



prop

DAS MODELLFLUGMAGAZIN DES ÖSTERREICHISCHEN AERO-CLUB

2/2019

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



Beim diesjährigen Airlinermeeting in der Nähe von Stuttgart waren nicht nur Jet-Airliner zu sehen, sondern auch Prop-Oldtimer, wie diese Junkers Ju 52 mit Elektroantrieb. Den Bericht dazu gibt es in dieser Ausgabe auf Seite 58.

**25. Ferienpass 2019
WIR GEHEN IN DIE LUFT
Schnupperkurs für Kinder**

Seite 10



MAMBA 60 PNP

Spannweite: 1353 mm

Heben Sie ab zu einem einzigartigen Flugerlebnis!

- Detailreicher Doppeldecker im modernen Design
- Aus der Hand des vielfachen F3A Champion Quique Somenzini
- Offiziell lizenziert von Jim Kimbal Enterprises
- Unübertroffene Flugstabilität durch das bewährte Aura 8 3-Achs Stabilisierungssystem
- Geringe Flächenbelastung für einfaches Handling
- Präzise Kunstflugeigenschaften
- Einfache Demontage für den Transport
- Leistungsstarker Antrieb inkl. Potenza 65 550kv und 80A Regler mit externem SBEC
- Inkl. hochwertiger HV Digitalservos



Nr. 9766887 ROT
Nr. 9766889 GELB € 599,99

Nr. 9766888 NIGHT ROT
Nr. 9766890 NIGHT GELB € 649,99



CALIMA

Spannweite: 3800 / 4300 mm

Erstklassiger Allrounder in hochwertiger Qualität!

Der CALIMA ist der neue Thermik- und Allround-Riese bei Robbe. Er verfügt über verschiedene ansteckbare Wing- bzw. Tiplets und ist somit in der Spannweite leicht variabel. Er lässt sich somit an verschiedene Bedingungen und Ansprüche des Piloten anpassen. Das Pendel-Höhenruder wird einfach per Magnete am Rumpf auf der Steckverbindung und originalen Multilocks als Tragflächensicherung. Die Flugeigenschaften sind als extrem gutmütig zu bezeichnen. Der CALIMA kann als langsamer Thermikschneffler oder als Allrounder auch einmal etwas flotter bewegt werden. Die fertig bespannten Tragflächen sind aus Styrokern, Glasfaserlagen, Abachi Beplankung und einem kohlefaserverstärktem Holm aufgebaut. Das Verhältnis aus Gewicht und Festigkeit ist dabei optimal erzielt worden.



Erhältlich bei Ihrem Fachhändler

Nr. 2639 ARF UVP € 599,99

Nr. 2640 PNP UVP € 899,99





**Österreichischer
Aero-Club**
MODELLFLUGSPORT

WIR SAGEN DREIZEHNTAUSEND MAL

DANKE!

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.



Unsere Premium Partner



Redaktionsschluss
für die Ausgabe 3/2019
ist der 15.11.2019

2/2019
prop

Liebe Modellflugsportfreunde,

nun ist es fix – die neue EU-Drohnenverordnung ist am 11. Juni 2019 in Kraft getreten. Viele Einzelheiten konnten wir in sehr umfangreichen Vorarbeiten bereits vor der Veröffentlichung der Verordnung klären und entsprechend abstimmen. Jetzt ist es an der Zeit im Rahmen der nationalen Umsetzung in Österreich konstruktiv mitzuwirken. Wir haben seitens der Bundessektion dafür schon vor geraumer Zeit eine Arbeitsgruppe gegründet, die sich mit der Umsetzung auseinandersetzt. Sie nimmt an allen dafür vorgesehenen Abstimmungsgesprächen teil und vertritt die Position des Modellflugsportes.

Es ist jetzt vorrangig und von enormer Bedeutung, bei den Festlegungen innerhalb der gesetzlichen Umsetzungen mit dabei zu sein. Wir haben uns dazu am 29.04.2019 in Zürich mit unseren Modellflugfreunden aus der Schweiz und aus Deutschland im Rahmen eines Verbändetreffens getroffen und gegenseitig über die nationalen Gegebenheiten informiert. Es war ein sehr interessanter Austausch – letztendlich konnten wir die eine oder andere Idee mit nach Hause nehmen. Am 01.06. und 02.06.2019 fand der Austausch innerhalb der EMFU statt. Auch im Rahmen dieses Austausches konnten wir von den Erfahrungen und Vorgangsweisen anderer Länder profitieren. Wir werden ab sofort laufend auf unserer Webseite prop.at aktuelle Berichte veröffentlichen, um den Informationsfluss gewährleisten zu können. Ab September finden beinahe wöchentlich Termine zu diesem Thema statt. Darüber wollen und werden wir auch umfassend informieren.

Ich lade gerne zu einem Informationsaustausch mit unseren Experten bzw. mit den Mitgliedern der Bundessektion ein – nutzt die vorhandenen Möglichkeiten, sich über den aktuellen und weiteren Verlauf der Umsetzung der EU-Verordnung zu informieren und helft bitte mit, die Ausübung des Modellflugsports in Zukunft sicher zu stellen.

Für den bevorstehenden Herbst wünsche ich Euch noch viele schöne Flugstunden.

Herzlichst

DI Christian Faymann, MA

Bundessektionsleiter Modellflugsport und
Vizepräsident des österr. Aeroclub



Heli Shop Direktversand
Umwege dürfen andere machen

Heli Shop
www.goblin-helicopter.eu
www.heli-shop.com

Goblin 700 Kraken

MANIAX 70C Power LiPo

Neu: 12s 70C für maximale Performance

www.heli-shop.com
info@heli-shop.com
+43 (0)5244 61418-0

SAB HELI DIVISION AUSTRIA

BE ORIGINAL

heli-shop.com Jetzt online gehen!

Controller

BLACK.4
universelle Standard Lichtsteuerung für die meisten Anwendungen

Jetzt NEU: BLACK.1 und BLACK.2 mit noch mehr Leistung!

Scheinwerfer

mit optimierter Aufbau und Abstrahlung für den Modellbau!

Lichtleistungen bis zu 900 Lumen bei 25g

Verfügbar von 12mm bis 50mm

Lichter

5mm bis 24mm

Navigation, Strobe und kombinierte Typen

Beste Sichtbarkeit und Top Leistung für kleine und große Modelle

Bis zu 2000 Lumen Leistung

Bundles

Sets für fast jedes Flugmodell finden Sie auf unserer Webseite. Sie wählen nur das Vorbild und Ihren Maßstab und bekommen mehrere Beleuchtungsvorschläge je nach Budget, Leistung oder Komplexität

F-86	Bölkow Bo 105
BEAVER	Viperjet
F-100 SUPER SABRE	Decathlon
MB-339	Hawk 66
L39	Bonanza
EC 135	VENOM

KING MAX
HIGH PERFORMANCE SERVOS

KM1203MD 23x12x27mm 20g 0.06s/60° (8.4) 10.5kg.cm (8.4)	ab €23,99
CLS2875H 35x15x29mm 28g 0.07s/60° (8.4) 11kg.cm (8.4)	ab €27,50
CLS1515M 35.5x15x28.5 34g 0.14s/60° (8.4) 17kg.cm (8.4)	ab €47,99
CLS2511SP 40.7x20.4x39 373g 0.1s/60° (8.4) 28.5kg.cm (8.4)	ab €42,99
KM7023MDHV 40x20x38mm 72g 0.07s/60° (8.4) 27.5kg.cm (8.4)	ab €62,99
CLS02L 40x20x27mm 64g 0.05s/60° (8.4) 28kg.cm (8.4)	ab €49,99
CLS04S 40x20x33mm 73g 0.15s/60° (8.4) 56kg.cm (8.4)	ab €93,99

Generalvertrieb für KINGMAX Servos!
*alle Produktbilder und technische Daten auf der Webseite

uniLIGHT.at
PROFESSIONAL AIRCRAFT LIGHTING

Oder fragen Sie uns direkt... info@unilight.at

INHALT

ÖAeC

Europas harmonisiertes Modellflugrecht 6

BERICHT

Seglerschlepp – die Erfüllung? 8
25. Ferienpass 2019 10
33. UNION – Modellflug Jugendlager 2019 12
Modellflug-Ausstellung im Österreichischen Luftfahrtmuseum Graz-Thalerhof 15

SPORT

Vierter Pöls Pokal Zwaring in den Klassen F5B und F5F 16
Der erste RC-E7 Wettbewerb im Jahr 2019 18
RC-1 / F3A Retroszene Österreich 20
Sechster Österreichischer Jugendwettbewerb 23

TEST

Pocket Rocket Funjet 2 Ultra 26
Dassault Mirage 2000C von Minijets 32
Batwing 40

REPORT

14. Elektroflug Meeting des UFC Mostland 42
Oldtimer Seglertreffen 44
Erstes Obersteirisches Heli Baby-Treffen 47
Sechstes Styria Retromeeing in Hofkirchen bei Hartberg 48
Scale-Heli-Treffen in Mannersdorf 50
Wasserflugtag am Längsee 51
Bratfliegen des MFC Weichstetten 52
F3C & F3C-Sport Schnupperwochenende in Kärnten 54
AERO Friedrichshafen 56
Fünftes Internationales Airliner-Meeting in Oppingen-Au 58
Impressum 63
Eure Ansprechpartner im ÖAeC 64

2/2019
prop



Seite 10



Seite 26



Seite 32



Seite 47

Seite 51



Europas harmonisiertes Modellflugrecht

Wegen der anhaltenden Probleme mit Multicoptern im Luftraum (und den damit einhergehenden Störungen und Gefährdungen der Zivilluftfahrt) hat sich die EU entschlossen, ein umfassendes Regelwerk für die Betreiber von unbemannten Luftfahrzeugen zu erlassen. Diese „EU-Drohnenverordnung“ wurde am 12. Juni 2019 veröffentlicht.

Die neue Drohnenverordnung der EU

Nach noch gültigem österreichischen Luftfahrtrecht sind Flugmodelle eigenständige Teilnehmer an der Luftfahrt.

In der neuen Drohnenverordnung der EU gibt es aber innerhalb der Gruppe der unbemannten Luftfahrzeuge keine weiteren Differenzierungen mehr. Das bedeutet, dass der Betrieb von Modellflugzeugen und der Betrieb von Multicoptern legislativ gleichbehandelt wird. Und dabei gibt es drastische Einschränkungen/Erschwernisse für den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen mit einer Masse von 250 bis 25.000 Gramm der sog. „open category“:

- erlaubte Flughöhe max. 120 m
- Registrierungspflicht der Betreiber von unbemannten Luftfahrzeugen
- Kennzeichnungspflicht der unbemannten Luftfahrzeuge
- Online-Training für die Piloten
- Ablegen eines Online-Tests für Piloten (Kenntnisnachweis)
- Mindestalter von 16 Jahren (kann unter bestimmten Voraussetzungen auf 12 Jahre herabgesetzt werden)
- der Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges ist nur abseits von Personen oder Menschenansammlungen erlaubt

Durch die auf Initiative Österreichs gegründete Europäische Modellfliegerunion (EMFU) konnte bei der EU aber erreicht werden, dass die nationalen Behörden - in Österreich das Verkehrsministerium (BMVIT) – den Betrieb von Flugmodellen innerhalb von Vereinen oder Verbänden (nicht den der Multicopter) aus der Drohnenverordnung herauslösen konnten; d.h., oben genannte Einschränkungen/Erschwernisse könnten für Modellflugvereine teilweise oder sogar gänzlich aufgehoben werden.

Es wird also auf die Bereitschaft des Ministeriums ankommen, inwieweit die Anträge des ÖAeC nach einem liberalen Umgang mit dem Modellflug erfüllt werden. Wir, die Interessensvertretung der Modellflugtreibenden Österreichs, haben den Weg aufbereitet und sind gut gerüstet, um bei den Verhandlungen mit Argumenten zu punkten. Spätestens mit 1. Juni 2022 müssen dann die mit dem EU-Recht konformen Richtlinien in Kraft treten.

Registrierungspflicht

Zu allererst wird die Registrierungspflicht für uns Modellflieger schlagend werden.

Ab 1. Juli 2020 muss die Registrierung aller Modellflugpiloten in ein EU-weites Register erfolgen. Der derzeitige Informationsstand besagt, dass die Piloten eine Registrierungsnummer erhalten, die auf all ihren Flugmodellen angebracht werden muss. Anhand dieser Kennzeichnungsnummer ist dann eine eindeutige Identifizierung des Besitzers innerhalb der EU möglich (ähnlich eines Kfz-Kennzeichens).



Derzeit denkt das Ministerium daran, diese Registrierung der Austro Control zu übertragen. Kostenpunkt 30,- € pro Person mit einer Gültigkeitsdauer von drei Jahren. Danach muss wieder erneut angesucht werden.

Unser Bundessektionsleiter und Vizepräsident DI Christian Faymann hatte sich schon im Vorfeld dafür stark gemacht, dass die Registrierung an den Aero-Club übertragen wird. Der Vorteil liegt in einer einmaligen Registrierung, die solange aufrecht bleibt, solange man Aero-Club Mitglied ist. Auch wird eine deutliche Kostenreduzierung für unsere Mitglieder angestrebt.

Die nächsten Schritte:

- Als erstes muss die Abwicklung/Durchführung der Registrierungspflicht geklärt werden.
- Danach ist das zukünftige nationale Modellflugrecht neu zu verhandeln, welches zumindest für das Fliegen in den Vereinen (Verbänden) Erleichterungen zum Betreiben von Flugmodellen gegenüber der „Open Category“ ermöglichen soll.

Fahrplan zur Neugestaltung des Modellflugrechtes:

- 1. Juli 2019 Drohnenverordnung von EU veröffentlicht
- 1. Juli 2020 Registrierungspflicht beginnt in allen Mitgliedsstaaten
- 1. Juli 2022 Bis zu diesem Zeitpunkt sind die nationalen Änderungen in einem neuen Gesetzestext zu formulieren.

Bis dahin gelten die derzeitigen Bestimmungen des LFG und der LVR zum Betrieb von Flugmodellen.

P.S. Modellflugvereine und Interessensvertretungen, die ihren Modellflugplatz immer noch nicht über den ÖAeC zum Eintrag in die angemeldet haben, sollten das tunlichst nachholen. Sollte nämlich im Zuge des Bestandsschutzes eine Flughöhe von 150 m zu Wege gebracht werden, so wird diese natürlich nur für bereits bestehende Modellflugplätze gelten!



„Neue Wege“

In Zukunft wird die Zeitschrift Prop und das Onlineportal prop.at noch enger zusammenarbeiten. Bei Berichten, die laufend ein Update erhalten, findet zusätzlich auch noch eine QR Code. Diesen könnt ihr abscannen und kommt so rasch auf das Online Portal „www.prop.at“, wo ihr die neuesten Entwicklungen mitverfolgen könnt.



Autor: BFR Dr. Wolfgang Schober

Das Segelflugmodell Moswey beim Start zum Seglerschlepp.

Seglerschlepp – die Erfüllung?

Ja, es gibt sie, die große Leidenschaft für eine Modellflugsparte. Seit 35 Jahren bin ich dem Seglerschlepp verfallen. Angefangen hat es mit einem Big Lift von Multiplex mit einem 10 ccm Webra Speed mit Resorrohr motorisiert, der einen Flamingo aus gleichem Hause in die Höhe zog. Doch leider kein perfektes Gespann! Der Flamingo war ein kleiner „Giftzwerg“, der beim kleinsten „Zupfer“ unheimlich beschleunigen konnte und mich oft in arge Bedrängnis

brachte, wenn er sich anschickte, mich zu überholen. Natürlich gestehe ich ein, dass ich damals nicht die Erfahrung hatte, das Gespann zu beruhigen. Die „Flucht nach oben“ war mir noch unbekannt!

Heute weiß ich, dass für einen schönen Schlepp das Gewichtsverhältnis zwischen Schleppmaschine und Segelflugmodell etwa 2:1 betragen sollte. Ist das der Fall, so bringt ein nicht „spurtreu“ geflogener Segler den Schlepper

Der Big Lift von Multiplex setzte 1984 neue Maßstäbe und war der Stammvater aller Schleppmaschinen!



Mit dem von uns zum Seglerschleppen gewählten Flamingo hatten wir allerdings keinen Volltreffer gelandet. Zwar lag das Gewicht nur bei 2.200 Gramm, aber das eingesetzte Tragflügelprofil waren völlig konträr zum Big Lift und ergab deshalb kein harmonisches Gespann!



Dieses Exemplar des Biglift glänzt mit einem kraftvollen Elektroantrieb, Dreibein-Fahrwerk, Querruder und Landeklappen sind inklusive!

nicht aus der Bahn. Das soll aber nicht heißen, dass man nicht auch mit einem Verhältnis von 1:1 (der Segler ist gleich schwer wie der Schlepper) einwandfreie Schleppflüge hinzaubern kann. Aber das ist ungemein schwerer und braucht eben Erfahrung. Auch die Profilierung der beiden Modelle sollte zueinander passen. Was nützt eine vollsymmetrisch profilierte Schleppmaschine, wenn der Segler ein Thermikschleicher ist? Umgekehrt ist es das gleiche Desaster!

1. Schlepperweisheit:

Das Gespann sollte aufeinander abgestimmt sein; d.h.,

- das Gewichtsverhältnis sollte etwa 2:1 betragen und
- die Profilierungen sollten zueinander passen.

Das sind dann gute Voraussetzungen für viele erfolgreiche und genussvolle Schleppflüge!



Die Freude ist ihnen ins Gesicht geschrieben und das Gewichtsverhältnis ist nicht nur bei diesen beiden Modellen erfüllt, sondern auch bei den Piloten!

Autor: Gerhard Niederhofer
(Jugendkoordinator im österr. AERO Club)



Die jungen Adler des heurigen Ferienpasses vor dem Gipfelkreuz auf der Sommeralm.



Pascal, der Könnler genießt die vor ihm liegende herrliche Landschaft.

25. Ferienpass 2019 „WIR GEHEN IN DIE LUFT“

Felix erprobt zum ersten Mal das Fliegen in der Thermik.



Seit 25 Jahren führt die Union Eisenerz im Rahmen des Ferienpasses der Stadtgemeinde Eisenerz einen Schnupperkurs für Kinder unter dem Motto „WIR GEHEN IN DIE LUFT“ durch.

Für diesen Schnupperkurs stellt der Verein sämtliches Material, wie Flugmodelle und Fernsteuerungen zur Verfügung. Die Kinder bringen zu diesem Kurs außer der sportlichen Kleidung nur eine Kappe und eine Sonnenbrille mit. Der dreitägige Kurs (heuer vom 16. – 18. Juli) wurde über zwei Tage auf der Seewiese in Eisenerz und am letzten Tag auf der Sommeralm durchgeführt. Transportiert wurden die Kinder mit dem Bus des Sportverbandes Union.

Im heurigen Jahr haben sich sechs Kinder bzw. Jugendliche gemeldet, die zum Teil schon in den letzten Jahren beim Kurs waren und heuer einiges dazu gelernt haben. Unterstützt wurde ich heuer erstmals von Pascal Götz, der ebenfalls beim Schulen mithalf. Mit Hilfe von Elektroflugmodellen wurden die wichtigsten Flugmanöver trainiert.

Im Rahmen „50 Jahre Mondlandung“ ließen wir zur großen Freude aller, eine „Wasserrakete“ in den Himmel steigen. Den Mond erreichten wir

leider nicht, die geschätzten 60 bis 70 Meter waren dann doch zu wenig - der Spaß war aber riesig!
Das Wetter war ideal, denn zum Erlernen ist ruhiges Wetter eine gute Voraussetzung. Besonders Glück hatten wir auf der Sommeralm.

Eine leichte Brise und viel Thermik ließen uns stundenlang in der Thermik kreisen.

Für Lehrer und Schüler ein unvergessliches Erlebnis!



www.krick-modell.de • www.krick-modell.de • www.krick-modell.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 dm ²
Flächenbelastung	23,5 g/dm ²

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



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.



Autor: Gerhard Niederhofer
(Jugendkoordinator im österr. AERO Club)



Der Jugendkoordinator versuchte sein Glück mit Fesselflugmodellen.

33. UNION – Modellflug Jugendlager 2019

Das 33. Modellflug-Jugendlager konnte zeitlich etwas erweitert werden, da es heuer zu keinen Überschneidungen mit anderen Terminen kam. Über diese zeitliche Verlängerung auf neun Tage freuten sich alle Beteiligten. Nach dem Transport zum Modellflugplatz Hofkirchen fuhren wir zu unserem, seit vielen Jahren bewährten Quartier, zur Weinstube „Frieda“. Hier erwartete uns schon unsere beliebte „Frieda Ednitsch“.

Der 1. Tag

Am nächsten Tag, dem sechsten Juli starteten wir pünktlich um zehn Uhr mit dem UNION Bus und mit meinem Wohnmobil in Richtung Hofkirchen. Von den angemeldeten achtzehn Jugendlichen waren sechzehn erschienen. Diese wurden von ihren Eltern oder Verwandten aus Tirol, Kärnten, Oberösterreich und der Steiermark nach Hofkirchen gebracht. Nach dem kurzen Kennenlernen, wurde bei Frieda Quartier bezogen und sofort wiederum zum Flugplatz gefahren, um die Vorbereitungen für den nächsten Tag, nämlich dem sechsten Jugend-Modellflugwettbewerb, zu tätigen. Geflogen wurde bis 19 Uhr, dann gab es bei Frieda Abendessen.

Anschließend fuhren wir wiederum zum Flugplatz, um bis zum Dunkelwerden zu trainieren.

