



prop

DAS MODELLFLUGMAGAZIN DES ÖSTERREICHISCHEN AERO-CLUB

3/2022

Österreichische Post AG SP 17Z041069 S Österr. Aero-Club 1040 Wien, Prinz Eugen Straße 12



Crossair Saab 340B

Seite 34



Alpines Heli-Fliegen

Seite 62

NEU

Pünktlich zur Bausaison



helixx

6-Klappen-Segler

Helixx ist ein eleganter 6-Klappen-Segler für das entspannte Fliegen am Hang und in der Ebene. Er kann in der Version als Segler und als Elektrosegler gebaut werden. Der GFK-Rumpf und die beiliegende Schablone zum Abtrennen der Rumpfnase bieten beide Möglichkeiten.

Spannweite ca. 2.840 mm
 Länge ca. 1.300 mm
 Fluggewicht ab ca. 1.880 g
 Flächeninhalt ca. 56 dm²

Der Flügel entsteht in bewährter aero-naut-Manier in einer Helling, die eine sichere Positionierung aller Bauteile und einen verzugsfreien Aufbau ermöglicht. Der Flügel ist teilbeplankt und bietet – je nach Wahl des Bespannmateri- als – attraktive optische Gestaltungsmöglichkeiten.

Der Bausatz enthält:

Alle zum Bau benötigten lasergeschnittenen Holzteile, weißer GfK-Rumpf und Kabinenhaube, Anlenkungsteile, diverse Kleinteile, eine 3D-Bauanleitung, Bauhelling.



CAMZcarbon

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

Größe	Bestell-Nr.
9,0x 5,0"	7239/19
9,0x 7,0"	7239/23
9,5x 5,0"	7239/26
10,0x 5,0"	7239/02
10,0x 6,0"	7239/28
10,0x 7,0"	7239/31
10,0x 8,0"	7239/32
11,0x 7,0"	7239/41
11,0x 8,0"	7239/42
12,0x 6,0"	7239/36
12,0x 6,5"	7239/46
12,0x 8,0"	7239/50
13,0x 6,5"	7239/58
13,0x 8,0"	7239/57
14,0x 8,0"	7239/68
14,0x 9,0"	7239/67
16,0x 8,0"	7239/74
16,0x 10,0"	7239/75
18,0x 9,0"	7239/93



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

Z-Spinner in Ø 30,32,35,38,40,42 mm









aero-naut

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

100 Jahre
 Modellbau Made in Germany
 1922 - 2022

MULTIPLEX®

INDOOR PRIME TIME

 Download Flyer	 FunnyStar 2:02	 Indoor Jets 1:00	 Indoor PrimeTime 5:16
			



MODELS AND ACCESSORIES

MULTIPLEX Modellsport GmbH & Co.KG • Westliche Gewerbestr. 1 • 75015 Bretten
 www.multiplex-rc.de



Habicht DER ZWEIACHS-SEGLER ZUM SEGELN UND ELEKTROFLIEGEN

Unser vollkommen neu im CAD konstruierter und in CNC-Lasertechnik hergestellter „Habicht“ ist das ideale Einstiegsmodell in den Flugmodellbau. Auch der erfahrene Modellbauer wird seine Freude damit haben. Der Aufbau des Modells ist bewusst sehr einfach gehalten und ist damit auch vom unerfahrenen Modellbauer leicht zu bewerkstelligen. Alle Bauteile sind hochpräzise mit dem Laser geschnitten.



HABICHT
 Spannweite 1680 mm
 Länge 1050 mm
 Fluggewicht ca. 760 g
 Fläche 32,34 dm²
 Flächenbelastung 23,5 g/dm²



FMT-ADLER 2021
2. PLATZ
 E-Segelflug
 Habicht
 Krick Modelltechnik
 FMT-ADLER 2021
 Gemittelt von den Lesern der Zeitschrift
Herzlichen Dank für Ihre Wahl

Bestell-Nr.
 11877 Laserbaukasten Habicht
 für Segel- oder Elektroflug

krick
 Modellbau vom Besten
 Klaus Krick Modelltechnik
 Industriest. 1 · 75438 Knittlingen



Weitere Informationen
 finden Sie auf
www.krick-modell.de

Fordern Sie den aktuellen Krick-Hauptkatalog
 gegen € 10,- Schein (Europa € 20,-) an, oder
 holen Sie ihn bei Ihrem Fachhändler.

www.krick-modell.de / 0119

Unsere Premium Partner



Redaktionsschluss
 für die Ausgabe 1/2023
 ist der 19.02.2023

Geschätzte Modellflugkolleginnen und -kollegen!

Gegen Jahresende sei mir ein Rückblick auf die Saison 2022 gestattet. Vieles wurde von unseren Funktionären angepackt und auch erledigt. Dabei zählt wohl der Erhalt unseres Modellflugbetriebes in gewohnter Form auf unseren Modellflugplätzen zum zentralen Thema.

Artikel 16:
 Mit Stichtag 20.11.2022 haben sich 188 Vereine entschlossen, um eine Artikel 16 Betriebsgenehmigung bei der Austro Control anzusuchen. Davon haben schon 73 Vereine einen positiven Bescheid in Händen. 83 weitere Anträge liegen bei der Austro Control zur Bearbeitung und 31 Ansuchen sind zur Vorbereitung bei den Mitarbeitern der Fachgruppe Technik und Recht. Bis jetzt wurde von der Austro Control kein Antrag abgewiesen und in keinem ausgestellten Bescheid wurde die Flughöhe verringert, sondern ganz im Gegenteil, bei etwa der Hälfte aller ausgestellten Bescheide war die Flughöhe größer als vorher. Damit kann man sehr zufrieden sein und hoffen, dass dieser Trend auch in Zukunft so weiter gehen wird. Für die 42 Modellflugplätze in Kontrollzonen gibt es ebenfalls eine Lösung: Der Bestandsschutz und 150 m Flughöhe (wie bisher) werden für ALLE Vereine garantiert. Zum Artikel 16 passend, möchte ich das „elektronische Flugtagebuch“ erwähnen. Diese bei der Sektion Modellflugsport kostenlos erhältliche Software ermöglicht es nun Vereinen, von der papierbehafteten Bürokratie abzugehen und auf ein digitales Format umzusteigen. Und das Beste daran ist, dass ein Verein sogar beide Möglichkeiten parallel nutzen kann. Hat man erst einmal den Zugang installiert, wird man rasch merken, welche vielfältigen Möglichkeiten in dieser Software noch stecken. Ein großes Dankeschön an dieser Stelle an Vizepräsident DI Christian Faymann, MA für die Erstellung dieses Teiles der digitalen Agenda des ÖAeC.

Sport:
 Was gibt es Schöneres als von den sportlichen Erfolgen unserer Wettkampfpiloten berichten zu können:
Weltmeisterschaft der Schleudersegler F3K in der Slowakei:
 Goldmedaille für den 16-jährigen Christian Brandner in der Jugendwertung
Europameisterschaft im Motorkunstflug F3A in Spanien:
 In der Einzelwertung errang Gernot Bruckmann die Bronze-Medaille und die österreichische Mannschaft mit den Mannschaftsmitgliedern Bruckmann, Zeiner, Kohlberger holte sich die Goldmedaille.

Die Anhebung der Fördermittel für den Sport wurde im Einvernehmen mit Finanzminister Magnus Brunner von „Sport Austria“ um 50% erhöht. Damit ist sichergestellt, dass unsere Spitzensportler auch in Zukunft durch den ÖAeC gefördert werden können.
Nachwuchs und Jugendarbeit:
 Unser Jugendreferent Gerhard Niederhofer hat ein Konzept erarbeitet, um die Jugendarbeit auf eine breite Basis zu stellen. Einige Bundesländer haben hier schon Aktivitäten gesetzt, aber ein bundesweites Mitwirken hinkt hier noch ein wenig nach. Wir sollten uns alle aber vor Augen führen, dass unser Sport nur weiterleben kann, wenn der Nachwuchs in unsere Fußstapfen tritt.

Zeitschrift prop
 Ich möchte die Gelegenheit nicht ungenützt lassen, um das heikle Thema „prop“ anzusprechen. Die enorme Erhöhung der Papierkosten und der Druckkosten zwingen uns zu Überlegungen, wie die vorhandenen Geldmittel so effizient und gezielt wie möglich eingesetzt werden können. Es gibt Befürworter der Print-Version, es gibt aber genauso Anhänger der digitalen Version. Wenn viele Leser die digitale Version bevorzugen, dann könnten Druck- und auch Versandkosten gespart werden und der „Budgetposten prop“ bliebe im finanziellen Rahmen. Es wird deshalb eine Leserumfrage gestartet, wo abgeklärt werden soll, wie die Zukunft von prop aussehen wird. Ich möchte daher alle Mitglieder bitten, vom Stimmrecht Gebrauch zu machen und sich an der Abstimmung zu beteiligen!

Zum Abschluss möchte ich mich bei allen Funktionären und bei unseren Damen im Sekretariat bedanken, die unsere „Sektion Modellflugsport“ durch die turbulenten Zeiten steuern. Ich möchte mich aber auch bei allen Modellflugkolleginnen und -kollegen bedanken, die zu unserer Gemeinschaft stehen und auch dann nicht ungehalten sind, wenn es einmal nicht sofort klappt. Ich wünsche erholsame Festtage und viel Gesundheit im Jahr 2023!

Mit Fliegergruß, Peter Zarfl, Bundessektionsleiter



Impressum prop

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

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

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

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

Layout und Herstellung: **rötzer-druck**



Inserentenverzeichnis

Aero-Naut Modellbau	U2
Multiplex	1
Krick Modelltechnik	2
Zeller Modellbau	9
Ferienhotel Glocknerhof	15
Creative Solutions	22, 23
GK Modellbau+Kopierservice	31
miniature aircraft	49
Proxxon	51, 53, 55
Hacker Motors	67
Power Box	U3
Lindinger Modellbau	U4

www.aeroclub.at



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

www.prop.at





Seite 24



Seite 38



Seite 56



Seite 64

INHALT

Zukunft Modellflugsport in Österreich 6

SPORT

- F3A Europameisterschaft in Zamora/Spanien 8
- F5J Europameisterschaft in Szeged, Ungarn..... 10
- Fesselflug Weltmeisterschaft 2022
in Wloclawek, Polen 12
- F3F Weltmeisterschaft 2022 15
- RC-E7 Steinfeldcup
Weikersdorf/Steinfeld NÖ 16
- 25. Hohe Wand Pokal, Klasse RC-HDH 18
- Saisonabschluss RC-MS mit Landesm. OÖ
beim MFC Weichstetten 22
- Semiscale Günselsdorf 24
- Österreichische Meisterschaft F2B
und zweiter Steinfeld Cup 2022,
Weikersdorf am Steinfeld 26

BERICHT

- Die Jugendarbeit im abgelaufenem Jahr 2022
und Ausblick auf die kommenden Jahre 28
- RC-E7 Jahresbericht 2022 30
- RC-MS Jahresbericht 2022..... 32
- Crossair Saab 340B 34

TEST

- Partenavia P68.C von Multiplex..... 38
- DG 600 neo Race von Composite RC Gliders 44
- Miniature Aircraft & XICOY Turbine 48

REPORT

- Mountain-Jet-Days
am Alpenflugplatz in Turnau 50
- 11. Graupner-Classic Treffen
in Mechters (NÖ) 53
- Flugtag des USFC Stainzthal 56
- Das Team Hubschrauber stellt sich vor 58
- 21. Styria Elektroflug-Meeting
in Dietersdorf/Gnasbach 60
- Alpines Heli-Fliegen
in St. Anton am Arlberg (Tirol)..... 62
- Oldtimersegler-Treffen beim KFC-Thon 64
- Impressum 2
- Eure Ansprechpartner im ÖAeC 68



Österreichischer Aero-Club
MODELLFLUGSPORT



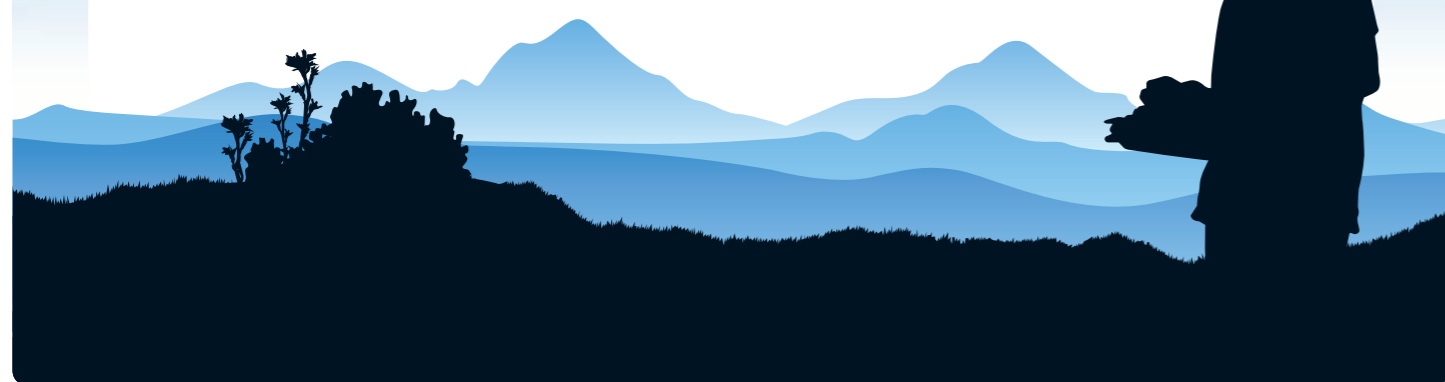
WIR SAGEN DREIZEHNTAUSEND MAL

DANKKE!

Der „Österreichischen Aero-Club/Sektion Modellflug“ wäre ohne seine Mitglieder nicht dort wo er heute ist.

Wir sind stolz über 13.000 Mitglieder und über 260 Mitgliedsvereine bei der Ausübung ihrer Leidenschaft zu unterstützen und ihre Interessen auf nationaler und internationaler

Ebene zu vertreten. Seit 114 Jahren setzen wir uns für den Modellflugsport ein. Informationen über unsere Leistungen finden Sie auf www.prop.at.



Zukunft Modellflugsport in Österreich



Ein sehr anstrengendes Jahr neigt sich dem Ende zu und daher möchte ich die Gelegenheit nutzen, um Bilanz über die Entwicklungen des Modellflugsports in den letzten Jahren zu ziehen.

Die EASA (Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit) hat im Jahre 2015 (!) von der EU den Auftrag erhalten, europäische Vorschriften für Drohnen zu entwickeln. Bereits zu diesem Zeitpunkt wurde die Begrifflichkeit für Drohnen (UAS - Unmanned Aircraft System) festgelegt:

„Die Definition des Begriffs Drohne ist relativ breit gefächert, da sie alle ferngesteuerten und auch autonomen Luftfahrzeuge umfasst: Von kleinen Verbrauchergeräten, die für Freizeitaktivitäten genutzt werden, bis hin zu großen Luftfahrzeugen, die auf sehr langen Strecken für Sicherheitszwecke oder sonstige kritische Einsätze genutzt werden.“ (EASA A-NPA 2015-10)

(https://www.easa.europa.eu/download/ANPA-translations/205933_EASA_Summary%20of%20the%20ANPA_DE.pdf)

Anhand dieser Formulierung ist ganz klar zu erkennen, dass es nie das Ansinnen der EU war, für den Modellflugsport eine „eigene“ Definition zu erstellen. In der Folge wurde von der EASA über einen Zeitraum von ca. vier Jahren eine Verordnung erarbeitet, die diesen Auftrag erfüllt – die EU-VO 2019/947. Unzählige Versuche wurden seitens der Interessensvertreter in Europa unternommen, um dem Modellflugsport eine eigene Position zu geben. Das ist allerdings nur zum Teil gelungen. Die Lösung findet sich heute im Artikel 15 und im Artikel 16 der angeführten Verordnung. Auch wurde für den Hangflug eine „Sonderregelung“ erreicht. Die vorgesehenen Übergangsfristen in der EU-VO 2019/947 enden mit dem 31.12.2022 und somit gilt die EU-VO vollumfänglich ab dem 01.01.2023.

Die EMFU (European Model Flying Union) – der österreichische Aero-Club ist in dieser Union selbstverständlich Mitglied und war bei der Gründung maßgeblich beteiligt – war und ist nach wie vor sehr intensiv bemüht, hier für den Modellflugsport gute Rahmenbedingungen zu schaffen.

In den Jahren 2021 und 2022 wurde intensiv an der Umsetzung der Verordnung, welche ja den Nationalstaaten obliegt, gearbeitet. Das Ministerium hat nämlich von Haus aus festgelegt, dass in Österreich die Austro Control (ACG) die zuständige Behörde für die Umsetzung der EU-VO ist. Der österreichische Aero-Club, vertreten durch die Fachgruppe Technik und Recht, hat in unzähligen Besprechungen, die Anliegen des Modellflugsports eingebracht und hat, gemeinsam mit dem zuständigen Ministerium und der ACG eine Lösung zur Umsetzung der EU-VO in Österreich erarbeitet.

Letztendlich wurde seitens des Ministeriums festgelegt, dass für Modellflugplätze in Österreich die Möglichkeit geschaffen wird, über eine Artikel 16 – Betriebsgenehmigung Bedingungen festzulegen, die über die Eckpunkte der sogenannten „open category“ hinausreichen (größere zulässige Flughöhen, höhere Abflugmassen, besondere Flugbereiche, ...). Für alle Modellflugplätze in Kontrollzonen wurden zusätzlich geografische Zonen nach dem Artikel 15 verordnet.

Wichtig ist, an dieser Stelle nochmals darauf hinzuweisen, dass es Ziel des österreichischen Aero-Club war, den sogenannten „Bestandsschutz“ zu erreichen, d.h. die Ausübung des Modellflugsports auf allen Modellflugplätzen auch nach dem Ablauf der Übergangsfristen zu denselben Bedingungen zu ermöglichen. Dieses Ziel wurde aus heutiger Sicht mehr als erreicht – in sehr vielen Fällen konnte sogar eine Verbesserung erreicht werden.

Die Umsetzung der Vereinbarung läuft im Wesentlichen ganz gut – der österreichischen Aero-Club unterstützt hier mit allen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten und Ressourcen. Leider gibt es sehr vereinzelt auch negative Stimmen in den eigenen Reihen, die weder zum Lösungsansatz noch zur Lösungsumsetzung etwas beitragen. Aber das soll so sein. Ich bin überzeugt davon, dass am Ende der Bestandsschutz für alle Vereine bzw. Modellflugplätze in Zukunft gewährleistet ist (inkl. der schon erwähnten Verbesserungen).

Parallel zu der Umsetzung der Artikel 16- und Artikel 15-Thematik ist es auch gelungen, ein digitales Flugbuch zu entwickeln. Dieses stellen wir als Aero-Club allen Vereinen kostenfrei zur Verfügung. Bis zum heutigen Tage wurden die Installationsdateien bereits an 32 Vereine ausgeliefert.

Das digitale Flugbuch kann problemlos zusätzlich zum analogen Flugbuch eingesetzt werden. Zurzeit arbeiten wir an einer Möglichkeit, das digitale Flugbuch für Vereine, welche es nicht selbst installieren wollen/können, fertig installiert auf einem Webservice zur Verfügung zu stellen. Mit einem konkreten Angebot für die interessierten Vereine rechnen wir im Jänner 2023.

Wir informieren dazu zeitnah auf unserer Webseite www.modellflugsport.at bzw. www.prop.at.

Das Projekt „Zukunft Modellflugsport in Österreich“

Es befindet sich derzeit in der Vorbereitungsphase und hat folgendes Ziel:

„In der konsequenten Fortführung der bisher gesetzten Initiativen und der sehr erfolgreichen Umsetzungsmaßnahmen soll sich eine Arbeitsgruppe mit der strategischen Weiterentwicklung der unbemannten Luftfahrt generell in Österreich und in der EU im Wirkungsbereich des österreichischen AeroClub auseinandersetzen“.

Die Kernfrage für die Arbeitsgruppe:

„Wohin entwickeln wir den Modellflugsport in den nächsten fünf Jahren?“

Wir wollen und werden in dieses Projekt

- Stakeholder aus dem Bereich der unbemannten Luftfahrt
- Experten der unbemannten Luftfahrt (national und international)
- Vertreter aus dem Modellflugsport (Wettbewerbspiloten, Techniker, ...)
- Vertreter aus dem Drohnen (UAS) – Bereich
- Experten aus dem Bereich „Strategieentwicklung“
- Vertreter aus der Bundessektion Modellflugsport
- und Kommunikationsexperten

einbinden. Mit Ende des zweiten Quartals 2023 soll das Strategiekonzept ausgearbeitet sein. Die damit festgelegten Schwerpunkte werden ab dem dritten Quartal 2023 in die Umsetzungsphase übergeleitet.

Abschließend möchte ich mich bei allen bedanken, die konstruktiv und zukunftsorientiert an der Erarbeitung von Lösungen mitarbeiten und mitgearbeitet haben. Im Namen der Fachgruppe Technik und Recht darf ich aber auch mit großer Freude die vielen positiven Rückmeldungen der Vereine entgegennehmen.

Persönlich wurde ich schon sehr oft gefragt, woher ich die Freude und Energie für den Modellflugsport in Österreich nehme. Als Antwort gebe ich sehr gerne mein Motto:

„Wer etwas will, findet Wege. Wer etwas nicht will, findet Gründe.“

In diesem Sinne – alles Gute für 2023 – Glück ab, gut Land!

F3A Europameisterschaft in Zamora/Spanien

Nach der zweijährigen Corona Pause war es heuer endlich wieder so weit, das erste Großereignis in F3A seit 2019. Leider merkte man schon die angespannte Situation, wodurch nur 37 Piloten aus 14 Nationen die Reise nach Zamora in Spanien auf sich nahmen.

Trotz der wenigen Teilnehmer, waren definitiv die besten Piloten Europas vor Ort, was einen heiß umkämpften Titel bedeutete.

Markus Zeiner, Werner Kohlberger und Gernot Bruckmann reisten für Österreich nach Spanien, alle drei waren gut vorbereitet und erhofften sich im Einzel wie auch im Team ein gutes Ergebnis.



Das Team Österreich bestehend aus den Piloten Markus Zeiner, Werner Kohlberger, Gernot Bruckmann und Servicecrew.

