



prop

DAS MODELLFLUGMAGAZIN DES ÖSTERREICHISCHEN AERO-CLUB

2/2022

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



**Junioren Weltmeister
in F3K Christian Brandner**

Seite 6

MONSUN V2

Spannweite: 3000 mm

Der MONSUN V2 ist der Nachfolger und die Weiterentwicklung des berühmten MONSUN. Es handelt sich um einen Thermik- und Allround -Segler in der kompakten 3m-Klasse mit 4-Clappen-Flügel. Das T-Leitwerk wird spielfrei mit einem direkt eingebauten Servo angelenkt.

Die PNP Version verfügt über bereits fertig eingebaute Servos, elektrische Steckverbindung und originalen Multilocks als Tragflächensicherung.

Die Flugeigenschaften sind als sehr gutmütig zu bezeichnen. Der MONSUN V2 kann als langsamer Thermiksegler 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.

Features:

- zweiteilige, fertig Oracover bespannte Styro/GfK/Abachi Fläche mit CfK Steckung
- durchgehender Sandwich-Holm (Kohle-Kiefer-Kohle) für maximale Biegesteifigkeit
- eingebaute digitale Robbe Servos FS-277 mit Kugellagern und Metallgetriebe (nur PNP)
- fertige Verkabelung aller Servos mit MPX 6-pol Steckern zwischen Fläche und Rumpf (nur PNP)
- fertig angebügelte Ruderklappen mit montierten Ruderhörnern
- lackierter GfK Rumpf mit eingebauten Holzspanten und CfK Verstärkungen
- leistungsstarker Ro-Power Torque 3526 870 K/V Außenläufer, optimiert auf 4S (nur PNP)
- große Kabinenhaube für bequemen Akkuwechsel und einfachen RC-Einbau
- bereits fertig anscharnierte Ruderklappen
- vorgefertigte Rudergestänge mit Anlenkteilen aus deutscher Produktion
- fertig ausgeschnittene Servoschacht- und Gestängeabdeckungen
- eloxierter 38mm Alu-Spinner mit gradem Mittelteil (nur PNP)
- hochfeste Kohlefaser-Luftschraube 12x8" (nur PNP)
- modernes, gut sichtbares Design



Erhältlich bei Ihrem Fachhändler

Nr. 2663 ARF Version UVP € 479,⁹⁹

Nr. 2664 PNP Version UVP € 689,⁹⁹

SAPPHIRE

Spannweite: 2900 mm

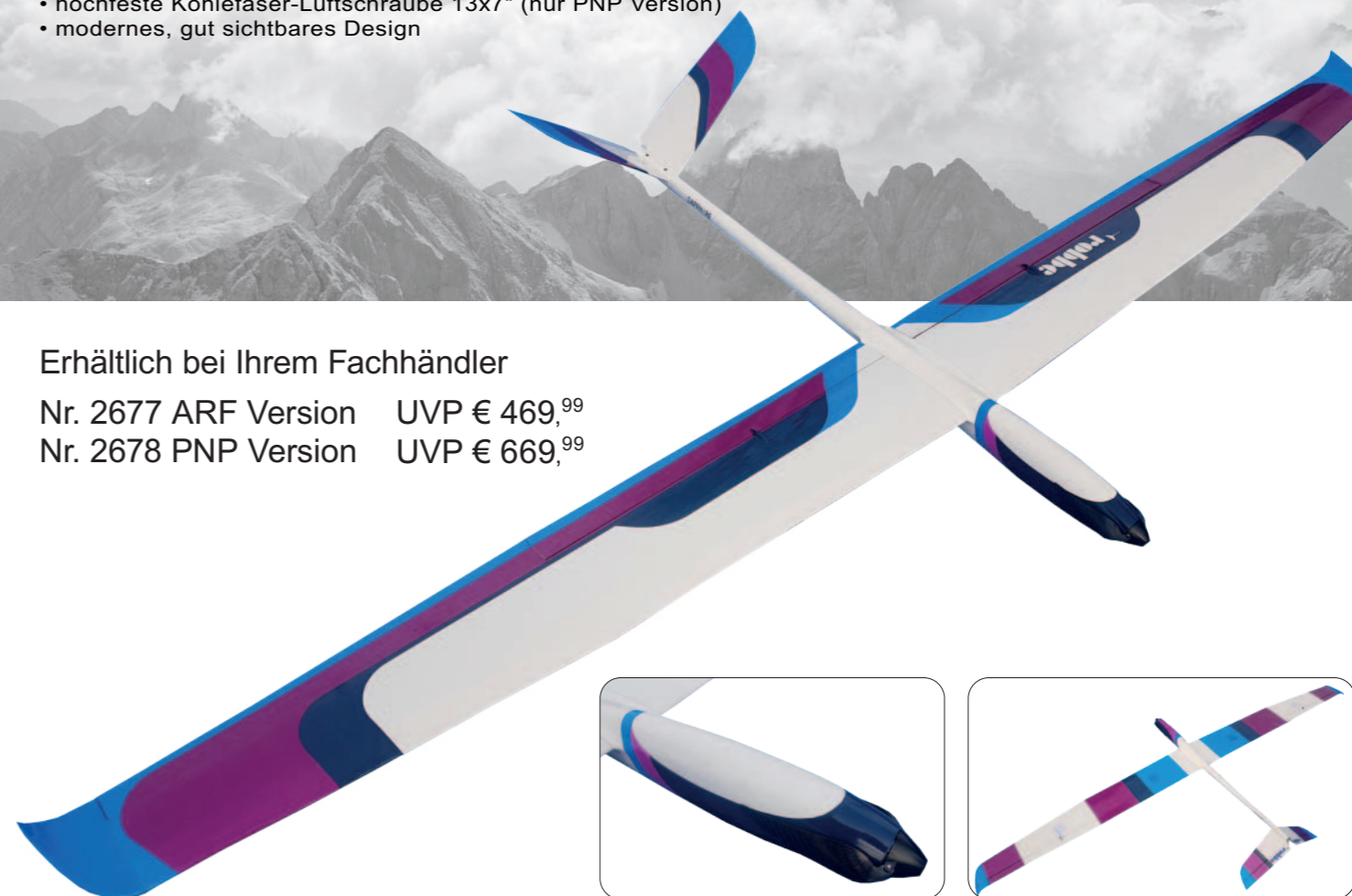
Der SAPPHIRE ist der neue Thermik- und Allround Segler bei Robbe Modellsport. Das V-Leitwerk erhöht seine Wendigkeit beim Thermikkreisen. Die PNP Version verfügt über bereits fertig eingebaute Servos, elektrische Steckverbindung und originalen Multilocks als Tragflächensicherung.

Die Flugeigenschaften sind als sehr gutmütig zu bezeichnen. Der SAPPHIRE kann als langsamer Thermiksegler 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.

Features:

- zweiteilige, fertig Oracover bespannte Styro/GfK/Abachi Fläche mit CfK Steckung
- durchgehender Sandwich-Holm (Kohle-Kiefer-Kohle) für maximale Biegesteifigkeit
- eingebaute digitale Robbe Servos FS-277 mit Kugellagern und Metallgetriebe (nur PNP Version)
- fertige Verkabelung aller Servos mit MPX 6-pol Steckern zwischen Fläche und Rumpf (nur PNP Version)
- fertig angebügelte Ruderklappen mit montierten Ruderhörnern
- lackierter GfK Rumpf mit eingebauten Holzspanten und CfK Verstärkungen
- leistungsstarker Ro-Power Torque 3526-870 K/V Außenläufer, optimiert auf 4S (nur PNP Version)
- große Kabinenhaube für bequemen Akkuwechsel
- bereits fertig anscharnierte Ruderklappen
- vorgefertigte Rudergestänge mit Anlenkteilen aus deutscher Produktion
- fertig ausgeschnittene Servoschacht- und Gestängeabdeckungen
- eloxierter 38mm Alu-Spinner mit gradem Mittelteil (nur PNP Version)
- hochfeste Kohlefaser-Luftschraube 13x7" (nur PNP Version)
- modernes, gut sichtbares Design



Erhältlich bei Ihrem Fachhändler

Nr. 2677 ARF Version UVP € 469,⁹⁹

Nr. 2678 PNP Version UVP € 669,⁹⁹

 **robbe**
Modellsport

www.robbe.com

 **robbe**
Modellsport

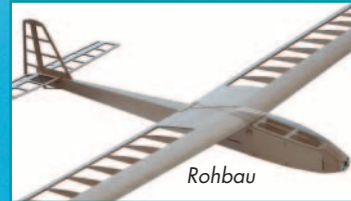
www.robbe.com

Habicht DER ZWEIACHS-SEGLER ZUM SEGELN UND ELEKTROFLIEGEN

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

HABICHT

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



Rohbau



Herzlichen Dank für Ihre Wahl

SEGEL- ODER ELEKTROFLUG

Made in Germany



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

krick

Modellbau vom Besten

Klaus Krick Modelltechnik
Industriest. 1 · 75438 Knittlingen



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.

www.krick-modell.de

Unsere Premium Partner

Geschätzte Modellflugkolleginnen und -kollegen!

Wir befinden uns bereits mitten in der Flugsaison und im Gegensatz zu den letzten beiden Jahren ist eine gewisse Normalität auf unseren Modellflugplätzen eingetreten. Wettbewerbe, Schaufliegen und andere Veranstaltungen finden nun wieder statt, so auch internationale Wettbewerbe und Großveranstaltungen. In der Slowakei wurde Ende Juli die Weltmeisterschaft in F3K (Schleudersegler) ausgetragen und Österreich hat ein starkes Team dorthin entsandt. Ich bin sehr stolz, berichten zu dürfen, dass der 16-jährige Christian Brandner den Titel des Junioren-Weltmeisters holen konnte. Besonders freuen sich die Funktionäre des ÖAeC, und hier vor allem Bundesjugendreferent Gerhard Niederhofer, denn Christian war auch Teilnehmer an mehreren Jugendlagern der Sektion Modellflugsport. Ein besonderer Dank gebührt seinem Vater Mario Brandner, der durch seine unermüdete Trainertätigkeit erst die Spitzenleistungen seines Sohnes ermöglichte. So ganz nebenbei haben sich auch die Senioren gut geschlagen und ich gratuliere Hermann Haas und Bernhard Flixeder zu den Plätzen vier und acht.

Erfreulich ist auch die Zwischenbilanz für die Betriebsgenehmigungen von Modellflugplätzen für Modellflugvereine gemäß Artikel 16 der EU-Verordnung 947-2019. Mit Stichtag ersten August 2022 darf ich folgende Zahlen präsentieren:

- 54 Vereine sind bereits im Besitz eines gültigen Artikel 16 Bescheides
- 61 weitere Anträge liegen bei der Austro Control zur Bearbeitung
- 47 Anträge sind in Händen der Fachgruppe Technik und Recht, um die Unterlagen zu komplettieren

Von unseren 291 Vereinen sind in Summe schon 162 in irgendeiner Form behandelt worden. Das lässt für die Zukunft hoffen, dass wir es bis zum Ende des Jahres schaffen werden, all jenen Vereinen, die der EU-Verordnung aufgeschlossen gegenüberstehen, zu einer Betriebsgenehmigung verhelfen zu können. Mein besonderer Dank gilt Vizepräsident Christian Faymann und seinen beiden Mitarbeitern Bernhard Rögner und Wolfgang Schober, die sich unermüdet für die Umsetzung der Artikel 16 Anträge an die Austro Control einsetzen.

Die finanzielle Belastung für Vereine konnte geringgehalten werden, denn von den 400,- bis 600,- €, die ein Artikel 16 Bescheid im Regelfall kostet, werden 300,- € von der Bundessektion Modellflugsport refundiert.

Eine weitere Serviceleistung für Artikel 16 Bescheidinhaber sind Drucksorten, die von der Bundessektion Modellflugsport für die Erstausrüstung an Vereine ausgegeben werden. Ein gebundenes Flugtagebuch für Betriebsaufzeichnungen und Abreißblöcke für Erstflugchecklisten gehören in Zukunft zur Standardausstattung eines jeden Artikel 16 Modellflugplatzes.

Nun noch ein paar Worte zu den Unkenrufen gegenüber den Betriebsgenehmigungen gemäß Artikel 16. Das oberste Ziel des ÖAeC war und ist der „Bestandschutz“; d.h.; die alten Flughöhen sollten auch im neuen Recht erhalten bleiben, was in vollem Umfang gelungen ist. Die vor der EU-Verordnung gültigen Flughöhen wurden uns vom Ministerium (BMK) zugesichert und bis jetzt auch eingehalten. Der Artikel 16 ist KEIN Freibrief für beliebige Flughöhen, denn von der Austro Control muss zuerst das Luft- und Bodenrisiko abgeschätzt werden. Es führt kein Weg daran vorbei einen Antrag zu stellen, wenn man in Zukunft größere Flughöhen als 120 m über Grund nutzen möchte. Ja, es ist ein Aufwand damit verbunden, aber die Zeiten sind vorbei wo man sich ungehemmt über gesetzliche Vorschriften hinweggesetzt hat. Es nützt kein Jammern und Klagen, dass uns die EU überrollt. Es ist nun einmal so wie es ist, und wir sollten das Beste daraus machen!

Es ist in jeder Hinsicht erfreulich die vergangenen Monate Revue passieren zu lassen, weil die jahrelangen Vorbereitungen in allen Bereichen nun beginnen Früchte zu tragen. Die gegenseitige Unterstützung auf Vereinsebene ist ein unverzichtbarer Pfeiler für die positive Fortentwicklung des Österreichischen Modellflugs. In diesem Sinne möchte ich mich bei allen Funktionären bedanken - und hier namentlich bei Gerhard Niederhofer für die länderübergreifende Jugendarbeit.

Mit Fliegergruß, Peter Zarfl, Bundessektionsleiter



Impressum prop

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

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

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

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

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



Inserentenverzeichnis

Lindinger Modellbau	U2/1
Krick Modelltechnik	2
Multiplex	4
Composite RC Gliders	9
Ferienhotel Glocknerhof	13
Creative Solutions	22, 23
Proxxon	35, 37, 39
GK Modellbau+Kopierservice	41
Modellbau Freudenthaler	49
Hacker Motors	57
Zeller Modellbau	61
miniature aircraft	65
Power Box	U3
Aero-Naut Modellbau	U4

www.aeroclub.at



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

www.prop.at





INFOS



ICH WILL SIE HABEN



INHALT

SPORT

F3K Weltmeisterschaft in Martin, SK	6
Christian Brandner	
Junioren Weltmeister in F3K	10
Saisonauftakt RC-MS beim FMBC Austria	12
Euro Heli Series - F3C World Cup Austria 2022	14
RC E-RES NÖ Landesmeisterschaft und	
sechster E-RES Cup in Wiener Neustadt	16
F3A Wettbewerb Ohlsdorf	18
Staatsmeisterschaften F3F 2021, Braunsberg	20
Tirol-Trophy F5J 2022	21
F3K Herzmostviertel Cup	
NWI und OÖ.LM 2022.....	22
Modellfliegerclub Lienz	
zweiter E-RES Dolomitenpokal Lienz	24

BERICHT

Puffin	26
Pilatus Porter PC 6 Turbo	30
SC7 Short Skyvan.....	34
Squall 110 von tomjets	36
RC-SF Teil 1	39

TEST

HEPF EX5 BUS Expander	40
Tommy jr.	44

REPORT

Rookie Meeting des AJMV	
in Turnau-Steiermark	50
Erstes Styria Fesselflug-Meeting	
in Dietersdorf am Gnasbach	53
Zehn Jahre LAAer Seglerschlepp-Treffen.....	56
FMBC Vienna feierte seinen 60. Geburtstag.....	58
Achtes Styria Retro-Meeting	
in Hofkirchen bei Hartberg	60
Dritter Miniature Aircraft Funfly und Infotag.....	63
Wasserfliegen am Traunsee	66
Impressum	2
Eure Ansprechpartner im ÖAeC	68

2/2022
prop



Seite 26



Seite 34



Seite 44



Seite 63



Seite 66



Die Nationalmannschaft F3K mit allen Helfern und den bei der Weltmeisterschaft zum Einsatz kommenden Modellen.

© Gerhard Flixeder

Eine erfolgreiche F3K Weltmeisterschaft in Martin, SK

*Wir haben mit Christian Brandner einen Weltmeister in F3K bei den Junioren!
Eine erstklassige Leistung und wie es dazu kam:*

Von 21.-30. Juli 2022 traf sich die Nationalmannschaft F3K mit allen Helfern und Mario Brandner als Teammanager in Martin zur sechsten F3K - Weltmeisterschaft. Schon im Vorbewerb, der von fast allen Teilnehmern genutzt worden war, um die Gegebenheiten am Platz zu erkunden, wurde klar, dass es eine reelle Chance auf einen Stockerlplatz bei den Junioren geben könnte (sensationeller zweiter Platz bei den Junioren!).

Sonntag: Modellabnahme, Teammanager – Sitzung, Eröffnungsfeier und gemeinsames Abendessen im Mannschaftszelt, die Anspannung steigt, und am Montag geht es endlich los.

Bei den Senioren fliegen Bernhard Flixeder, Harald Helm und Hermann Haas vier Tage lang die Vorrunden, und die besten zwölf Piloten dürfen dann im Fly-Off am Freitag um den Titel kämpfen. Bei der Teammanager-Sitzung wird beschlossen, dass alle Junioren in einer eigenen

Gruppe alle Durchgänge gegeneinander fliegen, und daher auf ein Fly Off verzichtet wird.

Bernhard Flixeder ist souveräne Vorrunden geflogen und erreichte mit Platz drei das Finale. Bei Hermann Haas war es bis zuletzt spannend, er rutschte aber auch ins Finale der Top zwölf. Harald Helm hatte leider Pech, und das österreichische Team verpasste das Tripple.

Aber nun zum Bericht von Harald über seine Eindrücke vom FLY-OFF:

Dieses ist am Freitag um 9:00 geplant, startet aber erst mit einer knappen Stunde Verspätung. Die Nerven sind gespannt. Um 9:55 wird endlich die Präparation-Time für die erste Aufgabe gestartet. Noch scheinen die Bedingungen gut zu sein, wenig Wind und schwache Thermik. Hermann kann sein leichtes Modell aufgrund von Schäden am Flügel nicht verwenden. Genau das wäre aber bei den noch schwachen Bedingungen von Vorteil.

Erste Aufgabe: Ein Flug, Maximum 9:59 Minuten

Alle starten zu Beginn der Rahmenzeit. Die meisten finden schnell Thermikanschluss. Hermann entscheidet sich für eine anderen Flugbereich und muss erst mit zwei anderen Piloten den rettenden Aufwind finden. Er verliert dabei viel Höhe und kämpft tief, bis ihm endlich die dringend rettende Thermik unter die Flügel greift. In perfekten Kreisen arbeitet er sich hoch und kann - so scheint es - endlich aufatmen. Aber, wie so oft auf diesem Flugfeld, lässt die Thermik in einer gewissen Höhe plötzlich nach und Hermann muss entscheiden: Entweder weiter mit dem Wind fliegen, oder zurück Richtung Flugfeld, wo ein anderer Pilot sich gerade aus kritischer Höhe nach oben arbeitet. Beim Zurückfliegen durch den Absauger verliert Hermann aber extrem viel Höhe und findet sich wieder tief auf geschätzten 20 - 25 Metern über Grund. Erneut kommt die rettende Thermik im letzten Augenblick. Hermann kreist ein und kann endlich richtig Höhe gewinnen. Bernhard erwischte es in dieser Runde etwas besser und beide schaffen die geforderten 9:59 Minuten, wodurch beide 1.000 Punkte erzielen können.

Zweite Aufgabe: Poker, Maximum 9:59 Minuten

Die Absauger werden stärker, die Bedingungen dürften schwieriger werden. Wie nicht anders zu erwarten, sagen alle, bis auf Joseph Dougherty (USA), die volle Zeit an. Nikola Francic (CRO) hat eine Kollision mit Bernhards Modell und muss verfrüht landen. Alle anderen schaffen die Zeit. Jeweils 1.000 Punkte für Bernhard und Hermann.

Dritte Aufgabe: zwei Flüge, Maximum fünf Minuten

Genau zu Beginn des Durchganges frischt der Wind auf. Hermann findet luvseitig Aufwind und kann die ersten fünf Minuten ohne Probleme absolvieren. Bernhard fliegt mit dem Großteil des Teilnehmerfeldes mit dem Wind zur bereits weit weggezogenen Thermik. Er kommt sehr tief an und muss sich in ruppiger, schwieriger Thermik nach oben kämpfen. Die Entfernung zum Flugfeld ist enorm und mit jedem Kreis in

der zaghaften Thermik vergrößert sich die Distanz weiter und die Modelle erscheinen nur mehr winzig am Horizont. Als noch 1:45 Minuten der geforderten fünf Minuten übrig sind, muss Bernhard zurückfliegen. Wird sich das ausgehen? Kann er das Flugfeld noch erreichen und wird er die fünf Minuten erfüllen können? Es ist nicht abschätzbar, und das Modell ist in der Entfernung beim Zurückfliegen kaum noch zu sehen. Endlich erreicht er die Nähe des Flugfeldes. Sein Helfer zählt schon die letzten Sekunden des ersten Fluges herunter.

drei, zwei, eins... Mit einem perfekten Turnaround startet Bernhard zum zweiten Flug. Es wird noch einmal schwierig. Aber zuletzt haben Bernhard und Hermann auch diese Runde bravourös gemeistert. Oleg Golovidov (USA) landet beide Flüge außerhalb des Flugfeldes. Bernhard erreicht 996,5 Punkte, Hermann 999,3 Punkte.

Um den Fly-Off Piloten eine Pause zu gönnen, wird jetzt noch die letzte Runde der Vorrunden der Junioren geflogen. Die Aufgabe ist fünf mal zwei, also fünf Flüge mit einem Maximum von zwei Minuten.

Eigentlich sollte es mit den letzten drei Durchgängen der Senioren weitergehen, aber es ist herrscht Stillstand. Niemand weiß was los ist. Die Nerven sind auf das Äußerste gespannt. Auf Nachfrage bei der Wettbewerbsleitung erfahren wir, dass es Unklarheiten über die Maximalzeit beim Poker gibt, worüber lange diskutiert wurde. Nach ca. eineinhalb Stunden geht es endlich weiter. In dieser Zeit scheinen die Bedingungen schwieriger geworden zu sein - es wird spannend.