Der Tag des Wettkampfes

Gleich nach dem Frühstück, welches täglich um 7 Uhr 30 eingenommen wurde, ging es mit den Bussen zum Flugplatz. Der Wettbewerb verlief sehr zügig und war sehr gut organisiert. Der Wettbewerbsleiter, Thomas Rauning und die Schriftführerin, Inge Niederhofer, hatten alles im Griff (siehe Bericht sechster Modellflug-Jugendwettbewerb). Andy Walcher und Christian Wimmer standen hilfreich zur Seite. Eigentlich wollten wir fünf Durchgänge fliegen, starker Wind und plötzlich aufkommender Regen machten uns jedoch einen Strich durch die Rechnung. Nach der Siegerehrung wurde das Wetter wieder schöner und so eilten wir zum Flugplatz, um die letzten Sonnenstrahlen und das gute Flugwetter zu genießen.

Traumhafte Flugtage – tolle Leistungen

Obwohl die Wettervorhersage für Österreich nicht besonders gut war, hatten wir ungeheures Glück. Bis auf ganz wenige und nur kurze Regenschauer konnten wir von früh bis abends fliegen.

Mittags wurden wir durch unseren Grillmeister, Thomas Rauning, versorgt oder wir besorgten



Daniel rücklinks mit seiner Fernsteuerung beim extremen Kunstflug.

uns im nahegelegenen Kaindorf beim „Rodler“ eine gute Jause. Das Frühstück und vor allem das Abendessen nahmen wir bei unserer „Frieda“ ein. Dies muss hier besonders erwähnt werden, denn es ist außergewöhnlich gut und immer mehr als ausreichend. Dank sei unserer „Frieda“!

Großartig waren auch die Flugkünste unserer oberösterreichischen jungen Freunde, Simon Speigner, Daniel Woitsche und Moritz Ortner sowie des jungen Simon Walcher, die mit ihren großen Motorflugmodellen wahre Kunststücke

vollbrachten und auch die erwachsenen Zuschauer, die täglich uns besuchten, zu begeistern wussten.

Trainiert wurde mit RES Modellen, Thermikmodellen, F3K Modellen und verschiedenen Motormodellen (meistens elektrisch). Es gab kaum fünf Minuten, wo nicht geflogen wurde. Natürlich hatten auch die Betreuer ihren Flugspaß. Andy Walcher, Christian Wimmer, Thomas Rauning und auch der Jugendkoordinator konnten ihre Modelle in die Lüfte bringen. Gegen die jungen Oberösterreicher war aber kein Kraut gewachsen!!



Neben dem Fliegen stand auch das Bauen von Modellen auf dem Programm. Zum Teil waren es die gewonnenen Baukästen, zum anderen Teil waren es Eigenkonstruktionen, die gebaut wurden.

Modellflug-Ausstellung im Österreichischen Luftfahrtmuseum Graz-Thalerhof



Justin und Simon mit ihren Eigenkonstruktionen, die sie auf Basis des Lidlflegers realisierten.



Christian übte stundenlang mit seinem Falken den HLG-Wurfstart.



Auch dem Bereich des Fesselflugs ist ein eigener Bereich gewidmet.

Im Österreichischen Luftfahrtmuseum Graz-Thalerhof gibt es seit dem Jahre 2016 eine dauerhafte Modellflug-Ausstellung.

Neben zahlreichen Flächenflugmodellen ist auch dieser Hubschrauber Bell 47 ausgestellt.

Projekt „Alte Adler für junge Adler“

Dieses Projekt, bei dem erfahrene Modellflieger ihre Modelle kostenlos an die Jugend weitergeben, hat sich äußerst positiv bewährt. So haben wir bei diesem Jugendlager ein Modell von Robert Sulzer, ein kleines HLG Modell an den 11jährigen Christian Grabner vergeben, der mit ungeheurer Freude die ganze Woche den kleinen Schleudersegler in die Luft verfrachtete und ständig nach Thermik suchte. Immer wieder schrie er „Gerhard, Gerhard!“, wenn er glaubte, Thermik erwischt zu haben. Wir alle freuten uns für ihn. Mit dem Elektromodell vom Robert Sulzer, welches er ebenfalls zur Verfügung stellte, hatte wiederum Pascal seine Freude, der fliegerisch einen großen Sprung nach vorne machte. Ein ganz besonderer Förderer unserer Jugend ist Mario Brandner. Er stellt immer wieder tolle Baukästen für unsere Jugend zu Verfügung, die natürlich noch während des Jugendlagers zusammengebaut werden. Mario sei herzlichst gedankt!

Bautätigkeit

Neben dem ständigen Fliegen fand man auch Zeit zum Bauen von Modellen. Zum Teil waren es die gewonnenen Baukästen, die in Angriff genommen wurden, zum anderen Teil waren es Eigenkonstruktionen, die einige technische Überlegungen bedurften. Simon Walcher zeigte es ihnen mit einem motorisierten „Lidlfieger“

und einem „Lidlnurflügler“ vor. So manch abenteuerliches Modell entstand. Justin Moysey, unser Tiroler, beschäftigte sich die ganze Woche mit diesem Projekt und erfand so manche technische Lösung. Unterstützt wurde er von unseren Betreuern und den älteren, erfahrenen Jugendlichen.

Dank an alte Freunde

Seit vielen Jahren (mehr als zwei Jahrzehnte) unterstützen uns zwei treue Modellfliegerkameraden beim Jugendlager: Unser „Professor“, Wolfram Kügler, von der Bundesfachschule für Flugtechnik in Langenlebarndorf und Gerhard Plaschka, seines Zeichens großer Geiger an der Wiener Volksoper. Sie stehen unserer Jugend immer mit Rat und Tat bei. In Ihren Schatzkisten ist immer etwas dabei, das man für das ramponierte Flugmodell brauchen kann. Sie sind für unser Jugendlager unverzichtbar! Andy Walcher und Christian Wimmer sind ebenfalls ein Glücksfall für unsere Jugendbetreuung. Mit viel Geduld und Einfühlungsvermögen, aber auch Erfahrung betreuen sie unsere Modellfliegerjugend. Besonders bedanken möchte ich mich aber bei meiner Familie, bei meiner Frau, Inge und bei meinem Sohn, Thomas Rauninger. Sie haben mich in all den Jahrzehnten hilfreich unterstützt und mir den entsprechenden Rückhalt geboten.

Wir alle freuen uns auf das 34. Modellflug – Jugendlager 2020!

Vor wenigen Jahren gab es bereits im Österreichischen Luftfahrtmuseum Graz-Thalerhof (ÖLM) eine zeitlich begrenzte Sonderausstellung ausschließlich über Modellflug-Motoren (siehe Prop 2/2014). Ab 2016 wurde im Rahmen des Museums der Ausstellungsbereich für eine dauerhafte Modellflug-Ausstellung eingerichtet. Für Modellflug-Motoren und Fernsteuerungen können derzeit insgesamt sechs Vitrinen genutzt werden. Die Palette bei den Verbrennungsmotoren reicht vom Benzinmotor aus ca. 1938, über die Selbstzündler-Motoren (Diesel) bis hin zum Glühzünder-Motor. Bei den Fernsteueranlagen kann man die RC-Entwicklung von der Tipp-Tipp Anlage aus dem Jahre 1962 bis zur modernen 2,4 GHz Anlage betrachten. Ergänzend zu den Vitrinen werden an den Hallenwänden Modellflugzeuge beginnend mit dem Jahre 1940 bis heute ausgestellt. Die Modellflug-Sparten Freiflug, Fesselflug und RC-Flug werden durch interessante Objekte repräsentiert. Auch ein Hubschrauber ergänzt die Sammlung. Die Objekte

stammen teilweise aus der Sammlung des Autors und Kurators im ÖLM Heimo Stadlbauer, weiters von etlichen Modellfliegern, die ihre Ausstellungsstücke als Stiftungen oder Dauerleihgaben zur Verfügung stellten. Kürzlich kam aus Gnas noch eine Concorde im Maßstab 1:15 mit immerhin vier Metern Länge ins Museum „geflogen“. Im Österreichischen Luftfahrtmuseum kann man neben der Transportmaschine Transall C-160 zahlreiche Jets, Propellermaschinen, Segler und Flugmotoren besichtigen. Die frei zugänglichen Objekte sind sicherlich auch interessant für Scale-Modellbauer. Das Museum ist sonn- und feiertags zwischen dem 1.5. und 26.10. geöffnet. Führungen (ab zehn Personen) sind auch außerhalb der Öffnungszeiten nach Voranmeldung möglich. Spezialführungen können teilweise auch vom Autor durchgeführt werden.
ÖLM Homepage: www.luftfahrtmuseum.at
E-Mail: luftfahrt-museum@gmx.at
Kontakt mit dem Autor: heimo.stadlbauer@hotmail.com

Die Entwicklung der Fernsteuerungen von der Tipp-Tipp Anlage aus dem Jahre 1962 bis zur modernen 2,4 GHz Anlage kann in einer eigenen Vitrine nachverfolgt werden.

Selbst- und Glühzündermotoren aus verschiedenen Epochen der Modellfluggeschichte



Autor: DI Heimo Stadlbauer, Jury
Fotos: Stadlbauer und MFC Zwaring



Siegerehrung in der Klasse F5B, vlnr. A. Leber, F. Riegler, J. Schild, K. Waser, J. Palko, H. Stadlbauer



Siegerehrung in der Klasse F5F, vlnr. K. Waser, G. Schiffer, St. Damm, M. Hoff, A. Leber, H. Stadlbauer

Vierter Pöls Pokal Zwaring in den Klassen F5B und F5F

Bei prächtigem Flugwetter konnten am 27.4.2019 zum vierten Pöls-Pokal-Bewerb in den Klassen F5B und F5F auf dem Modellfluggelände des MFC Zwaring vom Obmann Andreas Leber und vom Akaflieg Graz Mitveranstalter Karl Waser insgesamt 11 Piloten begrüßt werden. Die Teilnehmerzahl gegenüber 2018 war rückläufig. So konnten nicht einmal die Steirischen Landesmeisterschaften herausgewertet werden. Diese Klassen sind fliegerisch und technisch sehr anspruchsvoll. So konnte leider auch beim Hotliner-Fun-Cup für Einsteiger kein Interessent begrüßt werden, aber dafür ein F5B Pilot aus Bratislava.

Die eingesetzten Modelle blieben gegenüber 2018 unverändert. In der Klasse F5B sah man zwei „Avionik“ und vier „Speedfire 2“ und in der Klasse F5F ausschließlich „Backfire 2“. Antriebsmäßig wurde auf bereits 2018 Bewährtes gesetzt. Maximal 10s Li-Po bei F5B und 6s Li-Po bei F5F sind Standard.

Mit zwei von vier gewonnenen Durchgängen konnte wie 2018 Julian Schild die Klasse F5B für sich entscheiden, gefolgt von F. Riegler, K. Waser, M. Neudorfer, M. Oberleitner und J. Pulko (SK). Der Jugend-Weltmeister M. Neudorfer konnte mit 49 Strecken im ersten Durchgang über-

haupt die höchste Streckenzahl und somit den Tausender erfliegen, schloss aber in den folgenden Durchgängen nicht mehr an diese Leistung an.

In der Klasse F5F war der der Vorjahrsieger St. Damm heuer wieder erfolgreich, gefolgt von G. Schiffer, M. Hoff, M. Lex und N. Pollack. Mit der Überreichung der Pokale und Urkunden durch Obmann A. Leber, Organisator K. Waser und Jury H. Stadlbauer fand der vierte Pöls Pokal Bewerb seinen würdigen Abschluss.

Vielen herzlichen Dank dem veranstaltenden Verein MFC Zwaring, der Akaflieg Graz, den zahlreichen Helferinnen und Helfern und der Küchen(frauen)mannschaft.

Die nächsten Termine:

- 8. - 9.6.2019 Oberpullendorf
- 22.6.2019 ÖM und STM, Maria Buch
- 6. - 7.7.2019 Meggenhofen



JUBILÄUMSFEST am 30. November 2019 von 8 - 20 Uhr!

Wir feiern 55 Jahre Modellbau G. Kirchert und laden herzlich dazu ein. Komm vorbei!

Modellbau in seiner Vielfalt!

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



www.kirchert.com



ONF M. Lex startet den Backfire von F5F Sieger St. Damm

K. Waser hat den Flug mit einer Ziellandung im 10 m Kreis abgeschlossen.

Autor: Stephan Frischauf,
Landesfachwart für Elektroflug in Tirol

Ein besonderes Feeling mit dem Modellflugzeug
vor dieser imposanten Kulisse der
Mieminger Gebirgskette zu fliegen.

Der erste RC-E7 Wettbewerb im Jahr 2019



Am zweiten Juni 2019 wurde auf dem Modellflugplatz des Modellflugvereines „Modellflug Mieming“ der erste Wettbewerb in der Klasse RC-E7 nach dem neuen Reglement ausgetragen.

13 Piloten aus vier Bundesländern haben an dieser bestens organisierten Veranstaltung teilgenommen. Die fünf Durchgänge wurden aufgrund der hervorragenden Wetterlage in einem Zug durchgeführt.

Ein Dank an den Wettbewerbsleiter mit seinen Zeitnehmern und Landerichtern.

Nach einem etwas verspäteten Mittagessen war die Siebgebung angesagt.

Der Modellflugplatz in Mieming, etwas Besonderes im Vordergrund der spätere Sieger Thomas Rosenbichler, am Landekreis der zweitplatzierte Martin Haller.

Wie schon 2018 gewann Thomas Rosenbichler diesmal vor Martin Haller und Ulrich Weber, Tiroler Landesmeister wurde Martin Haller.

Die Einführung der neuen Wettbewerbsregeln betreffend Energieverbrauchsabzug hat verständlicherweise zu einigen Diskussionen geführt. Die Wettersituation ist über den Tag gesehen leider nicht immer dieselbe.



18 Der Obmann der Mieminger Modellflieger, Bernhard Sagmeister, bei der Auswertung.

Ohne die Mithilfe der Damen geht gar nichts – Danke!

Modellbau

Modellbau Freudenthaler
Kienzlstraße 7
4240 Freistadt
Österreich

Freudenthaler

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

www.modellbau-freudenthaler.at

RC-1 / F3A

Retroszene Österreich



Die elf teilnehmenden Piloten ließen sich die gute Laune trotz Hitze nicht verderben. Es herrschte eine ausgelassene Kameradschaft und Hilfsbereitschaft untereinander. 33 Wertungsflüge wurden sauber abgespult.

Sechster Kärntner Retro Wettbewerb beim MFC Jauntal / St. Stefan

Was macht die RC-1 Retro Szene so interessant, darüber habe ich mir viele Gedanken gemacht und mich selbst dabei hinterfragt. Elegante und dynamisch geflogene Figuren, perfekt platziert, haben uns großgemacht. Um das ganz klar auszusprechen, Hanno Prettner hat diese Zeit dominiert wie kein anderer und alles in Grund und Boden geflogen. Er hat sensationelle Konstruktionen erdacht, entwickelt und damit Weltmeisterschaften und TOC,s gewonnen. Über die Jahre kamen die elektrisch angetriebenen F3A Modelle mit Kontra-Antrieb, die ausgerüstet kaum unter 6.000 € zu haben sind. In Kombination mit Flugprogrammen im Slow-Motion-Tempo und so vielen Rollen, die mich von der F3A Szene abkehren ließ. Zu teuer, zu langweilig, zu trainingsintensiv! Speziell in Österreich habe ich die Initialzündung in dem gemeinsamen Projekt von Hanno Prettner und Modellbau Schweighofer gesehen, als wir im Jahre 2012 das legendäre ARF Modell Curare testen konnten. Bereits ein Jahr später fand der erste Kärntner Retro Wettbewerb statt, der damals noch von dem Modell Curare dominiert war.

Heute höre ich in Gesprächen mit den Retro-Fans immer wieder, dass der Reiz beim Fliegen der Figuren im schnellen, dynamischen und schönen Stil liegt. Kuban-Achten, Loopings und langsame Rollen, haben ihren Reiz nie verloren und können mittlerweile mit einer Vielzahl an Retro-Modellen auf dem Markt geflogen werden. Einst getrieben durch für diese Modelle extrem starken Elektro-Antriebe, merke ich doch in den letzten Jahren wieder einen stärker werdenden Trend hin zum guten alten Methanol-Motor. Ölige Finger und Flieger, weiße Rauchfahnen und Nitro-Geruch sind halt durch Elektropower nicht zu ersetzen. Wenn man heute das F3A Programm betrachtet, sieht das Retro Programm leicht aus. Ist es aber nicht, denn die Voraussetzungen sind grundverschieden. Einen Immelmann bekommt man recht schnell hin, man muss aufpassen, dass das Modell nach den halben Rollen nicht durchfällt. Die vergangenen Wettbewerbe haben gezeigt, dass hier einiges an Training erforderlich ist, damit das Programm sauber geflogen wird. Hier gewinnt, wer es schafft, drei konstant gute Flüge und Landungen hinzulegen.

Dieses Flugprogramm ist nun seit sechs Jahren mit kleineren Änderungen im Jahr 2017 gültig. Gerald Zikulnig, selbst langjähriger Wettbewerbspilot und erfolgreicher Retro-Pilot hat sich dieses Themas angenommen und entwickelt das Programm in Zusammenarbeit mit allen Retro-Piloten weiter. Eine entscheidende Komponente ist der Bonus für Verbrennermodelle. Sie bekommen mittlerweile einen erhöhten Bonus von 65 Punkten pro Wertungsdurchgang, Modelle mit Verbrenner vor 1970 konstruiert sogar 85 Bonus Punkte.

Die Punkterichter

Ein großes Dankeschön an das Punkterichterteam, das mit Ruhe und gutem Auge über den ganzen Wettbewerb faire Bewertungen abgibt und das Niveau dabei für alle Teilnehmer gleich hält.

Der Wettbewerb

Brütende Hitze um 35 Grad waren für Mensch und Material eine echte Herausforderung. Ein großes Lob an das gesamte Team vom MFC Jauntal, die einen völlig entspannten zweitägigen Wettbewerb haben ablaufen lassen. Der Samstag war geprägt von lockerem Fliegen, der eine hat noch am Verbrenner optimiert, der andere noch versucht seine Landeeinteilung in den 15 Meter Kreis zu bringen. Die Wettbewerbsmodelle kamen wenig zum Einsatz. Am Sonntag wurde es dann ernst, die elf teilnehmenden Piloten ließen sich aber die gute Laune nicht verderben, es herrschte eine ausgelassene Kameradschaft und Hilfsbereitschaft untereinander. Die 33 Wertungsflüge wurden sauber abgespult. Bei sehr wenig Wind gelangen die Figuren in kontinuierlicher Präzision. Die Benchmark setzte der letztjährige Gewinner, Stefan Fink. Der vielfache Deutsche Meister, Europameister und Vize-Weltmeister hat auch nach vieljähriger Kunstflugpause nichts verlernt. Mit seinem Modell „Super Star“ von Wolfgang Matt aus dem Jahr 1969, die vom Urgestein

Helmut Kirsch entwickelt und gebaut wurde, zaubert er einen extrem ruhigen und präzisen Kunstflug in den Himmel. Bei den eingesetzten Modellen hat sich die anfängliche Monokultur Curare mittlerweile komplett aufgelöst. Es gab eine Vielzahl an verschiedenen Modellen zu sehen, eines schöner als das andere. Der Routinier und Veranstalter des Wettbewerbes, Gerald Zikulnig, hatte seine „Supra Star“ voll im Griff und hat sich einen sicheren zweiten Platz erfliegen. Der Autor wollte beweisen, dass die „Supra Fly60“ von Pichler gut für das Podest ist und hat einen sehr guten dritten Platz erfliegen.

Highlight mit Originalen

So etwas gibt es aus einem einfachen Grund nur in Kärnten: hier lebt Hanno Prettner und fördert die RC-1 Retroszene, wo es nur geht. Bei diesem Wettbewerb hatten wir drei seiner erfolgreichsten Originalmodelle zur Ausstellung dabei. Seine Curare, mit der er 1977 die erste WM gewann und eine Mystic 60, mit der er seine letzte WM 1993 in Nötsch gewonnen hat. Dazu noch seine kleine Dalotel 150, mit der er ab 1982 auf zahlreichen Schauflugtagen die wildesten Kunstflugmanöver geflogen ist. Das ganze Wochenende wurden die Modelle begutachtet, es gab jede Menge Diskussionen, die meisten Teilnehmer kennen Hanno persönlich und haben sich sehr darüber gefreut, die Modelle wiedersehen zu können. Stefan Fink gab einen tollen Kommentar ab: Hey, die Curare kenne ich, da sind meine Fingerabdrücke noch drauf. Ist nur die Kleinigkeit von 42 Jahren her.

Hanno Prettner – seine Sicht zur RC1 Retroszene

Im Zuge der Vorbereitungen zum Retro-Wettbewerb habe ich mich mit Hanno Prettner getroffen. Bei dieser Gelegenheit hat er mir nicht nur seine originalen Weltmeistermodelle gegeben, sondern wir haben die Zeit genutzt, um auch seine Sicht zur RC1 Retroszene zu diskutieren.



Der Marabu, eine zeitlos schöne Erscheinung, entwickelt und geflogen von Emil und Bruno Giezendanner.

Stefan Fink: Vielfacher Deutscher Meister, Europameister und Vize-Weltmeister zauberte mit seinem Modell „Super Star“ von Wolfgang Matt aus dem Jahr 1969, einen extrem ruhigen und präzisen Kunstflug in den Himmel.