Ein schöner spanischer Modellflugplatz mit zwei Flight-Lines, einen für den Vormittag und einen für den Nachmittag, sowie ein wirklich sehr gastfreundlicher Verein, erwartete unser Team. Mit der feierlichen Eröffnung am Sonntag, begann die EM mit vier spannenden Vorrunden. Nur die besten 20 Piloten qualifizierten sich für das Semi-Finale. Nach den ersten beiden Flügen lagen alle drei Piloten super im Rennen, doch leider klappte der letzte Flug von Werner nicht optimal und er rutschte als 22. aus dem Semi-Finale. Sicherlich nicht das Ergebnis,

was er sich erhofft hat, doch in der Team Wertung war immer noch ein super Ergebnis möglich. Markus und Gernot befanden sich unter den Top zehn und waren damit sehr gut aufgestellt.

Nach einem Trainingstag, wo sich alle Piloten noch einmal auf das schwerere Finalprogramm einstellen konnten, ging es am Samstag mit dem Semi-Finale weiter. Zusätzlich zur Wertung aus der Vorrunde absolvierte jeder Pilot zwei Flüge und die besten zehn landeten im Finale. Markus schaffte zwei solide Flüge und schaffte es als Siebenter ins Finale. Für Gernot lief es noch besser, er konnte den ersten Flug gewinnen und zog als Dritter mit nur neun Punkten Rückstand ins Finale ein.



Nach 2014 konnte die österreichische Mannschaft in der Team-Wertung den Pokal für sich sichern.

Letzter Tag, Finale

Alle Piloten starteten wieder bei null, weil keine Wertung aus den Vorrunden mitgenommen wurde. Jeder Teilnehmer musste drei Flüge absolvieren, wobei kein Streichergebnis erlaubt war. Somit waren auch keine Fehler erlaubt. Geflogen wurden zwei unbekannte Programme sowie ein Final-Programm. Die Anspannung war allen ins Gesicht geschrieben, jeder wusste es geht um alles und jeder wollte super Flüge präsentieren. Das Niveau war extrem hoch, was die Abstände der Top drei am Ende zeigte. Trotz des Gewinns der letzten Unbekannten, war für Gernot mit knappen acht Punkten Rückstand nur Platz drei möglich. Noch knapper war es zwischen dem ersten und zweiten Platz, lediglich 1,37 Punkte bei 3.000 war die Differenz. Und Schluss endlich konnte sich Lassi Nurilla aus Finnland zum ersten Mal Europameister nennen, Platz zwei ging an Sandro Matti aus der Schweiz.

Doch nicht weniger spannend war dann noch die Team Wertung, Mit Platz drei von Gernot, Platz neun von Markus und Platz 22 von Werner, konnte sich unser Team knapp vor der Schweiz

und Spanien durchsetzen und nach 2014 wieder einmal den Team Pokal nach Österreich holen. Die abschließende Siegerehrung und ein gemütliches Bankett rundeten die Europameisterschaft ab und die Piloten freuen sich bereits auf die Weltmeisterschaft nächstes Jahr in Australien, bis dahin heißt es viele Flüge zu machen und sich wieder gut vorzubereiten. **P**



Mit knapp acht Punkten Rückstand auf den zweiten Platz landete Gernot Bruckmann auf Platz drei vor Sandro Matti aus der Schweiz und Lassi Nurilla aus Finnland.

WWW.ZELLER-MODELLBAU.COM



BESTZELLER

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

ZELLER MODELLBAU



Team Austria Piloten Gerhard Nössing, Hermann Haas und Christoph Aschacher

F5J Europameisterschaft in Szeged, Ungarn

Von 18.-27. August 2022 fand in Szeged (Ungarn) die mehrmals durch Covid-19 verschobene zweite F5J-Europameisterschaft statt.

Das Team Austria bestand aus Hermann Haas, Gerhard Nössing und Christoph Aschacher, mit Gerti Schnabl als Teammanager.

Bereits am ersten Wettbewerbstag orientierten sich die Piloten am Flugplatz in der ungarischen Puszta und fanden auch schnell aus teilweise sehr niedrigen Abschalthöhen den Thermikanschluss. Das gesamte Team absolvierte gute Flüge und flog im Wesentlichen an diesem Tag fehlerfrei.

Auch am zweiten Tag ging im Team Austria alles gut. Gerhard hatte im ersten Durchgang Weltmeister Arijan Hucaljuk in der Gruppe. Er hielt sich in diesem Durchgang tapfer und musste nicht viele Punkte abgeben. Im zweiten Durchgang vergab er den 1.000er nur durch die Landung.

Am dritten Tag fing es nicht vielversprechend an. Die Wetterbedingungen machten es notwendig, weiter weg zu fliegen. Für Christoph lief es in der Runde sieben mit einer Außenlandung leider nicht gut.

Bei Gerhards erstem Flug war auch alles recht knapp, aber er hat letztendlich nur ein paar Sekunden liegen gelassen. Wieder bessere thermische Bedingungen gab es im letzten Flug und man konnte auch aus niedriger Höhe wegsteigen.

Hermann präsentierte sich am dritten Tag in guter Form und überholte Gerhard sogar. Am Ende des Tages war er bester Österreicher auf Rang 25; Gerhard war jedoch nur einen Platz hinter ihm.

Am vierten Tag folgte mit guten thermischen Bedingungen die zehnte Runde. Zum Teil wurden Motorabschaltheiten von unter 20 Metern erreicht. Im zweiten Flug streifte Gerhards Modell einen Mitbewerber. Zum Glück entstand kein Schaden am Modell und er konnte ab einer Höhe von 45 Meter mit dem Aufstieg beginnen. Allerdings setzte die Thermik auch manchmal aus. So musste Hermann einmal früher landen, weil einfach keine Thermikfelder zu finden waren. Einmal verlor Christoph beim Rückflug aus dem Lee so stark Höhe, dass auch er frühzeitig landen musste. Gerhard hatte im letzten Flug eine Außenlandung und erreichte somit nur null Punkte. Auch für andere z.B. für den Weltmeister, war es auch nicht leicht. Was die Platzierung betraf, verlief es nicht schlecht: Gerhard war nun 20., Hermann 22. und Christoph 42.

Am fünften Tag wurden zwei Durchgänge bei den Senioren geflogen. Es gab wieder einmal Sonnenschein mit Temperaturen jenseits der 30 Grad Celsius. Einige Piloten riskierten mehr, da sie schon zwei Nuller hatten. Manche Piloten, die nicht allzu viel mehr riskieren durften, nutzten auch die Chance, um nicht aus den Top 14 fürs Fly-off zu fallen.

Die Piloten des Teams Austria entschieden sich dazu, ohne übermäßig viel zu riskieren, wieder gute Flüge zu absolvieren.

Schlussendlich belegte Gerhard mit 97,30 % den Platz 18, Hermann mit 97,18 % Platz 20 und Christoph, der sich auch verbessern konnte, Platz 36. Das reichte in der Mannschaftswertung für den sehr guten siebten Platz aus 25 Teams. Die besten 14 Piloten durften dann im Fly-off am Freitagnachmittag die ersten zwei von vier Fly-off Runden fliegen. Auch für die Junioren gab es die ersten zwei von vier Fly-off Runden. Im Kampf um den Titel fanden dann am Samstag bei den Senioren und Junioren die letzten zwei Fly-off Runden statt. Bei den Senioren wurde Arijan Hucaljuk aus Kroatien wieder Europameister; bei den Junioren lautete der Sieger Alessandro Aramini aus Italien.

Im Großen und Ganzen kann das Team mit dem Ergebnis zufrieden sein. Die Piloten zeigten große Einsatzbereitschaft und es gab keine Schäden. Danke an alle Helfer: Verena Schwab, Georg Manhalter und Gerhard Manhalter. Besten Dank auch an die Teammanagerin Gerti Schnabl.



Fesselflug Weltmeisterschaft 2022

in Wloclawek, Polen



Ein heißer Kampf um den gegnerischen Papierstreifen wo die Anzahl der Schnitte im gegnerischen Papierstreifen sowie die Anzahl der geflogenen Sekunden entscheidend sind.

Nach pandemiebedingter Verschiebung konnte die Weltmeisterschaft in den Fesselflug-Klassen F2A, F2B, F2C und F2D vom siebenten August bis 13. August in Wloclawek / Polen durchgeführt werden.

Die WM wurde vom Aeroklub Polski im Rahmen der FAI bereits zum zweiten Mal (nach 2014) auf dem Flugfeld Kruszyn organisiert und verlief organisatorisch reibungslos. Die Wetterbedingungen waren die ganze Woche über optimal mit mäßigem Wind und angenehmen Temperaturen bei wechselnder Bewölkung. Es kämpften an die 200 Teilnehmer aus 30 Nationen um die Spitzenplätze. (Unter anderem auch aus Australien, Mongolei, Singapur und USA.)

Die Teilnehmerzahl war wesentlich geringer als 2014, was im Wesentlichen auf die Pandemie (weniger Zeit zum Training) sowie den Krieg im Nachbarland Polens (Reisezurückhaltung aus anderen Erdteilen) zurückgeführt werden kann. Erfreulicherweise gab es diesmal auch Damen bei den Teilnehmern in den Klassen F2B, F2C und F2D.

Aus Österreich waren ursprünglich zwei Teilnehmer genannt worden, Ivo Popov in F2A (Speed) und Rudolf Königshofer F2D (Combat). Ivo Popov musste leider kurzfristig aus gesundheitlichen Gründen absagen. Rudolf Königshofer jedoch befand sich höchst motiviert in Hochform und brachte insgesamt zwölf F2D Modelle mit acht Spezialmotoren (Fora aus der Ukraine und AKM aus Russland) mit.

Er und zwei Mechaniker aus der Ukraine begannen sofort nach der Anreise mit dem Training am Flugfeld.



Rudi Königshofer und Hanno Miorini traten als Österreich-Team bei der WM an.

Max Dillinger aus Wien brachte seine Erfahrung als F2C-Juror während der spannenden Mannschaftsturnen erfolgreich ein.

Die Eröffnung begann mit dem Einmarsch der Nationen mit den jeweiligen Nationalflaggen in den Speed-Kreis statt. Nach Ansprachen der Würdenträger wurde die Weltmeisterschaft mit einer sehr schönen bunten Polonaise in historischen Kostümen eröffnet. Der Überflug einer polnischen Fliegerstaffel beendete die würdevolle Zeremonie.

Leider hatte sich der Schatten des Ukraine-Krieges auch auf unseren Sport gelegt, denn eine Woche vor Wettbewerbstermin wurde Rudis ukrainischen Mechanikern die FAI-Sportlizenz seitens des ukrainischen Aeroclubs ohne Begründung entzogen. Es wird vermutet, dass dieser aus politischen Gründen nicht wollte, dass Ukrainer ausländische Piloten unterstützen. Mit Mühe und mit Unterstützung des OeAeC und der FAI konnten erfahrene Mechaniker aus Belgien und Dänemark als Ersatz vor Ort gefunden werden.



Die Eröffnungs-Polonaise mit historischen Kostümen fand im F2A Speed-Kreis statt.



Mechaniker Dirk van Doninck (BE) und Ole Bjerager (DK) unterstützen Rudi bei den Vorbereitungen zum Luftkampf



„Wo gehobelt wird...“ Beim hitzigen Zweikampf kann schon mal das eine oder andere Teil am Modell beschädigt werden.



F3F Weltmeisterschaft 2022

Ein toller Erfolg unseres Nationalteams bei der F3F Weltmeisterschaft in Dänemark!

In der Einzelwertung konnte Philipp Stary seinen Titel verteidigen und ist nun „Doppelweltmeister!“

Ziegler (Platz fünf) verteidigten ihren Mannschaftsweltmeisterschaftstitel erfolgreich.

Auch die Mannschaft bestehend aus Philipp Stary, Lukas Gaupatz (Platz vier) und Martin

Im Namen aller österreichischen Modellflugsportler herzliche Gratulation Ihr seid SUPER!!!



Nun zu den Luftkämpfen in Combat/Fuchsjagd: Bei F2D Wettbewerben gilt das KO-Prinzip. Jeder Pilot hat zwei Leben, d.h. man darf maximal einen Luftkampf verlieren, um weiterzukommen. Entscheidend ist die Anzahl der Schnitte im gegnerischen Papierstreifen sowie die Anzahl der geflogenen Sekunden. Es kommen pro Piloten und Kampf jeweils zwei Modelle zum Einsatz.

Im offiziellen Training, noch mit den ukrainischen Mechanikern und offiziellem Kraftstoff, lief bei Rudi alles perfekt.

Den ersten Kampf am achten August gegen einen tschechischen Piloten konnte Rudi mit ausgezeichneter Unterstützung der „neuen“ Mechaniker aus Belgien und Dänemark klar für sich entscheiden. Ebenso gewann Rudi den zweiten Kampf gegen Moldawien.

Im dritten Kampf entschied das Los, dass Rudi gegen den regierenden Weltmeister aus Litauen antreten durfte. Der spannende Durchgang endete mit zwei Schnitten des Weltmeisters gegen einen Schnitt von Rudi, der damit sein erstes „Leben“ verlor. Den vierten Durchgang entschied Rudi ebenso für sich, gegen einen Junior-Teilnehmer aus Litauen.

Leider wendete sich das Blatt gegen uns Österreicher im nächsten Kampf gegen Tschechien. Nach Aussagen vieler Beobachter aus mehreren Nationen sowie unserer Mechaniker hat Rudi auch diesen Kampf gewonnen. (zwei Schnitte gegen einen Schnitt des Gegners). Allerdings wollten die offiziellen (bezüglich F2D unerfahrenen) Beobachter zwei Schnitte des Gegners gesehen haben. Dieses Fehlurteil der Jury bedeutete für Rudi das Ende der Wettkämpfe mit einem recht bitteren Beigeschmack.

Auf einen offiziellen Protest haben wir wegen Aussichtslosigkeit verzichtet.

Als Team-Manager durfte der Autor dieses Berichtes unserem Spitzenpiloten Rudi Königshofer den Rücken freihalten und so zur guten Positionierung beitragen, was dieser sehr positiv und dankbar vermerkte.

In der Abschluss-Zeremonie wurden folgende Weltmeister geehrt:

F2A: Alexander Valishev (USA) mit 308,8 km/h (Neuer Weltrekord)

F2B: Igor Burger (Slowakei) mit 1.124,54 Punkten (0,25 Punkte Abstand zum Zweitplatzierten!)

F2C: Makarenko/Osadchyi (Ukraine) mit 6:30,8 (Neuer Weltrekord)

F2D: Jussi Forss (Finnland) von neun Rennen neun gewonnen

An dieser Stelle nochmals herzlichen Dank an den ÖAeC für die Unterstützung mit Rat und Tat sowie Gratulation an Rudi Königshofer für die respektable Leistung (Platz zwölf von 52). Mit etwas mehr Glück hätte er wohl wieder einen Spitzenplatz (wie 2014-Platz drei) erreichen können.

Der Fesselflug ist auf der Weltbühne zurück. Hoffentlich gelingt es, die Europa-Meisterschaft 2023 (wieder in Wloclawek) auszutragen.



Glocknerhof *****
FERIENHOTEL

Familie Seywald
9771 Berg im Drautal 43
T +43 4712 721 0
hotel@glocknerhof.at
www.glocknerhof.at
modelflying

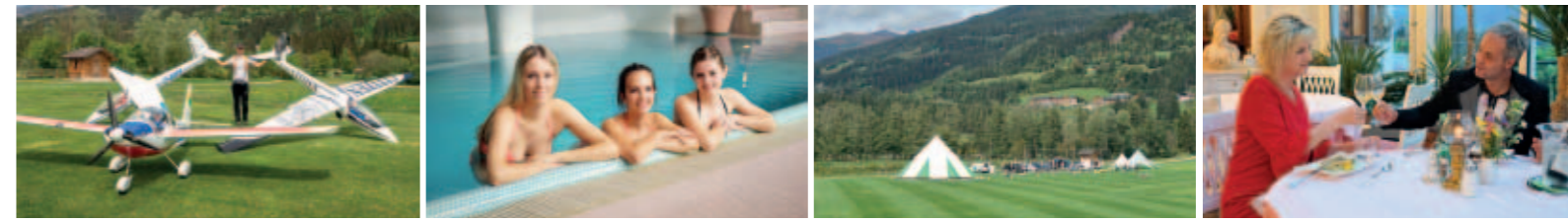
Fliegen in Kärnten

Am Hang & am Platz mit Rundum-Service:
Hangfluggelände Rottenstein gut erreichbar
Komfortabler Modellflugplatz mit Top-Infrastruktur
Modellflugschule mit Fluglehrer Marco
Flugkurse für Segler, Motorflug, Schlepp & Heli

Am Glocknerhof fühlt sich jeder wohl: Wellness, Sportangebot & Abwechslung für die ganze Familie.
Weitere Infos auf: www.glocknerhof.at

Schlepp-Wochen
22. bis 29. April 2023
25. bis 29. Sept. 2023

Marco



Gruppenfoto mit allen Piloten & Funktionären



RC-E7 Steinfeldcup

Weikersdorf/Steinfeld NÖ – ein Selbstläufer

Am Sonntag, den 26. Juni 2022 war es wieder einmal so weit und der MFC-Weikersdorf lud alle Flugbegeisterten zum 2. Steinfeldpokal der nationalen Wettbewerbsklasse RC-E7 ein.

Es kamen tatsächlich bei herrlichem Sonnenschein und schwach windigen Wetter wieder 23 Piloten aus acht verschiedenen Bundesländern zu unserem 2. Steinfeldpokal in der Klasse RC-E7. Dieser war ebenfalls der zweite Teilbewerb des Österreich Cups und die niederösterreichische Landesmeisterschaft wurde ebenfalls aus dem Endergebnis rausgewertet.

Pünktlich um acht Uhr trafen die ersten Piloten am Flugplatz ein und nach und nach füllte sich das Teilnehmerfeld am Flugplatz des MFC-Weikersdorf.

Die formelle Anmeldung der anwesenden Piloten war schnell erledigt, da wir als Veranstalter den Wettbewerb im Vorhinein gut organisiert haben. Gegen 8:30 rief unser Vereinsobmann und Wettbewerbsleiter Karl Nagl alle Piloten zum Briefing (Pilotenbesprechung) und um neun Uhr ging es dann los.

Mir (Georg) löste der Computer die Startnummer eins zu und ich versuchte als erster mein Glück, die Flugaufgabe dieser Klasse bei schwacher Thermik zu meistern. Geflogen werden dabei sieben Minuten mit anschließender

Ziellandung (Punktlandung). In den ersten vier Minuten darf von den Piloten beliebig oft der Motor eingeschaltet werden, sofern der Flieger unter 120 Metern über Grund ist.

Bei 120 Metern über Grund schaltet die Software den Motor wieder ab.

Die letzten drei Minuten muss ohne Elektromotor die restliche Zeit geflogen werden. Bei den versetzten Starts hatten wir ein Startintervall von zwei Minuten.

Die ersten drei Durchgänge sind bei der hervorragenden Arbeit unseres Wettbewerbsleiters Karl Nagl und der Disziplin aller Piloten sehr schnell durch.

Gegen zwölf Uhr können wir pünktlich zur Mittagspause übergehen. Zur Stärkung gab es Fleischknödel beziehungsweise Grammelknödel mit Krautsalat. Ein großes Dankeschön an unsere vier Haubenköche der Kantine (Renate, Ingrid, Gerti, Gabi).

Gegen 13 Uhr rief unser Obmann & gleichzeitig Wettbewerbsleiter Karl Nagl wieder alle Piloten pünktlich zu den noch ausstehenden Durchgängen vier & fünf, da laut Wettervorhersage am Nachmittag leichter Regen vorhergesagt war.

Gegen 15 Uhr war es geschafft. Nun gab es auch unsere in ganz Österreich bekannten Palatschinken. Währenddessen wird an der Auswertung gearbeitet und die Siegerehrung vorbereitet. Es wurde nämlich die niederösterreichische Landesmeisterschaft in der nationalen Wettbewerbsklasse RC-E7 herausgewertet.

Die ersten 3 Podestplätze des 2. Steinfeldpokals:

1. Frischauf Stefan Tirol
2. Nagl Daniel MFC-Weikersdorf NÖ
3. Kraus Georg Salzburg

Die ersten 3 Podestplätze der NÖ Landesmeisterschaft:

1. Nagl Daniel MFC-Weikersdorf
2. Brunner Andreas
3. Deibl Herbert

Wer gern Thermik fliegt und auch noch pünktlich landet und beim Landepunkt in einem 15 Meter Kreis zum Stillstand kommt, ist auch nächstes Jahr wieder gern gesehen. Die Termine für die nächste Flugsaison werden meistens Anfang des Jahres unter www.prop.at/bewerbe bekanntgegeben. Zum Schluss möchte ich wieder sagen es war wie immer ein sehr gut organisierter Wettbewerb in Weikersdorf. Manche Funktionäre meinten auch, dass dieser Wettbewerb spätestens im 2. Durchgang ein Selbstläufer ist, da schon jeder Pilot weiß, wann er starten kann.

Siegerfoto Steinfeldpokal



Gruppenaufnahme Piloten-Funktionäre zum Abschied des allerletzten „Hohe Wand Pokals“.



25. Hohe Wand Pokal Klasse RC-HDH

11. 9. 2022



Die Modelle fertig aufgereiht zum Verladen für den Transport zur Startstelle.

Das wars! Mit dem 25. HoWaPo geht für den Hangbewerbsflug und speziell für den MFC Weikersdorf eine Ära zu Ende. Nach 25 Jahren und insgesamt 26 Durchführungen (mit einem inoffiziellen Probebewerb vorher, 1997) hat sich die Vereinsführung unter Obmann Karl Nagl entschlossen, es mit dem heurigen Bewerb gut sein zu lassen. Die Hürden für die Veranstaltung sind im Lauf der Zeit immer höher geworden. Das Gelände gehört nicht uns, und die aktiven und helfenden Klubmitglieder werden auch nicht jünger. Wir blicken mit einem lachenden und einem weinenden Auge auf die abgelaufenen Rennen.