Vierte Aufgabe: fünfmal zwei, Maximum zwei Minuten

Wie nicht anders zu erwarten, erfüllen alle die Zeiten ganz. Entscheidend sind hier schnelle Turnarounds, um die Bodenzeit zu minimieren. Hermann lässt ein bisschen Zeit liegen und macht 994,8 Punkte, bei Bernhard sind es 998,2 Punkte.

Fünfte Aufgabe: Hugel Ladder in 15 Minuten Rahmenzeit, Maximum drei, fünf und sieben Minuten. Mittlerweile ist die Hitze drückend geworden. Im Nordwesten gehen die ersten Regenschauer nieder.

Dies ist eine der schwierigsten Aufgaben.



Gruppenbild mit allen Helfern und Mario Brandner als Teammanager bei der sechsten F3K – Weltmeisterschaft in Martin in der Slowakei.

Die Bedingungen zeigen sich aber noch einmal von der freundlichen Seite und alle können die Flüge voll machen. Hermann lässt leider beim zweiten Wurf das Modell fallen und verliert dadurch wertvolle Flugzeit.

Bei Bernhard sind es 998,7 Punkte, bei Hermann 995,4 Punkte.

Sechste Aufgabe: fünfmal All Up, Maximum drei Minuten

Beim ersten Wurf erfüllen alle die drei Minuten, auch der zweite Wurf ist relativ problemlos. Die Absauger werden jetzt aber stärker und die Bedingungen schwieriger. In kürzester Zeit ist eine Thermik, die eben noch mitten über dem Flugfeld stand, weit vom Platz entfernt.

Der dritte Wurf hat es in sich. Zu dem stärker werdenden Wind gesellt sich erschwerend auch noch ein Wolkenschatten.

Alle jagen der Thermik hinterher und finden diese erst weit vom Platz entfernt. Bernhard ist schon extrem tief, als er endlich schwache Thermik findet. Leider kann er innerhalb der drei Minuten den Platz nicht mehr erreichen und muss, genauso wie Arijan Hucaljuk (CRO), außen landen. Hermann konnte auch diesen Flug in der vollen Zeit fliegen.

Auch der vierte Wurf ist schwierig und viele müssen zu früh landen, leider auch Bernhard. Hermann macht wieder drei Minuten und Nikola Francic (CRO) landet weit außerhalb im angrenzenden Stoppfeld und erreicht das Flugfeld nicht rechtzeitig für den letzten Wurf.

Der fünfte und letzte Wurf bringt für alle - außer Nikola - wieder die volle Zeit.

Bernhard erreicht 737,1 Punkte, Hermann 1.000 Punkte.

Leider verfehlt Hermann das Podium ganz knapp. Mit 5.989,5 Punkten verfehlt Hermann einen Platz am Podium nur um drei Punkte. Auf Platz eins fehlen ihm 7,3 Punkte. Das sind umgerechnet nur etwa fünf Flugsekunden. Bernhard liefert mit Platz acht ein Topergebnis und hatte ebenfalls bis zur letzten Aufgabe die Chance auf den Weltmeistertitel. Das gesamte österreichische F3K -Team zeigte mit guter Stimmung, Kameradschaft und soliden Flügen die ganze Woche über Leistung auf Weltmeisterniveau! Besonders bedanken möchten sich die Piloten bei unserem Teammanager Mario Brandner, unseren Helfern, die uns die ganze Woche mit einem „Rundum Sorglos Paket“ versorgt haben, und beim Österreichischen Aeroclub für die finanzielle und bürokratisch Hilfe.

Flugaufgaben im FLY OFF

Ein Flug in zehn Minuten:

Es darf nur ein einziges Mal gestartet werden und die erreichte Flugzeit kommt in die Wertung, maximal neun Minuten und neunundfünfzig Sekunden.

Poker:

In der Rahmenzeit von zehn Minuten können maximal drei Flugzeiten vor jedem Start angesagt werden, die aber auch überflogen werden müssen. Wenn die Zeit nicht erreicht wird, muss die angesagte Zeit erneut geflogen werden. Erst wenn die Zeit erreicht worden ist, darf eine neue Zeit angesagt werden.

Zwei Flüge, Maximum je fünf Minuten in zehn Minuten Rahmenzeit:

Es dürfen nur zwei Flüge mit einer maximalen Flugzeit von je fünf Minuten geflogen werden.

Fünf Flüge, Maximum je zwei Minuten, zehn Minuten Rahmenzeit:

Beliebige Starts in zehn Minuten aber mit einer maximalen Flugzeit von je zwei Minuten. Hier kommt es darauf an, die Zeit für das Starten möglichst kurz zu halten. Die Modelle werden sekundengenau am Wurfstift gefangen und mit einer Körperdrehung sofort wieder gestartet.

Huge Ladder (FLY OFF), drei, fünf und sieben Minuten in fünfzehn Minuten Rahmenzeit:

Bei der großen Leiter im Fly-Off werden in fünfzehn Minuten Rahmenzeit maximal drei, fünf und sieben Minuten Flugzeit gewertet. Auch hier geht es, wenn die Flugzeiten erreicht werden können darum, die Zeit für die einzelnen Würfe möglichst kurz zu halten oder - wie es im Fachjargon heißt - die Bodenzeiten zu minimieren.

Fünf x All Up:

Fünf x gleichzeitiger Start mit einer maximalen Flugzeit von je drei Minuten ohne persönlichen Helfer. Die Helfer müssen sich bei dieser Aufgabe außerhalb des Flugfeldes befinden und dürfen den Piloten in keiner Weise unterstützen.

PS: Für die nächste Weltmeisterschaft sind wir noch auf Suche nach weiteren Jugendlichen. Vielleicht finden sich auch F3K-begeisterte Damen (für Damen gibt es eine eigene Reihung und die Chance auf eine WeltmeisterIN!).

P

Biographie

Christian Brandner Junioren Weltmeister in F3K

Christian Brandner ist Schüler an der HTL Salzburg, Abteilung Elektronik und Technische Informatik. Er ist 16 Jahre alt. Seit etwa acht Jahren sind wir beim Jugendlager der UNION Eisenerz dabei. Die ersten Jahre hat er sich nicht Fliegen getraut, sondern ist nur gerne immer wieder zu dem Camp gefahren, weil das für ihn ein kleiner „Abenteuerurlaub“ mit Zelten usw. war. Dann vor etwa vier Jahren hat er mit dem Modellfliegen begonnen. Seit zwei Jahren fliegt er aktiv bei Modellflugwettbewerben mit. Und zwar in verschiedenen Segelflug- und Motorseglerklassen. Das sind E-RES, F5J, F3K, RC-H2, RC-E7.

Vergangenes Jahr konnte er bei der Österreichischen Meisterschaft in der Klasse E-RES Jugend-Meister werden. Er ist Mitglied der UNION Eisenerz und des MFC Hallwang. Seinen ersten F3K Wettbewerb ist Christian im Herbst 2020 geflogen. Im Jahr 2021 konnte er sich dann schon von dem anfänglichen Ergebnis im letzten Drittel vorarbeiten und war dann bei den letzten F3K Bewerben in Österreich schon bis ins erste Drittel vorgerückt. In Liezen wurde er zweiter in der Landesmeisterschaftswertung und Sieger bei den Jugendlichen.

Sein Vater Mario Brandner, geboren in der Steiermark, lebt und arbeitet seit 1990 in Salzburg. Er hat in seiner Modellfluglaufbahn in den 90er Jahren und früher an zahlreichen Wettbewerben teilgenommen und den jungen Christian zum Wettbewerbsfliegen animiert. Als Vorbereitung auf die heurige F3K WM hat Christian etwa drei bis vier Stunden pro Woche Wurfstarts und Landungen trainiert.

An den Wochenenden dann gezieltes Training mit seinem Vater, um die Flugaufgaben zu optimieren oder auch Wettbewerbsteilnahmen. So stand heuer etwa jedes zweite Wochenende ein Wettbewerb in Österreich oder Bayern auf dem Programm, um auch die Wettbewerbssituation zu trainieren. Seit heuer wurden auch verstärkt Wettbewerbe in Deutschland geflogen. Da sind mehrere Jugendliche am Start mit denen sich Christian messen kann.



F3K Weltmeisterschaft in der Slowakei


Im slowakischen Martin fand vom 21. - 30. Juli die Weltmeisterschaft für ferngesteuerte Modellsegelflugzeuge statt. Die F3K Nationalmannschaft, bestehend aus den Piloten Bernhard Flixeder, Hermann Haas und Harald Helm, sowie dem Junior Piloten Christian Brandner, waren mit ihren Helfern und Mario Brandner als Teammanager zu dieser sechsten F3K - Weltmeisterschaft angereist.

Christian Brandner aus Salzburg konnte nach 15 Durchgängen sensationell den Junioren Weltmeistertitel erfliegen. In dieser Modellsport Klasse, offiziell F3K bezeichnet, werden die Modelle nur durch die Kraft des Piloten bis zu 70 m hoch geschleudert. In den einzelnen Durchgängen müssen dann verschiedene Flugaufgaben erfüllt werden. Im Wesentlichen geht es darum, optimal Thermik für lange Flüge zu finden und nach kurzen Zwischenlandungen schnell wieder zu starten.



Mit 13.447,8 Punkten gewann Christian Brandner vor Vid Martin Lulic aus Kroatien mit 13.198,0 und Martin Popovsky aus Tschechien mit 13.179,7 Punkten.

Bei der Weltmeisterschaft wurden von den Jugendlichen 15 Durchgänge geflogen. Die hartnäckigsten Gegner waren Jungpiloten aus Tschechien, Kroatien und Deutschland. Mehrmals wechselte die Führung aber ab der Runde zwölf konnte sich Christian an die Spitze setzen und bis zum Ende seinen Vorsprung ausbauen. Am Ende gewann Christian Brandner mit 13.447,8 Punkten vor Vid Martin Lulic aus Kroatien mit 13.198,0 und Martin Popovsky aus Tschechien mit 13.179,7 Punkten.

Bei den Senioren konnten sich zwei Österreicher nach den 15 Vorrunden einen Platz im Finale der besten zwölf erfliegen. Hermann Haas aus der Steiermark konnte dabei den vierten Platz erreichen. Mit 5.989,5 Punkten verfehlte er damit Platz drei nur um drei Punkte. Auf den ersten Platz fehlten ihm 7,3 Punkte. Das sind umgerechnet etwa fünf Flugsekunden. Der zweite Österreicher im Finale, Bernhard Flixeder erreichte den achten Platz mit 5.730,5 Punkten. In der Mannschaftswertung erreichte Österreich Platz sechs. Es waren 22 Nationen am Start. 



Christian Brandner aus Salzburg konnte sensationell den Junioren-Weltmeistertitel in der Klasse F3K erfliegen.

Saisonauftakt RC-MS beim FMBC Austria



Gruppenbild aller Teilnehmer mit ihren Modellen und den Funktionären.



Unser „Humpelstilzchen“ Alois in Action bei seinem Wertungsflug.



Siegerehrung mit Manfred Schiefert, Ernst Röck, Alois Straßbauer, Franz Maier, Landespräsident Roland Dunger.

Sonniges Wetter, Temperaturen von 27-28 Grad, dazu eine kühlende Brise mit Böen bis zu 40 km/h – ideales Frühlingwetter für alle Wanderer, Radfahrer oder Rasenmäher. Doch nicht so für die Teilnehmer des RC-MS-Wettbewerbs in Harmannsdorf-Rückersdorf – sie kämpften einigermaßen mit dem auffrischenden Wind. Doch alles der Reihe nach...

Am Samstag, 21. Mai 2022, fand mit dem schon traditionellen FMBC Austria Pokalfliegen (nationaler Wettbewerb und Landesmeisterschaft Wien) der Saisonauftakt in der Klasse RC-MS (Motorsegeln) statt. Zwölf Teilnehmer aus ganz Österreich stellten sich dem Wettkampf. Der Großteil der Piloten waren bekannte Gesichter aus den Vorjahren, mit Robert Pyrek als Wiedereinsteiger und Michael Greiner als Neuzugang konnten wir die Runde jedoch vergrößern – danke für euer Kommen!

Der Wettbewerb verlief unspektakulär im positivsten Sinne. Die Anzahl an Teilnehmern erlaubte eine stressfreie Abwicklung der fünf Durchgänge (drei vor, zwei nach der Mittagspause) ohne viel Hektik. Doch die bereits eingangs genannten Windbedingungen machten speziell in den letzten beiden Durchgängen dem einen oder anderen doch zu schaffen. Das führte zu einigen „Nullern“ wegen Außenlandungen oder (um diese zu verhindern) zum nochmaligen Einschalten des Elektromotors, was laut Reglement zur Rettung des Modells möglich ist (aber eben zu einer Null-Wertung führt).

So konnte sich Ernst Röck mit großartigen Flügen recht deutlich an die Spitze setzen und den Siegerpokal in die Steiermark (HMS Feldbach) mitnehmen. Unauffällige, konstante Flüge (obwohl nicht immer an der Durchgangsspitze) ergaben für den Autor (MFC Phönix, NÖ) schließlich den zweiten Platz, während der Lokalmatador Alois Straßbauer vom FMBC Austria Platz drei errang – trotz Handicaps, siehe weiter unten.

Die Punkteabstände zwischen den Piloten waren für diese Wettbewerbsklasse auffallend hoch, dem böigen Wind geschuldet. Auch die Hochspannungsleitung nahe zum westlichen Flugplatzrand „tat ihre Schuldigkeit“, ein Modell verfring sich darin, konnte aber mit nur geringen Blessuren noch sicher gelandet werden – normalerweise führt sowas zum Totalschaden wegen Elektronikausfalls. Es heißt doch „Wer den Schaden hat, der hat auch den Spott“, dies betraf, natürlich in sehr freundschaftlicher Art und Weise, den Drittplatzierten Alois: Wir nannten ihn liebevoll „Humpelstilzchen“, weil er nach einem Schienbeinbruch im Rollstuhl sitzend seine Durchgänge absolvierte und trotzdem im Spitzenfeld landete.

Zum eingesetzten Material: Die meisten Modelle waren aus den Vorjahren schon bekannt und bewährt und liegen gewichtsmäßig im Bereich 1.400 bis 3.5 Gramm (bei immerhin bis zu 4.000 mm Spannweite). Diesmal zeigte sich, dass die schwereren Modelle durchaus mithalten und dem Wind sogar besser trotzen konnten.

Ein Wettbewerb lebt natürlich nicht nur von Teilnehmern und Modellen – auch die Organisation bestehend aus Wettbewerbs- und Organisationsleiter, Punkterichtern, Zeitnehmern, Jury und Auswertung ist essentiell. Dank an den Obmann Martin Grabher und alle anderen, die nicht nur einen Freizeittag dafür geopfert, sondern im Vorfeld schon viele, viele Arbeitsstunden aufgebracht haben. Selbst eine Verschiebung wegen Terminüberschneidungen konnte das Team souverän meistern!

Ganz besonderer Dank gebührt aber den Damen der Küche, die uns in bewährter Weise mit leckeren Mehlspeisen, Kaffee und anderen (zuweilen hopfenhaltigen) Getränken verwöhnten. Auch Grillmeister Franz Maier mit seinen Helferleins sorgte dafür, dass niemand hungrig heimkommen musste.

Abschließend natürlich die Siegerehrung: kurzweilig und in launigen Worten verkündete Wettbewerbsleiter Franz Maier die Ergebnisse (neben dem nationalen Wettbewerb wurde auch die Landesmeisterschaft Wien herausgewertet), übergab Urkunden und Pokale. Daran anschließend richtete Ing. Roland Dunger, Präsident des ÖAeC Landesverbands Niederösterreich, offizielle Grußworte an alle Anwesende.

Zuletzt ein paar Worte betreffend die Statistik der Flüge: immerhin 16 der insgesamt 60 Flüge mussten mit null Punkten bewertet werden

(entweder wegen Außenlandungen, nochmals eingeschaltetem Motor oder der Tatsache, dass Teilnehmer wegen der widrigen Bedingungen auf den Start verzichteten). Die „volle Flugzeit“, also 4:40 oder mehr (Optimum ist exakt 5:00) von den 44 Flügen mit Punktwertung gelang nur in 23 Flügen (also 52%), obwohl die erreichten Steighöhen meist passten – was für mangelnde Thermik oder böartige Abwinde spricht. Bei den Bewerben in den Vorjahren war dieser Prozentsatz durchschnittlich deutlich höher. Das erklärt auch die großen Punkteabstände in der Rangliste.

Dieser Tag war eine besondere Herausforderung für die anspruchsvolle Klasse RC-MS. Wir alle freuen uns schon auf die kommenden Bewerbe und laden Interessierte dazu ein, mal vorbeizuschauen. Termine und Ergebnislisten findet ihr wie gewohnt auf prop.at unter dem Reiter „Information / Bewerbskalender“.

P

Glocknerhof
FERIENHOTEL

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

Fliegen in Kärnten

Am Hang & am Platz mit Rundum-Service:
Hangfluggelände Rottenstein gut erreichbar
Komfortabler Modellflugplatz mit Top-Infrastruktur

Modellflugschule mit Fluglehrer Marco
Flugkurse: Segler Kunstflug, Schleppen & Heli

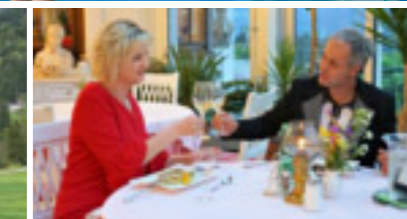
Am Glocknerhof fühlt sich jeder wohl: Wellness,
Sportangebot & Abwechslung für die ganze Familie.

Weitere Infos auf: www.glocknerhof.at



**Seglerschlepp-
Wochen 2022**
23. – 30. April
26. – 30. September

Marco



Autor: Robert Holzmann
Fotos: Harald Eckschlager



Teilnehmer-Gruppenbild der diesjährigen Euro Heli Series im Rahmen des Worldcups der Klasse F3C.



18 Teilnehmer und fünf Punkterichter aus acht Nationen sowie viele helfende Hände haben sich zu diesem internationalen Wettbewerb eingefunden.

Euro Heli Series - F3C World Cup Austria 2022

Am 18. und 19. Juni fand beim MFS Union Neukirchen der zweite Lauf zur diesjährigen Euro Heli Series im Rahmen des Worldcups der Klasse F3C statt. 18 Teilnehmer und fünf Punkterichter aus acht Nationen sowie viele helfende Hände haben sich zu diesem internationalen Wettbewerb eingefunden. Durch die Einschränkungen der Pandemie wurde in den letzten zwei Jahre kein Wettbewerb der Euro Heli Series durchgeführt. Umso interessanter und wichtiger ist die Erfolgsstory der Euro Heli Series.

Dieses Jahr sind sechs Wettbewerbe in Dänemark, Österreich, Deutschland, Italien, Schweiz und England geplant, bei über 125 Anmeldungen. Umso mehr freut es mich, dass auch Österreich ein Teil dieser Veranstaltungsserie ist und mit Gabi und Stefan Burndorfer zwei erfahrene und ambitionierte Organisatoren gefunden hat. Mein besonderer Dank gilt Gabi und Stefan Burndorfer nebst Familie und Helfern für eine fast überperfekte Ausrichtung und Organisation der Veranstaltung. Ich hoffe die positive Erfahrung aller, motiviert Gabi und Stefan zu einer möglichen Wiederholung. Danke nochmals. Der sportliche Aspekt bei einem Wettbewerb ist der Wichtigste und sollte auch nicht zu kurz kommen. Bereits am Freitag herrschte reger Flugbetrieb und fast alle Teilnehmer nutzen das gute Wetter für ihre Trainingsflüge. Bei perfektem Wetter mit wenig bis keinen

Wind, wurden am Samstag drei Runden P und am Sonntag zwei Runden F geflogen. Bereits am Samstag zeichnete sich ein enges Rennen um die ersten Plätze ab. Steve Roberts beendete den ersten Tag auf Platz Eins, gefolgt von Alessandro Del Lungo, Stefan Lucchi, Sascha Kunz und Frieder Völkle. Leider konnten sich die österreichischen Teilnehmer nicht für das Finale qualifizieren. Bei Stefan Burndorfer war dies einerseits sehr knapp und ihm wurde die Filialteilnahme quasi in letzter Minute durch Ian Emery entrissen. Stefan hat dies mit einem lachenden und einem weinenden Auge hingenommen, da er nun seinen Geburtstag (er hatte wirklich am Samstag Geburtstag) ausgelassen feiern konnte. Am Sonntag ging es in die zwei Finalläufe und Steve Roberts hat bereits im ersten Finaldurchgang seine Ambitionen auf den Sieg unterstrichen und auch gleich umgesetzt.

Mit einem 1000er im ersten Finale war die Sache klar, der zweite Finaldurchgang konnte nichts mehr ändern. Somit machten es noch Alessandro Del Lungo und Stefano Lucchi spannend, wer denn nun den zweiten Platz erreichen würde. Jeder der Stefano kennt, weiß um seine Stärken in den Finaldurchgängen, doch dieses Mal hatte Alessandro Del Lungo die Nase vorne. Wir freuen uns schon auf den nächsten Wettbewerb der Euro Heli Series am 16.+17. Juli in Deutschland.

Ergebnis:

1. Steve Roberts, England
2. Alessandro Del Lungo, Italien
3. Stefano Lucchi, Italien
11. Stefan Burndorfer, Österreich

Gabi und Stefan Burndorfer sind nicht nur zwei erfahrene und ambitionierte Organisatoren bei diesem Bewerb. Stefan nahm selbst als Pilot teil und erreichte den elften Platz.

Danke auch an die Punkterichter Andrea Sbabo aus Italien, Manrico Duzzi aus der Schweiz und Johann Egger, Dennis Namesnik und Klaus Schneider aus Österreich. Noch ein kurzer Überblick über die teilnehmenden Nationen: vier Piloten aus Deutschland; Italien, England, Niederlande je drei Piloten; Schweiz, Österreich je zwei Piloten; und Frankreich sowie Belgien mit einem Piloten.

Die Ergebnisse sind auch detailliert unter <https://www.f3scoring.com/live/competition/1011> abzurufen. Ebenso kann die Gesamtwertung des Worldcups 2022 hier eingesehen werden: <https://www.f3scoring.com/live/championships/1008>



Die ersten drei Plätze ergingen an Steve Roberts, England, Alessandro Del Lungo, Italien und Stefano Lucchi, ebenfalls Italien.