Dabei hat er wirklich gute Statements abgegeben. Diese wunderschönen Kunstflugkonstruktionen waren voller Charisma und sofort ohne aufgeklebten Namen am Modell erkennbar, weil sie so vielfältig, aber auch eigenständig waren. Wenn man das Modell erkannt hat, wusste man auch, wer der Pilot war. Als Beispiel sei das negative Höhenleitwerk der Curare erwähnt, das hat das Modell nachhaltig geprägt. Volle Anerkennung hat Hanno Prettnner für die heutige Generation der F3A Piloten, hier wurden in den letzten Jahren zweckorientierte Bi- und Monoplanes mit Zusatzflügeln an allen Stellen von höchster Qualität entwickelt. Technisch ausgefeilte Contra-Antriebe, ganz zu schweigen von der Elektronik in solch einem Modell. Der mit diesen Modellen erforderliche Flugstil verlangt natürlich jedem Piloten eine Menge an Training ab. Diese Entwicklung von „low budget“ Kunstflugmodellen hat Hanno Prettnner bereits vor vielen Jahren erkannt. Seine Magic war das am meisten ausgerüstete und technisch hochentwickelteste Modell mit Verstellpropeller, Snap-Flaps, Spoilern und Radbremsen. Hier erfolgte eine radikale Kehrtwende mit der nächsten Konstruktion, der Calypso, hin zu einem Zwei-bein-Einziehfahrwerk, Heckauslass und Resorohr unter dem Rumpf. Das hat sich in seinen Konstruktionen bis heute erhalten. In weiterer Folge wird die Retroszene aus seiner Sicht auch

in Zukunft weiterwachsen und sich auch wieder verstärkt dem guten alten lärmreduzierten Verbrenner zuwenden. Er pflegt Verbindungen zu vielen Piloten in Europa, Amerika bis hin nach Japan, wo es überall RC-1 Retroszenen gibt. Bei den Modellen geht es auch weiter, nach der Curare vor einigen Jahren hat sich die Supra Fly60 von Pichler sehr gut etabliert. Im Herbst dieses Jahres wird die Dalotel 150, ebenfalls von Pichler auf den Markt kommen. Mit diesem Modell ist eindeutig der Spaß am Kunstflug mit allen möglichen und unmöglichen Figuren in den Vordergrund gestellt.

Fazit

Um es einmal ganz deutlich mit einem gewissen Stolz und auch Selbstbewusstsein zu sagen: Kärnten ist der Mittelpunkt der Welt in Bezug auf RC-1, hat es ja mit Hanno Prettnner den Modellflieger dieser Zeit hervorgebracht. Und 30 Jahre später mit dem Aufkommen der Retroszene haben wir immer noch Hanno Prettnner als Entwickler und Promotor für diese Modelle. Wo hat es das schon mal gegeben, dass auf einem Retro-Wettbewerb die WM-Siegermodelle aus der Ursprungszeit am Platz ausgestellt wurden. Das gibt es nur in Kärnten! Dieser RC-1 Retrowettbewerb war ein ganz besonderes Erlebnis mit einer bunten Vielfalt an tollen Retromodellen gepaart mit viel Nostalgie. Das ist Retro pur!

P

Hanno Prettnners kleine Dalotel 150 mit der er ab 1982 auf zahlreichen Schauflugtagen die wildesten Kunstflugmanöver geflogen ist.



Oliver Größling, glücklicher Gewinner bei der Tombola hat den Hauptpreis von Pichler Modellbau gewonnen, ein Hanno Special Antriebsset für Sechszellen Antriebe.



Autor: Gerhard Niederhofer
(Jugendkoordinator im österr. AERO Club)



Sechster Österreichischer Jugendwettbewerb

Bereits zum sechsten Mal wurde am Modellflugplatz Hofkirchen bei Kaindorf/Hartberg ein österreichischer Jugendwettbewerb nach einer modifizierten RC-E7 Vorgabe durchgeführt. Dieser Wettbewerb wurde im Rahmen des 33. Jugendlagers ausgeschrieben. Von 16 angemeldeten Jugendlichen waren zwölf zum Wettbewerb erschienen.

Die jugendlichen Teilnehmer kamen aus Tirol, Kärnten, Oberösterreich und aus der Steiermark und waren voll motiviert. Am Vortag war bereits alles für den Wettbewerb vorbereitet worden, so dass die Jugendlichen schon die Möglichkeit hatten, sich auf den Wettbewerb einzustimmen.

Pünktlich um zehn Uhr führte der bewährte Wettbewerbsleiter, Thomas Rauninger, das Briefing durch. Sofort wurde der Wettbewerb begonnen, denn die Wettervorhersage war nicht unbedingt günstig. Zwar starteten die Teilnehmer bei ausgesprochen gutem Wetter, doch dies sollte sich am Nachmittag plötzlich ändern.

Die Jugendlichen zeigten großartige Leistungen und würden so manchem erwachsenen Teilnehmer Paroli bieten können. Inzwischen waren schon einige Eltern und etliche Zuschauer erschienen, die den Wettbewerb mit großem Interesse verfolgten und ihre Schützlinge anspornten.

Der Wettbewerbsleiter zog straff drei Durchgänge durch, um eine gültige Wertung zu bekommen. Um dreizehn Uhr ging es dann in die Mittagspause. Thomas Rechberger vom hiesigen Verein MFC Hofkirchen grillte für alle Anwesenden ausgezeichnete Würstchen und Koteletts. Dazu gab es erfrischende Getränke und dies alles zu einem wirklich christlichen Preis. Dank sei dem Verein!

Nach dem Essen kam leider starker Wind auf und so beschloss man zuzuwarten, doch dem starken Wind folgte leider Regen. So beschloss man einstimmig, die Siegerehrung in unserem Quartier, in der Weinstube „Frieda“, durchzuführen.



Daniel und Simon aus Oberösterreich am Start zum Wertungsflug.



Simon Walcher auf der Suche nach der Thermik.

Die Gaststube war bis zum letzten Platz voll, denn es waren außer den Jugendlichen auch die Eltern, die Großeltern und so mancher Zuschauer erschienen. Ein herrliches Siegerehrungsfest! Alle freuten sich schon auf die Siegerehrung, denn die Jugendlichen wussten, dass heuer wiederum schöne Preise für „Alle“ zu gewinnen waren.

An dieser Stelle möchte ich mich wiederum bei den Firmen und Spendern bedanken, die

unseren Jugendwettbewerb so tatkräftig unterstützten. Es sind dies die Firmen D-M-T, Modellbau Lindinger, Zeller Modellbau, Mario Brandner rcmodellbaushop, Modellbau Freudenthaler. Der Bundessektionsleiter, Christian Faymann, stellte einen Baukasten (RES Modell) und der österreichische Aero Club zwei Baukästen (RES Modelle) zur Verfügung. Unsere Modellfliegerfreunde Mike Pichler und Robert Sulzer, die gemeinsam eine Fliegergeburtstagsparty starteten, sammelten bei der Geburtstagsfeier

für die Fliegerjugend und stellten somit € 500,- zu Verfügung. Damit wurden weitere RES Flieger gekauft.

Dies alles stand bei der Siegerehrung zur Verfügung. Die ersten Drei bekamen je ein RES-Modell, die weiteren RES Modelle wurden verlost. Die Siegerehrung war daher sehr spannend und sehr erfreulich für alle Teilnehmer. Sieger wurde der Steirer Jan Wimmer, gefolgt von den Oberösterreichern Daniel Woitsche und Simon Speigner.

Der sechste Österreichische Jugendwettbewerb war ein Erfolg und man versprach, im nächsten Jahr verstärkt wieder zu kommen.

Mein Dank gilt nicht nur unseren Sponsoren, sondern auch meinem Sohn, Thomas Rauninger, der sich wiederum als ausgezeichnete Wettbewerbsleiter herausstellte, und meiner Frau Inge, welche die Schriftführung übernahm, sowie meinen beiden treuen Helfern, Andy Walcher und Wimmer Christian.



Mario Brandner unterstützt seinen Sohn beim Start.



Jan Wimmer, schaffte eine punktgenaue Landung - besser geht es nicht mehr!



Der große Gewinner Jan Wimmer bei der Preisverleihung

Pocket Rocket Funjet 2 Ultra

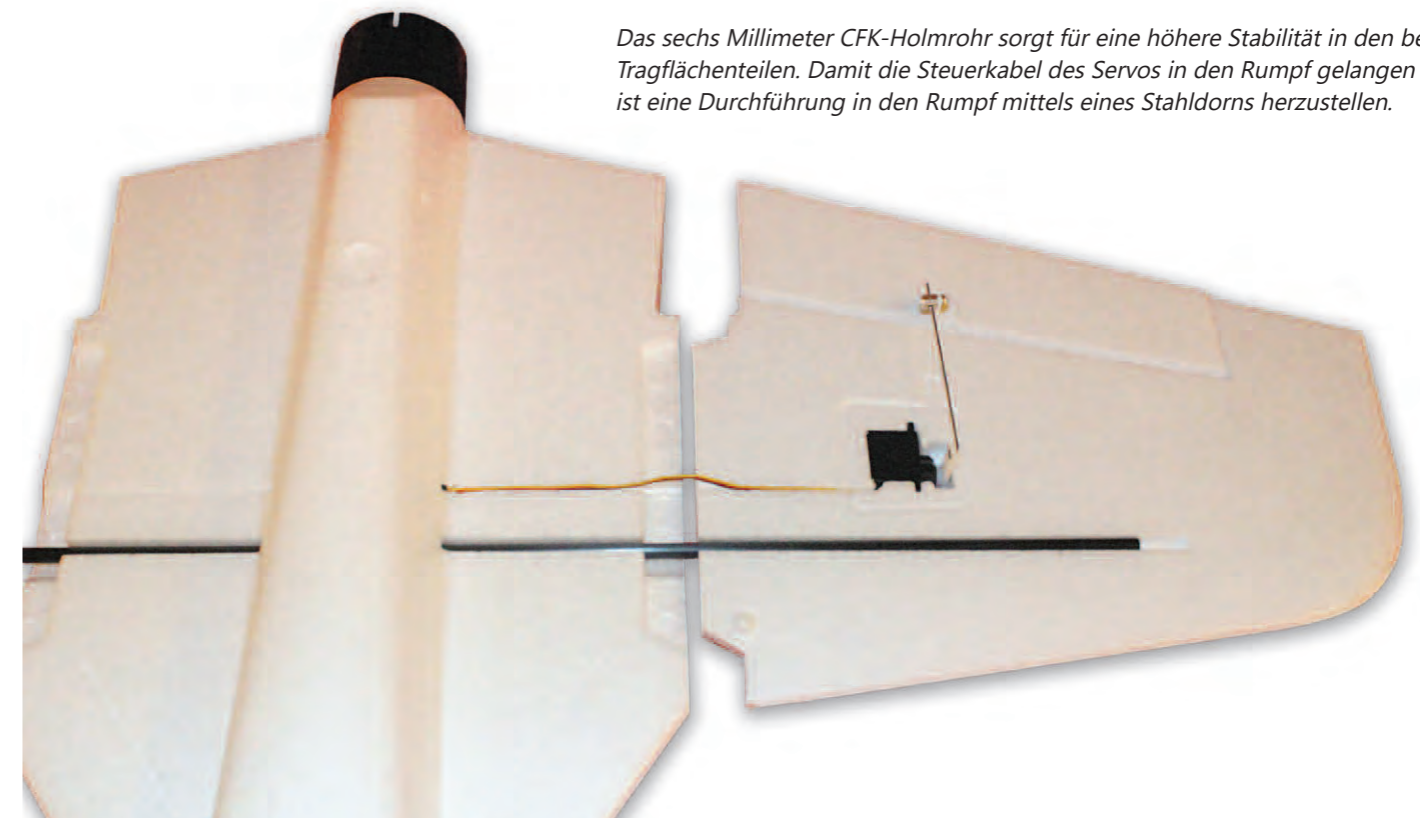
Der FunJet ULTRA war zu seiner Zeit schon das schnellste ELAPOR-Modell am Markt. Seit heuer ist die Weiterentwicklung FUNJET ULTRA 2 erhältlich, der in Bezug auf Geschwindigkeit mit den vom Hersteller empfohlenen Komponenten nochmals eine Steigerung darstellt. So lässt sich mit diesem Setup und 4s-Akku die atemberaubende Maximalgeschwindigkeit von 220 km/h erreichen.



Nach einer Montagezeit von drei Stunden ist der Funjet 2 Ultra bereit für den Erstflug. Der Schwerpunkt und die Ruderausschläge sind der Betriebsanleitung zu entnehmen und können nach den ersten Flügen individuell angepasst werden.



Im Bausatz sind alle benötigten Komponenten samt Zubehör enthalten. Hier ist die Variante mit der Grundausstattung zu sehen, in welcher der Antriebsstrang und die Servos nicht enthalten sind.



Das sechs Millimeter CFK-Holmrohr sorgt für eine höhere Stabilität in den beiden Tragflächenteilen. Damit die Steuerkabel des Servos in den Rumpf gelangen können, ist eine Durchführung in den Rumpf mittels eines Stahldorns herzustellen.

Eigenschaften

Durch die festere Schaumstruktur gegenüber der „normalen-Version“ besitzt das Modell eine größere Stabilität bei etwas höherem Gewicht. Geschwindigkeiten jenseits der 200 km/h-Marke stellen enorme Anforderungen an Pilot und Material. Der „ULTRA“ ist somit die richtige Wahl für „Speed-Fans“ - der ultimative Geschwindigkeits-Kick ist garantiert.

Obwohl der FunJET 2 Ultra auf höchste Geschwindigkeit ausgelegt ist, verfügt er über hervorragende Langsamflug- und Landeeigenschaften, da er sich stets unkritisch und präzise steuern lässt.

Ausstattung

Erhältlich ist das Modell in unterschiedlichen Ausstattungsvarianten, vom reinen Modell bis hin zur Ausstattung Plus, in der alle passenden Komponenten enthalten sind. Sie bestehen aus dem Multiplex ROXXY BL Outrunner C35-36-1960kv Motor, dem Regler Multiplex ROXXY BL-Control 755 S-BEC, einer 6 x 5,5" Luftschraube mit Mitnehmer und zwei Hitec HS-65HB Servos. Optional sind natürlich das Antriebsset bzw. die benötigten HiTec HS-65HB Servos separat erhältlich, für alle, welche sich für die Basisversion entschieden haben.

Assembling

Der Zusammenbau beschränkt sich im Wesentlichen auf den Einbau der Servos, des Antriebsstrangs, die Montage der Tragflächen sowie der beiden Leitwerksfinnen. Er ist schnell erledigt und geht flott von der Hand. Auch das Aufkleben des aufwendigen Dekorbogens geht sehr zügig und verleiht dem Funjet 2 Ultra eine besondere Note.

Die Montage ist schrittweise in einer umfangreichen und bebilderten mehrsprachigen Bauanleitung beschrieben. Der Einbau der Servos samt Anlenkungen und die Montage der Flächenhälften inklusive Verstärkungsholm sind genau mit unterstützenden Bildern beschrieben.

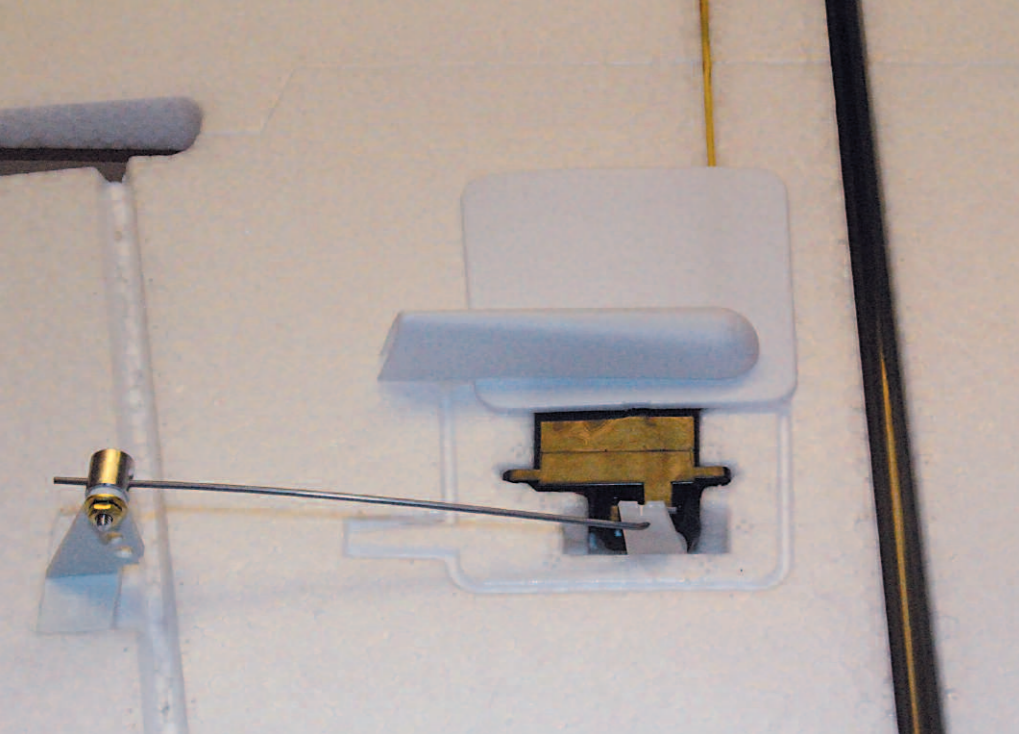
Die Platzierung des Antriebsstrangs samt Regler ist ebenfalls ausführlich dokumentiert sowie die Montage der Luftschraube. Die Position des Empfängers befindet sich an jener Stelle im Bereich des Rumpfes, wo die Kabinenhaube eingesetzt wird. Aufpassen muss man bei der Montage nur darauf, dass der Motorsturz am Motorträger richtig eingestellt ist. Er sollte für den Erstflug parallel zur Hinterkante des Motorträgers liegen. Zum Schluss werden noch die Motive des mehrfarbigen Dekorbogens am Modell aufgeklebt, wodurch der optische Eindruck aufgewertet wird. Bei der Gestaltung kann man sich ent-weder an die Vorlage am Karton halten oder seine eigenen Vorstellungen realisieren.



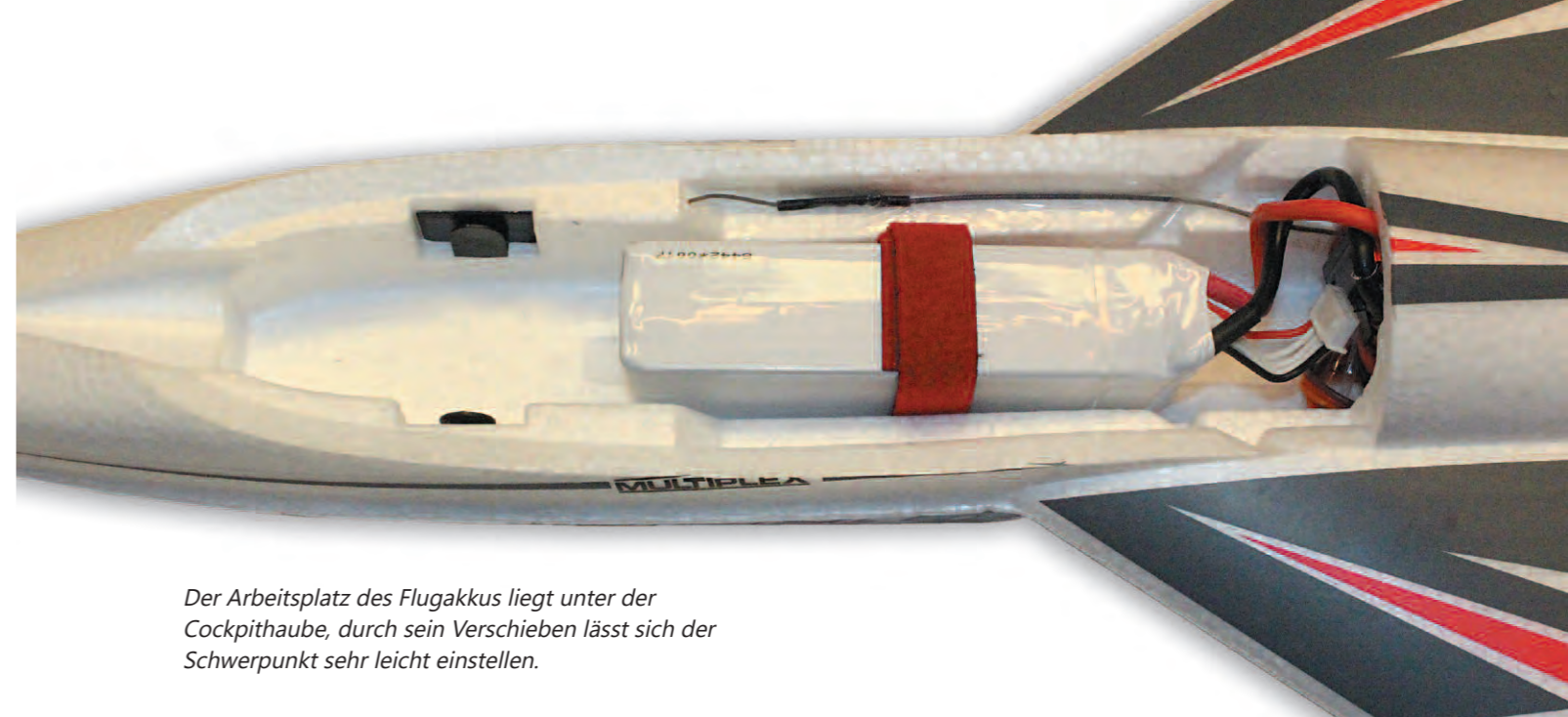
In der Plus-Ausstattung sind zusätzlich der ROXXY BL Outrunner C35-36-1960kv Motor, der Multiplex ROXXY BL-Control 755 S-BEC Regler, eine 6 x 5,5" Luftschraube mit Mitnehmer und zwei Hitec HS-65HB Servos enthalten.