Zeit für einen kleinen historischen Rückblick: Soweit ich mich erinnern kann, war es die Idee unseres verstorbenen Mitglieds Oskar Tuma, das bekannte Hangflug- und Paragleitergelände für einen F3F-Bewerb zu nutzen. Wir sind damals recht naiv, aber voller Enthusiasmus an die Sache herangegangen. Oskar hat bald den Kontakt mit der Gemeinde hergestellt und mit der Unterstützung des ebenfalls nicht mehr unter uns weilenden Wolfgang Zach konnte mit den Paragleitern eine Abmachung geschlossen werden.

Für einen testhalber angesagten Probebewerb sind immerhin 19 Starter spontan erschienen, was uns optimistisch an die Einleitung eines offiziellen Bewerbs unter F3F-Reglement schreiten ließ, also Termin beim Aeroclub

anmelden, Piloten ansprechen, usw. Zum ersten Bewerb sind dann zwar nur zwölf Piloten erschienen, das tat dem Tatendrang aber keinen Abbruch und der Termin am zweiten September-Wochenende wurden zum fixen Datum im Vereinskalendar.

Im Lauf der Zeit brachte der technische Fortschritt nach und nach wesentliche Erleichterungen, außerdem konnte der Ablauf für die Piloten komfortabler und informativer gestaltet werden. Wurden die Modelle in den ersten Jahren noch von allen Piloten mit den eigenen Autos zum Start gebracht, dort selbst zusammengebaut und vorn an einer Felsnase von einem angesellten Helfer geworfen, so brachte ein hölzerner Schrägaufzug zur Startstelle bereits eine deutliche Verbesserung. Der war von Karl Bednarik, wie praktisch die gesamte Hardware erfunden, gebaut worden und wurde bald legendär.

Im Jahr 2002, also vor 20 Jahren, bescherte uns die Errichtung der Aussichtsplattform „Skywalk“ einen Quantensprung beim Start, die ja von einem erfahrenen Offiziellen bewerkstelligt wird. Auch die notwendige Funkverbindung zwischen den 450 Meter Luftlinie und 300 m Höhe entfernten Start- und Landstellen wurde erst mit Walkie-Talkies, dann mit einem modifizierten Schnurlostelefon und nach Erscheinen der ersten Handys (mit leistbaren Tarifen) mit Headsets hergestellt.

Ab diesem Jahr wurde auch der gesamte Wertungsflug hinter der Sicherheitslinie mit eigener Visur durchgeführt.

Einen weiteren Riesenschritt brachte die Umstellung 2003 von Einzeltransport auf Sammeltransport mit einem damals von einem Vereinsmitglied bereitgestellten Lieferwagen. Bald wurde auf von verschiedenen Firmen geliehenen Planen-Pritschenwagen umgestellt, die mit speziellen Halterungen versehen bis zu 25 Modelle aufnehmen konnten, was den gleichzeitigen Transport von allen Modellen in einem Rutsch ermöglichte. Dabei stieg, was man gerne übersieht, aber auch der Aufwand an Zeit und Personal: Der Wagen musste ja noch vorher organisiert, abgeholt, mit den Halterungen ausgerüstet und nachher in rückgebautem Zustand zurückgegeben werden. Für Be- und Entladung muss dem Fahrer ein Mann beigegeben werden. Oben werden beim Start dann nicht nur Werfer, sondern auch mehrere Zuträger gebraucht, damit es flott geht. Auch die Sicherheitslinie (ein Mann) und eine von Klubmitglied Franz Stoiber gebaute Zeitnehmung direkt am Laptop erfordert geschulte Bedienung.

Da ist aber noch gar nicht die Rede von Küchen- und Organisations-Zelt, die ja am Vortag angeliefert, aufgebaut und nach dem Bewerb am Sonntag sofort abgebaut und weggebracht werden müssen. Die bürokratische Nacharbeit

ist auch nicht weniger als bei einem Bewerb am Platz. Die ganze Veranstaltung findet nicht zu vergessen auf einem offen zugänglichen Gelände statt, das wir nicht einfach absperren können und auf dem es an schönen Herbstwochenenden nur so von Wanderern, Kletterern, Spaziergängern und Paragleitern wimmelt. Tatsächlich waren wir im Lauf der Zeit von allen möglichen Beschwerden, wie etwa zu laute Signalarbe, blockiertem Skywalk oder verstopftem Parkplatz konfrontiert.

Ab 2007 konnte Karl Nagl als Wettbewerbsleiter Probleme, auch mit den involvierten Instanzen, wie Weidegenossenschaft, Gemeinde, Paragleiterschule und Fremdenverkehrsverband, immer wieder durch unermüdlichen Einsatz bügeln.



Als Shuttle muss ein ausgeliehener Pritschenwagen erhalten, der entsprechend adaptiert wurde.



Für die ersten drei Plätze des „Hohe Wandpokals“ gab es eigens gestaltete Pokale.

Auf sportlicher Seite können auf der Haben-Seite die Durchführung vieler Landesmeisterschaften für NÖ, OÖ sowie einige für Wien verbucht werden. Einige Jahre waren wir sogar Teilbewerb der Contest-Eurotour in F3F.

Ein Rückschlag war die Aberkennung des F3F-Status nach Einführung der Ausflugregel auf Einflughöhe 2016. ONF Manfred Lex verdanken wir die rettende Idee der Gründung einer neuen nationalen Klasse namens RC-HangDownHill (-HDH), unter der wir seither veranstalten haben. Die Teilnehmerzahlen stiegen anfangs infolge des guten Rufs unseres Bewerbs rasant auf 44 Piloten im Jahr 2005, um dann meist zwischen 20 und 30 zu schwanken. Der Termin hatte sich gut etabliert und eine Verschiebung war kaum je ein Thema.

Nicht endgültig gelöst werden konnte das Dilemma der Abhaltung auf einem öffentlichen, nicht absperrenbaren Gelände. Wir haben zwar immer geschaut, dass der im Gefahrenbereich liegende Wanderweg flott durchschritten wurde. Es hätte hier immer was passieren können, man mag gar nicht daran denken. Der Disziplin und dem Können der Piloten zum Dank ist es nie zu einer Gefahrensituation gekommen. Die Baumwipfel wurden zwar schon öfters rasiert, die resultierenden Abstürze fanden jedoch immer im einsamen Waldbereich statt. Unbedingt gehört auch die Kantine erwähnt, die unter der unermüdlichen Leitung von Renate und Ingrid viel Anerkennung von den Teilnehmern erlangt hat. Es musste ja die ganze Ausrüstung und Verpflegung immer extra herangebracht werden. Es gibt auch kein Wasser und der Strom muss mit dem Vereinsaggregat vor Ort generiert werden.

Die phantastischen Palatschinken müssen schon extra erwähnt werden, aber auch sonst gab

es immer besondere Schmankerln für Aktive, Funktionäre und die zahlreichen vorbeikomenden Wanderer und Kletterer. Nebenbei bemerkt wurde unsere Aktivität in diesem Bereich anfangs von Gastronomen der Hohen Wand kritisch beobachtet, sehr bald hat sich auch das beruhigt.

Das Fliegen selbst ist von Anfang an, man muss es so sagen, eine Sache für Könner gewesen. Der ungewohnte, einen halben Kilometer entfernte Start und die unter Wettbewerbsstress zu fliegenden zehn Strecken mit der keinen Fehler verzeihenden Felswand dahinter und dem herunter auf zu tief fliegende Modelle lauern den Wald sind nichts für schwache Nerven. Trotzdem oder vielleicht gerade deswegen sind viele der Top-Piloten aus dem F3F- und auch F3B-Lager zu treuen Teilnehmern geworden. Besonders Peter Hoffmann, der nur ein einziges Mal gefehlt hat, möchte ich hervorheben.

Als Topzeiten haben sich bald 30er eingespielt. Beachtlich: 30 s für 1.000m entsprechen schon einem -theoretischen- Schnitt von 120 km/h, es muss noch neun Mal außerhalb gewendet werden und die Höhenmeter kommen auch dazu!

Schon 1999 hat Peter eine 32er hingelegt. Lange Zeit hat sich die 30 Sekunden-Schallmauer nicht knacken lassen. Erst 2015 hat Lukas Gaubatz mit 25,48 s eine absolute, bis heute haltende Bestmarke gesetzt. Tatsächlich hat es trotz immer besseren Modellen nur wenige Sub-30 s-Zeiten gegeben.

Bei den Modellen haben anfangs genau wie in F3B die ELLIPSE von Jaro Müller sowie Peter Hoffmanns Eigenbauten dominiert. Später haben sich die STING, VIKING und NEW STING aus der Werkstatt von Vaclav Vojtisek, der selbst auch oft teilgenommen hat, durchgesetzt.



Die Sieger der NÖ-LM v. l. Jury Otto Schuch, Zweiter Helmut Gronau, Sieger und Landesmeister Peter Hoffmann, Dritter Herbert Bachler

Danach ist die Zeit der Baudis-Modelle angebrochen. In den letzten Jahren ist das Feld sehr durchmischt wie ja im „normalen“ F3F-Bereich auch. Bis zuletzt auf Eigenbau-Flieger haben Franz Prash und der Verfasser gesetzt, der Franz halt um etliches erfolgreicher.

Der letzte Bewerb selbst ist routiniert wie immer abgelaufen. Wir konnten wieder NÖ- und OÖ-Landesmeisterschaften herauswerten. Knapp nach zehn Uhr ging er los. 22 Piloten sind erschienen. Das erhoffte Wetterwunder trat ein- trotz sehr schlechter Prognose blieb es trocken, bis zehn Minuten nach dem letzten Flug! Der stürmische Westwind, also für den Südosthang von hinten, ist, wie wir schon lange wissen, kein Problem. Man staunt doch immer wieder, wie es nach einem Kraftakt von unserem Starter Andi Fink bei heftigem Rückenwind am skywalk nach einem kurzen Durchsacker im Leerrotor wieder aufwärts bis über die Kante geht. Wenn die Sonne scheint, erzeugt die Felswand noch dazu thermischen Aufwind und dann geht es unglaublich flott dahin. Man muss das natürlich fliegerisch nutzen können. Andererseits kann der beste Pilot mit dem schnellsten Modell nur hilflos dahinhungern, wenn er ein Abwindfeld trifft. Am ärgsten hat es wohl Herbert Bachler im letzten der fünf Durchgänge erwischt. Bereits im ersten Flug in den Felsen gekracht ist leider die FLOWER von Klubkollegen Uwe Panzenböck, der spaßhalber mit dem Oldtimer mitgemacht hatte und leider einen grauslichen Strömungsabriss in der ersten A-Wende fabrizierte.

Wir haben ja eine Sicherheitslinie, die mit Strafpunkten bei Überflug geahndet wird und die sich sehr bewährt hat. Der Zweck ist, dass nicht über den belebten Parkplatz, die Kantine und das Pilotenlager geflogen wird. Einige Piloten



Die Gesamtsieger v. l. Jury, Zweiter Peter Hoffmann, Sieger Bernhard Flixeder, Dritter Hans Rossmann, Wbl Karl Nagl

mussten deswegen abrechen und kassierten lieber eine Nullwertung mit der Hoffnung auf ein Streichresultat. Dafür gab es diesmal wieder nur einen einzigen Hupfehler bei immerhin über 100 Wertungsflügen.

Um 14:50 Uhr ist der allerletzte Flug des Hohe Wand Pokals beendet. Es folgt die übliche Kaffeepause mit herrlichen Mehlspeisen aus der Kantine bei entspannter Plauderei.

Bald ist Siegerehrung: Erstmals gewinnt Bernhard Flixeder den Hohe Wand- Pokal und wird auch Oberösterreichischer Landesmeister.

Die NÖ-LM sichert sich Peter Hoffmann. Ergebnislisten folgen im prop und auf unserer HP: www.mfc-weikersdorf.at

Als besonderen Service hat Daniel Nagl spezielle Pokale geätzt, mit 3D-gedruckten skywalks drauf!

Bei der Siegerehrung durch Karl Nagl drückt LSL Otto Schuch, der uns wie so oft treue Dienste als Jury geleistet hat, sein Bedauern über das Ende dieses einzigartigen Bewerbs aus. Die Entscheidung ist aber fix: Der 25. Hohe Wand Pokal 2022 war der letzte.

Noch ein wenig Statistik:

- Größte Teilnehmerzahl: 44 (2005)
- Höchste Durchgangszahl: 9 (2012)
- Meiste Siege: Peter Hoffmann und David Stary (je 7x)
- Meiste Teilnahme: Peter Hoffmann und Herbert Deibl (je 24x)
- Landesmeisterschaft Niederösterreich: 20x
- Landesmeisterschaft Oberösterreich: 8x
- Landesmeisterschaft Wien: 2x
- Contest-Eurotour F3F: 5x (1999-2003)



Saisonabschluss RC-MS mit Landesmeisterschaft OÖ beim MFC Weichstetten

Bereits zum vierten Mal wurde am ersten Oktober dieses Jahres der Abschlussbewerb der RC-MS Jahreswertung, sowie die daraus abgeleitete Landesmeisterschaft für Oberösterreich am Platz des MFC Weichstetten durchgeführt.

Durch den Wettbewerbsleiter Johann Littringer wurden alle Piloten auf die Regeln und Besonderheiten hingewiesen, speziell der neue Flugkorridor und der Luftraumbeobachter, der in unserem §16-Bescheid für Flüge über 120 m vorgeschrieben ist.

Aufgrund der guten Bedingungen waren Flüge mit der genauen Maximalzeit (fünf Minuten und 0 Sekunden) keine Seltenheit und der Aufgabe

der Wertungsrichter (Norbert Scheucher und Gottfried Littringer) kam entscheidende Bedeutung zu. Jede Landung wurde sowohl seitlich als auch von vorne exakt begutachtet. Ohne Absprache zwischen den beiden lagen die Punktebewertungen nur wenige Prozent auseinander. Nach fünf Durchgängen (ein Streichresultat) trennten nur wenige Punkte die ersten drei in der Landesmeisterschaft.



Ernst Passenbrunner (Mitte) konnte die Landesmeisterschaft vor Ewald Sperrer (links) und Bernhard Infanger (rechts) für sich entscheiden.

Die Landesmeisterschaft konnte Ernst Passenbrunner vor Ewald Sperrer und Bernhard Infanger für sich entscheiden.

Beim Gesamtbewerb fällt auf, dass die Dichte der Leistungen sehr hoch war. Zwischen dem siebten und dem ersten Platz liegen nur 54 Punkte, das ist weniger als ein Prozent!

Den Bewerb selbst gewann Johann Baumgartl vor Strassbauer Alois und Erich Buxhofer.

Den Jahrestitel in RC-MS (und damit den Hauptpokal) holte sich Johann Baumgartl (FMBC Austria) zum dritten Mal in Folge – herzliche Gratulation!

Wir gratulieren den Siegern und bedanken uns bei allen Teilnehmern sowie den Punkterichtern, Zeitnehmern und sonstigen Helfern!



Den Bewerb selbst gewann Johann Baumgartl (2. von links) vor Strassbauer Alois (links) und Erich Buxhofer (rechts neben Johann Baumgartl).



Den Jahrestitel in RC-MS (und damit den Hauptpokal) holte sich Johann Baumgartl (FMBC Austria) zum dritten Mal in Folge – herzliche Gratulation!

uniLIGHT MODUL E8

die Große im neuen Kleid!



Spannung Empfänger: 4,8-9,6V
Abmessungen: 50x60x8mm, 18g
Last.: 3A/30V, 8A Implus, Summe: 2x7A

Die Economy.8 ist der Nachfolger der bekannten 8-Kanal PRO Steuerung mit weiteren Funktionen und verbesserter Leistungsfähigkeit. Die Hardware und Software wurden einem kompletten Facelift unterzogen, vor allem die Unterstützung der uniLIGHTPLUS Funktionalität in Verbindung mit dem uniLIGHT DESK.

- o dynamische Verwendung von 2 bis 6 Lichtschemata
- o verpolisierte uniLIGHT Standard Stecker
- o höhere Leistungsfähigkeit durch verschraubtes Gehäuse
- o beliebige Rampen und stark asynchrone Lichtmuster
- o zwei Servoausgänge für Klappscheinwerfer, verzögerbar
- o zwei galvanisch getrennte Leistungsblöcke, eigene Versorgung
- o grafische Programmierung über PC und Programmierkabel

€ 74,28
inkl. 19% VAT

uniLIGHT.at
PROFESSIONAL AIRCRAFT LIGHTING

uniLIGHT BLACK.2+

2-Kanal Steuerung mit PLUS Funktionen



€ 29,65
inkl. 19% VAT

Spannung Empfänger: 3.6-9,6V
Gewicht (ohne Kabel): ~6g
Abmessungen: 45x24x5mm

Effekte 14+2, frei definierbar 2+1
Strom max.: 5A, bis 16V
Impulsstrom max.: 8A, bis 16V

Unsere 2-Kanal Steuerung Black.2+ ist der neue Einstieg in das uniLIGHT System wenn zwei Funktionen ausreichend sind. Also z.B. Scheinwerfer und ACL oder Navigation und Strobes.

Sie ist einfach zu bedienen und liefert schnelle Ergebnisse für alle Modellbereiche. Im klassischen Betriebsmodus sind feste Lichtmuster hinterlegt und können wie gewohnt über den Servoweg aufgerufen werden. Unter Verwendung des PLUS Programmierkabels und des uniLIGHT.DESK können jetzt aber auch frei programmierbare Lichtmuster eingestellt werden.

Neuerungen der PLUS Serie

Dynamik schönere, schnellere und schärfer definierte Lichteffekte
Software kompatibel zum uniLIGHT.DESK
Konfiguration frei definierbare Lichtschema und zahlreiche Einstellungen
Basis-Kurzschlusschutz
Master-Slave Prinzip
Viele Sonderfunktionen

Einführungsaktion!

Die Black.2 PLUS bleibt zur Einführung beim gleichen Preis trotz Mehrwert!

uniLIGHT.at
PROFESSIONAL AIRCRAFT LIGHTING

Autor & Fotos: Wolfgang Semler



Gruppenbild der Teilnehmer beim Semiscale-Bewerb 2022 in Günselsdorf.

Semiscale Günselsdorf

Der diesjährige Semiscale-Bewerb der Klasse RC-SC fand beim MBC Günselsdorf am Samstag, den dritten September statt.

Bei prächtigem Wetter und wenig Wind trafen sich sechs Piloten, um die Besten in der Österreichischen Meisterschaft zu küren. Aufgrund des Mangels an Teilnehmern konnte die niederösterreichische Landesmeisterschaft nicht gewertet werden. Organisationsleiter und Obmann Wolfgang Misera eröffnete kurz nach neun Uhr den Be-

werb und schon kurz darauf startete der erste Teilnehmer Manfred Wiesner mit seiner Piper PA18 zu seinem ersten Wertungsflug. Unter den strengen Augen der Punkterichter Franz Heider, Wolfgang Pretz und Josef Modl absolvierten die teilnehmenden Piloten ihre Flüge in drei Durchgängen. Davor fand die Baubewertung im Vereinszelt statt, wo die



Manfred Wiesner mit seinem Modell der Piper PA 18-150 bei der Baubewertung. Im Anschluss eröffnete er den Wettbewerb mit seinem Wertungsflug.

oben genannten Punkterichter die Modelle genauestens begutachteten. Den Gesamtüberblick behielt Wolfgang Misera als Wettbewerbsleiter und Wolfgang Semler als Jury. Der Wettbewerb lief planmäßig und zügig ohne größere Zwischenfälle ab. Bis zur Mittagspause konnten die Baubewertung und ein Durchgang absolviert werden. Nach dem ausgiebigen Mittagessen erfolgten der zweite und dritte Durchgang.

Theodor Doubek gewann mit seinem Modell Udet Flamingo den österreichischen Meistertitel in der Klasse Semiscale. Den Vizemeistertitel belegte Kim Contento mit dem Modell Saab 340 M, Dritter wurde Franz Wencel der das Modell Fokker DR1 flog.



Die Punkterichter Franz Heider, Wolfgang Pretz und Josef Modl bei ihrer Arbeit. Ihren gestrengen Augen entging kein Fehler.

Dank gilt der Küchenmannschaft und allen helfenden Händen des Vereins, die für einen reibungslosen Ablauf sorgten.

Theodor Doubek gewann den österreichischen Meistertitel in der Klasse Semiscale. Den Vizemeistertitel belegte Kim Contento, Dritter wurde Franz Wencel.



Klaus Ernst präsentierte seine Remoquer Robin DR 400, Maßstab 1:2,5 im Flug.



Friedrich Nake setzte im Bewerb seine bewährte Udet Flamingo 1:3 ein, mit der er den fünften Platz erflug.



Österreichische Meisterschaft F2B und zweiter Steinfeld Cup 2022

Weikersdorf am Steinfeld

Die alle zwei Jahre stattfindende Österreichische Meisterschaft und der Steinfeld Cup (NWI) in der Fesselkunstflugklasse F2B wurden diesmal wiederum beim MFC-Weikersdorf (NÖ) abgehalten.

Der BFR für Fesselflug DI Hanno Miorini, der Wettbewerbsleiter DI Heimo Stadlbauer und der Obmann Karl Nagl mit seinem bewährten Team konnten am 15. Oktober 2022 neun Fesselflugpiloten, davon je einen Piloten aus Tschechien und der Slowakei, herzlich willkommen heißen. Begrüßt werden konnten auch die Spitzenfunktionäre des ÖAeC von der Sektion Modellflug, ÖAeC-Vizepräsident DI Christian Faymann und Bundessektionsleiter Peter Zarfl. Der erste Durchgang musste bei leichtem Regen geflogen werden, aber die Piloten und Punkterichter hielten eisern durch. Nach der Mittagspause verschwanden die Regenwolken und für die nächsten zwei Runden herrschte gutes, windfreies Flugwetter. Leider machten der elfjährige Junior Gregor Nagl und Adolf Hansemann Bruch, sodass im letzten Durchgang nur mehr sieben Piloten an den Start gehen konnten. Jeder Pilot gab sein Bestes, um jeden Punkt wurde gekämpft und für die Österreicher ging es ja um den Titel „Österreichischer Meister 2022“.