2/2022
prop



15

Autor: Ing. Wolfgang Hackenberg, BEd.
Fotos: Ludwig Höchtl



Die Gewinner der Teamwertung: Von links nach rechts: Marco Bierbauer, Manfred Scharrer, Eric Hackenberg, Wolfgang Hackenberg, Andreas Brunner, Bernhard Pomberger, Helmut Mitterecker, Peter Kolp, Mario Eichenthal.



Das Teilnehmerfeld bei der RC E-RES NÖ – Landesmeisterschaft und dem sechsten E-RES Cup in Wiener Neustadt.

RC E-RES NÖ Landesmeisterschaft und sechster E-RES Cup in Wiener Neustadt


Regen und Sturmböen waren nicht gerade das, was sich ein Wettbewerbsorganisator in der Früh bei einem Wettbewerb wünscht. Um sechs Uhr ging es schon zum Flugplatz, alles für den Bewerb vorbereiten. Und wirklich, alle 21 angemeldeten Teilnehmer erschienen pünktlich trotz Regen am Flugplatz. Nach dem Briefing ging es pünktlich um 9:30 Uhr los. Der Regen hörte zwar auf, Windböen um die 40 Km/h blieben aber. Schon in den ersten Vorrunden konnte man durch den Wind Unterschiede in den Leistungen der einzelnen Piloten erkennen. Entweder man war am richtigen Ort, konnte die Welle ausnützen und seine 6:30er Zeiten fliegen, oder eben nicht und wurde mit der Hälfte der Punkte „belohnt“. Starkes Steigen war oft mit viel stärkerem Sinken begleitet und machte es den Piloten nicht leicht auf der richtigen Linie zu bleiben oder das Modell beim Landepunkt aufzusetzen. Wie durch ein Wunder blieben alle Modelle heil, kein Bruch und keine Struktur-schwächen. Die Ausfälle beschränkten sich allerdings auf die Elektronik.

Einige Piloten mussten mit Motordefekten oder abgebrannten Reglern den Wettbewerb frühzeitig beenden.

Nach der Mittagspause legte sich der Wind ein wenig und es wurde wieder spannender. Es waren vereinzelt Aufwindfelder zu finden, jeder Pilot musste für sich entscheiden: „Wie weit fliege ich weg, komme ich auch wieder zurück heim?“ Hier wurde der Mut zum Risiko belohnt! Das Ergebnis wurde komplett über den Haufen geworfen.

Nach den geplanten sechs Vorrunden konnten die zwei Fly-Off Runden gestartet werden. Diese Flüge waren an Spannung und Dramatik kaum zu überbieten. Leider hatte Bernhard in ersten Fly-Off Pech mit seinem Motor und musste das Modell wechseln. Die Flugzeiten waren beim ersten Flug recht unterschiedlich, von 6:30 bis knapp über vier Minuten reichten die Leistungen der Piloten. Im zweiten Fly-Off waren solche „Ausreißer“ dann nicht möglich und alle landeten mit ähnlichen Zeiten ganz nah am Landepunkt.

Vor der Siegerehrung fand auch noch eine Tombola statt, wo Piloten und Helfer mit Sachpreisen von Modellbau Zeller (Danke an Robert Zeller für die Unterstützung), Peter Novoszad und Wolfgang Hackenberg überhäuft wurden.

Besonderen Dank gilt den Helfern vom MFC Wiener Neustadt, die als Zeitnehmer, Kantinenpersonal und bei der Auswertung den ganzen Tag ausgeharrt haben! Danke, ohne Euch wäre der Wettbewerb nicht möglich gewesen. 

Das Endergebnis:

NÖ Landesmeisterschaft:

- NÖ-Landesmeister:** Wolfgang Hackenberg, MFC Wiener Neustadt
- Platz zwei:** Andreas Brunner, MSK Schwarzatal
- Platz drei:** Eric Hackenberg, MFC Wiener Neustadt (Jugend)

Sechster E-RES Cup:

- Erster Platz:** Wolfgang Hackenberg, MFC Wiener Neustadt
- Zweiter Platz:** Marco Bierbauer, Airteam Fürstenfeld
- Dritter Platz:** Helmut Mitterecker, FMBC Vienna

Teamwertung:

- Erster Platz:** Resingteam (W. Hackenberg, E. Hackenberg, A. Brunner, B. Pomberger)
- Zweiter Platz:** Team BGLD (P. Kolp, M. Eichenthal, H. Mitterecker)
- Dritter Platz:** Airteam FF (M. Bierbauer, M. Scharrer, K. Sümegi)



Sieger des sechsten E-RES CUP Wiener Neustadt. Von links nach rechts: Helmut Mitterecker (3. Platz), Wolfgang Hackenberg (1. Platz), Marco Bierbauer (2. Platz)

Sieger NÖ-Landesmeisterschaft. Von links nach rechts: Eric Hackenberg (3. Platz), Wolfgang Hackenberg (1. Platz), Andreas Brunner (2. Platz), Kurt Hadrawa (Obmann MFC Wiener Neustadt).





F3A Wettbewerb

Ohlsdorf 11.09.2021

Am 11.09.2021 fand der erste F3A Wettbewerb am Gelände des MFC Ikarus Ohlsdorf statt.

Die Hauptpiste wurde vom Veranstalter bereits ab Freitagmittag gesperrt und so konnten die Piloten auf der perfekt gepflegten Rasenpiste die ersten Trainingsflüge absolvieren.

Wettbewerbsleiter Heinz Kronlachner führte die zwölf anwesenden Piloten und Punkterichter dann am Samstag souverän durch drei Vorrunden Programme und einen Finaldurchgang.

Die Plätze eins bis drei belegten:

- Gernot Bruckmann
- Markus Zeiner
- Werner Kohlberger

Die Oberösterreichische Landesmeisterschaft wurde herausgewertet und hier gingen die ersten drei Plätze an:

- Wolfgang Krahofer
- Andreas Schwaiger
- Johann Müller.

Siegerfoto mit Flieger Gesamt-Bewerb, Gernot Bruckmann (erster Platz), Markus Zeiner (zweiter Platz) und Werner Kohlberger (dritter Platz)

Siegerfoto mit Flieger OÖ LM: Wolfgang Krahofer (erster Platz), Andreas Schwaiger (zweiter Platz) und Hans Müller (dritter Platz).



Siegerfoto Gesamt-Bewerb, v.l.n.r. Heinz Kronlachner (Wettbewerbsleiter), Josef Eferdinger (LSL OÖ), Markus Zeiner (zweiter Platz), Gernot Bruckmann (erster Platz), Werner Kohlberger (dritter Platz) und Gerhard Huemer (Obmann des Ikarus Ohlsdorf).



Siegerfoto OÖ LM, v.l.n.r. Heinz Kronlachner (Wettbewerbsleiter), Andreas Schwaiger (zweiter Platz), Wolfgang Krahofer (erster Platz), Hans Müller (dritter Platz), Josef Eferdinger (LSL OÖ), und Gerhard Huemer (Obmann Ikarus Ohlsdorf).

Zelte und Unterstände wurden vom Veranstalter organisiert und die komplette Infrastruktur wurde zur Verfügung gestellt.

Das Auswertungsprogramm stellte uns freundlicherweise der UMFC Schärding unter Obmann Gerald Schmiedbauer bereit, welcher uns ebenfalls tatkräftig unterstützte.

Jeder der anwesenden Piloten konnte sich von der Gastfreundschaft des Veranstalters überzeugen. So gab es Campingmöglichkeiten und Verpflegung direkt am Platz. Selbstgemachte Mehlspeisen rundeten das perfekt organisierte Catering ab. Dem Veranstalter war es außerdem sehr wichtig, dass niemand „mit leeren Händen“ heimfährt.

So gab es von unseren Sponsoren kleine Tüten mit Geschenken und eine mit Handfeder unterzeichnete Urkunde.

Unsere Toppiloten zeigten Flüge auf höchstem Niveau und unsere nationalen Punkterichter machten einen sehr guten Job. Alles in allem ein großartiges Wettbewerbswochenende, welches Gastgeber und Piloten in Ohlsdorf verbracht haben.

Der MFC Ikarus Ohlsdorf bedankt sich bei allen Helfern, allen voran Organisationsleiter Andreas Schwaiger, Sponsoren und ganz besonders beim Wettbewerbsleiter Heinz Kronlachner für die perfekte Durchführung dieses Wettbewerbs.

Helfer und Punkterichter beim F3A Wettbewerb in Ohlsdorf.

Bei der Siegerehrung, v.l.n.r. Heinz Kronlachner (Wettbewerbsleiter), Engelbert Auer (Teilnehmer), Josef Eferdinger (LSL OÖ) und Gerhard Huemer (Obmann Ikarus Ohlsdorf).



Staatsmeisterschaften F3F 2021

Braunsberg 23. – 24. Oktober 2021

Diese Staatsmeisterschaft wird wohl allen die dabei waren lange in Erinnerung bleiben. Nicht weniger als 22 Durchgänge konnten in zwei Tagen an zwei verschiedenen Hängen des Braunsbergs geflogen werden.


Am Samstag wurde der Nordwesthang und am Sonntag der Südosthang des Braunsberg befliegen. Die Wetterbedingungen waren trotz der Kälte zum Fliegen optimal und so konnte bereits am Samstag unter der straff geführten Wettbewerbsleitung von Horst Chwatal zehn Durchgänge am Nordwesthang geflogen werden.

Dabei wird bei diesem Hang die Möglichkeit des Lee-Rotors hinter den Bäumen genutzt. Somit werden die Wenden im DS (Dynamic Soaring) Stil geflogen. Es zeigte sich aber auch hier, dass thermische Bedingungen Einflüsse zu den schnellsten Zeiten beitrugen. Die schnellste Durchgangszeit mit 28,13 Sek. flog David Stary. Bereits an diesem Tag zeichnete sich der Kampf um die Spitze zwischen den Piloten David und Philipp Stary, Lukas Gaubatz, Manuel Rath, Martin Ziegler und Stefan Fraundorfer ab.

Am Sonntag drehte der Wind und ein Fliegen am Südosthang war möglich. Es wurden zwölf Durchgänge geflogen und die schnellste Zeit flog Martin Ziegler mit 41,85 Sek. Nach harten Kämpfen setzte sich David Stary mit insgesamt acht Durchgangssiegen, vor Lukas Gaubatz und Philipp Stary mit fünf und mit vier Durchgangssiegen an die Spitze der Wertungen und wurde Österreichischer Staatsmeister F3F 2021. Sowohl die ausgezeichnete Disziplin als auch das fliegerische Können aller 15 teilnehmenden

Piloten ermöglichte einen unfallfreien und reibungslosen Ablauf dieser Staatsmeisterschaft. Mein besonderer Dank gilt Stefan Fraundorfer und seinen Helfern vom Verein „F3F Freunde“, der die Organisation des Wettbewerbes mit hohem persönlichen Einsatz erfolgreich durchführte. Dem Wettbewerbsleiter Horst Chwatal, der darauf schaute, dass so viele Durchgänge wie möglich geflogen wurden. Weiterer Dank gilt den Wendemarkenrichtern Karl Fraundorfer und Erika Steiner, die trotz Kälte ihre Aufgabe hervorragend erfüllten und Vera Ropitsch für die schnelle und korrekte Datenverarbeitung.

Organisation: Stefan Fraundorfer
Wettbewerbsleiter: Horst Chwatal
Jury: Manfred Dittmayer
Wendemarke A: Karl Fraundorfer
Wendemarke B: Erika Steiner
Datenverarbeitung: Vera Ropitsch
Assistenz Wettbewerbsleitung: Joschi
Durchführender Verein: F3F Freunde

F3F ist die internationale **FAI-Wettbewerbsklasse** für den Hangflug. Nach dem Handstart müssen zehn Strecken auf einem Linearkurs von 100 m Länge in möglichst kurzer Zeit geflogen werden. Dabei sollte die Flugbahn und die Wenden optimal getroffen werden. 

Teilnehmer samt Organisationsteam bei der Staatsmeisterschaft F3F 2021 am Braunsberg.



Die drei Erstplatzierten v.l.n.r.:
Dritter Platz Philipp Stary,
Erster Platz David Stary,
Zweiter Platz Lukas Gaubatz



2/2022
prop

Fluggelände und Vorbereitungsraum



Tirol-Trophy F5J 2022

NWI-05 – Wettbewerb in Wörgl-Kundl am 02. Juli 2022

Der MFC Wörgl-Kundl veranstaltete erstmalig einen F5J-Bewerb, der von LFR Stephan Frischauf vorbereitet und ausgezeichnet organisiert war.

28 von 33 gemeldeten Teilnehmern waren erschienen und traten in jeweils Gruppen von Teilnehmern vor imposanter Bergkulisse gegeneinander an. Dabei waren auch sieben Teilnehmer aus Deutschland. Zusätzlich wurde die Tiroler Landesmeisterschaft 12/2022 herausgewertet. Das Flugwetter war im Gegensatz zum vorgesehenen Trainings-Vortag sonnig und stabil, meist schwachwindig. Dennoch war es nicht immer einfach, ausreichend Thermik zu finden und zu nützen. Erfreulicherweise gab es keine Zusammenstöße und nur einen Protest, der zu einem Refly führte. Die tolle Infrastruktur des Veranstaltervereines nahmen die Teilnehmer und deren Anhang gerne an. Auch die von Familie Manhalter gebauten und vom Aeroclub zur Verfügung gestellten LED-Anzeigetafeln waren hilfreich.


Die EDV-Auswertung erfolgte sehr flink und das Ergebnis war wie folgt:

Tirol-Trophy

1. Hermann Haas	AUT	100,00%
2. Karl Hirsch	GER	99,61%
3. Peter Hoffmann	AUT	99,35%

Tiroler LM

1. Günther Aichholzer
2. Stephan Frischauf
3. Martin Haller

Die Siegerehrung wurde von Wettbewerbsleiter Helmut Kofler und F5J-Fachreferenten Juun Albers eingeleitet. Ersichtlich sind die Ergebnisliste im PROP-Bewerbskalender und auf der Homepage des MFC-Wörgl-Kundl. Eine Neuaufgabe im nächsten Jahr würde uns gefallen. 

Siegertrio – Tirol Trophy
V.l.n.r.: Zweiter Platz – Karl Hirsch,
Erster Platz – Hermann Haas,
Dritter Platz – Peter Hoffmann

Stephan Frischauf mit dem F5J-Modell Explorer



Siegerpodest NWI
V.l.n.r.: Zweiter Platz – Stephan Frischauf,
Erster Platz – Günther Aichholzer,
Dritter Platz – Martin Haller



Autor: Ing. Raimund Ripka,
Schriftführer MBC Steyr-Weistrach

F3K Herzmostviertel Cup NWI und OÖ.LM 2022

Schon lange von den F3K-Fliegern erwartet, mit Freuden begrüßt, konnte der MBC Steyr-Weistrach am gleichnamigen Flugplatz heuer wieder einen F3K-Bewerb ausschreiben und veranstalten. Der elfte Juni 2022 war der Tag des Bewerbes, um die OÖ.LM und den Herzmostviertel Cup, zumal alle Voraussetzungen, inkl. sonniges, nicht zu heißes Wetter, günstig vorhergesagt waren.

Geplant als Mostviertelcup F3K und als OÖ. Landesmeisterschaft fand die Einladung dazu reges Interesse aus den Bundesländern und aus dem benachbarten Deutschland. Elf Teilnehmer, darunter ein Teilnehmer aus dem Raum München und die vollständige österreichische Nationalmannschaft trafen sich, um sich im fairen Wettkampf zu messen. Die Vorbereitungen begannen mit dankenswerter Unterstützung durch Klaus Schlömmer, der ein neues Auswerteprogramm und Funkstopp-Uhren zur Verfügung stellte. Zur Unterstützung und Betreuung unserer Gäste waren Mitglieder des MBC gerne gekommen und boten professionelle Hilfe. Auspacken des mitgebrachten Materials sowie dessen mehrmalige Überprüfung, damit ja mit dem Flieger alles in Ordnung ist, steigerte die Spannung und Erwartung bis zum Briefing.

Als Wettbewerbsleiter führte Obmann Franz Holoubek durch das Briefing und den Bewerb. Fragen zum Flugprogramm, zum Mannschaftswechsel, zu Pausenzeiten und zur Wertung wurden diskutiert und einvernehmlich geklärt. Geflogen wurden zwölf Durchgänge, davon einer als Streicher. Laut und deutlich kam die Startansage für die erste Gruppe und das faszinierende Schauspiel des F3K-Fliegens begann. Wie die Diskuswerfer warfen die Teilnehmer ihre Modelle mit Kraft und viel Geschick ins Rennen. Sekunden wurden penibel aufgezeichnet und von der Auswertung kontrolliert. Jeder Pilot gab sein Bestes, um die vorgegebenen Zeiten einzuhalten. Es folgte Gruppe zwei und aufgrund der elektronischen Ansage, konnte der Bewerb zügig bis zur sechsten Runde durchgezogen werden.



Die Gewinner der oberösterreichischen Landesmeisterschaft: Erster Platz Harald Helm, zweiter Platz Bernhard Flixeder und den dritten Platz belegte Klaus Schlömmer.



Gewonnen hat den Herzmostviertel-Cup (NWI) Harald Helm von der Weißen Möve Wels vor Flixeder Bernhard von SU Meggenhofen und BFR Hermann Haas von Union Eisenerz.

Für die Mittagszeit hatte unser MBC Catering, Mitglied Jürgen Hönigl, Schweinebraten mit Knödel und Krautsalat gekocht. Kaffee und Kuchen hatten spendable Mitglieder zur Verköstigung unserer Gäste gebracht. Die Zeit wurde für Erfahrungsaustausch, Diskussion der vorläufigen Auswertung, so manche Selbstkritik und natürlich auch Tips für die Flüge am Nachmittag, genutzt. Nach der Pause startete die zweite Hälfte des Bewerbes mit Runde sieben von zwölf bei besten Witterungsverhältnissen. Das Ringen um die Plätze wurde mit viel Ehrgeiz fortgesetzt und mit elf gewerteten Durchgängen konnten Harald Helm von der Weißen Möve Wels, Flixeder Bernhard von SU Meggenhofen und

BFR Hermann Haas von Union Eisenerz den Bewerb für sich entscheiden. Die ersten Plätze der O.Ö.Landesmeisterschaft F3K gingen an Harald Helm, vor Bernhard Flixeder und Klaus Schlömmer. Die Plätze wurden mit den Modellen FLITZ 3, YODA, CONCEPT x5 und COMPOSITE NRJ erflogen. Ein schöner und interessanter Bewerb, mit viel Ehrgeiz und Können bestritten, eine Ehre für den MBC Steyr-Weistrach, so viele gute und bekannte Sportler auf dem Flugplatz zu haben. Herzlichen Dank an alle Teilnehmer, die uns anschließend noch zu der Veranstaltung gratulierten und für den angenehmen Aufenthalt dankten.



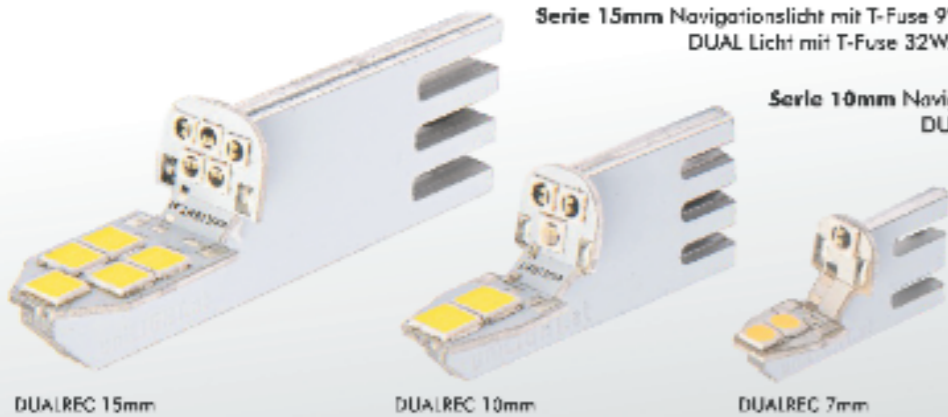
NEUE SERIE REC Einbaulichter in 7, 10 und 15mm

Die neue Serie Einbaulichter (RECESSED Lichter) kann überall dort verwendet, wo bereits vorgefertigte Ausschnitte am Randbogen mit Lichtern zu bestücken sind. Der Einbau erfolgt anstelle einfacher Stablichter. Die kompakte Bauform der REC Serie kann wesentlich besser Leistung einsetzen, ist leichter einzubauen und hat eine deutlich höhere Sichtbarkeit.

Serie 15mm Navigationslicht mit T-Fuse 9Wx2 in
DUAL Licht mit T-Fuse 32Wx2 in

Serie 10mm Navigationslicht 4Wx2 in
DUAL Licht 15Wx2 in

Serie 7mm Navigationslicht 2Wx2 in
DUAL Licht 6Wx2 in



NEUE BAUFORM Rundlichter in 13, 15, 19, 22 und 24mm

Die neuen Rundlichter wurden ohne innenliegenden Kühlkörper realisiert und anstelle dessen um einen CNC gefertigte Aluminiumteller erweitert, der für Kühlung im Flugbetrieb sorgt. Die Leistung ist gegenüber der normalen Bauform reduziert, der Einbau dafür leichter und die Lichter sind direkt austauschbar mit Lichtern anderer Hersteller.



Herstellung RND19X mit Zylinderkappe und Rundkappe, beide Kappen im Lieferumfang

- Type 13mm, RND13X
Strobe mit 10Wx2 und Nav mit 2.2Wx2, Zylinder & Rundkappe
- Type 15mm, RND15X
Strobe mit 12Wx2 und Nav mit 2.5Wx2, Zylinder & Rundkappe
- Type 19mm, RND19X
Strobe mit 12Wx2 und Navi mit 3Wx2, Zylinder & Rundkappe
- Type 22mm, RND22X
Strobe mit 16Wx2 und Nav mit 3.5Wx2, Zylinder & Rundkappe
- Type 24mm RND24X
Strobe mit 20Wx2 und Nav mit 3.5Wx2, Flachkappe



Gruppenfoto: Alle 22 Teilnehmer des zweiten E-RES-Dolomitenpokalfiegens am Modellflugplatz in Lienz / Osttirol.



Modellfliegerclub Lienz zweiter E-RES Dolomitenpokal Lienz

Bereits zum zweiten Mal fand Ende Juli am Lienzener Modellflugplatz der „E-RES Dolomitenpokal“ statt. Der Name ist angelehnt an die früheren „Internationalen Dolomitenpokalfiegen“, die in Lienz abgehalten wurden.