Die Verlängerungskabel und die Sicherungsklipps liegen in der Plus-Ausführung bei und sind nicht extra zu beschaffen. Sie werden in der im Rumpfboden befindlichen Sicke mittels Klebeband gesichert.





Beim Einbau der Ruder-Anlenkung ist darauf zu achten, dass beim Servohebel das innerste Loch verwendet wird. Damit die Servoabdeckung an den vorgesehenen Platz passt, muss der Hebel gekürzt werden.



Der Arbeitsplatz des Flugakkus liegt unter der Cockpithaube, durch sein Verschieben lässt sich der Schwerpunkt sehr leicht einstellen.

Flugerprobung

Nach einer Montagezeit von ca. drei Stunden ist der Funjet 2 Ultra soweit, dass der Schwerpunkt ausgewogen und die Rudereinstellungen vorgenommen werden können. Die erforderlichen Werte sind dem Punkt 17 der Bauanleitung zu entnehmen. An dieser Stelle ist auch wichtig zu erwähnen, dass die Neutralstellung der Ruder für den ersten Start zwei Millimeter nach oben (hoch) betragen muss. Die individuelle Anpassung kann nach den ersten Testflügen erfolgen.

Die Flugerprobung erfolgte an einem der wenigen schönen Tage im Mai, an dem es nicht regnete oder der Wind mit Sturmstärke tobte. Nach dem üblichen Reichweitentest und nochmaliger Überprüfung der Rudereinstellungen und -richtungen konnte der Erstflug beginnen. Beim Start übernahm ein Vereinskollege den Handstart. Die Bauanleitung empfiehlt an dieser Stelle, beim Start eine Querrudereinstellung leicht nach rechts, um das Drehmoment auszugleichen.



Das Modell liegt sehr gut in der Luft und lässt sich präzise steuern - und das nicht nur im Schnellflug, sondern auch im langsamen Landeanflug.

Alternativ kann man auch mit ein wenig mehr als mit Halbgas starten, denn es steht ausreichend Leistung zur Verfügung. Nachdem der Funjet frei ist, kann der Gashebel nach vorne auf Vollgas geschoben werden und der Antrieb seine volle Leistung entfalten. Außer einer kleinen Trimmkorrektur nach rechts flog das Modell auf Anhieb sehr gut. Man fühlt sich schnell damit vertraut und die Flugeigenschaften sind ausgezeichnet. Sowohl im „Full-speed“ als auch im Langsamflug ist der Funjet 2 Ultra zu jeder Zeit kontrollierbar und liegt sehr gut in der Luft. Es macht richtig Spaß, über den Platz zu donnern und am Ende der Piste bis fast zur Sichtgrenze das Modell wieder hochzuziehen. Sämtliche Flugfiguren, wie Rolle, Aufschwung, Immelmann usw. stehen auf dem Programm und bereiten viel Vergnügen. Die Landung stellt den Piloten auch vor keine große Herausforderung, einfach den Gasknüppel zurücknehmen, in den Endanflug einschwenken und bis zum Aufsetzpunkt ausschweben lassen.

Technische Daten

Funjet Ultra 2

Typ	Speedmodell
Bauweise	Elapor
Hersteller/Vertrieb	Multiplex Modellsport

Aufbau	Elapor
Rumpf	Elapor
Tragfläche	Elapor
Leitwerk	Elapor

Abmessungen

Spannweite	783 mm
Länge	750 mm
Tragflächeninhalt	ca. 14,5 dm ²
Flächenbelastung	60 g/dm ²
Gewicht <small>(Herstellerrangabe)</small>	ca. 875 Gramm

verwendeter Antrieb

Motor	Roxyy BL Outrunner C35-36-1960kv
Propeller	6" x 5,5"
Regler	Roxyy BL-Control 755 S-BEC
Akku	Roxyy EVO Lipo 4-2600M 40C

verwendete Komponenten

Sender	Spektrum DX-9
Empfänger	AR400
Höhe	HS-65 MG
Quer	HS-65 MG
Bezug	Fachhandel

Aufgrund der zu erwartenden Kräfte bei der 4s-Ausführung im Funjet Ultra2 kommt hier ein Motorspant aus eloxiertem Aluminium zum Einsatz. Mit der unteren Inbus-Stellschraube kann man den Motorsturz individuell anpassen.



Der Gleitwinkel ist nicht zu unterschätzen, daher muss man bei der Landung großräumig anfliegen. Die Landung selbst erfolgt unspektakulär bis zum Ausgleiten des Modells.

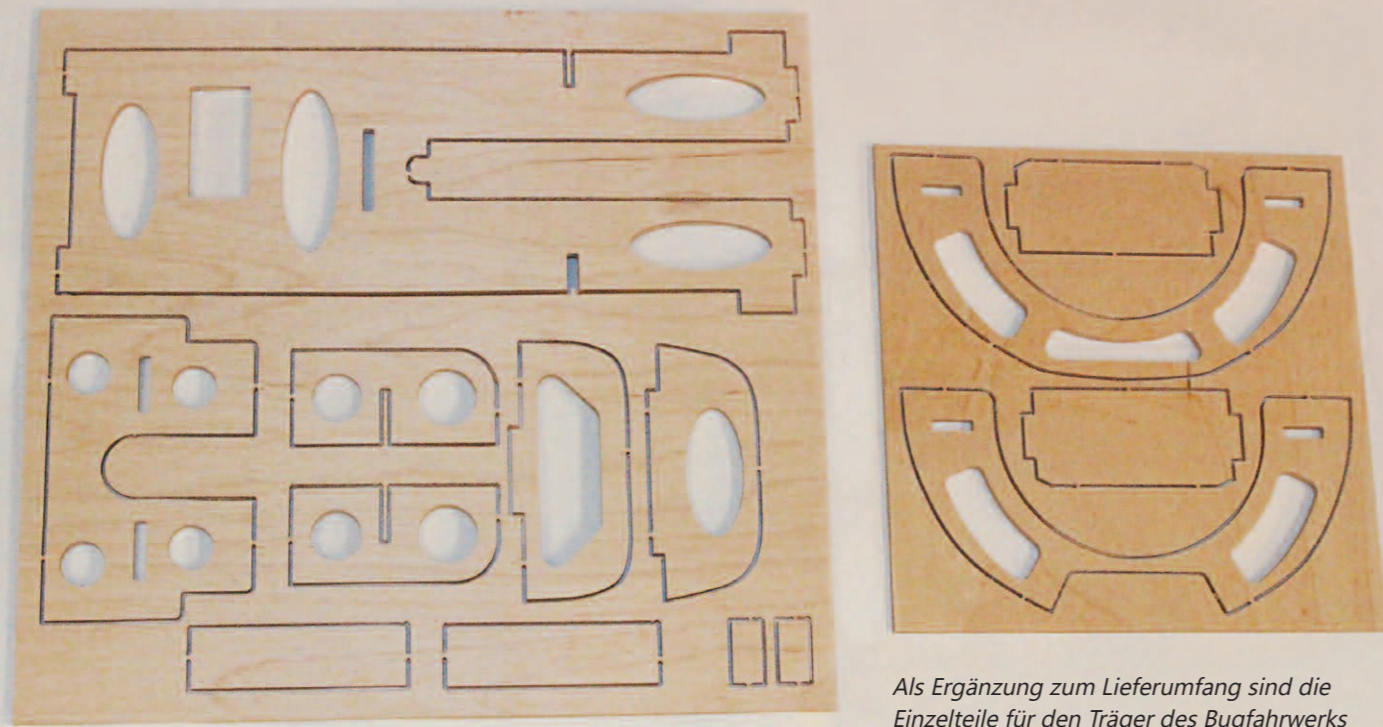
Autor: Wolfgang Semler

Dassault Mirage 2000C von Minijets

Jetmodelle besitzen in der Regel Spannweiten jenseits der 2.000 mm und werden durch Turbinen ab der 120 N Schubklasse angetrieben. Doch mittlerweile ist neben den großen Modellen ein Trend in Richtung kleinerer, handlicher Modelle erkennbar. Diesem folgend, bietet der Hersteller Minijets, im Vertrieb von Modellbau Friedel gleich mehrere Bausätze von Jetmodellen an. Einer davon ist die Dassault Mirage 2000C, die neben ihren handlichen Abmessungen noch eine sehr präzise gestaltete Oberfläche mit allen Details besitzt. Das ansprechende Design, gepaart mit sehr guten Flugeigenschaften erweckte meine Neugierde und mündete in einer Bestellung bei Modellbau Friedel.



Das Tarnschema in Sand- und Braunfarben erleichtert im Flug die Lageerkennung sehr gut. Gerade bei kleineren und schnellen Modellen ist dies ein erheblicher Vorteil für den Piloten.



Als Ergänzung zum Lieferumfang sind die Einzelteile für den Träger des Bugfahrwerks und die Halterung für die Turbine enthalten.

Ausstattung

Die Übergabe der Mirage erfolgte auf der Jetpower Messe 2018 in Donauwörth am Stand von Modellbau Friedel. Der Bausatz beinhaltet neben dem Rumpf, der einteiligen Tragfläche und der Kabinenhaube samt Cockpit auch das elektrische Fahrwerk der Marke Electron sowie den kompletten Spantensatz. Auffällig war das geringe Gewicht des Rumpfes und der Tragfläche. Beeindrucken konnte auch die sorgfältige Verarbeitung und detailgetreue Gestaltung der Oberfläche von Rumpf und Tragfläche. Sie sind in Sandwich-Bauweise gefertigt, wodurch sich bei extrem leichtem Gewicht eine hervorragende Steifigkeit ergibt. Die Ausschnitte für das Hauptfahrwerk sind bereits werkseitig vorbereitet und müssen

daher nicht zusätzlich ausgeschnitten werden. Die Ruder sind ebenfalls bereits angeschlagen, die Spaltabdeckung ist jedoch noch herzustellen. Die Bauanleitung liegt in Form einer CD bei. Nach Kapiteln sortiert sind die wichtigsten Bau-schritte als Bilder enthalten.

Das Original

Als Anfang der 1970er-Jahre in den USA mit der F-14 und F-15 eine neue Generation von Jagdflugzeugen in Dienst gestellt wurde, sollte Dassault einen zweistrahligen Luftüberlegenheitsjäger entwickeln. Da Dassault mit Schwenkflügeln keine Erfahrungen hatte, gab die Firma die Entwicklung in diesem Bereich sehr schnell auf. Jedoch besaß der Konzern auf dem Gebiet der Deltaflügel große Erfahrung, somit suchte



Vor dem Einbau der Bugfahrwerkshalterung in den Rumpf muss noch der Ausschnitt am Rumpfboden erfolgen. Die dafür passende Schablone befindet sich auf der Bauanleitung-CD.



Für das Hauptfahrwerk waren die Ausschnitte bereits werkseitig vorhanden, sodass nur noch der Einbau beider Hauptfahrwerke erfolgen musste.

Dassault hier nach einer billigeren Alternative. Im Dezember 1975 begann Dassault schließlich mit den Arbeiten an einem neuen einstrahligen schwanzlosen Deltaflugzeug. Der neue Jäger flog erstmals am 10. März 1978 als Mirage 2000 und wurde mit 601 gebauten Maschinen zu einem Erfolg. Die letzte Mirage 2000 (eine Mirage 2000-5 Mk.II) wurde am 23. November 2007 auf der Luftwaffenbasis Tanagra an die griechischen Luftstreitkräfte übergeben.

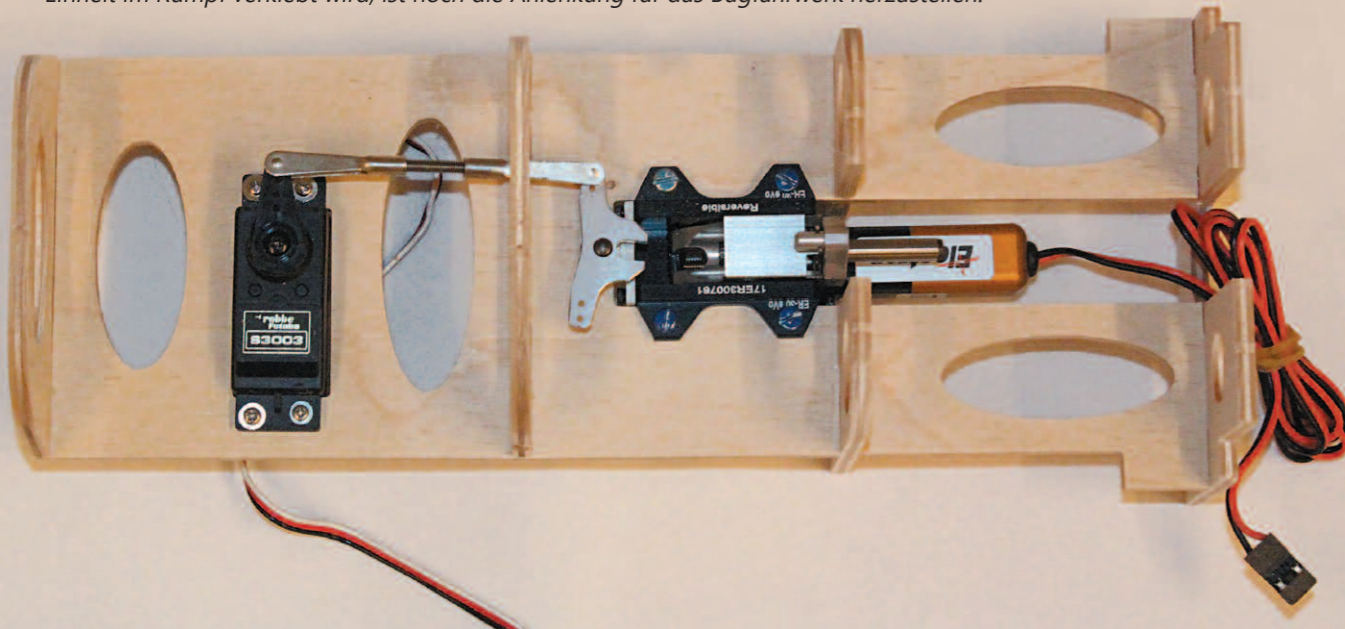
Baubeginn

Aufgrund des hohen Vorfertigungsgrades beschränken sich die Arbeiten auf den Einbau des Dreibein-Fahrwerks, der Servos für die Ailerons, der Turbine sowie der elektrischen Komponenten. Da der Rumpf und der Tragfläche weiß ohne Lackierung an den Kunden geliefert werden, kann hier jeder seine individuelle Wahl treffen, im Internet ist dazu genügend Auswahl vorhanden. Decals samt passendem Lackierschema sind für die Dassault Mirage beispielsweise bei „Taylormade Decals“ erhältlich.

Ausbau im Rumpf

Begonnen wurde der Bau mit dem Zusammen-setzen des Trägers aus Sperrholz, der die Bugfahrwerksmechanik samt zugehörigem Steuer-servo aufnimmt. Selbstverständlich wurden die beiden gerade erwähnten Komponenten auch gleich mit eingebaut. Im nächsten Schritt erfolgte das Ausschneiden des Schachtes für das Bugfahrwerk. Dafür ist auf der Bauanleitung-CD eine entsprechende Zeichnung vorhanden. Nach dem Ausschneiden und Anpassen an die endgültige Form, kann bereits der vorher vorbereitete Sperrholzträger mittels 24-Stunden Harz und Flocken eingeklebt werden. Danach ging es gleich mit dem Einbau des Seitenruder-Servos samt zugehöriger Anlenkung weiter. Dazu muss man zuerst den Ausschnitt für das Servo am Seitenleitwerk gemäß den auf der Bau-CD angegebenen Maße anzeichnen und mittels Dremel-Fräser ausschneiden. Dabei kann man den Ausschnitt gleich als Deckel weiterverwenden oder fertigt einen separaten aus Sperrholz an.

In der Halterung für das Bugfahrwerk ist auch die Aufnahme des Steuerservos vorgesehen. Bevor die komplette Einheit im Rumpf verklebt wird, ist noch die Anlenkung für das Bugfahrwerk herzustellen.



Der Bugfahrwerksträger erhält seinen Platz unter dem Cockpitbereich, wo er gut zugänglich ist. In weiterer Folge wird darüber ein weiterer Systemträger platziert, wo weitere Komponenten wie ECU, Pumpe, Empfänger usw. angeordnet sind.





Die Kingtech KG-45 Turbine bekam ihren Arbeitsplatz im rückwärtigen Teil des Rumpfes unter der Tragflächenauflage. Die Halterung aus Sperrholz liegt dem Bausatz bei, sie ist aber für den Turbineneinsatz ein wenig zu modifizieren.

Tragflächen-Einbauten

Der Einbau des Hauptfahrwerks gestaltet sich sehr unkompliziert, da die entsprechenden Ausschnitte bereits vorbereitet sind. Hier müssen nur die Löcher für die Fahrwerksmechanik gebohrt und die gesamte Fahrwerkseinheit mit der Tragflächenhälfte verschraubt werden.

Die Verlegung der Steuerkabel für die Fahrwerksmechanik erfolgt später in einem eigenen Schritt, wenn der Einbau der Servos für die Tailerons erfolgt ist.

Im nächsten Schritt geht es mit dem Einbau der Taileron-Servos weiter. Dafür muss zuerst an der gekennzeichneten Stelle die untere Bepunktung entfernt und anschließend ein drei Millimeter Sperrholzspannt eingeklebt werden.

Anschließend kann man gleich das Servo der Type HiTec HS-5645 MG einsetzen. Die vorher ausgeschnittene Schachtabdeckung bekommt noch einen Schlitz, damit der Servohebel hinausragt und sich frei bewegen kann. Das Servo wird dann anschließend mit zwei Hartholzklötzchen verschraubt und mit der Abdeckung des Servoschachtes verklebt. Das Servo wird nun am Deckel mittels zweier Hartholzklötzchen befestigt, der Schlitz für das Ruderhorn ausgefräst und das Ruderhorn im Seitenleitwerk eingesetzt.

Damit nun die beiden Servokabel und die Fahrwerks-Steuerkabel in den Rumpf und somit die

Verbindung zum Empfänger hergestellt wird, sind sie einerseits zu verlängern und andererseits mit einem 15-poligen SUB-D Stecker zu versehen. Verlegt werden sie in der hohlen Tragfläche bis knapp zur vorderen Stirnseite, wo sie mittels einer Durchführung mit acht Millimeter Durchmesser ins Freie gelangen.

Turbineneinbau

Für den Einbau der KingTech KG-45 Turbine ist eine separate Bauanleitung in Form einer Bilderserie bei Modellbau Friedel erhältlich, die den genauen Einbauort des Triebwerks und des Tanks beschreibt. Die zugehörigen Hilfskomponenten, wie ECU und Pumpe, finden ihren Platz im vorderen Bereich des Rumpfes unter dem Cockpit. Begonnen wurde mit dem Einbau des Schubrohrs, das vom Hersteller Grumania stammt. Die Firma bietet für die Mirage von Minijets ein passendes Rohr an, das sofort lieferbar und dadurch sehr schnell für Kunden verfügbar ist. Im Bereich der Düse befindet sich werkseitig bereits ein Stützspannt, er ist standardmäßig für das 90 mm E-Impeller-Schubrohr vorgesehen. Damit nun das Schubrohr für die Turbine mittig zum Liegen kommt, muss man noch einen zusätzlichen Sperrholzring einfügen. Dieser ist in Eigenregie aus drei Millimeter starkem Sperrholz herzustellen.

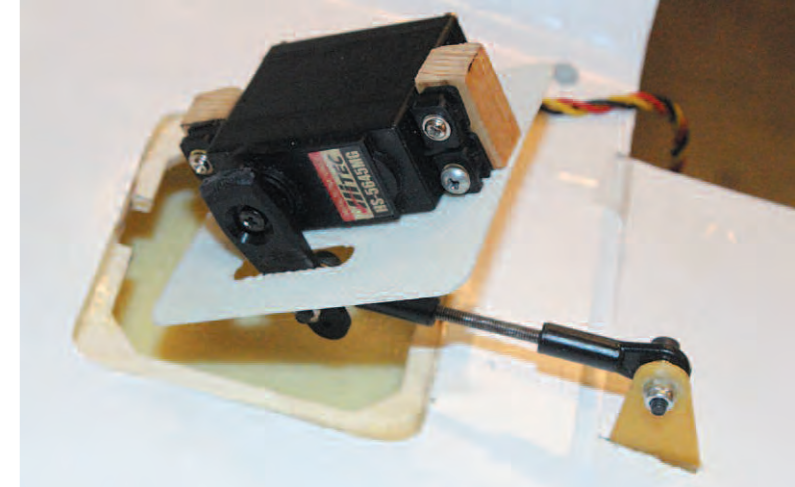
Die Montage der Turbine und des Schubrohrs

im Rumpf erfolgen auf einem mehrteiligen Sperrholzträger, der im Lieferumfang enthalten und noch verklebt werden muss. Die Erweiterung zur Befestigung des Schubrohrs ist in Eigenregie herzustellen, da die Halterung nur für die Befestigung des Impellers vorgesehen ist.

Outfit

Bevor alle Einbauten endgültig ihren Platz in der Mirage 2000 von Minijet finden, steht im nächsten Schritt die Lackierung und das Aufbringen der Nass-Schiebebilder (Decals) auf dem Programm. Zunächst erfolgt das Abkleben aller Auslässe und der nicht zu lackierenden Teile, wie Servohebel, Schubrohr, Fahrwerk usw. Bevor es mit dem Lackieren losgehen kann, werden die Oberflächen des Rumpfes und der Tragfläche zunächst mit Waschbenzin und Silikon-Entferner gereinigt. Mit diesem Schritt ist gewährleistet, dass die nachfolgende Lackierung gleichmäßig und fehlerlos aufgebracht werden kann. Damit nun die Lackierung auf dem Untergrund gut haftet, kommt zunächst Haftgrund aus der Spraydose zur Anwendung. Bei der Wahl des Vorbilds für die Lackierung fiel die Entscheidung auf eine Maschine der peruanischen Luftwaffe. Neben Frankreich und einigen anderen Staaten, hat Peru die Mirage 2000 ebenfalls im Einsatz.