Nachmittags standen dann die Sieger für den F2B-Steinfeld-Cup und für die Österreichische Meisterschaft fest. Franz Wenczel (MBC Günselsdorf) errang zum wiederholten Mal den Titel „Österreichischer Meister in der Klasse

F2B“, gefolgt von Helmut Kofler (MFC Wörgl) und Rudolf Trogbacher (UMFC Neuhofen). Die weiteren Platzierungen: Vierter Daniel Nagl, Fünfter BFR Hanno Miorini, Sechster Adolf Hansemann und Siebenter der Jugendliche Gregor Nagl.

Pavel Benes aus Tschechien wurde der Sieger beim zweiten Steinfeld-Cup, gefolgt von Franz Wenczel und Helmut Kofler.

Die weiteren Platzierungen: Vierter Svorad Sykorcin (Slowakei), Fünfter Rudolf Trogbacher, Sechster Daniel Nagl, Siebenter BFR Hanno Miorini, Achter Adolf Hansemann und Neunter der Jugendliche Gregor Nagl.

Unter der Wettbewerbsleitung von Heimo Stadlbauer verlief der Bewerb harmonisch ab, die Jury, der ÖAeC Vizepräsident Roland Dunger, war arbeitslos. Die Punkterichter Pavol Barbaric (SK), Maximilian Marksteiner und Franz Oberhuber bewerteten die insgesamt 15 Figuren inklusive Start und Landung gerecht. Modelle mit Elektromotoren waren in der Überzahl, mit Verbrennern wurden noch zwei Modelle mit dem Super Tigre (10 cm³) betrieben. Der elektrische Antrieb mit dem AXI 2826 mit 5s oder 6s Akkus war das Maß aller Dinge und ein vielfach bewährter Antrieb.

Ohne Elektromotoren, allerdings mit geräusch-



Die Sieger des F2B-Steinfeld-Cups, Wettbewerbsleiter Heimo Stadlbauer, Zweitplatzierter Franz Wenczel, Sieger Pavel Benes, Drittplatzierter Helmut Kofler, Jury Roland Dunger, BFR Hanno Miorini und Obmann Karl Nagl (von links).



Die ersten Drei der ÖM 2022 mit den Trophäen. BSL Peter Zarfl, OeAC-Vizepräsident Christian Faymann, Silbermedaille für Helmut Kofler, Gold für Franz Wenczel, Bronze für Rudolf Trogbacher, Jury Roland Dunger und Obmann Karl Nagl (von links).

vollen Verbrennern flog Franz Marksteiner zur Demonstration eine zweimotorige Speed-Maschine im Kreis. Die Antriebe „MF 15“ kamen aus der Motorenschmiede von Franz, hatten 2,5 cm³ und Combat-Propeller. Mit einer Spannweite von 850 mm, einem Gewicht von ca. 800 g und mit einer Leinenlänge von 15,92 m raste diese aus Balsaholz bestehende Maschine im Kreis.

Gemeinsam mit dem Obmann Karl Nagl, führten der BFR Hanno Miorini, Jury Roland Dunger, Christian Faymann und der Wettbewerbsleiter Heimo Stadlbauer die Preisverteilung durch, wobei die ersten Drei schon traditionell einen gelaserten Pokal erhielten. Dem MFC Weikersdorf unter Obmann Karl Nagl sei für die Durchführung des F2B Steinfeld Cups sehr herzlich gedankt. Danke auch der Küchenfrauen- und -mannschaft, allen Helfern und dem Auswerteteam Manhalter.

Die Palatschinken waren wieder gschmackig! Wir freuen uns auf ein Wiedersehen beim dritten Steinfeld-Cup beim MFC Weikersdorf im Jahr 2023.



Franz Marksteiner hier mit einem rasanten und lautem, aus Balsaholz bestehenden Rennflugzeug. Die beiden Antriebe „MF 15“ (2,5 cm³) kommen aus der Motorenschmiede von Franz, haben 2,5 cm³ und Combat-Propeller, Spannweite von 850 mm.



Der Österreichische Meister Franz Wenczel bei seinem Wertungsflug.

Der spätere Juniorenweltmeister Christian Brandner beim Training. Auch er nahm am Jugendlager 2022 teil.



Die Jugendarbeit im abgelaufenem Jahr 2022 und Ausblick auf die kommenden Jahre

Unsere Modellflugjugend war im heurigen Jahr recht erfolgreich. Erfreulich kann man feststellen, dass mehr Jugendliche bei den Wettbewerben teilnehmen. Die Jugendlichen starten vor allem in den Klassen RES (F3L), E-RES und F3K. Es bleibt die Hoffnung, dass sich dieser Trend verstärkt.

Trotz der Coronapandemie und Erkrankung meinerseits – über sechs Wochen war ich nicht einsatzfähig - konnten im abgelaufenen Jahr etliche Aktivitäten gesetzt werden. Wir konnten wiederum ein sehr erfolgreiches Jugendlager durchführen. Der Jugendwettbewerb war gut besucht und wird gut angenommen. Es wurde auf mehreren Ebenen, wie Jugendlager, Jugendwettbewerbe, Ferienpass, Kontakte zu den Schulen und dergleichen versucht, Jugendliche für den Modellflugsport zu begeistern und dies in Zeiten der Corona Pandemie, welche die Kontakte wesentlich erschwerten.

Unser Ziel ist es, in allen Bundesländern einen Jugendwettbewerb zu etablieren, damit wir künftig einen österreichischen Jugend Cup durchführen können. Auf diesem Wege waren wir im heurigen Jahr schon erfolgreich. Mein Stellvertreter, Andy Walcher, der viel Erfahrung für die Jugendarbeit mitbringt, hat heuer am zwölften Juni den zweiten Kärntner Jugendwettbewerb sehr erfolgreich durchgeführt. Weiters konnte Herr Mario Brandner, ein treuer Mitarbeiter bei unserem Jugendlager, als Jugendkoordinator für das Land Salzburg gewonnen werden. Er will ebenfalls einen Jugendwettbewerb organisieren.

Es gibt sehr positive Gespräche mit Stefan Hauer von der Landesmodellbauschule Viechtwang in Oberösterreich, der verstärkt in die Jugendarbeit einsteigen will und sehr interessiert am Jugendprojekt mit den RES (F3L) Modellen ist.

Es bleibt die Hoffnung, dass sich andere Bundesländer anschließen, damit wir mehr Jugendliche zu unserem schönen Sport bringen können.

Mit meiner Arbeit möchte ich nur Beispiele aufzeigen, wie man Jugendliche zum Modellflugsport bringen kann.

Ich möchte an dieser Stelle nochmals den Appell an alle Obmänner richten, in ihrem Verein einen Jugendkoordinator zu bestellen,

der sich wirklich um die Jugend kümmert, der sie unterstützt, wenn das Modell einmal Bruch gemacht hat und der ihnen das Gefühl gibt, für sie bei Wettbewerben da zu sein. Ich weiß, dass dies eine große Aufgabe ist, die viel Zeit beansprucht. Diese Zeit ist aber auch die beste Investition für die modellfliegerische Zukunft. Viel Arbeit liegt noch vor uns!

Jugendprojekt 2022

Um mehr Jugendliche zu unserem Modellflugsport zu bringen, haben wir im heurigen Jahr ein neues Projekt über den österreichischen Aero Club gestartet.

Wir haben im heurigen Jahr die Möglichkeit für Kinder und Jugendliche geschaffen, möglichst günstig ein Flugmodell (RES – F3L oder E-RES Modell) zu erwerben, welches auch für den Wettbewerbseinsatz geeignet ist. Der Ankauf solcher Modelle wird über die Vereine abgewickelt, wobei der österreichische Aero Club den Kauf dieser Modelle mit € 150.- unterstützt. Bei diesen Modellen handelt es sich um ein RES (F3L) oder E- RES Modell, welches mehrere Vorteile mit sich bringt.

1. Die Kinder/Jugendlichen lernen wieder zu bauen.
2. Das Modell ist leicht zu fliegen und bei Wettbewerben einsetzbar.

Es ist hier eine mehrfache Nachhaltigkeit gegeben und wird auch die Jugendarbeit in der RES (F3L) bzw. E- RES Sparte stärken.

Dieses Projekt ist Mitte des Jahres angelaufen und beginnt langsam zu greifen. Eine Verlängerung dieses Projektes in das Jahr 2023 wurde bereits im Präsidium beschlossen.

Im Übrigen würde ich mich über verschiedene Vorschläge und Verbesserungen in der Jugendarbeit freuen.

Berichte zu den einzelnen Projekten findet ihr auf unserer Homepage unter (QR-Code):



Unter den Teilnehmern beim neunten Jugendwettbewerb waren auch ganz junge Adler, die zum ersten Mal einen Wettbewerb bestritten. Sie schlugen sich sehr tapfer!



Die Union Eisenerz hat heuer wiederum beim 28. Ferienpass vom 20. – 22. Juli einen kleinen Einführungskurs in die Welt des Modellfliegens unter dem Motto „Wir gehen in die Luft“ abgehalten.



Erstmals fand der RC-E7 Bewerb unter dem Titel „Mostkrug-Fliegen“ beim MFSU Treubach statt.



RC-E7 Jahresbericht 2022

RC-E7 NEU hat sich nach der Einführung 2021 nun im heurigen Jahr prächtig entwickelt. Wurde doch die Teilnehmeranzahl auf bis zu 65 Teilnehmer mehr als verdoppelt. Davon haben 26 Piloten erstmals in diese Wettbewerbsart hineingeschnuppert. Für 2023 kann mit einer ähnlichen Steigerung gerechnet werden. Mit 21 Teilnehmer pro Bewerb liegen wir bereits jetzt im guten Mittelfeld. Die für Oktober geplante Österr. Meisterschaft 2022 wird im April 2023 in Meggenhofen nachgeholt. Vorausgesetzt, dass all die anfangs genannten Piloten die Gelegenheit zur Teilnahme nützen und noch der eine oder andere dazu kommt, sind an die 50 Starter zu erwarten. Es ist sensationell, wie viele Piloten, Veranstalter und Funktionäre sich für diese Klasse intensiv engagieren. Auch Piloten aus Deutschland haben bereits Interesse an RC-E7 bekundet. So können wir positiv für den Modellflugsport in die Zukunft blicken.

Bewerbe

Im Jahr 2022 haben fünf Bewerbe und ein Lehrgang stattgefunden und daraus wurden vier Landesmeisterschaften gewertet.

Kraiwiesen	26.05.2022
Eppenstein / Judenburg	15.05.2022
Traubach	19.06.2022
Weikersdorf	26.06.2022
Unterstampfung/Erlaufthal	07.08.2022
Meggenhofen (Trainingslehrgang)	30.04.2022

Die Berichte über die einzelnen Bewerbe finden sie auf prop.at.

Vielen herzlichen Dank den Veranstaltern und allen, die mitgeholfen haben. Dies ist ein wesentlicher Beitrag zur Förderung des Modellflugsportes und motivierend für jeden Anwesenden.

Ö-Pokal

Dass man mit einem preisgünstigen Modell ganz vorne dabei sein kann, ist eine der essentiellen Ideen dieser Klasse. Insgesamt haben zwölf Piloten an drei oder mehr Bewerben teilgenommen und es somit in die eine engere Wertung zwischen 2.000 und 3.000 Punkten geschafft. Eine ÖM im Oktober dieses Jahres hätte die Liste noch gehörig verändert.

Der Sieger Georg Kraus ist mit seinem E-RES-Modell (F5L) mit einem Anschaffungswert von ca. 400 Euro angetreten. Feingefühl und fliegerisches Können tragen also mehr zum Erfolg bei als so manches teure Modell.

In Zukunft ist auch ein West-Pokal geplant, der die Bewerbe in Vorarlberg, Tirol und Salzburg umfasst.

Die Auswertung des Ö-Pokals finden sie unter www.prop.at auf der RC-E7-Seite in der Navigationsleiste „Sport/Klassen/Infoplattform/RC-E7/Ö-Pokal“.

Veröffentlichungen

Heuer wurde wiederum von jeder RC-E7 Veranstaltung ein Artikel auf unserer Webseite „prop.at“ veröffentlicht. Herzlichen Dank allen Autoren und jenen, die Fotos bereitgestellt haben. Eure Arbeit ist sehr wertvoll.

- Trainingslehrgang RC-E7
Autor: Josef Eferdinger
- RC-E7 Kraiwiesen
Autor: Josef Eferdinger
- Traubacher Mostkrugfliegen
Autor: Josef Eferdinger
- RC-ERES und RC-E7 Wettbewerb in Eppenstein
Autorin: Eva Frewein
- RC-E7 ergänzte das erfolgreiche Segler-Wochenende des MFC Erlaufthal
Autor: Franz Hundsberger
- RC-E7 Steinfeldcup
Weikersdorf/Steinfeld NÖ – ein Selbstläufer
Autor: Georg Manhalter

Sie finden diese Artikel unter Startseite prop.at /Prop Newsroom oder /Information/Newsroom Archiv/... oder /Sport/Klassen/Infoplattform/RC-E7/Publikationen

Wer in den jährlichen RC-E7 Info-Verteiler aufgenommen werden möchte, möge sich beim BFR melden.

Ausblick

Wir schaffen es aller Voraussicht nach, kommende Saison in jedem Bundesland einen RC-E7-Bewerb zu veranstalten. Damit ist es den Piloten möglich, mehrere Veranstaltungen in der Umgebung zu nutzen, um Praxis zu sammeln und sich beim Ö-Pokal (mit je einer Wettbewerbsteilnahme in drei verschiedenen Bundesländern) im vorderen Feld zu etablieren. Die ÖM in Meggenhofen wird auf zwei Tage mit insgesamt sieben Durchgängen ausgedehnt.

Erfreulicher Weise mehren sich die Teilnahmen in verschiedenen thermischen Arten des Segelfluges (F5J/F5L/RC-E7/RC-MS/F3L/F3K/...). Manche Piloten nehmen bereits an mehreren Klassen teil. Wir Bundesfachreferenten arbeiten gegenwärtig intensiv an der Koordination, um nach Veröffentlichung der internationalen Termine die beschränkte Sommersaison von April bis Oktober mit etwa 40 Veranstaltungen zu füllen. So werden artverwandte Bewerbe an einem Wochenende in einem Bundesland oder sogar auf dem gleichen Flugplatz geflogen. Damit wollen wir den Zugang für unsere Wettbewerbsteilnehmer erleichtern und Zeit, sowie Fahrtkosten in Grenzen halten. Vielen Dank den Veranstaltern für die hohe Kompromissbereitschaft und Flexibilität.

Im Grunde ist RC-E7 eine Einsteigerklasse in der jeder Interessierte mit marginal wenig Aufwand erste Wettbewerbserfahrungen sammeln, aber auch seine Lieblingsdisziplin finden kann. Wir wollen auch eine Art Kadenschmiede sein und freuen uns über jeden Piloten, der in Folge an internationalen Klassen teilnimmt oder (leider) auch wechselt.

Neuerdings hat die Leitung der Fachgruppe Sport entschieden, den Heri-Kargl-Preis 2023/24 unserer Klasse zuzuteilen. Damit ist wohl zu erwarten, dass wir nicht nur Einsteigerklasse sind sondern auch im Fokus stehen, denn als Pilot sich auf einer Liste mit den Legenden des Modellflugsportes wie Hanno Prettnner, Rudi Freudenthaler und Gernot Bruckmann u.a. zu finden ist eine Einmaligkeit.

Übrigens eignet sich RC-E7 aufgrund des geringen Aufwands bestens für Vereinsmeisterschaften oder auch in abgewandelter Form für Jugendklassen (siehe Tätigkeit von Jugendfachreferent Gerhard Niederhofer).

Wir sind Modellflugsport und freuen uns in den kommenden Jahren weitere Personen mit dieser Klasse begeistern zu dürfen.



Modellbau in seiner Vielfalt!



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



Bei der Österreichischen Meisterschaft im Erlauftal, waren die Wetterbedingungen sehr schlecht. Trotzdem konnten beste Flugleistungen vollbracht werden.



Ö-Pokal: BFR Bernhard Infanger, Alois Straßbauer (2), Johann Baumgartl (1), Manfred Schiefert (3), LSL Josef Eferdinger (OÖ) und WBL Johann Littringer.

RC-MS Jahresbericht 2022

Die heurige Saison hat gezeigt, wie unterschiedlich die Anforderungen an die Piloten dieser Klasse sein können. Die Bedingungen der ersten Bewerbe machten es beinahe unmöglich, die geforderte Segelzeit zu erreichen. In Günselsdorf waren wir mit Windböen weit über 12 m/s dem Abbruch nahe. Hingegen boten die beiden Abschlussveranstaltungen herrliche Voraussetzungen und das Ergebnis wurde durch Landepräzision und zeitliche Koordination entschieden. In Feldbach konnten sogar erstmals seit sechs Jahren alle Starter die volle Flugzeit ausfliegen.

In Summe sind beachtliche 23 Piloten, darunter auch Einsteiger in dieser Saison gestartet. Durch bessere Koordination und weniger Terminverschiebungen aufgrund schlechten Wetters sollen im kommenden Jahr mehr zu dieser Klasse finden. Den Ö-Pokal hat heuer wieder Johann Baumgartl mit nach Hause genommen. Er war mit vier Tagessiegen für die Mitstreiter kaum zu schlagen.

Bewerbe

Im Jahr 2022 wurden wieder fünf Bewerbe veranstaltet und daraus weitere vier Landesmeisterschaften gewertet.

Rückersdorf	21.05.2022
Günselsdorf	16.07.2022
Erlauftal	06.08.2022
Feldbach	11.09.2022
Weichstetten	01.10.2022

Vielen herzlichen Dank den Veranstaltern und allen, die hier mitgeholfen haben. Es ist dies ein wesentlicher Beitrag zur Förderung des Modellflugsportes und eine Bereicherung für jeden Anwesenden.

Ein aufrichtiger Dank ergeht an alle Piloten, die anhaltend bei Bewerben dabei sind. Sie zeigen viel Begeisterung für diese Klassen und inspirieren neue Kandidaten zur Teilnahme.

Veröffentlichungen

Erstmalig wurde heuer von jeder RC-MS Veranstaltung ein Bericht in unserem Internet „prop.at“ veröffentlicht. Vielen herzlichen Dank für alle Autoren und jenen, die Fotos bereitgestellt haben. Dies zeigt breite Initiative in dieser Klasse und ist beispielhaft.

- Antrieb optimieren (für die Klasse RC-MS), siehe Prop-Ausgabe 1/22, Seite zehn
Autor: Bernhard Infanger
- Saisonauftakt RC-MS beim FMBC Austria, siehe Prop-Ausgabe 2/22, Seite zwölf
Autor: Manfred Schiefert
- ÖM der Klasse RC-MS
Autor: Franz Hundsberger
- RC-E7 ergänzte das erfolgreiche Segler-Wochenende des MFC Erlauftal
Autor: Franz Hundsberger
- Auf Thermik ist kein Verlass
Autor: Bernhard Infanger
- Saisonabschluss RC-MS beim MFC Weichstetten
Autor: Ewald Sperrer
- Feldbach und die Einmaligkeit
Autor: Bernhard Infanger

Ihr findet diese Bericht unter Startseite prop.at /Prop Newsroom oder /Information/Newsroom Archiv/... oder /Sport/Klassen/Infoplattform/RC-MS/Publikationen.

Wer in den jährlichen RC-MS Info-Verteiler aufgenommen werden möchte, möge sich beim BFR melden.

Ausblick

Mit heutigem Stand sind im Jahr 2023 folgende RC-MS-Bewerbe vorgesehen:

MFC Weichstetten	13.5.2023
FMBC Austria, Rückersdorf	17.6.2023
MBC-Günselsdorf	15.7.2023
HSV MBC Feldbach, Kornberg	September 2023

Dazu kommt ein Punkterichterlehrgang am 14.7.2023 in Günselsdorf.

Die Klasse RC-MS verfügt über ein Equipment (Zeitmessung, Auswertungsdateien, Ergebnislisten, Seriendruck, etc.), das jedem Veranstalter vor Bewerben bereitgestellt wird. Die Dauer von fünf Durchgängen liegt bei drei bis fünf Stunden und ist dadurch gut zu koordinieren. Wir freuen uns über weitere.

Vielen Dank an alle Veranstalter, Punkterichter und allen Helferinnen und Helfern in der Organisation und Kulinarik für ihren Beitrag zum Gelingen der Wettbewerbe.

Ein aufrichtiger Dank ergeht auch an alle Piloten, die regelmäßig teilnehmen. Sie zeigen die Begeisterung für diese Klassen und sind damit quasi die Stammhalter. Davon lebt nun mal jede Klasse und inspiriert neue Kandidaten zur Teilnahme.

Da nun wieder ein relativ freies Zusammenkommen möglich ist und Modellflug an der frischen Luft ausgetragen wird, sind alle Piloten willkommen, die sich in dieser Klasse am Modellflugsport erfreuen.

Wir sind Modellflugsport - auf die kommende Saison!



Beim RC-MS Bewerb in Günselsdorf waren die Windverhältnisse für den Modellflug eine echte Herausforderung.





Crossair Saab 340B die Wiederauferstehung einer Legende

Es gibt sie noch die unentdeckten, vergessenen Schätze aus der Vergangenheit, die eines Tages zum Vorschein kommen, um anschließend im neuen Glanz zu erscheinen. Eine dieser Schätze ist das Modell des Passagierflugzeugs Saab 340, welches gut 20 Jahre lang irgendwo in Deutschland auf einem Dachboden vor sich hinschlummerte. Vor zwei Jahren wurde das von Robert Otte konstruierte Modell wiederentdeckt und zu neuem Leben erweckt.



Der Autor nahm letzten Sommer mit der Saab 340 am Airliner-Treffen in Oppingen teil.

Bestandsaufnahme

Diverse Teile, wie das Flächenzwischenstück, Teile des Rumpfs, die Tragfläche, Leitwerke und zwei große Kartons mit losen Einzelteilen boten einen traurigen Anblick. Kompletter verstaubt, gebrochene oder fehlende Teile erforderten einen kompletten Wiederaufbau – es stand ein langer Weg bis zum weiteren Erstflug bevor.

In einer weiteren Kiste befanden sich zwei ZG 38 Motore samt Luftschauben und Spinnern, sowie Teile des Fahrwerks. Davon konnte man eigentlich nur die Fahrwerksbeine verwenden, die Mechanik musste komplett überholt werden. Die Pneumatik war undicht war dadurch nicht mehr zu gebrauchen, sie musste ersetzt werden.

