemlosen Start auf Höhe angekommen schaltete ich den Motor ab.

Ich hatte jedoch vergessen, die Motorbremse zu aktivieren und so drehte die Klappluftschaube munter weiter. Ein sauberes Gleiten war natürlich unmöglich, da

Ich habe daher Fläche und Rumpf mit einem 10 mm Bohrer gemeinsam abgebohrt und ein entsprechendes Rundholz eingeharz. Dieses übernimmt jetzt die Aufgabe einer zentralen Verdreh-sicherung.



nenhaube auf Rumpf und Fläche angepasst werden. Das dafür nötige Befestigungsmaterial liegt bei.

Die V-Leitwerks-Anlenkung erfolgte mittels Bowdenzug. Diese leitete ich von der Rumpfoberseite in den Rumpf ein, dadurch kann das Ansteuern der Höhenruderbewegung mittels Zugbewegung durch Bowdenzüge erfolgen. Für die verdeckte Anlenkung im Rumpf und die daraus resultierende Höhenruder-Stoßbewegung würde ich CFK-Stangen empfehlen. Beide Leitwerkservos montierte ich aus Platzgründen im Bereich des hinteren Rumpfausschnitts.

Nach dem Einharzen der Motorplatte und der Montage meines Plettenberg-Getriebemotors orte ich massive Platzprobleme. Auch das erstmalige Auswiegen auf der Schwerpunktwaage zeigte an, dass ich jede Menge Gewicht im Rumpf-vorderteil benötigen würde.

Also legte ich die noch einzubauenden Teile auf die Werkbank:

LiPo-Akku für Motor, Empfängerakku, Servo für Seilauslösung bei F-Schlepp, Motorregler, Schalter mit Ladebuchse, Kontroll-LED und 6V Spannungsbegrenzer.

Alle diese Komponenten sollten so weit wie möglich vorne eingebaut werden. Die Lösung in diesem Fall hieß „Etagenbau“.

Untere Etage: Empfängerakku, Servo für Seilauslösung, Spannungsbegrenzer. Mittlere Etage: Motorakku, Motorregler

Obere Etage: Schalter mit Ladebuchse und Kontroll-LED

Der Empfänger wurde hinter der Ladebuchse montiert. Nach dem Verkabeln verursachte mir der Kontrollgang zur Schwerpunktwaage mehr Zittern und Bangen, als der bevorstehende Erstflug. Denn: Sollte Ballast nötig sein, ich hätte kaum noch Platz dafür. Lange Rede, kurzer Sinn: Der angestrebte Schwerpunkt paßte auf Anhieb. Die Waage pendelte sich im Bereich von 105 mm ein.

TECHNISCHE DATEN

Spannweite	3.800 mm
Länge	1.480 mm
Profil	MH 32
Motorakku	LiPo 4S-3300mAh
Empfängerakku	5x Eneloop 2000mA mit 6 VSpannungskontroller
Servo	6x HITEC HS-85 MG 1x HITEC HS-65MG
Empfänger	Futaba 6308SBT
Abfluggewicht	3.208 g
Funktionen	Quer, Seite, Höhe, Motor, Wölb/Bremsklappen, Schleppkupplung

Der Start erfolgte aus der Hand und in Schrittgeschwindigkeit.

der drehende Propeller als Bremsse wirkte. Das Modell war jedoch trotzdem gut zu steuern und am Platz zu landen. Lediglich die rotierende Luftschaube brach beim Bodenkontakt ab.

Bei den nächsten Flügen wurde der Schwerpunkt erflogen und bei 107 mm fixiert, ich habe seither nichts mehr verändert. Für Thermikflüge wird die komplette Fläche gewölbt, wobei die Querruder 2 mm und die Wölbklappe 4 mm abgesenkt werden. Zum sicheren Abstieg aus großer Höhe verwende ich die Butterflyfunktion mit Zuzmischung des Tiefenruders. Werden die auf 80° ausgeschlagenen Bremsklappen zusätzlich gesetzt, wird die Vorwärtsgeschwindigkeit nochmals verringert und in ein kontrollierbares fahrradartiges Sinken umgewandelt.

Seglerversion für F-Schlepp und Hang

Zum F-Schleppen wurde die Klappluftschaube entfernt und durch die abgeschnittene Rumpfspitze ergänzt. In diese wurde zuvor eine Holzscheibe mit Bohrung eingeharzt, welche auf die Motorwelle aufgesteckt wird. Das Gewicht der Rumpfspitze muss natürlich identisch mit dem Gewicht der Klappluftschaube sein, ansonsten stimmt der Schwerpunkt nicht.

Der KARO wurde mittels F-Schlepp durch meine Airworld-Wilga auf Höhe gebracht. Brav folgte der KARO der Schleppmaschine und zeigte das gleiche angenehme Flugverhalten wie als Elektroversion. Man merkt sofort, dass der KARO seine Leistung nur dann bringt, wenn man ihn laufen läßt und ihn nicht in den Himmel „hineinhungert“.

Bärte können zentriert ausgekurbelt und Abwindfelder schnell durchflogen werden. Einfacher Kunstflug wie Looping und Rollen

Die fertig verschliffen Leitwerkshälften bestehen aus furnierbeplankten Styroporkernen, fertig eingebauten Aufnahmehörchen, ausgefrästen Ruderklappen und fertig profilierte GFK-Nasenleisten.



in großer Höhe ist möglich, Rückenflug quitiert das Modell mit steiler Abwärtstendenz. Der provozierte Strömungsabriss in Sicherheitshöhe meldete sich durch schwammiges Steuerungsverhalten an.

Am Hang habe ich das Modell ebenfalls probiert. Obwohl ich mit dem Flugverhalten zufrieden war, werde ich mir für weitere Flüge eine größere Landwiese als die unsere suchen.

Hochstarttauglich?

Natürlich besteht die Möglichkeit, einen Hochstarthaken zu montieren. Die Position dazu wird in der Bauanleitung beschrieben. Dem MH-32 Profil sagt man einen hohen Druckaufbau schon bei geringer Geschwindigkeit und ein schnelles Steigen nach. Hochstart sollte also möglich sein. Ich habe es mangels geeignetem Gummiseil oder Winde nie ausprobiert.



Resümee

SMG hält mit dem KARO, was er verspricht. Nicht mehr und nicht weniger. KARO ist bei stimmigem Preis-Leistungsverhältnis ein gutmütiger und trotzdem agil fliegender Großsegler. Bestimmt für Seglerpiloten, welche Freude am aktiven Modellbau haben und selbst Hand an ihren Neuerwerb legen wollen. In der Elektroversion oder als reiner Segler, am Schleppseil oder am Hang. Für mich ein echter Allrounder, ein „All in one“.

Links im Internet:
<http://www.smg-gerten.de>
<http://www.druckeronkel.de>
<http://www.rcmovie.de/video/f38676c40deb9864f811/Nurfluegel-for-ever>
www.kirchert.com

ME 163 KOMET



VON HACKER

Autor
Wolfgang Wallner
Foto
Ingrid Wallner

SCHÖN, FLOTT, GUTMÜTIG!

„Die Me 163 ist ein Semi-Scale Modell der bekannten Me 163 „Komet“. Das Modell ist aus robustem EPO-Formschaum hergestellt und überzeugt mit äußerst gutmütigen Flugeigenschaften und rasanter Performance. Das vorbildgetreue Erscheinungsbild begeistert Piloten und Zuschauer gleichermaßen.“

Das Modell ist in der ARTF-Version bereits von Werk aus größtenteils flugfertig aufgebaut.“ So beschreibt der Hersteller sein optisch gelungenes Modell. Ich habe den kleinen Kraftzweig getestet und kann die Angaben des Herstellers nur bestätigen.

Original / Modell

Die Konstruktion von Dr. Alexander Lippisch entstand aus der DFS 194. Das erste flugfähige Exemplar die Me 163 A V4 war der Prototyp der beweisen sollte, dass das Flugzeug mit dem neuen Antrieb flugfähig ist. Die Me 163 B hatte einen größeren Rumpf und ein wesentlich stärkeres Triebwerk der Walter Werke mit heißer Ver-

brennung. Dieser Typ der Me 163 wurde als Vorbild für das Hacker-Modell verwendet. Das Original mit nur 9.300 mm Spannweite und einer Rumpflänge von 5.920 mm erreichte bereits mehr als 1.000 km/h Fluggeschwindigkeit. Gelandet wurde der sogenannte Raketenjäger im Gleitflug als Segler. Das Modell im Maßstab 1:12,5 entspricht bis auf den Antrieb sehr gut dem Original. Zahlreiche Details am Modell sind auch in alten Fotos und Zeichnungen am Original zu sehen. Besonders die Ausführung Hacker Me 163 Camouflage ARTF lässt Semi-Scale-Feeling aufkommen. Die rote Me 163 als alternative Farb-Variante kann hier optisch nicht mithalten.

Lieferumfang / Inbetriebnahme

Das Modell kommt bis auf Empfänger und Akku fast flugfertig zum Piloten. Einzig das Seitenleitwerk, nicht angelenkt, muss noch mit dem Rumpf verklebt werden. Die Ruder sind fertig angelenkt und Motor und Regler sind verkabelt und eingebaut. Gesteuert wird der Nurflügel über zwei Elevons. Im Sender muss also ein Mischer für Delta/Nurflügel vorhanden sein. Als Empfänger kommt bei meinem Modell ein GR 12 von Graupner zum Einsatz. Hacker empfiehlt einen 3s500-mAh-Lipoakku. Ich habe mehrere vorhandene Akkus im Bereich 450 bis 1.000 mAh getestet. Mit allen ist der empfohlene Schwerpunkt von 80 mm ohne Bleizugabe erreichbar. Die Schwerpunktangabe passt und sollte nicht überschritten werden. Die deutsche, sehr ausführliche Montageanleitung gibt auch passende Ausschlagvorschläge an. Dazu drei Hinweise vom Tester. Unbedingt die Angabe für das Hochstellen der Elevons beachten und Start mit etwas mehr als Halbgas, dann gibt es keine bösen Überraschungen beim



Große Öffnung der Kabinenhaube mit Magnetverschluss, in der Öffnung unterhalb des Reglers ist ausreichender Platz für den Empfänger



Erstflug. Der Gasweg am Regler muss einmalig wie in der Anleitung beschrieben kalibriert werden.

Fliegen

Leichter Wind am Flugplatz und noch angenehme Temperaturen am Morgen sind beste Voraussetzungen die kleine Me 163 in die Luft zu bekommen. Akku geladen, Reichweitentest erledigt, also

nichts wie los. Vom Test der Me 163 von Robbe (PROP 2/2015) gewarnt wird die Me 163 von Hacker mit voller Konzentration gestartet. Motor auf ca. 60% Gasweg und ein leichter aber gerader Schubs leicht nach oben und das Modell zieht locker aus der Pilotenhand. Für einen geraden Horizontalflug muss noch zwei Zacken Höhe getrimmt werden. Mit Vollgas geht es senkrecht

Richtung Orbit, aber nicht zu lange, denn die kleine Me erreicht schnell die Sichtgrenze. Ok, sie fliegt ohne Zicken mit Halb bis Vollgas, geht es aber auch langsamer? In Sicherheitshöhe wird der Motor immer mehr gedrosselt bis der Gashebel auf 0 steht. Was passiert? Eigentlich gar nichts außer dass das Modell langsamer wird und die Nase nach unten nimmt um im Gleitflug Richtung Erde zu segeln. Mit leichtem Zug am Höhenruder kann dabei der Winkel nach unten verringert werden. Richtig gutmütig ist der Vogel. Da werkseitig keine Bremse am Regler programmiert ist, dreht der Propeller immer mit. Sonst könnte man glatt auf die Idee kommen damit richtig zu segeln. Das Original konnte das ja auch. Wieder mit Motorleistung unterwegs wird einige Meter über dem Erdboden für die Fotografin mit geringer Fahrt gekurvt. Der Geschwindigkeitsbereich mit der Standardmotorisierung geht von geschätzten 20 bis 100 km/h. Mit etwas mehr als Halbgas ist Kunstflug problemlos möglich. Selbst kurze Messerflugeinlagen (ohne Seitenruder) gelingen mit etwas größerer Geschwindigkeit. Ich bin wirklich positiv von der Gutmütigkeit des Modells überrascht. Wird der Schwerpunkt nur ein wenig weiter zurückverlegt ändert sich das Verhalten sofort, also Achtung bei der Lage des Akkus im Modell! Mit einem 800-mAh-Akku erreiche ich über 15 min Flugzeit bei ca. 30% Vollgaspassagen. Das Antriebsgeräusch hält sich dabei angenehm zurück. Für meinen Geschmack reicht die Endgeschwindigkeit des Standardantriebs aus. Aber es gibt sicher Piloten die mehr wollen.

Optimierung

Für mehr Speed gibt es zwei Möglichkeiten des Tunings. Mit dem Standardmotor A20-34S Evo und einer APC Speed 400E 5,25 x 6,25 wird das Modell bereits flotter. Wer es noch heißer will, für den hat Hacker den passenden High-Speed Antrieb: Motor A20-12L, Regler X-30 Pro, Luftschraube APC-E 4,7x5,5, Akku TopFuel 900-3S ECO-X. Damit geht dann aber richtig die Post ab.

In eine andere Richtung geht meine Optimierung. Nach Rücksprache mit Hacker habe ich beim eingebauten Regler die Bremse

aktiviert, um mit dem Modell antriebslos am Hang segeln zu können. Der mitdrehende Propeller bremst das Modell zu sehr ab und verhindert einen guten Gleitflug. In meinem Hangflugurlaub in Großarl habe ich das Modell am Nordhang bei leider nur mäßigem Wind und etwas Thermik antriebslos fliegen lassen. Dazu habe ich eine Flugphase programmiert, in welcher das Höhenruder um 5 Rasten nach oben verstellt ist. Mit dieser Ruderstellung segelt die Me 163 ganz gut und kann sich bei diesen Verhältnissen teilweise auch halten. Aber Vorsicht, in dieser Flugphase darf der Motor nur mit geringer Drehzahl eingesetzt werden, sonst macht die Kleine sofort einen Looping! Aus dieser Erfahrung würde ich der Me 163 die Eignung als PSS Modell aussprechen. Ohne Motor und Luftschraube sind gut 60 g Gewichtseinsparung für einen Segler möglich, das sind 20% des derzeitigen Fluggewichts. Sinnvoll wäre dann aber die zusätzliche Anlenkung des Seitenruders. Hacker bietet die Me 163 auch als Bausatz ohne Lackierung und Fernsteuerkomponenten um € 39,- an.



Detail fertig angelenktes Elevonruder

Fazit

Die Me 163 von Hacker ist ein gelungener Hingucker. Optisch aufwendig lackiert und mit zahlreichen Details versehen ist die Bezeichnung SemiScale durchaus berechtigt. Die praxiserfahrenen ausgewogenen Flugeigenschaften in einem weiten Geschwindigkeitsbereich begeistern Piloten und Zuschauer. Wer ein außergewöhnliches Modell im Kleinformat sucht wird mit der Me 163 lange Freude haben.

- + optisch gelungenes Semi-Scale Modell
- + gute Verarbeitung und fester EPO Schaum
- + verstärkte Landekufe
- + wirklich gutmütige Flugeigenschaften
- + weiter Geschwindigkeitsbereich
- + kraftvoller und sparsamer Antrieb
- + auch als PSS Segler einsetzbar

- relativ hohe Landegeschwindigkeit
- für Speed-Fans Standardantrieb zu langsam
- kein angelenktes Seitenruder

TECHNISCHE DATEN ME 163

Typ	Semi-Scale Motornurflügel
Bauweise	ARTF
Hersteller/Vertrieb	Hacker Motor GmbH
Preis	139,- €
Bezug	Fachhandel
AUFBAU	
Rumpf	EPO Schaum lackiert
Tragfläche	EPO Schaum lackiert
ABMESSUNGEN	
Spannweite	730 mm
Länge	480 mm
Tragflächeninhalt	ca. 11,5 dm ²
Gewicht (Herstellerangabe)	290 g bis 350 g
Fluggewicht Testmodell	305 g
Flächenbelastung Testmodell	ca. 26,5 g/dm ²
Tragflächenprofil	k.A.
Steuerkanäle	3
RC-Funktionen	gemischte Höhenruder/Querruder, Motor
Bauzeit	ca. 15 min
VERWENDETER ANTRIEB	
Motor	Hacker A20-34S EVO
Propeller	6 x 5 Speed E
Regler	Hacker 12 A
Akku	TopFuel LiPo 25C-ECO-X 900mAh 3S Gewicht 77 g
Strom	9A bei 11,2V
Steigen senkrecht	
Flugzeit	mehr als 10 Minuten
VERWENDETE KOMPONENTEN	
Sender	Graupner MC-20
Empfänger	Graupner GR 12-2,4 GHz
Höhe/Quer	2 x Mini Servo



Big Scale at low price

Seahawk

von Phoenix Models

Auf der letzten Jetpower Messe in Bad Neuenahr-Ahrweiler stellte die Firma Boomerang Jets das Impeller-Modell Seahawk von Phoenix Models vor. Das alleine wäre ja noch kein Grund, einen Bericht über das Modell zu schreiben, denn mittlerweile gibt es ja eine Vielzahl von Hawks in unterschiedlichsten Varianten am Markt. Doch diese Hawk unterscheidet sich durch ihre Abmessungen, die mit Folie bespannte Holzbauweise und den serienmäßigen Cockpitausbau von allen

Mit einer Länge von 1600mm und einer Spannweite von 1700mm gehört sie nicht unbedingt gerade zu der Gruppe der Parkflyer. Auch werkelt hier ein Impeller der 120mm-Klasse mit 12 LiPo-Zellen, der natürlich mächtig viel Schub erzeugt. Den wird die Seahawk

auch benötigen, um kraftvoll in den Himmel empor zu steigen. Außerdem wirbt der Hersteller damit, dass es sich um ein Semiscale-Modell handelt, bei dem auf Details wie Antennen, Finnen usw. nicht vergessen wurden. Daher wechselte einer der letzten auf der Messe verfügbaren Bausätze der Seahawk gleich den Besitzer, denn so ein besonderes und interessantes Modell musste natürlich den heimischen Hangar bereichern.

Das Original

Mitte der 1990er Jahre entwickelte der britische Flugzeughersteller BAE die neueste Version der Hawk. Dabei kommen nun modernste Elektronik und Werkstoffe zum Einsatz, womit das aktuelle Muster kaum noch mit dem ursprünglichen Muster T.1 Gemeinsamkeiten aufweist. Gegenüber ihren Vorgängern besitzen die Jets eine Lebensdauer von 50 Jahren, das ist mehr als das Doppelte ihres Vorgängermodells. Als Antrieb kommt bei der Hawk 120 und 128 das Royce-Adour-871-Triebwerk zum Einsatz. Die technische Ausstattung unterscheidet sich zwischen der Serie 120 und 128 kaum, die Hawk 128 ist jedoch mit einem neuen EFIS-Display ausgestattet, so wie es auch beim Eurofighter Typhoon zum Einsatz kommt.

Semiscale-Modell

Das Modell der Seahawk wird an die potentiellen Jetpiloten als ARF-Bausatz ausgeliefert. Wobei hier gesagt werden muss, dass man nicht am Vormittag in sein Modellbaugeschäft fährt, den Karton abholt, über Mittag das Modell so zwischen Lunch und Nachmittagskaffee zusammenbaut und dann an-

schließend die ersten Flüge absolviert. Hier ist der Ausdruck ARF sehr großzügig gewählt, denn es stehen doch einige Arbeitsschritte an, bis es soweit ist, dass der Jet erstmals vom Boden abhebt.

Dafür wird man mit einem sehr umfangreichen Bausatz und sorgfältig gefertigten Komponenten belohnt, sogar das pneumatische Einziehfahrwerk ist bereits mit allen benötigten Teilen inkludiert und muss nicht extra beschafft werden. Zusätzlich ist jedoch der Antriebsstrang, bestehend aus 120mm Impeller, Antriebsmotor und Regler, sämtliche Servos und natürlich der Empfänger für das individuelle Fernsteuersystem anzuschaffen. Das Modell besteht zur Gänze aus Holz in herkömmlicher Rippenbauweise, die mit Oracover-Folie überzogen wurde. Allein schon ein Blick in das Innere der Seahawk lässt die Herzen traditioneller Holzmodellbauer höher schlagen. Präzise lasergeschnittene Spanten und Rippen mit einer sauber beplankten Oberfläche bilden den Grundstock für das Modell, hier wurde wirklich sorgfältig gearbeitet!

Durch den Montagevorgang führt die beigelegte Bauanleitung, die zwar auf Englisch verfasst ist, aber jeder Bauabschnitt ist mit Bildern versehen. Somit ist man hier ganz gut informiert und kommt rasch voran. Die in der Anleitung

geben Baustufen sind in einigen Punkten sehr detailliert, an anderer Stelle, so zum Beispiel beim Einbau des Antriebsstrangs, bzw. der Verbindung Rumpf-Tragfläche schweigt sich die Anleitung darüber komplett aus. Einige Arbeitsschritte sind einfach nicht erwähnt, hier muss man zur Eigeninitiative greifen.

Montageablauf

Zunächst stehen der Einbau der Querruder- und Landeklappenservos auf dem Programm, sowie die Herstellung der Anlenkungen und der Einbau der Scharniere. Als Servos kommen die von Boomerang Jets vorgeschlagenen DS595BBMG der Marke D-Power zum Einsatz. Hierbei handelt es sich um Servos der 10kg Klasse, die perfekt in die bereits vorbereiteten Servohalterungen passen. Bei den Ruderscharnieren sind welche aus Flies vorgesehen, jedoch erfolgte hier ein Austausch gegen solche vom Typ Kavan. Sie besitzen eine höhere Festigkeit, sind stabiler und sitzen strammer in den Schlitzen. Zusätzlich wurden sie nach Montage mit 1 mm Stahlstiften in der Tragfläche gesichert.

Das Höhenleitwerk ist als Pendelruder ausgeführt und wird über zwei DS590BBMG Servos und einer Wippe angelenkt. Hierfür ist im Heck der Seahawk unter einer Abdeckung eine speziell dafür vorgesehene Servobucht vorhanden. Zur Befestigung der Servos liegt dem Bausatz ein passendes

Autor
Wolfgang Semler





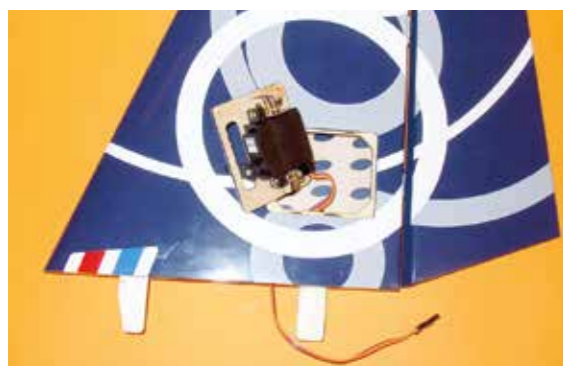
Als Servos kommen die von Boomerang Jets vorgeschlagenen DS595BBMG der Marke D-Power zum Einsatz. Hierbei handelt es sich um Servos der 10-kg-Klasse, die perfekt in die bereits vorbereiteten Servohalterungen passen.



Bei den Ruderscharnieren sind welche aus Flies vorgesehen, jedoch erfolgte hier ein Austausch gegen solche der Type Kavan.



Das Höhenleitwerk ist als Pendelruder ausgeführt und wird über zwei DS590BBMG Servos und einer Wippe angelenkt.



Die Montage des DS340BBMG Servos zur Seitenruder-Anlenkung erfolgt ähnlich wie schon beim Querruder, bzw. bei den Landeklappen.

Montagebrettchen bei, auf dem die Servos festgeschraubt werden. Danach wird die komplette Einheit im Rumpf mit vier 2mm Schrauben befestigt. Drei Kohlestäbe sorgen für die notwendige Stabilität und Verbindung zwischen den beiden Leitwerkshälften, wobei der mittlere als Drehachse dient. Um eine möglichst gleichmäßige Ansteuerung der Wippe durch die beiden Servos zu erzielen, müssen beide Hebel die gleiche Position am Servo und die Anlenkungen die gleiche Länge besitzen. Aufpassen muss man bei den von D-Power mitgelieferten Servohebeln, hier passen nur die runden, ansonsten kann man die Abdeckung nicht mehr aufsetzen. Die Montage des DS340BBMG Servos zur Seitenruder-Anlenkung erfolgt ähnlich wie schon beim Querruder, bzw. bei den Landeklappen.

Fahrwerksmontage

So wie schon eingangs erwähnt, ist im Bausatz das pneumatische Einziehfahrwerk enthalten und muss nicht extra angeschafft werden. Sehr lobenswert ist, dass als Kuppelungsstücke solche von der Firma Festo und ein 4mm Luftschlauch, so wie er auch bei vielen anderen Fahrwerkssystemen verwendet wird enthalten sind. Dadurch kann man leicht den Schlauch ergänzen, wenn der mitgelieferte bei der Montage nicht ausreicht. Der Aufbau des Fahrwerks ist sehr massiv und stabil und dürfte so manche harte Landung ohne Schäden leicht überstehen. Ebenso sollten Starts und Landungen auf Graspiste keine Probleme darstellen – der Praxistest wird es zeigen!

Der Einbau des Fahrwerks selbst ist unproblematisch und geht sehr schnell vor sich. Jedoch muss man aufpassen, dass beim Eindrehen der Schrauben in die Befestigungspunkte die Einschlagmuttern sich nicht durch schräges Aufsetzen aus ihrer Verankerung lösen. Anschließend muss noch beim Hauptfahrwerk die Radabdeckung mit dem zugehörigen Gelenk montiert werden. Zum Abschluss bekommen die Fahrwerksschächte noch Kunststoff-Verkleidungen, in denen das Fahrwerk nach dem Einziehvorgang zu liegen kommt und das Innere der Tragfläche vor Verschmutzung schützt. Der Einbau

des Bugfahrwerks erfolgt auf ähnliche Weise, wobei auch hier eine Kunststoffabdeckung das Innere des Rumpfes gegen das Eindringen von Fremdkörpern schützt.

Angesteuert werden die Fahrwerksmechaniken über ein pneumatisches Druckluftsystem, das ebenfalls dem Bausatz beiliegt. Somit erfolgt im nächsten Arbeitsschritt der Einbau des Steuerventils, der Luftschläuche sowie des Luftvorratsbehälters im vorderen Bereich des Rumpfes unter dem Cockpit. Zur Ansteuerung des Steuerventils benötigt man noch ein zusätzliches Servo.

Einbau des Duct-Systems

Als nächster Punkt in der Bauanleitung steht der Einbau der Ansaugkanäle, des Impellers und des Schubrohres auf dem Programm. Bis auf den Impeller sind alle Teile einbaufertig im Bausatz enthalten. Der Ansaugkanal ist zweiteilig als Hosenrohr ausgeführt und muss bei der Montage im Rumpf zu einem Stück verklebt werden. Prinzipiell sind Ansaug- und Schubrohr sehr gut gefertigt, jedoch könnte an manchen Stellen, speziell im Schubrohr, die Oberfläche etwas glatter sein. Da die Durchmesser der beiden Röhren etwas größer sind, muss die Differenz zum Impeller ausgeglichen werden. Hierfür sind dem Lieferumfang passende Schaumgummis beigelegt. Um den Einbau zu erleichtern, hat der Hersteller zwei Zugangsklappen an der Rumpf-Unterseite vorgesehen. Über die größere der beiden ist der Einbau des Impellers problemlos möglich. Über die andere Klappe kann die Verbindung des Flugakkus mit dem Regler hergestellt werden. Doch beim Testmodell erfolgt dies über das abnehmbare Cockpit.

Begonnen wird der Einbau des kompletten Duct-Systems mit der Montage des Schubrohres. Zunächst wird es in den Rumpf geschoben und anschließend nach dem Ausrichten der korrekten Schubachse mit Schaumstoff und Klebeband am Impellerzylinder befestigt. Durch diese Art der Verbindung besteht die Möglichkeit, im Bedarfsfall den Impeller auch nachträglich ohne großen Aufwand auszubauen. Auf der anderen Seite, dort wo das Schubrohr den Rumpf verlässt, wird das Rohr mittels 30

TECHNISCHE DATEN SEAHAWK

Typ	Impellerjet
Bauweise	Holzbauweise mit Folie bespannt
Hersteller/Vertrieb	Phoenix Model
Bezug	Fachhandel

AUFBAU

Rumpf	Holz-Spantenbauweise
Tragfläche	Holz-Rippenbauweise
Leitwerk	Holz-Spantenbauweise

ABMESSUNGEN

Spannweite	1.700 mm
Länge	1.600 mm
Tragflächeninhalt	48 dm
Flächenbelastung	145 g/dm ²
Tragflächenprofil	NACA
Gewicht (Herstellerangabe)	7.000 g
Fluggewicht Testmodell	7.200 g

VERWENDETER ANTRIEB

Motor	HET 800
Impeller	e-Jet 120 mm
Regler	Castle Phönix EDGE 160 HV DAP
Akku	2 x 6s, 5.000 mAh SLS

VERWENDETE KOMPONENTEN

Sender	MC32
Empfänger	Graupner MC-32
Empfänger-Akku	4s, Eneloop
Seite	1 x DS340BBMG
Höhe	2 x DS590 BBMG
Quer	2 x DS595BBMG
Landeklappen	2 x DS595BBMG
Bugradsteuerung	1 x AS5100

Minuten Harz verklebt und somit gegen Verrutschen fixiert.

Da der hier zum Einsatz kommende Impeller des Herstellers e-jets einen geringeren Außendurchmesser hat als jener, der vorgesehen ist, muss die seitliche Befestigungsaufgabe im Rumpf durch eine 5mm breite Sperrholzleiste verstärkt werden. Die Befestigungspunkte sind am Impellerstator im hinteren Bereich angeordnet. Somit muss man am Schubrohr eine passende Ausnehmung ausschneiden, damit das Rohr über den Stator geführt werden kann. Besser wäre, wenn die Nut für die Befestigung mittig am Stator angeordnet wäre, wodurch das Ausschneiden entfallen könnte. Ein weiterer Ausschnitt ist im Schubrohr für die Durchführung der Motor-Anschlusskabel zum Regler erforderlich.