Um nun das Tarnschema auf der Fläche abbilden zu können, wurden am Computer Schablonen erstellt. Sie wurden auf die Tragfläche und den Rumpf übertragen und vor dem Lackieren mit Konturband und Zeitungspapier abgeklebt.



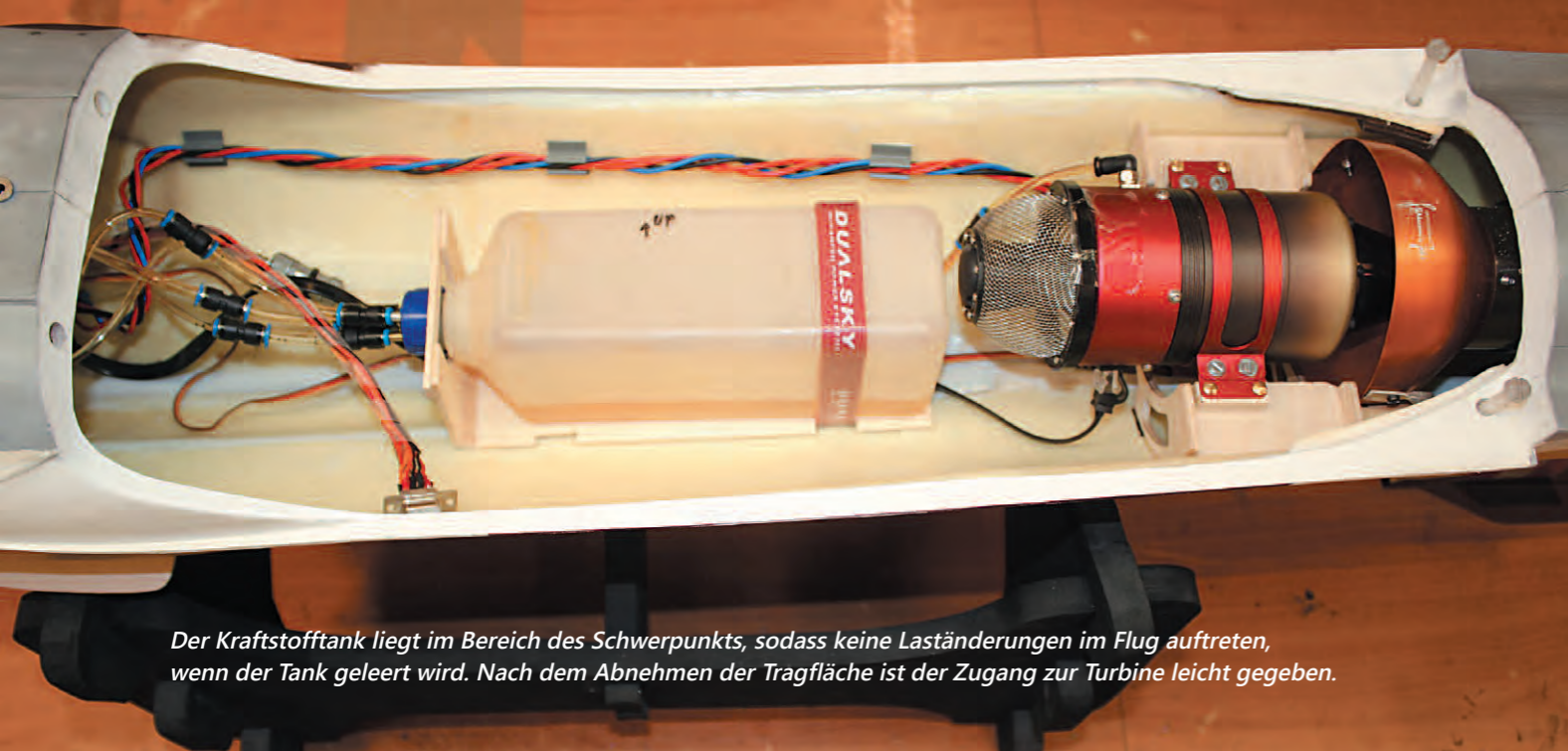
Zur Anlenkung der Tailerons kommt ein Servo der Marke HiTec HS-5645MG zum Einsatz. Es wird mit zwei Hartholzklötzchen verschraubt und mit der Abdeckung verklebt.

Die Decals sind im passenden Maßstab 1:10 bei der Fa. Taylormade Decals erhältlich.

Um bei der Lackierung das Tarnschema auf den Rumpf und die Tragfläche zu übertragen, wurden Lackierschablonen im Programm Corel Draw am Computer erstellt und ausgedruckt. Als Basis dient eine Vorlage aus dem Plastikmodellbau, die eingescannt wird und die Nachbearbeitung erfolgte mit dem Programm Corel Draw. Die Konturlinien konnten anhand der Ausdrucke anschließend auf das Modell übertragen werden. Anschließend steht das Abdecken mit Maskierband und Zeitungspapier der jeweils zu lackierenden Felder an.

Nach dem Lackieren des dunkelbraunen und sandfarbigen Tarnmusters, stehen noch die





Der Kraftstofftank liegt im Bereich des Schwerpunkts, sodass keine Laständerungen im Flug auftreten, wenn der Tank geleert wird. Nach dem Abnehmen der Tragfläche ist der Zugang zur Turbine leicht gegeben.

Lackierung der Rumpfunterseite in hellgrau, der Schubdüse mit Metallfarbe und der schwarzen Rumpfspitze an. Sobald die Farben eine ausreichende Durchrocknung haben, geht es mit dem Aufbringen der Nass-Schiebebilder weiter. Auch hier diente wieder das Decal-Schema aus dem Plastikmodellbau sowie das von Taylor-made Decals als Vorlage.

Abschließend steht das Weathering auf der Unterseite des Modells mit Kohlepulver auf dem Programm, das in sämtliche Blechstöße, Deckel usw. eindringt und für ein realistisches Aussehen sorgt. Eine dünne Schicht 2k-Klarlack aus der Dose sorgt für den notwendigen Schutz der Oberfläche beim Einsatz von Kerosin.

Einbauten und Tests

Nachdem das Finish fertig gestellt war, konnte es mit dem Einbau der Komponenten für die Turbine und Stromversorgung weitergehen. Platz ist auf dem Systemträger unter dem Cockpit ausreichend vorhanden. Zur Erhöhung der Sicherheit der Empfangsanlage kommen zwei 2.200 mAh LiFe-Akkus zum Einsatz, die über eine DPSI-DualBatt Weiche mit dem Graupner HOTT GR-12 Empfänger verbunden sind. Ebenfalls über die Weiche erfolgt die Stromversorgung des Electron-Fahrwerks, da auch das Steuermodul hier seinen Arbeitsplatz hat. Die Position der Empfänger- und des Turbinenakkus wurde nach dem Auswiegen des Schwerpunkts im Bereich des Nasenkonus festgelegt. Ermittelt wurde der Schwerpunkt mit Hilfe der Schwerpunktswaage von XICOY, die auch gleich das Gesamtgewicht von 4.300 Gramm ermittelt.

Nach der Programmierung sämtlicher Ruder-ausschläge und der Funktion des Einziehfahrwerks in die Graupner Mz-32 Fernsteuerung konnte es nach dem nochmaligen Laden der Akkus auf den Flugplatz zum Erstflug gehen.

Testflug

An einem der wenigen schönen Tage des Frühjahrs 2019 war es dann mit dem Erstflug soweit. Nach dem Zusammenbau und Tankvorgang auf dem heimischen Modellfluggelände konnte es mit dem Reichweitentest bei laufender Turbine weitergehen. Da auch hier alles passte, standen im nächsten Testabschnitt Rollversuche auf der Piste auf dem Programm. Da sich das Modell gut steuern ließ, konnte nach dem nochmaligen Nachtanken der erste Start erfolgen.

Nach dem Abheben steigt die Mirage in einem steilen Winkel Richtung Himmel und lässt sich von Beginn an gut steuern. Sobald das Fahrwerk eingefahren ist, merkt man, dass die Geschwindigkeit noch leicht steigt. Mit Dreiviertel Gas fliegt das Modell schon rasant, wobei die Flugeigenschaften ausgezeichnet sind und der Jet sehr gut in der Luft liegt. Nach ein paar Eingewöhnungsrunden mit ein wenig Nachtrimmen auf Tiefe beim Höhenruder konnten die ersten Flugfiguren gewagt werden. Rolle, Aufschwung, Looping usw. sind für die Mirage 2000C wie geschaffen, wobei sie jederzeit gut steuerbar bleibt und immer brav den Steuerbefehlen folgt. Selbst die Landung ist, wie bei einem Delta nicht anders zu erwarten, unkritisch und mit leicht angehobenem Bug setzt der Jet sanft auf der Piste auf.

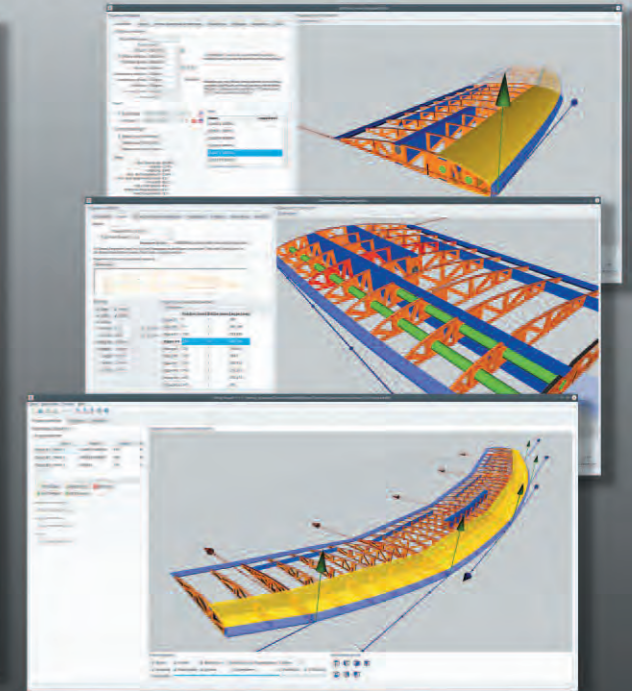


Wing Helper Flügeldesign einfach gemacht!

- 3D Flächenkonstruktion - ohne CAD Kenntnisse!
- Einfach zu bedienen (WYSIWYG)
- Komplett auf Deutsch
- Ausgefeilte Bauhilfen
- Unterstützung für freie Flügelformen
- Unterstützung für 4-Achsen CNC Schneider
- 1500 vorgefertigte Profile
- Möglichkeit weitere Profile zu definieren
- Export nach DXF, PDF, NC und SCAD*
- Engagierte deutschsprachige Benutzergemeinde
- Kostenlose Testversion
- Für Windows, Linux und OSX

* Mit Hilfe von OpenSCAD auch nach STL wandelbar!

Made in Austria!



[HTTPS://www.winghelper.com/](https://www.winghelper.com/)

Wing Helper e.U.

Hacker
Brushless Motors

www.hacker-motor-shop.com

NEW

ECOLINE
DITEX

THE
SERVO
YOU
TRUST



EL0106M

EL0315M

EL0510M

EL0809MD

EL2114S

EL3214S

EL0512W

www.ditex-servo.com

Hacker Motor GmbH - Schinderstraße 32 84030 Ergolding - Telefon +49 871 953628 0

Autor & Bilder: Thomas Keuschnigg

Trotz 70% Expo reagiert der Batwing sehr direkt auf Steuerbefehle und man sollte recht behutsam an den Knüppeln sein.



Aufgrund der Rippenbauweise geht der Aufbau des Modells sehr rasch von der Hand.

Der von Christian Vogel konstruierte Batwing fällt als erstes durch seine Optik und dem Dekorsatz auf. Das war auch der Grund für den Kauf dieses Modelles.

Zum Modell selber

Der Nurflügler ist komplett aus Holz hergestellt und besitzt eine Spannweite von 1.260 mm. Die Pfeilung mit einem acht prozentigen S-Schlag-Profil beträgt 30°. Optional ist anstelle der zentralen Mittelrippe eine Motorgondel erhältlich, diese Auslegung ist am Markt konkurrenzlos!

Die zentrale Mittelrippe ist eine geniale Idee und übernimmt einige Funktionen des Modells. Als erstes ist hier der Akku eingebaut, somit kann man einfach die Mittelrippe zum Ladegerät mitnehmen. Der Empfänger samt Akku (vier Zellen Typ AAA) wird ebenfalls in der Mittelrippe eingebaut. Durch die Platine und die ausgeklügelte Verschaltung werden beim Zusammenstecken der Flächen automatisch die Servos angeschlossen und der Empfänger mit Strom versorgt! Des Weiteren ist ein Arretierungssystem integriert, das sich auch automatisch verriegelt.

Der Aufbau des Modells gestaltet sich auch in Sachen Holzbau für Anfänger sehr einfach. Mit der beigelegten Sperrholzschaablonen für die Flächen sind die Abstände der Rippen vorgegeben und sämtliche Teile des Bausatzes sind mittels Laser beschriftet. Eine sehr detaillierte Bauanleitung mit vielen hilfreichen Fotos liegt ebenfalls bei. Im Bausatz sind zusätzlich alle Anlenkungen, Gabelköpfe und sogar die Servokabel für die Flächen enthalten. Also ein Bausatz, der auch für Anfänger gedacht ist.

Dank der Hilfsschaablonen kann die Fläche zu ca. 75% während des Bauvorgangs auf dem Bau Brett verbleiben. Dabei kann man die untere und obere Beplankung aufkleben, ohne die Fläche vom Brett zu nehmen. Das minimiert die Möglichkeit eines Verzuges um vieles. Wenn man sich an die Anleitung hält, ist der Bau sehr einfach.

Über das Folieren eines Modelles braucht man nicht im vollen Umfang berichten.

Trotzdem sollten Anfänger bei diesem Arbeitsschritt einen erfahrenen Modellbauer zu Rate ziehen.

Bei den Einstellwerten der Ruderausschläge habe ich mich nach den Angaben des Konstrukteurs gehalten, die in der Anleitung stehen. Generell ist bei Nurflügelmodellen viel Expo empfehlenswert, der Schwerpunkt liegt bei 206 mm.

Der Erstflug

Beim Erstflug habe ich mich für einen Start am Bungee entschieden. Um ein Gefühl für den Batwing zu bekommen, erfolgt zunächst ein Wurf aus der Hand und erst anschließend folgt der Start mit der Flitsche.

Der Batwing zieht schön horizontal weg und mit genügend Höhe unter der Fläche kann man dann gleich mal testen, was er so kann. Er reagiert trotz 70% Expo sehr direkt auf Steuerbefehle und man sollte recht behutsam an den Knüppeln sein. Nach ausgiebigen Tests kann die Aussage getroffen werden, dass der Langsamflug unkritisch ist und ein Strömungsabriss fast

nicht zu Stande kommt. In ausreichend großer Höhe kann man durch Ziehen des Höhenruders das Abrissverhalten testen, bis der Batwing in einen Sackflug übergeht. Wenn die Geschwindigkeit total weg ist, dann kippt er über die Nase nach vorne. Nach wenigen Metern Fahrt aufholen, lässt er sich wieder problemlos steuern.

Ich freue mich schon auf die Hangflugsaison und viele Flugstunden mit dem Batwing, da werde ich ihm alles abfordern. Meiner Meinung nach ist er ein sehr gelungenes Modell mit großem Spaßfaktor.

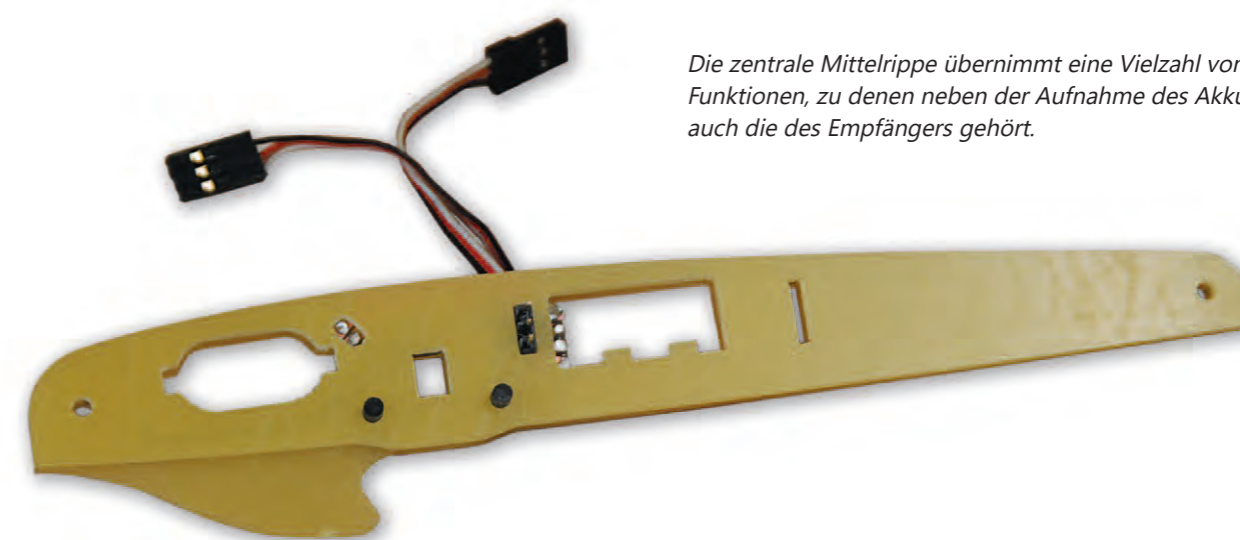


Technische Daten

Spannweite:	1.262 mm
Flächeninhalt:	30,02 dm ²
Pfeilung:	30° an Vorderk.
Flächenbelastung:	ab 20 g/dm ²
Fluggewicht:	ab 600 g
Profil:	ca. 8 Prozent

Vertrieb: vogel-fly.de, www.slow-flyer.at

Der Inhalt des Bausatzes ist inklusive dem Kleinteilesatz komplett, sogar das benötigte Servokabel liegt bei.



Die zentrale Mittelrippe übernimmt eine Vielzahl von Funktionen, zu denen neben der Aufnahme des Akkus auch die des Empfängers gehört.

14. Elektroflug Meeting des UFC Mostland

Autor: Putzer
Bilder: Emhofer, Putzer



Bei der Verlosung des von Valenta Modell gesponserten Segelflugmodells Dragon ging Burkhard „Burki“ Mayer als stolzer Gewinner hervor.

Das letzte Wochenende im Juni 2019 stand wieder voll und ganz im Zeichen des vom United Flying Club Mostland veranstalteten Elektroflug Meetings.

Trotz brütender Hitze mit Temperaturen von 36°C aufwärts, besuchten uns wieder viele Piloten aus ganz Österreich. Der Großteil der teilnehmenden Piloten ist schon seit Jahren bei unserem Treffen dabei und überrascht das Publikum jedes Jahr aufs Neue mit einer abwechslungsreichen Modellvielfalt und spektakulären Flugmanövern. Aber auch die Altersspanne der Piloten ist beachtlich und verdient besondere Anerkennung. Modellflug ist und bleibt ein Hobby, welches alle Altersklassen begeistert und verbindet.

So waren es auch unsere jüngsten Mitglieder, Luki Schwaiger und Sebastian Nikolussi, die mit ihrem Enthusiasmus und Können die anwesenden Zuseher begeisterten. Ein Zeichen, dass beim UFC-Mostland die Jugendarbeit ein wesentlicher Bestandteil des Vereins ist. In der heutigen Zeit der Tablets, Handys und ständiger Onlinepräsenz keine leichte, aber umso wichtigere Aufgabe, Kinder und Jugendliche für Hobbies abseits von Bildschirmen zu begeistern.

Wie in den Jahren zuvor, war natürlich auch die Tombola, betreut und verwaltet von Vanessa und

Christian Fuchs, mit attraktiven und wertvollen Preisen gefüllt. Verlieren konnte hier niemand, da jedes Los ein Gewinn war. Einerseits mit Sofortgewinnen, andererseits mit der Hoffnung, bei der Ziehung den einen oder anderen Hauptpreis zu ergattern.

Besonders erfreulich war, dass der Hauptpreis, ein Kärnten Rundflug mit der Super Dimona, geflogen von unserem Mitglied Ingo Buchbauer, an Karl Reiser ging. Karl war es, der eben genau dieses Modell der Super Dimona im Gepäck hatte und mit einer scalemäßigen Vorführung die Zuseher in den Bann zog.

Hauptattraktion aber war die Verlosung des von Erich Vlcek von der Firma Valenta Model gesponserten Hauptpreises, des Segelflugmodells Dragon mit knapp 2.900 mm Spannweite. Für Modellflieger kommt dabei ein absolutes „Habenmuss-Gefühl“ auf. Der glückliche Gewinner war, was allen Anwesenden ein Schmunzeln ins Gesicht zauberte, unser fleißiger Platzwart Burkhard „Burki“ Mayer. Wir wünschen ihm viele schöne Flugstunden mit dem Modell!

Ein besonderes Highlight bei den Flugvorführungen war aber ein simpler Lehrer-Schüler Flug. Der „Mann der Fläche“, Helmut Kessel, hatte einen ganz speziellen Flugschüler an der Strippe. Es handelte sich hierbei um niemand Geringeren als unsere Vizebürgermeisterin Maria Knauder. Diese konnte in kürzester Zeit ihre ersten Loopings in den Himmel zaubern und hatte unglaublich viel Spaß dabei, ein Flugmodell selbst steuern zu dürfen. Vielleicht ein neues aktives Mitglied in unserem Verein?! Sie würde perfekt in unsere Frauenriege passen.