Der Schwerpunkt in der Klasse E-RES liegt im Fliegen und Landen. Die Abkürzung RES steht für Rudder (Seitenruder), Elevator (Höhenruder) und Spoiler (Landeklappen). Querruder ist keines erlaubt. Die Spannweite der E-Segler ist auf 2.000 mm begrenzt. Beim Antrieb gibt es keinerlei Einschränkungen. An Bord des Modells muss ein Logger sein, der in 90 m Höhe oder nach 30 Sekunden den Motor ausschaltet. Anschließend geht es darum, nach 6:30 Minuten (innerhalb einer Rahmenzeit von neun Minuten) eine Ziellandung hinzulegen. Entscheidend ist nach dem Stillstand des Modells der Abstand der Rumpfspitze zum markierten Landepunkt. Der Wettbewerb beginnt mit den Vorrunden. Die daraus Führenden fliegen am Ende ein „Fly-off“ als Finale.

Taktik

Beim Bewerb legt sich jeder eine individuelle Taktik zurecht: Einige starteten gleich zu Beginn der Rahmenzeit und spekulieren damit, im „Notfall“ einfach noch einmal zu landen und einen zweiten Versuch zu unternehmen.

Andere beobachten zuerst die anderen Teilnehmer, um herauszufinden, wo gerade gute Thermik ist. Jedenfalls muss die Zeit immer im Auge behalten werden, um sich nicht am Ende zu „verspekulieren“. Der Helfer unterstützt den Piloten hierbei. Zu beachten ist u. a., dass man bei einer Zwischenlandung kurz den Akku vom Regler trennen muss, um den Logger zu reseten. Erst dann ist ein Folgestart möglich.



Siegerfoto gesamt: Gesamtsieger wurde Marco Bierbauer (SFC Fürstenfeld, Mitte) vor MFC Lienz Mitglied Herbert Dietrich (li.) und Georg Kraus (MFC Hallwang, re.).

Ergebnis – zweiter E-RES Dolomitenpokal Lienz

Der MFC Lienz freute sich über die große Beteiligung von 22 Piloten aus Österreich und Deutschland.

Erster Platz: Marco Bierbauer (SFC-Fürstenfeld)
Zweiter Platz: Herbert Dietrich (MFC-Lienz)
Dritter Platz: Georg Kraus (MFC-Hallwang)

Gleichzeitig wurde die Tiroler Landesmeisterschaft durchgeführt:

Erster Platz: Herbert Dietrich (MFC-Lienz)
Zweiter Platz: Stefan Sporer (MBG-Hall)
Dritter Platz: Peter Dietrich (MFC-Lienz)



Landesmeisterschaft: MFC Lienz Mitglied Herbert Dietrich (Mitte) ist neuer Tiroler Landesmeister in der Klasse E-RES, gefolgt von Stefan Sporer von der MBG Hall (li.) und Peter Dietrich (re.) vom MFC-Lienz.

Die morgendliche „Weltuntergangsstimmung“ (in Form von einem heftigen Gewitter mit Starkregen) verschwand so schnell, wie sie gekommen ist und belohnte die Teilnehmer mit einem guten Flugwetter. So kam auch der gesellige und kulinarische Teil nicht zu kurz. Eine besondere Ehre für den MFC-Lienz war es, gleich zwei Vertreter des Österreichischen Aeroclubs in Lienz begrüßen zu dürfen: Peter Zarfl (Bundessektionsleiter für Modellflug) und Ulrich Weber (Landessektionsleiter für Tirol). Ein großes Dankeschön gebührt allen Helfern, die für den reibungslosen Ablauf dieses Wettbewerbes gesorgt haben!

Fotos zum Bewerb sowie weitere Infos zum Verein: www.modellfliegerclub-lienz.at



Peter Zarfl (Bundessektionsleiter für Modellflug, re.) und Ulrich Weber (Landessektionsleiter für Tirol, li). Die Siegerehrung wurde von Obmann-Stellvertreter Walter Homolar (Mitte) moderiert.



Start: Heinrich Helminger (MBC-Traunstein) beim schwungvollen Start unter dem Lienzener Hausberg – dem Spitzkofel.

Puffin



Es war wieder Zeit für etwas Neues, da sah ich zufällig einen Bauplan der Puffin! Ein Scalemodell basierend auf einem Bleriot X1 Eindecker. Die Konstruktion ist sehr einfach mit einem quadratischen Rumpf und flachen Leitwerkwerken. Tatsächlich ist der einzige schwierige Teil der Tragflächenbau.

In einem sehr schönen Steigflug hebt das Modell der Puffin vom Boden ohne Höhenruderzugabe ab.

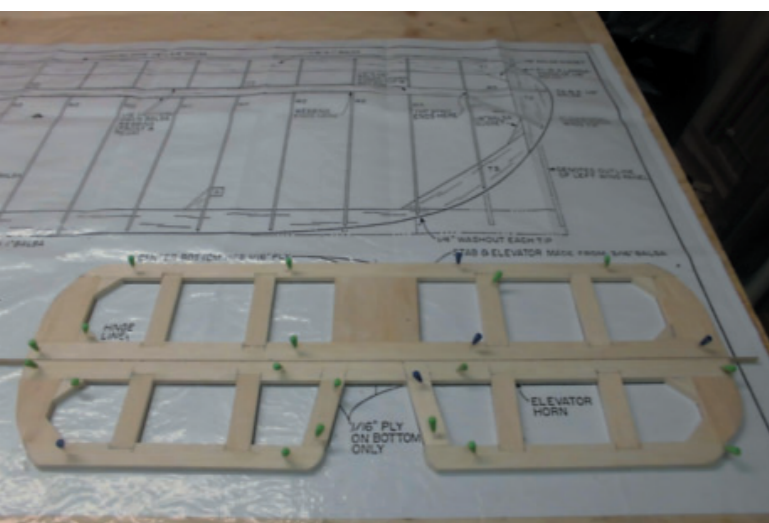


Sie fliegt traumhaft gut, so wie man es sich von einem Scalemodell eben erwartet.

Der Bau des Rumpfes

Begonnen habe ich mit den Seitenteilen! Dazu verwende ich Balsa leisten von 8 x 8 mm Querschnitt. Die Flügel und Fahrwerksaufnahmen werden verstärkt mit Pappel-Sperrholz mit einer Stärke von acht Millimeter. Der Rumpf benötigt vier Spanten, die ich aus vier Millimeter Pappel-Sperrholz hergestellt habe. Die Verstärkungsplättchen (auch Zwickeln genannt), habe ich in der Zwischenzeit aus 0,6 mm Birken Sperrholz ausgeschnitten. Die später meinen Rumpf die nötige Stabilität gewähren! Der Rumpfaufbau ist sehr einfach zu bewerkstelligen! Nur die Knotenpunkte mit schwarzem Garn umwickeln war etwas mühselig, das Garn wurde anschließend noch mit verdünntem Weißleim getränkt.

Das Höhen- wie auch das Seitenleitwerk werden aus Balsaleisten erstellt. Sie werden direkt am Bauplan fixiert und damit die Leitwerke gebaut.



Der Flügelbau

Auch dieser ist bis auf die ersten drei Rippen aus Balsa vier Millimeter aufgebaut. Der Holm ist ebenfalls aus 10 x 10 mm Balsa Leisten, das erfordert aber beidseitig eine Holmverkastung, die ich mit vier Millimeter Balsabretter ausgeführt habe! Später werden die Flächen durch 16 Seile gesichert. Das muss man natürlich beim Bau der Tragfläche berücksichtigen. Daher werden auch diese acht Seilbefestigungen mit Sperrholz verstärkt und mit Alubeschlägen versehen! Leitwerke; Zu den Leitwerken ist nicht viel zu sagen. Auch diese werden aus Balsaleisten, erstellt und an den Seilpunkten verstärkt.

Die fertigen Tragflächenhälften und die Rumpfseitenwände sind fertig zum Bespannen.



Fahrwerk

Das Fahrwerk ist ein wenig aufwendig ausgeführt, da sollte man schon beim Hartlöten etwas Erfahrung haben. Hierbei sind ein guter Schraubstock und sehr viel Geduld von Nöten. Das Landegestell (Sporn) funktioniert auf Graspisten perfekt, am Asphalt sollte man vorsichtig sein! Als Gummis verwende ich die altbewährten ausgedienten Fahrradschläuche.

Finish

Bevor es an das Bespannen geht, bestreiche ich alle dafür in Frage kommenden Teile mit Clou 300 Porenfüller ein. Dadurch erhöht sich die Haltekraft der Folie enorm! Bespannt wird wie immer bei meinen Modellen mit der Oracover-Lackiergewebefolie, die anschließend mit einem Oracolor 2K Lack gestrichen wird.

Selbst das Cockpit wurde vorbildgetreu nachgebaut und mit Instrumenten ausgestattet.



Die sichtbaren Holzteile werden mit Clou Holzbeize eingelassen! Als Motor verwende ich einen ZG 20! Ich finde mit dem originalen Schalldämpfer passt er perfekt in das Modell. Der Grund dafür ist, dass ein Viertakter in dieser Größe einfach für mich nicht leistbar ist. Der Bau von Modellen soll Freude machen und auch leistbar bleiben!!!

Flugtests

Der Erstflug war sehr aufregend und mit einer im Maisfeld endenden Notlandung verbunden. Das Modell war aber ohne Beschädigung gelandet. Was war passiert? Da die Seile zu locker waren, konnte ich kaum eine Kurve fliegen! Zum Glück wirkte das Seitenruder optimal und ich konnte so das Modell notlanden! Nachdem dieser Fehler behoben wurde, erfolgte prompt der zweite Flug.

Nun war es ein Vergnügen mit meiner Puffin zu fliegen! In einem sehr schönen Steigflug hebt das Modell der Puffin vom Boden ohne Höhenruderzugabe ab. Sie reagiert jetzt auch sehr gut auf den Querrudern, dabei waren fast keine Trimmungen erforderlich. Sie fliegt traumhaft gut, sowie man es sich eben von einem Scalemodell erwartet. Die Motorleistung ist ausreichend, mit einem 500 ml Tank sind Flugzeiten von bis 40 Minuten kein Problem.

Technische Daten

Spannweite: 2.700 mm
Gewicht: 7.000 Gramm
Länge: 1.885 mm
Antrieb: ZG 20
Luftschaube: 17 x 8

Den Erstflug erlebte die Red Bull PC-6 im Juni 2021 am Flugplatz von Trieben. Er verlief reibungslos und für den Autor zufriedenstellend. Seit dem hat er bereits einige unfallfreie Flüge unternommen. Eine Erfolgsgeschichte!



Pilatus Porter PC 6 Turbo

Von der Planung im Jahr 2013 bis zum Erstflug im Juni 2021

Vorgeschichte

Durch eine Flugvorführung im Jahre 1970 eines ehemaligen Schulkollegen meines Vaters wurde ich vom „Modellflugvirus“ angesteckt. Mein erstes Modell baute ich Jahre 1971, es war eine Graupner Cirrus, gesteuert mit einer Graupner 12-Kanal-Anlage. Auf mich allein gestellt, waren am Anfang Flugzeiten von mehr als fünf Sekunden eine Ausnahme, dafür gab es Flügel- Rumpfbuch usw. ... die Zeiten für Reparaturen waren entsprechend lang.

Mein Interesse am Bau von Baukastenmodellen verflog sehr bald. Ich wollte selbst „Rippen schneiden“. Damals wurden in der Zeitschrift „Modell“ auch schon Baupläne unterschiedlicher Modelle im Modellbauplandienst angeboten. Meine erste Pilatus Porter ist so entstanden und sie war nicht die Letzte. Über ihr Aussehen gibt es sicher unterschiedliche Meinungen. Schön ist sie nicht aber einfach zu fliegen und zu bauen. Die Flugeigenschaften entsprachen auch dem Modelltyp. Motorisiert mit einem 91er Webra

hatte sie auch als Schleppmaschine gute Dienste geleistet. Zwei weitere Porter folgten in etwas vergrößerter Version und stärker motorisiert. Nach vielen selbst konstruierten und gebauten Modell-Segelflugzeugen sollte es wieder eine Schleppmaschine werden – eine Robin DR 400. Mit Verbrenner-Motor gibt es sie schon zu Genüge, deshalb habe ich mich zum Einbau einer Turbine von Jakadofsky Engines - TP24 entschieden. Das Modell wurde aufgrund des nachträglich geänderten Maßstabs um 5.000 Gramm schwerer als erwartet. Die DR 400 mit Turbine war daher als Schleppflugzeug nicht geeignet.

Turbinen Porter mit Blechverkleidung

2013 wollte ich wieder einmal der Turbine ein Modell „umhängen“. Was lag näher, als wieder eine Pilatus Porter zu konstruieren und zu bauen. Eine gut bemaßte Dreiseiten-Ansicht fand ich auf der Webseite von Pilatus Aircraft LTD und weitere Detailunterlagen bekam ich von einem Betreiber einer PC6 Turbo Porter.



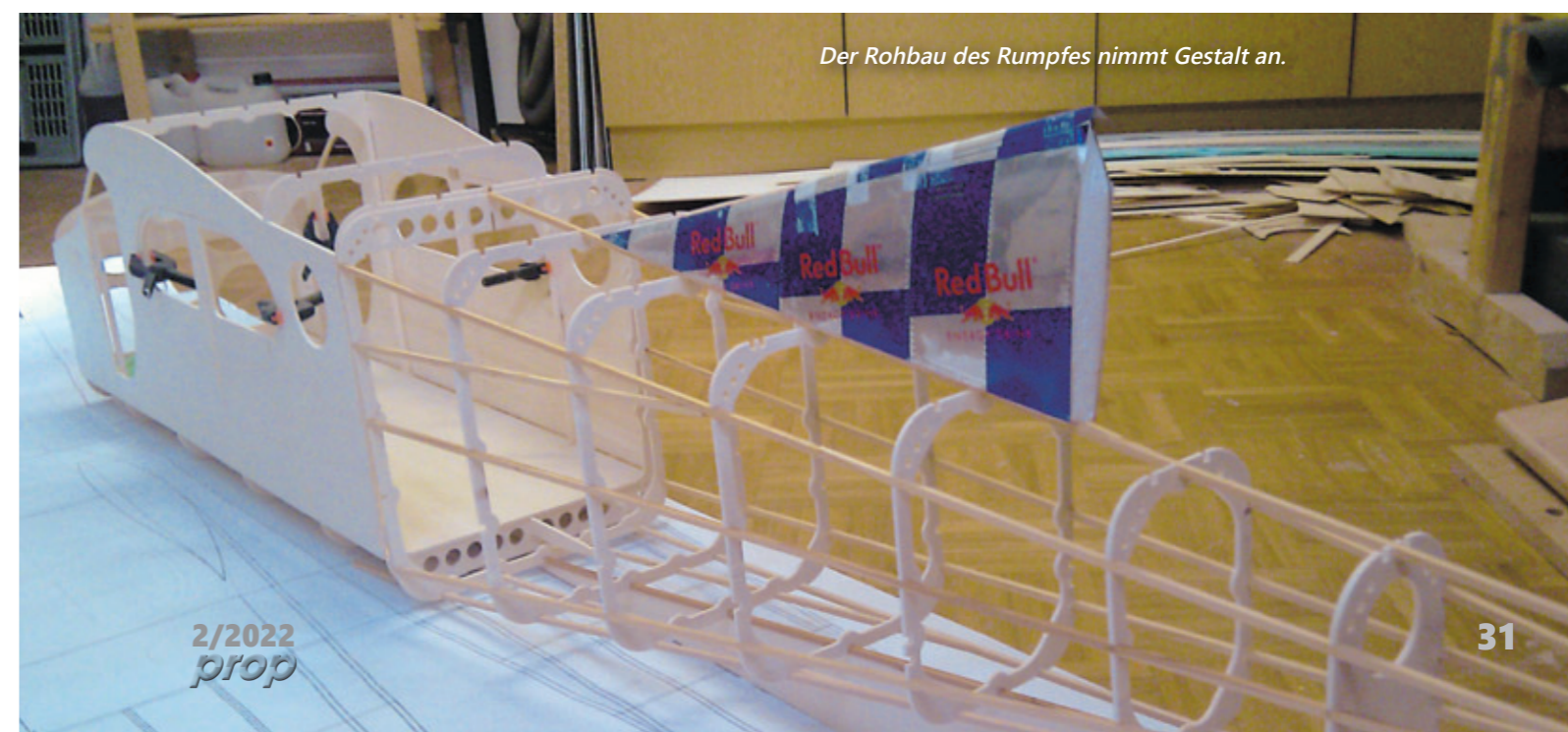
Der Aufbau der Tragflächen erfolgte in Rippenbauweise. Alle Teile sind CNC-gefräst und entsprechend paßgenau ausgeführt.



Die fertig beplankten Tragflächenhälften mit ca. 90 x 90 mm großen Blechblättchen. Diese Größe der Plättchen konnten aus einer Dose herausgeschnitten werden. 220 dieser Bleche waren für die beiden Tragflächenhälften notwendig!

Damit die Turbine auch in den Flieger passte, wählte ich den Maßstab passend zur Größe der Turbine (1:4,64): Spannweite 3.400 mm, Rumpflänge 2.350 mm, max. Abfluggewicht 19.000 Gramm. Die Planungen dauerten ca. ein halbes Jahr. Mein Ziel war, ohne Bauplan nur mit Schablonen zu bauen. Das Modell ist zur Gänze in Holz-Spanten- und Rippenbauweise gehalten. Alle Teile sind CNC-gefräst und entsprechend paßgenau. Die Beplankung erfolgte mit zwei Millimeter Balsabrettern.

Eine „Baubeschreibung“ für das Grundgerüst der Porter möchte ich mir ersparen und nur auf die Herausforderung des Oberflächen-Finish eingehen. Nachdem das Original eine Leichtmetall-Konstruktion ist, sollte das Modell auch eine „Blechverkleidung“ erhalten. Eine Schnapsidee? Woher das Blech? Eventuell wird das Modell zu schwer? Wie soll das Blech am Balsaholz halten? Bedruckte oder unbedruckte Seite (Silber) als Oberfläche? Fragen über Fragen. Eine Schnapsidee? Geht nicht - gibt's nicht! Das gilt bei mir auch im Modellflug.



Der Rohbau des Rumpfes nimmt Gestalt an.

Alublech- Beplankung

Die Frage welches Blech und woher nehmen, war nach längerem Suchen geklärt - Alublech aus Getränkedosen! Und - Innenseite der Getränkedosen nach außen, da muss ich nicht auf die Herkunft der Dose achten. Aber: die Bleche sind nicht alle gleich stark und damit nicht gleich schwer.

Auf der Suche nach geeignetem Material kam eigentlich nur eine Getränkedose in Frage – das Getränk, welches Flügel verleiht!

Diese (leeren) Dosen waren schnell und in Massen verfügbar - und das Gewicht passte auch. Danke noch einmal an meine fleißigen Dosensammler Klaus, Heinrich und Gerhard. Insgesamt habe ich für Beplankung und Versuchszwecke ca. 800!!! Dosen bearbeitet.

Ich hab mich dann entschieden, die bedruckte Dosenseite außen zu verwenden. Damit war das Oberflächen-Finish vorgegeben. Es entstand allerdings ein erheblicher Arbeits-Mehraufwand und es waren viel mehr Dosen nötig.

Die einzelnen Arbeitsschritte für die ca. 90 x 90 mm großen Blechblättchen, welche aus einer Dose herausgeschnitten werden konnten, sind in der beiliegenden Foto-Dokumentation ersichtlich. (220 dieser Bleche waren für die komplette Tragfläche notwendig!) Wird das Modell zu schwer? – NEIN, das Gewicht der Blechbeplankung liegt bei 1.150 Gramm und ist für die Größe des Modells vertretbar. Die Beplankung wollte ich in einem Stück auf die Rippenfläche aufbringen. Für die Auswahl der Verklebung waren mehrere Klebeversuche notwendig.

Arbeitsablauf für die Beplankungsschalen

Aus XPS-Platten wurden mit der Styroporsäge Negativformen hergestellt.

Die Blechplättchen wurden zuerst auf der Klebeseite angeschliffen, (Getränkedosen sind auf der Innenseite beschichtet) und die Oberseite mit Klebeband zu einer Platte entsprechend der Beplankungsgröße zusammengeheftet. Die so entstandene Blechplatte wurde vorsichtig umgedreht und die Stoßstellen an der Klebeseite vollflächig mit Klebebandstreifen verklebt. Ebenso wurden die Balsabrettchen mit Weißleim zu Platten verklebt und mit Porenfüller vorbehandelt.

Die Beplankungselemente wurden in den XPS-Negativformen im Vakuumverfahren verklebt und anschließend als fertige Oberfläche am Rippenflügel aufgebracht. Auch diese Verklebung erfolgte im Vakuum-Sack, da dies einen gleichmäßigen Pressdruck ergibt.

Auf diese Weise wurde auch die Beplankung für Rumpf, Höhen- und Seitenruder hergestellt. Für den gesamten Rumpfvorderteil wurde eine Positiv-Form aus XPS-Platten angefertigt. Die Zugangsdeckel und die Turbinenverkleidung wurden aus mehreren Lagen GFK-Matten und der Blechverkleidung über dieser Positiv-Form im Vakuumsack verklebt.

Eine besondere Herausforderung war die Herstellung der Ruderflächen. Das Modell sollte, wie das Original, auch die Sicken in der Oberfläche bekommen.

Dosenblech ist sehr spröde und zum Tiefziehen eigentlich nicht brauchbar. Für diese Arbeit habe ich das meiste Dosenblech in Pressversuchen verbraucht. Viele Versuche und eine Änderung der Pressformen haben dann doch zu einem ansprechenden Ergebnis geführt.

Der Zuschnitt der Bleche erfordert mehrere Arbeitsschritte: Deckel-Boden abschneiden, Zylinder aufschneiden, glätten und die Bleche passgenau mit Lineal und Messer ausschneiden.



Bis auf die Verglasung der Kabine ist die PC-6 fertig gebaut. Das Gewicht der Blechbeplankung liegt bei 1.150 Gramm und ist für die Größe des Modells vertretbar.