Als nächster Schritt erfolgt der Einbau des Reglers, doch dazu fin-

det man in der Bauanleitung wieder mal keine Angaben. Somit war hier erneut Eigeninitiative gefragt und der Regler bekam seinen Platz dort, wo der rechte und linke Luft-einlauf zum Gesamteinlauf zusammenführen. Damit liegt er ziemlich genau in der Mitte zwischen Akkubefestigung und Impellerantrieb.

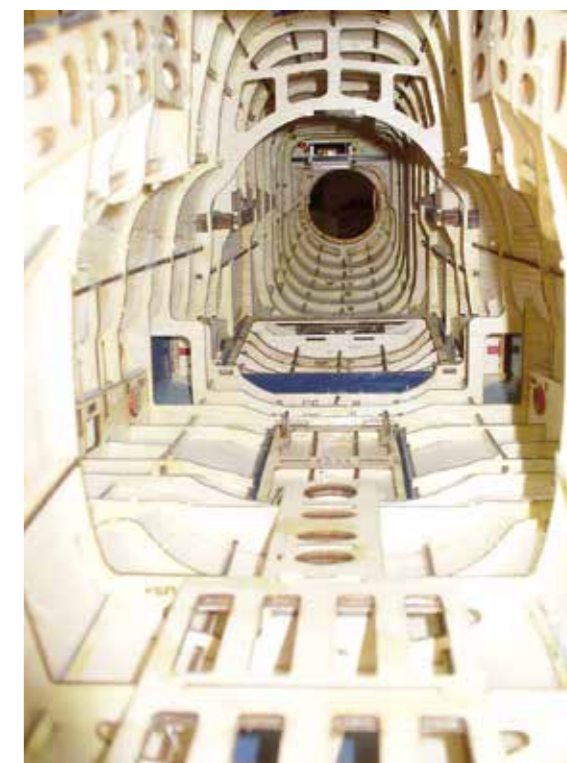
Aufgrund der zu erwartenden Ströme von bis zu 160 A wird hier ein kräftiges Exemplar eines Reglers in Form des Castle Phönix Edge 160 A notwendig.

Detaillierung

Dem Bausatz liegen eine Menge Teile, wie Antennen, Staurohr und Finnen bei, die den Grad der Detaillierung noch erhöhen. Teilweise bestehen sie aus tiefgezogenen Kunststoffteilen, die man vor dem Einbau noch auf das passende Maß zuschneiden muss. Für das große Formstück, das am Rumpfrücken



Der Einbau des Fahrwerks selbst ist unproblematisch und geht sehr schnell vor sich. Jedoch muss man aufpassen, dass beim Eindrehen der Schrauben in die Befestigungspunkte, die Einschlagmuttern sich nicht durch schräges Aufsetzen aus ihrer Verankerung lösen.

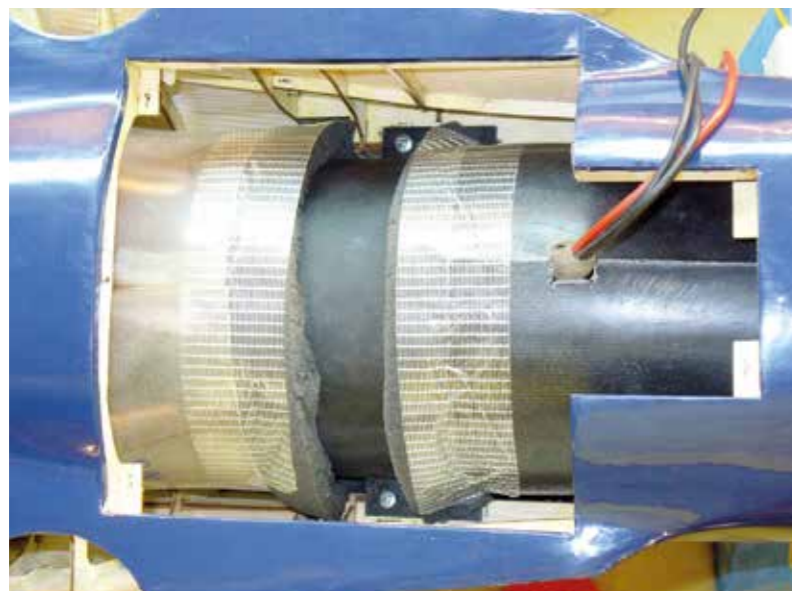


Das Modell besteht zur Gänze aus Holz in herkömmlicher Rippenbauweise, die mit Oracover-Folie überzogen wurde. Allein schon ein Blick in das Innere der Seahawk lässt die Herzen traditioneller Holzmodellbauer höher schlagen.



Die Seahawk unterscheidet sich durch den serienmäßigen detailgetreuen Cockpitausbau von allen anderen Hawk-Modellen.

gleich hinter dem Kabinenhauben-Verschluss seinen Platz einnimmt, ist das Ausschneiden der Folie erforderlich. Befestigt wird das ganze Teil mit vier 1,5mm Schrauben, die einfach in den Rumpfrücken



gedreht werden. Diese Art der Verbindung ist ausreichend und das Formstück hält bombenfest.

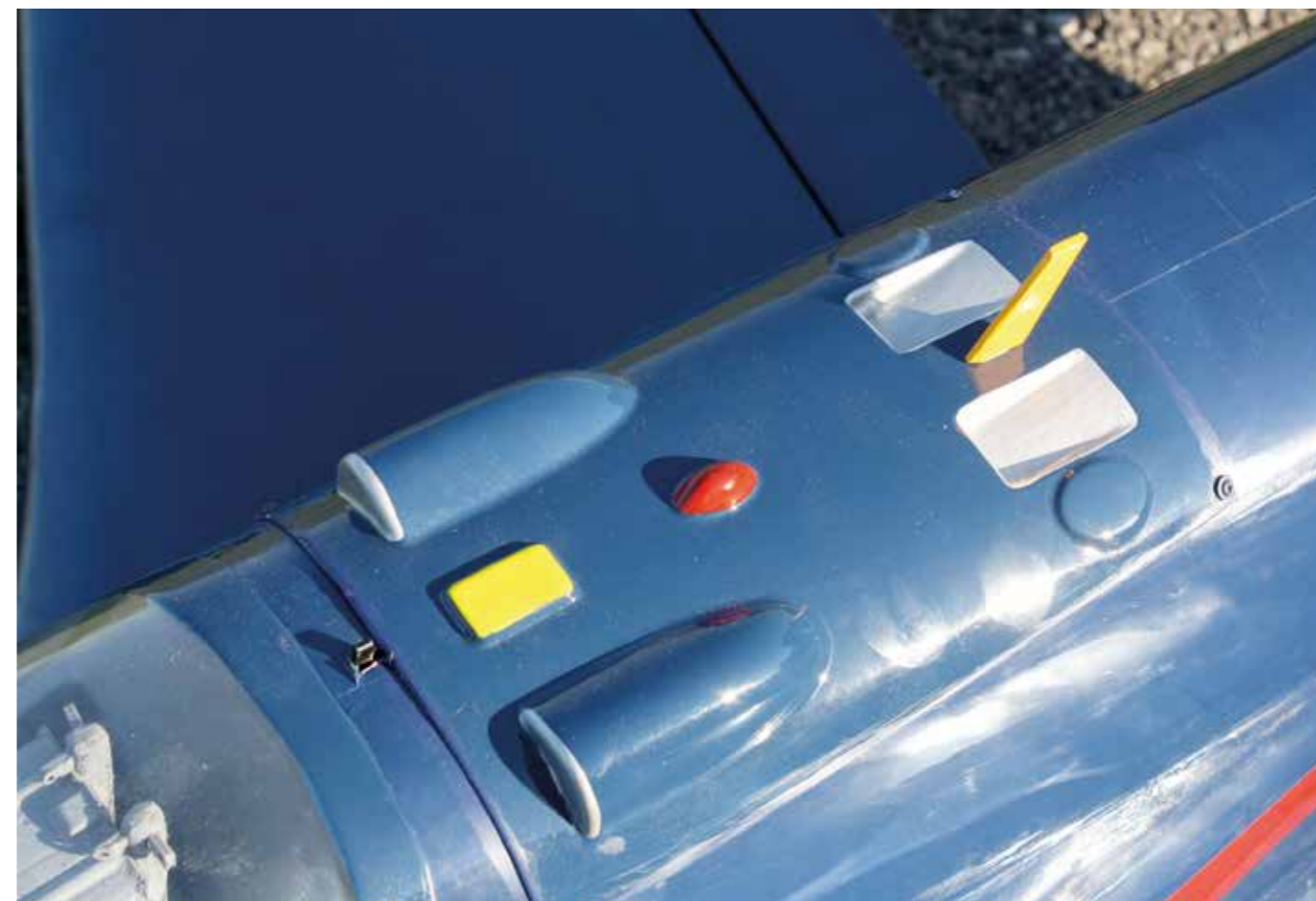
Fertigstellung

Da bisher nur die einzelnen Komponenten behandelt wurden, muss irgendwann mal der Zusammenbau zu einem einsatzfähigen Flugmodell erfolgen. Hier gehört an erster Stelle die Einleitung der Servokabel

für die Querruder- und Landeklappen, sowie der Druckluftschläuche in den Rumpf. Sinnvoll ist dabei die Verwendung von Verbindungssteckern und FESTO-Kupplungen im Bereich der Tragflächenwurzel, wodurch das Aufrüsten des Modells am Flugplatz erleichtert wird.

Als Verbindungsstecker kommt hier das grüne Multiplex-Stecksystem zum Einsatz, wodurch pro Tragflächenhälfte nur ein Stecker notwendig ist. Der zwölfkanalige Graupner GR-24 HOTT-Empfänger und das Cortex-Stabilisierungssystem von Bavarian Demon finden ihren Platz im Bereich unter der Cockpithaube und sind sehr gut für den Anschluss der Servokabel zugänglich. Die Empfängerstromversorgung übernimmt ein vierzelliger Eneloop-Akku mit 2000mAh Kapazität, der gleich daneben seinen Platz gefunden hat.

Zunächst wird das Duct-System in den Rumpf geschoben und anschließend nach dem Ausrichten der korrekten Schubachse mit Schaumstoff und Klebeband am Impellerzylinder befestigt.



Im nächsten Schritt erfolgte der große Moment der erstmaligen Montage beider Tragflächenhälften am Rumpf. Sie werden mit Hilfe von auf der Wurzelrippe befindlichen Zungen und Inbusschrauben am Rumpf gesichert, wodurch sich ein schneller Zusammenbau am Flugfeld ergibt. Nach dem Programmieren der Ruderfunktionen und des Cortex-Stabilisierungssystems kann der erste Funktionstest erfolgen. Dabei zeigt der 120 mm Impeller von e-Jet schon bei wenig Gas seine Kraft und lässt erahnen, welcher Schub bei Vollgas zur Verfügung steht. Bevor es zum ersten Flug hinaus auf den Flugplatz geht, muss noch das pneumatische Einziehfahrwerk seine volle Funktionstüchtigkeit zeigen.

Flugerfahrung

Bis das Modell der Seahawk das erste Mal zu ihrem Erstflug abhob, dauerte es noch eine Weile, denn das Wetter zeigte sich leider nicht von seiner besten Seite. Doch Ende Juni war es dann soweit und dem Erstflug stand auf dem heimischen Flugplatz nichts mehr im Wege. Nach dem Zusammenbau und

nochmaligem Rudercheck gab es noch einen Fototermin, denn man weiß bei einem neuen Modell ja nie. Anschließend konnten die beiden 6s-Flugakkus verbunden und an den Regler angeschlossen werden. Da das Modell nun startklar war, sollte es nun endlich losgehen! Mit ein wenig Gas rollte der Jet auf dem Taxiway nun Richtung Startpiste, wobei hier gleich das Rollverhalten und der Geradeauslauf des Bugfahrwerks überprüft wurden. Da auch hier alles passte, stand dem Start nichts mehr im Wege. Den Gashebel in Richtung Vollgas geschoben und schon beschleunigte der Jet auf der 50 Meter langen Asphaltpiste, um knapp vor Ende der Piste mit einem kräftigen Zug am Höhenruder abzuheben. Die Seahawk hätte noch 10 m mehr an Pistenlänge vertragen, da das Flugverhalten nach dem

Um den Einbau des Ductsystems zu erleichtern, hat der Hersteller zwei Zugangsklappen an der Rumpf-Unterseite vorgesehen. Über die größere der beiden ist der Einbau des Impellers problemlos möglich.

Für das große Formstück, das am Rumpfrücken gleich hinter dem Kabinenhauben-Verschluss sitzt, ist das Ausschneiden der Folie erforderlich.

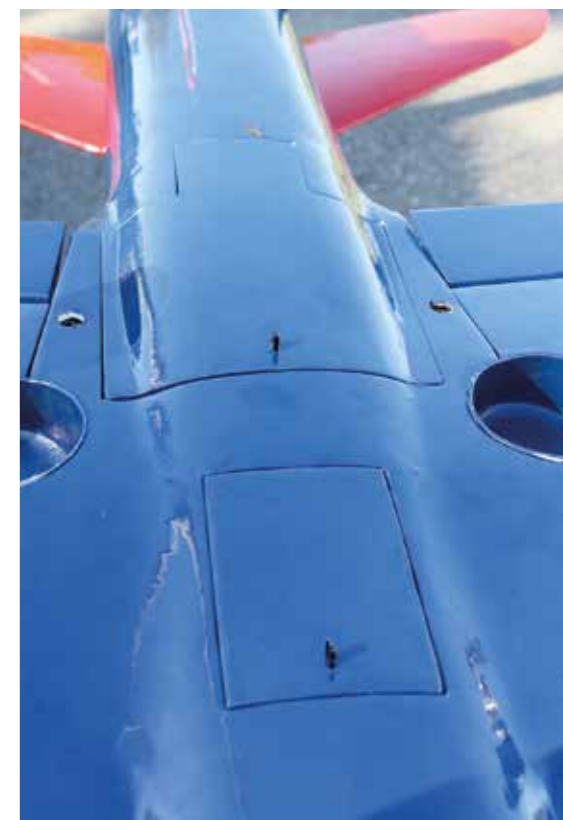




Foto: Manfred Dittmayer

Start sehr schwammig war, doch mit zunehmender Geschwindigkeit legte sich das. Bei so kurzen Pisten ist es empfehlenswert, die Landeklappen auf 10% zu stellen, damit mehr Auftrieb erzeugt wird und somit der Start erleichtert wird. Ansonsten bietet der gewählte Antrieb genügend Leistung für einen kraftvollen Steigflug. Auch können die Flugeigenschaften als sehr ausgewogen bezeichnet werden, das Modell liegt satt in der Luft und folgt treu den Steuerbefehlen. Einfacher Kunstflug ist kein Problem, jedoch ist es das Flugbild, das hervorsteicht und Freude bereitet. Beeindruckend ist der Sound des e-Jet 120-Impellers, der sich vom Geräusch her von einer Turbine nicht wesentlich abhebt. Da kommt echtes Jetfeeling auf!! Das eingebaute Cortex-Stabilisierungssystem unterstützt speziell im Kurvenflug die Steuerbefehle, wodurch das

Modell die Höhe hält und die Kurven weicher und runder geflogen werden können. Ein weiterer und angenehmer Nebeneffekt ist, dass das Stabilisierungssystem Einflüsse von Böen und Seitenwind ausgleicht und somit das Modell ruhig in der Luft liegt. Das System unterstützt auch aktiv den Landeanflug, denn irgendwann wird auch der beste Flugakku leer. Wobei wir schon beim nächsten Punkt, der Landung, sind. Bei ausreichend großem Fluggelände kann die Landung auch ohne Klappen erfolgen. Die Seahawk schwebt kontinuierlich mit konstanter Sinkrate zum Aufsetzpunkt herein, wobei man beachten muss, dass in der letzten Phase des Sinkfluges das Modell mit Einsatz von Gas abzufangen ist. Wenn man das nicht macht, dann besteht die Gefahr, dass die Landung hart wird, und das wollen wir bestimmt nicht!!

Epilog

Wer ein tolles Jetmodell mit einem vorbildgetreuen Aussehen und vielen Details sucht, der wird in der Seahawk von Phoenix Modells die richtige Wahl finden. Dafür spricht auch der Umstand, dass hier noch eine richtige Holzkonstruktion zur Anwendung kommt und nicht unbedingt wie heutzutage üblich, Schaum. In Kombination mit dem 120mm Impeller von e-Jet bietet das Modell überzeugende Leistungen, die einem Jetmodell ebenbürtig sind.

Der umfangreich ausgestattete Baukasten beinhaltet alle zur Fertigstellung benötigten Teile, inklusive des pneumatischen Einziehfahrwerks. Um das Modell fertigzustellen, sind noch die Servos, der Flugregler und der Flugakku anzuschaffen, sie sind im Lieferumfang nicht enthalten.

Mit Unterstützung des Cortex-Stabilisierungssystems können Kurven weicher und runder geflogen werden. Somit unterscheidet sich die Seahawk nur noch unwesentlich von einem kerosinbetriebenen Jetmodell, wobei hier die Anschaffungskosten und der Aufwand deutlich geringer ausfallen. **p**

Auf der anderen Seite, dort wo das Schubrohr den Rumpf verlässt, wird das Rohr mittels 30-Minuten Harz verklebt und somit gegen Verrutschen fixiert.



MULTIPLEX Modellsport GmbH & Co. KG - Westliche Gewerbestr. 1 - D-75015 Bretten
Telefon 0 72 52 / 58093-0
Fax 0 72 52 / 58093-99
Internet www.multiplex-rc.de

MULTIPLEX Modellsport GmbH & Co. KG
Westliche Gewerbestr. 1
D-75015 Bretten-Götschhausen
Telefon 0 72 52 / 58093-0
Fax 0 72 52 / 58093-99
Internet www.multiplex-rc.de

Bretten, den 22.07.2015

Pressemitteilung

MULTIPLEX übernimmt nach der Robbe-Insolvenz die Marken: POWER PEAK® und ROXXY®.

POWER PEAK®

ROXXY®

Somit wird dieses starke Elektroniksortiment für den Modellbauer weiter verfügbar sein und natürlich sukzessive weiter ausgebaut.

POWER PEAK® steht für moderne und qualitativ hochwertige Ladetechnik.

Die Marke ROXXY® ist bekannt für BL-Motoren, innovative Flugregler und LiPo-Akkus.

Dieter Wömer, Geschäftsführer von MULTIPLEX Modellsport dazu:

„Wir freuen uns sehr, diese erfolgreichen Marken am Markt erhalten zu können und tun unser

Möglichstes, die gesamte Produktpalette wieder in den nächsten Monaten auszuliefern.

Selbstverständlich wird für die von MULTIPLEX gelieferten POWER PEAK®- und ROXXY®-Produkte der Service in gewohnter Form übernommen.“

Weitere Details werden wir in den nächsten Wochen bekanntgeben.



Ripmax Ltd
Ripmax Corner
Green Street
Enfield EN3 7SL, UK
Tel: 020 8282 7500
Fax: 020 8282 7501
Email: mail@ripmax.com
Web-site: www.ripmax.com

Vertrieb von Futaba Produkten über Ripmax

Lieber Modellbaufreund,

wir freuen uns Ihnen mitteilen zu können, dass wir die Grundlagen für einen ordnungsgemäßen Vertrieb und Service für Futaba Produkte in Deutschland, Österreich, Benelux und weiteren Ländern geschaffen haben. Der Vertriebsraum entspricht den bisherigen Vertriebsgebieten der Fa. Robbe Modellsport.

Der Vertrieb der Produkte von Futaba an den Fachhandel wird ab dem 22. Juli 2015 aufgenommen. Ab diesem Zeitpunkt kann Ihr Händler vor Ort die von Ihnen benötigten Artikel bei uns beziehen.

Ab sofort erreichen Sie den von uns beauftragten deutschsprachigen Vertriebspartner in allen Fragen bezüglich Support und Service.

Die Kontaktdaten sind:

R/C Service & Support Ltd.

Futaba RC-Service
Niederlassung Deutschland
Stuttgarter Straße 20/22
75179 Pforzheim

Tel: 07231 469410 Zentrale
07231 4694129 Hotline Hr. Awiszus
Mail: info@rcservice.co.uk

Service- und Reparatureinsendungen können ab sofort erfolgen, und werden von erfahrenen Futaba-Mitarbeitern durchgeführt. Kontinuität ist dadurch gewährleistet. Allerdings bittet die Firma noch um etwas Geduld, bis sie einen schnellen Durchlauf garantieren kann. Ab August können Sie auch Reparaturen persönlich abliefern, oder abholen.

Selbstverständlich steht Ihnen auch nach wie vor unser bekanntes Ripmax Deutschland Team, wie gewohnt, weiter zu Verfügung.

Ihr Ripmax Team



HACKER®
hacker-model.eu
MODEL PRODUCTION

ALLE ERZEUGNISSE BEFINDEN SIE AN UNSEREN WEBSEITEN
WWW.HACKER-MODEL.EU



BLANIK
Spannweite 2000mm



MASTER FORCE



BRUSHLESS POWER
Brushless Motoren und Regler
in vielen Größen



FOX ELECTRO
Spannweite 2000mm

LUÑAK
Spannweite 2000mm

... mehr Arten, mehr Farbvarianten ... check the web

Einzigartiges Design nur von Hacker Model

WHIPIT



dadurch wird eine Beschädigung der Anlenkung bei der Handhabung verhindert und man kann den Whipit einfach in die Luft schleudern. Wenn man's kann!

Die Tragflächen des Whipit sind abnehmbar und sollte mal was passieren, gibt es auch Ersatzteile. Geworfen werden kann übrigens von Links- sowie Rechtshändern - die Verstärkungen sind an beiden Flächenseiten angebracht.

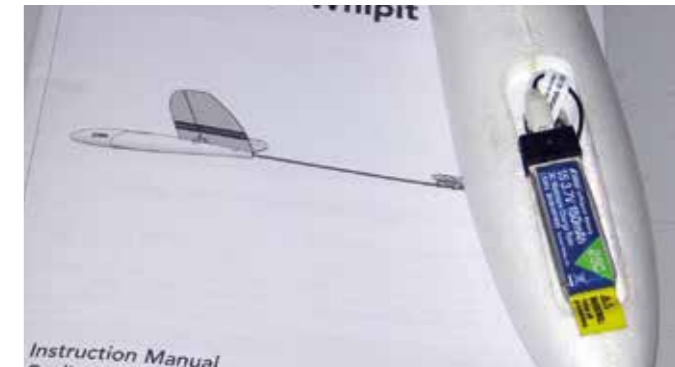
Die Stromversorgung erfolgt durch einen 1S 150mAh Lipo Akku, wie er auch bei „Indoormodellen“ verwendet wird. Eine Akkulaufzeit von etwa 30-40 Minuten ist möglich. Wenn die Kondition reicht, dann kann man den Akku einfach wechseln und weiterfliegen. Aber ich musste bei den ersten Startversuchen feststellen, dass der Whipit reichlich mehr Strom hatte, als ich Kondition für den Schleuderwurf!

Da sich meine Kondition nicht unbedingt schlagartig verbessern würde und auch meine Bandscheiben sich bemerkbar machten, versuchte ich den Whipit am Hang bei fast Windstille und war begeistert!! Wenn schon alle anderen Modelle am Boden liegen, fliegt der Whipit und wie! „Hangkantenpolieren“ ist angesagt und begeistert nicht nur den Piloten, sondern auch Piloten, deren Modelle bereits den Flugbetrieb einstellen mussten.

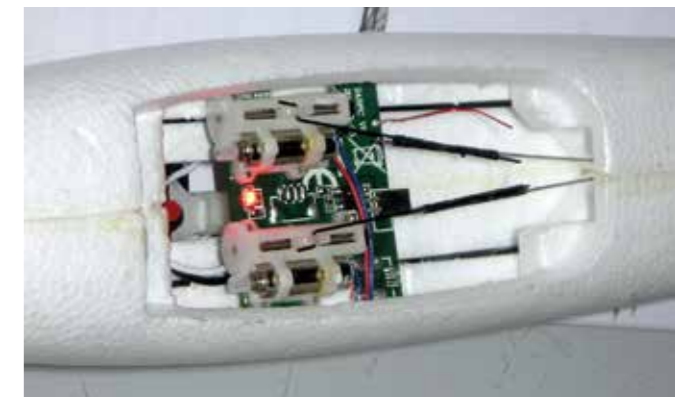
In der Hangflugwoche auf der Sommeralm war der Whipit das Sensationsmodell. Fliegerisch ist der Whipit auch für weniger geübte Piloten leicht „fliegbar“ und bautechnisch absolut einfach herzustellen. Mit dem Whipit bietet E-flite richtig viel Flugspaß für wenig Geld!



„Home of the WHIPIT“
so wird das Modell angeliefert.



Die Stromversorgung erfolgt durch einen 1S 150mAh Lipo Akku, wie er auch bei „Indoormodellen“ verwendet wird.



Das „Gehirn und Servos“ des WHIPIT auf einer Platine.



Das DLG-Leitwerk des WHIPIT.

Sieht man in englischen Wörterbüchern nach, was eigentlich „WHIP IT“ bedeuten soll, so steht für Whip, Peitsche, Gerte oder auch Reitgerte, also frei übersetzt „Peitsche es“! Aber keine Angst, hier kommt kein Artikel über „Shades of Grey“ Praktiken, obwohl ein gewisses Maß an Masochismus unseren Modellflugsport erst oft erträglich macht! NEIN, natürlich

handelt es sich beim „WHIPIT“ um einen so genannten „Schleudersegler“ den UMX WHIPIT DLG BNF von Horizon Hobby E-flite!

DLG steht für Disc-Launch-Glider. Bei dieser Art von Modellflugzeug wird in einer Drehbewegung, ähnlich wie beim Diskuswerfen, auf Höhe geschleudert. Dabei sind Flughöhen von 30m und mehr erreichbar! Tatsächlich jedoch ist die mögliche Flughöhe bei den DLGs von der Wurftechnik und weniger von der Kraft des Werfers abhängig!

Als der Whipit nach langem Warten bei uns in der Redaktion eintraf,

staunten wir beim Auspacken aus der Transportbox über dieses „putzige“ Modell und Freund Wolfgang, bekannt dafür, dass nach seiner Meinung nur Modelle mit Motor oder Turbine fliegen können, sagte nur: „Und das soll fliegen?“ Also war der Test des Whipit ein klarer Fall für mich als „Segler“.

Hier mein Bericht

Der UMX Whipit ist ultraleicht gebaut - die Tragflächen sind aus Schaum gefertigt und an den Enden CFK-verstärkt. Die Anlenkung für Höhe und Seite wird in einem dünnen Vierkant CFK-Rohr geführt,

TECHNISCHE DATEN WHIPIT

Spannweite	620 mm
Modell Länge	620 mm
Material	Leicht-Konstruktion aus Schaum, CFK verstärkt
Akku	1S 3.7V 150mAh 25C LiPo (empfohlen)
Empfänger	Spektrum DSMX 2.4GHZ Empfänger/Servo-Einheit installiert
Fernsteuerung	Mind. 4-Kanal-Fernsteuerung mit Spektrum DSMX-Technologie (separat erhältlich)

Autor
Manfred Dittmayer
Fotos
Ingrid Wallner, Manfred Dittmayer

Das “Speed-Zäpfchen“ von E-Flite - die Rare Bear



Bericht
Steffi Hasenzargel, Kalman Lendvay

Das Original

Die Geschichte dieses Modells beginnt im 2. Weltkrieg. Nachdem die Grumman F6F „Hellcat“ ausgedient hatte, wollte die US Navy 1943 neue Jagdflugzeuge. Auch hier sollte sich die Grumman Corporation darum kümmern, diese zu entwerfen. Das Ergebnis ließ nicht lange auf sich warten: Im Sommer 1944 absolvierte der Prototyp der F8F bereits seinen Erstflug.

Trotz der Tatsache, dass die F8F mit demselben Motor ausgestattet wurde wie die F6F, war sie dank ihrer Bauweise um rund 10% schneller. Zum Kriegseinsatz kam es bei der F8F allerdings nicht mehr.

Die Grumman F8F-2 hatte ihren

Erstflug im Sommer 1947. Sie war mit einem stärkeren Motor und einem größeren Seitenleitwerk als ihr Vorgänger ausgestattet.

Ende 1952 beendete die F8F ihre Dienste bei der Navy und entwickelte sich langsam zu dem, was wir heute unter Rare Bear kennen: Einen hochmodifizierten Air Racer mit 3800 PS Motor, der 1989 den 3km-Geschwindigkeits-Weltrekord mit 850 km/h aufstellte.

Das Modell

Die Rare Bear von E-Flite kommt in der Lackierung, wie sie das Original seit 2009 trägt: Ein markanter violetter Rumpf mit orangen Flächen und sportlichen Decals. Im Gegensatz zum Original ist das Modell nur mit einem 2-Blatt Propeller ausgestattet, soll trotz allem aber aus der Packung eine Geschwindigkeit von 160 km/h erreichen, wofür

Die Rare Bear schreit wortwörtlich nach Action, denn jeder schnelle Überflug wird von einem passenden pfeifenden Geräusch begleitet. Für das Wenden sollte man genügend Platz und Bodenfreiheit einplanen.

ein 1200 kV Brushless Motor sorgt.

Die E-Flite Rare Bear gibt es, wie viele Flieger von Horizon Hobby, in der BNF Basic- und in der PNP-Version. Als Besitzer eines Spektrum-Senders testen wir natürlich die BNF-Version und kommen somit in den Genuss des installierten AR636A-Empfängers mit AS3X-Technologie. Als Antriebsakku wird ein 3300mAh 4S 50C LiPo empfohlen.

Damit die Ruder mit den hohen Geschwindigkeiten klar kommen, werden die bereits eingebauten 16g Servos mit Metallgetriebe betrieben.

Die Rare Bear ist aus dem bewährten Z-Schaum gefertigt und bringt stolze 1,3 kg auf die Waage,

Als Besitzer eines Spektrum-Senders testen wir natürlich die BNF-Version und kommen somit in den Genuss des installierten AR636A-Empfängers mit AS3X-Technologie. Als Antriebsakku wird ein 3300mAh 4S 50C LiPo empfohlen.

bei einer Spannweite von 880 mm. Auffällig groß wirkt der Scale-Spinner mit 73 mm im Gegensatz zur kleinen 8x8“ Luftschraube.