Zu weiteren prominenten Besuchern zählten auch Herr Bürgermeister Peter Stauber sowie Stadträtin Ina Hobel, die sich bei ihren Reden wohlwollend für unseren Verein aussprachen. Ein gutes Gefühl, in der Gemeinde St. Andrä einen Platz zu haben, um aktiv zum Gemeindeleben beitragen zu können. Zurück zu den Modellen und Piloten: Wunderbare Vorführungen der verschiedensten Flugmodelltypen, von klein bis groß, schnell und langsam, nicht zu vergessen die vielen Helikoptermodelle, Scale und zweckmäßig, boten dem anwesenden Publikum eine unglaubliche Vielfalt unseres Hobbies. Dies alles in Worte fassen zu wollen, würde hier den Rahmen sprengen. So etwas muss man selbst gesehen haben, um die Eindrücke wirklich genießen und verarbeiten zu können.

Besonders sehenswerte Modelle waren unter anderem die Sopwith Pup mit 3.000 mm Spannweite, geflogen von Martin Poppeller, die riesige Stearman PT-17 von Stefan Nedoma oder der Oldtimer Segler Leprechaun von Rudolf Buchacher. Mit zwei Robins DR-400, geflogen von Karl Reiser und Herbert Putzer, konnte ein Synchronflug durchgeführt werden. Weiters am Start war der Graupner Kadett von Kuno Frauwallner, die MXS von unserem Kunstflugspezialisten Karl Heinz Schwaiger. Den internen Bewerb für das langsamste Fliegen zwischen Cessna, Carbon Cub und dem Fieseler Storch konnte klarerweise der Storch gewinnen.

Für Staunen sorgten auch die spektakulären Flüge unserer Hubschrauberspezialisten Wolfgang

Bürgermeister Peter Stauber und Stadträtin Ina Hobel besuchten das Elektroflugmeeting des UMFC Mostland.



Schmuck und Simon Schwaiger. Trotz tiefst angelegter Manöver in Ameisenkniehöhe konnten alle Fluggeräte wieder sicher in den Hangar zurückkehren.

Einen besonderen Augenschmaus am Modellflughimmel boten am Sonntag Vater Fritz und Tochter Lisa Jamnig mit ihrem Synchrondisplay. Die Figuren, das gesamte Programm und auch die Wahl der Musikuntermalung waren dermaßen perfekt aufeinander abgestimmt und mit unglaublicher Präzision vorgeführt, dass man aus dem Staunen nicht mehr herauskam.

Gratulation an dieser Stelle noch mal an das phantastische Vater-Tochter-Gespann, „Team-Jamnig Lisa & Fritz“.

Auch für das leibliche Wohl war bestens gesorgt. Das bewährte Team unserer Ehrenmitglieder war auf den Ansturm von speziell bei dieser Hitze durstigen und hungrigen Gästen perfekt vorbereitet. Das Spanferkel von Juro und Marko fand, wie schon in den Jahren zuvor, reißenden Absatz. Erwähnenswert ist, dass das 14. Elektroflugmeeting beim UFC-Mostland ohne größere Modellausfälle oder gar Schäden über die Bühne ging. Ein paar leichte Blessuren konnte man getrost in Kauf nehmen.

Der UFC Mostland bedankt sich herzlichst:

- Bei allen teilnehmenden Piloten, Besuchern, Gästen und Modellflugfreunden
- Bei den Mitgliedern des UFC-Mostland für die Vorbereitungen, die tatkräftige Unterstützung beim Aufbau und für die perfekte Abwicklung des Treffens.
- im Speziellen bei den Sponsoren und Unterstützern, ohne die eine derartige Veranstaltung wohl kaum durchführbar wäre,
- bei den Hauptsponsoren, Herrn Hermann Reichmann – SPS Service GmbH und Herrn Erich Vlcek – Fa. Valenta-Model.

Auch 2020 wird es wieder ein Elektroflug Meeting geben. Wir freuen uns schon jetzt, mit Gleichgesinnten ein schönes Wochenende zu erleben.

Frau Vizebürgermeisterin Maria Knauder beim Lehrer-Schülerfliegen mit Helmut Kessel.



Oldtimer Seglertreffen



So sehen Sieger aus – 1. Platz für Helmut Seniuk mit seiner „Hütter H-17“



Die Ankunft der Motorräder und Autos vom Oldtimerclub „Freunde Alter Motorräder“, Liebenfels.

Am Samstag, dem 22. Juni 2019, fand das zweite Modell-Oldtimersegler-Treffen am Flugplatzgelände des KFC-Modellflug-Thon in Kärnten statt.

Die Wetterprognose war denkbar schlecht. Regen und Gewitter sollten diesen Tag dominieren also wurde davon ausgegangen, dass nicht wirklich viele Piloten an diesem Treffen teilnehmen würden. Da sich jedoch schon einige Piloten angemeldet hatten, wollte der Verein die Veranstaltung trotzdem wie geplant am Samstag stattfinden lassen.

Die Entscheidung erwies sich als goldrichtig, denn was sich an diesem Tag den Mitgliedern und Gästen am Modellflugplatzgelände bot, hatte wohl niemand erwartet.

Bereits um acht Uhr Früh erschienen die ersten Gäste aus Österreich und Deutschland.

Die Anwesenden kamen aus dem Staunen nicht heraus, als dann um ca. zehn Uhr insgesamt

19 Piloten mit ihren 25 Flugmodellen das Geschehen am Flugplatz belebten. Die drei Schlepppiloten (Sepp Mayer, Rene Hofmeister und Bernhard Höfferer) vom veranstaltenden Verein hatten schließlich noch alle Hände voll damit zu tun, die wunderschönen Segelflugmodelle in den Thoner Himmel zu befördern. Da war es gut, dass Steffen Hellwig aus Deutschland dem Aufruf, Schleppflugzeuge mitzubringen gefolgt war und mit seiner PZL-104 „Wilga“ da etwas aushelfen konnte. Damit auch niemand etwas verpasste und jeder wusste, welche Modelle in der Luft gerade zu bestaunen waren, wurde von einem Moderator jedes Modell einzeln kommentiert bzw. dessen Merkmale hervorgehoben.

Die Piloten und Ihre Modelle

Schon im letzten Jahr gab es viele wunderschöne Segelflugmodelle zu bestaunen, doch heuer war die Modell-Artenvielfalt noch um einiges reicher.

Michael Atzwanger kam aus Oberösterreich angereist und flog die sehr beeindruckenden Modelle „SZD9-Bocian“ und „SZD6x-Nietoperz“, welche er selbst mit seinem Bruder plante und aufbaute. Ebenfalls aus Oberösterreich beehrte Modellbauprofi Kurt Hainzl mit seinem „Reiher III“ aus dem Jahre 1938 das Geschehen, dessen Eigenbau-Modell ebenfalls sehr viele Blicke auf sich zog.

Aus Salzburg angereist kam Hannes Schmalzer mit seinem wunderschönen selbst gebauten und konstruierten Zweisitzer Modell „Slingsby T21 Sedbergh“. Auch Klaus Gumpoldsberger mit seinem elegant aussehenden Sperrholz-Modell des „Kranich III“ und Helmut Seniuk mit seinen perfekt gebauten Scale-Nachbildungen der Flugzeuge „PWS-101“ und „Hütter H-17“ (sogar mit Scale-Dokumentation) zogen viele Interessierte in ihren Bann. Die im Maßstab 1:2 gebaute H-17 brauchte nicht weniger als fünf Jahre mit ca. 4.000 geleisteten Baustunden, um so perfekt zu wirken und zu fliegen.

Besonders viel Aufwand betrieb auch Johann Eckart aus Deutschland, der mit seinen drei Eigenbau-Holzmodellen „Bergfalke Mü-13e“,

„Schulgleiter SG-38“ und „Nemere“ die Qualität der Veranstaltung unterstrich. Die „Nemere“ überzeugte durch originalgetreue Seilanlenkungen und Schleppkupplung.

Die Brüder Karl aus Niederösterreich und Wolfgang Schober aus Kärnten waren mit ihren schönen Modellen des „Bergfalke 1“ und der „KA6e“ am Flugplatz vertreten. Die „KA6e“ war trotz ihrer Spannweite von 5.000 mm ein Leichtgewicht mit einem Abfluggewicht von nur 6.900 Gramm.

Alfred Birke aus dem Burgenland nahm ebenfalls den weiten Weg auf sich, um seine beiden Eigenbaumodelle „Standard Austria“ und „SHK-1“ dem staunenden Publikum vorzustellen.

Aber auch aus Kärnten waren wieder zahlreiche Piloten zu dem Treffen gekommen.

Martin Mischkulnig flog mit seinem großen vorbildgetreuen Nachbau der „Musger MG-19a“, genauso wie Johann Baumgartner, der ebenfalls seine 5.600 mm große „MG-19a“ in Holz-GFK Bauweise präsentierte.

Auch Stammgast Walter Stroissnig zeigte wieder seine schöne „KA8b“, die eine Spannweite von 4.000 mm aufwies.

Mitglieder des KFC-Modellflug-Thon rundeten das Teilnehmerfeld ab. Gernot Friesacher vom Modellbaugeschäft „Fliegerladen“ in Klagenfurt präsentierte seinen „Reiher III“ mit einer Spannweite von 6.400 mm. Erich Kolle und Reinhold



Die perfekt gebaute Scale-Nachbildung „Hütter H-17“ von Helmut Seniuk im Schlepp.



Ein Blickfang – die „Fauvel AV-36“ von Gert König.

Pöschl waren beide mit dem gleichen Modell vertreten, einer „SZD-22 Mucha“ mit einer Spannweite von 5.000 mm. Sie begeisterten die Zuschauer und Teilnehmer mit einem Synchron-Schlepp-Start bzw. Doppelschlepp mittels zwei Stück Swiss Trainer. Aircombat-Urgestein Gert König ließ es sich auch dieses Jahr nicht nehmen, mit einem besonderen Modell, einer „Fauvel AV-36“, teilzunehmen. Zu guter Letzt zeigte noch Alfred Kuschnigg seinen aus Holz aufgebauten „L-Spatz“ und Moderator Wolfgang Vallant präsentierte seine Holz-„Minimoa Gö-3“ mit einer Spannweite von 5.600 mm mit Scale-Cockpit-Ausbau und sich selbst als Pilotenfigur.

Als Pilotprojekt wurden an diesem Tag auch kleine ultraleichte Peilsender für Schleppseile und Flugmodelle eingesetzt. Sie ermöglichten das Auffinden eventuell verloren gegangener Schleppschnüre im hohen Gras bzw. Maisacker. Außerdem werden diese von den Mitgliedern auch für das Auffinden von Flugmodellen eingesetzt. Bei einem Gewicht von nur acht Gramm passen sie auf jede Schleppschnur und in jedes Modell.

Ein weiteres Novum und Highlight war auch das Ankommen der „Freunde Alter Motorräder“, eines Oldtimer-Vereins bei Liebenfels in Kärnten. 23 Mitglieder dieses über 100 Mann starken Vereins ließen es sich an diesem Tag nicht nehmen, ihre wunderschön restaurierten Oldtimer-Motorräder und -Autos dem breiten Publikum am Modellflugplatz zu präsentieren. Da leider um ca. 13 Uhr der prognostizierte starke Regen einsetzte, wurde die Veranstaltung in die Laube des Club-Gebäudes verlegt.

Vereinsmitglied und Spitzenkoch Harald Knes verzauberte seine Gäste mit Köstlichkeiten aus seiner Grillstation. Die Stimmung unter den Gästen war sehr gut und ausgelassen, es wurde geplaudert und gefeiert. Gegen 14:30 Uhr kam wieder ein ganz besonderer Moment - die Siegerehrung, auf die sich schon viele Piloten gefreut hatten. Zu gewinnen gab es hochwertige

Glaspokale für die drei schönsten Segelflugmodelle dieser Veranstaltung. Die Jurymitglieder waren alle teilnehmenden Piloten, die ihre Favoriten in einer geheimen Wahl ermittelten.

Zur Wertung:

Den dritten Platz belegte, wie auch schon im letzten Jahr, Martin Mischkulnig mit seiner MG-19a. Der zweite Platz ging nach Oberösterreich und wurde Michael Atzwanger für seinen spektakulären Nurflügler „SZD-6X Nietoperz“ überreicht. Nach Salzburg ging der erste Platz. Helmut Seniuk bekam die Quittung für sein 4.000 Stunden umfassendes Projekt „Hütter H-17“ präsentiert. Sichtlich zufrieden und begeistert bedankte sich der wohlverdiente Sieger bei seinen Pilotenkollegen für dessen Nominierung.



Gewinnerfoto – Bgm. Deutschmann und R. Hofmeister überreichen die Pokale an H. Seniuk, M. Atzwanger und M. Mischkulnig (vlnr)

Mit diesem Bericht möchte sich der KFC-Modellflug-Thon für das Erscheinen der zahlreichen Gäste aus dem In- und Ausland und für das Mitwirken aller freiwilligen Helfer/innen recht herzlich bedanken, und würde sich sehr freuen, wenn das qualitativ und quantitativ hohe Teilnehmerfeld auch im nächsten Jahr gehalten bzw. wieder erhöht werden könnte.

Auf ein Wiedersehen 2020,
Euer KFC-Modellflug-Thon in Kärnten



Autor: Wolfgang Winkler

Erstes Obersteirisches Heli Baby-Treffen



Dreimal Heli Baby NT mit Elektroantrieb und einmal das Original mit Verbrennerantrieb ohne Pitch.

Mitte Juli fand in Bad Mitterndorf in der Obersteiermark das erste Heli Baby-Treffen statt.

Der Vater des Modellhubschraubers, Dieter Schlüter, hat Mitte der 70er Jahre aufgrund des bis zu diesem Zeitpunkt enorm hohen Bau- und Reparaturaufwandes der damaligen Rumpfmodelle, sowie der enormen finanziellen Belastung der Modellbauer dieser Zeit das Heli Baby als offene, einstufige Mechanik, die leicht, schnell und kostengünstig repariert werden konnte, konstruiert und so der breiten Masse die Möglichkeit geboten, endlich das Hubschrauberfliegen zu erlernen.

Aufgrund der Genialität dieser Konstruktion – die meisten offenen Mechaniken verfolgen heute noch dieses Prinzip – hat die Firma Mini-copter unter der Leitung von DI Gerd Guzicki das Heli Baby, ursprünglich genau dem Vorbild entsprechend als reine Gasmaschine, also ohne Pitch, nachgebaut und angeboten. Im Laufe der Zeit hat Guzicki dem Modell

„Pitch“ verpasst, und letztendlich ein Heli Baby NT aus der Taufe gehoben, das die aktuellste Technik im alten Kleid repräsentiert.

Aufgrund des reizenden Äußeren des Modells, das aber mittlerweile ein vollwertiger RC-Hubschrauber geworden ist, haben sich in Bad Mitterndorf einige Enthusiasten gefunden und das erste Heli Baby-Treffen veranstaltet. Dieses Treffen wurde vorerst im kleinsten Rahmen durchgeführt, hat aber solchen Spaß gemacht, dass an eine Wiederholung gedacht ist.

Sollte jemand Interesse daran haben, im Herbst oder möglicherweise nächstes Jahr an so einem Treffen teilzunehmen, so gibt es die Möglichkeit, sich bei unserer Kontaktperson, Herrn Klaus Specht, unter der Nummer 0043 676 9166303, oder via E-Mail: k.specht@utanet.at, zu erkundigen.



Heli Baby NT mit elektrischem Antrieb.



Walter Kager präsentiert sein Heli Baby NT.

Autor: DI Heimo Stadlbauer, 1.Stmk. EMFK Langenwang
 Bilder: DI Heimo Stadlbauer

... da steht doch wirklich eine „originale“
 Messerschmitt Bf 109 im Hintergrund.

Sechstes Styria Retromeeing in Hofkirchen bei Hartberg

Der Einladung des Modellflugvereins in Hofkirchen bei Hartberg zum sechsten Styria Retromeeing folgten 31 Piloten und eine Pilotin.

Am ersten und zweiten Juni 2019 wurden ca. 90 Flugzeuge und ein Hubschrauber aus den Hangars geholt und präsentiert. Der „Hausherr“, Obmann Harald Tripolt, und der Organisator sowie Platzsprecher Heimo Stadlbauer freuten sich über den regen Zuspruch. Bei warmem, aber windigem Wetter blieben die leichteren Flugzeuge leider teilweise am Boden. Harald Tripolt eröffnete das Treffen mit einem Hubschrauber BO 105, dessen Original anlässlich des Erstfluges vor 50 Jahren eine Sonderbemalung erhielt.

Als Überraschung war für Samstagvormittag noch geplant, dass ein Großflug-Pilot mit seiner Maschine am Platz landet. Nach Landung der Flugmodelle flog plötzlich eine Messerschmitt Bf 109 über uns hinweg. Dietmar Poll, ehemaliger Weltmeister im Segelkunstflug, setzte zur Landung an und parkte seine 109 nahe den Retro-Flugmodellen ein. Es handelt sich dabei um ein Leichtflugzeug mit 8.700 mm Spannweite (ca. 80% des Originals), angetrieben von einem Rotax 582 mit 65 PS, Fluggewicht ca. 300 kg. Nach der Betankung der 109 und Stärkung des Piloten ging es wieder zurück zum Heimatflughafen.

Eine der ältesten Konstruktionen (ca. 1936) war die Motormaschine „Möbius“ vom gleichnamigen deutschen Konstrukteur, erbaut von Oliver Größing. Der Antrieb erfolgte durch einen aus demselben Jahr stammenden Benzinmotor „Kratzsch F 30 B“. Fritz Mayerhofer brachte eine nicht viel jüngere Konstruktion (ca. 1940) von

Der Obmann Harald Tripolt eröffnet das Treffen mit einem Bo 105 Hubschrauber.



Gerhard Kloibhofer präsentiert stolz seine restaurierte Graupner K 10.



Goldhahn von Oliver Größing, Antrieb ein Benziner Kratmo 10 A.

Schelhase zum Fliegen. Mit einem wesentlich jüngeren „Fly Baby“ zogen Lisa und Fritz Jamnig mit Synchron-Kunstflug unter musikalischer Begleitung die Anwesenden in ihren Bann. Der Jugendfachreferent des ÖAeC Gerhard Niederhofer zog wieder alle Register und brachte mindestens 20 Modelle (teilweise Originale) größtenteils zur Ansicht mit.

Natürlich waren wieder etliche Graupner-Modelle vor Ort. Gerhard Kloibhofer erwarb 2018 vom Autor eine Graupner K 10 und präsentierte sie wunderschön restauriert. Landessektionsleiter Peter Zarfl zog mit einem Motorsegler „Falke Tandem“ seine Kreise. Im Synchronflug versuchten sich auch Thomas Zarzer und Thomas Rechberger mit ihren Jodel Robin Maschinen. Franz Wenzel, oftmaliger Staatsmeister im Fessel-Kunstflug, zauberte das internationale F2B-Kunstflug-Programm auf die Piste. Franz hatte u.a. auch den Graupner „Super-Flitzer“ mit, ein Anfänger-Fesselflugmodell aus den späten 50er Jahren, angetrieben von einem Taifun Selbstzünder (Diesel)-Motor „Hobby“.

Mit einer „Fiat G 50“ Motormaschine, einer Konstruktion aus der Zeit der 30er Jahre, bereicherte Michael Strümpl das Treffen. Interessant war das Soundmodul, welches den elektrischen „Stern“-Motor bestens originalgetreu erklingen ließ. Der Jugendliche Julian Felkel ließ die „Curare“-Zeiten aus den 70er Jahren

wieder aufleben. Die Konstruktion von Hanno Prettner wurde ja vor wenigen Jahren wieder neu aufgelegt. Manuels Vater zeigte die Wendigkeit der Vought F4U „Corsair“. Das bullige Original sah der Autor wenige Wochen vorher in den USA bei einer Flugshow fliegen. Hans Schimpel vom Prosdorfer Verein führte mit der De Havilland „Venom“ und einer Fairchild PT 19 schöne Flüge vor, die von Stefan Nedoma's Boeing PT 17 „Stearman“ ergänzt wurden. Die PT 17 und PT 19 waren in den 30er Jahren und später die klassischen Trainer zur Pilotenausbildung, vor allem in den USA.

Werner Pitter packte wieder seine riesige Messerschmitt 323 „Gigant“ aus. Mit einer Spannweite von 5.500 mm und sechs elektrisch angetriebenen Motoren mit sechs 4s Akkus flog dieses gigantische Modell majestätisch wie das Original. Sogar die Bugklappe kann ferngesteuert am Boden geöffnet werden. Vom Original kann man in Berlin-Gatow einen Tragflächen-Hauptholm besichtigen.

Den Piloten aus nah und fern mit ihren tollen Modellen sei herzlich fürs Kommen gedankt. Der besondere Dank gilt dem veranstaltenden Verein unter der Obmannschaft von Harald Tripolt, sowie der Küchenmann/frauenschaft und den zahlreichen Helfern.

Man sieht sich wieder beim siebten Styria-Retromeeing 2020 in Hofkirchen bei Hartberg.



Die Boeing PT 17 „Stearman“ von Stefan Nedoma im Flug.



Werner Pitter mit seiner wahrlich gigantischen 5,5 Meter Messerschmitt Me 323 „Gigant“ beim tiefen Überflug.





Ist er zu stark - bist Du zu schwach!

Am 14.6.2019 fand in Mannersdorf am Leithagebirge, am Flugplatz des MFC Condor zum dritten Mal in Folge das Scale-Heli-Treffen statt.