Der Zuschnitt der Bleche erfordert mehrere Arbeitsschritte: Deckel-Boden abschneiden, Zylinder aufschneiden, glätten und die Bleche passgenau mit Lineal und Messer ausschneiden. Die Schmerzen im linken Ellenbogen wurden immer stärker und ich konnte das Lineal zum Schneiden der Bleche nicht mehr halten. Das Blechschnitten wurde zur Qual. Da war der erste Tiefpunkt erreicht und ich wollte das gesamte Projekt schon aufgeben. Rumpf, Seiten- und Höhenleitwerkflossen waren zu diesem Zeitpunkt bereits fertig. Die Tragflächenbeplankung und die Ruderflächen fehlten noch. Es folgten drei Jahre Pause. ... der Flieger stand halbfertig in der Werkstatt.

Weiter geht es mit dem Bau

Wie vorher schon gesagt: Geht nicht – gibt's nicht! Also: weiterbauen.

Natürlich war der „Rote Faden“ weg. Es folgte eine Bestandsaufnahme und nach kurzer Zeit auch wieder der Blechzuschnitt. Dieses Mal nicht mehr mit Lineal und Messer, sondern mit einem Papierschneider.

Ab diesen Zeitpunkt war das Bauen wieder eine Freude und ging auch zügig voran. Versuche mit mehreren Propellertypen für die Turbine brachten kein passendes Ergebnis, daher habe ich die Turbine wieder ausgebaut und durch einen E-Antrieb ersetzt.

Fazit: Das Modellgewicht mit zwölf Lipo Zellen und E-Antrieb beträgt 19.200 Gramm. Die Antriebseinheit der Turbine entspricht gewichtsmässig der des E-Antriebes. Vollgetankt mit drei Liter Kerosin liegt das Abfluggewicht bei 19.800 Gramm.

Der Erstflug mit E-Antrieb fand im Juni 2021 statt, das Modell flog auf Anhieb ausgezeichnet und bis dato unfallfrei.

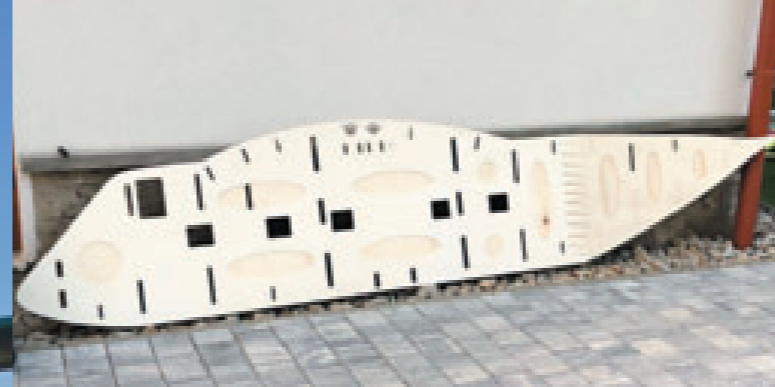
Mein „Kurz“-Steckbrief:

- 1970 Einstieg in den Modellbau
- 1974 Segelflug-Ausbildung am Flugplatz Trieben
- seit 1975 Aeroclub Mitglied der Sektionen Modellflug und Segelflug
- seit 1988 Segelflugehrer
- seit 2008 Punkterichter der Klassen RC-SL und RC-MS
- seit 2019 Träger des Ehrenzeichens in Gold (Sportluftfahrt) des Österreichischen AEROCLUB's

Technische Daten

Spannweite:	3.400 mm
Länge:	2.350 mm
Gewicht:	19.200 Gramm
Fernsteuerung:	Graupner MZ 24 PRO Hott
E-Antrieb:	Brushless Aussenläufer,
Regler:	Phoenix EDGE HV 160 ,
Propeller:	24 x 10"

Das Modell mit dem großen Vorbild - nach ca. 1.000 Arbeitsstunden ist ein außergewöhnliches Modell entstanden, das hoffentlich auf vielen Flugshows zu bewundern sein wird.



Die Rumpfsseitenwand entsteht aus verleimten Sperrholzplatten mit den entsprechenden Langlöchern für die formgebenden Spanten, die anschließend den Rumpf ergeben.



Der fertige Rumpf mit dem zweigeteilten Seitenleitwerk ist bereits verschliffen, gespachtelt und in Form gebracht.

SC7 Short Skyvan oder besser bekannt als Pink Boogie

Seit jeher fasziniert mich dieses Flugzeug und das nicht nur aufgrund seiner markanten Farbgebung. Da wir in unserem Verein, dem UMBC Litschau auch Fallschirmspringer haben, war schnell die Idee geboren, das Modell nachzubauen.

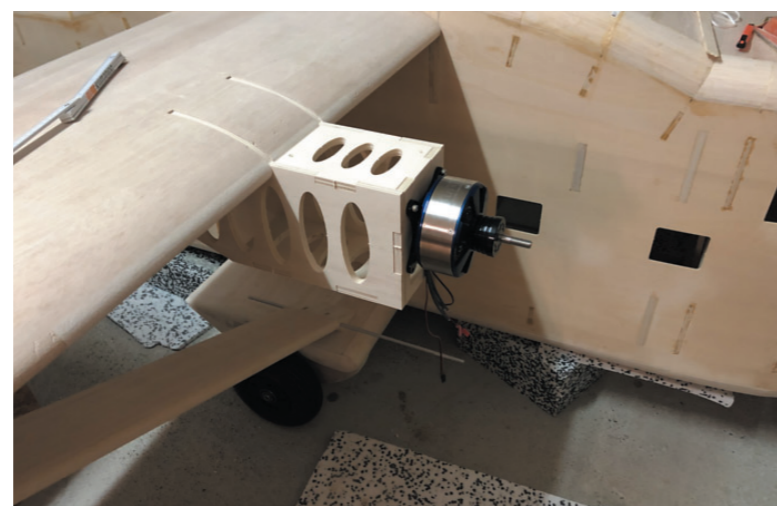
Ende des Jahres 2019 war es dann so weit, das Projekt konnte beginnen. Nach der Festlegung der Spannweite auf 6.500 Millimeter begann die Konstruktion basierend auf einer Drei-Seitenansichten. Die Fertigstellung der Konstruktion dauerte ca. drei Monate. Danach konnte es ans Fräsen der ersten Teile gehen. Schon die Rumpfsseitenteile zeigten die gewaltige Größe des Flugzeuges. Der Rumpf wurde in Sperrholz-Balsaholz Mischung hergestellt. Die Flächen und Leitwerke sind in Styro-Balsa-Gfk Methode aufgebaut.

Antriebskonzept

Es stand von Beginn an fest, dass der Antrieb elektrisch sein soll. Turboprops waren aus Kostengründen nicht realisierbar und Kolbenmotoren passen meiner Meinung nach nicht zum Original. So wandte ich mich an Hefp Modellbau. Hr. Pfeiffer half mir bei der richtigen Auslegung der Antriebsmotoren, der Regler und der Luftschrauben.

Wir kamen zu dem Entschluss, dass die Hemotec 105.30 KV135 Motoren sowie Jeti Spin 200 Drehzahlsteller am besten geeignet sind. Als Akkus haben wir SLS 16.000 mAh 2x14 s gewählt. An dieser Stelle, vielen Dank an das ganze Hefp Team, für eure fachkundige und sehr freundliche Unterstützung.

Zwei Hemotec 105.30 KV135 Motoren mit Jeti Spin 200 Regler sorgen für den notwendigen Vortrieb im Flug. Befestigt sind sie auf je einem Motorträger, der ebenfalls aus Sperrholz hergestellt ist.



Zwischen den beiden Seitenwänden des Rumpfes entsteht mit Hilfe formgebender Spanten das Rumpfgerüst. Dieses wird anschließend beplankt, verschliffen und lackiert.

Bau mit Unterbrechungen

Mit einigen berufsbedingten Unterbrechungen schritt der Bau voran. Einige Platten Sperrholz später, im August 2021 war es dann soweit. Die Skyvan mit der Spannweite von 6.500 Millimeter, einer Rumpflänge von 3.900 Millimeter und einem Abfluggewicht von leer 72.000 Gramm konnte zum Erstflug abheben.

Dieser gestaltete sich als unkritisch. Das Modell hob nach ca. 40 m ab und flog ohne nennenswerte Trimmung eigenstabil geradeaus. Die Flugeigenschaften liegen irgendwo zwischen Airfish und Trainer. Träge in der Steuerung und sehr gute Langsamflug-Eigenschaften.

Nach bestandem Erstflug war klar, dass die Maschine nun auch Fallschirmspringer abwerfen können muss, und zwar solche, die ferngesteuert sind. Der Wunsch war, dass die Springer, wie beim Original, geordnet durch das Heck und nicht in einem Knäuel aus dem Flugzeug fallen sollen. Als beste Lösung ergab sich daher ein 1.700 Millimeter langes Förderband im Rumpf der Skyvan. Dieses bietet Platz für sechs Fallschirmspringer mit einer Schirmgröße von ca 1.500 Millimeter.

Zu guter Letzt, fehlte noch die Farbe, um eine richtige Pink Skyvan zu werden. Diese Aufgabe

übernahm ein nahegelegener Künstler mit dem passenden Künstlernamen „Mc Fly“. Das Ergebnis übertraf meine kühnsten Erwartungen. Nun ist das Modell fertig. Rückblickend war das wohl das coolste und mit Sicherheit größte Projekt, das ich umgesetzt habe. Leider gibt es keine genaue Aufzeichnung über die Arbeitsstunden. Es waren jedoch mit Sicherheit an die 1.000 h, die ich oder besser gesagt, wir in der Werkstatt verbracht haben. Es standen mir oft helfende Hände zur Seite. Ganz speziell bedanken möchte ich mich bei Doc Muh (Franz Weibold) und Peter Fraberger aber auch bei vielen anderen helfenden Händen.

P



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

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

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

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



DS 460

Bitte fragen Sie uns.
Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.at —

PROXXON GmbH - A-4213 Unterweikersdorf



Der Squall ist in der Luft sehr gut beherrschbar und macht Lust auf mehr, das Flugverhalten ist harmlos und das Flugbild einzigartig.

Squall 110 von tomjets

Die Idee

Es war im November 2021 als ich auf der Suche nach einem passenden Jetmodell für die kommenden Flugsaison war. Verzweifelt stellte ich fest, dass das meinen Kriterien entsprechenden Angebot relativ überschaubar war. Ich wollte dieses Mal keinen Schaum-Jet. Mein neuer Jet sollte mindestens einen 90er Impeller haben. Er sollte robust und einzigartig sein. Mein Modell muss in der Luft beherrschbar sein und Lust auf mehr machen, anstatt schweißgebadet der Landung entgegen zu fiebern. Vor allem aber sollte die Maschine auch leistungsfähig sein.

Nach einigen Überlegungen fasste ich den Entschluss, ein eigenes Modell zu bauen, welches all diesen Anforderungen genügen sollte. Schnell war auch das Vorbild für mein Vorhaben klar. Mein Jet sollte auf den kleinen Schaum-Squall von Phase3, der seit Anfang der 2000er Jahre nicht mehr produziert wird, basieren. Allerdings sollte er doppelt so groß sein. Ein sportlicher Delta Jet mit Vektorsteuerung und Einziehfahrwerk in Holzbauweise mit einer Länge von über 1.700 mm, ausgelegt für einen 110er Impeller... was kann es Schöneres geben.

Der Bausatz

Es war es mir ein besonderes Anliegen, den Rohbau so einfach wie möglich zu gestalten. So werden die Rumpfsplanken auf einer mitgelieferten Helling millimetergenau platziert. Statt Kieflängsleisten verwende ich gelaserte Pappelleisten mit passgenauen Nuten, die der Rumpfkontur folgen. Komplexere Teile stammen aus dem 3D Drucker. An dieser Stelle sei noch erwähnt, dass die gedruckten Teile mit dem SLS-Verfahren gefertigt werden. Diese lasergesinterten Teile sind gegenüber den

Der Bausatz besteht aus den gelaserten Holzteilen, den 3D gedruckten Teilen, der tiefgezogenen Kabinenhaube, den Holmen und notwendige Kleinteile.



Beplanken der Unterseite des Rumpfes mit zwei Millimeter Balsaholz. Dies gestaltet sich aufgrund der weichen Formen des Squalls sehr einfach.

herkömmlichen FDM gedruckten Teilen, mit dünnerer Wandstärke fertigbar, präziser und von höherer Oberflächenqualität. Damit der Rohbau noch einfacher gestaltet wird, sind spezifische Kleinteile wie Scharniere, Ruderhörner, Kabinenhauben-Verschlüsse und sämtliche Schrauben im Bausatz enthalten.

Der Bau

Das Gerippe ist in wenigen Stunden zusammengesteckt und verklebt. Vom Beplanken werden noch individuelle Details wie die Bugfahrwerks-Anlenkung oder Kabelführungen installiert. Anschließend wird der Rumpf zwei Millimeter Balsaholz beplankt. Dies gestaltet sich aufgrund der weichen Formen des Squalls sehr einfach. Zur Sicherheit fixiere ich die Wurzelrippe noch mittels eines Aluprofils. Die gleiche Art der Fixierung wende ich vor dem Beplanken der Flächen an. Vor dem Beplanken der Unterseite werden die Helling und die Haltestege an den Rippen entfernt. Das Finish erfolgt klassisch mit Bügelfolie. Danach werden sämtliche RC-Komponenten verbaut und verkabelt, sowie die Ruderhörner und Scharniere verklebt, das Servogestänge installiert und das Seitenruder am Rumpf verklebt.

Der Erstflug

Ende Februar bei fast sommerlichen 14 C° war es dann soweit. Windstille und ein leichter Wolkenschleier, der mir die tiefstehende Sonne verdeckt, sorgen für perfekte Erstflugbedingungen. letzte Vorbereitungen werden getätigt, mit geladenen LiPo- Akkus erfolgt der Reichweitentest sowie die Ruderchecks.

Nach ein paar Fotos des Squall und dem Entfernen einiger lästiger Maulwurfshügel kann es schon mit dem Erstflug losgehen. Und dann geht's ab auf die Piste. Einmal noch tief durchatmen und bei Vollgas beschleunigt der Jet schnell. Ich ziehe kurz am Höhenruder wodurch mein Jet völlig unkritisch abhebt und nach oben geht. Zwei Klicks links, wieder einer rechts, ein Klick rauf getrimmt und das Ding fliegt gerade aus.

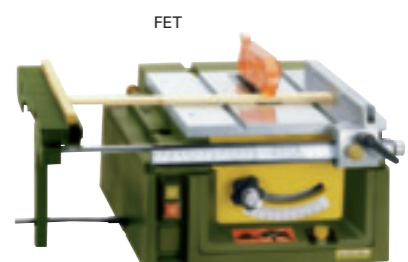


FÜR DEN FEINEN JOB GIBT ES DIE RICHTIGEN GERÄTE

Feinschnitt-Tischkreissäge FET. Präzision ohne Nacharbeit. Längsanschlag mit 1/10 mm genauer Feineinstellung!

Zum Trennen von Holz, NE-Metall, Kunststoff, Plexiglas, GFK-Platten, Schaumstoff u.v.m. Mit Hartmetall-bestücktem Sägeblatt (80 x 1,6 x 10 mm, 36 Z). Antriebseinheit um 45° schwenkbar: ermöglicht Doppelgehrungsschnitte zusammen mit dem Winkelanschlag. Tischgröße 300 x 300 mm. Schnitttiefe max. 22 mm. Gewicht ca. 6 kg.

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



Bitte fragen Sie uns. Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.at —

PROXXON GmbH - A-4213 Unterweiersdorf

Teil 1

RC-SF Die Kunst richtig ein Segelflugzeug zu steuern

Erste eigene CAD Entwürfe im Dezember 2021.



Erste Tiefflüge - was für ein Sound! Ein langsamer leicht angestellter Überflug, erste Rollen und ein langgezogener Looping. Nach nur zwei Minuten folgt der erste Landeanflug, um den Akku zu schonen. Es könnte ja sein, dass ich noch ein/zwei Mal durchstarten muss. Dem war zum Glück nicht so. Der Landeanflug erfolgt zwar mit etwas zu viel Speed, gelingt problemlos.

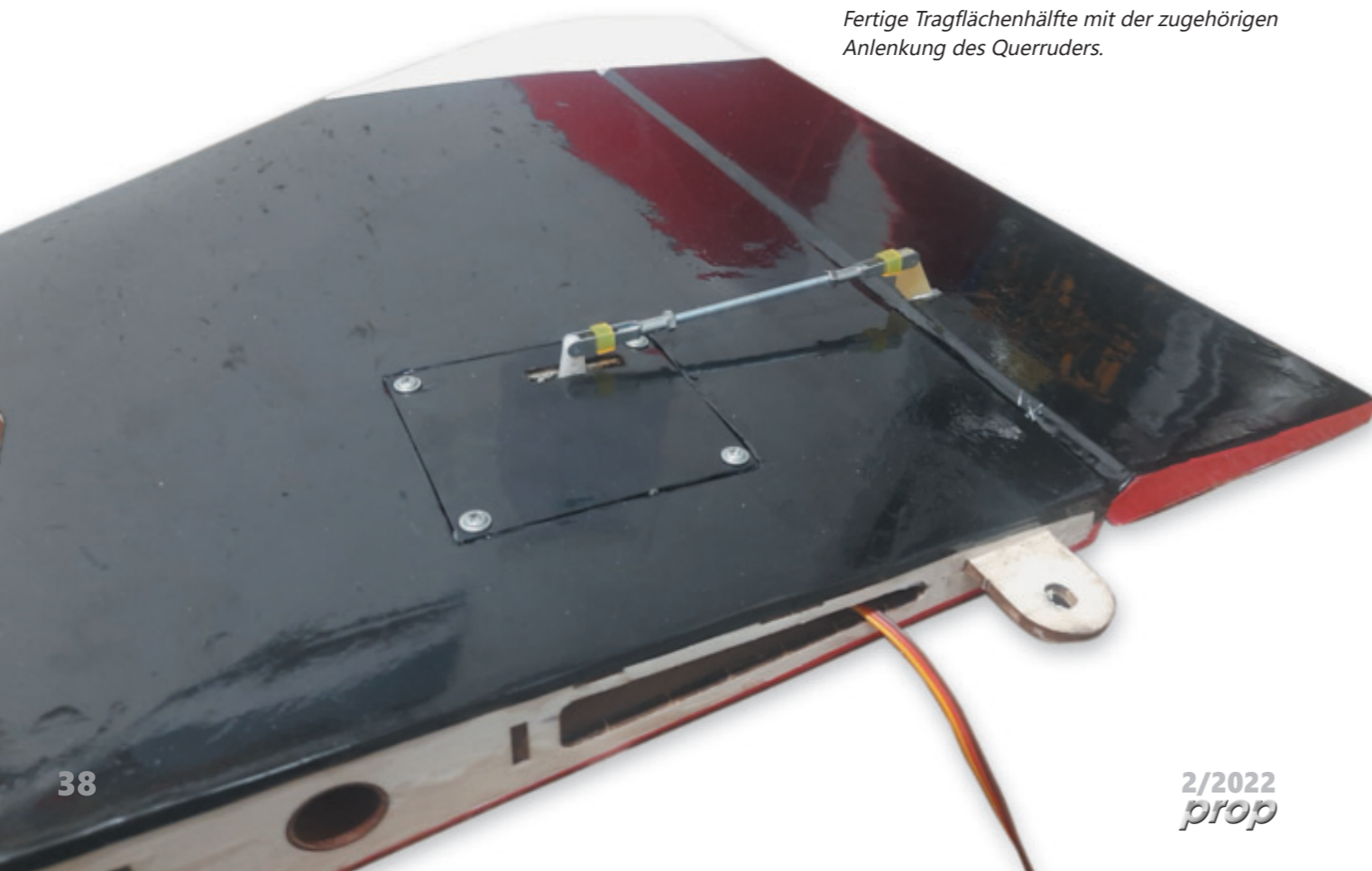
Die Erleichterung ist riesig. All die Arbeit, die Zeit und Investitionen haben sich bezahlt gemacht. Ich hätte mit allem gerechnet, außer damit, dass der Erstflug derartig unkompliziert wird. Ruderausschläge-, Expo-, Kreisel-, Schwerpunkts-Einstellungen passen auf Anhieb.

Der Jet geht endlos in die Senkrechte. Der Sound ist unfassbar. Enge Kurven sind dank Vektor-Steuerung kein Problem. Das Flugverhalten ist harmlos und das Flugbild einzigartig.

Technische Daten

Länge:	1.720 mm
Spannweite:	1.280 mm
Gewicht:	6.100 – 6.500 Gramm
Flächenbelastung:	108 g/dm ²
empfohlener Akku:	LiPo 12s mit 5.000 mAh
empfohlener Fan:	Ø110mm - min. 5.000 Gramm Schub

Fertige Tragflächenhälfte mit der zugehörigen Anlenkung des Querruders.



RC-SF ist ein an die manntragende Segelfliegerei angelehntes Fliegen mit ferngesteuerten Modellen. Die Wettbewerbsklasse geht bis 25.000 Gramm, die Spannweite ist offen. Ebenso ist es möglich mit E-Motor, Verbrennungsmotor oder per Schlepp auf die Ausgangshöhe zu kommen.

Bevorzugt wird aber meist ein E-Antrieb (fünf bis acht Zellen Lipo) um von Schleppmaschinen unabhängig zu sein und dadurch jederzeit trainieren zu können. Etwas Training schadet nie! Um bei dieser Klasse teilnehmen zu können, reicht ein handelsüblicher Segler mit 3.000 – 4.000 mm Spannweite schon aus, z.B. eine Alpina 4.000 mm mit einem E-Motor. Es wird, oder sollte ja nicht der Flieger, sondern die Figuren bewertet werden. Klar, macht so ein 7.000 mm Scale-Segler mit 20.000 Gramm schon etwas her, das sollte aber nicht in die Bewertung einfließen. Ein großer mit 20.000 Gramm liegt ja etwas besser in der Luft als ein kleiner mit 5.000 Gramm. Dafür muss ein kleiner Segler schon gut geflogen werden, dass darf der Punkterichter nicht vergessen. Arbeit sollte vom Punkterichter belohnt werden.

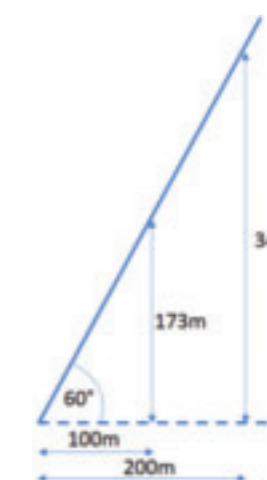
Wenn man heute in der Klasse schaut, findet man vom Epsilon mit 4.000 mm und 4.500 Gramm bis hin zur Foka4 mit 7.000 mm Spannweite und 24.000 Gramm so ziemlich alles.