Full Power!

Die Rare Bear wird, wie gewohnt, fast fertig in einem schönen Karton, der schon viele Informationen enthält, geliefert. Die Montagearbeiten sind im Nu erledigt: Höhen- sowie Querruder auf Leitwerksverbindung aufschieben und mit Schrauben befestigen, Gabelkopf auf der Höhe einstecken und Servos der Querruder anstecken – fertig.

Noch schnell ein Modell auf dem Sender erstellen, gemäß der Anleitung programmieren und binden, schon kann es losgehen.

Damit das doch recht robuste Zäpfchen beim Handstart keine Probleme macht, sind im Rumpf auf Höhe der Tragflächen zwei längere Kerben, somit passt das Modell problemlos in jede Hand.

Durch die enorme Kraft ist kein Werfen notwendig, bei genug Drehzahl lässt man einfach los und die Rare Bear erhebt sich mit einem leichten Zug nach oben in die Lüfte.

Schnell merkt man - entspanntes Fliegen ist nicht! Die Rare Bear schreit wortwörtlich nach Action, denn jeder schnelle Überflug wird von einem passenden pfeifenden Geräusch begleitet. Für das Wenden sollte man genügend Platz und Bodenfreiheit einplanen. Das AS3X leistet eine gute Arbeit, ab und zu merkt man ein leichtes Zittern. (Anm. Red. Vielleicht doch der Pilot?)

Nach drei Minuten ist der Spaß leider auch schon wieder zu Ende

Der Autor mit dem Modell der Rare Bear. Die E-Flite Rare Bear gibt es, wie viele Flieger von Horizon Hobby, in der BNF Basic- und in der PNP-Version.



und man setzt im Gleitflug zur Landung an. Am Rasen rutscht Rare Bear noch ein gutes Stück, bis sie zum Stillstand kommt.

Landet man flach genug, geschieht das ohne Probleme. Bei meiner zweiten Landung war der Winkel wohl doch ein wenig zu steil und die Rare Bear hüpfte wie ein Gummiball – jedoch ohne Beschädigungen, das spricht eindeutig für die Robustheit des Modells.

Fazit

Ob die Rare Bear die versprochenen 160 km/h erreicht, ist schwer einzuschätzen, aber eins kann man mit Sicherheit behaupten: Schnell genug ist sie allemal! Für Anfänger wohl eher nicht so ideal, da bei solch einer Geschwindigkeit die Knüppelbewegungen beherrscht werden sollten, für Geübte aber eine spaßige Abwechslung für zwischendurch.

p



Multicopter Shop

Am 25. Mai 2015 habe ich den Multicopter Shop campilot.at eröffnet. Nach über 30 Jahren Erfahrung im Bereich Modellbau, hatte ich 2009 den ersten Kontakt mit sogenannten Multikoptern bzw. Multi-Rotoren. Seit dieser Zeit beschäftige ich mich mit diesem faszinierenden Hobby. Aus dem Hobby habe ich nun den Schritt in die Selbständigkeit gewagt und

mich auf das Gebiet der „Racing-Quads“ spezialisiert

Autor
Manfred Götzl
Fotos
Gerhard Daniela Zimmermann



Als Teil des Multikopter-Treffens in Rapottenstein haben uns Alois H. und der Verein eine große Fläche für ein weiteres FPV FUN RACE zur Verfügung gestellt. Hier waren bereits 24 Piloten, die sich im Vorfeld online dazu angemeldet hatten, angereist.

mein Sortiment auch darauf abgestimmt. Bereits zum Flugplatzfest in Stockerau habe ich die Möglichkeit vom Veranstalter erhalten, ein „SHOW DRAG RACE“ mit kleinen Rennkoptern zu veranstalten. Dieses hat viel Aufmerksamkeit erregt, sodass ich beschloss, weitere FPV FUN RACES zu organisieren. Bei der AIR SHOW in Jungschlag war das Debüt und dort waren bereits 12 Piloten auf der Startliste.

Als Teil des Multikopter-Treffens in Rapottenstein haben uns Alois H. und der Verein eine große Fläche für ein weiteres FPV FUN RACE zur Verfügung gestellt. Hier waren bereits 24 Piloten, die sich im Vorfeld online dazu angemeldet hatten, angereist.

Die Rennszene entwickelt sich rasend schnell und hier gibt es großes Potential für diese Sparte des Hobbies bzw. Sports. In ein paar Jahren werden möglicherweise solche Rennen in großen Stadien Österreichs zu sehen sein.

Täglich werden es mehr, die dieses faszinierende Hobby entdecken. Viele Neulinge und Modellflugpiloten haben es bereits probiert und einige davon sind aus Faszination dabei geblieben. Um als Pilot seine Runden zu drehen, ist FPV eine günstige Einstiegsform in dieses Flugsportsparte.

Wie schnell sich dieses Hobby verbreitet, sehe ich täglich anhand der Anfragen neuer Mitglieder in unserer FPV RACER VIENNA Grup-

pe auf Facebook. Derzeit sind es 829 Mitglieder und täglich werden es mehr. Ich bin mir sicher, dass mein Schritt in die Selbständigkeit mit meinem Multikopter-Shop genau zum richtigen Zeitpunkt erfolgte. Bereits nach so kurzer Zeit kennen mich schon viele Piloten vom Shop, von Veranstaltungen und Hilfestellungen beim Bau von Quadcoptern.

Nur ein reiner Verkaufsshop alleine wäre mir natürlich zu wenig gewesen. Die letzten Jahre habe ich immer wieder neue Kopter konstruiert, gefertigt, verbessert, entworfen und auch wieder verworfen. Diesen Vorteil kann ich

natürlich jetzt in meinem Shop gut nutzen und mich von Mitbewerbern deutlich abgrenzen. Mit eigener CNC Fräse, 3D Drucker, Bauservice und jahrelanger Erfahrung kann ich dem Einsteiger und Profi in dieses Segment mit Rat und Tat zur Seite stehen.

Ich bin mir relativ sicher, dass dieses faszinierende Hobby schon sehr bald sehr groß werden und viel Besucher zu Veranstaltungen locken wird.

www.campilot.at



Die Rennszene entwickelt sich rasend schnell und hier gibt es großes Potential für diese Sparte des Hobbies bzw. Sports.

Bergfalke

Holzbausatz der Mü13e Bergfalke.

Der Bausatz enthält sämtliche lasergeschnittene Holzteile zum Aufbau von Rumpf, Tragfläche und Beplankungsmaterial, Cockpithaube, alles notwendige Zubehör wie Scharniere, Schrauben etc. und ausführliche, bebilderte Bauanleitung. Eine Depronhelling ist ebenfalls enthalten.

Spannweite	3.500 mm
Länge	1.600 mm
Gewicht	3.900 g
Flächenprofil	HQ 3.5 Strak HQ-Oldtimer
RC-Funktionen	Höhenruder, Querruder, Seitenruder, Bremsklappen (optional)



directLINK



Schnelle Produktinfo in optimierter Ansicht für mobile Geräte.

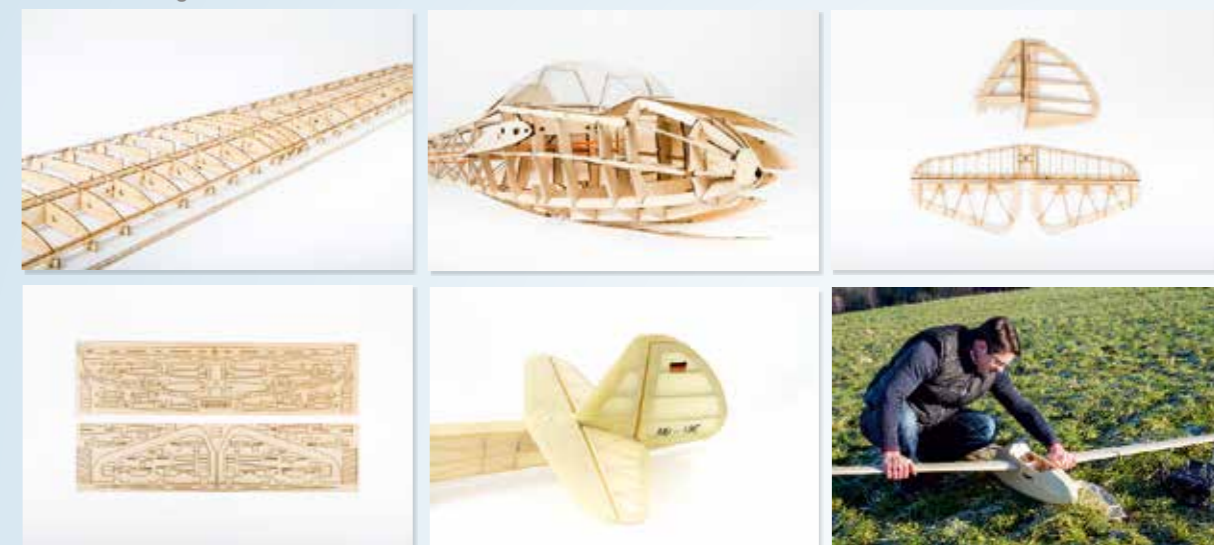
aero-naut

Informationen zu diesen und weiteren Produkten erhalten Sie im Internet unter www.aero-naut.de

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

ModellBAU wie er sein muss

Baustufen Bergfalke



Modelle unserer Mitglieder:

Hughes 500E von Anton Fraberger



Die Anzahl der Nachbauten sehr großer Modellhubschrauber steigt ständig. Zum ersten Mal ist uns die Hughes 500E von Anton Fraberger auf der Modellbaumesse Wels aufgefallen.

Autor
Wolfgang Lemmerhofer

Neben der perfekten „Cobra“ von Sepp Schmir, der grandiosen EC 135 von Robert Illmayer und der Elektro - BO 105 von Bernhard Teuffl konnten dieses fantastische Modell mehrere tausend Besucher bestaunen. Umso interessanter ist die Entstehungsgeschichte dieser Hughes 500E.

Bei einem Gespräch erzählte mir Anton, dass er bei der intensiven Internetsuche nach einem außergewöhnlichen Großhubschrauber sogar bis Paris gefahren ist, um Teile für sein Projekt abzuholen.

Emi Epron, ein Franzose, sollte für einen jungen Pariser Modellpiloten dieses Modell bauen, doch auf Grund von akutem Zeitmangel von Emi kam es nicht dazu. Kurzerhand setzte sich Anton samt Gemahlin in sein Auto und fuhr nach Paris, um sich diese Teile zu holen. Der

Fünfblatt-Rotorkopf und das Heckgetriebe stammen aus Südfrankreich, wo sich eine Interessensgemeinschaft gegenseitig mit Teilen aushilft.

Den Antrieb inklusive der Mechanik übernimmt eine 12 kWh Pahl Taurus Zweiwellenturbine aus Österreich. Beachtlich ist aber das Tempo, welches Anton beim Aufbau an den Tag legte. Ende März 2014 wurden die Teile angeschafft und schon im August 2014 war der Hubschrauber flugfertig, allerdings noch ohne Finish. Danach wurde der Hubschrauber wieder demontiert und für die Lackierung vorbereitet. Das sehr aufwendige Airbrushdesign wurde von Peter Eichinger (www.airbrush-wien.at) ausgeführt. Wer das Modell schon gesehen hat, konnte sich von der detaillierten Arbeit selbst überzeugen.

Das Design dieses Hubschraubers ist besonders bemerkenswert. Die Original Hughes 500E hat eine lange Vorgeschichte und fliegt derzeit noch mit diesem Puzzle-Design in Deutschland. Mehr im Internet unter: www.nordicrotors.com/SE-JCH.

Der Rotordurchmesser des Modells beträgt 2,75 m (5-Blatt) mit einer Rumpflänge von 2,8 m und



einem Gewicht von 48 kg.

Das Modell der Hughes 500E besitzt eine deutsche Zulassung und seitens der Austro Control eine Aufstiegsgenehmigung für Österreich.

Die Hughes 500E kann man demnächst bei den Styrian Rotordays vom 29. bis 30. August auf dem Flugplatz Turnau in der Obersteiermark sehen.



MODELLBAU MESSE®

Österreichs wichtigste Messe und Show für
Modelltechnik, Spielen, Hobby und Basteln

23. – 26.10.2015
Messe Wien

Eingang A+D, Messeplatz 1, 1020 Wien
U2-Stationen: Messe-Prater + Krieau

Me 163 Komet „Kraftei“

Ich war schon immer fasziniert von der ME 163 Kraftei. Da ich ein leidenschaftlicher Selberbauer bin, habe ich mich entschlossen, ein Ei zu bauen. Mir schwebte vor, mit meinem Kraftei um die Gerlitzen zu segeln.



Auch mein Sohn Michael war begeistert von dieser Idee und schickte mir einen Bauplan vom VTH, Baden-Baden im Maßstab 1:3 mit dem Kommentar: „Wenn, dann gleich einen Anständigen“.

Nach dem Einkauf des Sperrholzes ging es mit meinem Projekt los. Als Erstes werden Rumpfspanten ausgeschnitten, dann die Musterrippen zum Flächenschneiden, die außen mit Eisendraht umrahmt sind, damit der Schneidedraht leichter gleitet.

Da ich Styroporkerne alleine schneiden musste, fertigte ich mir dazu einen 3 m langen Schneidbogen an. Somit konnte ich eigenständig jeweils eine ganze Tragfläche fertigen.

Nun konnte ich mit dem Urmodell beginnen und zwischen jeden Rumpfspant eine Schicht Styro kleben. So wuchs der Rumpf Schicht für Schicht. Da das Seitenleitwerk abnehmbar sein musste, wurde der Anschluss an den Rumpf hergestellt.

Jetzt wird alles verschliffen und gespachtelt.

Die Urform war fertig zum Abformen. Eine Trennebene wurde erstellt und die halbe Rumpfhälfte anschließend laminiert. Das Gleiche geschah mit der zweiten Rumpfhälfte.

Die beiden Formhälften waren zu meiner größten Zufriedenheit und ich konnte den Rumpf laminieren. Der Rumpf löste sich problemlos aus der Form und war somit geboren.

Erbauer
Willibald Untermoser
Text
Carmen Feichter

blemlos aus der Form und war somit geboren. Die Flügel sind in Styroporbauweise erstellt und mit GFK überzogen. Vorbildgetreue Vorflügel wurden auch eingebaut, die Landeklappen auf der Flügelunterseite durften auch nicht fehlen. Alle Ruder besitzen angeschlagene Hohlkehlen.

Für die Haube wurden ein Stempel und eine Form für den Haubenrahmen angefertigt.

Zum Tiefziehen der Haube musste ich erst einen Tiefziehgriller bauen. Die Heizung besteht aus einem Tischgriller mit 2.000 Watt und zur Herstellung des Vakuums wurde mein Staubsauger zweckentfrem-



Nach dem Einkauf des Sperrholzes ging es mit meinem Projekt los. Als Erstes werden Rumpfspanten ausgeschnitten, dann die Musterrippen zum Flächenschneiden.



Nun konnte ich mit dem Urmodell beginnen und zwischen jeden Rumpfspant eine Schicht Styro kleben. So wuchs der Rumpf Schicht für Schicht.



Die Urform ist fertig zum Abformen.

TECHNISCHE DATEN MESSERSCHMITT ME 163 KOMET

Typ	Raketenjäger
Bauweise	Styro-GFK
AUFBAU	
Rumpf	GFK
Tragfläche	Styroporkern, GFK beschichtet
Leitwerk	Styroporkern, GFK beschichtet
Fahrwerk	GFK, abwerfbar
ABMESSUNGEN	
Spannweite	3.100 mm
Länge	1.890 mm
Tragflächeninhalt	204,6 dm ²
Flächenbelastung	100 g/dm ²
Tragflächenprofil	Göttingen Gö-765
Fluggewicht Testmodell	20.000 g
VERWENDETER ANTRIEB	
Motor	Hacker A60 18 L
Propeller	RF 23/12
Regler	Hacker Master Basic 90 Opto
Akku	2 x Zippy 6s 8.000 mAh
VERWENDETE KOMPONENTEN	
Sender	Futaba T8 FG Super
Empfänger	Futaba R 6014 HS
Empfänger-Akku	2 x E-Power 2s 4.500 mAh
Empfänger-Stromversorgung	Power Box Sensor
Seite	Graupner DES 707 BB MG
Höhe	2 x Graupner DES 707 BB MB
Quer	2 x Graupner DES 707 BB MG
Landeklappen	2 x Graupner DES 707 BB MG
Schleppkupplung	Graupner DES 707 BB MG
Heckrad	Graupner DES 707 BB MG
Hauptfahrwerk abwerfen	Graupner DES 707 BB MG

det. Das Glas für die Haube besteht aus PET-Material, das im Baumarkt erhältlich ist.

Da das Flugzeug aus Styro und GFK besteht, fertigte ich Formen für Randbögen, Klappen, Gehäuse, Nasenleisten und die inneren und äußeren Vorflügel an und laminierte diese. Die Teile dienen zur Stabilisierung der Flächenkerne. Danach wurde alles mit GFK überzogen.

Die Lackierung habe ich in der Zeitschrift Aero Detail 10 gefunden, welche mir auf Anhieb gefiel. Die Farben mischten meine Freunde aus dem Farbenfachhandel. Es sind alles 2K-Farben, die mit Airbrush aufgetragen wurden.

Das Fahrwerk ist aus GFK hergestellt und selbstverständlich abwerfbar. Da auf unserem Flugplatz keine Turbinen erlaubt sind, habe ich mich für einen Elektroantrieb entschieden. Dieser sollte aber nur als „Absaufhilfe“ dienen.

Jetzt wurden Motor, Regler, Servos und Anlenkungen montiert und ein Probelauf unternommen, der mir die Angst vor zu wenig Leistung für den Bodenstart nahm.

Alles zusammengepackt geht es auf den Flugplatz Spittal/Drau-Auen zum Erstflug.

Nach Überprüfung aller Funktionen und mit viel Lampenfieber hob die Me 163 in die Lüfte ab. Nach ein paar Sekunden Flugzeit warf ich das Fahrwerk ab, das leider im tiefen Gras verschwand. Die ersten Kurven folgten. Die Nervosität verflog und ich wurde mit einem

Flugbild, das dem Original sehr nahe kommt, belohnt. Das Modell liegt sehr gut in der Luft und lässt sich hervorragend steuern. Nach einigen Minuten setzte ich zur Landung an. Ich flog großräumig ohne Klappen der Landebahn entgegen und beendete den Flug fast direkt vor meinen Füßen.

Der Erstflug wurde natürlich auch per Video festgehalten und Interessierte können ihn auf Youtube unter dem Link [m.youtube.com/watch?v=rkCri8h0FnQ](https://www.youtube.com/watch?v=rkCri8h0FnQ) abrufen.

Das anwesende Publikum applaudierte und gratulierte mir zu meiner geglückten Landung. Schlussendlich waren wir dann auf der Suche nach dem Fahrwerk und haben es glücklicherweise auch gefunden.

Meinem Traum, mit „meinem selbstgebaute Kraftei“ um die Gerlitzen zu segeln, steht nun auch nichts mehr im Weg.

Fazit

Der Prototyp Me 163 ist mir schon sehr gut gelungen. Dennoch könnte man durch diverse Veränderungen das Modell perfektionieren.

Als nächstes Projekt baue ich eine Me 163 für meinen Sohn, der dieses Modell mit einer Turbine ausstatten wird. Und natürlich werden alle gewonnenen Erkenntnisse und Eindrücke in das neue Projekt einfließen. Auch ein detailgetreuer Ausbau des Cockpits ist geplant.

Danke an alle, die mich bei diesem Projekt unterstützt haben. **p**



Der Rumpf löste sich problemlos aus der Form und war somit geboren.



Da auf unserem Flugplatz keine Turbinen erlaubt sind, habe ich mich für einen Elektroantrieb entschieden. Der sollte nur als „Absaufhilfe“ dienen.

10. Kärntner Elektroflugmeeting des United Flying Club Mostland

Text

Anita Haidenbauer, Gerhard Pachatz

Fotos

Klaus Mannsberger, Bepo Emhofer, Anita Haidenbauer

Zum 10. Mal trafen sich nun schon die Piloten des Elektroflugsports aus ganz Österreich am UFC Mostlandgelände zum Kärntner Elektroflugmeeting. Nach der Eröffnung durch unser jüngstes Mitglied Lukas Schwaiger ging es in der Luft und zu ebener Erde hoch her. Atemberaubende, wunderschöne Flugvorführungen

der unterschiedlichsten Modelle zogen das Publikum magisch an. Das Elektroflugmeeting präsentierte an diesen 2 Tagen nicht nur Flugvorführungen der Sonderklasse, sondern ermöglichte unter anderem Interessierten die Möglichkeit, im Lehrer/Schüler Flug material-schonend in die Welt des Modellflugs hineinzuschnuppern.

Als besondere Highlights gab es eine Fuchsjagd. Die spektakulären Flugmanöver rissen das Publikum zu begeisterten Ausrufen und starkem Applaus hin. Das Können der sieben Piloten wurde eindrucksvoll zur Schau gestellt und die Jagd konnte Alexander Puma für sich entscheiden. Wir gratulieren dem Gewinner nochmals recht herzlich. Das Nachfliegen mit toll beleuch-

Das Modell der Transall C-160 mit einer Spannweite von 4040mm und einem Gewicht von 24,3kg gehört Martin Poppeller.



Simon FELBER vom MBG Feldkirchen bot mit seiner Extra 300 Motorkunstflug. Das Modell besitzt eine Spannweite von 2,6m und ein Abfluggewicht von 14,5kg.



teten Flugmodellen, sowie die Tombola, organisiert von Christian Fuchs und seiner Tochter Vanessa, waren Highlights des Events. Es gab tolle Hauptpreise, wie zum Beispiel Segel- und Motorflieger im Wert von einigen € 100,- (gesponsert von Alexander Puma, Erich Vlcek von Fa. Valenta und Fa. Modellsport Schweighofer). Gratulation allen Gewinner!

Bei der Verkaufsausstellung von unserem Modellbauexperten Joachim Hohenwarter aus Villach konnten die Piloten Fachgespräche führen und sich die Gäste über das Hobby „Modellfliegen“ fachkundig informieren. Die Gastronomie wurde wie jedes Jahr von den Ehrenmitgliedern des Vereins sehr gut organisiert und somit war für das leibliche Wohl bestens gesorgt. Ein vor Ort gegrilltes Spanferkel von Juro G. und Marko konnten die Besucher zur Nachtflugshow genießen. Trotz Temperaturen an die 36°C war die Stimmung der Piloten und Gäste sehr gut und es gab begeisterten Applaus für die Darbietungen, die sehr spektakulär und aufsehenerregend waren.

Unter den Gästen konnten wir begrüßen:

Peter Stauber, Bürgermeister von St. Andrä
Bernhard Wimmer, mehrfacher Staatsmeister in F3N
Henrik Zupanc; F3N Pilot des österreichischen Nationalteams
Peter Zarfl, Kärntner Landessektionsleiter Modellflug vom österreichischen AERO Club, Obmann des MFG Klagenfurt

Unser Obmann Heinz Peter Kaufmann moderierte fachkundig und unterhaltsam die Aktivitäten in der Luft und am Boden.

Einige Modelle, die die Luft über dem UFC Mostlandplatz frequentierten...

Dem Team des UFC Mostland gebührt der Dank für den tatkräftigen Einsatz zur Vorbereitung des Elektroflugmeetings.

Die Turbo Cmelak mit einer Spannweite von 395cm und einem Gewicht von 19,5kg, die Gottfried HIRSCHER vom MFC Bergfalke in Holz natürlich selbst gebaut hat. Des Weiteren die Transall C-160 mit einer Spannweite von 4040mm und einem Gewicht von 24,3kg und der Sopwith Pup-Doppeldecker mit einer Spannweite von 3000mm und einem Gewicht von 11,5kg wurden pilotiert von Martin POPPELLER vom MFC Lienz. Die ebenfalls zu sehende SBACH 343 mit einer Spannweite von 3m und einem Gewicht von 16,2kg hat Manuel GOLLINGER vom MSK Schwarztal in Eigenbau über zwei Winter selbst gebaut. Nicht zu vergessen die Motorkunstflug/Extra 300 mit einer Spannweite von 2,6m und einem Gewicht von 14,5kg gesteuert von Simon FELBER vom MBG Feldkirchen.

Auch die Helis kamen nicht zu kurz: Ihre atemberaubenden 3D Flüge und die Kombinationen der Flugmanöver hoben das Publikum aus den Bänken.

Align T-Rex 700 von Joachim HOHENWARTER und Clemens RINDLER,

Goblin 700 gesteuert von Gert UNTERZAUCHER, Mikado Logo700 XXtreme pilotiert von Wolfgang FRITZER

Abschließend möchten wir einen großen Dank aussprechen:

Allen teilnehmenden Piloten, Gäste und Freunde des Modellflugsports sowie den Ehrenmitgliedern.

Dem Vorstand und allen Mitgliedern des UFC Mostland für den enormen Einsatz bei der Vorbereitung über Wochen (wobei vorher einige unserer Mitglieder auch tatkräftig beim Aufbau und Abbau bei den FAI F3 World Championships for Model Helicopters mitwirkten).

Schließlich unseren Sponsoren, die durch ihre großzügige Zuwendung dieses Elektroflugmeeting überhaupt ermöglichen:

Mitglied und Hauptsponsor Hermann Reichmann – SPS Service GmbH
Ingrid Flick
Raiffeisenbank St. Stefan im Lavanttal
Mazda Grundnig GmbH
Fa. Zmugg Maschinenputz
Fa. Hermes Pharma



Großes Kino: Nachtflugshow am Glocknerhof



Das Glocknerhof Air Meet 15 lockte am 5. Juni 2015 viele Besucher auf den neuen Modellflugplatz.

Voller Erfolg für die erste Nachtflugshow im Oberen Drautal auf dem neuen Flugfeld direkt unter dem Hotel Glocknerhof. Zahlreiche Einheimische und Gäste aus der Region Oberdrautal erlebten die Modellflugvorführung der Schweizer Spiel & Flugbox AG aus Willisau auf der Glocknerhof AIR MEET 2015 hautnah. Höhepunkt war ein von Modell-Helikoptern ferngezündetes Feuerwerk, das Groß und Klein in Staunen versetzte.

Autor
Daniel Stocker
Bilder
Marco Sattlegger

Großes Glück mit dem Wetter

Es hätte nicht besser sein können: Die Nachtflugshow konnte bei optimalen Bedingungen - angenehme warme Temperaturen - und Windstille bei absoluter Dunkelheit durchgeführt werden. Orchestriert mit dramatischer Film- und Opernmusik kamen die mit unzähligen LEDs und Fackeln bestückten Fluggeräte zur Geltung. Regie führte der Kopf der Schweizer

Gruppe Reto Marbach, der die Flieger und Hubschrauber durch den Nachthimmel dirigierte und zur Erläuterung über Lautsprecher moderierte. Musikalisch untermalt wurde der laue Sommerabend von Ivano Albano, einem professionellen Piano- und Voice-Entertainer aus Italien.

Das AIRMEET 2015 war die erste gemeinsame Veranstaltung des MFC Glocknerhof und der Modellfluggruppe Oberes Drautal. Neben den Schweizer Gastpiloten gestalteten auch ortsansässige Modellflugpiloten wie Marco Duregger und weitere Gäste vom Glocknerhof wie Helmut Kessel vom MBC Steyr Weistrach das Flugprogramm. Bernhard Kager vom Team Horizon Hobby führte auf atemberaubende Weise vor, wozu seine Hangar 9 Su-26 im Stande ist. Ab 17 Uhr konnten die Bagger und LKWs des Funktionsmodellbau Club Fellbach bei ihrer Arbeit bestaunt werden. Für das leibliche Wohl wurde den ganzen Tag über bestens gesorgt.

Das Abendprogramm wurde von Adolf Seywald vom Hotel Glocknerhof gemeinsam mit den beiden Bürgermeistern LAbg. Ing. Ferdinand Hueter (Gemeinde Berg im Drautal) und Josef Brandner (Gemeinde Greifenburg) eröffnet. Danach gab es eine Vorführung der jungen Damen der Voltigier Gruppe Weissensee.

Laut Adolf Seywald war der Event „ein Dankeschön an alle, die mitgeholfen haben, dass der Flugplatz errichtet werden konnte, dazu zählen insbesondere die beteiligten Gemeinden Berg im Drautal und Greifenburg sowie die ortsansässigen Bauern, Jäger und Grundbesitzer“.

Das offizielle Video zum Glocknerhof Air Meet 15: www.youtube.com/watch?v=hN9CbKPzrk
Das Video kann mit den Begriffen „Airmeeet Glocknerhof“ einfach bei Youtube.com gefunden werden.
Alle Fotos zur Veranstaltung findet man auf: www.facebook.com/events/403160956532709/
Weitere Infos zu Modellfliegerurlaub in Kärnten: www.glocknerhof.at/modellfliegen.html
Ferienhotel Glocknerhof
A-9771 Berg im Drautal 43 – Kärnten
hotel@glocknerhof.at
www.glocknerhof.at
Tel. +43 4712 /721-0

Bernhard Kager vom Team Horizon Hobby führte auf atemberaubende Weise vor, wozu seine Hangar 9 Su-26 im Stande ist.

Modellfliegerurlaub für die ganze Familie

Der Modellflug zählt zu den Schwerpunkt-Angeboten des Ferienhotel Glocknerhof. Seit den 70er Jahren hat sich die Modellflieger-Community neben den Gleitschirmfliegern im Oberdrautal kontinuierlich vergrößert. Zwei Flugplätze im Tal und ein Segelgelände am Rottenstein, eine eigene Modellflugschule sowie Beratung, Bastelräume, Ersatzteillager und Shop tragen dazu bei, dass Modellsportbegeisterte bestens aufgehoben sind. Für die Begleiter/innen stehen Abwechslung und Ausgleich auf dem Programm, sodass niemandem langweilig wird.

Die nächsten Veranstaltungen im Glocknerhof sind die Oberdrautaler Modellflugwoche von 22. bis 29. August 2015, ein Hangflug-Seminar von 20. bis 25. September 2015, die Warbird-Tage Glocknerhof von 1. bis 4. Oktober 2015 und die Segelschleppwoche von 23. bis 30. April 2016.