Neuaufbau

Der Wiederaufbau gestaltete sich mühsam und zog sich über zwei Jahre hin, da es keine Baupläne gab und hier viel Rekonstruktionsarbeit erforderlich war. Sehr hilfreich war der Umstand, dass ich das Originalmuster bei Tatra Air im Liniendienst flog, dadurch besitze ich noch Betriebs- und Wartungshandbücher des Originals, damit konnte ich vieles für das Modell übernehmen.

Hierbei mussten viele Teile neu angefertigt werden, da sie entweder nicht vorhanden oder schwer beschädigt waren. In Summe gesehen war der Neuaufbau weit mehr aufwendiger als der Neubau des Modells. Anstelle der ZG38 Motore kamen nun ein elektrischer Antrieb in Form zweier AXI 5360 mit je 12s, 6.000 mAh



Über zwei Jahre zog sich der Wiederaufbau hin und gestaltete sich mühsam. Es gab keine Unterlagen, wodurch viel Rekonstruktionsarbeit erforderlich war.



Im Flug unterscheidet sich das Modell nicht vom Original. Ebenso liegt der Klang der Antriebe sehr nahe an jenen eines originalgetreuen Turboprops.

Akkus und zwei 120 A Regler zur Anwendung. Die Konfiguration und Berechnung der benötigten Elektromotoren stammte von „Maxi“ Böhm - der Fa. Hepf, und die Auslegung der Luftschauben mit Hilfe der Firma Ramoser. Zum Einsatz kommen zwei Vierblatt-Ramoser mit einer Steigung von 19,9°. Beim Fahrwerk wird eine Eigenkonstruktion von Drehteilen und aus Baumarktteilen verwendet. So sind zum Beispiel die Zylinder aus einem Handlauf, der

bei Badewannen verwendet wird, hergestellt. Das Steuerventil stammt von Robart und ist mechanisch regelbar.

Um die Feinendeinstellung der Propeller vor neuerlichen Erstflug kümmerte sich Freund Karl Reiser aus Graz. Als Ziel galt es eine Flugzeit von 15 Minuten zu erreichen, um mit der Saab 340 das Programm bei Semiscale Bewerben absolvieren zu können.

Flugerfahrung

Der neuerliche Erstflug fand am 15.06.22 in Stocking bei Wildon mit sehr zufriedenstellendem Ergebnis statt. Der Klang der Antriebe liegt sehr nahe an jene des originalgetreuen Turboprops. Nach nur zwölf Flügen kam das Modell bei der Semiscale-Landesmeisterschaft zum Einsatz, wo mit ihm der zweite Platz erreicht

werden konnte. Hier gilt auch der Dank an den hervorragenden „Co-Piloten“ Fredi Paul der langjährige erfolgreiche Wettbewerbserfahrung hat, für seine Unterstützung.

Ein schönes Flugvideo ist unter dem nachstehenden Link zu finden:

<https://www.youtube.com/watch?v=tx3bHoVjFvQ>



Technische Daten

Kenngroße	Original	Modell
Spannweite:	21,44 m	3.400 mm
Länge:	17,73 m	2.750 mm
Höhe:	6,87 m	1405 mm
Reichweite:	1.685 Km	12 Min+ 1Res
Max. Geschwindigkeit:	520 Km/h	140 Km/h
Max. Startgewicht:	13,5 t	Ca.20 Kg
Besatzung:	3- 32 Pax	-
Triebwerke:	2xTurboprop General Electric CT7-9B a 1.390KW	2xBrushless á 2.200 W = ca. 6PS 2x12S 6.000 mAh Maßstab 1:6,5
Diverses:	Die Saab 340 ist ein zweimotoriges Turboprop Regionalverkehrsflugzeug für maximal 37 Passagiere des schwedischen Herstellers SaabAB. Die Saab 340 wurde zusammen mit Fairchild entwickelt und wurde anfangs als SF340 bezeichnet.	RC:JETI DC16 24 Servo Bauzeit: +1.000h

Partenavia P68.C von Multiplex

In meiner Modellbau- und Flugkarriere habe ich schon mehrfach Bausätze des Typs Partenavia P68 gebaut. Sei es nun die legendäre Version des Herstellers Conzelmann oder auch von anderen Herstellern, an dessen Namen ich mich nicht mehr erinnern kann. Wie auch immer, alle Modelle waren stets eine Freude zu fliegen. Somit lag es nahe, auch die neu auf dem Markt erschienene Version von Multiplex zu testen und fliegen. Bei der Variante des Herstellers Multiplex handelt es sich um die Neuauflage der P68.C von Vulcanair Aircraft, die nun mit einigen Verbesserungen am Markt erschienen ist.

Das Original

Die P68.C von Vulcanair Aircraft ist ein zweimotoriger Hochdecker mit sechs Sitzen und einem starren Dreibeinwerk. Sie kommt nicht nur als Reise- und Transportflugzeug zum Einsatz, sondern sie wird auch bei der Pilotenschulung verwendet. Durch die beiden Motore ist die P.68C bei allen Flugverhältnissen ein gutmütiges und stabiles Flugzeug, dessen ausgezeichnete Flugeigenschaften von vielen Piloten sehr geschätzt werden.



„Ready for Takeoff“ steht die P68.C von Multiplex auf der Piste und lässt geduldig den Fototermin über sich ergehen. Anschließend geht es mit dem Erstflug gleich los.



Fast fertig aufgebaut und überkomplett ist der Lieferumfang der P68.C von Multiplex. Bis zur Fahrt auf das Fluggelände sind es nur wenige Handgriffe, die innerhalb einer knappen Stunde Bauzeit erledigt sind.

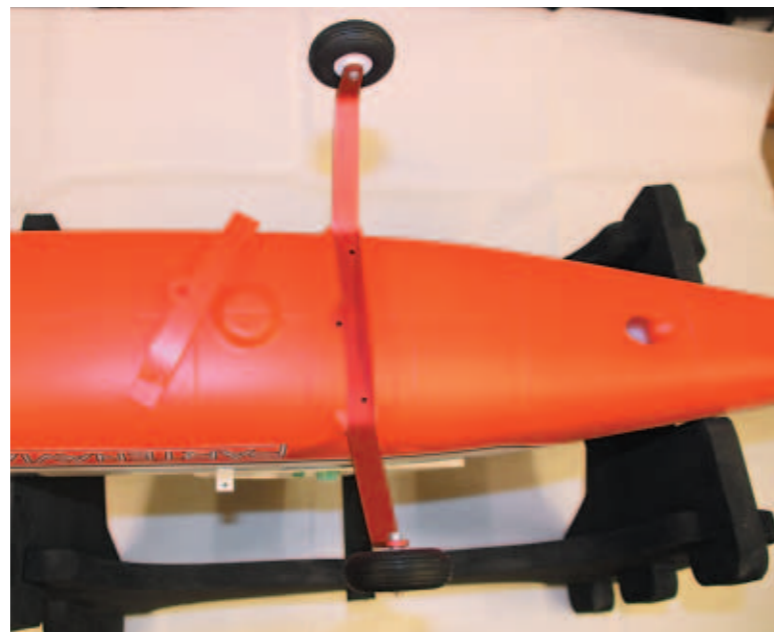
Das Modell

Mit einer Spannweite von 1.400 mm ist die neue Partenavia P68 von Multiplex ist ein Semiscale Modell für den fortgeschrittenen Modellpiloten. Die beiden gegenläufigen bürstenlosen Motoren vom Typ ROXXY BL Outrunner C28-28-1400 kV werden von den beiden MULTIcont BL-20 P68 Reglern und einem 3s, 2.600 mAh Akku versorgt. Damit ist das Modell optimal motorisiert und hat bei Geschwindigkeitswechseln keinerlei Tendenz zu gieren. Das Modell fliegt ausgesprochen gutmütig und lässt auch Kunstflugfiguren wie Rollen, Loops und Rückenflug zu.

Das CNC-gefertigte und gefederte Bugradbein sorgt für eine sanfte Landung. Die werkseitig eingebauten LED-Lande- bzw. Navigationslichter, sowie die funktionstüchtigen Landeklappen, sind ebenfalls Features, die das Modell auszeichnen.

Der geräumige Akkuschacht nimmt 3s-Akkus von 2.200 – 5.000 mAh auf, womit man als Pilot einen breiten Bereich betreffend Flugleistung und -dauer wählen kann.

Die glasklare Frontscheibe ermöglicht den Einbau eines FPV-Systems, damit kann man den Flugspaß weiter ausbauen. Mit der hellroten Lackierung ist das Modell in der Luft ausgezeichnet zu erkennen.



Die Befestigung des Hauptfahrwerks erfolgt auf der Rumpfunterseite mittels dreier M3x10 mm Schrauben samt zugehöriger Abdeckung.

Montagetätigkeit

Durch den hohen Vorfertigungsgrad beschränken sich die Montagetätigkeiten auf wenige Handgriffe. Im Wesentlichen müssen die im Bausatz enthaltenen einzelnen Komponenten miteinander verbunden werden, dazu benötigt man nur einen Schraubendreher, Klebearbeiten fallen keine an.

Selbstverständlich unterstützt eine mehrsprachige Bauanleitung die Montagearbeiten, dabei wird man nicht alleine gelassen. Neben der textlichen Beschreibung sind bei jedem Bauschritt entsprechende Bilder vorhanden.

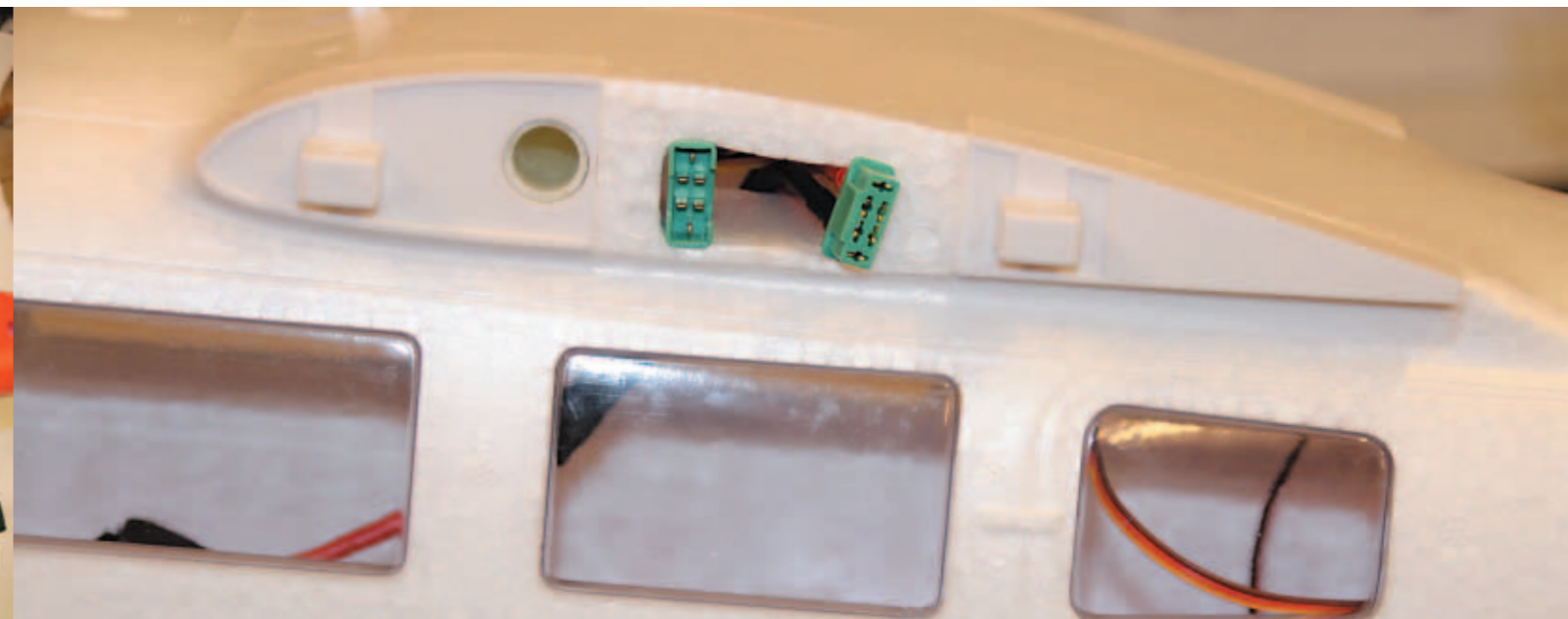
Begonnen werden die Arbeiten mit der Montage des Hauptfahrwerks, das fertig konfiguriert dem Bausatz beiliegt. Die Befestigung erfolgt auf der Rumpfunterseite mittels dreier M3x10 mm Schrauben samt zugehöriger Abdeckung. Das Bugfahrwerk muss man nicht montieren, dies ist bereits werkseitig erledigt worden.

Als nächstes wird das Höhenleitwerk in dem am Rumpfende vorgesehenen Ausschnitt eingeschoben und mittels einer Schraube M3 x 26 mm fixiert. Zum Abschluss wird das Zubehörbeutel befindliche Gestänge eingehängt und auf Neutrallage eingestellt.

Das Seitenleitwerk ist bereits werkseitig fix und fertig fertiggestellt, hier fallen außer dem Einhängen und Ausrichten des Gestänges keine weiteren Arbeiten an. Somit ist auch dieser Arbeitsschritt schnell erledigt.



Das Höhenleitwerk in dem am Rumpfende vorgesehenen Ausschnitt eingeschoben und mittels einer Schraube M3 x 26 mm fixiert. Das im Zubehörbeutel befindliche Gestänge wird anschließend eingehängt und auf Neutrallage eingestellt.



Die Wurzelrippe sieht die Aufnahme der Tragflächenhälfte vor, wobei vorher noch der Tragflächenholm eingeschoben werden muss. Zwei Multiplex-Stecker sorgen für die Stromversorgung des Motors und der Servos für die Landeklappen und Querruder.



Die Luftschraube samt Grundplatte und Kupplung und Spinner liegen dem Bausatz bei und müssen nicht extra beschafft werden.

Tragflächenmontage

Auch bei diesem Kapitel besteht werkseitig bereits ein hoher Vorfertigungsgrad. Die Servos für die Landeklappen und Querruder sind bereits werkseitig eingebaut und die zugehörigen Anlenkungen passend eingestellt.

Mir als Erbauer bleibt nur das Einschieben des CFK-Tragflächenholms in den Rumpf und das Aufschieben der rechten und linken Tragflächenhälfte übrig. Bevor ich die Tragflächenhälften in die Wurzel schiebe und befestige, müssen noch die Steckverbindungen für die Motorversorgung und Ansteuerung der Servos verbunden werden. Letzt endlich erfolgt die Fixierung der Tragflächenhälften mittels vier M3 x 10 mm Schrauben am Rumpf.

Den Abschluss der Arbeiten an der Tragfläche bilden die Montage des Spinners und Luftschraube. Auch sie liegen dem Bausatz bei und müssen nicht extra beschafft werden.

Abschlussarbeiten

Nach ca. einer Stunde gemütlichen Bauens ist die Partenavia P68.C soweit fertig, dass ich den Flugakku über den an der Rumpfoberseite im Bereich des Cockpits befindlichen Service-schacht einschieben kann. Doch bevor das „Power on“ erfolgen kann, muss noch der

Sechskanal-Empfänger seinen Arbeitsplatz beziehen. Durch den im Rumpf großzügig gestalteten Innenraum lässt sich hier schnell ein Plätzchen finden.

Nach dem Binden des Empfängers kann ich schon mit dem Testen der Ruderfunktionen beginnen. Im Prinzip passten alle Einstellungen der Ruder, nur beim Höhenruder musste ich das Gestänge nachjustieren. Anders sah es da bei der Laufrichtung der Motoren aus, sie liefen nämlich als Pusher. Das Revidieren der Anschlusskabel zwischen Motor und Regler konnte ich schnell über den sehr guten Zugang in den Motorgondeln durchführen. Problem gelöst!

Zum Abschluss, bevor es hinaus auf das Flugfeld ging, stellte ich noch den Schwerpunkt bei einem Wert von 55 mm mittels Flugakku ein. Nun war die P68.C bereit für den ersten Flug.

Flugerprobung

An einem windschwachen Sommertag im Juli ging es hinaus auf den heimischen Modellflugplatz, damit ich das Modell ausgiebigen Test zu unterziehen konnte. Der Transport des 1.400 Millimeter spannenden Modells kann im Ganzen erfolgen. Wer ein etwas kleineres Fahrzeug sein Eigen nennt, kann auch die Tragflächen abnehmen und sie separat zum Flugplatz transportieren.

Bevor sich die P68.C in die Lüfte erhebt, erledigte ich noch die für diesen Bericht benötigten Aufnahmen im Static Display.

Danach rollte ich das Modell zur Startbahn und nach dem der Gashebel in Richtung Vollgas wanderte, beschleunigte die P68.C recht zügig. Bereits nach knapp zehn Metern hob sie ab und stieg in einem Winkel von ca. 30° in Richtung Himmel. An den Knüppeln fühlte sich das Modell bereits von Anbeginn sehr gut und leicht steuerbar an. Bei mir dienen die ersten Runden mit einem neuen Modell der Trimmung und allfälliger Korrekturen der Rudereinstellungen. Doch hier passten alle vorgewählten Einstellungen, sodass kein Nachjustieren der Ruder nötig war. Das Original ist zwar nicht explizit für Kunstflug ausgelegt, aber beim Nachbau als Modell gelten ganz andere Gesetzmäßigkeiten. Somit kann man mit der P68.C einfachen Kunstflug absolvieren – Rollen, Looping, Auf- Abschwünge sind kein Problem und machen richtig Spaß.

Mit dem im Testmodell verwendeten 3s, 3.600 mAh LiPo-Akku konnte ich Flugzeiten von ca. sechs Minuten erzielen. Dabei spielt natürlich der Einsatz des Gasknüppels eine große Rolle. Doch irgendwann ist es dann doch soweit und die P68.C muss zur Landung ansetzen. Nach dem ich die Landklappen gesetzt und den Landeanflug eingeleitet hatte, musste ich den Gasknüppel bis auf ein wenig Schleppgas reduzieren, um das Modell sanft auf der Piste aufzusetzen. Eine Wucht ist es immer dann, wenn die P68.C auf dem Taxiway mit ihrer Beleuchtung und dem tollen Finish dahinrollt. Man könnte fast glauben, es handelt sich hier um das geschrumpfte Original.



Die Luftschraube samt Grundplatte und Kupplung und Spinner liegen dem Bausatz bei und müssen nicht extra beschafft werden.

Technische Daten

Spannweite:	1.400 mm
Länge:	1.066 mm
Abfluggewicht:	1.550 Gramm
RC-Funktionen:	Q, H, S, M
Material:	Elapor
Antrieb:	ROXXY BL Outrunner C28-28-1400 kV
Regler:	MULTIcont BL-20
Servos:	MS-12015 DIGI, MS-12022



Autor: Manfred Dittmayer
Fotos: Peter Kühweidner,
Manfred Dittmayer

Vom Thermikfliegen bis schnelles „Hangbolzen“ ist mit dem Modell alles möglich. Das Flugbild der DG mit ihren schlanken Flügeln begeistert nicht nur den Piloten.



DG 600 neo Race

von Composite RC Gliders

Mit den Modellen der Scale-Serie bietet Composite RC Gliders qualitativ hochwertige Produkte zu einem fairen Preis an. Die Modelle sind robuste und alltagstaugliche Scale Segelflugmodelle, die in ihrer Ausprägung vor allem durch eine durchdachte Konstruktion, hohe Festigkeit und hohe Flugleistung überzeugen.

Die DG 600 Race bietet Composite RC Gliders sowohl als GFK als auch in CFK verstärkter Version an. Da ich die DG hauptsächlich am Hang fliegen wollte, entschied ich mich für die CFK verstärkte Version.

Auch eine konventionelle E-Version oder ein Antrieb mit E-Impeller und Klappmechanik steht im Angebot. Verschiedene Ausbaustufen bis hin zum flugfertigen Modell bietet Composite RC Gliders an.

Ausführliche Informationen unter:
<https://composite-rc-gliders.com/p/dg-600-neo-race-3-3-m>

Das Vorbild

Die Glaser-Dirks DG-600 ist ein einsitziges Hochleistungs-Segelflugzeug mit Wölbklappen von DG Flugzeugbau. Das Flugzeug aus Kohlenstoff-faserverstärktem Kunststoff (CFK), kann als Nachfolger von DG-200 und DG-400 betrachtet werden und wurde von Beginn an mit 15 und 17 Metern Spannweite angeboten. Ab 1989 wurde die Modellpalette um eine eigenstartfähige Variante, DG-600M, erweitert. Ab 1991 wurden auch Varianten mit 18 Metern Spannweite durch größere Ansteckflügel (DG-600/18, DG-600/18M) und Winglets angeboten.

Das Modell

Erster Eindruck beim Auspacken

Die DG 600 kommt in einer stabilen Schachtel gut verpackt und geschützt ins Haus. Die Fertigungsqualität der Bauteile ist sehr gut. Rumpf, Flächen und Höhenleitwerk sind in einfachen Schutztaschen verpackt. Leider fehlt die Stückliste besonders für die beigelegten Kleinteile.



So kommt die DG 600 Race aus dem Karton.

Der Rumpf

Sieht gut aus und die CFK-Arbeit ist einwandfrei. Die Holzfrästeile passen sehr gut in den Rumpf. Nur sollte in einer „Bauanleitung“ die Einbauposition bekanntgegeben werden. Auch die Position des Ballastrohres bleibt dem Erbauer überlassen. Eine Stückliste mit Bezeichnung der gelieferten Teile (z.B. CFK Stangen) sollte auch enthalten sein.

Die Ausschnitte für die Seiten- Höhenruder-Servos sind für die KST-Servos zu klein und müssen nachgearbeitet werden. Der Haubenrahmen ist mit dem Heißluftföhn ebenfalls nachzubearbeiten. Die Kabinenhaube wird unbeschnitten geliefert, das erfordert eine sehr aufwendige und heikle Arbeit, die vom Hersteller sicher einfacher und präziser durchgeführt werden könnte.

Der Einbau des Höhenruder-Servos und der Anlenkung erweist sich durch die werksseitige Verklebung des Ruderspans für das Seitenruder als „chirurgische“ Arbeit. Die Anfertigung des Haubenverschlusses bleibt dem Erbauer ebenfalls überlassen. Bei meinem Modell habe ich einen Magnetverschluss gewählt.