Wie setzt sich RC-SF zusammen: Früher wurden drei Durchgänge mit acht Figuren und Landeanflug mit Landung geflogen. Dies war für die meisten Zuseher eher langweilig und Punkterichter sollten dabei eingeschlafen sein!

Heute fliegt man die drei Durchgänge mit jeweils zwei Figuren und unterschiedlichen Figuren in den Durchgängen. DG liegende Acht und Dreieck mit anschließendem Landeanflug und der Landung. Es wird ja der Flugstil auch einzeln bewertet. Also mit einer Ka8 durchheizen bringt weniger Punkte als langsam und gemächlich seine Runden ziehen. Mit einer Diana 3 z.B. kann man hingegen, da ja ein moderner Hochleistungssegler kann man schon schneller unterwegs sein, ebenso wie mit der Alpina. Das müssen auch die Punkterichter berücksichtigen. Als Wendefiguren eignen sich Halbkreise oder Verfahrenskurven sehr gut, da

man bei diesen seine Flugdistanz sehr gut berichtigen kann. Es sollte ein Blickwinkel von 60° sein, vom Piloten aus gesehen.

Um jetzt nicht unsere 300 m Höhenbeschränkung zu strapazieren, werde ich eine Entfernung von 170-180 m wählen, welche ca. 300 m Höhe entspricht und dort mit der ersten Figur - einer liegende Acht beginnen.

**Flughöhe**

Die Flughöhe für das gesamte Programm soll so niedrig wie möglich sein! Es sollte so gewählt sein das die Höhe nur für die drei Figuren (Figur eins, Figur zwei und den Landanflug mit Landung) reicht. Ohne einen Höhenverlust mit den Landeklappen zu machen oder einen Leerflug. Erster Leerflug ist ohne Punkteabzug möglich, bei einem zweiten Leerflug gibt es Punkteabzüge.

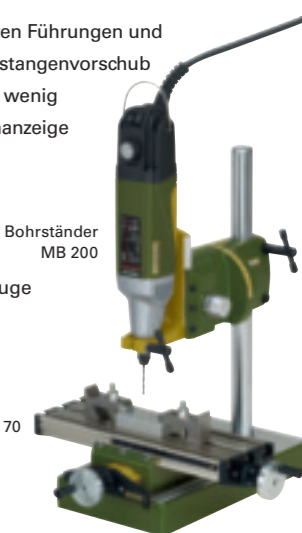
PROXXON
MICROMOT
SystemFÜR DEN FEINEN
JOB GIBT ES DIE
RICHTIGEN GERÄTE

MICROMOT-Bohrständer MB 200. Mit Schwalbenschwanzführung und schwenkbarem Ausleger zum Schrägbohren und vielseitigen Fräsen. Dazu der MICRO-Koordinatentisch KT 70.

Aus Alu-Druckguss mit CNC-gefrästen Führungen und Passungen. Stark untersetzter Zahnstangenvorschub mit Rückholfeder für viel Gefühl bei wenig Kraftaufwand. Praktische Bohrtiefenanzeige mit einstellbarem Endanschlag.

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

Koordinatentisch KT 70



Bitte fragen Sie uns. Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.at —

PROXXON GmbH - A-4213 Unterweikersdorf

HEPF EX5 BUS Expander (mit Flächenstabilisierungssystem)

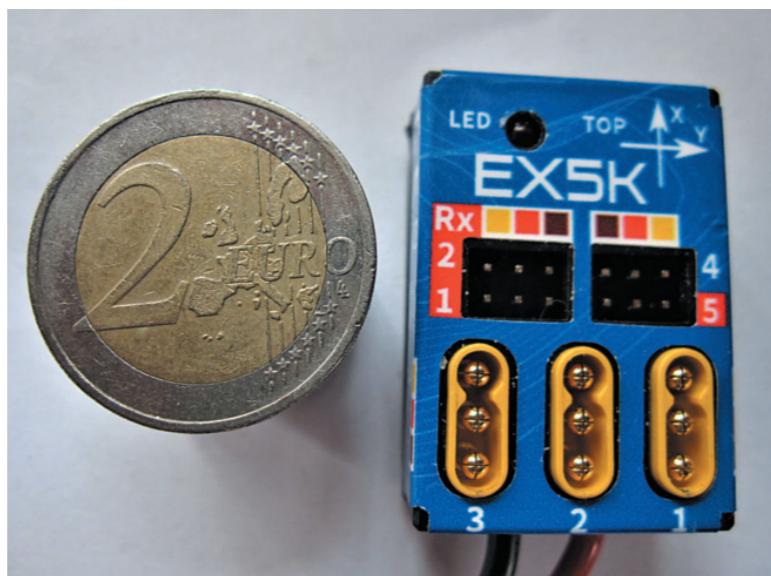
Wenn wenig Zeit zur Verfügung steht, fliegt Kim Contento auch gerne mal zwischendurch ein Fertigmodell mit handlichen Abmessungen. Speziell haben es ihm kleine, detailgetreue Modelle mit 600 mm Spannweite angetan. In diesen kleinen Modellen verwendet er ein Stabilisierungs-System mit einer Rettungsfunktion, welche die Maschine aus jeder noch so ungewöhnlichen Fluglage wieder in eine stabile Horizontale bringt, ähnlich dem Rettungssystem von einem Helicopter.

Da diese Maschinen sehr klein und schnell ist konnte Kim in so mancher brenzlichen Situation die Fluglage nicht so richtig erkennen. Dank der Stabilisierungs-Rettung blieb das Trümmer-sammeln erspart und das Modell konnte immer heil gelandet werden. Von Vorteil ist, dass im „Voll Stabi Modus“ auch bei stärkerem Wind kontrolliert und stressfrei geflogen werden kann. Das brachte Kim auf die Idee, ein der-artiges System wäre auch für größere Modelle von Vorteil.

Experimente mit verschiedenen Systemen brachten kein überzeugendes Ergebnis. Da kam sein langjähriger Freund und Wegbegleiter in der Modellfliegerei „Maxi“ Böhm von der Fa. Hefp ins Spiel. Durch Zufall traf Kim Manfred wieder und besprach mit ihm sein Anliegen. Manfred antwortete ihm, sie hätten genau ein solches System entwickelt, wonach er suchte.

Erste Erfahrungen

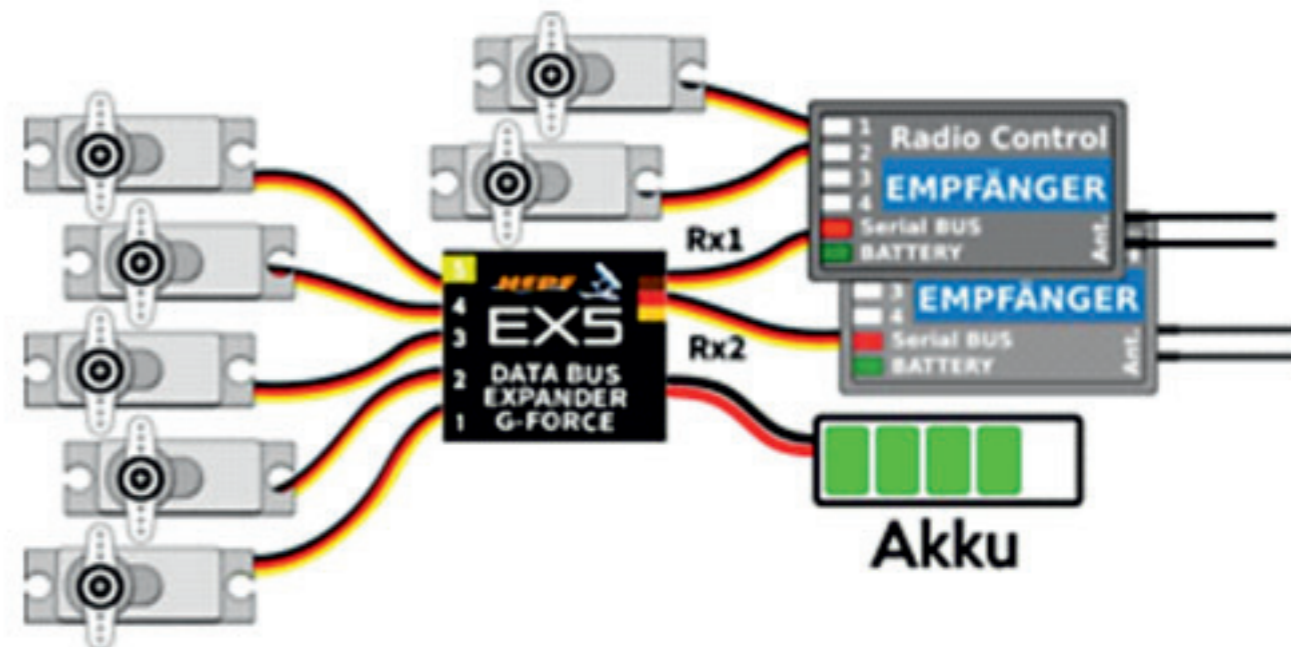
Manfred hätte einen Prototypen in einem Modell eingebaut. Er würde das Testmodell gerne vorführen und Kim könnte es gleich ausprobieren. Kim war skeptisch, denn es war doch einigermaßen windig. Sie gingen auf eine nächstgelegene Wiese und Manfred startete das Modell. Nach ein paar Metern übergab er Kim den Sender und flog die Maschine ohne besondere Vorkommnisse. Dann schaltete Manfred das Stabilisierungs-System aus.



Trotz der handlichen Abmessungen ist beim EX5 ein hoher Stromdurchsatz mittels der integrierten MR30-Leistungsstecker möglich.

Es fühlte sich wie ein Ritt auf einer Kanonenkugel an, Kim war nur noch am Knüppeln und hatte große Mühe, den Flieger unter Kontrolle zu halten. Nach dem Einschalten des Stabilisierungs-Systems siehe da: Relax! Jetzt wollte Kim es genau wissen. Er brachte den Flieger ins Rückentrudeln und zog den „Horizontmodus“, ließ die Knüppel aus, und....das Modell befand sich wieder gerade im Horizontalflug. Dieser Test hatte Kim überzeugt, es ist genau das, wonach er suchte und wollte gleich ein Exemplar des EX5 bestellen. Da die Serienproduktion aufgrund ausständiger Lieferung von diversen Komponenten noch nicht angelaufen war, musste er sich noch etwas gedulden. Manfred sagte ihm zu, sobald das Produkt verfügbar sei, würde Kim ein Exemplar sofort erhalten.

Nach Manfreds Vorankündigung erhielt Kim drei Wochen später das ersehnte Päckchen. Der Inhalt ein EX5 mit drei MR30 Buchsen. Die dazu benötigten Stecker sind leider im Lieferumfang nicht enthalten, werden aber unbedingt benötigt.



Der EX5 kann serielle Bussignale von zwei Empfängern entweder in Standard-PWM-Servoausgänge oder in konfigurierbare Busausgänge umwandeln. Zusätzlich können bis zu fünf konfigurierbare und leistungsstarke Servo-Ausgänge mit optionaler Perioden- und Fail-Safe-Einstellung angeschlossen werden.

Erste Tests mit der Spitfire

Da er sich bereits vorab mit der Online-Anleitung beschäftigt hatte, begann Kim mit den Vorbereitungen für den Einbau in das Testmodell, eine ältere ausrangierte 1.200 mm Schaum-Spitfire mit unguenen Flugeigenschaften. Zu allererst wurde mit den MR 30 Buchsen ein Adapter gelötet, damit die Servos an die drei zu stabilisierenden Kanäle angeschlossen werden konnten. Kim baute dann den EX5 in die Spit gemäß Anleitung ein und verband die Servos mit den zugehörigen Steckplätzen. Der Jeti REX Empfänger wurde mittels Kabel an das Summsignal angeschlossen. Da Kim die Maschine schon ein paar Mal geflogen hatte, war sie bereits im Sender gespeichert und er konnte die Werte übernehmen. Dabei musste er nur den Servoausgang eins mit vier tauschen, das Gas wird für die Stabilisierung nicht benötigt und deshalb direkt an den

Empfänger angeschlossen (dient auch als BEC Stromversorgung für das System).

Nun kam der Augenblick der Wahrheit, Sender und Empfänger ein und die Servos reagierten prompt auf die Steuerbewegungen. Nächster Schritt: Einlernen des EX5 gemäß dem Punkt in der Anleitung „Stabilisierungskanäle festlegen/programmieren“. Am Sender galt es sich zu vergewissern, dass das EX5 erkannt wurde und zur JETIBOX durchschaltete. Mit Manfreds Hilfe wurden alle notwendigen Parameter eingegeben und das EX5 funktionierte im „Trockentraining“ wie vorgesehen.

Testflug bei widrigen Bedingungen

Für den Testflug herrschten nicht gerade die besten Voraussetzungen, es blies böiger Wind und das Modell war auch nicht unbedingt das geeignetste Modell für den Testflug.

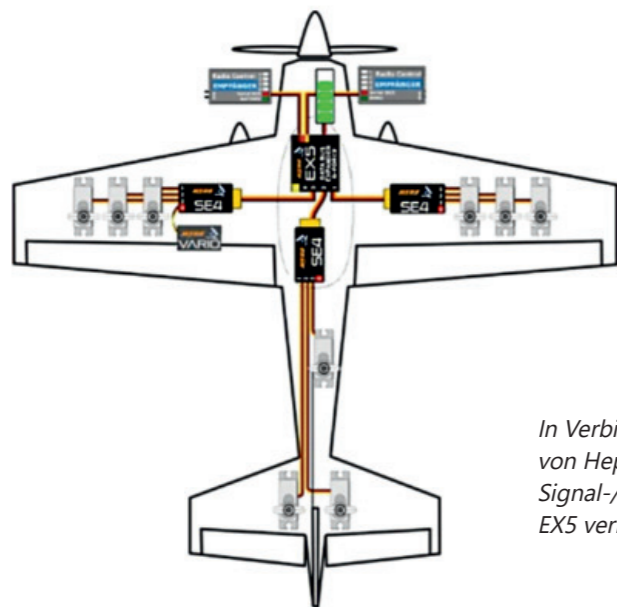
Modellbau in seiner Vielfalt!

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



Kurzer Motorcheck, EX5 auf „Acro“, Motor auf dreiviertel Gas und die Spit wurde mit einem kleinen Schubs ihrem Element überlassen. Kim war eigentlich auf einen zehn Sekunden „Flug“ eingestellt, bzw. einen Ritt auf der Kanonenkugel, doch siehe da, welche Überraschung, die Maschine zog perfekt im 30° Winkel in den Himmel, ohne irgendwelche Zicken. Auf Sicherheitshöhe schaltete Kim das EX5 kurz aus, und da war wieder das gewohnte Bild. Kim kam mit dem Knüppel nicht nach, um das Ding geradeaus fliegen zu können. Jetzt war der Heading (Rettungs) Mode dran. In Sicherheitshöhe erfolgte die Umschaltung auf Heading Modus und beim Loslassen des Knüppels richtete sich die Spit im Geradeausflug, leveled leicht nose down aus.

Nächster Schritt: Knüppel in die Ecke geschoben und die Spit machte eine gerissene Rolle und befand sich in einer unkontrollierten Fluglage. Kim ließ die Senderknüppel wieder los, wodurch sie die Mittelstellung erreichten und die Spit befand sich plötzlich wieder im Geradeausflug - leicht nose down. Dieses Manöver faszinierte dermaßen, dass es ein paar Mal wiederholte. Das einzig Lästige daran war, das leichte „Nose-down“. Die sechs Minuten vergingen wahrlich im Flug, der Timer mahnte zur Landung. Der Wind wurde noch böiger, „ACRO“ Mode eingeschaltet und die Spit gegen den Wind gestellt und mit etwas Gas das Modells sinken lassen. Langsam, aber sehr stabil schwebte das Modell ein paar Meter über dem Boden, bevor durch leichtes Ziehen sie auf der Wiese sanft aufsetzte.



In Verbindung mit anderen Komponenten aus der Produktpalette von Hefp, wie z. B. dem SE4 oder SE6, kann man mit nur wenigen Signal-/Stromkabeln die komplexen Komponenten mit dem EX5 verbinden.

Dieser Flug war ein voller Erfolg, der Flieger blieb heil, was für eine Seltenheit. Nach kurzem Boxenstopp mit Akkuwechsel ging es ab in die Luft. Die Spit startete wie beim vorigen Mal problemlos. Auf Sicherheitshöhe erfolgte die Umschaltung auf „Horizont“ und die Spit flog schnurgerade aus. Jetzt wieder die Knüppel ins Eck geschoben, womit die Maschine in die unkontrollierte Fluglage gebracht wurde. Anschließend wurden die Knüppel auslassen und das Modell richtete sich wieder horizontal aus. Nach weiteren Flugmanövern, wie zum Beispiel der Messerflug, konnte der Flug mit einer perfekten Landung beendet werden.

Einsatz des EX5 in der C-550 Citation Jet

Der EX5 Bus Expander kann noch viel mehr als nur das Modell zu stabilisieren. Es kann auch als Servo- Expander verwendet werden. Zusätzlich ist ein redundanter Betrieb mit zwei Empfängern möglich, welche die Sicherheit beim Betrieb erhöht, wobei hier die Stabilisierung ein nützliches Zusatzfeature ist. Der Servo Expander EX5 ist ein mit verschiedenen Fernsteuer-Systemen kompatibler intelligenter Busmanager. Das Gerät wandelt das serielle Bussignal von bis zu zwei Empfängern entweder in Standard-PWM-Servoausgänge oder in konfigurierbare Busausgänge um. Er bietet bis zu fünf konfigurierbaren und leistungsstarken Servo-Ausgängen mit optionaler Perioden- und Fail-Safe-Einstellung. Der EX5 bietet eine Flugstabilisierung mit Hilfe des integrierten MEMS-Gyroskops/ Beschleunigungssensors. Es können bis zu drei konfigurierbare Flugmodi mit jeweils unterschiedlichen Stabilisierungsverstärkungen und -einstellungen verwendet werden. In Verbindung mit anderen Geräten aus der Produktpalette von Hefp, wie z. B. dem SE4 oder SE6, kann man mit nur wenigen Signal-/Stromkabeln die komplexen Komponenten mit dem EX5 verbinden.



Als Testmodell für den EX 5 diente eine ältere ausrangierte 1.200 mm Schaum-Spitfire mit kritischen Flugeigenschaften.

Fazit

Dieses Stabilisierungssystem ist genau das, wonach Kim seit langem gesucht und nun gefunden hatte. Wichtig ist, das konsequente Befolgen der Anleitung (nur Online Download). Im Lieferumfang ist nur das EX5 enthalten, die zum Betrieb benötigten Adapter sind leider nicht dabei.

Features

- Kleine Abmessungen und hoher Strom durchsatz über die integrierten MR30-Leistungsstecker
- fünf-Kanal-Servo/Bus-Expander
- Flugstabilisierung mit drei konfigurierbaren Flugmodi
- Gyro-stabilisierte Servoausgänge, EX-Bus, SRXL16ch. oder S.Bus
- Automatische Erkennung der Stabilisierungskanäle - auch bei Mischungen
- Automatische Erkennung der Geräteausrichtung im Modell
- Telemetrie (RC-Anlagenabhängig): Temperatur, Spannung, Lage (Roll/Neigung/Gier), G-Kraft
- Automatische Erkennung von seriellen Daten/Telemetrie nach dem Start



Das EX5 Bus System kommt mit zwei Empfängern als Fünfkanal-Servo/Bus-Expander in einer Semiscale C-550 Citation Jet zum Einsatz.

Technische Daten

Größe:	38x26x14 mm
Gewicht:	20,3 g
Servo Steckplätze:	5
Betriebsstrom:	15 mA
Temperaturbereich:	-20 bis + 85°C
Versorgungsspannung:	4-14 V (empfohlen 5 - 8,4 V)
Dauer Strom:	15 A
Peak Strom:	60 A
Unterstützte Telemetrie Protokolle:	Jeti, Graupner Hott, Futaba S Bus und Muntipex
Status Led:	Ja
Sensor Expander:	EX Bus - bis 4 Sensoren
Gyro Bereich:	+/- 2000 dps
Beschleunigungs Sensoren Bereich:	+/- 30 G
Maximal Kabellänge:	2 m



Der MULTIPLEX TOMMY jr. ist ein dem amerikanischen Eigenbauflugzeug der Meyer Aircraft Company nachempfunderer sportlicher Doppeldecker. Beim Transport sind keine Montagearbeiten notwendig, daher ist es das ideale Feierabend- und „Immer dabei“- Modell.

Tommy jr.

Turngerät am Himmel

Bis auf den individuellen Empfänger und Flugakku, sind alle zur Fertigstellung des Modells Tommy jr. benötigten Komponenten im Bausatz enthalten. Als Bauzeit bis zur Fertigstellung gibt der Hersteller rund 45 Minuten an.



Tommy jr.

Der MULTIPLEX TOMMY jr. ist ein sportlicher Doppeldecker, der dem amerikanischen Eigenbauflugzeug der Meyer Aircraft Company nachempfunden ist.

Bei der Entwicklung wurde darauf Wert gelegt, ein unkompliziertes Modell mit fantastischen Flugeigenschaften und hohem Vorfertigungsgrad zu realisieren.

Das Modell ist das ideale Feierabend- und „Immer dabei“-Modell, denn beim Transport sind keine Montagearbeiten notwendig.

Es passt in den meisten Fällen zusammengebaut ins Auto und ist somit für einen Flug zwischen durch immer schnell startbereit. Für den Fall, dass der TOMMY jr. doch mal für z.B. Wartungsarbeiten zerlegt werden muss, ist das Fahrwerk schnell ausgeclipst. Danach kann die Tragflächeneinheit, bestehend aus oberer und unterer Tragfläche mit Baldachin, nach Lösen von zwei Kunststoffschrauben vom Rumpf abgenommen werden.

Er besitzt absolut unkritische Flugeigenschaften und das in einem sehr weiten Geschwindigkeitsspektrum. Dabei lässt sich das Modell immer sicher und präzise steuern - es absolut kunstflugtauglich.