Wieder einmal war das Wetter mit einer besonderen Herausforderung geprägt. Es waren 34°C im Schatten, sowie Windspitzen bis sieben Beauforts (52-63 km/h). Gegen die hohen Temperaturen hat man sich ein luftiges Plätzchen im unter den Bäumen gesucht.

Dennoch, frei nach dem Motto, ist der Wind zu stark bist du zu schwach, wurde aber dennoch geflogen. Die Flugfiguren waren für die Scale-Helis entsprechend unvorteilhaft. Dennoch hat das der guten Laune und Stimmung keinen Abbruch getan. Im Gegenteil, es war eher spannend, wie Piloten und Helis an Ihre Grenzen gingen.

Kurzer Hand wurden dann auch die Trainer-Helis ausgepackt, welche natürlich bei den vorherrschenden Windbedingungen weniger empfindlich waren. Die Trainerheliflüge brachten eine willkommene Abwechslung zu den schwierigen Flugverhältnissen für die Scale-Helis.

An der Veranstaltung nahmen elf Piloten und 23 Modellen teil, die im Wechsel Trainermodelle als auch Scale-Modelle vorflogen.

Die meisten Scale-Modelle waren in der Größe von 700-800er- Klasse.

Unter anderem waren Modelle wie der Eurocopter AS365, die Bell 47G, das Heli-Baby, die Hughes 500 D und E sowie die Bell 222, etc. vertreten. Bis auf einen technischen Ausfall mit einer BO 105, welche mit leichten Blessuren davon kam, gab es keine weiteren Zwischenfälle.

Einen besonderen Dank muss man auch der Küche zollen. Beginnend über gegrillte Stelzen sowie Grillwürste sowie reichhaltige Nachspeisen sorgten für das leibliche Wohl.

Gegen Abend nahmen auch die Windgeschwindigkeiten deutlich ab. Dann konnten auch die Scale-Modelle wieder schöne Figuren fliegen. Auf Grund der guten Stimmung der Piloten und der Gäste wurde einhellig beschlossen sogar im heurigen Jahr diese Veranstaltung nochmals auszurichten (5. Oktober 2019, 9.00)..... und im nächsten Jahr sowieso.



Helicopter Ecureuil in der Ausführung der Polizei.



Dauphin AS 365 mit E-Antrieb, Pilot Georg Sack.



Wasserflugtag am Längsee

Die Mitglieder und Freunde des MFC Kappl-Althofen trafen sich zum Wasserfliegen am Längsee.



Gerade mal drei Monate nach dem erfolgreichen Eisfliegen trafen sich Mitglieder und Freunde des MFC Kappel-Althofen wieder am Längsee – diesmal zum Wasserfliegen. Für die meisten Teilnehmer der erste Versuch, ihr Fluggerät vom Wasser zu starten. Für die Piloten ein Nervenkitzel, die Zuschauer fanden es sehr unterhaltsam. Das Wasser bietet beim Starten und Landen doch viele Eigenheiten gegenüber festem Grund und auch in der Luft ist das Flugverhalten mit den großen Schwimmern zumindest gewöhnungsbedürftig. Aber für Rückholaktionen war stets das „Flugrettungsboot“ bereit. Am Ende des Flugtages waren sich alle einig, dieses Event soll nächstes Jahr wiederholt werden - diesmal mit österreichweiter Ausschreibung!



Mit den großen Schwimmern ist das Flugverhalten gewöhnungsbedürftig, so wie hier bei der Taylorcraft von Markus Aichholzer zu sehen ist.



Pascal Thalers Cessna Skylane kurz vor dem Abheben. Das Modell gleitet bereits auf der Stufe des Schwimmers.



Das im Besitz von Hans Jürgen Berndt befindliche Modell der Taylorcraft gleitet über den Längsee in Richtung Ufer.

Autor: Bernhard Infanger,
Fotograf: Johann Littringer

Bratfliegen des MFC Weichstetten



Die Teilnehmer des Bratfliegens, der zweimal jährlich vom Verein MFC Weichstetten ausgetragen wird.



Aufgrund der sehr einfachen Regeln, sie sind an jene des Eisstockschießens angelehnt, kann hier jeder Pilot mitmachen.

Das darauffolgende gemeinsame Bratlessen ist der Preis für die Sieger, gesponsert wird es von der zweiten Mannschaft.


Es gibt nur wenige Richtlinien:

- Gestartet wird mit einem Motorsegler, Gummi oder anderen Starthilfen. Die Modelle können auch ein (ungebremstes) Bugrad haben. Auch Deltas dürfen mitfliegen. Vorteilhaft sind Gebrauchsflieger, Edelkarossen bleiben im Kofferraum.
- Nach „Motor aus“ wird gelandet. Ein zweiter Landeversuch ist ungültig.
- Modelle, die bei der Landung in Mitleidenschaft gezogen wurden, nehmen trotzdem an der Wertung teil.
- Die Landerichtung kann der Pilot beliebig wählen.

Nun steht jedem Piloten frei, ob er eine Maßlandung macht oder lieber aufräumt und damit die Taube und/oder andere Kugeln wegschießt. Dass dies meist nicht so ganz nach Wunsch gelingt, macht den Nachmittag erst spannend und sehr unterhaltsam. So manch ein Pilot verschätzt sich im Landestress und macht einen kleineren Spaziergang zu seinem Modell, was

meist verbal quittiert wird. Hin und wieder endet ein gewagter Landeanflug vorzeitig im Gebüsch. Sowohl die Landegeschwindigkeit als auch die Höhe und Schräglage der Flächen (Hoch-/Mitteldecker) ist entscheidend, ob nur die Taube oder auch andere Kugeln verschoben werden. Maßband und Superkleber sind hilfreich. Die oft gewonnene Erkenntnis: Es kommt meist anders, als der Pilot denkt.

Wir pflegen diesen Wettbewerb seit mehr als zehn Jahren an den beiden Staatsfeiertagen (1. Mai und 26. Oktober). Am frühen Nachmittag werden die beiden Teams durch Lose bestimmt. Dann wird eine Uhrzeit vereinbart, zu der die letzte Partie gestartet wird. Der Preis für die Sieger ist das darauf folgende gemeinsame Bratlessen, das die zweite Mannschaft sponsert. Fazit: Ein Haufen Gaudi, so manche fliegerische Erkenntnis, ein voller Bauch, ein gutes Bier (meist von Geburtstagskindern gesponsert) und damit ein massiver Beitrag zur Vereinsgemeinschaft.

Die ganze Sache lässt sich auch mit einem Nachbarverein durchführen. 

Im Grunde hat ein Bratl mit dem Fliegen überhaupt nichts zu tun. Vor allem lässt sich dies schwer mit einer Partie Eisstock schießen vereinigen, oder? Die Grundidee wurde vor vielen Jahren in einer Flugpause geboren, als ein Kollege seinen Schlapfen auf den Rasen geworfen hatte und die Piloten herausforderte, möglichst nahe an diesem Punkt zu landen. Das Ganze wurde dann in sehr einfache Regeln gefasst, die auch beim herkömmlichen Eisstockschießen gepflegt werden. Anstatt des Stocks hat jeder einen Segler und eine kleine Styroporkugel (etwa 80 mm) mit der Farbe seines Teams, das im Vorfeld ausgelost wird. Außerdem gibt es eine Taube, eine Styroporkugel mit etwa 130 mm Durchmesser, die in die Mitte des Platzes gelegt wird.

Der „Moa“ landet an. An die Spitze des zum Stillstand gekommenen Modells wird seine Styroporkugel gelegt und der Flieger weggetragen. Nun landet der zweite „Moa“. Die zweite Kugel mit der anderen Farbe findet ihren Platz. Der nächste Pilot aus der Gruppe, deren Kugel weiter weg liegt, startet. Ein Teamwechsel erfolgt, wenn ein Pilot wieder „zieht“, also näher an der Taube zu liegen kommt. Nachdem alle Piloten gelandet sind, werden die Punkte 6-9-12 vergeben, je nachdem, wie viele Kugeln der besseren Mannschaft ziehen. Die erste Partie ist fertig, wenn ein Team 12 Punkte erreicht. Dies kann mit einer oder maximal erst mit der fünften Runde erreicht werden.

**Glocknerhof**
FERIENHOTEL

Fliegen in Kärnten

Am Hang & am Platz mit Rundum-Service:

Hangfluggelände Rottenstein gut erreichbar

Komfortabler Modellflugplatz mit Top-Infrastruktur

Modellflugschule mit neuem Fluglehrer Marco

NEU: **Schlepp-Tage Herbst:** 23.-27. Sept. 2019

Am Glocknerhof fühlt sich jeder wohl: Wellness,

Sportangebot & viel Abwechslung für die ganze Familie.

Alle Infos und Termine auf www.glocknerhof.at



neu 2019:
- Bau-Service
- Bau-Seminare
- Einflug-Service
- Schlepp-Service

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

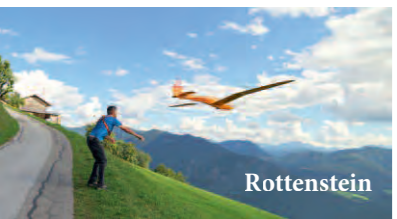


Marco

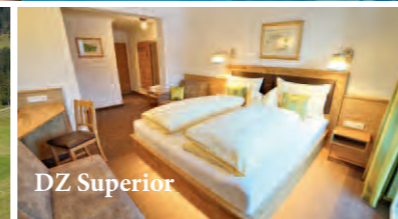


**Glocknerhof**
FERIENHOTEL

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



Rottenstein



DZ Superior

Wir haben uns entschlossen, kurzfristig von **23. bis 27. September 2019** „Herbst Schlepp-Tage“ zu veranstalten. Das läuft genau so wie in der Schleppwoche im Frühling ab. Eingeladen sind alle Segler und auch Schleppmaschinen. Marco schleppt alle Gäste kostenlos vormittags und nachmittags mit dem hoteleigenen Swiss Trainer. Das Schleppen ist in diesen Tagen im Zimmerpreis inbegriffen.

Autor: Dennis Namesnik, Landesfachreferent F3CN f. Kärnten

F3C & F3C-Sport Schnupperwochenende in Kärnten



Beim Schnupperwochenende kamen eine Vielzahl von RC-Helis zum Einsatz. Im Vordergrund ist das F3C-Sport Modell von Peter Rettenbacher zu sehen.

Nach dem Hype der vergangenen Jahre findet sich die Modellflugszene allmählich wieder in familiäreren Kreisen. Natürlich spürt man das auch in der einen oder anderen Wettbewerbsklasse, was mir erste kleine Sorgen bereitete.

Die Stimmung kippte ins Positive, als ich vor einiger Zeit einen Anruf vom Kärntner Landes-sektionsleiter Peter Zarfl erhielt, der mir voller Freude vom wachsenden Interesse an den Hubschrauberklassen in einem seiner Vereine berichtete. Ich vermute, dass es noch weitere ambitionierte Piloten geben könnte, die gerne in die Wettbewerbsklasse hineinschnuppern möchten oder sich nach einem Leitfaden sehnen, der die eigene Geschicklichkeit immer wieder aufs Neue auf die Probe stellt.

So entstand die Idee des F3C & F3C-Sport Schnupperwochenendes, das vom 12. bis 14. Juli am Gelände des SGS Sektion Modellflug bei Spittal an der Drau im sonnigen Kärnten stattfand.

Bereits im Vorfeld überraschte das rege Interesse an der Ausschreibung. Aus anfänglich drei lokalen Piloten wurden innerhalb kürzester Zeit 14 Anmeldungen aus ganz Österreich.

Aus diesem Grund beschloss ich, mir für das Wochenende Verstärkung zu holen. Kurzerhand machten sich auch unser Juniorenweltmeister in der Klasse F3C Thomas Rettenbacher mit Vater Peter und Mutter Irmgard aus Salzburg, sowie Harald Binna aus der Steiermark, mit jahrelanger Wettbewerbserfahrung im Gepäck, auf den Weg in den Süden und standen den Teilnehmern mit Rat und Tat zur Seite.

Der Freitag galt als Anreisetag und diente zum Kennenlernen mit anschließendem gemeinsamem Abendessen beim lokalen Wirt in Möllbrücke. Gut gestärkt und ausgeruht starteten wir den Samstag mit ein paar Eckdaten rund um F3C-Sport, gefolgt vom Besprechen erster Übungen und Flugfiguren, die als Basics, nach Belieben, mit oder ohne Unterstützung, im Anschluss am eigenen Modell geflogen werden konnten.

Das große und optimal ausgerichtete Flugfeld des SGS bot die Gelegenheit, zwei Schwebefelder aufzubauen, die parallel genutzt und wechselweise auch als Ausgangspunkt für die dynamischen Fahrtfiguren herangezogen wurden. Somit herrschte bis zur Mittagspause reges Treiben mit einer wahnsinnig steil wachsenden Lernkurve unter den Teilnehmern.

Nach der Mittagspause, in der Obmann Rainer Linseder seine Grillkünste zum Besten gab, folgte ein kleiner theoretischer Teil bei Kaffee und Kuchen. In diesem zweiten Teil ging es um allgemeine Einstellungen und mögliche Setups, die ein Modell und den Piloten beim diesem ruhigen und präzisen Flugstil optimal unterstützen.

Die aktiven Wettbewerbspiloten Thomas, Peter und Harald plauderten aus dem Nähkästchen und beantworteten die zahlreichen Fragen der Teilnehmer. Nun war die Katze aus dem Sack und es wurde fleißig optimiert und programmiert, die Drehzahl und Drehraten fürs Schweben und Fahrtfiguren angepasst und auch die ein oder andere zusätzliche Flugphase programmiert, um den eigenen Vorlieben gerecht zu werden.

Die Zeit reichte für einige weitere Flüge, bis uns leider ein für diese Gegend absolut untypischer, wahnsinnig starker und böiger Wind einen Strich durch die Rechnung machte.

Gegen die Gewalten des Wetters kann man schlussendlich wenig aussetzen, somit machten wir das Beste draus und vertieften uns in weitere Details der Wettbewerbsklassen, Setups, und allgemeine Tüfteleien an den Modellen, bevor abschließend zum gemeinsamen Abendessen gerufen wurden.

Am Sonntag verwarfen wir den Zeitplan und beschlossen die Zeit, in der Wind und Wetter optimal waren, weitere Flüge zu absolvieren und lieber die Mittagspause oder möglichen

stärkeren Wind (der uns an diesem Tag glücklicherweise verschonte) für den abschließenden Theorieteil zu nutzen.

In diesem besprachen wir den Ablauf eines typischen Wettbewerbes, einzelne Figuren und deren Aufbau, sowie die Szene und weitere Veranstaltungen. Hier bot sich natürlich auch nochmal die Gelegenheit, alle Fragen, die sich über den Vormittag ansammelten, gemeinsam zu beantworten, bevor sich die ersten Teilnehmer auf den Heimweg machten und andere es nicht abwarten konnten, noch die letzten Akkus zu verfliegen.

Abschließend möchte ich mich beim SGS Sektion Modellflug, allen voran Rainer und Elke Linseder, sowie Peter Zarfl für die großartige Unterstützung im Vorfeld, die Nutzung des wunderschönen Platzes und die Verpflegung bedanken. Weiteres wäre diese Veranstaltung ohne die Hilfe von Irmgard, Thomas und Peter Rettenbacher, sowie Harald Binna und Alissa Pichler, die als aktive Wettbewerbspiloten und Punkrichter ihr Wissen zum Besten gaben, so reibungslos und unkompliziert über die Bühne gegangen. Ein besonderer Dank gilt Bundesfachreferent Robert Holzmann für die Aufbereitung der Unterlagen.

Weitere Informationen rund um die Hubschrauberklassen, sowie Kontaktdaten zu uns und den Landesfachreferenten finden sich auf unserem Portal www.f3cn.prop.at.

Nach diesem erfolgreichen Wochenende planen wir, in der kommenden Saison Schnupperwochenenden wie dieses auch in anderen Bundesländern anzubieten! Weiteres freuen wir uns über neue Gesichter beim letzten Wettbewerb der Saison am 14. & 15. September beim 1. MHC-Austria in Niederösterreich.

P



Juniorenweltmeister Thomas Rettenbacher und Vater Peter demonstrierten den anwesenden Teilnehmern das aktuell Figurenprogramm.



Bei besten Bedingungen konnte an diesem Wochenende einzelne Figuren, sowie der gesamte Wettbewerbsablauf trainiert werden.

AERO Friedrichshafen die Messe der General Aviation

Anlässlich der heurigen AERO-Messe organisierte der Österreichische Aeroclub einen Sonderflug von Wien nach Friedrichshafen. Eine gute Gelegenheit, die Welt der manntragenden Kollegen näher kennenzulernen und einen Einblick in den aktuellen Stand der Technik zu bekommen. Schließlich hat man nicht alle Tage die Gelegenheit, an einem einzigen Ort so viele verschiedene Aussteller der General Aviation anzutreffen. Immerhin fanden sich 757 Fachaussteller ein, um ihre neuesten Produkte und Entwicklungen einem breiten Publikum vorzustellen. An den Tagen vom 10.-13. April besuchten 32.100 interessierte Besucher aus aller Welt die Messe AERO und sorgten in der 27jährigen Messegeschichte so für einen neuen Besucherrekord.

Auf der AERO gab es Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt, zu denen zivile Motorflugzeuge, Hubschrauber, Segelflieger, Ultraleichtflugzeuge und Businessjets gehören, zu sehen. Die größeren Jets befanden sich hauptsächlich auf dem Freigelände vor den Hallen A1-A7, wo auch die deutsche Bundeswehr mit einem demilitarisierten Tornado-Kampffjet vertreten war. Besucher konnten im Cockpit Platz nehmen und sich wie bei Top-Gun fühlen. Interessant für uns Modellbauer waren einige der ausgestellten Flugzeuge, da sie als Vorbild für einen Nachbau dienen können. Neben den sonst üblichen Reise- und Sportflugzeugen war das Replikat einer Focke Wulf 190 A5 im Maßstab 1:75 ausgestellt. Gebaut wurde sie zwischen den Jahren 1987 und 2005, wobei hier 5.000 Stunden an Bauzeit anfielen. Als Triebwerk kommt ein neun Zylinder Sternmotor mit 360 PS zum Einsatz. Ebenfalls als Oldtimer wurde die Junkers F 13 nachgebaut, die ihren Erstflug im September

2016 hatte. Die F 13 wurde originalgetreu rekonstruiert und ist mit einem Pratt & Whitney R-985 Motor mit 450 PS ausgestattet. Auf dem Gebiet der Segelflugzeuge gab es im Eingangsbereich eine Sonderausstellung von historischen Maschinen, wobei die Göppingen Gö1 Wolf mit einer Spannweite von 14.000 Millimetern erwähnenswert ist. Das ausgestellte Flugzeug ist das einzige zurzeit fliegende restaurierte Original. Freunde von Kunstflugmaschinen konnten die Extra 330 SC sehen, die mit einer Kohlefaser-Tragfläche und darin integriertem Tank ausgestattet ist. Der Lycoming AEIO-580 B1A verleiht dem Flugzeug eine Leistung von 315 PS. Uns Modellfliegern kam das am Stand des tschechischen Herstellers HPH angebotene Antriebssystem FES sehr bekannt vor. Hier hat man in das Segelflugzeug Shark 304 ES die im Modellflug schon seit einigen Jahren verwendete Antriebsart



Die deutsche Bundeswehr präsentierte einen ausgemusterten Tornado-Kampffjet, in dem die Besucher Platz nehmen konnten.



Ihren Erstflug hatte der Nachbau der Junkers F 13 im September 2016 und soll für interessierte Kunden käuflich erwerbbar sein.



Das Replikat einer Focke Wulf 190 A5 im Maßstab 1:75 war neben den sonst üblichen Reise- und Sportflugzeugen zu sehen.



Die Göppingen Gö1 Wolf mit einer Spannweite von 14.000 Millimetern ist das einzige zurzeit fliegende restaurierte Original.

nun auch auf den manntragenden Bereich übertragen. Auch hier kommen LiPo-Batterien mit einem E-Antriebsmotor mit 23 kW zum Einsatz. Am selben Stand war dann auch noch derselbe Segelflugtyp mit einer ausfahrbaren 400 N Turbine zu sehen, die allerdings nur im Flug zum Einsatz kommt. Generell waren auf der AERO Messe elektrische Antriebe bei manntragenden Flugzeugen ein großes Thema und mittlerweile werden eine Reihe von Flugzeugtypen serienmäßig mit

unterschiedlichen Antriebskonzepten angeboten.

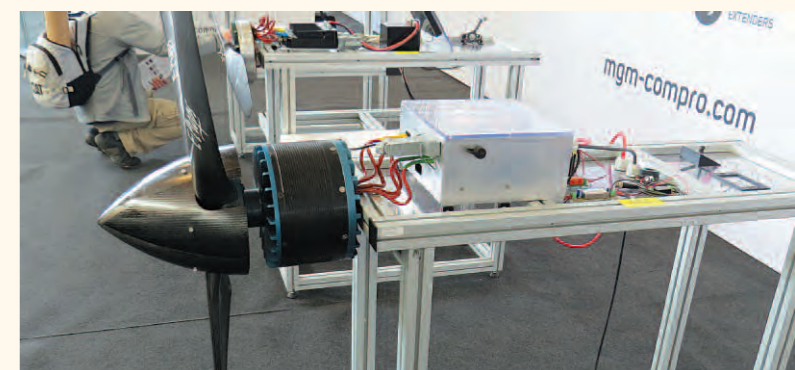
Auch der Bereich der Hubschrauber kam auf der Messe nicht zu kurz, es gab dafür eine eigene Ausstellungshalle, wo sämtliche Neuheiten zu sehen waren. Angefangen vom UL-Copter bis hin zum schweren Lastenhelicopter Super Puma reichte die Palette der ausgestellten Typen. In dieser Halle präsentierte auch die deutsche Bundeswehr einige bei ihr im Einsatz stehende Modelle.