Die Tragflächen

Sie sind aus CFK erstellt und weisen eine ausgezeichnete Oberfläche und Lackierung auf. Die Wölbklappen und die Querruder sind sauber angeschlagen und dem Profilverlauf angepasst. Beim Testmodell wurde eine konventionelle Anlenkung gewählt. Wie beim Original können zwei verschiedene Versionen von Wingtips/lets zum Einsatz kommen (optional zu bestellen). Eine geringfügige Anpassung der Teile ist dabei erforderlich.

Der Einbau der KST-Mini Servos bereitet keine größeren Probleme, es sind jedoch die KST-Servorahmen zu verwenden. Der beigelegte Kabelsatz ist fertig verlötet. Der Übergang zum Rumpf erfolgt mit MPX Steckern.



Die vorgefertigten Spannten passen sehr gut. Die Positionierung des Ballastrohres sowie dessen Verwendung bleibt dem Erbauer überlassen. (Bauanleitung wäre da sehr vorteilhaft.)

Endarbeiten

Aufgrund des hohen Vorfertigungsgrades schreitet der Bau der DG 600 recht zügig voran und es geht an das „flugfertig“ machen. Das Ruder-Setup, und die Schwerpunktangabe (61 mm) findet man auf der Homepage des Herstellers. Der CFK-Flächenverbinder passt sehr gut und musste nicht nachgearbeitet werden. Ich habe meine DG 600 mit einer Schleppkupplung ausgerüstet, da das Modell sowohl beim Seglerschlepp, als auch am Hang eingesetzt werden soll.



Mit einem Klebeband kann man etwas Farbe auf die DG bringen. Einen Dekorbogen mit deutscher Kennung gibt es beim Hersteller bzw. als Eigenfertigung. (andere Kennungen sind auf Anfrage erhältlich).

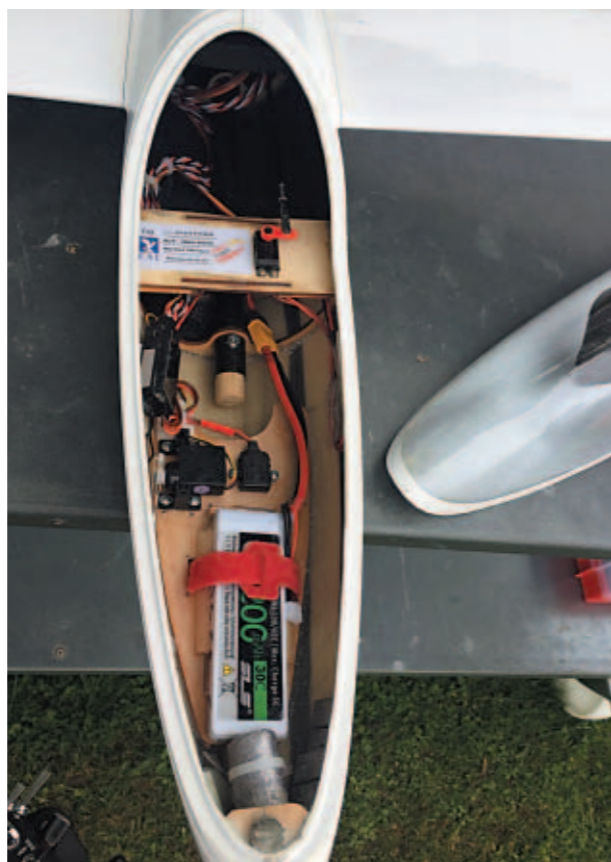


Die DG 600 des Autors vor dem Einsatz am Hang mit voller Deko und geraden Winglets.

Erstflug

Der Erstflug eines Modells ist natürlich immer sehr aufregend. Ich wählte für den Erstflug den Seglerschlepp. Damit kommt man auf große Höhe und hat die Möglichkeit und Zeit, bei einigen „Gewöhnungsrunden“, das Modell auszurtrimmen und die Schwerpunktlage zu testen. Nach einer kurzen Einweisung des Schlepp-Pilotens geht es ab mit meiner DG 600. Zügig aber „lammfrom“ fliegt das Modell und folgt willig dem „Schlepper“. Auf ca. 350 Metern (wir dürfen das auf diesem Flugplatz) klinke ich aus und fliege zuerst gerade aus. Das Flugbild der DG mit ihren schlanken Flügeln begeistert nicht nur den Piloten. Nur etwas Tiefentrimm ist notwendig, ansonsten fliegt die DG schnurgerade und in einem angenehmen Tempo.

Die Wirkung der Ruder ist sehr gut und das Modell folgt willig und prompt allen Komandos. Nun teste ich noch die Einstellung Butterfly auf der Sicherheitshöhe. Bei voll ausgefahrenen Wölpklappen und einer Beimischung des Höhenruders von zwei bis drei Millimetern Tiefenruder, geht die DG in einen Sinkflug von ca. 30° über. Die Sinkgeschwindigkeit lässt sich mit dem Höhenruder gut kontrollieren und so war meine erste Landung mit der DG sehenswert. Mit diesem gelungenen Erstflug wurden



Das fertige Innenleben meiner DG 600. Das Servobrett für die Aufnahme des Flugakkus und des Servos für die Schleppkupplung, sowie des Varios erfolgt in „Eigenregie“ und bleibt dem Erbauer überlassen. Beachtlich ist auch die Menge an Blei ca. 320 g um den angegebenen Schwerpunkt von 61 mm zu erreichen.

die vom Hersteller angegebenen Einstellwerte bestätigt. An diesem Nachmittag erfolgten noch mehrere Schleppflüge bei denen die DG 600 sowohl ihre Kunstflugeigenschaften als auch ihre guten Thermikeigenschaften unter Beweis stellen konnte. Auch der Geschwindigkeitsbereich ist sehr groß. Alle Testflüge wurden mit den geraden Winglets durchgeführt. „Des is a toller Fliege!“ sagte ein Klubkollege anerkennend. Bei einem kleinen „Erstflugumtrunk“ feierten wir den schönen Flugtag mit meiner neuen DG 600 Race.

Ich war natürlich sehr gespannt, wie sich das Modell am Hang verhalten wird. Bei meinem Fliegerurlaub in Großarl stellte die DG 600 auch ihre absolute Hangflugtauglichkeit unter Beweis. Vom Thermikfliegen bis schnelles „Hangbolzen“ ist mit dem Modell alles möglich. Nicht zuletzt durch ihr schönes Flugbild in einer herrlichen Landschaft wir die DG zu einem echten „Herzwärmer“.

Bei einer etwas unsanfteren Landung stellte sich ein Sprung in der Kabinenhaube ein. Ein kurzer anruf bei Werner Fehn von Composite RC Gliders genügte, und innerhalb von wenigen Tagen war eine Ersatzhaube im Haus. Das nenne ich Service!! Bei anderen Herstellern dauert sowas bis zu sechs Monaten.

Fazit

Der Bausatz ist handwerklich gut gefertigt und bietet ein sehr gutes Preis/Leistungsverhältnis. Die Bauteile sind von hoher Qualität und die kleineren Mängel sind durchaus akzeptabel. Die Flugeigenschaften sind sehr gut und das Flugbild ist einfach „geil“ und so kann ich die DG 600 Race von Composite RC Gliders jedem passionierten Segelflugsportler sehr empfehlen!

Weitere Infos auf:

<https://composite-rc-gliders.com/p/dg-600-neo-race-3-3-m>

Videos:

DG-600-neo-Race 3.3m - Maximum fun in Slovenia
 DG-600 neo -3.3m - Just Two Minutes Of Fun
 DG-600-neo-Race 3.3m - Harsh wind conditions

Technische Daten

Preis:	je nach Ausführung ab € 899,-
Spannweite:	3.330 mm (Winglets optional)
Spannweite:	3.380 mm (Wingtips optional)
Flügelfläche:	48 dm ²
Schwerpunkt:	61 mm
Fluggewicht:	ab 2.200 g (Testmodell 2840 g)
Maßstab:	1:5
Flügelprofil:	HQ 2.5/11
Servos:	KST-Set DG
Empfängerakku:	Lipo 2s 2200 mAh 30C

Miniature Aircraft & XICOY Turbine

Autor: Michael Peer

Vor gut einem Jahr habe ich einen Bericht in unserem PROP veröffentlicht, um über den Ersteindruck und Erstflug meiner Whiplash Turbine zu erzählen.

Die Mechanik bietet ein hohes Maß an Präzision, Stabilität und Wartungsarmut, sowie einen sehr hohen Schutz für die Turbine selbst. Somit waren in dem vergangenen Jahr bei meinem Exemplar keinerlei Beanstandungen meinerseits oder technische Probleme vorhanden.

Die Turbine Solutions TS45i läuft, so wie auch die Mechanik selbst, zuverlässig und ohne Vorkommnisse. Durch die weltweit gestiegene Beliebtheit der Whiplash-T II Turbinenmechanik, kam die Nachfrage nach einer Version für die Xicoy Turbine X45H auf. Miniature Aircraft hat für den Einsatz der Xicoy X45H zwei Lösungen entwickelt. Zum einen gibt es ein Conversion-Kit um eine bereits vorhandene Whiplash-T II Mechanik (für die Turbine Solutions) in eine Version für die Xicoy Turbine umzurüsten, und weiter wird eine Whiplash-T II Mechanik speziell für die Xicoy X45H angeboten.

Whiplash-T II Xicoy Helikopter-Kit, MA1035-30

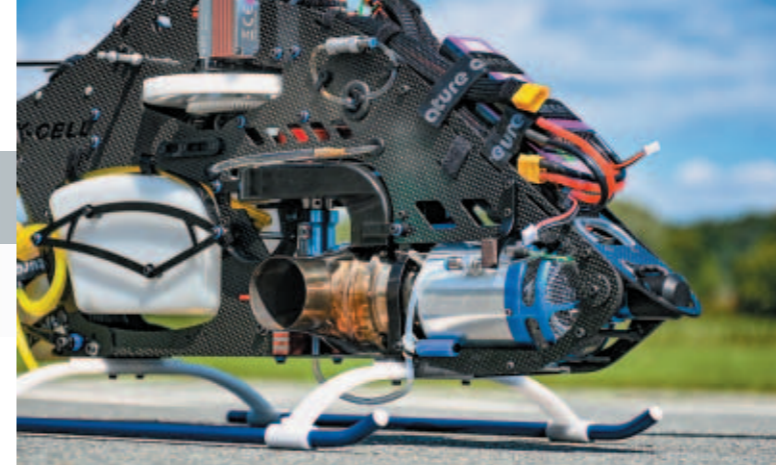
Die Xicoy Turbine ist etwas länger und schlanker als meine verbaute Turbine Solutions TS45i. Somit wurde die CFK-Platte für die Batterieaufnahme im vorderen Bereich des Helis geändert.

Weiter wurde die Position einiger Abstandsbolzen im Chassis verändert.

Im Bereich Getriebe wurde die Aufnahme an das Getriebe-Gehäuse der Xicoy Turbine angepasst. Die Brennkammer der Xicoy Turbine hat einen kleineren Durchmesser. Hierfür wurde die vordere Aufnahme/Halterung der Brennkammer entsprechend angepasst.

Diese Aufnahme bzw. Halterung erfüllt für beide Turbinen-Versionen eine ganz spezielle Aufgabe. Beide Versionen der Turbinen sind über den Getriebe-Montageblock starr mit dem Chassis verbunden, um die Parallelität der Getriebe-Antriebswellen sicherzustellen.

Bei extremen Flugmanövern windet sich das Chassis eines jeden Modell-Helikopters ein wenig. Würde nun die Brennkammer eines Turbinen-Antriebes ebenfalls starr mit dem Chassis des Helikopters verbunden sein, so würden massive Kräfte auf die gesamte Turbine einwirken und diese mittel- bis langfristig beschädigen. Die Halterung der Brennkammer ist bei den Whiplash-T II Mechaniken aus einer Kombination von Aluminium-Haltern und Silikon-Dämpfer ausgeführt, welche die Brennkammer in ihrer Position halten und unter-



Die Turbine Solutions TS45i läuft seit einem Jahr zuverlässig und ohne Vorkommnisse in Kombination mit der Whiplash Turbine Solution Mechanik.

stützen und gleichzeitig die benötigten Bewegungs-Freiheitsgrade bereitstellen. Somit wird eine mechanische „Überdefinition“ des Turbinen-Antriebs sicher vermieden.

Xicoy Turbine X45H Heli

Der Turbinenhersteller Xicoy hat seinen Sitz in Spanien. Da der Anschaffungspreis der Xicoy Turbine etwas günstiger ist im Vergleich zur Turbine-Solutions aus UK, stellt sich natürlich die Frage wo liegen die Unterschiede?

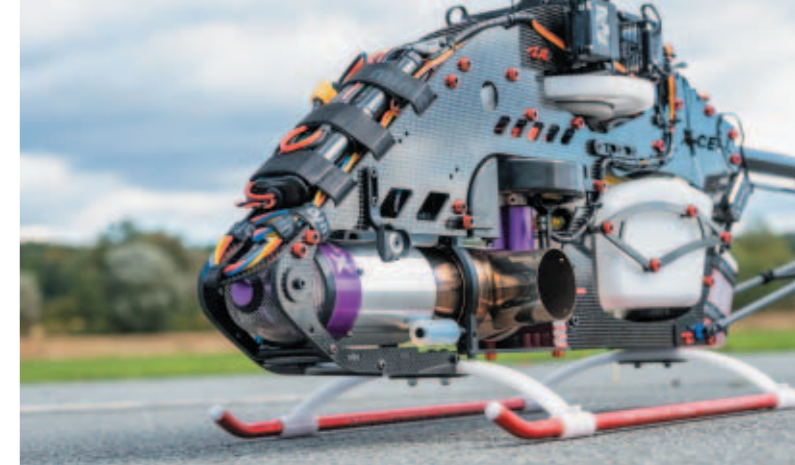
Die Xicoy Heli Turbine ist um ca. 400 Gramm leichter gegenüber der Turbine-Solutions TS45i. Die FADEC (Full Authority Digital Engine Control, die Steuer-Elektronik der Turbine), ermöglicht das Einstellen der maximalen Wellenleistung der Turbine im Bereich von zwei bis vier Kilowatt. Die Turbine-Solutions Turbine wird mit fünf Kilowatt Wellen-Leistung angegeben. „Gefühlt“ liegt diese jedoch eher im Bereich von fünf bis sechs Kilowatt. Zum Vergleich dazu: ein O.S. 105 Nitro Helimotor wird mit 3,7 PS angegeben was einer Leistung von 2,7 kW entspricht.

Fazit

Beide Whiplash-T II Helikopter Versionen verfügen über enorme Leistungsreserven für jede Art von Flugstil. Die Whiplash-T II Xicoy gleicht das geringe Defizit an Leistung durch ein geringeres Gewicht (fast) vollständig aus. Bestückt mit 710 mm Rapid FBL Blades überzeugt diese Maschine durch enorme Wendigkeit und Leichtigkeit.

Die Whiplash-T II mit der Turbine-Solutions TS45i ist eine echte Power-Maschine.

Das „Mehr“ an Leistung wird in Verbindung mit den in Zusammenarbeit von Miniature Aircraft und MS-Composit entwickelten 710 mm Benziner/Turbinen Rapid FBL-Blättern perfekt umgesetzt. Gefühlt unendlich groß geflogene



Durch die weltweit gestiegene Beliebtheit der Whiplash-T II Turbinenmechanik, kam die Nachfrage nach einer Version für die Xicoy Turbine X45H auf.

Loopings verdeutlichen die enorme Leistung dieser Heli/Turbinen Konfiguration. Die Option „Twin-Tank System“ ermöglichen Flugzeiten von über zwölf Minuten und lässt keine Wünsche offen. Das Gesamtpaket mit Xicoy X45H ist definitiv TOP und kann guten Gewissens empfohlen werden. Mein Testexemplar machte von Anfang an keinerlei Probleme weder beim Start noch im Betrieb. Hier möchte ich ein Dankeschön an Miniature Aircraft nach Deutschland (Bayern) senden, die mir für den Test eine flugfertige Whiplash Turbine inkl. der Xicoy zur Verfügung gestellt haben, um hier einen kleinen Vergleich starten zu können.

P



Die Xicoy Turbine ist etwas länger und schlanker als die bisher verbaute Turbine Solutions TS45i. Somit musste die CFK-Platte für die Batterieaufnahme im vorderen Bereich des Helis geändert werden. Zusätzlich erfolgte die Änderung der Position einiger Abstandsbolzen im Chassis.

miniature aircraft usa
since 1980
www.miniatureaircraft.de

Whiplash Gasser

3D Helikopter Bausatz
entwickelt und optimiert
für Benzinmotoren

25 Jahre Erfahrung mit Benzin Helikopter

X-cell

www.miniatureaircraft.de

Miniature Aircraft, Moser-Saage 5, 83674 Gaissach, minair@miniatureaircraft.de

Autor: Wolfgang Semler
Fotos: Franz Hruby, Willi Diephold

Gruppenbild der Teilnehmer und Funktionäre beim diesjährigen Jet Trainingslager des AJMV, das jetzt unter dem Titel „Mountain-Jet-Days“ stattfindet.



Mountain-Jet-Days am Alpenflugplatz in Turnau

So wie bereits im letzten Jahr, rief Peter Cmyral, Vorsitzender des Austria Jet Modellflug Verein (AJMV) zur Trainingswoche nach Turnau. Seit heuer trägt die Veranstaltung den neuen Namen „Mountain-Jet-Days“.

Bei prächtigem Wetter fanden 51 Jetpiloten mit 65 Modellen in der Woche vom 20. bis 24. Juli 2022 ihren Weg zu dem in malerischer Bergwelt gelegenen Flugplatz im Herzen der Ober-Steiermark. Auf dem Segelflugplatz mit traumhafter Graspiste ist die gastfreundliche Sportfliegergruppe Lanzen-Turnau beheimatet. Mit großem Engagement und Einsatz, steht der Verein hinter dem Event und unternimmt alles, damit sich die teilnehmenden Piloten und Zuschauern wohlfühlen. Auf diesem Platz fanden in den letzten Jahren bereits einige Modellflug Weltmeisterschaften statt. Ein großer Befürworter des Trainingslagers ist der Bürgermeister von Turnau Herr Mag. Stefan Hofer. Im Laufe der Woche besuchte der lokale Fernsehsender das Event und brachte einen anschließend einen Kurzbericht auf dessen Sender. Nicht nur ein Team des lokalen Fernsehsenders besuchte die Trainingswoche, sondern auch Peter Zarfl in der Funktion des Bundessektionsleiters der Sektion Modellflugsport.



Andreas Binder als Verantwortlicher des Flugplatzes und Peter Cmyral als Organisator der Mountain-Jet-Days sorgten für einen reibungslosen Ablauf des Meetings. Somit konnten die angereisten Piloten einen unbeschwerten Aufenthalt genießen.



Andreas Mauracher hatte seine YAK-130 mitgebracht, mit der er eindrucksvolle Flüge präsentierte.

Belohnt wurden sie alle mit gutem Wetter und Flugbedingungen, nur die vorherrschenden Temperaturbedingungen waren sehr herausfordernd, es war schlichtweg sehr heiß!

Mit seiner 700 m langen Graspiste, die mehrmals täglich gemäht wurde, gab es beste Voraussetzungen für die Jetmodelle. Piloten aus fast allen österreichischen Bundesländern sowie Italien, Slowenien, der Schweiz und Deutschland nahmen an dem Meeting teil. Geflogen wurde von früh bis spät und trotz der hohen Beteiligung konnte jeder Pilot ausreichend Flüge absolvieren. Durch die bekannt lockere Abwicklung gab es keine langen Wartezeiten vor dem Start.

In den täglichen Mittagspausen bestand die Möglichkeit, elektrisch angetriebene Jetmodelle oder Modelle mit Propantrieb zu fliegen. Sogar ein Seglerschlepp wurde gesichtet.

Zwischen den einzelnen Vorführungen der Jetpiloten starteten und landenden gelegentlich Piloten der manntragenden Zunft mit ihren Maschinen.



**PROXXON
MICROMOT
System**

**FÜR DEN FEINEN
JOB GIBT ES DIE
RICHTIGEN GERÄTE**

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

500 g leichte Elektrofeinwerkzeuge für 230 V-Netzanschluss. Getriebekopf aus Alu-Druckguss. Balancierter DC-Spezialmotor - durchzugskräftig, leise 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.

Industrie-Bohrschleifer IBS/E



Langhals-Winkelschleifer LHW



Bandschleifer BS/E



PROXXON — www.proxxon.at —

PROXXON GmbH - A-4213 Unterweisersdorf

Autor: Heimo Stadlbauer

Fotos: Franz Schaberger, Martin Mayer, Hans Prachinger



Diese farbenfroh gestaltete T-33 gehört Hans Mitterer, einer der zahlreichen Scale/Semiscala Jets des Meetings.



Auch der Organisator Peter Cmyral ließ es sich nicht nehmen, mit seinem Eurofighter ein paar Runden zu drehen.

Bei der Modellpalette war vom Anfänger-Jet bis hin zum großen Scale-Jet alles vertreten. Neben Scalejets wie L39, BAe Hawk, Saab Draken, Viper Jet, Su-27, T-33, Eurofighter, MB 339, Vampire usw. sowie eine Reihe von Sportjets wurde für das Auge viel geboten.

Auch wenn dem Namen entsprechend die Veranstaltung eher einen Trainings- bzw. Austauschcharakter besitzt und somit gerade für Jet-Einsteiger eine gute Adresse darstellt, war das fliegerische Niveau im Durchschnitt sehr hoch.

Während der gesamten Woche ist kein einziger Jet zu Bruch gegangen. Jeder der über den Einstieg in die Jet Fliegerei nachdenkt, ist gut beraten, das Trainingslager zu besuchen und mit den aktiven Jet Piloten über Fluggerät, Material und Einstellungen zu fachsimpeln.

Der Anfang wird deutlich leichter, wenn man auf die Erfahrungen der bereits langjährigen Piloten und Modellbauer zurückgreifen kann.