Das Abendprogramm beinhaltet eine Vorführung der jungen Damen der Voltigier Gruppe Weissensee.



15. Styria Elektroflug-Meeting



MIG 29 von G. Potocnik im rasanten Überflug

(vor allem Depron) konnten auch Scale- und Semiscale- Modelle im Fluge bewundert werden. Bei den Hubschraubern sind auf jeden Fall der Kamov Ka 26 mit Koaxial-Antrieb, ein Eigenbau von H. Schloffer, und die Bell 429, Rettungshubschrauber in New York, von K. Reiser zu erwähnen.

P. Wuk's riesige Douglas DC 3, pilotiert von M. Kirchengast, absolvierte ihren Erstflug, der allerdings mit einer härteren Landung endete. V: Schreiegg's Fokker E III und S. Nedoma's Junkers Ju 87 „Stuka“ waren typische Vertreter des 1. bzw. 2. Weltkrieges. Dazwischen brachte B. Klauscher mit seinen heißen F5B und F5D-Pylon Modellen die Luft zum Glühen. Klein fliegt auch gut, das zeigte Mister „Depron“ E. Gaksch mit seiner 150

▼ ◀ **Drei Störche, nämlich der Fieseler Fi 156 „Storch“, fanden den Weg zum Flugplatz. Die Piloten V. Schreiegg, M. Seper und H. Stadlbauer flogen diese teilweise gemeinsam gekonnt vor.**

▼ **Zwei zu ihrer Zeit hervorragende Kampfflugzeuge- links Fokker E III (Pilot V. Schreiegg) und Junkers Ju 87 (Pilot S. Nedoma)**

Dreißig Piloten mit ca. 60 Modellen bevölkerten am 25. und 26.7.2015 bereits zum 15. Mal das Modellflugzentrum des UMFC Gnas in Dietersdorf am Gnasbach. Unter der Obhut des Clubpräsidenten Heinrich Geiger

und des Organisators Heimo Stadlbauer, wurde mit den elektrisch angetriebenen Modellen unter dem Motto „von slow bis speed, von Propeller über Rotor zu Impeller“ entsprechend viel geflogen.

Drei Störche, nämlich der Fieseler Fi 156 „Storch“, fanden den Weg zum Flugplatz. Die Piloten V. Schreiegg, M. Seper und H. Stadlbauer flogen diese teilweise gemeinsam gekonnt vor. Neben vielen „Gebrauchsmodellen“ aus den unterschiedlichsten Materialien

Autor
DI Heimo Stadlbauer
BFR für Elektroflug
Fotos
H. Stadlbauer, E. Gaksch



Mit einem jetähnlichen Geräusch erhob sich der Eigenbau-Segler von Kurt Winkelbauer, eine Pilatus B 4, in die Lüfte. Als Besonderheit weist dieses Modell einen im Rumpf versenkbaren Impellerantrieb auf. Techn. Daten: 4,8 m Spwte., 12,2 kg Abfluggewicht

Gramm schweren, Impeller getriebenen MIG 15. Mit einem jetähnlichen Geräusch erhob sich der Eigenbau-Segler von K. Winkelbauer, eine Pilatus B 4, in die Lüfte. Als Besonderheit weist dieses Modell einen im Rumpf versenkbaren Impellerantrieb auf.

Dazwischen flog R. Kopka, neben einem tollen Bannerflug mit einem Hubi, wieder unzählbar viele Modelle. Auch H. Schuster zeigte wiederum elektrisch betriebene Fesselflugmodelle. Kunstflugmodelle bereicherten immer wieder das Treffen mit den unterschiedlichsten Kunstflugfiguren. Auch der Clubpräsident H. Geiger zeigte seine Flugkünste, diesmal mit einem rasanten E-Segler. Etwas gemächlicher ging es bei der großen Motormaschine von P. Dietmaier zu.

Auf dem Meeting wurde die breite Palette des Elektrofluges gezeigt, es wurde geflogen, diskutiert, Erfahrungen ausgetauscht und neue Kontakte geknüpft. Auch das leibliche Wohl kam nicht zu kurz. Die Küche war wieder Spitze! Herzlichen Dank an die teilnehmenden Piloten und vor allem an den Verein UMFC Gnas, damit das Elektroflug-Treffen immer wieder hier in Dietersdorf am Gnasbach durchgeführt werden kann. Vielen Dank auch an die zahlreichen Helferinnen und Helfer, ohne die nix geht!

Auf ein Wiedersehen 2016 freuen sich der Clubpräsident Heinrich Geiger und der Organisator Heimo Stadlbauer.



Ein sehr interessanter Scale-Nachbau eines Koaxial-Hubschraubers, KAMOV KA 26, Erbauer und Pilot H. Schloffer, Rotordurchmesser 1,8 m, 13,2 kg



Ein Blick in das Innere der BELL 429

THE HEAT IS ON JETS OVER VIENNA



Autor
Wolfgang Semler

Einer der Programmpunkte des Showblocks war auch Alex Balzer mit seinem Avanti S-Jetmodell der Firma Sebart. Das mit einer Schubvektorsteuerung und einer Frank Turbine mit 22kg Schub ausgerüstete Modell ist geradezu ideal für 3D-Kunstflug, den Alex perfekt beherrscht.

Alljährlich findet in den Sommermonaten am Modellfluggelände des MFC Falke die Veranstaltung „Jets over Vienna“ statt. Meistens erwarten hier die Piloten außergewöhnliche Wetterbedingungen, sowie den obligatorischen Wind, der das Landen zu einer Herausforderung macht und ein „Stresstest“ für das Fahrwerk darstellt. Im heurigen Jahr gab es mal zur Abwechslung „Wüstenbedingungen“ mit Temperaturen weit jenseits der 35° Marke. Wenn hier der Wind mit seinen Spitzen um die 50 km/h nicht gewesen wäre, dann hätte das Meeting sicher eine Menge Hitzeopfer an Mensch und Material gefordert.

Doch die extremen Wetterbedingungen hielten nicht davon ab, dass sich am Samstag, den 8. August, 35 Piloten mit ihren Kerosin- und Impellerjets am Fluggelände des MFC Falke trafen. Sie alle wollten den anwesenden Besuchern nicht nur ihr Können, sondern auch ihre tollen Modelle vorführen. Unter den Gästen waren auch unser Bundessektionsleiter Manfred Dittmayer, Präsident des Landesverbandes Niederösterreich Roland Dunger und ich als Öffentlichkeitsreferent bzw. prop Redakteur zu finden. Ich durfte auch mit meinem Impeller-Viperjet des Herstellers Taft mitfliegen, der sich gegen die Windböen tapfer behaupten konnte.

Die Vorführungen der Modelle wechselten auf lockere Weise zwischen Kerosin- und Impellerjets, wobei als Highlight Sepp Schmirls Red Bull Cobra und Philip Geyers Turbofever mit Turboprop-Antrieb zu erwähnen sind. Dass Großsegelflugmodelle nicht immer eine Schleppmaschine benötigen, bewies Harald Kafka mit seiner gewaltigen SDZ 54 Perkoz. Sein Modell besitzt am Rumpfrücken eine fix montierte BF100 Turbine, die das Modell auf die benötigte Ausgangshöhe brachte.

Eine tolle Vorführung lieferte auch Patrik Hofmaier mit seinem Eurofighter Sport mit Schubvektorsteuerung. Er trotzte dem Wind

und den hohen Temperaturen und bot dem anwesenden Publikum eine tolle Vorführung mit viel Action und Spannung.

Beim Ablauf der Darbietungen gab es kein starres Flugprogramm, sondern jeder konnte nach Voranmeldung bei der Veranstaltungsleitung sein Modell dem Publikum im Flug präsentieren. Starke Böen machten den Piloten, speziell bei den Landungen, größere Probleme, sodass nicht jede Landung auf Anhieb perfekt klappte.

Als Ergänzung gab es zwischendurch immer wieder Showblöcke mit den Austrian WWII-Fighters, Alex Balzer mit seiner Avanti S mit Schubvektor-Steuerung oder

auch der Landung des mantragenden Alouette-Hubschraubers von Peter Jakadofsky. Weitere Größen der Kunstflugszene, wie Martin Brandmüller, Robert Fasser, Patrik Schwarz und Philip Geyer zeigten ihr Können und sorgten für ein abwechslungsreiches Programm.

Selbstverständlich macht eine solch aufregende Show mit den vielen Höhepunkten hungrig und durstig. Für Abhilfe sorgte das Küchenteam des „MFC-Falke“, welches mit Speis und gekühlten Getränken bei den Piloten und Besuchern für eine entspannte Atmosphäre sorgte. Nicht nur tagsüber gab es Action über dem Himmel

von Deutsch Wagram. Nach Einbruch der Dunkelheit startete die Nachtflugshow mit Elektroflugmodellen mit ihrer spektakulären Show. Hier konnte jeder der Piloten mitfliegen, einen straffen Ablauf gab es nicht, es handelte sich eher um ein lockeres Fliegen unter Freunden.

Wir alle hoffen, dass im nächsten Jahr „Jets over Vienna“ wieder seine Pforten öffnet und neuerlich der Duft von Kerosin und Grillwürstel die Besucher aus Nah und Fern zu diesem im Osten Österreichs einzigartigen Event lockt. Wir freuen uns alle schon darauf, wieder unsere Modelle beim nächsten Mal starten zu dürfen. ▶



1 2



- 1 Philip Geyer's Turbofever Modell, ist, wie könnte es anders sein, mit einem Turboprop- Triebwerk angetrieben. Der Jakadofsky Pro 5000 Turbopropmotor liefert 5,1 kW (ca. 7PS) und treibt das mit einer Spannweite von 2,1m und 13kg schwere und Modell an.
- 2 Ein alter Bekannter der bereits auf vielen Flugshows zu sehen war. Sepp Schmirls Red Bull Bell T-AH1F Cobra Helicopter mit einer Länge von 3,52m und einem Rotor-Durchmesser von 3,35m. Das Abfluggewicht beträgt zulassungspflichtige 39,5 kg.
- 3 Kim Contentos Lear Jet 55 beim Landeanflug. Das im Maßstab 1:6,5 gebaute Modell wird von zwei Lambert Nanojet T51 Turbinen mit je 4,5kg Schub angetrieben. Es besitzt eine Spannweite von 2,05m und eine Länge von 2,58m mit einem Abfluggewicht von 12,5kg.
- 4 Die Vorführungen der Modelle wechselten auf lockere Weise zwischen Kerosin- und Impellerjets ab.
- 5 Als Ergänzung gab es zwischendurch immer wieder Showblöcke, in denen auch die Austrian WWII-Fighters zu sehen waren.
- 6 Peter Jakadofsky schwebte zur Landung mit seinem turbinengetriebenen Alouette-Hubschrauber ein. Den ganzen Tag über konnten die Besucher den Hubschrauber besichtigen.
- 7 Eine tolle Vorführung lieferte auch Patrik Hofmaier mit seinem Eurofighter Sport mit Schubvektorsteuerung. Das CARF-Modell mit einer Rumpflänge von 2,3m und einer Spannweite von 1,68m besitzt ein Abfluggewicht von 12,5 kg und wird von einer IQ-Hammer 180+ Turbine mit 19,5kg Schub angetrieben.
- 8 Franz Hruby's Viper Jet beim Start zu seinem Präsentationsflug. Das Modell stammt von Tomahawk Design und besitzt eine Spannweite von 2m mit einem Abfluggewicht von 12kg. Angetrieben wird es von einer Jetcat-Turbine mit 10kg Schub.
- 9 Florian Waninger und Harald Kafka mit ihren beiden Ultra Flash Modellen
- 10 Obmann Franz Demmer und Bundessektionsleiter Modellflugsport Manfred Dittmayer

p



6



7 8
9 10



3



4 5



20. Jugendflugsportlager beim MFG Klagenfurt in St. Johann/Rosental

Autor
Wolfgang Semler

Jugendarbeit hat schon seit Jahren im österreichischen Aeroclub einen sehr hohen Stellenwert. Sie sorgt dafür, dass in unserem Hobby die Kontinuität erhalten bleibt. Jugendliche, die eine fundierte Modellflugausbildung erhalten, sind der Garant für zukünftige Erfolge bei nationalen und internationalen Wettbewerben.



Patrik Helfer und Kai Poppel bereiten den nächsten Seglerschlepp ihrer Modelle vor

Um ihnen nun die dazu notwendige Ausbildung und Förderung zu bieten, veranstaltet der österreichische Aeroclub-Sektion Modellflugsport seit genau 20 Jahren sein einzigartiges Jugendflugsportlager. Als bestes Beispiel können der Weltklasse-Spitzenpilot Gernot Bruckmann und der kürzlich gekürte österreichische Staatsmeister und Juniorenweltmeister Thomas Rettenbacher genannt werden. Beide waren bzw. sind Teilnehmer des Jugendflugsportlagers und haben dort ihre Fertigkeiten weiterentwickeln können. Im heurigen Jahr nahmen sogar zwei Werkspiloten teil, Florian Deisl fliegt für die Fa. Conrad und Sean Fischer für Horizon Hobby. Auch sie sind gute Beispiele für die Qualität des Lehrgangs.

So wie auch die letzten Jahre zuvor, fand das Jugendflugsportlager auch heuer wieder im südlichsten Bundesland in Kärnten auf dem Modellflugplatz des MFG-Klagenfurt/St. Johann im Rosental mit wunderschönem Blick auf die Karawanken statt. Diesmal errichteten die Kids ihre Zelte am Fluggelände in der Woche vom 12. bis

zum 17. Juli 2015 gleich im Anschluss an die Helicopter-WM am Klopeinersee. Der Platz mit seiner voll ausgestatteten Infrastruktur bietet die idealen Voraussetzungen für die Durchführung eines solchen Lehrgangs. Dazu gehören das mit einer Küche ausgestattete Clubhaus, ein überdachter Vorbereitungsraum, Nassräume und schließlich eine 180 m lange Start-Landepiste.

Kärntens Landessektionsleiter und Koordinator der Jugendarbeit in Österreich, Peter Zarfl und sein Betreuersteam, bestehend aus Dietmar Kuschnig, Manfred Schwarz, Hans Weingand, An-

dreas Walcher, Willi Einspieler und Gottfried Türk unterstützten und begleiteten die 33 sechs- bis sechszehnjährigen Jugendlichen eine Woche lang. So wie schon im vergangenen Jahr nahm der Schweizer Aeroclub mit sechs Jugendlichen und Janik Fuhrer als Betreuer an der Lehrgangswochen teil.

Zur Unterstützung des Betreuersteams blieben diesmal auch einige Eltern die ganze Woche. Namentlich waren dies: Gerald



Die Sieger des Abschlußbewerbes mit dem Betreuersteam



1



2



3



4



5



6



7

- 1 Traditionell startete das Jugendsportlager am Sonntagabend mit dem von Peter Zarfl moderierten Briefings, wo alle Teilnehmer und Betreuer vorgestellt und die Infos für die Woche mitgeteilt wurden.
- 2 Wenn mal eine Reparatur nach einer harten Landung oder gar nach einem Absturz notwendig wurde, dann standen sie natürlich ebenfalls mit Rat und Tat zur Verfügung.
- 3 Ein Modell in Teamarbeit zu bauen macht mehr Spaß, als alleine daheim im Bastelkeller.
- 4 Simon Walcher mit seiner MPro-Giles 202
- 5 Marcel Rutter, Daniel Schlager und Benjamin Werdenich beim gemeinsamen Fliegen
- 6 Michael Eigenthaler zeigte mit seiner Extra 330 SC von Bruckmann- Models tollen Kunstflug.
- 7 Thomas Rettenbacher zeigte, dass er die Titel Staatsmeister und Jugendweltmeisters F3C verdient hat.



1



2



3



4



5

- 1 Auch Organisationsleiter Peter Zarfl ließ es sich nicht nehmen, seine mit Impellerantrieb ausgestattete Grumman Panther im Flug vorzuführen.
- 2 Walter Schefbänker führte sein Helimodell BO-105 im Red Bull Design vor, das er auch mit fast demselben Programm wie das Original im Fluge präsentierte.
- 3 Für das leibliche Wohl während der Woche sorgte erstmals in diesem Jahr ein externer Caterer. Er lieferte die fertigen Gerichte direkt an, sodass Küchenchef Willi Einspieler nur mehr die Ausgabe an die Kursteilnehmer übernehmen musste.
- 4 Die Ladestation wurde kräftig beansprucht, denn jeder wollte so schnell als möglich wieder einen vollen Akku für den nächsten Flug haben.
- 5 Die Szene erinnert ein wenig an die Muppet-Show

Schlager, Familie Schefbänker, Peter Deisl und Henrik Fischer. Walter Schefbänker, der hauptberuflich Airbusse durch die Gegend kutschiert und auch im Modellflugsport ein exzellenter Pilot ist, fungierte als Fluglehrer. Einen besseren Lehrer konnten sich die Kids gar nicht wünschen!

Ein Großteil der Kids besuchte auch schon in den vergangenen Jahren das Jugendflugsportlager. Da sie das Lager cool finden, freuen sie sich am Ende der Woche bereits auf das nächste Jahr und

hoffen darauf wieder dabei sein zu dürfen.

Peter und seine Mitarbeiter hatten extra wieder für den Lehrgang ein großes Zelt gemietet, das so wie in den Jahren zuvor als Hangar genutzt wird. In diesem können die Teilnehmer während der gesamten Zeit ihre Modelle lagern und warten. Gleich hinter dem großen Hangarzelt hatten die Jugendlichen ihre Wohnzelle aufgebaut, wodurch sich das Lagerleben gänzlich auf das Modellfluggelände konzentrierte.

An- und Abfahrzeiten zu weiter entfernt gelegenen Unterkünften entfallen ebenso, wie auch die tägliche Organisation des Transports der Kids.

Für das leibliche Wohl während der Woche sorgte erstmals in diesem Jahr ein externer Caterer. Er lieferte die fertigen Gerichte direkt an, sodass Küchenchef Willi Einspieler nur mehr die Ausgabe an die Kursteilnehmer übernehmen musste. Die Änderung war aufgrund neuer hygienischer Standards notwendig, die ein Ko-

Modellbau



Freudenthaler

Modellbau Freudenthaler
Kienzlstraße 7
4240 Freistadt
Österreich



Tel. 0043-7942-74990
info@modellbau-freudenthaler.at

www.modellbau-freudenthaler.at

chen vor Ort nicht mehr zulassen.

Zum Schwerpunkt des Jugendflugsportlagers gehörte natürlich das Fliegen der mitgebrachten Modelle unter Aufsicht der Betreuer. Wenn mal eine Reparatur nach einer harten Landung oder gar nach einem Absturz notwendig wurde, dann standen sie natürlich ebenfalls mit Rat und Tat zur Verfügung. Neben all den fliegerischen Aktivitäten gab es noch andere Freizeitaktivitäten. Mehrmals täglich erfolgte je nach Wetterlage der Besuch des angrenzenden Badeteichs. Er ist zu Fuß vom Fluggelände aus leicht zu erreichen und sorgt für Entspannung nach den anstrengenden Trainingsflügen.

Traditionell startete das Jugendflugsportlager am Sonntagabend mit dem von Peter Zarfl moderierten Briefings, wo alle Teilnehmer und Betreuer vorgestellt und die Infos für die Woche mitgeteilt wurden. Sonntagnachmittag besuchte unser Präsident Michael Feinig das Jugendflugsportlager, um die ankommenden jugendlichen Teilnehmer persönlich zu begrüßen.

Am Montag war ein Kameramann des Livestream-Anbieters AEWO.cc anwesend, der Filmaufnahmen machte. Sie werden in Kürze auf deren Homepage <https://aewo.cc> zu sehen sein. Auch das österreichische Fernsehen (ORF-)Landestudio Kärnten kam für Filmaufnahmen vorbei, die dann am Abend im Rahmen der Sendung „Kärnten Heute“ zu sehen waren.

Neben der sportlichen Betätigung lud an einem Nachmittag das Betreuersteam die Teilnehmer zu einer Zillenfahrt auf der Drau ein. Zum Programm gehörten auch wieder Vorführungen von erfahrenen Modellfliegern.

In diesem Jahr führte Walter Schefbänker sein Helimodell BO-105 im Red Bull Design vor, das er auch mit fast demselben Programm wie das Original im Fluge präsentierte.

Auch Organisationsleiter Peter Zarfl ließ es sich nicht nehmen, seine mit Impellerantrieb ausgestattete Grumman Panther im Flug vorzuführen. Natürlich durfte so wie in den vergangenen Jahren auch der große Abschlusswettbewerb nicht fehlen

Das Betreuersteam veranstaltete einen Wurfgleiterbewerb, bei dem es galt, den weitesten Flug zu ermitteln. Gemeinsam mit den Schweizer Kollegen fand zusätzlich ein Zeit-Ziel-Landebewerb statt. Hier galt es, innerhalb einer vorher festgelegten Flugzeit eine Ziellandung zu absolvieren.

Da jedoch nicht alle Teilnehmer leer ausgehen sollten, gab es nach dem Losverfahren attraktive Preise für alle, die bei den Jugendlichen für große Freude sorgten.

Die Preise wurden von namhaften Firmen, wie Hobbico/Revell, Multiplex, Horizon-Hobby, Lindinger Modellbau und Modellbau DMT, zur Verfügung gestellt. Besonders bedanken möchten wir uns beim Schweizer Aeroclub, der Fachhandel-Gutscheine

im Wert von 2000 Euro gesponsert hat. Damit konnte der Veranstalter weitere Preise für die Kids organisieren. Daneben gab es noch einige private Spenden von Modellflugsportlern des Landesverbandes Kärnten, die hier Preise zur Verfügung stellten. Erwähnenswert ist die großzügige Sachspende von hochwertigen Preisen des ÖAeC-Bundessektionsleiters Manfred Dittmayer.

Sponsoren sind ein wichtiger Teil des Jugendlagers, ohne deren Unterstützung ein solches Projekt nicht so leicht zu realisieren wäre. Finanziert wird das gesamte Jugendflugsportlager vom österreichischen Aeroclub und ist somit für die Jugendlichen bis auf die individuelle Anreise kostenlos. An dieser Stelle möchte sich Organisationsleiter Manfred Dittmayer, Monika Gewessler, Sekretariat, und seinem langjährigen Team für die Unterstützung und unproblematische Abwicklung bedanken.

Die jungen Piloten hatten während der gesamten Woche eine Menge Spaß und dies sorgte für eine fröhliche-ausgelassene Stimmung. Es wurden neue Freundschaften geschlossen oder bereits bestehende erneuert. Einstimmig haben alle Teilnehmer erklärt, dass sie ohne zu zögern sofort nächstes Jahr wieder kommen würden.

Möglicherweise hat hier der erste oder andere schon den ersten Grundstein für seine spätere Showflug- oder Wettbewerbskarriere gelegt, denn es gab genügend Jungtalente zu sehen. p

Jugendflugtag des Sieghartskirchner Modellflugsportclub

Der SMC Sieghartskirchen veranstaltete heuer zum 43. Mal den Jugendflugtag am Flugplatz Ochsenhaut. Im vergangenen Jahr beschlossen die Werklehrerin der neuen Mittelschule Sieghartskirchen, Fr. Christine Poeselt und der nunmehrige Obmann Manfred Geyer, im Jahr 2015 wieder eine

Autor
Manfred Geyer

gemeinsame Aktion von Schülern und Modellflugsportbegeisterten zu starten. Es wurde vereinbart, dass im Schuljahr 2014/2015 von einer 4. Klasse im Werkunterricht gemeinsam und unter Anleitung und Unterstützung des SMC Sieghartskirchen ein „klassischer Standard A1-Segler“ gebastelt wird. Dieser Flieger besteht aus Balsaholz und wurde komplett von den Schülern gefertigt. Unser Mitglied, Hr. Willi Reitschmidt, besuchte mehrmals die ausgewählte Schulklasse, um den Schülern mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Viel Spaß und gute Laune begleitete die Klasse beim Entstehen der Flieger. Unglaublich, welches Geschick die Schüler entwickelten und der Eifer war ihnen ins Gesicht geschrieben. Gegen Ende des Schuljahres waren die Meisterwerke dann fertig und sollten ihren Jungfernflug bestreiten. Gemeinsam mit unserem Willi und der Frau Fachlehrerin ging es wieder im Rahmen des Werkunterrichtes auf den vereinseigenen nahegelegenen Flugplatz, um die Modelle das erste Mal zu testen. Der Ehrgeiz war geweckt, und die Schüler wollten richtige kleine „Profis“ werden.

Am 20. Juni 2015 war es dann so weit: der große Tag war gekommen. Insgesamt 17 Schüler und Kinder der Gemeinde stellten sich



dem Wettbewerb. Drei Durchgänge wurden geflogen und die beiden besten Flüge in die Endwertung genommen. Das Wetter war zwar unbeständig, dennoch konnte der Bewerb ohne Unterbrechung durchgezogen werden. Anschließend gab es für die Kinder eine Stärkung in Form von Würsteln und Saft. In der Zwischenzeit haben die Organisatoren die Zeiten ausgewertet und es konnte zur

Siegerehrung übergegangen werden. Die ersten drei Platzierungen erhielten je einen Pokal und eine Urkunde, alle anderen Teilnehmer bekamen Sachpreise und ebenfalls eine Urkunde überreicht. Die Freude der jungen „Piloten“ war groß, und auch die Erwachsenen freuten sich über den großen Erfolg des Bewerbs, sowie die gute Zusammenarbeit zwischen Schule und Modellflugsportverein. p



Endlich auch in **Süddeutschland!**

PRO WING
INTERNATIONAL **Süd**

**2.-4.
Oktober
2015**

DIE Messe für den Flugmodellbau!

Großflugplatz Lahr/Schwarzwald

**Motor- und Segelflugmodelle - Jetmodelle
Helikopter - Benzin- und Elektromotoren -
Turbinen - Elektronik
Flugmodellzubehör.**

**Keine Schaumflieger -
keine Koax-Helis -
kein Spielzeug!**

**Non-Stop Schaufliegen
der Aussteller!**

**Samstag Abend große
Flieger-Party mit Live-Musik!**

**Öffnungszeiten:
täglich 9.⁰⁰ bis 18.⁰⁰ Uhr
(Sonntag 9.⁰⁰ bis 17.⁰⁰ Uhr)**

www.prowing.de

Firmenjubiläum: 30 Jahre Modellbau Lindinger

Autor
Wolfgang Lemmerhofer

Der Firmenaufbau von Modellbau „Lindinger“ wurde in vielen Fachzeitschriften hinlänglich beschrieben. Angefangen hat Fritz Lindinger im Gemischtwarengeschäft seiner Eltern in Molln. Wegen

Platzmangel wurde nach einiger Zeit der Umzug in die ehemalige Schischuhfabrik ‚Dachstein‘, ebenfalls in Molln gelegen, erforderlich. Auch diese Räumlichkeiten wurden zu knapp und so wurde der Neubau mit Logistikkeller an der Autobahnabfahrt Inzersdorf an der Phyrn-Autobahn in Angriff genommen.

Mit Ende des Jahres 2014 zog sich Fritz Lindinger immer mehr aus dem Tagesgeschäft zurück und mit Matthew ‚Matt‘ White-Lindinger fand Fritz nicht nur einen Schwiegersohn, sondern auch einen erfolgreichen Geschäftsführer seines Unternehmens.

Wer es nicht selbst erleben konnte, hat etwas verpasst. Sehr viel sogar! Am 29. u. 30. Mai stürmten tausende Besucher und Kunden das Geschäft und ließen sich die Neuheiten von den Herstellern und

Großhändlern zeigen. Der gesamte Parkplatz glich einer Zeltstadt samt einem großen Bierzelt. Das mit großer Spannung erwartete Highlight der beiden Tage war aber die Airshow.

Die besten Showpiloten aus dem In- und Ausland folgten der Einladung und es waren klingende Namen: Sebastiano Silvestri, Gernot Bruckmann, Alexander Balzer, Markus Rummer, Robert Sixt, die Hubschrauber-WM Teilnehmer Bernhard Wimmer und Thomas Rettenbacher, Duncan Bossion, Sepp Schmir, Ernst Keplinger, Bernhard Teufel, Michi Almer, Wolfgang Krahofer jr. und viele weitere absolute Toppiloten zeigten Ihr Können. Franz Almer moderierte die Airshow gekonnt in seiner un-nachahmlichen ruhigen und witzigen Art. Das Horizon Jetteam kam mit drei großen F86-Jets und zeigte einen tollen Synchronflug.

Gernot Bruckmann brachte seine neue Fokker DR1 mit. Das Modell entstand aus einem Kit des Amerikaners Bill Hempel und hat eine Spannweite von 4,8 m. Das Modell wiegt 86 kg und wird von einem 800 ccm Siebenzylinder Valach-



Dankesworte
von Fritz Lindinger

Sternmotor angetrieben. Gernot zeigte bei seinen Flügen, dass er zur absoluten Weltspitze im Modellflugsport gehört. Die Darbietungen mit dem phantastischen Sound des großen Sternmotors waren einmalig. Durch die Größe des Modells und des unbeschreiblich realistisch klingenden Sternmotors glaubte man, einen echten Fokker Dreidecker in der Luft zu erleben.

Mit Quique Somenzini und David Ribbe holte Matt auch einen der wichtigsten Piloten und Entwickler nach Österreich. Quique war nicht

Marion und Matthew
‚Matt‘ Lindinger-White



nur 2007 F3A Weltmeister, sondern er gewann auch viermal das TOC (Tournament of Champions). Quique zählt in den Fachkreisen als der Erfinder des 3D Flugstils, also extreme Flugfiguren ohne nennenswerte Vorwärtsgeschwindigkeit, wie etwa der Torquerolle.

An beiden Vormittagen war ‚freies Fliegen‘ für Hersteller möglich. Die moderierten Airshows an beiden Tagen begannen gegen 14:00 Uhr. Vom Wetterglück begünstigt, zeigten die Piloten atemberaubende Flüge. Wie wir aus gut informierten Kreisen gehört haben, wäre freitagabends beinahe das Bier knapp geworden. Das sagt schon etwas aus über die vielen tausend Besucher, die sich nach den Einkäufen und der Airshow im Zelt stärkten. Das 30 Jahre Jubiläum beim ‚Lindinger‘ wird uns noch lange in Erinnerung bleiben. Und Matt White-Lindinger feierte noch seinen 30. Geburtstag. Gratulation und viel Erfolg für die nächsten 30 Jahre.