Das österreichische Unternehmen Heli Austria war mit dem schweren Transporthubschrauber Super Puma auf der Aero Messe vertreten.



Das im Modellflug schon seit einigen Jahren verwendete FES-Antriebssystem hat man nun auch auf den manntragenden Bereich übertragen, wie hier beim Segelflugzeug Shark 304 ES zu sehen ist.

Elektrische Antriebe bei manntragenden Flugzeugen werden mittlerweile bei einer Reihe von Flugzeugtypen serienmäßig angeboten.



Die Extra 330 SC ist mit einer Kohlefaser-Tragfläche und darin integriertem Tank ausgestattet. Der Lycoming AEIO-580 B1A verleiht dem Flugzeug eine Leistung von 315 PS.



Neben den Hallen A1-B5 konnten die Besucher auf dem Freigelände weitere interessante Flugzeuge begutachten.



Das Airlinermeeting findet alle zwei Jahre statt und das bereits zum fünften Mal.

AIR Liner TREFFEN

Fünftes Internationales Airliner-Meeting in Oppingen-Au

Am letzten Juni-Wochenende 2019 verwandelte sich das Segelfluggelände der Fliegergruppe Gingen in Oppingen-Au wieder in einen internationalen Airport für Verkehrsflugzeuge und Transporter.

Es herrschte ein reges Starten und Landen von Airlinern der Hersteller Airbus, Boeing und Iljuschin usw. Sogar die gute alte Concorde in den Farben der British Airways und Air France war gleich in mehrfacher Ausführung und in unterschiedlichen Maßstäben zu sehen.

Dabei handelte es sich nicht um Originale, sondern um Modelle von Airlinern, deren Piloten sich zum fünften internationalen Airliner- und Transporter Meeting unter der Leitung von Adi Pitz trafen. Zahlreiche Besucher und Freunde von Airlinermodellen kamen vom 28. bis 30. Juni 2019 nach Oppingen, um all die schönen Modelle am Boden und im Flug zu bewundern.

Damit keine Langeweile aufkommt, sorgten 46 Piloten mit 67 Modellen für ein abwechslungsreiches und interessantes Programm. Neben Jetmodellen bekamen die Besucher kolbengetriebene Typen aus dem Beginn der Passagierluftfahrt zu sehen.

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

Für den Transport der riesigen Airlinermodelle wurden von den Piloten oft sehr ausgefallene Lösungen gefunden.



Das mittlerweile schon traditionelle Fotoshooting auf der Runway bietet den Besuchern die Gelegenheit, ihre persönlichen Favoriten aus der Nähe zu begutachten.

Es gab kein starres Programm, sondern jeder Pilot konnte sich je nach Belieben in die Reihe der wartenden Modelle vor dem Durchlass im Sicherheitsnetz zur Startpiste einreihen. Einzig erfolgte die Zusammenfassung der Vorführungen in einen Airliner- und Showblock. Das Niveau bei den Airliner-Nachbildungen und die Professionalität der Piloten ist mittlerweile so hoch, dass man am Himmel kaum noch zwischen Original und Modell unterscheiden kann. Außerdem tat der strahlend blaue und absolut wolkenlose Himmel sein Übriges dazu. Am Samstagabend gab es als Abschluss ein tolles Feuerwerk, das sich wirklich sehen lassen konnte.

Die Herkunft der Teilnehmer an diesem Meeting war international, sie kamen aus Deutschland, Österreich, Schweiz, Frankreich und Großbritannien. Für das leibliche Wohl und die reibungs-

lose Abwicklung an diesem außergewöhnlichen Wochenende sorgten die Mitglieder der Fliegergruppe Gingen. Ihnen gilt großer Dank für die perfekte Organisation der Veranstaltung. Das Wetter an den drei Tagen zeigte sich von seiner besten Seite. Wolkenloser Himmel, sommerliche Temperaturen und wenig Wind sorgten für außergewöhnlich gute Flugbedingungen.

Am Samstagnachmittag fand das schon traditionelle Fotoshooting für die Besucher auf der Runway statt. Hier konnte jeder sein persönliches Lieblingsmodell aus der Nähe begutachten und selbstverständlich Fragen an den Piloten richten. Recht imposant war die Aufstellung der unterschiedlichen Airlinermodelle, die man in einer solch geballten Dichtigkeit nie zu Gesicht bekommt.

In größerer Stückzahl vertreten war die Mc Donnell Douglas MD-11, wie hier die beiden Modelle von Norbert Rauch (im Hintergrund) und Volkmar Lang.



Noch im unlackierten Zustand befindet sich die A-380-800 von Christoph Ferkl, sie wird vermutlich im heurigen Herbst ihren Erstflug erleben.





Die Präsentation der Airliner ging bis in den späten Abend hinein, wie hier bei der A330-200 von Bruno Choquel zu sehen ist.



Heiko Schiffers Airbus A330-300 landet in der Abenddämmerung als einer der letzten Flüge des Tages.

Jet- Airliner

Bei den verwendeten Airlinern mit Jetantrieb kamen hauptsächlich solche im Maßstab 1:16 zum Einsatz, die auf Basis von Bausätzen von Norbert Rauch entstanden. Auch Norbert war mit seinen Airlinern, der McDonnell Douglas MD-11 und der Douglas DC-8 vertreten. Aber nicht nur Modelle von Norbert Rauch kamen zum Einsatz, sondern auch eine Reihe von Eigenkonstruktionen, wie die Lockheed L-1011 Tristar von Dominik Escher. Das drei Meter spannende und mit einer Eigenbauturbine ausgestattete Modell besitzt neben den Landeklappen auch Vorflügel und Spoiler. Im Flug konnte man als Zuschauer nicht erkennen, ob es sich hier um ein Modell oder das Original handelt.

Ebenfalls sehr beeindruckend ist der Rohbau des Airbus A-380-800 von Christoph Ferkl. Das 6.140 mm spannende Modell wird mit vier Jet-Munts-Turbinen mit je 16,6 kg Schub angetrieben. Das Fahrwerk basiert auf einer Electron-Bauweise, wobei die Fahrwerksbeine eine Eigenkonstruktion sind. Vier der Räder besitzen eine Bremsfunktion, um das Modell am Boden nach der Landung abbremsen zu können. Der A380-800 soll in den Farben der Thai Airways erfolgen, die zu einer der farbenprächtigsten Lackierungen in der Airlinerlandschaft gehört. Die Fertigstellung und der Erstflug des riesigen Airbus A380 sind voraussichtlich für September 2019 geplant.

Einer der Höhepunkte des Meetings war der Verbandsflug dreier Concorde, die von Norbert

Hesse, Rainer Kamnitz und Rainer Strobl pilotiert wurden. Die mit Nachbrennern und Smoker-Einrichtung ausgestatteten Modelle beeindruckten durch ihren Synchronflug und lösten Begeisterung bei den anwesenden Zuschauern aus.

Neben den erwähnten Modellen kamen noch eine Vielzahl von weiteren Modellen zum Einsatz, wie z.B. der Airbus A-330 von Bruno Choquel, die Concorde mit 6.000 mm Länge von Otto Widroither oder die MD11, welche Denis Hesse mit im Gepäck hatte. Auf dem Gebiet der Businessjets präsentierten Kim Contento seine Cessna Citation C-525 und Julius Jezerniczky die Pilatus PC-24. Beide Piloten präsentierten ihre Modelle sowohl im Solo- als auch im Verbandsflug.

Impeller-Airliner

Airlinermodelle mit elektrischen Impellerantrieben gehören mittlerweile zum Standard und sind in unterschiedlicher Form zu finden. Stark vertreten in diesem Segment war die Windrider Boeing 737-700, welche gleich fünf Mal zu sehen war. Eine davon war mit einer zentralen Kolibri-Turbine ausgerüstet.

Das größte elektrisch betriebene Airlinermodell hatte Heiko Schiffers mit seinem Airbus A330-300 im Gepäck mit dabei. Das Modell wird von zwei 120 mm Impellern angetrieben und entstammt aus einem Norbert Rauch Bausatz. Dieser präsentierte neben seinen Turbinenjets seine Sud Aviation Caravelle, welche von zwei 90 mm WeMoTec-Impellern angetrieben wird.

Die PC-24 von Julius Jezerniczky beschleunigt auf der Startpiste, um zu ihrem Showflug abzuheben.

Eines der Highlights war der Verbandsflug der drei Concorde-Modelle von Norbert Hesse, Rainer Kamnitz und Rainer Strobl.

Beeindrucken konnte die Klappenmechanik von Dominik Eschers Lockheed 1011 Tristar, wo nicht nur die Landeklappen funktionsfähig sind, sondern auch die Spoiler und Vorflügel – einfach einzigartig!

Die Lockheed 1011 ist nicht nur optisch ein Leckerbissen, auch im Flug wurde sie von Dominik perfekt präsentiert.





Otto Widroither brachte seine Concorde mit 6.000 mm Länge und einer Spannweite von 2.400 mm mit nach Oppingen. Er baut gerade an einem noch viel größeren Modell der Concorde, das eine Länge von 10.500 mm besitzen wird.

Neben den Flugvorführungen der Miniaturairliner gab es immer wieder Vorführungen von Showpiloten in Blöcken. Sie rundeten das Programm ab und boten eine sinnvolle Ergänzung zu den sonstigen Präsentationen. Das Airlinermeeting ist für Piloten und Zuschauer vermutlich die einzige Veranstaltung, wo man so viele Verkehrsflugzeuge und Transporter konzentriert auf einem Fleck zu sehen bekommt.

Neben den Flugvorführungen standen natürlich der Erfahrungsaustausch und das gegenseitige Kennenlernen im Vordergrund. Nicht zuletzt sorgte die tolle Organisation für gute Stimmung und für ein unvergessliches Wochenende. Wir freuen uns schon auf das nächste Airlinermeeting im Jahr 2021, wenn der internationale Airport Oppingen wieder geöffnet hat und viele neue Modelle aus der Airlinerszene zu bewundern sind.



Modell oder doch das Original? Vom Boden aus war der Unterschied bei Heiko Schiffers Airbus A330-300 kaum erkennbar. Nur die Lackierung der längst eingestellten Fluglinie Air Berlin lässt darauf schließen, dass es sich hier um ein Modell handelt.

Das Modell fliegt bereits am Himmel, das große Vorbild der Boeing 777-X hat seinen Erstflug noch vor sich. Ramy aus Großbritannien präsentierte das elektrisch mit zwei 90 mm Schübeler-Impeller ausgerüstete Modell mit einer Spannweite von 3.600 mm sehr gekonnt am Himmel über Oppingen.



Eine der Concorde die aus einem Bausatz von Peter Michel/Michael Bräuer entstanden sind. Das 4.400 mm lange und 1.850 mm spannende Modell ist im Maßstab 1:14 hergestellt.



Norbert Rauch hat neben seinen Airlinermodellen mit Kerosintrieb auch diese Sud Aviation Caravelle mit im Gepäck. Das 2.400 mm spannende Modell mit einer Länge von 2.000 mm wird von zwei 69 mm WeMoTec-Impeller Mini Fan evo angetrieben.



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: Monika GEWESSLER
Prinz-Eugen-Straße 12, A-1040 Wien
Tel. +43 1/505 1028-77, Fax: +43 1/505 7923
E-Mail: modellflug@aeroclub.at

Layout und Herstellung: **rötzer-druck**
DRUCK- & MEDIENZENTRUM

Inserentenverzeichnis

Lindinger Modellbau	U2/1
Helishop	4
Creative Solutions	4
Krick Modelltechnik	11
GK Modellbau+Kopierservice	16
Modellbau Freudenthaler	19
Winghelper	39
Hacker-Motoren	39
Ferienhotel Glocknerhof	52, 53
Graupner	63
Multiplex Modellsport	U3
Aero-Naut Modellbau	U4

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.aeroclub.at



www.prop.at



Miniatur Servos

Falcon, Hawk, Eagle, Coyote

Servos mit Voll-Aluminiumgehäuse und Metallgetriebe für höchste Ansprüche, mit sehr guten Stell- und Haltekräften und beachtlich hoher Stellgeschwindigkeit.



14010 Servo Falcon
8 mm Miniatur Servo
23.5 x 8 x 20 mm (LBH)
Abtriebs-Zahnrad 14T



14011 Servo Hawk
8 mm Miniatur Servo
25 x 8.5 x 34.5 mm (LBH)
Abtriebs-Zahnrad 25T



14012 Servo Eagle
10 mm Miniatur Servo
30 x 10 x 36 mm (LBH)
Abtriebs-Zahnrad 25T



14012.S Servo Eagle S
10 mm Miniatur Servo
30 x 10 x 31 mm (LBH)
Abtriebs-Zahnrad 25T



14020 Servo Coyote
12 mm Miniatur Servo
23 x 12 x 27 mm (LBH)
Abtriebs-Zahnrad 25T



» www.graupner.de

Graupner



Eure Ansprechpartner im ÖAeC

BUNDESSEKTIONSLEITER

Dipl.-Ing., MA Christian FAYMANN
Dornaing. 2, 7312 Horitschon
Mobil: 0664/81 79 547, christian@faymann.at

Leiter des Modellflugausbildungszentrums

Gerold KIRCHERT
Linzer Straße 65, 1140 Wien

Chefredakteur PROP

Ing. Wolfgang SEMLER
A. Baumgartnerstr. 44/B5/223, 1230 Wien
Mobil: 0660 6900676, redaktion@prop.at

Sekretariat PROP

Monika GEWESSLER
Tel. 01/5051028-77, Fax: 01/5057923
modellflug@aeroclub.at

Delegierte zur Obersten Nationalen ONF

Ing. Manfred LEX
Stangerstraße 19E, 2860 Kirchschlag
Mobil: 0650/342 5001, manfred.lex@gmail.com

Dr. Martin HOFF
Austgust Musger-G. 4, 8010 Graz
Mobil: 0676/61 79 203, martin.hoff@hoff.at

FACHREFERENTEN

Freiflug
F1 (ausser F1E) Helmut FUSS
Gruberstraße 12b, 4232 Hagenberg
Mobil: 0676/398 14 26,
helmut.fuss@tmo.at

FF-Hangflug
F1E Reinhard MANG (kooptiert)
Dreherstraße 66/1/3, 1110 Wien
Mobil: 0699/101 87 481
reinhard.mang1@chello.at

Fesselflug
F2-A,B,C,D Dipl.Ing. Hanno MIORINI
Fürstenstr. 33, 2344 Maria Enzersdorf
Tel. 0664/211 65 50
hanno.miorini@gmail.com

Motorkunstflug
F3A, RC-III Dietmar WALTRITSCH
Dragantschach 5, 9623 St.Stefan/Gail
Tel. Dienst: 0650-842 79 03
e-mail: waltritsch@gmx.at

F3B, F3J, F3K Ing. Peter HOFFMANN
Jubiläumstraße 21
2345 Brunn am Gebirge
Tel. 02236/36 1 55, 0664/7864421
peter.m.hoffmann@aon.at

F3C, F3N Robert HOLZMANN
Kinskygasse 17/5, 1230 Wien
Mobil: 0660/99 000 15
rh@tbosfs.com

F3F und RC-H Alexander PUMMER
Panoramaweg 29, 8074 Raaba
Mobil: 0664/88 75 12 27
alexander.pummer@grawe.at

F4C, RC-SC,
RC-Scale Antik Wolfgang PRETZ
Meislingeramt 14, 3541 Senftenberg
Mobil: 0676/40 326 38
familiepretz@aon.at (privat) oder
bfr_f4@gmx.at

F5B,D,FJ RC-E7 Peter KOLP
Kummergasse 7/4/1, 1210 Wien
Mobil: 0676-838 07 505
f5.bfr.at@gmail.com

F3U, FPV Philip SAGER
Kaiserstraße 12-14, 4020 Linz
Mobil: 0660/737 18 84
philip_sager@hotmail.com

RC-SF, RC-SL Dr. Wolfgang SCHOBBER, Pulst
Birkenweg 12, 9556 Liebenfels
Priv. Tel. 04215/2450
dr.wolfgang.schober@a1.net

RC-SK Martin KNASMILLNER
Morelligasse 1-3/2/4, 1210 Wien
Mobil: 0664/8011723130
knasmillner@hotmail.com

RC-MS Bernhard INFANGER
Panzholzstraße 11, 4407 Dietach
Tel. 0664/8011765213
bernhard.infanger@aon.at

JETFLUG Peter CMYRAL
Engelsdorferstr. 78, 8041 Graz-Liebenau
Mobil: 0664/404 56 56, peter.cmyral@cmyral.eu

LANDESSEKTIONSLEITER

Burgenland Günther TUCZAY
Rottwiese 15, 7350 Oberpullendorf
Tel: 02612/20209, Mobil: 0680/30 29 288
tuczay@bnet.at

Kärnten Peter ZARFL
Jesseniggstraße 31/1/4, 9020 Klagenfurt
Mobil: 0664/140 40 60, p-zarfl@aon.at

Niederösterreich Otto SCHUCH
Hirschfeldstraße 290, 2184 Hauskirchen
Tel. u. Fax: 02533/89 172
Mobil: 0664/505 91 73, o.schuch@aon.at

Oberösterreich Josef EFERDINGER
Oberndorf 3, 4612 Scharthen
Mobil: 0664/3239495, eferdinger-josef@a1.net

Salzburg Peter KRASSNITZER
Rebhuhnstraße 8, 5302 Henndorf
Mobil: 0664/2353501, prkrassnitzer@gmail.com

Steiermark Ing. Johann SIEBER
Wienerstr. 54, 8644 Mürzhofen
Tel. 0676/417 5401, j.sieber@mfg-am.at

Tirol Ulrich WEBER
Prinz Eugenstraße 67, 6020 Innsbruck
Mobil: 0664/43 677 26
ulli.weber1958@gmail.com

Vorarlberg Martin SALZGEBER
Wiesenweg 3, 6811 Göfis
Mobil: 0664/2480924, martin.salzgeber@tele2.at

Wien Ing. Manfred DITTMAYER
Gerasdorferstr. 153/71, 1210 Wien
Mobil: 0676/911 90 50, manfred@dittmayer.at

CIAM Delegate DI Wilhelm KAMP
Wildrosenweg 7a, D-70619 Stuttgart
Tel. 0049-711/429 108
Mobil: 0049-176/216 849 33
wkamp@arcor.de

Fachgruppe Technik und Recht Ing. Bernhard RÖGNER
Friedmannstr. 16, 4491 Niederneukirchen
Mobil: 0664/461 36 83
bernhard.roegner@aon.at

Fachgruppe Öffentlichkeitsarbeit Alexander PUMMER
Panoramaweg 29, 8074 Raaba
Mobil: 0664/88 75 12 27
alexander.pummer@grawe.at

Fachgruppe Jugendarbeit Wolfgang PRETZ
Meislingeramt 14, 3541 Senftenberg
Mobil: 0676/40 326 38
familiepretz@aon.at (privat) oder
bfr_f4@gmx.at

Fachgruppe Finanzen Peter KOLP
Kummergasse 7/4/1, 1210 Wien
Mobil: 0676-838 07 505
f5.bfr.at@gmail.com

Referat Rechtsberatung Philip SAGER
Kaiserstraße 12-14, 4020 Linz
Mobil: 0660/737 18 84
philip_sager@hotmail.com

Dr. Wolfgang SCHOBBER, Pulst
Birkenweg 12, 9556 Liebenfels
Priv. Tel. 04215/2450
dr.wolfgang.schober@a1.net

AcroMaster PRO

Der AcroMaster PRO ist wie sein Vorgänger als Allrounder ausgelegt. Das bedeutet, dass man sowohl präzisen und klassischen Kunstflug, als auch 3D damit fliegen kann.

Der AcroMaster PRO ist vollgasfest, selbst XA-Figuren (Xtreme-Aerobatic-Figuren) mit Anlauf sind kein Problem.

Zum Lernen von Kunstflug und als Trainingsmaschine für ambitionierte Kunstflugpiloten ist der AcroMaster PRO einfach perfekt!

RR
1-00846
€ 289,90*



Dekorbogen
Acromaster PRO
gelb-grau # 1-01012



Dekorbogen
Acromaster PRO
rot-blau # 1-00856



ELAPOR
FOAM



Abbildung zeigt Modell mit optionalem Dekorbogen!

RC-Funktionen: Seiten-, Höhen- und Querruder, Motor
RC functions: Rudder, elevator, aileron, motor

1100 mm 1150 mm 1350 g 3S-2600 mAh

NEW!

Dekorbogen
Acromaster PRO
3D-Bros
1-01608



Tip

Antriebsakku
ROXXY EVO 3/2600
31 6656



Modelltasche „Acro“
76 3328

SHK

Spannweite 4.000 mm
Länge 1.501 mm
Gewicht 4.300 g
Tragflächeninhalt 80,6 dm²
Flächenbelastung 55,35 g/dm²
Flächenprofil Selig S4233 mod.
RC-Funktionen Höhenruder, Querruder, Seitenruder, Bremsklappen
Optional: Einziehfahrwerk, Schleppkupplung

LT 200 Flex
Spannweite 2.000 mm
Laser-Cut Bausatz



Lilienthal 40 RC
Spannweite 1.200 mm



QR-Code scannen
und abheben...

aero-naut

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

www.aero-naut.de



Fournier RF-4D

Technische Daten

Spannweite ca. 2.815 mm
Länge ca. 1.510 mm
Gesamt Flächeninhalt 83,3 dm²
Fluggewicht ca. 4.900 - 5.300 g
Tragflächenbelastung ca. 68,5 - 74,0 g/dm²



Triple Neo speed
Spannweite 1.800 mm

TRIPLE

Triple thermic
Spannweite 2.550 mm



Gewinn von den Lesern der Zeitschrift