Dem Organisator Peter Cmyral und dem AJMV gelingt es immer wieder, ein Jet-Treffen zu organisieren, wo Erfahrungsaustausch und viel freies Fliegen im Vordergrund standen.

Ein Dankeschön an dieser Stelle an die tatkräftige Unterstützung des Obmanns Andreas Binder mit seinen Mitgliedern des FSC Turnau, sowie der örtlichen Modellfliegergruppe unter Obmann Wolfgang Nutz, sie trugen einen großen Anteil am Erfolg der Jet Trainingswoche bei.

Es ist geplant, das Trainingslager in Zukunft hier am Alpenflugplatz weiterzuführen. Im Grunde besticht das Event durch die unglaublich gute Stimmung und ungezwungener Atmosphäre sowie einem lockeren Ablauf.



Original oder Modell, das ist hier die Frage? In dem Fall ist es kein Eurofighter des österreichischen Bundesheers, sondern ein sehr detailgetreu ausgeführtes Modell.



Die Teilnehmer aus der Vogelperspektive.

11. Graupner-Classic Treffen in Mechters (NÖ)

Trotz der nicht allzu guten Wettervorhersage konnten eine Pilotin und 31 Piloten und Freunde von Graupner-Modellen am 20.8.2022 beim elften Graupner-Classic am Modellfluggelände des MSC Alpenvorland in Mechters (NÖ) vom Organisator Franz Schaberger herzlich begrüßt werden.

Ca. 80 Modelle aus der Zeit bis ca.1985 mussten diesmal leider meistens am Boden bewundert werden. Da der Wind den ganzen Tag über heftig blies, konnten sich nur einige kräftig motorisierte Modelle im Flug behaupten. Die Piloten trugen es mit Humor, besichtigten die ausgestellten Graupner-Flugmodelle, plauderten bzw. fachsimpelten, kauften das eine oder andere Teil zur Ergänzung der Graupner-Sammlung und erfreuten sich an der dargebotenen Verpflegung.

Nachfolgend soll noch ein wenig die Historie eines Teils der eingesetzten Graupner-Modelle dargestellt werden. Eines der ältesten Modelle war die Caravelle aus 1965, eine Konstruktion von WM Gustav Sämman. Besonders hervorgehoben wurden damals die neuzeitlichen Querruder, die auch zum unkritischen Flugverhalten beitrugen. Noch geflogen mit z.B. Graupner Variophon Tipp-Tipp-Anlagen. Spannweite 1.800 mm, Antrieb 10 cm³. Ca. drei Jahre jünger ist die Konstruktion von WM Phil Kraft, die Kwik Fly MK 3, ebenfalls eine reine Kunststoffmaschine für die Klasse RC 1 (heute F3A). 1967 wurde Phil damit Weltmeister.

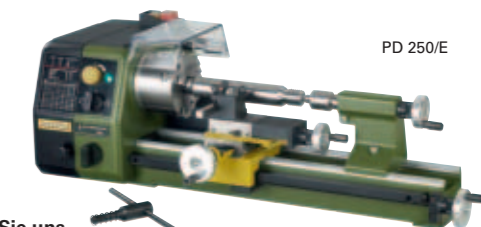


FÜR DEN FEINEN
JOB GIBT ES DIE
RICHTIGEN GERÄTE

Präzisionsdrehmaschine PD 250/E. Die neue Generation mit Systemzubehör. Zur Bearbeitung von Stahl, Messing, Aluminium und Kunststoff. Made in Germany.

Spitzenweite 250 mm. Spitzenhöhe 70 mm. Spitzenhöhe über Support 46 mm. Leiser DC-Spezialmotor für Spindeldrehzahlen von 300 – 900 und 3.000/min. Spindeldurchlass 10,5 mm. Automatischer Vorschub (0,05 oder 0,1 mm/U). Gewicht ca. 12 kg.

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-4213 Unterweikersdorf



Die Kwik Fly MK 3 beim tiefen Überflug.

Verleimte Seitenteile ließen den Bau schnell voranschreiten. Diese konnte bereits mit den ersten Graupner-Grundig Digital-Anlagen betrieben werden. Spannweite 1.510 mm, Antrieb 10 cm³. Der klassische Anfängersegler Amigo II (ca. 1968) wurde aus dem 1966 vorgestellten Amigo entwickelt. Damit war einfacher Kunst- und Rückenflug möglich. Der Autor begann damit 1971 mit dem RC-Modellfliegen, die beträgt Spannweite 2.000 mm. Ein zur damaligen Zeit vertriebenes Kleinmodell war die um ca. 1968 im Handel befindliche Mini Piper. Fortschrittliche Bauweise mit Kunststoff-Fertigrumpf bzw. -flächen und Leitwerk. Als Bespannung

diente eine bedruckte silberne Klebefolie. Spannweite 720 mm, Antrieb Cox 0,33 cm³, RC-Betrieb möglich. Dazwischen zur Abwechslung ein Hubschrauber, die Bell 47 aus 1977. Nach dem Bell 212 Twin-Jet ein kleineres Modell als Schnellbaukasten. Rotordurchmesser 955 mm, Antrieb HB 25 (4,08 cm³). Phil Kraft entwickelte auch Mitte der 70er Jahre den Schulterdecker Middle Stick. Er hatte einen einfachen Aufbau und konnte fürs Kunstflugtraining eingesetzt werden. Der Antrieb war auch mit einem OS-Wankelmotor möglich. Heute kommt der Wankelmotor einfacherweise aus dem

Im Flug kommt das naturgetreue Aussehen der BO 209 Monsun sehr gut zur Geltung.



Die glücklichen Gewinner nach der Tombola.

3D-Drucker und beinhaltet einen E-Motor. Die Modelle Terry und Chico aus den 70er Jahren könnten nicht unterschiedlicher sein. Terry, ein zweiachsgesteuerter gemütlicher Trainer mit einer Spannweite von 1.050 mm, Antrieb 1,76 cm³ steht gegenüber dem Chico, einem rasanten Sportmodell mit 1.000 mm Spannweite und einem 1,8 bis 2,0 cm³ Antrieb. Der Autor durfte in jüngeren Zeiten beide fliegen. Die naturähnlichen Nachbauten der Jodel Robin DR 400/180 von 1978 (Spannweite 1.680 mm, Antrieb 10 cm³) und BO 209 Monsun aus 1974 (Spannweite 1.580 mm, Antrieb 6,5 cm³) wiesen schon Fertigbauteile auf. Fesselflug war auch ein großes Thema für die Firma Graupner in den 50er Jahren. Die Herren Rudi Königshofer, Wilfried Peyfuss und Franz Wenzel zeigten zwischen den Vorführungen der ferngesteuerten Modelle, Combatflüge und Stunt (Kunstflug) mittels Fesselflug. Herzlich begrüßt werden konnten die Herren Gerd und Gerold Kirchert (Modellbau Kirchert in Wien), Stefan Graupner (SG-Modellbau, Kirchheim/Teck) und der Vizepräsident für Modellflug des Österreichischen Aeroclubs Christian Faymann und der Landesverbandspräsident Niederösterreich - Roland Dunger. Die Tombola war diesmal wieder bestückt mit Spenden der Fa. Kirchert (Wien), Proxxon, Manis Modellwerkstatt und SG (Stefan Graupner). Der Senior Friedl Pinzolitich spielte das Glücksspiel.

Herzlichen Dank dem Organisator Franz Schaberger und dem Küchen- und Helferteam. Festgehalten wird noch, dass erstmals parallel zur Graupner-Classic auch ein Retrotreffen stattfand. Trotz des heftigen Windes sah man nur glückliche Gesichter, man trifft sich wieder 2023 in Mechters beim zwölften Graupner Classic.



Stefan Graupner (links) signiert die Mini Piper des Organizers Franz Schaberger.

**FÜR DEN FEINEN
JOB GIBT ES DIE
RICHTIGEN GERÄTE**

Heißdraht-Schneidegerät THERMOCUT 230/E. Zum Trennen von Styropor und thermoplastischen Folien. Auch zum Arbeiten mit Schablonen.

Für Architekturmodellbau, Designer, Dekorateur, Künstler, Prototypenbau und natürlich für den klassischen Modellbau. 30 m Schneidedraht (Ø 0,2 mm) gehören dazu.

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

Bitte fragen Sie uns. Katalog kommt kostenlos.

www.proxxon.at

Proxxon GmbH - A-4213 Unterweikersdorf

Ferenc Kövecses aus Ungarn nahm den weiten Weg auf sich, um mit seiner Polikarpow Po-2 beim Stainzer Flugtag dabei zu sein.



Disbyloma



Disbyloma

Den spektakulären Sarajevo-Abstieg ließ sich Karl Reiser mit seiner Transall C160 nicht nehmen.



Der erst neun Jahre junge Julian Gass präsentierte mit seiner großen Extra 300 ein tolles Flugprogramm.

Flugtag des USFC Stainz

40 Jahre USFC Stainz, die Jubiläumsflugshow hätte es werden sollen, damals 2020. Zwei Jahre später ist es endlich so weit. Ende August 2022 luden die Stainzer zur aufgeschobenen Jubiläumsshow und viele namhafte Piloten aus Ungarn, Deutschland, Italien und Österreich haben die Einladung angenommen. Sie sind mit ihren beeindruckenden Flugmodellen in die Südweststeiermark gereist, um diese zu präsentieren.

Auch wenn die Wetterfrösche ausgerechnet für dieses Wochenende eine 80 prozentige Regenwahrscheinlichkeit prognostizierten, blieb es samstags für die Trainingsflüge, als auch sonntags, der Tag der Flugshow, trocken. Nur nachts kam die ersehnte Abkühlung in Form von leichtem Regen.

Pünktlich um 10:00 Uhr konnte es losgehen. Mit dem Flug der Decathlon mit einem Willkommensbanner, füllte sich der Zuschauerraum sehr schnell mit begeisternden, teils staunenden Gästen und fachkundigen Kollegen, welche die Darbietungen zum Fachsimpeln nutzten.

Sepp Schmirll präsentierte seinen Kampfhubschrauber Bell AH1 Cobra mit Turbinenantrieb.



Disbyloma

3/2022
prop

Natürlich war auch für das leibliche Wohl bestens gesorgt. Sowohl der engagierte Wirt als auch die eingeteilten Vereinsmitglieder sorgten für eine reibungslose Speisen und Getränkeausgabe.

Und was gab es nun alles zu sehen? Flugzeuge aus allen Epochen der Luftfahrt, von der Heinkel He 72 bis zum modernen Kampffjet F35.

So war Toni Mauracher mit seinem Leonardo-Jet aus Osttirol angereist und zog gekonnt bunte Rauchschwaden in den Himmel.

Rene Martschini vom Fliegerclub Phoenix 74 begeisterte das Publikum mit Tiefstflügen, die ihresgleichen zu suchen sind.

Auch die Jugend war mit dem erst 13jährigen Europacup-Gewinner im Sportsman IMAC F3M Gioele Bressan aus Italien prominent vertreten.

Der neunjährige Massimo di Vant, flog trotz Gipshand seine Sukhoi 29. Tolle Flüge zeigte der erst neun Jahre junge Julian Gass mit seiner Rebel und der großen Extra 300. Er wurde schon bevor er geboren wurde, am Flugplatz mit dem Flugvirus infiziert.

Weiters war Sepp Schmirll mit seinem Kampfhubschrauber Bell AH1 Cobra zu bestaunen, oder Helmut Höller aus Bayern, der mit mehr als 60jährigen Flugerfahrung seine Pushy Galore pfeilschnell über die Piste jagte.

Ferenc Kövecses aus Ungarn mit der Polikarpow Po-2 und Karl Reiser ließ sich mit seiner Transall C160 den spektakulären Sarajevoabstieg nicht nehmen.

Die fliegenden Hexen begeisterten Jung und Alt mit ihren Flugmanövern durch grünen und

roten Rauch. Es war sehr schön wieder so viele Menschen Lachen zu hören. Die Stimmung war, wie immer am Stainzer Flugplatz, grandios. Bei den Austrian WW-2 Fighters wurde es dann richtig laut. Die scale Warbirds donnerten wie gewohnt, sehr gekonnt und spektakulär rauchend durch das Stainz.

Das Team Jamnig begeisterte wiederum das Publikum mit beinahe lautlosen synchron fliegen zu den Takten von Sound of Silence.

Die Liste der Piloten könnte beinahe endlos fortgesetzt werden, ein Dank an alle die gekommen sind, auch wenn ihr hier nicht erwähnt werdet, ohne euch, eurer Disziplin und eurem Enthusiasmus, wäre kein Flugtag möglich!

Neben den vielen Kindern, die sich über die abgeworfenen Zuckerl freuten, konnte sich der Fliegerclub wiederum über die kurze, wohlwollende Rede des Ehrengastes, dem Bürgermeister von Stainz, Hr. Walter Eichmann, freuen. Auch unser Bundessektionsleiter Peter Zarfl war sichtlich von der Veranstaltung beeindruckt und ist noch bis lange nach dem offiziellen Ende am Platz geblieben.

Mit der atemberaubenden Fuchsjagd endeten die Vorführungen gegen 17:30 Uhr und der USFC Stainz konnte sich in Summe über rund 2.000 Gäste freuen, die sich mit einem Lächeln zufrieden auf den Heimweg machten.

Ein Dank an den Obmann Robert Trollnög, der für einen tollen Flugtag verantwortlich zeichnet. Er und sein Team leisteten ganze Arbeit, was für ein herrliches Wochenende, dass uns allen sicher noch lange in Erinnerung bleiben wird!

3/2022
prop



Das Team Hubschrauber stellt sich vor

Das Team Hubschrauber geht mit viel Motivation in das neue Wettbewerbsjahr. Nach einigen Jahren mit geringen Teilnehmerzahlen und wenig Nachwuchspiloten (zum Nachwuchs zählen alle Altersgruppen, die neu mit dem Hubschrauber-Wettbewerbsflug beginnen), versucht eine neu formierte und motiviert Runde dieser Tendenz entgegenzuwirken. Durch unseren Bundesfachreferenten konnten vier neue Landesfachreferenten gefunden werden, welche aktiv an den Wettbewerbsklassen teilnehmen und ihre Expertise als Punkterichter zur Verfügung stellen.

Das haben wir im Jahr 2023 geplant bzw. welche Änderungen sich ergeben werden.

Ein neues eintägiges Format für Wettbewerbe! So ist es für Teilnehmer einfacher, an einem Wettbewerb mitzumachen und es sinken die Kosten, sowohl für Teilnehmer als auch für die Veranstalter. Durch die Verkürzung ist eine Anpassung der Durchgänge und Programme erforderlich. Je nach Anzahl der Teilnehmer sollen mindestens vier Vorläufe in F3C, vier Vorläufe (zweimal Set, Freestyle und Freestyle Musik) in F3N und vier Vorläufe in RC-HC-CL geflogen werden. Die tatsächlich geplanten Durchgänge sind in der Ausschreibung angeführt und werden abhängig von der Anzahl der Teilnehmer geflogen. Durch das verkürzte Format ergibt sich ein strafferer Zeitplan und auch eine Begrenzung der Teilnehmeranzahl,

deshalb hier meine Bitte an euch, meldet euch rechtzeitig an, damit Ihr sicher einen Platz im Wettbewerb erhaltet. Anmeldungen für Trainingslager und Wettbewerbe sind ab Dezember über www.f3scoring.com möglich!

Termine 2023

Trainingstage von 29. April bis ersten Mai beim MFV-Phönix 74 Gersdorf für Einsteiger und Profis im Wettbewerbsflug.

Es wird jeden Tag dasselbe Programm angeboten. Es ist möglich an einem, zwei oder auch allen Tagen teilzunehmen. Was erwartet euch bei den neuen Trainingstagen:

- tägliche Erklärung der Wettbewerbsprogramme F3C, F3N, RC-HC-CL
- Technik-Tipps: technische Unterstützung beim Wettbewerbssetup der Hubschrauber
- Fliegen und Trainieren (freies fliegen ist eingeschränkt möglich)
- Erfahrungsaustausch zwischen den Piloten
- Coaching durch Punkterichter, Videoanalyse
- Kennenlernen von anderen Interessierten und Vernetzung untereinander

Die Kosten für das Trainingslager belaufen sich auf zehn Euro pro Tag. Das eingenommene Geld wird für den neuen Ö-Pokal- und Organisationshilfetopf verwendet und soll uns in Zukunft eine garantierte Ausrichtung von Wettbewerben ermöglichen.

Punkterichterlehrgang

Im Rahmen der Trainingstage wird am 29. April 2023 auch ein Punkterichterlehrgang veranstaltet. Die angehenden Punkterichter können Ihr neu erlangtes Wissen mit und an den Teilnehmern der Trainingstage erproben. Die genaue Uhrzeit wird mit der Ausschreibung im Jänner mitgeteilt.

Wettbewerbe 2023

Ö-Pokal Wettbewerb bei der Sportgemeinschaft Spittal-Modellflug, Klassen: F3C, F3N, RC-HC-CL, am 24. Juni 2023 ab 8 Uhr.

Ö-Pokal Wettbewerb beim 1. MHC Austria, Klassen: F3C, F3N, RC-HC-CL, am 9. September 2023.

Die Anmeldung ist ab Dezember unter: www.f3scoring.com für die Wettbewerbe möglich.

Eure Ansprechpartner

Solltet Ihr Interesse an der Wettbewerbsfliegerei haben, so kontaktiert am besten einen Ansprechpartner in eurer Nähe. Es handelt sich um aktive Piloten mit Wettbewerbserfahrung, die euch mit Rat und Tat zur Seite stehen können. Je nach Ort und Zeit sind auch persönliche Treffen möglich.

Die Landesfachreferenten:

Christian Wagner, LFR Burgenland,
0676 95 55 184,
christian.wagner@qualityforsuccess.at

Dennis Namesnik, LFR Kärnten,
office@acd-drums.at

Stefan Burndorfer, LFR Oberösterreich,
0676 814282398, stefan@burndorfer.at

Peter Rettenbacher, LFR Salzburg,
0664 2420875, peter.rettentbacher@aon.at

Andrei Tripolt, LFR Steiermark,
0664 1497347, andreitripolt063@gmail.com

Valentin Troger, LFR Wien,
0664 5060064, vt@vxt.at

Robert Holzmann, Bundesfachreferent, Südlich von Wien,
0660 9900015, rh@tbosfs.com

Die Gruppe Hubschrauber im Internet

Auch wir gehen mit der Zeit und stellen unsere Informationen in den gängigen Medien für unsere Piloten und Punkterichter zur Verfügung. Unsere Webseite: www.f3cn.at

Die Webseite www.F3cn.at wird mit Ende 2022 komplett neu organisiert und bietet in Zukunft neben den bekannten Informationen über Teampiloten, Klassen und Veranstaltungen, auch Informationen zu technischen Themen und Setups. Als neuen Punkt möchten wir unsere Trainingspartnerbörse vorstellen: Damit wollen wir es Wettbewerbspiloten ermöglichen, leichter mit gleichgesinnten Modellhubschrauberpiloten in Kontakt zu treten und somit einfacher gemeinsame Trainings zu vereinbaren.


Auf der Webseite sind auch die aktuellen Programme für die Wettbewerbsklassen zu finden.

Facebook

Unter: <https://www.facebook.com/f3cn.team.austria/> findet Ihr die aktuellen Themen rund um die Hubschraubergruppe in Österreich.

Aufruf an Veranstalter von Heli-Events

Eine Bitte an alle Veranstalter von Heli-Treffen: meldet euch bei uns, damit wir auch Euer Treffen in unsere Liste aufnehmen können – Danke!

Zum Abschluss möchte ich mich bei allen Piloten und Funktionären bedanken und ein gutes Wettbewerbsjahr 2023 wünschen. 





Die Warteschlange war lang, hier bedarf es Geduld, bis man sein Modell im Flug präsentieren konnte.

21. Styria Elektroflug-Meeting in Dietersdorf/Gnasbach

Der Präsident des UMFC-Gnas Heinrich Geiger konnte auf dem Fluggelände in Dietersdorf am Gnasbach am 17. und 18.9.2022 zum 21. Styria Elektroflug-Meeting 37 Pilotinnen und Piloten herzlich willkommen heißen.

Der Organisator und Platzsprecher Heimo Stadlbauer konnte leider aus gesundheitlichen Gründen nicht teilnehmen. Am Samstag herrschte feucht kaltes Wetter, aber am Sonntag dafür als Ausgleich bestes Flugwetter.

Ca. 65 Modelle wurden ausgepackt und größtenteils auch vorgefliegen. Zwei charmante junge Pilotinnen werteten das Meeting auf. Die Bandbreite war diesmal besonders groß. Neben den kleineren Modellen waren diesmal vermehrt Großmodelle vertreten.

Die Viper-Impeller-Jets waren zahlreich vertreten, aber auch die „Schaumis“ konnten überzeugen. Segler waren nicht allzu viele vertreten, jedoch wurden mit manchen Seglern enorm rasante Steigflüge gezeigt.

Den „Flughafen Dietersdorf“ flogen auch Passagiermaschinen wie die Douglas DC-6 und der Airbus A 380 an. Sensationell waren sicher die Flugvorführungen der beiden riesigen Transalls C-160 von Heimo Rainer und Karl Reiser und die Dornier 228.

Der IMAC-Großmodell-Kunstflug Europameister Werner Kohlberger konnte mit seinem Kunstflugprogramm überzeugen. Unter den Klängen von „Sound of Silence“ flogen Fritz Jamnig und seine Tochter Lisa ein spezielles Kunstflugprogramm. Das zweite Tochter-Vater Gespann, Flora und Manfred Hecht, konnte ebenfalls überzeugen.



Karl Reiser präsentiert stolz seine große Dornier 328, 3.800 mm Spwte., Gewicht 24.500 g, Akku 2x12s.



Das Tochter-Vater Gespann, Manfred und Flora Hecht, überzeugte mit ihren Flugvorführungen auf F3A „Nuance“ und Extra (2.600 mm Spannweite)

Unser Bundessektionsleiter Peter Zarfl zeigte naturgetreues Fliegen mit der Scale-Fouga Magister CM 170, ebenso wie Bernhard Klauscher mit seinem Ersten Weltkrieg Jagdflugzeug Aviatik Berg D I. Die Eigenkonstruktion der Antonov AN 2 von Bernhard Dolezel, des größten Doppeldeckers der Welt, brachte Nachkriegs Flair auf den Platz.