- 1 Ein besonderes Erlebnis, die Fokker DR1 von Gernot Bruckmann
- 2 BD5 von Gernot Bruckmann
- 3 Große BO 105 von Bernhard Teufel
- 4 Su 26MM von Alexander Balzer mit viel Rauch, auch mal in Farbe
- 5 Die drei großen F86 vom Horizon Jet Team
- 6 Sebastiano Silvestri mit Avanti S
- 7 Robert Sixt wartet auf die Zuspelung der Musik
- 8 Quique Somenzini mit seiner Neuentwicklung VENTIQUÉ 60E ARF





1. Internationales Multicopter-treffen in Tirol

Am 4. Juni 2015 fand auf der LÄRCHFILZ-HOCHALM in Fieberbrunn/Tirol, inmitten der Kitzbühler Alpen auf ca. 1.500 m Höhe das erste Internationale Multicopter-treffen (auch „Drohnen“ genannt) statt.

Eingedeckt von der herrlichen Tiroler Bergwelt konnten wir uns über die Teilnahme von ca. 40 Piloten freuen. Dabei waren Copter von der Größe einer Handfläche bis 2,5 m Durchmesser zu finden.

Auch FPV-Racer und FPV-Copter waren vertreten und zeigten uns mittels FPV-Brille die Sicht direkt aus den Fluggeräten!

Der Veranstalter MBC-Koimreiter sowie „luftbilder.cc“ möchten sich hiermit nochmals bei allen Teilnehmern und Helfern für dieses einmalige Treffen herzlich bedanken, das absolut verletzungs- und unfallfrei abgelaufen ist und beide hoffen bereits für 2016 auf eine rege Teilnahme!

Autor
Mike Löbstl

- ▶▶▶ Der TWINS Copter in der Luft (www.twins.co.at)
- ▶▶ Andreas Scholer mit seinem DJI Inspire 1 Quadcopter mit 4k Kamera
- ▶ SKYLENS mit Ihrem Fotocopter



Alle Bilder, Videos und Infos zu diesem Treffen findet man unter www.luftbilder.cc/de/coptertreffen bzw. auf Facebook unter www.facebook.com/events/913607888660986

fertig montiert und programmiert



RACE COPTER 250Q
ALPHA

Erlebe den Unterschied

PRÄZISION - POWER - PERFEKTION

Einzigartig // Empfänger GR-18 mit integrierter HoTT-Flight Control // Software Made in Germany

Einstieg in das FPV-Racing durch Lage-Modus oder professionelles Fliegen im Drehraten-Modus

Telemetrie: Voltage Module mit Unterspannungswarnung

Auf Rennen abgestimmte Graupner C-Props // leiser und 10% höherer Wirkungsgrad

Handgewickelte 2300 KV Brushless Motoren mit spezieller Mehrfachwicklung und optimierter Kühlung

Hochfeste und leichte Vollkohlefaser // 2 mm Rahmen- und 3 mm Armplatten im Graupner HoTT Design

Alle Komponenten garantieren im Zusammenspiel ein unvergleichbar präzises Flugverhalten



No. 16520.HoTT



2 in 1
GR-18 Flight Control

40 Jahre MFSU-Treubach

Im Jahr 1975 haben sich ein paar Interessierte zusammengetan und den Grundstein für die heutige Modell Flug Sport Union Treubach gelegt. In den vierzig Jahren seit der Gründung hat sich viel getan. Heute zählt die MFSU-Treubach an die hundert Mitglieder, die alle Sparten des Modellflugs vertreten. Der Modellflugplatz zählt sicher zu den schönsten in Österreich. Manche Gastpiloten haben sich sogar dazu verleiten lassen, zu behaupten, es wäre der schönste Modellflugplatz, auf dem sie je geflogen sind. Das vor wenigen Jahren neu gebaute Vereinsheim bietet ausreichend Platz, sodass die Anlage auch bei schlechtem Wetter ein beliebter Treffpunkt für die Mitglieder ist.

Das 40-Jährige Jubiläum feierte der MFSU-Treubach mit einem großen Fest am 16. August 2015. Obwohl das Wetter nicht ideal war und es kurz sogar so ausgesehen hatte, als ob die Veranstaltung auf Grund von Regen abgesagt werden musste, bewunderten etwa eintausend Besucher die zum Teil spektakulären Modelle und Vorführungen. 55 internationale Piloten mit über hundert Fluggeräten waren zu sehen. Von Modellen der Tiger Moth, welche um die Zeit des zweiten Weltkriegs im Einsatz war, über Gyrokopter, Hubschrauber, fliegende Autos, bis hin zu Nachbauten modernster Jets war alles vertreten.

Eines der größten Highlights war sicher die Vorführung unserer Vereinskollegen – den fünf (nicht mehr ganz so) jungen Wilden. Die Hubschrauber-Show, die Johannes Bernroither, Johann Neuhauser, Sascha Stelzhammer, Michael Mitter und Simon Stummer abgeliefert hatten, war auf allerhöchstem Niveau. Obwohl die Einlage ein spon-

taner Einfall war und so gut wie ohne Training dargeboten wurde, hat sie bei den Zuschauern Erstaunen und Faszination hervorgerufen und wurde – zu Recht – mit tosendem Applaus belohnt.

Ein weiterer Höhepunkt war auch der Überflug unseres Vereinskollegen Stefan Weiß mit seinem Motorsegler. Damit konnten die Besucher ein Gefühl für den Kontrast zwischen Modell und Großflieger gewinnen.

Für unsere jungen Besucher waren die Zuckerlabwürfe aus der B-29 und der Lazy Bee, die jeweils mehrere Kilo Zuckerln geladen hatten, ein schönes Erlebnis. Mit Sprechchören forderten die Kinder

Ein toller Flugtag mit abwechslungsreichen Programm und vielen Highlights. Hier zu sehen die Pitts Prometheus, welche auf dem Sender D-MAX dokumentiert wurde. Der Besitzer dieses wunderschönen Modells ist Manuel Winklinger.

Bericht
Markus Renezeder und Werner Hufnagl
Fotos
Markus Renezeder,
Noel und Martin B. Atzwanger



die Piloten auf, endlich Ihre Fracht abzuwerfen. Unser Ordnungshüter Gerhard Bayer hatte alle Hände voll zu tun, die Massen unter Kontrolle zu halten.

Mit Begeisterung wurden auch die zahlreichen Jets bewundert. Der Sound der Jet-Turbinen, die geflogenen Figuren und die detailgetreue Nachbildung der Modelle haben bei den Zuschauern offene stehende Münder verursacht.

Wir haben selten eine Modellflugshow erlebt, bei der so viele Piloten auf solch hohem Niveau geflogen sind. Die Vielfalt der Modelle war einmalig und die Vorführungen atemberaubend.

Die Veranstaltung war ein voller Erfolg. Es war für alle ein toller Tag, der jedem in Erinnerung bleiben wird. Die zahlreichen Gastpiloten haben ebenfalls einen großen Teil dazu beigetragen. Wir möchten uns bei allen dafür bedanken, dass sie die zum Teil weite Anreise auf sich genommen und mit uns unser Jubiläum gefeiert haben. Besonderer Dank gilt auch unseren beiden Kommentatoren Hermann Hartinger und Heider Franz. Sie haben die Gäste mit interessanten Informationen zum Verein, den Modellen und den Piloten versorgt und die ganze Show zu einem Erlebnis gemacht. Natürlich wollen wir uns auch bei allen bedanken, die uns unterstützt haben – bei unseren Mitgliedern, deren Partnern und Freunden, bei den Freunden des Vereins, der Gemeinde Treubach, sowie bei allen anderen Helfern. Ohne diese helfenden Hände, wäre der große Berg an Arbeit nicht zu bewältigen und die Feier nicht möglich gewesen. Auch die Aufbauarbeiten und Vorbereitungen konnten nur deshalb rechtzeitig erledigt werden, weil alle mit angepackt haben.

Wir hoffen, dem einen oder anderen das Hobby Modellflug mit unserer Feier etwas näher gebracht zu haben. Auf unserem Modellflugplatz sind Interessierte und Modellsportbegeisterte natürlich jederzeit willkommen. p

Weitere Informationen
und mehr Bilder
auf der Vereinswebsite
www.mfsu-treubach.at



Für unsere jungen Besucher waren die Zuckerlabwürfe aus der B-29 und der Lazy Bee, die jeweils mehrere Kilo Zuckerln geladen hatten, ein schönes Erlebnis.



Semi-Scaleseglar im Landeanflug



Dieser Oldtimer aus der Zeit des ersten Weltkriegs ist eine Sopwith Pub vom Conrad Action Team.

Das Airmeet im Rosental



Autor
Wolfgang Semler

Das südlich von Klagenfurt im Rosental gelegene Modellfluggelände des MFG Klagenfurt eignet sich durch seine Infrastruktur und Lage besonders gut zur Abhaltung einer Schauflugveranstaltung. Somit entschloss sich der Club erstmals seit einigen Jahren wieder, ein zweitägiges Schaufliegen am Wochenende vom 25.-26. Juli zu veranstalten. Auf In-

itiative von Björn Wulsch und seinem Team, bestehend aus Marcus Slanschek und Lukas Pfeiler, entstand eine wirklich sehenswerte Airshow mit Top-Showflugpiloten, wie Gernot Bruckmann, Peter Pfeffer, Ernst Keplinger, Franz Obenauf und vielen mehr. Neben den heimischen Stars der Szene nahmen auch internationale Piloten aus Italien und Slowenien teil.

Begonnen hat das Airmeet am Samstag mit einer Feldmesse auf dem Fluggelände, an der auch Frau Bürgermeister Sonja Feinig aus der Gemeinde St. Johann teilnahm. Nach den segensreichen Worten des Pfarrers, startete pünktlich um 10:30 Uhr die Hawk von Gernot Bruckmann zur Eröffnung der Airshow. Das Modell der Firma Tomahawk, in der speziellen Lackierung

Die mächtig große Boeing B-17 von Peter Pfeffer besitzt gewaltige Abmessungen mit einer Spannweite von 5,70 m, einer Rumpflänge von 4,20 m und einem zulassungspflichtigen Abfluggewicht von 92 kg. Das Modell ließ den Zuschauern den Atem stocken.



Publikumsveranstaltungen auf Modellflugplätzen sind wirksame Wege, um den Modellflugsport einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Sie sind eine Leistungsschau der aktuellen Technik und zeigen das derzeit Machbare auf. Sie sind auch ein Ort der Begegnung und des sozialen Kontaktes, der gerne für Wochenendbesuche genutzt wird.

der saudischen Luftwaffe, beeindruckt durch seine Größe von 3,49 m Länge und eine Spannweite von 2,70 m sowie dem detailgetreuen Aufbau, der keine Wünsche offen lässt. Weitere Highlights, wie die mächtig große Boeing B-17 von Peter Pfeffer mit den gewaltigen Abmessungen von 5,70 m, einer Rumpflänge von 4,20 m und einem zulassungspflichtigen Ab-

fluggewicht von 92 kg, ließen den Zuschauern den Atem stocken. Das mit vier Kolm 67 ccm 4-Taktmotoren ausgestattete Modell zeigte eine tolle Show. Wenn das Modell am Himmel seine Bahnen zog, hatte es den Anschein, das Original der B-17 sei unterwegs zum nächsten Einsatz. Nicht minder beeindruckend war die Boeing B-29 von Kim Contento, die gemeinsam mit

der bereits erwähnten B-17 eine sehenswerte Flugvorführung bot. Das 4,30 m spannende Modell mit einer Länge von 3,02 m ist im Maßstab 1:10 erstellt und wird von vier OS Surpass 12,5 ccm³ 4-Takt Motoren angetrieben. Ebenfalls in diese Kategorie und Epoche fallen die Warbirds P47-Thunderbolt, F4U-Corsair, die es gleich mehrfach zu sehen gab. Auffallend war die Cor-



Das südlich von Klagenfurt im Rosental gelegene Modellfluggelände des MFG Klagenfurt eignet sich durch seine Infrastruktur und Lage besonders gut zur Abhaltung einer Schauflugveranstaltung.

Gernot Bruckmanns Hawk stammt von der Firma Tomahawk und besitzt eine spezielle Lackierung der saudischen Luftwaffe. Das Modell beeindruckt durch seine Größe von 3,49 m Länge und eine Spannweite von 2,70 m sowie dem detailgetreuen Aufbau, der keine Wünsche offen lässt.

Auffallend war die Corsair F4U-1D von Erich Rohn, bei der vor dem Start und nach der Landung die Tragflächen vorbildgetreu aus- bzw. hochklappten. Dadurch hat Erich mit dem 2,80 m spannenden Modell sein Transportproblem gelöst. Das Modell stammt aus einem CARF-Bausatz und hat 24,3 kg Abfluggewicht.

Die Z-137T Turbo CMELAK wurde selbst konstruiert und anschließend in 3000 Stunden gebaut. Mit einer Spannweite von 3,95 m und einer Rumpflänge von 3,0 m besitzt das Modell ein Abfluggewicht von 19,5 kg. Elektroantrieb Hacker A-150 Motors mit Soundmodul für das vorbildgetreue Turbinengeräusch.

Zwischen den Modellvorführungen gab es auch Überflüge manntragender Tragschrauber (Red Bull), Trikes und eines Motorseglers. Auch sie boten eine spektakuläre Vorführung, durften jedoch nur im Tiefflug über den Platz fliegen, da sie keine Außenlandegenehmigung besaßen.

Die blau-silber gestaltete Montana FU Corsair gehört Siegfried Schuster von den Falcon Wings. Das Modell besitzt ein Abfluggewicht von 23 kg und wird von einem 5 Zylinder-Moki Stern, 250 ccm, 16 PS angetrieben.

sair F4U-1D von Erich Rohn, bei der vor dem Start und nach der Landung die Tragflächen vorbildgetreu aus- bzw. hochklappten. Dadurch hat Erich mit dem 2,80 m spannenden Modell sein Transportproblem sicher gelöst. Das Modell stammt übrigens aus einem CARF-Bausatz und besitzt ein Abfluggewicht mit 24,3 kg.

Tollen Synchronflug zeigten Karl Heinz Gatternerg und Dr. Michael Jausovec mit ihren beiden Alenia Aermacchi M346. Sie schafften es tatsächlich, mit ihren beiden Impellerjets ein synchrones Programm einzustudieren und es der Öffentlichkeit zu präsentieren. Sie boten wirklich eine tolle Show, die alle Anwesenden beeindruckte. Die beiden M346 sind bis auf die Lackierung ident aufgebaut und mit denselben Komponenten ausgestattet. Die Spannweite beträgt 1,95m, die Länge 2,3 m und das Abfluggewicht mit 2x14s Lipo-Akkus liegt bei 15 kg.

Eines der größten Modelle bei dem Airmeet war die Bucker Jungmeister von Wolfgang Rossegger. Das zulassungspflichtige Modell im Maßstab von 1:1,65 besitzt 4m Spannweite und wird von einem Moki 400 Sternmotor angetrieben.

Es gab natürlich noch viele, viele weitere interessante Modelle, doch sie alle hier zu beschreiben, würde den Umfang bei weitem übersteigen.

Zwischen den Modellvorführungen gab es auch Überflüge mantragender Tragschrauber (Red Bull), Trikes und eines Motorseglers. Auch sie boten eine spektakuläre Vorführung, durften jedoch nur im Tiefflug über den Platz fliegen, da sie keine Außenlandegenehmigung besaßen.

Beliebt war auch das Static Display, welches einmal am Tag mit allen vorgeführten Modellen auf der Start-Landebahn stattfand. Hier konnten die Besucher ihre persönlichen Lieblinge aus nächster Nähe fotografieren, bzw. die Piloten nach den Details befragen. Dieses Angebot wurde natürlich eifrig in Anspruch genommen und erfreute sich großer Beliebtheit.

Auch der Österreichische Aero-club-Modellflugsport war mit einem kleinen Stand vertreten, bei dem Interessenten Information über den Modellflugsport bekommen konnten.

Ebenso beliebt war bei den Kindern das Abwerfen von Zuckerln und Luftballons aus dem fliegenden Radfahrer von Franz Kogler und Kim Contentos B-29. Die „Abwurfpracht“ verteilte sich nach dem Öffnen der Klappen auf der Asphaltpiste und konnte so von den Kids leicht eingesammelt werden. So ein aufregendes Flugshowprogramm macht natürlich hungrig und durstig, dafür konnte im großen Festzelt Abhilfe geschaffen

werden. Hier versorgten die Damen und Herren des MFG Klagenfurt die Gäste mit Speis und Trank. Das leibliche Wohl war auch für die Besucher interessant, welche die Nachtflugshow am Samstagabend sehen wollten. Sie startete um 21.30 Uhr mit der Autogyro Vorführung von Ernst Kepplinger. Das Modell im Maßstab 1:3:5 war komplett beleuchtet und bot sowohl bei der Nachtflugshow, als auch am Tag ohne Beleuchtung eine tolle Vorführung. Auch Gernot Bruckmann nahm an der Nachtflugshow mit seiner Extra 300 teil, die er dafür mit entsprechender Beleuchtung ausgestattet hatte. Weitere Teilnehmer waren Franz Kogler, Falcon Wings mit den beleuchteten Hexen (Franz Obenauf, Peter Pfeffer, Siegfried Schuster, Josef Spielhofer) und Wolfgang Schnabl.

Das Airmeet im Rosental war eine tolle Veranstaltung mit interessanten Modellen und spektakulären Flugvorführungen. Hier konnte man als Besucher wirklich die komplette Bandbreite des Modellflugsportes erleben und sich hautnah bei den Piloten über die Details erkundigen. Das Wetter spielte, abgesehen von ein paar Regenschauern, mit und sorgte somit für hohe Besucherzahlen. Aufgrund des großen Erfolges ist zu hoffen, dass der MFG Klagenfurt eine Wiederholung des Events im nächsten Jahr plant. p



Unser Angebot:
Bau von Flugmodellen aller Art
Alle Reperaturen, Service und Instandhaltungsarbeiten
Einstell und Einflug-Service
Designentwicklung nach Wunsch
Beratung und Verkauf
Modellflugschule mit Bernhard Kager



Udo Dettelbachers Viperjet ist ein Bausatz der Firma Paritech, den er souverän vor dem anwesenden Publikum präsentierte. Das Modell besitzt eine Spannweite von 3,45m, eine Rumpflänge von 3,05 m und wird von einer Behotec 220 angetrieben. Mit einem Abfluggewicht von 24,6 kg ist der Viperjet gerade noch unter der Zulassungsgrenze.



Ebenso beliebt war bei den Kindern das Abwerfen von Zuckerln und Luftballons aus dem fliegenden Radfahrer von Franz Kogler. Das Modell besitzt einen Scheibendurchmesser von 1,3m und ein Abfluggewicht von 6,5 kg, wobei die Zuladung 1,5 kg beträgt. Benötigt wird dazu ein 10s LiPo-Akku.



Eines der größten Modelle bei dem Airmeet war die Bucker Jungmeister von Wolfgang Rossegger. Das zulassungspflichtige Modell im Maßstab von 1:1,65 besitzt 4m Spannweite und wird von einem Moki 400 Sternmotor angetrieben.

Flugmodelle beim Flugplatzfest des FSV 2000

Autor
Bernhard Zlabinger
Schriftführer des MSC Sierndorf



Peter Cmyral mit seiner Jetpartie war ebenfalls anwesend und präsentierte ein breites Spektrum an Jetmodellen. Hier ist die Saab J29F-Tonne.

Der FSV 2000 (Flugsportverein) lud in Kooperation mit unserem Verein, dem MSC Sierndorf, am 27. u. 28. Juni zum Flugplatzfest in Stockerau - und alle kamen. Egal, ob Alexander Balzer mit seiner exzellenten 3D Flugvorführung, die WW2-Fighters mit ihrem sagenhaften Formationsflug, Bernhard Teufels BO 105-Vorführung, Robert Fasser, der Weltrekordhalter im Rollenflug sowie Peter Cmyral mit seiner Jetpartie um nur einige zu nennen. Nicht zu vergessen die Nachflieger, ob Fläche, Heli, Pulso, mit einem Wort die gesamte Elite des Modellflugs. Es würde den Rahmen sprengen, sie alle aufzuzählen, aber so eine Show hat Stockerau noch nie gesehen. Anschließend gab es noch ein Feuerwerk, das man nicht so schnell vergessen wird – einfach genial! Bei dieser Gelegenheit möchte ich mich nochmals ganz herzlich bei allen Kollegen für ihre Einlagen und natürlich auch für ihre Disziplin bedanken. Auch zeigten unsere „großen Freunde“, die Mantragenden, ein Programm, das sich sehen lassen



Der Pilot der Corsair signierte ein gleichnamiges Modell, wie stolz nun der Modellpilot jetzt ist, braucht man nicht extra zu erwähnen.



Alexander Balzer mit seiner exzellenten 3D-Vorführung

konnte. Es umfasste vom normalen Rundflug mit Cessnas, die Katana-Formation, Pilatus Porter mit Kurzstart- u. Landedemonstration über Kunstflugeinlagen der Fox bis zum Bannerflug. Der riesige Doppeldecker, die AN2, flog an beiden Tagen etliche Rundflüge – ein Erlebnis für Jung und Alt. Und dann das Highlight, die Bullen aus Salzburg, besuchten uns mit einer P38-Lightning sowie der F4U Corsair. Sie flogen einige großzügige Flugprogramme und anschließend konnte man die Maschinen im Statik Display bestaunen. Auch konnte man sich mit den Piloten unterhalten und so mancher bekam ein Autogramm. Der Pilot der Corsair signierte ein gleichnamiges Modell, wie stolz der Modellpilot jetzt ist, braucht man nicht extra zu erwähnen. Schlussendlich ein riesigen Dankeschön an den Gastgeber, den FSV 2000. Angefangen über die grandiose Organisation, die gute Verpflegung, das nette Personal, den Platzsprecher usw. alles vom Feinsten. Und schlussendlich ein Danke an „Go“ Wolfgang Gockert, der uns Modellflugsportler betreute und die Kommunikation zwischen Modell und Mantragend grandios managte.

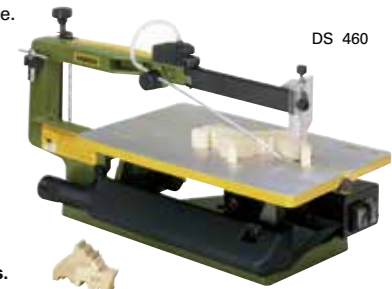
PROXXON
MICROMOT
System

FÜR DEN FEINEN JOB
GIBT ES
DIE RICHTIGEN GERÄTE

2-Gang-Dekupiersäge DS 460. Für höchste Laufruhe und sauberen Schnitt. Ausladung 460 mm!

Schneidet Holz bis 60 mm, NE-Metall bis 15 mm, Plexiglas, GFK, Schaumstoff, Gummi, Leder oder Kork. Säge Tisch (400 x 250 mm) entriegel- und nach hinten verschiebbar zum schnellen Sägeblattwechsel. Für Gehrungsschnitte kippbar (-5 bis 50°). Sägehub 18 mm (900 oder 1.400/min).

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.at —

PROXXON GmbH - A-4210 Unterweiersdorf

Landesmeisterschaft und Nationaler Wettbewerb der Klasse RC-H2 in Sillian

Autor
Obm. Christoph Kraler
Die Modellflieger Hochpustertal

Am 27.06.2015 war es soweit: Die Tiroler Landesmeisterschaft und ein Nationaler Wettbewerb im RC-H2 fanden wieder bei den Modellfliegern-Hochpustertal in Sillian statt. Bereits um 8 Uhr in der Früh fanden sich die ersten Hangpiloten am Modellflugplatz Pietersberg ein und trainierten fleißig, bevor um 10:30 Uhr der erste Durchgang mit 17 Piloten startete. Am Vormittag waren die Verhältnisse eher bescheiden und die Piloten hatten alle Hände voll zu tun, um die richtige Thermik zu finden, wodurch verschärfte Bedingungen herrschten. Außer ein paar Ausrutschern meisterten die Piloten die Flüge mit Bravour. Am Vormittag wurden 2 der 5 Durchgänge geflogen. In der Mittagspause haben wir dann von der Küchencrew mit Currywurst und Bratwurst verwöhnen lassen. Am Nachmittag wurden dann die letzten 3 Durchgänge geflogen. Die Bedingungen und der Wind wurden immer besser, bis der letzte und entscheidende Durchgang begann. Die ersten 4 des vorletzten Durchganges lieferten sich packende Duelle. Sie flogen einen Sekundenkrimi und landeten die Modelle mit äußerster Präzision. Hier wurde den Zuschauern ein richtig spannendes Finale geboten.

Der Führende nach dem 4. Durchgang, Christoph Kraler, verpatzte seinen letzten Flug und verlor so die Führung an Martin Pressl, der einen super letzten Durchgang flog und sich so den Sieg holte. Das Duell des 3. Platzierten ging an den jungen Philipp Gomig vom MFC Li-



Von links: Sieger Landesmeisterschaft
3. Kraler Christoph, 1. Sporer Kurt, 2. Pressl Martin



Von links: Sieger Nationaler Wettbewerb 2. Kraler Christoph, 1. Pressl Martin, 3. Gomig Philipp, Buchegger Silvester, Buchegger Josef und Schriftführer Rainer Edi

Die Bedingungen und der Wind wurden immer besser, bis dann der letzte und entscheidende Durchgang begann.

enz. Er holte Schritt für Schritt auf und sicherte sich mit einem perfekten letzten Durchgang, wo er Dritter wurde, so auch den 3. Platz in der Nationalen Klasse. In der Landesmeisterschaft ging es noch enger zu. Kurt Sporer, der nach dem 4. Durchgang noch auf dem 3. Zwischenrang lag, flog dann im alles entscheidenden letzten Durchgang auf und davon und kürte sich mit zwei 1000ern in 5. Durchgängen so zum Landesmeister. Es war wirklich sehr eng, denn Martin Pressl flog auf nur 3 Punkte Abstand heran. Dritter wurde Christoph Kraler, der mit einem verpatzten letzten Durchgang alle Chancen begrub. Ein nervenraubender Wettbewerb der wirklich ein Krimi war!!

Auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr mit all den Teilnehmern und Zuschauern, wir freuen uns, alle wieder begrüßen zu dürfen!!! **p**



Der jüngste Teilnehmer beim Unterschreiben der Landepunkte

INSERENTENVERZEICHNIS

aeronaut	59
Donau Forum Druck	101
Freudenthaler	77
Graupner/SJ	83
Hacker-Model	52
Helishop Maurer	17
Helishop Vienna	112
Hobbico	4
Horizon	U3, U4
Hotel Glocknerhof	97
Kager	89
Kirchert	106
Lindinger	U2, 3
Modell	121
Multiplex	6
Proxxon	91, 93, 95
uniLIGHT	125
W&M MEDIEN	107
ZELLER MODELLBAU	101

VERANSTALTUNGEN

Modellbaumesse Wien	61
ProWing Süd	79

PROXXON
MICROMOT
System

FÜR DEN FEINEN JOB
GIBT ES
DIE RICHTIGEN GERÄTE

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

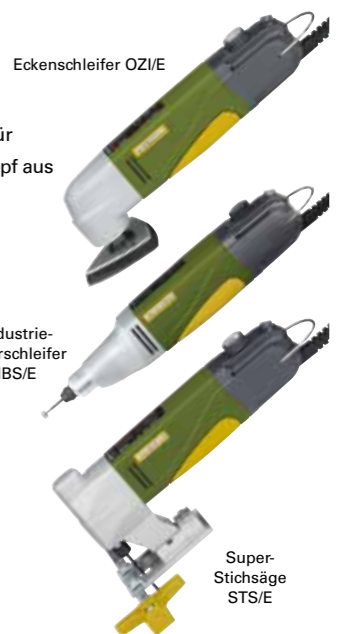
500 g leichte Elektrofeinwerkzeuge für 220-240 V-Netzanschluss. Getriebekopf aus Alu-/Zink-Druckguss. Balancierter DC-Spezialmotor - durchzugskräftig, extrem laufruhig und langlebig.

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.at —

PROXXON GmbH - A-4210 Unterweikersdorf



1. Oberösterreichische Landesmeisterschaft in der Versuchsklasse RC-PARA

Autor
Werner Hufnagl
Schriftführer STV. MFSU Treubach



Bei den Herren zeigte Dominik Winter sein Können und erreichte mit hervorragenden 468 Punkten den 1. Platz. Laura Klaile zeigte wiederum ihr Können und wurde mit 1.230 Punkten Zweite in der Gesamtwertung und gewann damit auch in der Damenwertung. Stefan Ziermann wurde mit 1.298 Punkten Dritter.

Dieser Fallschirmspringer hat es in den inneren Kreis geschafft, wofür es eine große Anzahl von Punkten gibt.



Im Zuge der European Para Trophy (kurz EPT) veranstalteten wir, der Verein MFSU Treubach, am 30. Mai bei sonnigem Wetter und sehr starkem und vor allem böigen Wind das erste Mal eine oberösterreichische Landesmeisterschaft in der Versuchsklasse RC-Para.

Heuer konnten wir bereits 7 Teilnehmer aus Österreich bei uns auf dem Platz begrüßen. Daniela Leitner, eine junge Frau aus Umgebung Linz, versuchte mit ihrem kleineren Springer das erste Mal ihr Glück, allerdings waren ihr die Windverhältnisse an diesem Tag nicht so ganz

Werner Hufnagl konnte, wenn auch nur knapp, vor Franz Forsthofer und Gerhard Bayer den Titel „Landesmeister“ sichern.

gesonnen. Vom Winde verweht war leider auch die Platzierung, aber dabei sein ist halt alles.

Ich konnte mir heuer vor Franz Forsthofer und Gerhard Bayer den Titel „Landesmeister“ sichern, wenn auch nur knapp. Den undankbaren 4. Platz belegte Michael Kaltseis. In der Rangwertung ging



Gruppenbild mit Teilnehmern und Funktionären

es dann mit Alois Hufnagl vor Wolfgang Hofmann und Daniela Leitner weiter.