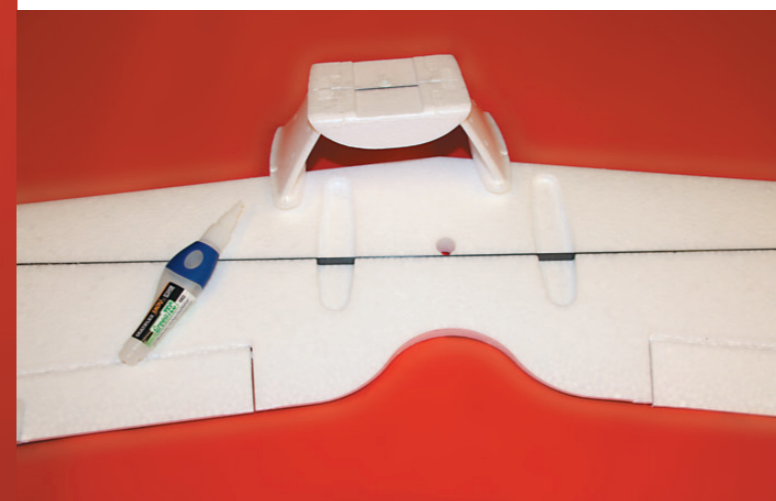
Lieferumfang

Das Modell des Tommy jr. wird in einem handlichen – bunt bedruckten Karton geliefert, in dem die einzelnen Komponenten sicher verstaut sind. Schon beim Auspacken fällt die hohe Qualität der einzelnen Bauteile auf. Außer einem Sekundenkleber und einem Schraubendreher werden keine weiteren Werkzeuge benötigt. Selbst sämtliche Kleinteile, wie Spinner, Luftschraubenkupplung, Kabelverlängerung, Schrauben, Klettband liegen in einem Säckchen dem Bausatz bei. Selbstverständlich enthält der Lieferkarton auch eine mehrsprachige, bebilderte Bauanleitung. Sie enthält neben der Montageanleitung noch wertvolle Tipps über die Einstellwerte der Ruder und des benötigten Zubehörs. Ein weiterer wichtiger Punkt sind die

in der Anleitung enthaltenen Sicherheitshinweise über das Fliegen des Modells. Als Sekundenkleber wird der Zacki 2 oder GreenTec von Multiplex empfohlen.

Modellauslegung

Das Modell des Tommy jr. ist als Doppeldecker für den Kunstflug ausgelegt, wobei es einem mantragenden Eigenbau ohne realem Vorbild nachempfunden ist. Der Rumpf, die Tragflächen und die Leitwerke sind aus zähfestem ELAPOR hergestellt.



Bei den wenigen Klebearbeiten kommt der GreenTec Kleber desselben Herstellers zum Einsatz. Er wurde speziell für die Verklebung von Schaummodellen aus ELAPOR entwickelt.

Die Oberfläche ist glatt und lässt nicht den Eindruck eines Schaummodelles aufkommen. Die Lackierung bzw. das Dekor sind bereits werkseitig hergestellt. Somit fallen in diesem Bereich keine weiteren Arbeiten an.

Geliefert wird der Tommy jr. in ARTF- Bauweise, es sind nur wenige Montageschritte bis zur Fertigstellung erforderlich.

Das Fahrwerk ist in Dreibein-Bauweise mit Spornrad ausgeführt, wobei das Hauptfahrwerk eingeclipst und durch zwei Schrauben an seinem Platz gesichert ist. Die Räder des Hauptfahrwerks werden durch Radschuhe abgedeckt und schützen das Modell gegen Verschmutzung beim Rollen.

Angetrieben wird das Modell von einem Roxxy C35-42-930 kV Motor und einem Roxxy BL Control 755 S-BEC. Als Antriebsakku wird ein LiPo 3s, 2.600 mAh Akku empfohlen.

Der Akku und Empfänger haben ihren Arbeitsplatz im vorderen Bereich des Rumpfes, gleich hinter dem Brandschott. Als Zugang dient eine abnehmbare Wartungsklappe auf der Oberseite zwischen Cockpithaube und Stirnfront des Rumpfes.

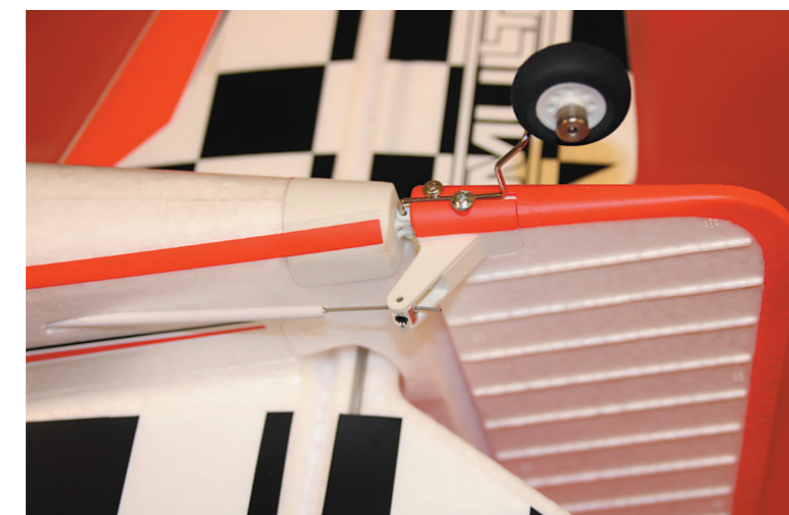
Im Rumpf verlaufen im vorderen Bereich zwei CFK-Stäbe, auf denen die Akkuhalterung befestigt ist.

Die Cockpithaube ist als Tiefziehteil durchsichtig ausgeführt, darunter ist eine Attrappe des Cockpits zu sehen.

Assembling

Wie bereits eingangs erwähnt, besitzt der Tommy jr. einen hohen Vorfertigungsgrad, sodass sich die Montage nur mehr auf das Zusammenfügen der Komponenten beschränkt. Begonnen wird mit dem Aufsetzen des Baldachins und der oberen Tragflächenhälfte. Hierbei erfolgt das Verkleben des Baldachins mit der oberen Tragflächenhälfte mittels des GreenTec Klebers.

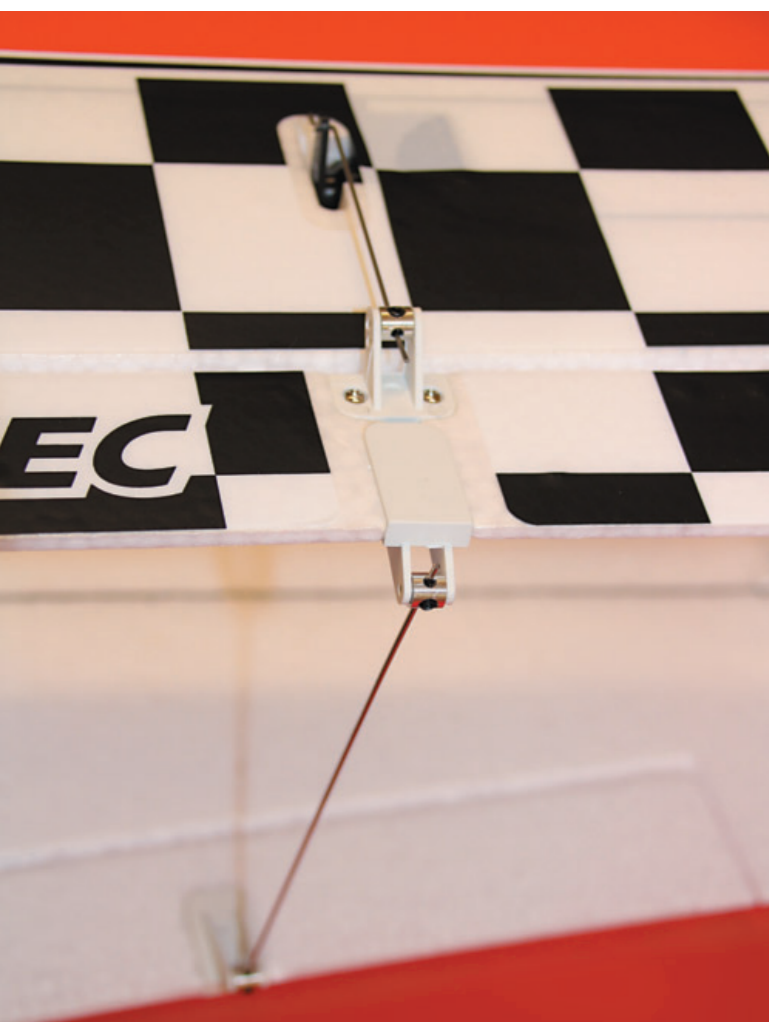
Im nächsten Schritt wird das Seiten- und das Höhenleitwerk eingeklebt und während des Trockenvorgangs sorgfältig ausgerichtet. Nach dem Trocknen kann bereits das Spornrad in den dafür vorgesehenen Schlitz eingeschoben und mittels zweier 2,2 mm Schrauben fixiert werden. Anschließend kann man die Tragflächenhälften auf den Rumpf schieben und mittels der dafür vorgesehenen Schrauben oben und unten fixieren.



Das Spornrad wird in den dafür vorgesehenen Schlitz eingeschoben und mittels zweier 2,2 mm Schrauben fixiert.

Danach geht es gleich mit dem Einbau des Fahrwerks weiter, das einerseits eingeklippt und andererseits mit Hilfe von zwei drei Millimeter-schrauben gesichert wird.

Die Feinjustierung erfolgt dann zum Schluss, wenn der Empfänger gebunden und der Flugakku sich auf seinem Arbeitsplatz befindet.



Das obere und untere Querruder wird durch ein Gestänge mit zwei Millimeter Stärke verbunden.

Feinarbeiten

Nach den im oberen Kapitel beschriebenen Aufbau des Modells aus den gelieferten Komponenten, kommen nun die Anlenkungen, die Montage des Spinners und der Einbau des Empfängers an die Reihe.

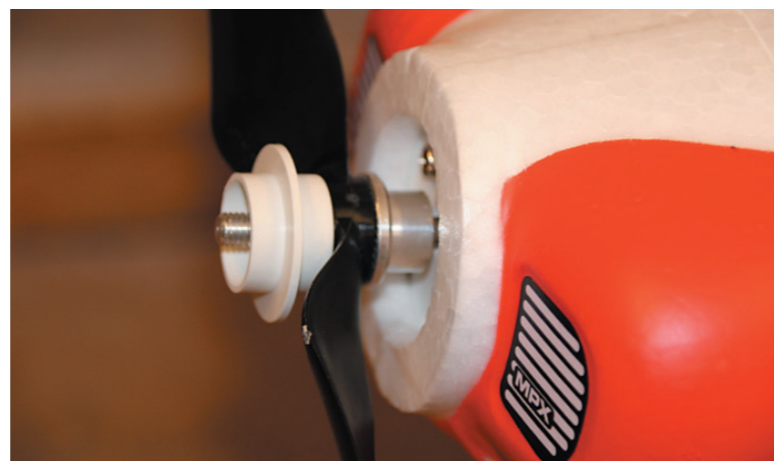
Die Bevor man die Anlenkungen in den Stell-schrauben der Ruderflächen festzieht, ist es empfehlenswert, bis zum Binden des Empfängers diese nicht festzuziehen. Dadurch wird eine übermäßige Beanspruchung der Ruder-scharniere bei einem allfällig ungeplanten Voll-ausschlag der Servos verhindert.

Die Montage der Luftschraubenkupplung wird detailliert in der Bauanleitung beschrieben und klappt sehr gut. Man benötigt jedoch zum Festziehen der Mitnehmerschraube eine Flachzange, da durch den vorgelagerten Ring zu Fixierung des Spinners der Zugang beschränkt ist.

Der Arbeitsplatz des Empfängers befindet sich im Bereich des Rumpfbodens und wird dort mittels Klettband fixiert. Leider sind bei dem Testmodell die Kabel für die Servos etwas zu kurz geraten, sodass hier eine Verlängerung hermusste. Ohne diese Verlängerung der Servokabel war es fast nicht möglich, die Stecker in die Plätze am Empfänger einzustecken. Sobald sämtliche Verkabelungsarbeiten abgeschlossen waren, konnte der erste Funktionstest der Ruder und des Antriebsmotors erfolgen. Da alles passte, fehlte jetzt nur noch die Justierung des Schwerpunktes, der im Bereich der oberen Tragfläche 13 mm vor dem Kohlefaserholm liegt.

Turnübungen am Himmel

Nachdem sämtliche Arbeiten und Programmierungen am Modell des Tommy jr. nun abgeschlossen waren, konnte die Flugerprobung gestartet werden. Nach den üblichen Ruderchecks und dem für diesen Bericht benötigten Fototermin rollte der Tommy jr. zur Startbahn. Einen letzten Check der Ruder - kurz Durchatmen, den Gashebel in Richtung Vollgas geschoben und schon beschleunigte das Modell auf der Piste.



Die Montage der Luftschraubenkupplung wird detailliert in der Bauanleitung beschrieben, der Spinner wird anschließend nur aufgesteckt. Das hält und funktioniert einwandfrei!



Nach wenigen Metern hob es ab und stieg in einem Winkel von ca. 45° in den Himmel.

Der Tommy jr. flog von Antrieb sehr gut und es stellte sich beim Piloten schnell ein vertrautes Gefühl ein, so als ob es der 20. Flug und nicht der Erstflug wäre. Einzig das Querruder würde ein wenig mehr EXPO vertragen, aber das war nach der Landung schnell erledigt.

Nach ein paar Eingewöhnungsrunden kann es mit dem Herumturnen am Himmel losgehen. Rollen, Überschläge, Turns usw. sind die Spielwiese, wo sich der kleine Tommy jr. am Wohlsten fühlt. Es macht richtig Spaß ihn durch die Luft zu wirbeln und doch immer die Kontrolle über das Modell zu behalten.

Nach ca. fünf Minuten ist es Zeit an die Landung zu denken und den Endanflug einzuleiten. Dazu muss man nur das Gas reduzieren und den Tommy jr. einfach zur Landebahnschwelle ein-

schweben lassen. Den Rest macht das Modell von selbst und als Pilot muss man gegebenenfalls korrigierend eingreifen. Sobald der kleine Doppeldecker gelandet ist, kann der Akkutausch erfolgen und der Flugspaß kann von neuem beginnen.



Technische Daten

Spannweite:	900 mm
Länge:	930 mm
Abfluggewicht:	1.180 mm
Material:	ELAPOR
Motor:	Roxy C35-42-930 kV
Regler:	Roxy BL Control 755 S- BEC
Servos:	4 x Hitec HS-65 HB
Antriebsakku:	LiPo – 2.500 mAh, 3s
RC-Funktionen:	Q,H,S,M



Modellbau Freudenthaler
Kienzlstraße 7
4240 Freistadt
Österreich

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

www.modellbau-freudenthaler.at



Rookie Meeting des AJMV in Turnau-Steiermark

Samstag, den 28. und Sonntag, den 29. Mai 2022 fand am Großflugplatz Turnau das Rookie Meeting statt. Das Veranstaltungsteam rund um Helmut Hallermeier konnte dreizehn Teilnehmer begrüßen.

Am Samstag, den 28. und Sonntag, den 29. Mai 2022 konnte das Veranstaltungsteam rund um Helmut Hallermeier dreizehn Teilnehmer beim Rookie Meeting am Flugplatz Turnau begrüßen. Der Flugplatz ist unter den österreichischen mantragenden Segelfliegern sehr bekannt und beliebt, da er als Startpunkt für Flüge in die nahe gelegenen Alpen dient. Auch beherbergte das Fluggelände bereits so manche Modellflugveranstaltung.

Für das Rookie Meeting hatte das Veranstaltungsteam sechs Lehrer (zwei Lehrer waren bereits am Donnerstag am Platz) eingeladen, die Ihre eigenen Modelle zur Verfügung stellten. Dies ist nicht selbstverständlich, denn ein gewisses Risiko ist bei den Lehrer-Schülerflügen mit Jetmodellen immer gegeben. Als Trainer waren Peter Cmyral, Winnie Ohlgart, Dr. Gerd Ehrenfeld, Christoph Mohr, Stefan Huss und Helmut Berger an den beiden Tagen im Einsatz.

Als Anreisetag war Freitag, der 27.05 vorgesehen, wo bereits ab 12.00 Uhr die Rookies mit Ihren mitgebrachten Flugmodellen das Fluggelände kennenlernen konnten. Aber nicht nur die potenziellen Jetpiloten, sondern auch die Trainer beim Rookie Meeting konnten sich mit dem Gelände vertraut machen!

Erster Übungstag
Am darauffolgenden Samstag ging es bereits frühmorgens um 08.30 Uhr mit der Begrüßung

durch den Vorsitzenden des AJMV Peter Cmyral „Chef“ und des Obmanns Andreas Binder vom hiesigen Flugplatz los. Gleich anschließend begann Winfried „Winnie“ Ohlgart mit der Einleitung in die Materie des Jetmodellfluges. Nach so viel Theorie startete das Jetfliegen ca. um 09.45 Uhr. Ab da brannte die Luft für den Rest des Tages. Bis 13.00 Uhr nutzten die Rookies und ihre Trainer die Zeit für ausgiebige Flüge, anschließend erfolgte ein Bewerb für den

Der Viper Jet von Christoph Mohr ist einer jener Jets, die beim Rookie Meeting zum Einsatz kamen.

Dr. Gerd Ehrenfried fungierte ebenfalls als Trainer, wobei seine MB339 zum Einsatz kam.

Der farbenprächtige Eurofighter gehört Peter Cmyral, dem Vorsitzenden des österreichischen AJMV (Austria Jet Modellflug Verein), der natürlich bei diesem Event nicht fehlen durfte.





Winnie Ohlgart reiste mit dem Modell Excalibur über 1.700 km an, um als Trainer und Vortragender am Rookie Meeting teilzunehmen.

Gewinn des Hauptpreis, der am Abend vergeben wurde. Bei diesem Bewerb musste jeder Teilnehmer mit einem Wurf-Segelflugmodell, das einer Nachbildung eines Haies entsprach, einen Wurf absolvieren. Es galt den längsten Flug aus den sechs Teilnehmer daraus zu ermitteln. Um ca. 13.30 Uhr ging es mit dem Theorieunterricht „Technik der Turbinen“ weiter. Christian Wimmer erklärte die richtige Handhabung und die von Turbinen ausgehenden Gefahren. Anschließend gegen 14.45 Uhr startete der Flugbetrieb mit den Lehrer-Schülerflügen, der dann um 19.10 Uhr endete. Zum Abschluss des Tages erfolgte die Rookie Taufe der frischgebackenen Jetpiloten. Danach wurde der Hauptpreis an den Gewinner des Wurfgleiterbewerbs vom frühen Nachmittag vergeben. Der Hauptpreis, eine F-15, gestiftet von Modellbau Reisl erging an Luigi Nunner. Im Anschluss fand ein geselliger Ausklang des Abends mit Getränken und Fachsimpelei statt. Am Sonntag musste leider aufgrund des heranahenden schlechten Wetters der Flugbetrieb um ca. 12.00 Uhr beendet werden. Zu diesem Zeitpunkt wussten wir bereits, dass das Rookie Meeting ein voller Erfolg war und im nächsten Jahr wiederholt werden soll. Insgesamt fanden 52 Flüge - vier pro Rookie statt und es wurden dabei in eineinhalb Tagen 135 Liter Kerosin verbrannt.

Besonders gilt es anzumerken, dass Winnie Ohlgart, der als Vortragender und Fluglehrer fungierte, 11 Stunden zum Rookie Meeting und dieselbe Zeit wieder nach Hause fuhr.

Winnie war sehr froh gewesen dabei zu sein. Die 1.700 km Reise waren für ihn kein Thema gewesen und er wird auch wieder beim Rookie Meeting 2023 dabei sein.

Sponsoren: AJMV, Firma Reisl Modellbau, Firma Lindinger, TailormadeDecals, Nekar Verlag, Powerbox, Firma Hepf, Unilight



Ein weiteres interessantes Modell ist der Predator von Stefan Huss, das ebenfalls von den angehenden Jetpiloten getestet werden konnte.



Peter Cmyral mit einem der Rookies beim Trainingsflug. Dabei kommt eine Lehrer-Schülersteuerung zum Einsatz. Der Trainer übergibt dem Schüler nach dem Start das Modell im Flug und übernimmt es wieder vor der Landung.

Zum Abschluss des Tages erfolgte die Kerosintaufe der frischgebackenen Jetpiloten durch Peter Cmyral und Winnie Ohlgart.



Erstes Styria Fesselflug-Meeting in Dietersdorf am Gnasbach

Um das Interesse am Fesselflug zu wecken und den Schwund an Fesselflugpiloten einzubremsen, wurde am dritten Juli 2022 auf dem Modellfluggelände des UMFC-Gnas erstmals ein Fesselflug-Meeting abgehalten. Es war ein zwangloses Treffen von aktiven Fesselflug-Wettbewerbspiloten und Interessenten, welches im Vorfeld vom Bundes-Fachreferenten für Fesselflug DI Hanno Miorini und DI Heimo Stadlbauer organisiert wurde.



Der Autor Heimo Stadlbauer zieht mit dem Kunstflugmodell „K7“ seine Kreise.

Teilnehmer beim ersten Styria Fesselflug-Meeting in Dietersdorf am Gnasbach.



Bei prächtigstem Flugwetter konnten zehn Fesselflug-Piloten begrüßt werden. Davon waren vier Piloten, welche derzeit beim F2B-Kunstflug aktiv sind. Die übrigen betreiben spaßhalber ab und zu die Fesselfliegerei. Auch der Autor zieht seit einigen Jahren mit einer Kunstflugmaschine seine Kreise. In seiner Kindheit, in den späten 50er Jahren des 20. Jahrhunderts, war der Fesselflug der klassische Einstieg in den Modellflugsport. Zur Erläuterung; Fesselflug ist leinengesteuerter Modellflug. Die Modelle werden über zwei dünne, ca. 15 bis 20 Meter lange Stahldrahtlitzen mit einem Steuergriff über das Höhenruder gesteuert. Der Pilot steht im Kreismittelpunkt und dreht sich mit der Maschine mit und hat hierbei einen unmittelbaren Kontakt zu seinem Flugzeug. Es gibt international acht Klassen, nämlich: F2A Geschwindigkeitsflug, F2B Kunstflug; F2C Mannschaftsrennen, F2D Fuchsjagd, F2E Fuchsjagd mit 2,5 cm³ Selbstzünder Motoren, F2F Team-Racing mit 2,5 cm³ Selbstzünder Motoren und F4B naturgetreue Modelle. Als Antriebe werden beim Kunstflug Glühzünder- und Elektromotoren eingesetzt.