Wer das Original besichtigen will, kann das wieder ab Mai 2023 im Österreichischen Luftfahrtmuseum Graz-Thalerhof tun, auch eine Transall C-160 ist dort zu bestaunen. Hermann Schuster brachte mit dem Fesselflug ein bisschen Nostalgie ins Geschehen.

Die Hubschrauber von unter anderem Walter Scheffbänker und Martin Grabher waren scalemäßig gebaut und wurden auch so geflogen. Dank an alle Pilotinnen und Piloten fürs Kommen, vor allem dem durchführenden Verein UMFC Gnas mit seinem Präsidenten Heinrich Geiger. Dank gebührt auch den Helfern und der Küche, die wieder alle verwöhnt hat.

Auf ein Wiedersehen beim 22. Styria Elektroflug-Meeting im Jahr 2023 freuen sich der UMFC Gnas und der Organisator Heimo Stadlbauer.



Die Fouga Magister CM 170 im originalen Aussehen, wie sie von der österr. Luftwaffe geflogen wurde. Der Pilot BSL Peter Zarfl mit Copilotin Elke Linseder werden in Kürze das Modell fliegen. Spwte. 3.300 mm, Gew. 15.100 g, Akku 2x 12s.



EC 135 aus der Edelschmiede von Brandyfly in den Farben der österreichischen Flugpolizei mit 3.200 mm Rotordurchmesser. Erbauer und Pilot Anton Wegscheider aus Tirol begeisterte die Zuschauer mit seinen Flugeinlagen und diversen Lastenflügen.



Die Lama SA 315 B von Vario Helicopter mit 2.500 mm Rotordurchmesser von Andreas Scheiber (Teampilot Vario Helicopter).



Am Heliport in St. Anton a/A ist u.a. eine Ecureuil der Fa. Wucher stationiert. Anton Wegscheider ist ein Meister der Unterlastfliegerei und setzt seine große Ecureuil von Vario Helicopter dem Original nachempfunden perfekt in Szene.

Alpines Heli-Fliegen

Heli-Woche in St. Anton am Arlberg (Tirol)

Jedes Jahr in der dritten August-Woche treffen sich Helicopter-Piloten in St. Anton am Arlberg, am Fuße des Arlbergs, zur Grenze Tirol zu Vorarlberg, zur Heli-Woche. Ein Heli-Treffen der Superlative.

Sieben Tage lang verwandelt sich der Heimatflugplatz des örtlichen „Modellsportvereines Arlberger Adler“ zu einem Treffpunkt für Piloten und Aviatik begeisterte aus der ganzen Welt. Der Modellflugplatz liegt auf einer Seehöhe von 1.300 m und bietet mit seiner herrlichen Bergkulisse optimale Voraussetzungen für ein alpines Heli-Fliegen.

Nach der ersten Heli-Woche im Jahr 2010 war klar, dass es jährlich eine Fortsetzung dieser

Veranstaltung geben wird. Seit inzwischen 13 Jahren veranstaltet der Modellsportverein Arlberger Adler unter der Führung von Obmann Dr. Michael Klimmer und Obmann-Stellvertreter Alfred Lorenz auf seinem Vereinsgelände am Fuße des Arlbergmassiv in St. Anton am Arlberg Jahr für Jahr eine Heli-Woche in Kooperation mit Ewald Heim. Seit jeher erfreut sich diese Veranstaltung großer Beliebtheit in der Scale- und Semi-Scale Heli-Szene und hat sich im

Kamov Ka-32 von Heli-Classic von Marco Brem aus der Schweiz perfekt in Szene gesetzt inmitten einer beeindruckenden Gebirgskulisse. Die Maschine ist dem Original bis ins kleinste Detail nachgebaut.



europäischen Raum weit über die Landesgrenze einen Namen gemacht.

Obwohl dieses Jahr ein Campieren direkt am Modellfluggelände untersagt war, folgten namhafte Piloten in der Heli-Szene aus der Schweiz, Deutschland, Italien, Frankreich sowie dem Inland der Einladung. Sie genossen vom 13. bis 19. August 2022 die gemütliche familiäre Atmosphäre der Arlberger Adler. Abermals konnten mit Gerhard Pahl von Pahl-Turbinen, Marco Brem von Heli-Classic und Walter Loböck von Vario-Helicopter namhafte Hersteller am Modellfluggelände von St. Anton begrüßt werden.

Der Wettergott stand wahrlich auf der Seite der Arlberger Adler. Geprägt vom wolkenlosen Sonnenschein und angenehm warmen Temperaturen sorgte die Vielfalt an wunderschönen Scale-Helicoptern für bleibende Flugmomente. Die Vielfalt an wunderschönen Scale-Helicoptern bereicherte die Teilnehmer mit unver-

gesslichen Flugmomenten. Eingebettet von der wunderschönen Bergkulisse bietet das Fluggelände optimale Bedingungen für Foto- und Videoaufnahmen.

Lokale Spezialitäten aus der hauseigenen Küche zur Mittagsstunde auf dem Fluggelände stärkten das leibliche Wohl der Teilnehmer. Zwischendurch gab es immer wieder Aperitifs, ausreichend Kaffee und hausgemachte Kuchen. Als Wegzehrung gab es noch ein Schnäpschen der "fliegenden Wirtsleute", bevor das Abendessen in einer gemütlichen Gaststube eingenommen wurde.

Die Heli-Woche in St. Anton hat sich mittlerweile zu einer Veranstaltung mit familiärem Charakter über die Landesgrenzen hinaus entwickelt, wobei die Freundschaft unter den Piloten hochgeschätzt wird.

Die 14. Auflage unserer Heli-Woche findet vom 12. bis 18. August 2023 am Modellflugplatz in St. Anton am Arlberg statt.



Die Arlbergregion - ein Traum zum Fliegen. Reichlich Spaß hatte Gerhard Pahl von PAHLPower mit seiner Boeing Vertol 107 inmitten der herrlichen Bergkulisse.





Flugplatzgelände des KFC-Modellflug-Thon ist der Austragungsort des Oldtimer Seglertreffens, das am 25. Juni 2022 stattfand.



Beeindruckender "Bergfalke 1" von Alfred Kuschnigg im Maßstab 1:3.

Oldtimersegler-Treffen beim KFC-Thon

Am 25. Juni 2022 war es wieder so weit: Modellpiloten aus ganz Österreich versammelten sich am KFC-Modellflugplatzgelände in Thon bei Grafenstein in Kärnten, um beim Modell-Oldtimersegler-Treffen mitzumachen.

Eigentlich war dieses als alljährlich wiederkehrende Veranstaltung gedacht, doch die Corona-Pandemie machte in den Jahren 2020 und 2021 der Planung einen gehörigen Strich durch die Rechnung. Am Tag vor dem Event trafen schon die ersten Seglerpiloten ein. KFC-Vereinsobmann Rene Marius Hofmeister schleppte die Ankömmlinge in den wolkenlosen blauen Thoner Himmel, und es gab viele schöne Modelle zu bewundern.

Das eigentliche Treffen startete dann am Samstag, den 25. Juni. Schon am frühen Vormittag kamen Gäste von nah und fern zum Flugplatzgelände. 15 Piloten waren aus Kärnten angereist, weitere fünf kamen aus Wien, Salzburg, Oberösterreich, Tirol und dem Burgenland. Auch ÖAeC-Vizepräsident DI Christian Faymann, MA und ÖAeC-Modellflugsport-Bundessektionsleiter Peter Zarfl durften bei dem beliebten Treffen nicht fehlen.

Nicht minder erfreut zeigte sich auch Dauergast Alfred Birke, der gemeinsam mit Vizepräsident Faymann aus dem Burgenland angereist war. Am Samstag waren insgesamt 30 Segelflugmodelle und vier Schleppflugzeuge in der Luft zu bewundern. Die prächtigen Modelle wurden eifrig aufgebaut und sogleich von den vereinsangehörigen Schlepppiloten Sepp Mayer, Rene Hofmeister, Michael Strümpel und Ingo Zikulnig in die Luft gebracht.

Zu bestaunen gab es unter anderem die Oldtimer-Modelle SHK1, Musger MG-19, Messerschmitt M17, Slingsby T13 Petrel, Akaflieg Graz

Sturmvogel, Reiher III, SZD 6X Nietoperz, SZD8 Jaskolka, SZD9 Bocian, Scheibe SF 25 C-Falke, Bergfalke, DFS Fafnir, Bowlus Baby Albatros, SZD Foka 4, Bergfalke, Gö-3 Minimoa, KA6E, Kranich 2, Fauvel AV 36, SZD-22 Mucha, L-13 Blanik, Göppingen GÖ4, The Willow Wren. Wie alle Jahre war es ein Erlebnis der besonderen Art, bei bestem Wetter die wunderschön gestalteten Oldtimerseglermodelle mit manntragendem Vorbild in der Luft bestaunen zu können. Wolfgang Vallant begleitete die Displays durch seine Moderation und fachkundige Bekanntgabe von technischen Daten des aktuell fliegenden Modells. Aufgrund der



Bestaunt und angefasst werden konnte das ausgestellte und flugfähige „Grunau Baby“ (Baujahr 1954). Es stammt vom Flugplatz Feldkirchen in Kärnten und Pilot Walter Mitterbacher erzählte viel Wissenswertes über das Flugzeug.



Wunderschöner "DFS Fafnir" im Maßstab 1:3,5, Scale gebaut von Rudolf Buchacher.

Sehr seltene "Slingsby T13 Petrel" im Maßstab 1:3.5 von Wolfgang Decker.



Beste Stimmung am Flugplatz bei Freunden - vlnr: KFC-Obmann Rene Hofmeister, Vizepräsident Christian Faymann, Modellflug-Sekretärin Kerstin Rohringer, ÖAEC-Flugrecht-Experte Dr. Wolfgang Schober, BSL Peter Zarfl.

hohen Schleppiloten-Anzahl kam es zu keinem Zeitpunkt zu längeren Wartezeiten und jeder Pilot konnte so oft fliegen, wie er mochte. Viele Teilnehmer lobten dieses ungezwungene und einfache Startsystem. Auch kulinarisch konnte der KFC überzeugen. „Koch“ Harry Knes verwöhnte die Anwesenden mit Spezialitäten aus der Region und sorgte ganz nebenbei für gute Stimmung.

Ein absolutes Highlight stellte an diesem Tag auch die Anwesenheit eines manntragenden Oldtimer-Flugzeugs dar. Ein aufgebautes und flugfähiges „Grunau Baby“ (Baujahr 1954) vom Flugplatz Feldkirchen in Kärnten wurde am Modellflugplatzgelände ausgestellt und konnte angefasst und bestaunt werden. Auch der Flugzeugführer Walter Mitterbacher war anwesend und erzählte Interessierten viel Wissenswertes

über das "Baby". An dieser Stelle noch einmal ein recht herzliches Dankeschön auch an den Kärntner Landesverbandspräsidenten Martin Huber (u.a. Leiter der Segelflugschule des Flugsportvereines Feldkirchen Ossiacher See) für diese einmalige Darbietung. Am Ende des Flugtages, gegen 16 Uhr, gab es eine Prämierung der drei schönsten Flugmodelle, die sich die Piloten untereinander ausmachten. Die Begeisterung stand Mitwirkenden wie auch Besucherinnen und Besuchern jedenfalls ins Gesicht geschrieben. Der eindrucksvolle und erlebnisreiche Flugtag ging schließlich mit dem Versprechen vieler Teilnehmer, wiederkommen zu wollen, zu Ende.

Ein Detail am Rande: Auch der Wettergott es an allen drei Tagen wieder gut mit den Veranstaltern, Gästen und Teilnehmern gemeint. Aufgrund des hohen Zuspruchs wurde beschlossen, auch nächstes Jahr am 24. Juni 2023 wieder ein Oldtimersegler-Treffen stattfinden zu lassen.

Wir hoffen erneut auf zahlreiche Teilnahme und würden uns auch sehr freuen, euch mit euren beeindruckenden Segelflugzeugen bei uns am Modellflugplatzgelände in Thon bei Grafenstein begrüßen zu dürfen.



Beeindruckend am Boden und in der Luft - „SZD6X-Nietoperz“ von Michael Atzwanger.



JETI model

What else?

Hacker
Brushless Motors

www.hacker-motor.com

Eure Ansprechpartner im ÖAeC

BUNDESSEKTIONSLEITER

Peter ZARFL
Mobil: 0681/1083 3325
e-mail: peterzarfl5@gmail.com

Leiter des Modellflugausbildungszentrums

Gerold KIRCHERT
Tel. 01/982 44 63, Fax: 01/982 15 304, 0699/19821530
e-mail: office@kirchert.com

Sekretariat

Kerstin ROHRINGER
Tel. 01/5051028-77
e-mail: modellflug@aeroclub.at

Delegierte zur Obersten Nationalen Flugsportkommission

Ing. Manfred LEX
Mobil: 0650/342 5001
e-mail: manfred.lex@gmail.com
Dr. Martin HOFF
Mobil: 0676/61 79 203
e-mail: martin.hoff@hoff.at

FACHREFERENTEN

Freiflug F1 (ausser F1E) **Franz WUTZL**
Mobil: 0676/400 39 22
e-mail: franzwutzl@yahoo.de

FF-Hangflug F1E **Reinhard MANG**
Mobil: 0699/101 87 481
e-mail: reinhard.mang1@chello.at

Fesselflug F2-A, B, C, D **Dipl.Ing. Hanno MIORINI**
Mobil: 0664/46 33 646,
e-mail: hanno.miorini@gmail.com

Motorkunstflug F3A, RC-III **Dietmar WALTRITSCH**
Tel. Dienst: 0650/842 79 03
e-mail: waltritsch@gmx.at

F3B, F3J **Ing. Peter HOFFMANN**
Tel. 02236/36 1 55, 0664/7864421
e-mail: peter.m.hoffmann@aon.at

F3K **Hermann HAAS**
Mobil: 0664/88500334
e-mail: hermann.haas@erzberg-apotheke.at

F3C, F3N, RC-HC/CL, RC-HC/AC **Robert HOLZMANN**
Mobil: 0660/99 000 15
e-mail: rh@tbosfs.com

F3F, RC-H **Ing. Manfred DITTMAYER**
Mobil: 0676/911 90 50
e-mail: manfred.dittmayer@gmx.at

F3L, RC-RES **Kurt PLANITZER**
Mobil: 0664/5436582
email: office@creativ-goldschmiede.at

F4C, RC-SC, RC-Scale Antik **Wolfgang PRETZ**
Mobil: 0676/40 326 38
e-mail: familiepretz@aon.at (privat)
oder bfr_f4@gmx.at

F5B, D, F, RC-E/P-450 **Peter KOLP**
Mobil: 0676/838 07 505
e-mail: f5.bfr.at@gmail.com

F5J **Albert (Juun) ALBERS**
Mobil: 0664/536 77 57
e-mail: atf.albers@gmail.com

RC-ERES **Georg KRAUS**
Mobil: 0699 / 17 13 76 09
e-mail: georg.kraus@aon.at

RC-SF, RC-SL **Georg SCHECK**
Mobil: 0664/346 87 56
e-mail: jet.ossi.gs@gmail.com

RC-SK, RC-Combat **Martin KNASMILLNER**
Mobil: 0664/8011723130
e-mail: knasmillner@hotmail.com

RC-MS, RC-E7, RC-RES (F3L), RC-ERES (F5L) **Bernhard INFANGER**
Mobil: 0677/64277401
e-mail: bernhard.infanger@aon.at

JETFLUG

Peter CMYRAL
Mobil: 0664/404 56 56
e-mail: peter.cmyral@cmyral.eu

LANDESSEKTIONSLEITER

Burgenland **DI Josef Ursprung** (kooptiert)
Mobil: 0650/249 02 40
e-mail: josef.ursprung@gmx.at

Kärnten **Stephan LEITNER**
Mobil: 0664/93 74 198
e-mail: leitner.familie@aon.at

Niederösterreich **Otto SCHUCH**
Tel. u. Fax: 02533/89 172
Mobil: 0664/505 91 73
e-mail: o.schuch@aon.at

Oberösterreich **Josef EFERDINGER**
Mobil: 0664/3239495
e-mail: modellflug@aeroclub-ooe.at

Salzburg **Peter KRASSNITZER**
Mobil: 0664/2353501
e-mail: prkrassnitzer@gmail.com

Steiermark **Ing. Johann SIEBER**
Tel. 0676/417 5401
e-mail: j.sieber@mfg-am.at

Tirol **Ulrich WEBER**
Mobil: 0664/43 677 26
e-mail: ulli.weber1958@gmail.com
lsl-modellflug@aeroclub-tirol.at

Vorarlberg **Martin SALZGEBER**
Mobil: 0664/2480924
e-mail: martin.salzgeber@drei.at

Wien **Ing. Manfred DITTMAYER**
Mobil: 0676/911 90 50
e-mail: manfred.dittmayer@gmx.at

CIAM Delegate **Dr. Martin HOFF**
Mobil: 0676/61 79 203
e-mail: martin.hoff@hoff.at

Fachgruppe Technik und Recht **Ing. Bernhard RÖGNER**
Mobil: 0664/461 36 83,
e-mail: bernhard.roegner@aon.at

Fachgruppe Öffentlichkeitsarbeit **Ing. Wolfgang SEMLER**
Mobil: 0660/6900676
e-mail: wolfgang.semmler@hotmail.com

Thomas TADES
Mobil: 0664/8179111
e-mail: thomas.tades@tades.at

Fachgruppe Jugendarbeit **Gerhard NIEDERHOFER**
Mobil: 0664/436 54 58
e-mail: fly.niederhofer@gmx.at

Fachgruppe Finanzen **Fritz KOLL**
Mobil: 0664/41 54 115
e-mail: fritz.koll@a1.net

Referat Rechtsberatung **Mag. Michael RAINER**
Mobil: 0463/57009
e-mail: office@trrp.at

Mag. Heinz KOLLER
Mobil: 0664/34 10 175
e-mail: heinz.koller@aon.at



IT'S TIME TO CHANGE!



AB SOFORT VERFÜGBAR!

POWERBOX ATOM

- Alle 18 Kanäle mit vollen 2048 Schritten Auflösung
- extrem störsichere, echt redundante 2.4GHz Übertragung
- extreme Reichweite
- redundante PowerBox-Stromversorgung mit Li-Ion Akkus
- leistungsfähige Echtzeit-Telemetrie
- bis zu 800 Telemetrie-Werte pro Sekunde
- offene Servo- und Telemetrie Bus-Schnittstelle
- Einstellen von Sensorik oder Empfänger bequem vom Sender aus
- Binden von 2 gleichberechtigten Empfängern
- Telemetrie und Empfang bei allen 2 Empfängern mit gleicher Geschwindigkeit
- robuste, aus dem Vollen gefräste Aluminium-Knüppelaggregate
- vierfach kugelgelagert
- Hallensoren für Sticks und Lineargeber
- 20 Geber + 2 optionale Knüppelschalter
- Farbdisplay mit kapazitivem Touchscreen
- kontrastreiches Display, sonnenlichtlesbar
- einfachste Programmierung, selbst komplexer Modelle
- intuitive Menüführung mit Smartkeys
- Sprachausgabe mit lizenziertem Acapella TTS-Modul
- Sprachausgabe ohne *.wav Dateien – nur Texteingabe
- unterstützt 8 Sprachen mit vielen verschiedenen Stimmen
- 6 Flightmodes mit Prioritätensteuerung
- umfangreiche Timeroptionen
- virtuelle Schalter
- Servo-Cutoff-Funktion
- Update der Empfänger vom Sender per Funk
- perfekt ausbalancierter Schwerpunkt
- höchster Tragekomfort durch Microfaser-Handauflagen
- File Manager zum Austausch von Daten und Sicherung der Modelle
- eingebautes Linux-System für jede erdenkliche Erweiterung
- MADE in GERMANY

1.590,- EURO UVP inkl. 19% MwSt



SCIROCCO S Spannweite: 3750 mm

Die Weiterentwicklung unseres Topsellers

Der neue Scirocco „S“ ist die leicht verkleinerte und weiterentwickelte Version unseres Erfolgsmodells Scirocco. Mit seinen 3,75m Spannweite ist er etwas kompakter und wendiger, steht aber dem großen Bruder in nichts nach. Der Scirocco S ist ein Hochleistungs-F5J Modell in moderner GFK/CFK Schalenbauweise mit entsprechender Festigkeit. Auf Grund der dynamischen Flugeigenschaften eignet sich das Modell für nahezu jeden Einsatz. Trotz seiner Elektroauslegung wird er immer öfter auch am Hang eingesetzt.

Das aufwändige formschöne Design ermöglicht hervorragende Fluglagenerkennung.

Die Flächensteckung vom Mittelteil zu den Außenflächen erfolgt kraftschlüssig und sauber per CFK-Vierkantholm.

Das Modell ist in zwei Versionen (ARF/PNP) erhältlich und in der PNP Version weitgehend vormontiert. Der Motor, die Servos und die Verkabelung sind fertig eingebaut, sodass sich der Bauaufwand auf ein Geringstes reduziert.

In der ARF Version haben Sie die Möglichkeit individuelle RC Komponenten nach eigenem Ermessen zu verwenden.

Merkmale:

- kompaktere Spannweite
- höhere Wendigkeit
- durchgehende Querruder/Wölbklappen (kein Steg mehr vorhanden)
- Einbau von schwarzen Wechselrahmen für die 6-pol Stecker in Form vorgesehen
- Trenn-Nut für Multilock System in Form



Trenn-Nut Multilock



Durchgehende Querruder Klappen



Angeformte Gestängeausgänge



Eingebaute Rahmen für 6-Pol Stecker



Nr. 2668 ARF UVP € 1099,⁹⁹

*Nr. 2669 PNP UVP € 1599,⁹⁹

- * Ro-Power 4356 600 K/V Außenläufer Motor eingebaut
- 4 Stück FS-128 BB MG HV Digital Servo eingebaut
- 2 Stück FS-355 BB MG HV Servo eingebaut

Spannweite: 3750 mm

Gewicht: ca.3450 g

empf.Motor: Ro-Power Torque 4356

Steuerung: H,S,Q,M,WK

Hersteller: Robbe

Rumpf: GFK/CFK

Flächen: GFK/CFK

 **robbe**
Modellsport

www.robbe.com