Im Teilbewerb der EPT 2015 waren 37 Teilnehmer aus 4 Nationen am Start. Teilnahmeländer waren Schweiz, Tschechien, Deutschland und natürlich Österreich.

Der sehr gut organisierte Wettbewerb unseres Vereins verlief trotz des Windes ohne Verluste. Die steigende Zahl der Teilnehmer zeigt die Beliebtheit unter den Fallschirm-

springern dieses Wettbewerbes. Ein dickes Lob gilt den Schleppiloten, die gerade bei der Landung mit dem starken und böigen Querwind zu kämpfen hatten.

Bei den Herren zeigte Dominik Winter sein Können und erreichte mit hervorragenden 468 Punkten den 1. Platz. Laura Klaile zeigte wiederum ihr Können und wurde mit 1.230 Punkten Zweite in der Gesamtwertung und gewann damit auch in der Damenwertung.



Stefan Ziermann wurde mit 1.298 Punkten Dritter. Cornelia Boxdörfer wurde zweite und Susanne Klaile erreichte den dritten Platz in der Damenwertung. Philipp Schuler setzte sich gegen Natalie Skirlo in der Jugendwertung durch. **p**

Impressum **prop**



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

Chefredakteur
Manfred Dittmayer (verantwortlich für den Inhalt)



www.aeroclub.at

stellvertretender Chefredakteur
Wolfgang Semler

Redakteure
Wolfgang Wallner, Wolfgang Lemmerhofer, Frank Schwartz

Redaktionsadresse
Redaktion prop
Prinz-Eugen-Straße 12, A-1040 Wien
Telefon +43 1 505 1028 / DW 77
E-Mail: redaktion@prop.at



www.prop.at

Anzeigenverwaltung
Monika Gewessler
Prinz-Eugen-Straße 12, A-1040 Wien
Telefon +43 1 505 1028 / DW 77
Telefax +43 1 505 7923
E-Mail modellflug@aeroclub.at

Druck
Donau Forum Druck
1230 Wien

PROXXON MICROMOT System
FÜR DEN FEINEN JOB
GIBT ES
DIE RICHTIGEN GERÄTE

Heißdraht-Schneidegerät THERMOCUT 12/E. Für freies Modellieren in Styroporplatten. Zum Herstellen beliebiger Profile.

Für Architekturmodellbau, Prototypenbau, für Designer, Dekorateure, für Feinarbeiten an Bau-Isolierungen und natürlich für den klassischen Modellbau. 5 verformbare Schneidedrähte (285 x 0,85 mm) gehören dazu.

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



THERMOCUT 12/E

Bitte fragen Sie uns.
Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.at

PROXXON GmbH - A-4210 Unterweiersdorf

F1E-WELTCUP „Popa CRINGU Memorial“ 2015 in Rumänien.

Reinhard WOLF vom UMSC-KOLIBRI Ober-Grafendorf holte den 2. Platz beim F1E-Weltcup in Rumänien.

Drei Mann vom UMSC-Kolibri brachen am 21. Mai 2015 Richtung Rupea in Rumänien auf, um an den F1E-Weltcupwettbewerb teilzunehmen. Die Piloten Reinhard WOLF und Norbert HEISS, sowie unser BFR F1E Wolfgang Bailer. Durch die doch etwas längere Anreise zu diesen Wettbewerb, wurde nach der ungarischen Grenze in Bad Felix, bereits in Rumänien übernachtet, um am nächsten Tag die restliche Strecke nach Rupea zu fahren. Am Nachmittag des 22. Mai trafen wir in Rupea ein, bezogen unsere Zimmer im Hotel, um uns anschließend für den Weltcupwettbewerb im Hotel der Wettbewerbsleitung zu registrieren. Da es sich um ein neues Wettbewerbsgelände handelte, besorgten wir uns von rumänischen F1E-Piloten die Koordinaten für unser Navigationsgerät, um am Wettbewerbstag das Startgelände schneller zu finden. Der nächste Tag begann mit Sonnenschein und guten Windverhältnissen für das F1E-Fliegen, so freuten wir uns auf einen fairen Wettbewerb. Was wir zu diesem Zeitpunkt noch nicht wussten, das Startgelände war über keinen Schotterweg oder ausgeschilderten Feldweg zu finden. Wir irrten 1,5 Stunden immer im Kreis herum - am Navigationsgerät sahen



Die Sieger der Weltmeisterschaft F1E 2015 in Rumänien
Vlnr. Reinhard WOLF, Alain ROUX, Frantisek DOUPOVEC

wir die Startstelle, aber es gab keine Zufahrtsmöglichkeit. Knapp vor Wettbewerbsbeginn wurden wir dann von einem Allradjeep der Rumänen gefunden und über einige Hügel quer durchs Gelände zur Startstelle gelotst, sowie ein Stück geschleppt. Bei Regen wäre es unmöglich gewesen, die Startstelle ca. 4,5 km vom befestigten Schotterweg entfernt, mit dem Auto zu erreichen.

Dort endlich angekommen, hatten wir alle Hände voll zu tun, um im 1. Durchgang noch starten zu können. Bei doch inzwischen sehr unterschiedlichen Windverhältnissen von 3 m bis 7m/Sekunde, entwickelte sich vom 1. Durchgang weg ein Dreikampf zwischen Frantisek DOUPOVEC/Tschechien, Alain ROUX/Frankreich und Reinhard WOLF/UMSC-Kolibri an der Spitze des Teilnehmerfeldes. Diese 3 Piloten wechselten sich nach jedem der 5 Durchgänge immer wieder an der Spitze ab. Im 5. Durchgang gelang es Reinhard WOLF mit einem Maximalflug sich noch von der drit-

ten Position auf den zweiten Gesamtplatz, knapp hinter Weltmeister Alain ROUX/FRA und vor dem Tschechen Frantisek DOUPOVEC zu platzieren.

Beim 2. Weltcupwettbewerb am folgenden Tag, war es von den Wetterverhältnissen nicht mehr so gut, die 3 Erstplatzierten vom Vortag landeten im geschlagenen Feld. Norbert HEISS konnte sich bei diesem Weltcupwettbewerb noch den guten 9. Gesamtrang erfliegen. Zum Ende des Wettbewerbes begann es leicht zu regnen, was zur Folge hatte, dass die Bergabfahrten zur gefährliche Rutschpartie wurden. Wir hoffen, dass die Europameisterschaft 2016 nicht in diesem Gelände stattfindet, sonst könnte es große Probleme mit dem Zufahren ins Wettbewerbsgelände geben. Wir wurden auch vom rumänischen Aeroclub gefragt, welchen Eindruck wir vom Gelände haben. Nicht nur wir, sondern auch die Starter aus den anderen Nationen gaben der Wettbewerbsleitung bekannt, dass dieses Gelände zu



Reinhard Wolf beim Start zu seinem Wertungsflug

klein und bei nasser Wiese nicht befahrbar und damit für die Austragung einer Europameisterschaft nicht geeignet ist. Wir 3 Kolibriener konnten mit den Platzierungen zufrieden sein und hängten noch 4 Tage Kurzurlaub in Kronstadt, Hermannstadt und Umgebung an. p



▲ F1E-Steuerung, wie sie bei den Freiflugmodellen verwendet wird:

◀ Norbert Heiss beim Start seines Wettbewerbsmodells

Autor
Norbert Heiss
Obmann des UMSC-Kolibri/Ober-Grafendorf

Qualität
KÄRNTEN
Beherbergung

Rottenstein

Glocknerhof
FERIENHOTEL
www.glocknerhof.at

Fliegen in Kärnten

Modellfliegen im Urlaub: Am eigenen Modellflugplatz unterm Hotel für Fläche & Heli mit freiem Luftraum in drei Richtungen, Tischen, Strom (220 V), Wasser, WLAN, Modellflugplatz Amlach, Hangfluggelände mit Thermik & Aufwind, Bastelräume, Flugsimulator und **Flugschule mit Peter Kircher:** Flugkurse von April bis Oktober. Auch für Partner bestens geeignet: Wellness, gute Küche, Schwimmbäder, großes Sportangebot und viel Abwechslung **für die ganze Familie.**

NEU 2015: Flugkurs Segler Spezial F5J Bestpreisgarantie bei Direktbuchung!

01. - 04.10.2015 Warbird Tage 23. - 30.04.2016 Seglerschlepp-Woche

Familie Adolf Seywald
A - 9771 Berg im Drautal 43
Tel: 04712 721-0 Fax -168
hotel@glocknerhof.at



Freiflug WM 2015 Ulan Bator Mongolei

Autor
Helmut Fuss

Es war ein kleines Team, das am 23. und 24. Juli aufbrach. Die zu erwartenden hohen Kosten, hatte so manchen Qualifizieren davon abgeschreckt, teilzunehmen. Reinhard machte die Vorhut, er flog von Zagreb über Moskau mit Aeroflot, er wollte auch den Mongolia Cup flog. Der Rest der Mannschaft startete mit Turkish Airways von Salzburg bzw. Wien aus nach Istanbul, von wo die Reise gemeinsam nach Ulan Bator weiterging.

Die billigen Flüge waren bereits ausgebucht, so mussten wir Business Class fliegen, der Preisunterschied war auf dieser Strecke aber gering und es stellte sich heraus, dass wir durch das höhere Freigepäck von 40 kg in Summe kaum teurer unterwegs waren, ganz abgesehen vom Komfort und weite-

ren Annehmlichkeiten. So landeten wir am 25. Juli gegen Mittag nach knapp 30-stündiger Reise etwas übernachtig in der Mongolei. Der Empfang war perfekt. Wir wurden vom Fahrer unseres Mietautos, wie gewünscht, mit einer Tafel mit rot-weiß-rottem Aufdruck und zusätzlich dem Wort Austria erwartet. Auf der Fahrt zum Hotel gewannen wir einen ersten Eindruck des Landes. Obwohl bis zum Stadtrand noch Jurten stehen, erweist sich die Hauptstadt der Mongolei als moderne Großstadt westlicher Prägung. Überall moderne Neubauten aus Glas und Beton, lediglich die Infrastruktur ist mit dem Tempo der Neubauten nicht ganz mitgekommen. Auch das gebuchte Hotel entpuppte sich als modernes, sauberes Gebäude. Den Nachmittag

bemühten wir uns munter zu bleiben, um so einem möglichen Jetlag zu umgehen.

Sonntagmorgens fuhren wir gemeinsam zum Gelände, 75 Minuten über teils holprige Straßen, das letzte Stück als Piste. Heute wäre Reinhard's Tag für den Mongolia Cup. Auf Grund des starken Windes verzichtet er aber auf einen Start. Wir machen ein paar Trainingsflüge, der Wind wechselt ständig seine Richtung, die Thermik war brutal stark. Am frühen Nachmittag hörten wir auf, da der Wind immer stärker wurde. Wir haben ja noch zwei Tage zur Verfügung. Am Nachmittag dann eine Schrecksekunde. 2 Kilometer vom Fluggelände ist eine Jurtensiedlung errichtet worden, hier hätten wir auch übernachten können, in



▲ Das Wettbewerbsgelände mit den für die teilnehmenden Nationen errichteten Jurtezelten.

◀ Es war ein kleines Team, das am 23. und 24. Juli aufbrach. Die zu erwartenden hohen Kosten, hatte so manchen Qualifizieren davon abgeschreckt, teilzunehmen.

einer Vierbettjurte, sehr einfach, nur jeden 2. Tag warmes Wasser, hartes Lager und nur € 5,- billiger als unser 4-Stern Hotel. Es wurden auch Verpflegungszelte aufgebaut. Dort gibt es Speis und Trank zu erwerben. Es wird auch gegrillt. Und scheinbar wie überall auf diesem Planeten geht die ganze Sache den Köchen zu langsam, so dass sie zum Kanister mit brennbarer Flüssigkeit greifen. So gab es dann einen „gegrillten Mongolen“. Der arme Kerl stand mit seinem gesamten Oberkörper für ca. 10 Sekunden in Flammen, bevor er gelöscht werden konnte. Er wurde dann von der restlichen Belegschaft über eine Stunde ständig mit kaltem Wasser übergossen, bevor endlich ein Sanitätsfahrzeug eintraf.

Am Montag, 27. Juli haben wir gleich um 10.00 Uhr Registrierung und Bauprüfung. Alles geht rasch und unbürokratisch vor sich. Habe ich eigentlich anders erwartet, wir sind positiv überrascht. An ein Training ist heute nicht zu denken, der Wind erreicht zeitweise Sturmstärke. Beim nachmittägigen Team-Manager-Meeting gibt es einen Protest der Engländer wegen der schlechten, vor allen unterschiedlichen Qualität des Treibstoffs für F1C. In jeder Flasche ist der Sprit anders, ein Einstellen der Motore ist unmöglich. Am Abend ist die Eröffnungsfeier, sehr stimmungsvoll vor dem Denkmal des berühmtesten aller Mongolen, Djingis Kahn. Die Nachkommen des berühmten Eroberers haben ihm hier mitten in der Steppe, 65 km östlich von Ulan

Bator ein 40 Meter hohes Reiterstandbild errichtet.

Dienstag, 28. Juli, es regnet und stürmt, Training unmöglich, dem Protest von Mike Woodhouse wurde stattgegeben, der Treibstoff wird noch einmal aus allen Flaschen zusammengeleert und vermischt. So wird eine gleichmäßig schlechte Qualität erreicht, neuen Sprit zu besorgen ist nicht möglich. Von seitens des Veranstalters wird versichert, dass zum Rückholen genügend Motorräder zur Verfügung stehen.

Mittwoch, 29. Juli, F1A Tag, ich bin heute der einzige österreichische Teilnehmer. Dietmar hat ein Motorrad ergattert, chinesische Qualität, der E-Starter geht nicht, es lassen sich nicht alle Gänge schalten. Es ist beinahe windstill. Nur die Richtung des leichten Hauches wechselt ständig. Mit so einem Wetter habe ich am allerwenigsten gerechnet. Ich muss ein Modell nehmen, das ich das letzte Mal im Herbst in Fürstentfeld geflogen habe, da ich sonst keine Chance habe, das Ding bei möglichem Rückenwind zu schleppen. Den ersten Durchgang mit 210 sek. geht alles gut aber bereits im 2. DG bringe ich das Modell nicht so richtig hoch, ich habe auch vor dem Ausklinken ein bisschen gezögert und bin nicht voll durchgelaufen. 3. Dg ok. im 4. Dg laufe ich zu spät los, der Übergang geht vollkommen daneben, aus 15 m Höhe erreiche ich den Thermikanschluß leider nicht. Auch der 5. Dg bringt kein Max. So habe ich mir die WM nicht vorgestellt, leider hat sich die

fehlende Trainingsmöglichkeit voll negativ ausgewirkt.

Nach der Mittagspause hat sich das Wetter geändert. Der Wind bläst jetzt böig mit 6 – 9 m/sek. Jetzt fliege ich ein sicheres Max, obwohl mich beim Beschleunigen ein Konkurrent unterläuft und meine Leine kappt. Ärgerlich, nicht wegen des Materialwertes sondern wegen der stundenlangen Arbeit. Auch im 7. DG, es ist mittlerweile etwas ruhiger geworden, fliege ich einen hohen Max. Da ich beim Fly-off nichts mehr verloren habe, fahren wir im Anschluss zurück zum Hotel. Morgen haben wir 3 Teilnehmer am Start.

Donnerstag, 30. Juli, F1B Tag, wir haben Probleme mit dem Vermieter der Motorräder. Gestern hat er zwar notiert, dass wir heute zwei bekommen, heute hat er einen anderen Zettel, wo Österreich gar nicht aufscheint. Mit viel Mühe gelinge es uns, eines zu ergattern, da hat sich aber Dietmar vorbehalten, sein Modell selbst auszusuchen. Er bezahlt das Bilke auch aus eigener Tasche. Als Zweitfahrzeug erhalte ich nur ein Mountainbike, Made in China. Unser Helfer Christian muss heute leider strampeln. Es bläst etwas mehr als gestern morgens, so 1 bis 2 m/sek.

Harald startet als erster, nach schönem Steigflug beginnt das Modell zu pumpen und liegt mit 112 sek. am Boden, auch für ihn kein schöner Auftakt. Dietmar fliegt anschließend sicher voll, Verena dürfte eine ganz miese Schachtel Gummi erwischen haben, ihre Steigflügelenden so bei ungefähr 40 Metern.

Die nächsten vier Durchgänge fliegen Harri und Dietmar voll, Verena gelingt heute leider gar nichts. Nach der Mittagspause das gleiche Wetter wie gestern, der Wind hat deutlich zugelegt, unseren Teilnehmern, besonders Dietmar gefällt das gar nicht, er setzt sein Modell gleich zweimal daneben, Verena schafft wenigstens im 7. Dg. ihr einziges Max an diesem Tag. Leider wurde es auch heute nichts mit einer Teilnahme im Fly-off.

So zwischendurch sorgt auch Reinhard für allgemeine Beunruhigung im österreichischen Team. Er sitzt den ganzen Tag in seinem Sessel, bewegt sich kaum, isst und trinkt nichts und auf einmal kollabiert er beinahe. Angesichts

dessen lassen wir unseren Bus zur Startstelle vorfahren, es wird uns ausnahmsweise genehmigt. Da der Wettbewerb weitergeht, kann ich mich nicht um ihn kümmern, Christian übernimmt diese Aufgabe. Heute ist auch ein Sanitätsfahrzeug am Platz, der Arzt stellt fest, dass Reinhard kein ernstes gesundheitliches Problem hat, trotzdem fürchte ich, dass er morgen nicht starten kann.

Freitag, 31. Juli, F1C Tag, Reinhard hat sich erstaunlicherweise gut erholt und ist voller Tatendrang. Mit dem Motorrad klappt es heute gut, wir bekommen das Bike mit der Nummer 6. Doch ein paar Minuten später, wird uns dies von den Russen mit der Begründung weggenommen, sie hätten dieses für die ganze Woche gemietet. Der russische Mannschaftsführer und ich gehen zum Vermieter, der spricht von 'a misstake' und gibt mir Bike Nummer 5. Doch auch diese Herrlichkeit hat bald ein Ende, die Australier erheben Anspruch darauf, sie hätten 2 Motorräder für die ganze Woche gemietet. Der Vermieter stellt uns nun sein Motorrad zur Verfügung. Ist zwar deutlich bessere Qualität, weil Yamaha, aber mit einer sehr kleinen Sitzbank. Dietmar gibt das Bike aber nicht mehr heraus, es sollen ja 2 Personen darauf Platz finden. Die Australier geben sich schließlich zufrieden, ist ja ein Fehler des Vermieters.

Reinhard fliegt den ganzen Tag fehlerfrei, er ist der einzige des österreichischen Teams, der das Stechen erreicht, dies ist auf 5 Minuten Flugzeit festgesetzt, welche er auch schafft. Wir warten auf den Beginn des 7 Minuten Stechens. Inzwischen zieht ein Gewitter immer näher. Wir entschließen uns, die Modelle abzubauen. Keine Sekunde zu früh, denn es bricht nun ein Sturm mit Böen so um die 80 – 100 km/h über uns herein. Unser Fahrer hat das auch bemerkt und er bringt das Auto zur Startlinie, ist zwar verboten aber angesichts des Wetters eine ganz normale Reaktion. Die anderen Teams machen dies aber genau so. An eine Weiterführung des Wettbewerbes ist heute nicht mehr zu denken. Das nächste Stechen findet morgen um 6.30 Uhr statt. So haben wir nochmals eine kurze Nacht vor uns.

Samstag, 1. August, 10 Minuten



stechen in F1C. 4.30 Uhr Tagwache. Wir fahren im Dunkeln zum Platz, im Licht der Autoscheinwerfer werden die Modelle zusammengebaut. Das Stechen startet 15 min. verspätet wegen der Sicht. Überall hängen dunkle Wolken, es sieht so aus, als würde es jederzeit zu regnen beginnen, zwischendurch fallen auch ein paar Tropfen. Reinhard hat einen sehr guten Start. Letztendlich reicht es für den 4. Rang, 9 sek. hinter dem Stockerl. Auch wenn es keine Medaille wurde, eine ausgezeichnete Leistung.

Für den Nachmittag wäre eintouristisches Programm am Gelände geplant, ein so genanntes 'Naadam', Reitervorführungen und Ringen, vorerst fahren wir aber zurück ins Hotel, wo wir noch rechtzeitig zum Frühstück kommen. Die Nachmittagsvorstellung fällt dann aus, es regnet wieder. Am Abend können wir dann endlich einmal nach 4 Tagen wieder ordentlich essen gehen, in ein ausgezeichnetes Steakhaus, das Ganze kostet hier weniger als die Hälfte als bei uns zu Hause.

Sonntag, 2. August, am Nachmittag fahren wir zur Siegerehrung und Abschlusszeremonie, die so wie die Eröffnung vor dem Dschingis Kahn Memorial bei stürmischem Wind stattfindet.

Im Anschluss daran findet das Bankett statt, das es wert ist, erwähnt zu werden. Im Hangar der Sky Friends war das Buffet mit Selbstbedienung aufgebaut. Tische standen bereit, Stühle mussten selbst organisiert werden. Dann hieß es anstellen. Zum ersten für das Bier, welches nicht im Preis von € 40.- enthalten war. Dann für das Essen. Es gab auch ein Vorspeisenbuffet, welches aber nach den ersten 40 Personen leer geräumt war und nicht mehr nachgefüllt wurde.

Am Abend ist die Eröffnungsfeier, sehr stimmungsvoll vor dem Denkmal des berühmtesten aller Mongolen, Djingis Kahn. Die Nachkommen des berühmten Eroberers haben ihm hier mitten in der Steppe, 65 km östlich von Ulan Bator ein 40 Meter hohes Reiterstandbild errichtet.

Der Rest war gegrilltes Fleisch mit Beilagen auf einem Plastikteller. Als mögliches enthaltenes Getränk gab es nur süße Limonaden, ja und nicht zu vergessen, zu später Stunde wurde pro Tisch noch eine Flasche Wodka gereicht, welche in dieser Menge eigentlich nicht benötigt wurde. Alles in allem ein 5 bis 7 Euro Essen um € 40.- Schade, denn bis auf die Pannen mit den Motorrädern war die Veranstaltung sehr gut organisiert.

Montag, 3. August, Reinhard ist am frühen Morgen nach Hause geflogen, wir machen unser eigenes touristisches Programm, besuchen eine budistische Tempelanlage, genießen den Blick über Ulan Bator von der Blue Sky Bar im 24. Stockwerk des gleichnamigen Hotels, gehen am Abend noch mal gut essen.

Dienstag, 4. August, heute endet auch für alle anderen Teammitglieder die WM2015, wir fliegen via Istanbul nach Hause, Dietmar und ich nach einer Nacht dort, da wir keinen Anschlussflug nach Salzburg haben. Auf Kosten von Turkish Airlines logieren wir in einem 5-Stern Luxushotel, auch ein Service für Business Passagiere.

Mittwoch, 5. August, Ankunft in Salzburg, ich werde von meiner Frau abgeholt, wir fahren gleich weiter zum Weltcupwettbewerb in Poitou (Frankreich), ich möchte meine Scharte von der WM verbessern.

Exklusives vom Spezialisten

BESTZELLER

ZELLER MODELLBAU

www.zeller-modellbau.com



Brunnenweg 11 • A-4560 Kirchdorf • Tel.: +43 7582 21100-0 • office@zeller-modellbau.com

Die prop Druckerei

Wir drucken nicht nur die Prop für Sie ...

**Rufen Sie uns an
Tel. 0664/488 57 26**



Autor
Wolfgang Semler

am Spitzerberg



Das Aerial GP Reglement umfasst die derzeit drei Rennklassen Mini 250 Class, Super Mini 330 Class (Pro) und die Open Class (Experimental).

◀ **Die Piloten besitzen ein seltsames Outfit, das eher an Raumfahrer als an Modellflugpiloten erinnert.**

Der Name lässt schon erahnen, worum es hierbei geht. Natürlich versteckt sich dahinter ein Bewerb, welcher in der Luft ausgetragen wird. Jedoch kommen hier ganz ungewöhnliche Fluggeräte zum Einsatz, die auf den ersten Blick an Space Odyssey 2000 oder Star Wars erinnern. Auch die Piloten besitzen ein seltsames Outfit, das eher an Raumfahrer erinnert, als an Modellflugpiloten. Dahinter verbirgt sich das erste FPV (First Person View) Multirotor Rennformat, bei dem ähnlich wie bei der Formel 1 oder dem Red Bull Air

Race Piloten auf einem Luft-Rennkurs nach einem festen Reglement antreten und wichtige Championship- Punkte sammeln können!

Das Besondere daran ist, dass der Aerial Grand Prix erstmals in Europa und dann gleich auf unserem Spitzerberg Station machte. Somit fand am Wochenende vom 20.-21. Juni die Europa Premiere dieses wohl einzigartigen Wettbewerbs statt. Piloten aus der ganzen Welt, wie USA, Asien und natürlich aus Europa nahmen daran teil, um hier den besten „Videobrillen-Piloten“ zu küren.



Die Punkterichter bei Ihrer Arbeit. Die Anzahl der Punkte in jeder Runde entscheidet über die Finalteilnahme.



Das interessierte Publikum an der Flightline konnte spannende Wettkämpfe und herausragende Zweikämpfe mitverfolgen.



Sponsoren wie die Firma Lindinger, Globe Flight und redbee-copter.de waren vor Ort und präsentierten ihre Produkte dem interessierten Publikum. Auch der österreichische Aeroclub Sektion Modellflugsport war mit einem eigenen Stand vor Ort und die Besucher konnten die Beratung in Anspruch nehmen.

Parallel dazu veranstaltete einer der größten namhaften Multi-Kopter Hersteller – DJI seine DJI-Games, womit die Bedeutung des Bewerbs unterstrichen wurde. Auch hier kamen Piloten aus ganz Europa zu diesem Event, um sich der Herausforderung zu stellen. Die Firma DJI unterstützte finanziell und materiell sehr großzügig den Gesamtevent, sodass für den Mitveranstalter ÖAeC-Modellflugsport keine zusätzlichen Kosten entstanden. Weitere Sponsoren wie Firma Lindinger, Globe Flight und redbee-copter.de waren vor Ort und präsentierten ihre Produk-

te dem interessierten Publikum. An dieser Stelle gilt der Dank allen Sponsoren, die den Wettbewerb aktiv und finanziell unterstützten. Auch der österreichische Aeroclub Sektion Modellflugsport war mit einem eigenen Stand vor Ort und die Besucher konnten die Beratung in Anspruch nehmen.

Dass der Aerial Grand Prix seine Europa Premiere am Spitzerberg feiern durfte, ist Andreas Neubauer, Wolfgang Lemmerhofer (ÖAeC-Öffentlichkeitsreferent) und Philip Sager (ÖAeC-Bundesfachreferent FPV) zu verdanken. Sie haben durch intensive Vorarbeit und Ge-

spräche mit DJI und den weiteren Sponsoren ermöglicht, dass sich die Startflagge am Samstag um 10.00 Uhr zur ersten Runde hob. Leider nur bei den DJI-Games, denn beim Aerial Grand Prix gab es aufgrund technischer Probleme bei der elektronischen Zeiterfassung Verzögerungen. Mit Hilfe von gewöhnlichen Stoppuhren konnte dann jedoch der Bewerb abgehalten und zu Ende geführt werden.

Als Gäste konnten unser Präsident Michael Feinig, Dr. Peter Schmautzer als Vizepräsident der Verbandslosen, Bundessektionsleiter Ing. Manfred Dittmayer, Landesverbandspräsident für Niederösterreich Ing. Roland Dunger und Bernhard Rögner begrüßt werden. Sie informierten sich über den aktuellen technischen Stand auf dem Gebiet der Multi-Kopter und waren von den Leistungen der Piloten beeindruckt.

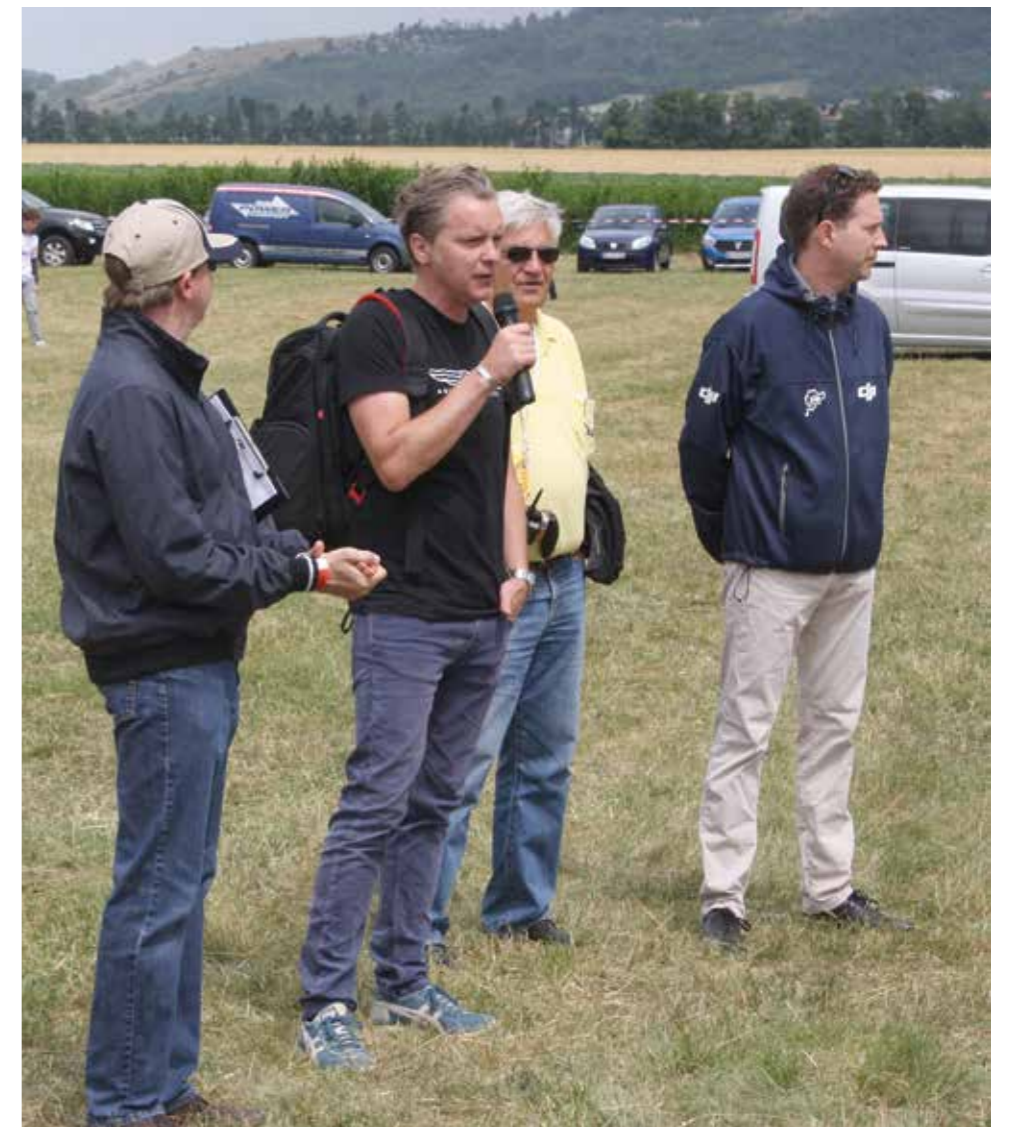
Nach zwei spannenden Renntagen mit sehr durchwachsenen Wetterbedingungen und starkem Wind standen am späteren Sonn-

tagnachmittag die Sieger der beiden Klassen fest. In der Mini 250 Klasse gewann Julian Reifinger vor Andreas Graf und Krizstof Chartanow. Bei der Super Mini330 Klasse siegte Kent Dideriksen vor Andreas Graf und Matthias Schwarz.

Worum geht es beim Aerial GP?

Nun wird schön langsam die Frage aufgekommen sein, wie der Ablauf des Wettbewerbs erfolgt: Das Aerial GP Rennformat und die damit verbundene Rennserie wurde im Sommer 2014 von den drei Gründungsmitgliedern Rio Rex (USA), Sven Tusak (USA) und Andreas Neubauer (Österreich) ins Leben gerufen. Ziel der Piloten ist es, den mit Air Gates, Air Rings und Air Flags abgesteckten Kurs in möglichst schneller Zeit und mit einem Minimum an Fehlern zu durchfliegen.

Neben der technischen Herausforderung des Luft-Rennkurses, sowie der hohen Geschwindigkeit (bis zu 120 km/h) und der niedrigen



Der Mitbegründer des Aerial Multicopter Rennens Andreas Neubauer und der Präsident des ÖAeC Michael Feinig hielten die Eröffnungsansprachen



Rennstrecke für das Aerial GP FPV Multicopter Rennen. Hierbei ist das Ziel der Piloten den mit Air Gates, Air Rings und Air Flags abgesteckten Kurs in möglichst schneller Zeit und mit einem Minimum an Fehlern zu durchfliegen!



Flughöhe (1 bis 3 m) macht dieser Sport das Fliegen in FPV-Sicht zu einem außerordentlichen Spektakel für Piloten und Zuschauer!

Das Reglement schreibt keine Begrenzung bezüglich der Anzahl der Rotoren vor, jedoch wird in verschiedenen Klassen geflogen, die sich auf die Größe des Fluggerätes bezieht. Die im Moment gängigsten Modelle für den Rennsport haben 3 bis 6 Rotoren und eine maximale Motor zu Motordiagonale von 250 bis 330 mm!

Das Aerial GP Reglement umfasst derzeit drei Rennklassen Mini 250 Class, Super Mini 330 Class (Pro) und die Open Class (Experimental). Eine genauere Beschreibung der einzelnen Klassen ist auf der Seite www.aerialgpEurope.com zu finden.

Und wie sieht es bei den DJI-Games aus?

Die DJI-Games sind Teil eine neue Bewegung, die sich mit „Rotor-sport“ beschäftigt. Dazu zählen unter anderem FPV-Drohnenrennen und Stunt- bzw. Kunststück-Wettbewerbe mit Multikoptern. Das Konzept ähnelt den frühen Anfängen des Motorsports (z.B. Formel 1), bevor es kommerzielle Förderung und offizielle Regeln

gab. Mit Hilfe von DJI-Produkten und Flugplattformen müssen die Teilnehmer Wege finden, ihre Mitstreiter im Rahmen eines Hindernisparcours zu übertreffen. Aktuell kommt derzeit das Modell des Phantom 3 zum Einsatz, aber in Zukunft sind auch Wettbewerbe mit anderen Flugplattformen geplant.

Die Bewerbe sind für Anfänger und fortgeschrittene FPV-Copterpiloten gedacht, die hier ihre Flugfähigkeiten unter Beweis stellen und den Titel des Champions erkämpfen können.

Über den Sieg entscheiden Geschicklichkeit, Schnelligkeit, Kreativität und Timing, wobei alle Teilnehmer 120 Sekunden Zeit haben, um möglichst viele Hindernisse zu meistern und Punkte zu sammeln. Die Anzahl der Punkte in jeder Runde entscheidet über die Finalteilnahme. Nach den Qualifikationsrunden werden die Teilnehmer zufällig ausgewählten Paarungen zu geteilt, die dann gegeneinander antreten, bis schließlich ein Gesamtsieger feststeht.



Neben der technischen Herausforderung des Luft-Rennkurses, sowie der hohen Geschwindigkeit (bis zu 120km/h) und niedrigen Flughöhe (1 bis 3 m) macht diesen Sport mit Fliegen in FPV-Sicht zu einem außerordentlichen Spektakel für Piloten und Zuschauer!

Die Bewerbe sind für Anfänger und fortgeschrittene FPV-Copterpiloten gedacht, die hier ihre Flugfähigkeiten unter Beweis stellen können und den Titel des Champions erkämpfen können.

JETZT DOWNLOADEN

Entdecke, was möglich ist



Alles über Drohnen
2,99 Euro
auf mehr als
200 Seiten



Exklusiv erhältlich im RC-Heli-Action-Kiosk für Apple und Android

Modellbau in seiner Vielfalt!

GK Modellbau + Kopierservice
G. KIRCHERT
1140 Wien, Linzer Straße 65
☎ 01 / 982 44 63, office@kirchert.com



www.kirchert.com

DAS DIGITALE MAGAZIN – JETZT ERLEBEN



Weitere Informationen unter www.rc-drones.de

QR-Codes scannen und die kostenlose KIOSK-App von RC-Heli-Action installieren



ANDROID APP ON
Google play

Erhältlich im
App Store



5. RC-E 7 Ennstalcup in Liezen

Autor
BFR Heimo Stadlbauer

Nach einigen Jahren Pause fand bei prächtigem Wetter am 31.5.2015 auf dem Modellflugplatz des WSV Liezen der 5. Ennstalcup in der Klasse RC-E7 statt. Zu diesem Bewerb, der im Rahmen des Österreich-Cups durchgeführt wird, konnten 16 Pi-

loten aus K, OÖ, NÖ, W und ST bei bestem Flugwetter begrüßt werden. Zwei Piloten aus OÖ nahmen das erste Mal bei einem RC-E7 Bewerb teil.

Als Wettbewerbsleiterin hatte Maria Schiffer alles im Griff. Auf Grund der Wetterlage konnten fünf Durchgänge bei einem Streichresultat geflogen werden. Jeder Pilot versuchte zum Abschluss des 15 Minuten dauernden Fluges sein Flugzeug so nahe wie möglich beim „Lande-Nullpunkt“ aufzusetzen, was teilweise gut gelang.

Ab 2015 sind in dieser Klasse unter anderem bis zu 4s-Lipos mit einer spezifizierten Nennspannung von maximal 14,8 V erlaubt, Landungen außerhalb des erlaubten Einflugbereichs werden mit Null bewertet.

◀ **BFR F5 H. Stadlbauer mit Surprise X vor der beeindruckenden Kulisse des Toten Gebirges**

▼ **Eine ausgezeichnete Landung nahe dem Landekreis-Mittelpunkt von E. Buxhofer**

Nach fünf Durchgängen stand der Sieger des 5. RC-E7 Ennstalcup fest: Peter Kircher, K, 2. R. Hengl, ST, 3. R. Manhalter, NÖ, 4. J. Baumgartl, W, 5. B. Infanger, OÖ, 6. E. Buxhofer, NÖ, 7. W. Schuller, ST, 8. Th. Rosenbichler, ST, 9. H. Stadlbauer, ST, 10. G. Manhalter, NÖ, 11. E. Gruber, K, 12. G. Manhalter, NÖ, 13. S. Neugewandtner, OÖ, 14. F. Girner, NÖ, 15. Th. Weberndorfer, OÖ und 16. G. Berger, K.

Heraus gewertet wurde noch die Steirische Landesmeisterschaft, die Lokalmatador R. Hengl (WSV Liezen) vor W. Schuller, Th. Rosenbichler und H. Stadlbauer (alle 1. EMFK Langenwang) gewann.

Es war wiederum ein gelungener RC-E7 Bewerb am Fuße des Toten Gebirges. Dank an den Obmann Heinz Jenecek und seinen Helferinnen und Helfer. Die Piloten freuen sich 2016 auf ein Wiedersehen in Liezen. **P**

Der nächste Bewerb in dieser Klasse findet am 3.10. in Kraiwiesen (Schlussbewerb Ö-Pokal) statt.



◀ **5. Ennstalcup Siegerfoto (vlnr): BFR F5 H. Stadlbauer, WL M. Schiffer, 2. R. Hengl, Sieger P. Kircher, 3. R. Manhalter**

▲ **Steirische Landesmeisterschaft, (vlnr) 4. H. Stadlbauer, 2. W. Schuller, Sieger R. Hengl, 3. Th. Rosenbichler**

◀ **Das „Dream-Team“ Wettbewerbsleiterin M. Schiffer und Obmann H. Jenecek**

▼ **Abschlussfoto mit Piloten, Funktionären und HelferInnen**



RC-E 7 Wettbewerb in Unterstampfing, Erlauftal



Landeanflug und Landung - jetzt“ erschalle unzähligen Male auf dem Modellflugplatz des MBC-Erlauftal in Unterstampfing. Am 8. August 2015 fand auf

dem neuen Modellflugplatz erstmals ein RC-E7 Wettbewerb statt. Es war ja überhaupt der erste vom Verein veranstaltete Wettbewerb. 26 Teilnehmer aus sechs Bundesländern konnten begrüßt werden. In der RC-E7 Szene tut sich etwas, immer wieder kommen neue Piloten hinzu.

Nach der Begrüßung erfolgten die Starts anfänglich in 4 Minuten, dann in 3 Minuten-Abständen. Auf

Der Sieger M. Haller startet seinen Segler zum Wertungsflug

Grund einer Regeländerung war es möglich, mit weniger Zeitnehmern auszukommen. Wettermäßig konnte man sich nicht beschweren. Die manchmal gering vorhandene Thermik ließ die verbrauchten Wattminuten in die Höhe schnellen. Den ersten Durchgangs-

Tausender erflog R. Hengl (WSV Liezen), den zweiten der spätere Sieger M. Haller (MBG Hall). Nach vier Durchgängen stand der Sieger fest.

Mit nur vier Punkten Vorsprung gewann M. Haller (MBG Hall) vor R. Hengl (WSV Liezen) und H. Haller (MBG Hall). Pokale gab es auch für den Vierten Th. Rosenbichler (1. EMFK Langenwang), Fünften J. Baumgartl (FMBC Austria) und Sechsten B. Infanger (MSG Steyr).

Es war ein gelungener Wettbewerb. Herzlichen Dank an den durchführenden Verein MBC-Erlauftal, an die zahlreichen Helferinnen und auch besonders an den Landesfachreferenten für Elektroflug Franz Girner, der als hiesiges Vereinsmitglied im Vorfeld die Weichen für die Durchführung dieses Wettbewerbs stellte.



Teilnehmer und Helfer des RC-E7 Wettbewerbs

Die nächsten RC-E 7 Wettbewerbe im Rahmen des Österreich-Pokals finden am 12.9. in Feistritz im Drautal und der Schlussbewerb am 3.10. 2015 in Kraiwiesen statt. p



Die Sieger mit ihren Pokalen. (vlnr) Stadlbauer, Girner, Hengl, M. Haller, H. Haller, Schragl, kniend Baumgartl, Infanger, Rosenbichler



Pokalübergabe an den Sieger M. Haller (links) durch Wettbewerbsleiter Th. Schragl, mit ihm freuen sich LFR F. Girner und BFR H. Stadlbauer



Der Dritte H. Haller beim Landeanflug

Autor
DI Heimo Stadlbauer
BFR für Elektroflug
Fotos
Alle © 2015 FotoLois.com, Alois Spandl

Welt- meister- schaft F3F



Bei der Weltmeisterschaft vom 7. bis 14. September 2014 in der Slowakei, Donovaly waren Mannschaften aus 17 Nationen vertreten. Durch ungünstige Witterungsverhältnisse (wenig Wind und Regen) konnten nur 4 Wertungsdurchgänge absolviert werden.

Autor
Leos Moser

Weltmeister in der Einzelwertung wurde der Hausherr und mein lieber Freund Frantisek Ruisl aus der Slowakei. Er kennt den Berg auch am besten und hatte ein ausgezeichnetes Flugzeug (Modell Rotmilan).

Zweiter der Franzose Phillippe Lanes, und Dritter der Norweger Espen Torp. Bei der Österreichischen Mannschaft erreichte Martin Ziegler den 12. Platz, Franz Prasch 15 und Lukas Gaubatz 24. In der Mannschaftswertung belegte Frankreich den 1. Platz, die Slowakei den Vizemeisterteile und Norwegen den 3. Platz.

Die Österreichische Mannschaft bestehend aus Lukas Gaubatz, Franz Prasch und Martin Zeigler belegten den undankbaren 4. Platz in der Mannschaftswertung. Die Weltmeisterschaft verlief ohne Probleme war bestens organisiert und die Unterkunft sowie die Bewirtung war ausgezeichnet. **p**

HELISHOP VIENNA www.helishopvienna.at



Artur Bail



Artur Bail begann als Jugendlicher mit dem Modellflugsport und war schon damals ein ehrgeiziger und zielstrebiges Modellflieger. Er baute viele der damaligen Flugmodelle und flog diese in der Nähe des heutigen Flugplatzes Bad Vöslau. Später schloss er sich verschiedenen Vereinen an, wie dem Modellbau-Club Enzesfeld und später dann dem Modellbauclub Günselsdorf.

Nachdem Artur Bail im Jahr 1992 nach Gföhl übersiedelte, erwarb er die Vollmitgliedschaft beim MFC Weinzierl. Aus praktischen Gründen

war er auch in einem Verein in Reitern, wo sich mehrere Modellflieger zusammen getan hatten. Beim Modellfliegerclub Weinzierl kannte man ihn schon von früher, da er oft als Gastflieger bei diversen Veranstaltungen dabei war. Als Gastflieger war er sehr beliebt, da er immer hervorragend gebaute Flugmodelle, die auch optisch schön anzusehen waren, bei Flugshows vorführte.

Er betrieb das Modellfliegen nicht nur als Freizeitsport, sondern auch als Wettbewerbsflieger. Seine Liebe im Leistungssport galt primär der Disziplin RC-Motorsegelflug (RC-MS), aber auch in den Klassen RC-Segelflug (RC-IV), vorbildähnliche (Semi Scale) Motorflugflugmodellen (RC-SC) und Antik-Modellflug war Artur sehr oft vertreten.

Als Modellflieger erreichte er sehr viele Auszeichnungen und Ehrungen. 1992 wurde er Österreichischer Meister in der Klasse RC-MS, sechsmal Landesmeister und erreicht unzählige vordere Platzierungen bei nationalen Meisterschaften und Cup-Wettbewerben. Im Jahr 2011 erhielt er das Leistungsabzeichen in Gold mit drei Diamanten sowie das Ehrenzeichen in Silber.

Artur war ein Mensch mit vielen positiven Eigenschaften, aber auch mit Ecken und Kanten. Die ihn besser kannten und seine Art zu kommunizieren mochten, schätzten ihn trotzdem. In vielen Bereichen der Entwicklung und Herstellung von Flugmodellen sowie in der Motortechnik hatte er hohes Fachwissen, das er bereitwillig an Flugfreunde weitergab. Wurden über diese Themen Diskussionen geführt, hatte er meistens eine klare Meinung. Er sprach diese direkt und offen aus und war nur schwer von seinem Standpunkt abzubringen. Trotz allem war er ein Mensch, der half, wenn es einem nicht so gut ging, und das war nicht nur beim Modellfliegen so.

Der MFC Weinzierl verliert mit Artur nicht nur ein Mitglied des Vereines, sondern einen Freund, kompetenten Berater, Unterstützer und Förderer, der unseren „kleinen“ Verein durch seine Wettbewerbstätigkeit weit über unsere Grenzen hinaus bekannt gemacht hat. Wann immer es am Flugplatz was zu erledigen gab, Artur war dabei. So pflegte und mähte er auch unseren Platz bis kurz vor seinem Schlaganfall im Jahr 2013.

An Samstag, dem 06. Juni 2015, verbrachten wir noch einen gemeinsamen, erholsamen und unterhaltsamen Flugtag, als er beim Zerlegen und Verladen seiner „Gilles“ hinter seinem PKW zusammenbrach. Es waren noch weitere 6 Mitglieder am Flugplatz, die alle sofort Erste Hilfe leisteten und nach den Anweisungen der Notrufzentrale die Reanimierung einleiteten. Einige Minuten später landete der ÖAMTC-Rettungshubschrauber mit dem Notarzt auf dem Modellflugplatz. Dann begann für uns das Warten, das Hoffen, Zuversicht und Verzweiflung wechselten sich ab. Es waren dramatische Minuten.

Aber auch die Ärzte und Sanitäter konnten Artur nicht mehr helfen.

Artur ist bei der Ausübung seines Hobbys, an einem schönen Tag, mit schönen Erinnerungen, im Kreise seiner Modellflugkollegen vom MFC Weinzierl von uns gegangen und zu seinem letzten Flug aufgebrochen.

Artur wird uns fehlen, aber in unseren Erinnerungen werden wir oft an ihn denken!

Unser Beileid gilt vor allem seiner Frau Herta.

Ing. Georg Singer
MFC Weinzierl, Obmann

Roland Dunger
Präsident ÖAeC LV-NÖ

Erhard Weinmann



Wir waren am Sonntag den 31. Mai gerade beim Modellfliegen als wir die traurige Nachricht erhielten, daß Erhard

Weinmann uns für immer verlassen hat. Eine Nachricht, die uns tief getroffen hat. Auch wenn wir wußten, wie schwer seine Krankheit war, kam der Abschied dann doch sehr plötzlich, zu plötzlich, um noch ein paar gemeinsame Stunden verbringen zu können. Stunden, die wir vorrangig mit Plauderei und Fachsimpeln über sein geliebtes Hobby, dem Modellflug, genau gesagt dem Fesselkunstflug, verbrachten.

Einem Hobby, das ihn von Jugend an begleitete und das er mit besonderer Hingabe und Leidenschaft betrieben hat. Aber auch mit einer Akribie und Perfektion, die uns oft zum Staunen brachte.

Es sind wohl ungezählt die Wettbewerbe an denen er teilgenommen hat, ebenso ungezählt die Erfolge, die er bei nationalen und internationalen Wettbewerben, Europa- und Weltmeisterschaften, sowie bei österreichischen Staatsmeisterschaften errungen hatte. Dass er als amtierender Staatsmeister von uns gegangen ist, zeigt nicht nur seine Begeisterung über Jahre hinweg, sondern auch, daß er bis zum Schluß sein geliebtes Hobby auf höchstem Niveau ausgeübt hatte.

Vielleicht war es sein Drang nach Perfektion, der ihn selbst nach tollen Flügen nicht voll zufrieden stimmte, ihm aber letztlich auch zu seinen vielen Erfolgen verhalf. Erfolge, die er meist still genoss, so wie es seine Art war, aber nicht ohne kritische Analyse, was noch zu verbessern wäre.

Neben seiner Ruhe und Besonnenheit war es seine umgängliche und kameradschaftliche Art, die wir so sehr an ihn schätzten und nun sehr vermissen werden. Nie fordernd, immer bereit zu helfen und zu unterstützen. Ein Freund mit Handschlagqualität und großem Herzen, ein außerordentlich begabter Fesselkunstflieger.

Mit Erhard Weinmann haben wir einen langjährigen Freund und erfolgreichen Modellflieger verloren, der uns immer in Erinnerung bleiben wird.

BFR F2A, B, C, D Max Dillinger

Top-Ergebnisse unserer Fesselflieger in Frankreich



In Landres fand der 31. Grand Prix von Frankreich statt. Er zählt zu den wichtigsten Wettbewerben in Europa. Geflogen wurden die Klassen F2A-Speed, F2G-Elektro-Speed, F2B- Kunstflug, F2C-Team Race, F2F-Profilrumpf Team Race, wobei nur in F2B kein österreichischer Teilnehmer am Start war.

In F2A startete wiederum Ivo Popov, der bereits beim zwei Tage vorher stattgefundenen „Dutch Grand Prix“ eine sehr gute Zeit geflogen hatte und den 4. Platz erreichte.

Nach anfänglichen Schwierigkeiten mit einem neuen Modell packte er sein Spitzenmodell aus und erzielte im 4. Durchgang mit 288,5 km/h die drittbeste Zeit. Sein Ziel, über 290 km/h zu fliegen, verpasste er damit nur knapp. Gewonnen hat Francis Capo mit 290,0 km/h.

In F2G-Elektro-Speed waren Franz Marksteiner und sein Sohn Maximilian am Start. Diese noch in den Anfängen steckende sehr neue Klasse findet immer mehr Anhänger. Die Modelle, die mit über 200 km/h nahezu geräuschlos durch die Luft jagen, sind schwierig zu fliegen. Franz Marksteiner erreichte 242 km/h und war damit der schnellste Teilnehmer. Er stellte

**F2F Siegerfoto v.l.n.r.
Mike Fitzgerald, Ed Needham,
Hans Straniak, Max Dillinger,
Heiner Studer, Anton Borer**

mit dieser Geschwindigkeit auch einen neuen österreichischen Rekord auf. Sein Sohn Maximilian flog 213 km/h und dies bedeutete den 4. Platz für ihn.

In F2C war das ungarisch/österreichische Team Istvan Mohai/Hans Straniak am Start. Wie auch beim „Dutch Grand Prix“ war das erklärte Ziel, in die Semifinalläufe zu kommen. Durch die neue Regel, dass nur mehr Motoren mit 3 mm Vergaserdurchmesser ge-



Links vorne Ivo Popov: Nach anfänglichen Schwierigkeiten mit einem neuen Modell packte er sein Spitzenmodell aus und erzielte im 4. Durchgang mit 288,5 km/h die drittbeste Zeit.

fliegen werden dürfen, haben sich die Abstände zwischen den einzelnen Teams sehr geweitet. Im Moment sind die Lerner Motoren de facto unschlagbar, da sie die einzigen sind, die regelmäßig mit Top-Speed mehr als 50 Runden mit einer Tankfüllung fliegen können. Unser Team, das einen Yugov Motor fliegt, versuchte auch über 50 Runden zu fliegen. Dies gelang, nur ging es zu Lasten der Geschwindigkeit. Die schnellste Zeit in den Vorläufen erzielte das Team Boderenko Yuri/Lerner Semen mit 3:13,2, im Semifinale war das Team Makarenko Volodymir/Fulitka Volodymir mit 3:17,7 das schnellste. Sowohl Lerner als auch Fulitka, beide aus der Ukraine, bauen ihre Motoren selber. Unser Team erzielte im Semifinale mit 3:34,2 die insgesamt achtbeste Zeit. Gewonnen hat das Finale das Team Boderenko/Lerner mit 6:37,7 vor dem französischen Team Surugue Pascal/Suruge Georges mit 6:40,6 und Makarenko/Fulitka, das in der 124. Runde ausfiel. In der Klasse F2F-Profilrumpf Team Race war das Team Max Dillinger/Hans Straniak am Start. In dieser Klasse gibt es kein Semifinale und es wurden nur 2 Vorläufe geflogen, wobei die drei Schnellsten der Vorläufe das Finale bestreiten. Die Motorenprobleme, die unser Team während des „Dutch Grand Prix“ hatte, konnten durch Nach-

arbeit behoben werden. Im ersten Vorlauf wurde das Rennen nach 4:14,3, beendet, eine Zeit, die weit unter den Erwartungen unseres Teams lagen. Um ins Finale zu kommen, musste man unter 4 Minuten fliegen. Im 2. Durchgang hatte unser Team Losglück und konnte einen zweier Lauf mit dem Schweizer Team Borer/Studer bestreiten. Dies war ein sehr packendes Rennen, das das Schweizer Team durch einen Überholer kurz vor Ende mit einem Vorsprung von 0,5 Sekunden gewann. Trotzdem reichte die Zeit unseres Teams von 3:53,1 hauchdünn zum Einzug ins Finale. Die viertbeste Zeit war 3:53,6. Das

den verbleibenden 2 Teams neu gestartet werden. Beide Teams flogen gleich schnell, doch durch die besseren Tankstopps hatte unser Team bereits 2 Runden Vorsprung, als der englische Mechaniker bei der dritten Zwischenlandung das Modell nicht fangen konnte und das Modell in den Kreis rollte. Damit war das Rennen für unser Team gewonnen und Dillinger konnte das Rennen alleine zu Ende fliegen. Die Zeit von 7:50,0 ist dementsprechend gut. Unser F2F Team hat in diesem Jahr bereits einen 2. Platz in Breitenbach, Schweiz, und einen 3. Platz in Pepinster, Belgien, erreichen können. p



**Vorne F2F-Racer,
dahinter F2C-Racer, der Unterschied liegt in der Rumpfform.**

F5F/F5B Contest Eurotour Meggenhofen



LM F5B: Hannes Starzinger (2), Manfred Oberleitner (1), Martin Neudorfer (3)

Autor
Manfred Oberleitner, August
Greifeneder
Fotos
Gerhard Flixeder



F5B: (von li nach re) Unionobmann Heinz Oberndorfer, Martin Pautzenberger, Julian Schild (2), Franz Riegler (1), Hannes Starzinger (3), VBgm. Hans-Peter Roider, Sektionsleiter Fritz Rathmair



Der Landessektionsleiter des OÖ-Aeroclubs Fritz Koll nutzte die Gelegenheit, dem F3B-Piloten Bernhard Flixeder, das CIAM Scholarship der FAI zu überreichen. Diese Ehrung wird weltweit nur einmal pro Jahr an einen jugendlichen Modellflugsportler für besondere Leistungen in seiner bisherigen Karriere vergeben.

Ergebnisse und weitere Bilder auf: www.sportunion-meggenhofen.at/modellflug



F5F: (von li nach re) VBgm. Hans-Peter Roider, Unionobmann Heinz Oberndorfer, Stefan Damm (2), Thomas Wäckerlin (1), Erich Töpfer (3), Martin Pautzenberger, Sektionsleiter Fritz Rathmair

Start frei,Motor ein,20-10-hopp, einleiten-rum, Achtung-hopp, ileita-uma, dvacet-deset... diese Wortlaute und einige mehr in verschiedenen Landersprachen waren von den Helfern und Piloten am Wochenende 11. und 12. Juli 2015 am oberösterreichischen Modellflugplatz Meggenhofen zu hören.

Die Rede ist vom internationalen 7. Hausruckpokal der Klassen F5F/F5B, welcher bei Kaiserwetter und fairen Bedingungen für alle Piloten unter der professionellen Jury von Frau Maria Schiffer ausgetragen wurde. Insgesamt nahmen 28 Piloten aus Tschechien, Polen, Deutschland, der Schweiz, Spanien und Österreich teil. Herausgewertet wurde auch die oberösterreichische Landesmeisterschaft in F5B.

Der neue Landessektionsleiter des OÖ-Aeroclubs Fritz Koll nutzte die Gelegenheit, dem F3B-Piloten Bernhard Flixeder das CIAM Scholarship der FAI zu überreichen. Diese Ehrung wird weltweit nur einmal pro Jahr an einen jugendlichen Modellflugsportler für besondere Leistungen in seiner bisherigen Karriere vergeben. Wir gratulieren Dir Bernhard dazu recht herzlich!

Nach der offiziellen Begrüßung durch LSL Fritz Koll, Wettbewerbsleiter Martin Pautzenberger und Sektionsleiter Fritz Rathmair startete der Bewerb planmäßig um 09:30 Uhr.

Durchgang 1 in F5B konnte Franz Riegler in souveräner Manier für sich entscheiden. In der Klasse F5F ging die erste Runde an den Schweizer Thomas Wäckerlin – und gleich vorweg – diese beiden Routiniers ließen an diesem Wochenende nichts mehr „anbrennen“.

Es wurden 4 Durchgänge pro Klasse abgehalten. In F5B ging Durchgang 2 wieder an Franz Riegler. Runde 3 entschied der junge Steirer Julian Schild für sich und hat erneut sein Talent unter Beweis gestellt, indem er an die sehr guten Platzierungen im heurigen Jahr anschließen konnte. So war es dann auch nicht überraschend, dass er sonntagabends am „Treppchen“ auf Platz 2 landete. Wir sind davon überzeugt, dass wir von Julian noch viel hören werden. Im 4. und letzten Lauf war der amtierende Vizeweltmeister Hannes Starzinger mit einer Streckenanzahl von 50 nicht zu toppen und konnte diesen Durchgang für sich entscheiden.



Das Team der Helfer vom SU Meggenhofen vor dem neuen Clubhaus - ohne ihre tatkräftige Unterstützung wäre der Bewerb nicht zustande gekommen.

Die Klasse F5F hat an diesem Wochenende Thomas Wäckerlin dominiert und konnte alle Durchgänge für sich verbuchen. Stefan Damm, ebenfalls ein erfahrener Pilot und Sieganwärter, hatte zu Beginn festigkeitstechnische Probleme mit seinem Flugzeug und somit die Runde 1 mit einem „Nuller“ beendet. Er arbeitete sich dann aber sukzessive mit sehr guten Flügen hoch und erreichte schlussendlich den ausgezeichneten 2. Rang. Der 3. Stockerlplatz ging an Erich Töpfer aus Deutschland.

Der frisch gebackene oberösterreichische F5B Landesmeister heißt seit dem 12. Juli 2015 Manfred Oberleitner. Der Lokalmatador konnte sich ganz knapp von Hannes Starzinger absetzen. Beide hatten nach 2 Wettbewerbstagen exakt die gleiche Punktzahl und so entschied das bessere Streichresultat zwischen der Gold- und Silbermedaille.

Bronze ging an den erst 14-jährigen Newcomer und Lokalmatador Martin Neudorfer von der Sportunion Meggenhofen, der schon nach seinem erst 2. Bewerb mit sehr guten Flügen auf sich aufmerksam macht. Der Nachwuchspilot erreichte mit seiner Avionik in der Endwertung den guten 7. Platz.

Leider war anderen Piloten das Glück in Meggenhofen nicht gut gesonnen und so musste der eine oder andere, zum Teil „nur“ durch ein plötzlich ausfallendes Höhenruderservo während des Fluges, einen Totalverlust des Modells hinnehmen. Man muss nicht explizit erwähnen, dass das nicht nur in finanzieller Hinsicht, sondern auch die Tatsache, beim Wettbewerb nicht mehr mitmischen zu können, eine sehr bittere Angelegenheit ist.

Somit ist der 7. Hausruckpokal bereits wieder Geschichte. Die SU Meggenhofen Sektion Modellflug bedankt sich ganz herzlich bei allen Akteuren, Piloten, Helfern sowie Damen und Herren am Buffet für den reibungslosen Ablauf und die kulinarischen Genüsse an diesem Wettbewerbswochenende. Vielen Dank auch an Maria und Gottfried Schiffer für die Bereitstellung des Equipments!

Wir würden uns sehr freuen, Euch alle 2016 zum 8. Hausruckpokal wieder begrüßen zu dürfen, wenn es dann wieder heißt: Start frei, ...Motor ein,



Nach der offiziellen Begrüßung durch LSL Fritz Koll, Wettbewerbsleiter Martin Pautzenberger und Sektionsleiter Fritz Rathmair startete der Bewerb planmäßig um 09:30 Uhr.

Österreichische Meisterschaft F3C/F3C-S und F3N

beim MBG Radfeld



Im Rahmen der zweijährig stattfindenden Österreichischen Meisterschaft in den Heli-Klassen F3C, F3C-Sport und F3N fand im heurigen Jahr diese beim MBG Radfeld im Tiroler Inntal statt. Am Wochenende vom 5. und 6. Juni trafen sich die Piloten, um aus ihren Reihen die Besten zu küren. Gleichzeitig nutzten die Teilnehmer des österreichischen Nationalteams den Wettbewerb als Vorbereitung zur bevorstehenden WM am Klopeinersee/Kärnten, um nochmals ihr Können zu überprüfen und gegebenenfalls zu verbessern.

Vorrunden

Alle sieben Piloten flogen das vorgegebene Flugprogramm auf sehr hohem Niveau, sodass die Abstände bei den vorderen Platzierungen sehr beieinander lagen. Besonders erfreulich war, dass in allen Durchgängen der Vorrunde Thomas Rettenbacher sich an der Spitze platzieren konnte. Thomas ist ein junger Nachwuchspilot im Alter von 16 Jahren, der seit 6 Jahren Wettbewerbe fliegt. Von ihm wird man sicher noch viel hören, denn er ist am besten Weg, auch in der

internationalen Liga ein Spitzenpilot zu werden.

In der Klasse F3C-Sport traten 6 Piloten an, wobei hier der Kärntner Henrik Zupanc mit ersten Platzierungen in allen Vorrunden hervorstach. Dabei lag er mit einem deutlichen Punkteabstand vor dem Zweit- und Drittplatzierten. Das Sportprogramm unterscheidet sich vom regulären F3C-Programm durch einfachere Flugfiguren und der Pilot eine Figur weniger fliegt.

Bei der Klasse F3N hingegen gibt es kein fixes Programm, hier su-



Autor
Wolfgang Semler

Bei besten Wetter- und Platzbedingungen startete unter der Wettbewerbsleitung von Walter Sieber der erste Durchgang in der Klasse F3C am Samstag fast pünktlich. Als Punkterichter fungierten hier Irgard Rettenbacher, Klaus Schneider, Manfred Geyer, Dennis Namesnik und Walter Freymann.

Details und Ergebnisse sind auf der Homepage www.jany.si/f3calc/radfeld/2015 zu finden.



Die Sieger der Klasse F3C-S: vlnr. Christian Wakolbinger, Henrik Zupanc, Peter Rettenbacher



Die Gewinner der Klasse F3C: vlnr. Andreas Kals, Thomas Rettenbacher, Kevin Eggerstorfer

chen sich aus einem Katalog von 40 Flugfiguren die Piloten acht Figuren aus, die dann beim Wertungsflug präsentiert werden. Auch hier werden vier Vorrunden geflogen, die einerseits aus Freestyle-Pflicht- und Musikkür bestehen. Dabei wird jene mit dem schlechtesten Ergebnis gestrichen, sodass drei zur Wertung für das Finale herangezogen werden.

Die Punkterichter Klaus Schneider, Manfred Geyer, Dennis Namesnik, John Egger und Harry Zupanc gaben ihre Punkte zur Wertung ab.

Bereits in den ersten Vorrunden entwickelte sich ein Zweikampf zwischen Bernhard Wimmer und Henrik Zupanc, bei dem Bernhard mit einem leichten Vorsprung in das Finale ging.

Am ersten Tag (Samstag) konnte das vorgesehene Programm in allen Klassen wie vorgesehen geflogen werden, womit am Sonntag nur noch die vierten Wertungsflüge der Vorrunde und die Finalflüge zu absolvieren waren. Auch am darauffolgenden Wettbewerbstag zeigte sich das Wetter von seiner besten Seite, sodass der Bewerb wieder pünktlich um neun Uhr gestartet werden konnte. Auch hier setzte sich der Trend in den einzelnen Klassen vom Samstag fort, womit es keine gravierenden Änderungen an der Spitze gab.

Finaldurchgänge

In der Klasse F3C war die Entscheidung über den österreichischen Meister eine klare Sache.

Thomas Rettenbacher erlangte den Titel eindeutig vor Andreas

Kals, der Österr.-Vizemeister wurde. Der dritte Platz erging an Kevin Eggerstorfer

Auch in der Sportklasse war das Ergebnis ziemlich eindeutig - Henrik Zupanc gewann souverän den Titel vor Christian Wakolbinger, der dritte Platz ging an Peter Rettenbacher.

In der Klasse F3N sah die Angelegenheit wesentlich spannender aus: Nach dem ersten Finaldurchgang herrschte Punktegleichheit zwischen Bernhard Wimmer und Henrik Zupanc. Der letzte Durchgang sollte schließlich die endgültige Entscheidung bringen, wer österreichischer Meister in der Klasse F3N wird.

Nach einem spannenden 2. Finaldurchgang gewann schließlich Bernhard Wimmer, er besaß die besseren Nerven und hatte mehr Glück, sodass er schließlich den Sieg und damit den Titel für sich verbuchen konnte.

Henrik Zupanc erkämpfte den verdienten Vizemeistertitel und Wolfgang Schmuck schaffte mit seinem Verbrenner Helicopter den dritten Platz. Er war auch der Einzige, der noch ein Modell mit Verbrennerantrieb einsetzte. Daher kann das angesichts der verwendeten Technik und des Materials als großer Erfolg gesehen werden.

Die Ehrung der Sieger fand gleich im Anschluss an den letzten Finaldurchgang am Platz im Festzelt statt.

Sowohl am Samstag als auch am Sonntag besuchten sehr viele Zuschauer aus der Umgebung den Bewerb und informierten sich über



Obmann Franz Oberhuber bei der Ansprache zur Eröffnung der österr. Meisterschaft F3C/F3N.



die verwendeten Modelle, bzw. das Flugprogramm. Des Weiteren konnte der Veranstalter einerseits die lokale Presse, als auch das Lokalfernsehen Tirol und den ORF-Tirol begrüßen. Sie werden in ihren jeweiligen Fernsehsendungen über die österreichische Meisterschaft in Radfeld berichten. Eine bessere Werbung für unseren Sport kann man sich nicht wünschen!

Zum Abschluss bedankt sich die Sektion Modellflugsport beim ausstragenden Verein MBG Radfeld für die tolle Organisation und Abwick-

lung des Wettbewerbes, der ohne Zwischenfälle zügig abgewickelt werden konnte. Weiterer Dank gilt Jany Mesec, der gemeinsam mit seiner Frau für eine sehr umfangreiche und fast online-mäßige Auswertung der Einzelergebnisse sorgte. Dabei ergänzten Details wie Trendanalyse sowie Bilder der Piloten, usw. die Ergebnislisten, womit sie ohne Zweifel zur Luxusvariante gehören.

Natürlich gilt auch der Dank den angereisten Piloten, sowie den Nachwuchsteilnehmern, die re-

gelmäßig Wettbewerbe bestreiten und für Kontinuität im Wettbewerbssport sorgen. Durch die Teilnahme an der Meisterschaft erhielten die Piloten des österreichischen Heli-Teams eine optimale Vorbereitung, die auf Spitzenplatzierungen bei der WM in Kärnten hoffen lässt. **p**

In der Klasse F3C/F3C-S fungierten Imgard Rettenbacher, Klaus Schneider, Manfred Geyer, Dennis Namesnik und Walter Freymann als Punkterichter.



Faszination RC-Modellbau

Laden ohne Kabel: So funktioniert der Eigenbau-Adapter
4,90 Euro A: 5,70 Euro CH: 9,80 SFr. Bestelltarif 5,30 Euro, £ 6,60 Euro, N: 69 NOK

10 Oktober 2015

Flugmodell

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN RC-MODELLBAU

Bergfalke ARF oder Selbstbau: Was ist besser?

Der 3D-Akrobat
Warum er mit seinem 3-Achs-Gyro die Konkurrenz abhängt

Der QQ Extra 300:

PARKFLYER Fly Baby Nachbau
So schön kann Leichtschaum sein

ARF-HOLZMODELL
Perfekt und vorbildgetreu
Tante Ju für jedermann

BAUREPORT
Abgestürzt und aufgebaut
Hog-Bipe: Vom Totalschaden zum Traummodell

TEST
Potenza C80 Kompaktlader mit Touchscreen

Die Trainer-Legende
Auf den Spuren der „Ikarus“ – so gut ist der Trainer 90

KLASSIKER

JETZT NEU AM KIOSK!

© magann - Fotolia
GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

15. Österreichische Meisterschaft



in der Klasse Seglerschlepp (RC-SL)

Die im 2-Jahresrhythmus in den einzelnen Modellflugklassen stattfindenden Österreichischen Meisterschaften werden von den Modellfliegern wie die olympischen Spiele in anderen Sportarten betrachtet. Am 22. und 23. August 2015 fand man sich in St. Stefan bei Globasnitz in Kärnten ein, um in der Klasse Seglerschlepp (RC-SL) so ein Großereignis durchzuführen. Insgesamt 22 Piloten formierten sich zu 13 Teams, die angetreten waren, um im sportlichen Wettkampf, den

Sieger zu küren. Alleine 8 Teams kamen aus Kärnten, weshalb man scherzhafterweise diesen Bewerb auch als Kärntner Meisterschaft mit „ausländischer“ Beteiligung bezeichnete.

Es ist bei jedem Flug eine Herausforderung, mit der Motormaschine das Segelflugmodell möglichst vorbildgetreu in die Höhe zu schleppen. Der Knackpunkt liegt hier in der Vorbildtreue; d.h., die Fluggeschwindigkeit darf nicht zu hoch sein, um eben das Flugbild eines manntragenden Schleppzuges nachzuahmen. Bei der geringen Geschwindigkeit ist man aber Wind und Wetter viel stärker ausgesetzt, was pausenlos ausgesteuert werden muss. Und hier zeigt sich eben der Köhner, der trotz

Mucha von Georg Scheck

Vorbildtreue noch einen makellos ruhigen Schleppflug mit sanftem und stetigem Steigen in den Himmel zaubert.

Vom eingesetzten Material her gibt es von ein paar Neuigkeiten zu berichten. 6 der 13 Teams verwendeten einen Elektroantrieb in der Schleppmaschine, was eindeutig beweist, dass diese Antriebsart im Vormarsch ist. Josef Eferdinger war mit einer noch nach Lack und Balsastaub duftenden Zlin 143L angetreten, die mit ihren 3,3 Metern Spannweite und 13 kg Gewicht samt E-Antrieb begeistern konnte. Auch hatte sich ein neues Team aus Niederösterreich entschlos-

sen, mit einem Riesengespann bei der Meisterschaft anzutreten. Klaus Bergen (NÖ) pilotierte eine übergroße Cmelak (tschechische Agrarmaschine) mit 3,7m Spannweite und 24,3kg Gewicht. Ein 190 ccm King-Motor bringt eine Monsterleistung auf den Propeller, um damit den Jantar von Philipp Aigner mit 9 (!) Metern Spannweite und 20 kg Gewicht in die Höhe zu schleppen. Im Gegensatz dazu verwendete Walter Stroissnig (K) das von der Firma Hepf vertriebene GB-Modell der Turbo-Cmelak mit 2,7m Spannweite, 12 kg Gewicht und 12s Elektroantrieb. Das Modell überzeugte durch sehr guten Flugeigenschaften auch bei niedriger (vorbildgetreuer) Fluggeschwindigkeit. Ebenfalls ein GB-Modell der Firma Hepf – die Maule 420 – setzte Ingo Zikulnig ein. Mit 2,8 Metern und 11 kg wird sie von einem 3W75 angetrieben. Durch die hervorragenden Flugeigenschaften der Maule war es ihm möglich, die 6 Meter große Ka 8b mit 14 (!) kg in die Luft zu befördern. Aber auch das andere Extrem gab es zu bestaunen. Hubert Kogoj flog eine Styro Fun Cup (2,1m und 2,5 kg) mit E-Antrieb und zog damit den 10-jährigen Johannes Lach mit seiner Ka 7 (2,5m und 2 kg) zügig nach oben. Das größte Experiment wagte Karl Schober, der als Segelflugmodell den Nurflügel Fauvel AV 36 (4,3m und 6 kg) einsetzte. Das eigenartige Flugbild wurde von den Zuschauern als „Batman“ bezeichnet.

Von den 3 Spitzenteams in Österreich gönnten sich Hans Huter/Andreas Huter eine Auszeit und Wolfgang Schober/Herbert Lenzhofer haben sich zurückgezogen. So blieb das Team Martin Winkler/Karl Stöllinger aus Salzburg übrig, das nun in der Favoritenrolle angetreten war. Die Karten waren also neu gemischt und man konnte gespannt sein, wie die Österreichische Meisterschaft nun ausgehen würde.

Bei guten bis perfekten äußeren Bedingungen während der ganzen Meisterschaft waren für alle Teams annähernd gleiche Wetterverhältnisse gegeben. Lediglich kurze, aber starke Thermikblasen konnten die Piloten beim Figurenfliegen manchmal stark fordern. Am ärgsten erwischte es Karl Schober, als eine Windhose quer über den Platz



Gewinner der ÖM von links Georg Scheck/Florian Schlömmer (2.), Martin Winkler/Karl Stöllinger (1.), Walter Stroissnig/Wolfgang Schober (3.)

wirbelte, während er gerade im Landeanflug war. Durch seine Routine steuerte er das Modell mit viel Fahrt durch die Turbulenzen und konnte es sicher landen.

Um es vorweg zu nehmen: Martin Winkler und Karl Stöllinger wurden ihrer Favoritenrolle gerecht und landeten - im übertragenen Sinn - einen Start-Ziel Sieg. Sie konnten alle 3 Durchgänge gewinnen und damit als strahlende Sieger ganz oben am Podest stehen. Um die

folgenden Ränge hingegen gab es ein zähes Ringen und immer wieder wurden die Platzierungen verändert. Im 1. Durchgang erwischten die Brüder Wolfgang und Karl Schober perfekte Bedingungen und legten mit der Fauvel einen schönen Flug vor, der im Zwischenklassement zum 2. Platz reichte. Die 3 Teams vom KFC Thon, denen man durchaus Siegeschancen eingeräumt hatte, hatten alle bei ihren ersten Flügen Probleme mit



Ohne sie geht gar nichts: (von links) Jury LSL Peter Zarfl; Punkterichter: Johannes Wenda, Heimo Tammerl, Franz Stingelmeier, Alfred Kuschnigg, Frido Schilcher, Wilfried Zimmermann; Wettbewerbsleiter Hannes Mori

Autor
BFR Dr. Wolfgang Schober
Fotos
Walter Stroissnig und Wolfgang Schober

Swiss Trainer
beim Seilab-
wurf



der Höhe und mussten sich geschlagen geben. Auch das Riesengespann von Bergen/Aigner konnte sich nicht richtig in Szene setzen. So gab es nach dem 1. Durchgang folgendes Zwischenergebnis:

1. Winkler/Stöllinger
1374 Punkte
2. Schober W./Schober K.
1347 Punkte
3. Stroissnig/Schober W.
1328 Punkte
4. Schlömmer/Scheck
1280 Punkte
5. Eferdinger/Wögerbauer
1273 Punkte

Der 2. Durchgang wurde am Nachmittag geflogen und die thermischen Einflüsse machten den Teilnehmern manchmal zu schaffen. So reichte es bei Johannes Lach nicht mehr bis zum Flugplatz und er musste sein Modell im Maisfeld landen. Auch konnte man beobachten, dass ein 9 Meter Segelflugmodell mit 20 kg Gewicht sehr wohl auf thermische Turbulenzen anspricht und aus der Bahn geworfen werden kann. Über die Windhose, die Karl Schober erwischte, wurde ja schon berichtet. Zu guter Letzt warf sein Bruder auch noch die Schleppleine frühzeitig ab und aus war der Traum von einer vorderen Platzierung. In diesem Durch-

gang waren viele Teams froh, wenn sie halbwegs ungeschoren davon kamen. Das Zwischenergebnis hatte sich nach dem 2. Durchgang ein wenig verändert:

1. Winkler/Stöllinger
2798 Punkte
2. Schlömmer/Scheck
2680 Punkte
3. Stroissnig/Schober W.
2625 Punkte
4. Eferdinger/Wögerbauer
2603 Punkte
5. Hofmeister/Kolle
2569 Punkte

Der 3. Durchgang wurde pünktlich um 9 Uhr am Sonntagmorgen begonnen. Nach der neuen Regelung wurde in gestürzter Reihenfolge des Zwischenergebnisses gestartet. Das hat den Vorteil, dass die an der Spitze liegenden Teams direkt hintereinander an den Start kommen und damit annähernd gleiche Wetterbedingungen vorfinden. An diesem Vormittag herrschte aber perfektes Flugwetter und so konnten alle Teams ihre Bestleistungen abrufen. Ingo Zikulnig/Alexander Lach zeigten mit ihrem schwer zu beherrschenden Gespann (Maule 11kg/ Ka 8b 14 kg), dass sie mit 1372 Punkten durchaus mit der Spitze mithalten können, wenn sie an ihrer Bestän-

digkeit noch ein wenig arbeiten. Florian Schlömmer hatte plötzlich Probleme mit dem Standgas des Motors und rollte über die Landebahn hinaus direkt ins Maisfeld und musste um seinen 2. Rang fürchten. Rene Hofmeister/Erich Kolle konnten endlich ihre Leistungen vom Ö-Pokal abrufen und einen 1400er Flug hinlegen, was eine Verschiebung bei der Platzierung brachte. Mit der Turbo Cmelak gelang Walter Stroissnig ein sehr vorbildgetreuer Schleppflug und er erflieg mit Wolfgang Schober die persönliche Bestleistung bei dieser Meisterschaft. Unbeeindruckt von den Geschehnissen wartete das Team Winkler/Stöllinger bis zum Schluss auf seinen Auftritt und absolvierte den besten Flug bei dieser Meisterschaft, was mit der Höchstpunktzahl belohnt wurde. Damit ergab sich folgender Endstand:

1. Winkler/Stöllinger (S)
4244 Punkte
2. Schlömmer/Scheck (Stmk)
4034 Punkte
3. Stroissnig/Schober W. (K)
4018 Punkte
4. Hofmeister/Kolle (K)
3970 Punkte
5. Eferdinger/Wögerbauer (OÖ)
3936 Punkte



Turbo Cmelak (Hepf Modellbau)
von Walter Stroissnig

auch die Funktion des Chefpunkterichters inne, die er mit Kompetenz und Souveränität ausübte.

+ Der MFC-Jauntal unter Obmann Gerhard Paulitsch, der mit seinen Leuten die nötige Infrastruktur aufbaute und den Kantinenbetrieb zur Zufriedenheit aller durchführte.

Ich möchte mich bei ALLEN Funktionären dafür bedanken, dass wir in St. Stefan im Jauntal zu Gast sein durften. Wir Seglerschlepper werden diese Österreichische Meisterschaft in bester Erinnerung behalten.

Fazit

Es war eine perfekte Österreichische Meisterschaft, die hier durchgeführt wurde. Folgende Persönlichkeiten tragen dafür die Hauptverantwortung:

+ Der Wettbewerbsleiter Hannes Mori, der durch seine ruhige und bestimmte Art am Flugfeld für Ordnung und stressfreien Ablauf sorgte.

+ Franz Sturm, der nur im Hintergrund arbeitete, der aber immer in Windeseile die komplette Auswertung machte und auch noch alle Ergebnislisten und Urkunden prompt ausdrückte.

+ Die 5 Punkterichter Heimo Tamerl, Johannes Wenda, Franz Stingelmeier, Wilfried Zimmermann und Frido Schilcher. Letzterer hatte

Die Gesamtergebnisliste
gibt es auf
www.prop.at
und auf
mfg-reblaus.com.

uniLIGHT.at

professional aircraft lighting



Lichtleistungen bis 1200 Lumen, 500 Licht-Typen, sofort verwendbar!
Individuelle Ausstattungen für JEDES Flugzeug... info@unilight.at



Aviation Design „Scorpion“ mit SPOT12E-080-2
SPOT120X-080X2, DUAL11F-100X2, PRO11XF-080X2



Eure Ansprechpartner im ÖAeC Österreichischer Aeroclub

BUNDESSEKTIONSLEITER

Ing. Manfred DITTMAYER
Gerasdorferstr. 153/71, 1210 Wien
Mobil 0676/911 90 50, manfred@dittmayer.at

Leiter des Modellflugausbildungszentrums

Gerold KIRCHERT
Linzer Straße 65, 1140 Wien
Tel. 01/982 44 63, office@kirchert.com

Chefredakteur PROP

Ing. Manfred DITTMAYER
Mobil 0676/911 90 50, redaktion@prop.at

Sekretariat

Monika GEWESSLER
Tel. 01/5051028-77, Fax 01/5057923
modellflug@aeroclub.at

Delegierte zur Obersten Nationalen Flugsportkommission ONF

Ing. Gottfried SCHIFFER
Münzgrabenstraße 54, 8010 Graz
Tel. Dienst 0316/692 728-3352, Priv 0316/811 305
gottfried.schiffer@andritz.com; gsflug@gmail.com
Ing. Manfred LEX
Stangerstraße 19E, 2860 Kirchschatz
Mobil 0650/342 5001, manfred.lex@chello.at

FACHREFERENTEN

Freiflug Helmut FUSS
F1 (ausser F1E) Gruberstraße 12b, 4232 Hagenberg
Mobil 0676/398 14 26, helmut.fuss@tmo.at

FF -Hangflug Obst. Wolfgang BAIER
F1E Grillparzer Straße 13, 3100 St. Pölten
Mobil 0664/20 12 078, woba@gmx.at

Fesselflug Mag. Max DILLINGER
F2-A,B,C,D Semperstraße 59, 1180 Wien
Tel. 0676/33 33 400, mdill@aon.at

Motorkunstflug Dietmar WALTRITTSCH
F3A, RC-III Dragantschach 5, 9623 St. Stefan/Gail
Tel. 0650 842 7903, waltrisch@gmx.at

F3B, F3J, F3K Ing. Peter HOFFMANN
Jubiläumstraße 21, 2345 Brunn am Gebirge
Tel. 02236/36 1 55, 0664/7864421
peter.m.hoffmann@aon.at

F3C, F3N Harald ZUPANC
Koschatstrasse 8, 9081 Reifnitz
Mobil 0676/846030555, harry@heli4you.net

F3F und RC-H Hannes PLÖSCHBERGER
Traubengasse 9/16, 1230 Wien
Tel. 0664 322 4840, webmaster@f3f.at

F4C, RC-SC, Manfred STOCKER
RC-Scale Antik Jaidhofergasse 34, 3542 Gföhl
Tel. u. Fax 02716/76656, Mobil 0660/7309319
mast15@aon.at (privat) oder bfr_f4@aon.at

F5B,D,F,RC-E7 Dipl.Ing. Heimo STADLBAUER
RC-E/P-450 8010 Graz, Attemsgasse 5
Mobil 0664/311 76 48
heimo.stadlbauer@hotmail.com

FPV Philip SAGER
und COPTER Fabriksstraße 15/B/4, 2522 Oberwaltersdorf
Mobil 0660/737 18 84
philip_sager@hotmail.com

RC-IV, RC-SF, Dr. Wolfgang SCHÖBER
RC-SL, RC-SK Pulst, Birkenweg 12, 9556 Liebenfels
Priv. Tel. 04215/2450, dr.schober@tele2.at

RC-MS Alois STRASSBAUER
Harrachgasse 5/1/10, 1220 Wien
Tel. 0699/19222394
alois.strassbauer@teletronic.at

JETFLUG Peter CMYRAL
Engelsdorferstr. 78, 8041 Graz-Liebenau
Mobil 0664/4045656, peter.cmyral@cmyral.eu

LANDESSEKTIONSLEITER

Burgenland Günther TUCZAY
Rottwiese 15, 7350 Oberpullendorf
Tel 02612/20209, Mobil 0680/30 29 288
tuczay@bnet.at

Kärnten Peter ZARFL
Jesserniggstraße 31/1/4, 9020 Klagenfurt
Mobil 0664/140 40 60, p-zarfl@aon.at

Niederösterreich Otto SCHUCH
Hirschfeldstraße 290, 2184 Hauskirchen
Tel. u. Fax 02533/89 172,
Mobil 0664/505 91 73, o.schuch@aon.at

Oberösterreich Karl FELBERMAYR
Kogl 16, 4656 Kirchham
Tel. 0664/413 67 98, karl@initas.at

Salzburg Helmut KREUZER
5541 Altenmarkt i.Pg., Hafnergasse 10
Tel.: 0664/9583966, kreuzer.helmut@aon.at

Steiermark Ing. Johann SIEBER
Wienerstr. 54, 8644 Mürzhofen
Tel.0676 417 5401, j.sieber@mfg-am.at
n.N.

Tirol Bernd VONBANK
Vorarlberg Jagdbergstr. 6, 6824 Schllins
Mobil 0676-670 55 60, bernd.vonbank@aon.at

Wien Manfred GEYER
Linzerstr. 11a, 3443 Sieghartskirchen
Mobil 0676/831276995, manfred-geyer@aon.at

CIAM Delegate DI Wilhelm KAMP
Wildrosenweg 7a, D-70619 Stuttgart
Tel. 0049-711/429 108, wvkamp@arcor.de
Mobil 0049-176/216 849 33

Referat für Wolfgang LEMMERHOFER
Umwelt und Senefeldergasse 62/4/16, 1100 Wien
Öffentlichkeits- Mobil 0664/134 28 80
arbeit wolfgang.lemmerhofer@gmail.com
redaktion@prop.at

Öffentlichkeits- Ing. Wolfgang SEMLER
arbeit A. Baumgartnerstr. 44/B5/223, 1230 Wien
Mobil 0660/6900676
wolfgang.semmler@hotmail.com

Referat für Dr. Kurt LICHTL
Rechtsberatung Landstr. 50/IV, 4020 Linz
Tel. 0732/77 43 77, Fax 0732/77 43 77-43
lichtl@ra-linz.at

Mag. Bernhard WIECZOREK
Jasnitz 1, 3830 Waidhofen/Thaya
Mobil 0664-60 850 14 73
bernhard.wieczorek@gmx.at



NACHTSCHICHT

Für unvergessliche Flüge in der Dämmerung – der neue E-flite Pawnee Brave Night Flyer. Der wendige Parkflyer ist mit hervorragenden Langsamflugeigenschaften und einer integrierten

LED-Beleuchtung ausgestattet, die das ganze Modell hell erstrahlen lässt. Für noch mehr Realismus sorgen unter anderem die eingebaute Navigationsbeleuchtung, das lenkbare Spornrad sowie die

lackierte Kabinenhaube mit klarer Sicht auf den Piloten und das Cockpit. Die Stabilisierung der AS3X-Technologie macht jeden langsamen und tiefen Überflug zum reinen Genuss.

E-flite Pawnee Brave Night Flyer BNF Basic mit AS3X-Technologie - Artikelnummer: EFL6950 - Spannweite: 1217 mm - Länge: 930 mm
Gewicht: 1300 g - Material: Z-Schaum - Empfänger: Spektrum AR636A DSMX-Empfänger - Akku: 3S 11,1V 2200mAh LiPo empfohlen

HORIZON
H O B B Y

HÄNDLER
horizonhobby.de/haendler

VIDEOS
youtube.com/horizonhobbyde

NEWS
facebook.com/horizonhobbyde

SERIOUS FUN.



BLADE

CHROMA™

JEDER TAG WIRD ETWAS BESONDERES

FEATURES:

- › 30 Minuten Flugzeit
- › Mit 4K- oder HD-Kamera/Gimbal erhältlich
- › Mit GoPro 3-Achs-Gimbal erhältlich
- › Mit ST-10+ inkl. Live-View/Touchscreen oder Spektrum Kompatibilität erhältlich
- › Mit GLONASS- und GPS-Support
- › Mit Follow Me und Tracking Mode erhältlich (nur ST-10+ Combos)
- › SAFE Plus-Technologie
- › Akku mit Standard-LiPo-Ladegerät aufladbar
- › Kunstflugtauglich
- › Einstellbare Fluggrenzen
- › Return Home



Weitere Informationen, Bilder und Videos finden Sie auf flychroma.de