Franz Wenzel zeigt stolz den Graupner „Super Flitzer“ mit einem Taifun „Hobby“ 0,98 cm³.

Den ganzen Tag über wurde fleißig in zwei Bereichen geflogen. Die Kunstflugpiloten Rudolf Franz, Franz Wenzel, Hanno Miorini und Adi Hansemann nutzten die Flüge zum Üben für die in Weikersdorf im Steinfeld am 15. Oktober 2022 stattfindende Österreichische Meisterschaft in der Klasse F2B. Gernot Perz, DI Dietmar Poll und DI Wilfried Peyfuß holten ihre alten Fesselflieger aus dem Keller oder Dachboden hervor und machten diese wieder flugbereit. Sie hatten dabei viel Spaß beim Fliegen. Dietmar Poll übertrieb es ein wenig und hatte dann wieder einige Stunden Arbeit beim Wiederaufbau der Maschine.

Der Autor stellte auch drei Fesselflieger aus den 50 Jahren aus, Hanno Miorini den Klassiker „Ultra Stunter“ und die Graupner Messerschmitt Bf 109; Gernot Perz hatte mit seinem Flieger, angetrieben von einem Taifun „Sprint“, 1,78 cm³, einige Anfangsschwierigkeiten, aber zog doch seine Kreise. Zur Auflockerung fand eine Fuchsjagd statt, Hanno und Wilfried versuchten einander die Krepstreifen abzuschneiden, was ja auch fallweise gelang. Franz Wenzel hatte auch noch mehrere Jahrzehnte alte Fesselflieger im Gepäck, wobei das Graupner-Fertigmodell „Superflitzer“ mit einem 0,98 cm³ Taifun Hobby speziell seinen Reiz ausübte.

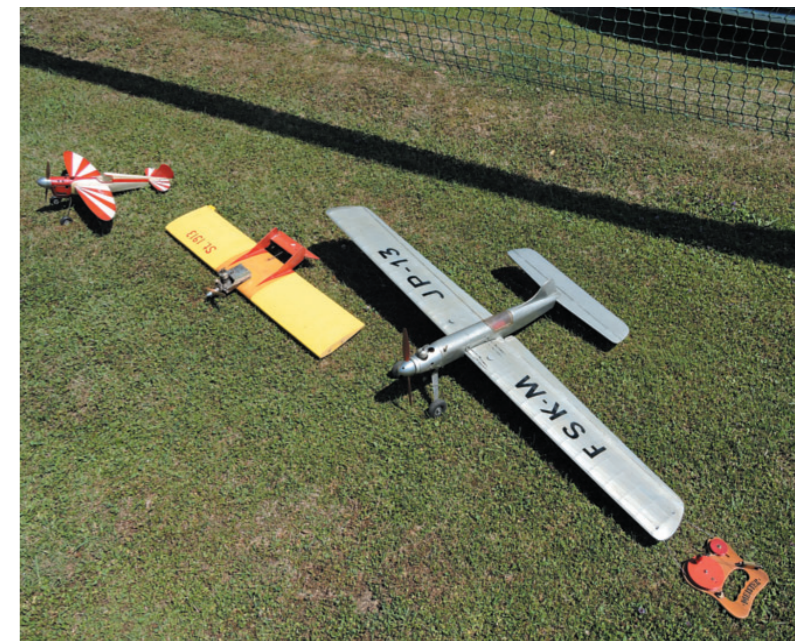


Im Vordergrund das Trainingsmodell von Franz Wenzel „Asterix“, dahinter einige historische Modelle von Hanno Miorini, wie z. B. Ultra Stunter.

Das Fesselflugtreffen und dieser Bericht sollen dazu dienen, den Fesselflug wieder in Modellflugkreisen bekannt zu machen. Herzlichen Dank den teilnehmenden Piloten, dem Verein UMFC Gnas unter dem Obmann Heinrich Geiger, dem Küchen- und Helfer-Team. Vielleicht sieht man sich bei dem einen oder anderen Treffen oder Bewerb. Ansprechpartner ist der Bundesfachreferent DI Hanno Miorini (Mail: hanno.miorini@gmail.com).



BFR Hanno Miorini und Heimo Stadlbauer präsentieren die Modelle des Autors.



Drei Modelle des Autors Heimo Stadlbauer, links Webra „Phantom“ mit Webra Mach I, 2,5 cm³, Mitte ein Fuchsjagd-Modell mit Webra Mach II, 2,5 cm³ und rechts Graupner „Champion“ aus den 50 Jahren mit Webra Mach I. Hier erkennt man schön den Graupner „Meister“ Steuergriff.

Autor: Reinhard Jakob
Fotos: Franz Malzer, Thomas Nebenführ

Die Flightline konnte sich sehen lassen, Young- and Oldtimer Seite an Seite.



Startvorbereitungen wie am Fließband. Der Bergfalke (im Hintergrund) hängt schon am Seil und ist ready for Take-Off. Die K8 bekommt das nächste Seil der schon wartenden Schleppmaschine.



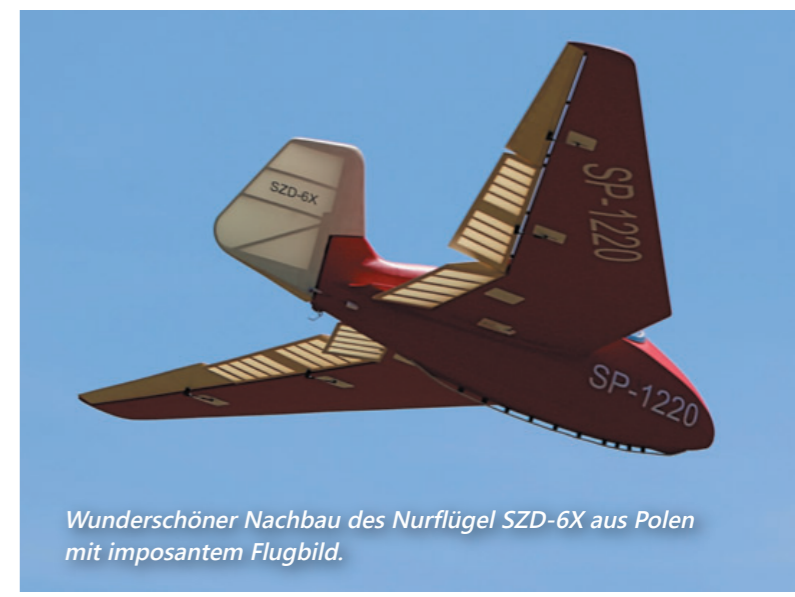
Zehn Jahre LAAer Seglerschlepp-Treffen

Was vor einiger Zeit als einmaliger Versuch gedacht war, ist längst zum Fixpunkt im Kalender geworden. Der Seglertag beim UMBC Laa/Thaya hat sich längst in der F-Schlepp Szene etabliert und so trafen sich 30 Piloten bei kaiserlichem Flugwetter.

Obmann Karl Neubauer und sein Team organisierten auch heuer wieder vorbildlich diesen Event. Die Küche versorgte die Piloten den ganzen Tag über mit Köstlichkeiten. Sicherheit stand im Vordergrund und die jeweiligen Flugbetriebsleiter sorgten für einen reibungslosen Ablauf von Starts und Landungen. Die Piloten konnten dadurch mit einem großen Gefühl an Sicherheit fliegen.

Die Thermik war an diesem Tag unschlagbar, selbst mit gesetzten Klappen ging es nach oben. Flüge von über 30 Minuten waren fast schon Standard, außer bei den Kunstfliegern die sich ordentlich austobten. Young- and Oldtimer trafen aufeinander. Klassiker wie Grunau Baby, K6, K8, Moazagotl flogen gemeinsam mit den jüngeren LS7, L213 und B4, um nur eine kleine Auswahl zu nennen.

Es gab auch Exoten zu sehen, wie die SZD-6X aus Polen oder den HW4 Flamingo aus Brasilien. Ebenso war bei den Schleppmaschinen einiges vertreten, wie die bewährten Swiss Trainer, PAF Trainer und Pipers in verschiedenen Größen, sowie Eigenkonstruktionen. Zwei-Takter, Vier-Takter oder elektrisch, alle Triebwerke hatten genug zu tun und schleppten die Segler unermüdlich auf Höhe. Ich nehme mir die Freiheit und spreche stellvertretend für alle Teilnehmer dem Organisationsteam vom UMBC Laa/Thaya ein herzliches Dankeschön für diesen perfekten Seglertag aus. Wir freuen uns schon auf 2023 und kommen gerne wieder.



Wunderschöner Nachbau des Nurflügel SZD-6X aus Polen mit imposantem Flugbild.



Eines der vielen braven Arbeitspferde dieses Seglertages, ein Swiss Trainer mit Valach 140 4-Takt Boxermotor und dementsprechenden Sound.



Die Hacker Motor GmbH ist ab sofort exklusiver Vertriebspartner für JETI model Produkte in Deutschland und Österreich





www.hacker-motor-shop.com

Hacker Motor GmbH - Schinderstraße 32 84030 Ergolding - info@hacker-motor.com - Telefon +49 871 953628 0



Die imposante ASH31 mit 7.000 mm Spannweite präsentierte Tom Weed im Flug.

60 Jahre und kein bisschen leise!

Jets mit Turbinen und großvolumige Zwei und Viertakt-Motoren mit deren charakteristischen Sounds, sorgten für Musik in den Ohren der Gäste.

Der FMBC Vienna feierte seinen 60. Geburtstag standesgemäß am Flugplatz in der Nähe von Tattendorf.

Obmann Thomas Tades begrüßte unsere Altobmänner, Mitglieder samt Familien sowie den ÖAeC Bundessektionsleiter Peter Zarfl, den Landesverbandspräsident Roland Dunger sowie die Leiterin des Office der Sektion Modellflugsport Kerstin Rohringer. Thomas Tades berichtete über markante Meilensteine des Vereins von der Vereinsgründung, Anlegen des Flugplatzes, über den Bau der Asphaltpiste und des Vereinsgebäudes.

Am Sonntag den 26.06.2022 passte einfaches alles, strahlend blauer Himmel und kaum Wind ermöglichten einen schönen Flugtag. Das Fluggelände war vom Platzwart Peter Schöffauer perfekt vorbereitet. Er hatte den Rasen auf Marke „Golfplatz“ getrimmt. Die Asphaltpiste zeigte sich von ihrer heißen Seite und so machten sich einige Piloten Sorgen, dass die Reifen ihrer Modelle schmelzen würden. Sicherheit stand im Vordergrund, neben Sicherheitsnetz und -linie, sorgte die Flugbetriebsleitung für einen reibungslosen Ablauf des Flugprogrammes.

Die Piloten vom FMBC Vienna und ein paar Gastpiloten boten unseren Festgästen abwechslungsreiche Darbietungen an. Die schönsten Modelle wurden aus ihren Hangars geholt und ihrer Bestimmung zugeführt. Christian Nemetz eröffnete mit seinem turbinenbetriebenen Jet das Flugprogramm und jagte mit Top Speed über die Piste. Der Kerosingeruch vermittelte das Flair der mantragenden Fliegerei.

Karl aus Graz besuchte uns mit seinen Großmodellen Dornier - ein Unikat! - und Transall, beide elektrisch angetrieben. Diese Antriebe waren dem Original Sound sehr nahe.

Speziellen Applaus erhielt unser Altobmann und Gründungsmitglied Helmut Neumann, der die Pilotengruppe 90+ erfolgreich vertrat und einen Kunstflug in den Himmel zauberte. Was viele nicht wissen, unser Helmut flog seinerzeit die Modellflugszenen im österreichischen Kultfilm „Muttertag“.

Bernhard Grossauer mit seiner Suchoi SU 31 / Moki 180 ccm fünf Zylinder Viertakt legte in seinem Kunstflugprogramm ein paar scharfe Messerflüge drauf.



Obmann Thomas Tades und die Altobmänner - Karl Masopust, Helmut Neumann, Robert Wolf und Mario Wetz.

Gert Schübler schleppte mit seinem Swiss Trainer – 150 ccm Zweitakt Boxermotor die Großsegler auf Höhe, die dann ausgiebig die Thermik genossen und Kunstflugfiguren zeigten.

Tom Weed flog seine imposante ASH31 mit 7.000 mm Spannweite und Reinhard Jakob seinen ganz aus Holz gebauten Oldtimer HW4 Flamingo. Gert und Harald Schübler flogen einen Piocchio.

Hermann Edler und Robert Gelter zeigten, dass F-Schlepp auch mit kleineren Modellen Spaß macht. Ebenfalls ein Gast der echte Flugkapitän Kim Contento flog mit seinem Business Jet.

Die Festgäste wurden an diesem heißen Tag von unserem Küchenteam mit kühlen Getränken, Würstel und Kaffee & Kuchen versorgt. Zwischendurch präsentierten einige Mitglieder so wie Karl Masopust ihre Modelle aus vergangenen Zeiten im Flug – sie sind Spiegelbilder der letzten Jahrzehnte. Karls Modelle besitzen mittlerweile Kultstatus!

An den Tischen wurden Erfahrungen und Geschichten aus vergangener Zeit erzählt.



ÖAEC Bundessektionsleiter Peter Zarfl, sowie die Leiterin des Büros der Sektion Modellsport Kerstin Rohringer besuchten das Jubiläum. Landesverbandspräsident Roland Dunger fehlt leider auf dem Foto.

Anekdoten von Baumlandungen fehlten ebenso wenig wie jene der gefürchteten Springbüsche aus der Einflugschneise und auch der „letzte“ Flug, den man besser nicht machen hätte sollen. Nebenbei war es schon interessant zu hören, mit welchen Widrigkeiten die Pioniere des ferngesteuerten Modellflugs zu kämpfen hatten. Wer sich heutzutage eine moderne 2,4 Ghz Computeranlage und eine fixfertig bestückte Schaumwaffel (Anm.: Flugmodell aus EPP) kauft, kann sich kaum vorstellen, was es heißt mit der Laubsäge Rippen auszuschneiden.

Anschließend die ausgeschnittenen Holzteile zu verleimen oder das Modell nur über eine Fernsteuerung mit „Drücktasten“ (Tipp) zu steuern. Diese Zusammentreffen von Jung und Alt, das Wiedersehen von Bekannten und Gästen von nah und fern machen solche Tage einfach unvergesslich. Es war ein gelungener unfallfreier Flugtag, der uns allen noch lange in Erinnerung bleiben wird.

MBC Vienna Alles Gute zum 60er!!!



Der Pinocchio wurde von Gert und Harald Schübler vorgeflogen.

Autor: DI Heimo Stadlbauer
Fotos: Rolf Konrader,
Heimo Stadlbauer



BSL Peter Zarfl (Mitte) flankiert (von links) von Gerd Kirchert, Heimo Stadlbauer, ÖAeC Vizepräsident Christian Faymann und Alfred Birke.

Achtes Styria Retro-Meeting in Hofkirchen bei Hartberg

Prächtiges Wetter, ein perfekter Modellflugplatz und die Freude am Oldtimer-Fliegen lockten am 18. und 19. Juni 2022 38 Modellflugpiloten mit über 80 Flugmodellen zum achten Styria-Retro-Meeting in Hofkirchen bei Hartberg.

Ideale Bedingungen ließen die Herzen der Retro-Piloten höherschlagen. Der Obmann Harald Tripolt und der Organisator Heimo Stadlbauer freuten sich sehr über den heurigen tollen Zuspruch nach den zwei letzten schwierigen Jahren. Die Datenblätter wurden bestens ausgefüllt, somit konnte der Sprecher Heimo Stadlbauer die Flugvorführungen mit zu den Modellen gehörenden Daten kommentieren. Dazu gehörten auch die Hinweise auf jeweiligen Original-Flugzeuge.

Als besondere Gäste konnten ÖAeC Vizepräsident DI Christian Faymann, Gerd Kirchert, BSL Modellflug Peter Zarfl und ein langjähriges Aeroclub-Mitglied Alfred Birke begrüßt werden.

Den Eröffnungsflug vollführte Peter Zarfl mit einer Fouga „Magister“ CM 170 mit dem Kennzeichen 4D YE, einem originalen Nachbau einer Fouga Magister der österreichischen Luftwaffe. In Österreich flogen zwischen 1959 und 1972 immerhin 18 Stück und dienten zur Ausbildung der angehenden Jetpiloten. Die beiden Elektro-Impeller Antriebe erzeugen ein düsenähnliches Geräusch.

Von einem ganz anderen Kaliber war die riesige Bucker Jungmeister 133 mit vier Metern Spannweite und einem Moki 400 cm³ Antrieb von Wolfgang Rossegger. Optisch unterstützt wurde der elegante Flug mittels Rauchs.



Bundessektionsleiter für Modellflug Peter Zarfl eröffnete das Retro-Meeting mit einer zweistrahligen, mit Impeller betriebenen Fouga Magister CM 170, scalemäßiger Ausbau ließ diese Maschine wie echt aussehen, Gew. 15.100 g, Spwte. 3.300 mm, Akku 2x 12s (Bild Rolf Konrader).

Verachtet mir die Kleinen nicht, und so zeigten kleinere Motormodelle und Segler ihre Eleganz in der Luft. Die Douglas DC-3 von Herbert Majeron, die Schellhasse HS-100 aus den 40er-Jahren von Fritz Mayerhofer, der elektrifizierte Graupner „Filou“ von Armin Lammer, der „Schwan“ (Hattyu) vom ungarischen Piloten Laszlo Pinter, sowie diverse Graupner-Modelle des Jugend-BFR Gerhard Niederhofer konnten begeistern. Eine elektrisch betriebene Graupner „Caravelle“ von Franz Pusterhofer ließ auch ein bisschen an alte Graupner Zeiten erinnern.

Die Fesselflieger („Lassogeier“), vertreten durch Franz Ecker, Franz Wenczel und Hermann Schuster, waren diesmal besonders aktiv und zeigten nicht nur Kunstflug, sondern auch die Fuchsjagd. Es war natürlich sehr spannend, wer wem mehr Schnitte beim Kreppband zufügen konnte! Jeder Schnitt wurde mit viel Applaus bedacht.

Andreas Leber brachte nicht nur Kunstflugvorführungen mit einer RC-1 (heute F3A) Maschine „Aircobra“, sondern war vor allem beim Hochschleppen von Seglermodellen viel beschäftigt.

WWW.ZELLER-MODELLBAU.COM



BESTZELLER

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

ZELLER MODELLBAU

Autor: Michael Peer



Der Jugendliche Christian Grabner mit „Smith Miniplane“ Doppeldecker, Antrieb ZG-45.

Die hochgeschleppten Großsegler, wie z.B. Rhönadler, Reiher etc. beeindruckten durch das elegante Flugbild. Die durchscheinende Bepanzerung der aus den 30er Jahren stammenden „Valkyrie“ vom Karl Stayer ließ die Herzen der Oldtimerpiloten höherschlagen. Der Tragflächenbau zeichnete sich deutlich gegen das Licht ab. Kuno Frauwallner, der „Erfinder“ dieses Retro-Treffens, ließ es sich nicht nehmen, einen Graupner „Ur“-Amigo und einen Mosquito, gesteuert mittels einer 2,4 GHz Varioton „Tipp-Tipp“-Anlage, zu pilotieren. Die Hubschrauber blieben deutlich in der Unterzahl, waren jedoch auch sehr beeindruckend. Wolfram Kügler führte seinen Kampfhubschrauber „Bell Cobra“ sauber vor. Größtmäßig wurde jedoch seine Cobra von Sepp Schmirls „Red Bull Bell Cobra“ mit Turbinenantrieb weit geschlagen. Sepp aktivierte seine Rauchpatronen und zeigte ein beachtliches Flugprogramm.

Der geistige Vater des Retro-Meetings Kuno Frauwallner mit einem Graupner „Mosquito“ samt Originalantrieb, gesteuert mit einer auf 2,4 GHz umgebauten Variophon-Anlage, Gew. 1.500 g, Spw. 2.500 mm, Akku 3s.



Sepp Schmirll präsentierte den riesigen, turbinengetriebenen Hubschrauber „Red Bull Bell Cobra AH1“, Gew. 38.000 g, Rotordurchmesser 3.350 mm.

Was wäre ein Retro-Flugtag in Hofkirchen ohne Werner Pittner's Großmodelle. Einmal die riesige Messerschmitt Me 323 „Gigant“ mit fünf Metern Spannweite, die Fokker Dr I und D VII, Junkers Ju 88 und Heinkel He 219 „Uhu“ brachten WW I und WW II Flair auf.

Thomas Rechberger's Eigenbau „Waco YKS“ war mit einem UMS Siebenzylinder Sternmotor mit 50 cm³ ausgestattet; der Motorsound war einfach hinreißend.

Zwei Jugendliche flogen mit Anfänger- und Fortgeschrittenen-Maschinen mit. Der Jugendfachreferent Gerhard Niederhofer kümmerte sich sehr um die beiden.

Herzlichen Dank den teilnehmenden Piloten, dem Obmann Harald Tripolt, dem Küchen- und Helfer-Team. Wir treffen uns hoffentlich wieder im Jahr 2023 zum neunten Styria Retro-Meeting in Hofkirchen bei Hartberg. **P**

Gut zu erkennen die Balsa-Sperrholz-Bauweise der aus den späten 30Jahren stammenden Konstruktion „Valkyrie“ von Karl Stayer, Gew. 5.000 g, Spw. 3.000 mm, Akku 6s (Bild Rolf Konrader).



Dritter Miniature Aircraft Funfly und Infotag

Mit dem Motto - Alles was fliegt ist herzlich willkommen.

Teampilot Florian Rinner beim Demoflug mit seiner Whiplash 730e, dass eine Kabinenhaube im US-Design besitzt.



Walter Schefbänker präsentierte eine perfekte Vorführung inkl. Musik-Kür mit seiner BO 105 im Design der Redbull.



Am Samstag gab es eine super Nachtflug-Show an dem verschiedenen Piloten mit ihren Modellen teilnahmen.



Einladung des Miniature Aircraft Team zum ÖAMTC-Stützpunkt zur Besichtigung des am Standort stationierten C16 und gemeinsames philosophieren über Turbinen.

Kurz zur Geschichte: Vor zwei Jahren, also im Jahr 2020 haben mich immer wieder zu den Miniature Aircraft Helis Fragen erreicht. Daher war dann meine Überlegung, im kleinen Rahmen, einen interessanten Infotag rund um MODELLHELIS, natürlich mit Fokus auf die Marke Miniature Aircraft zu veranstalten. Die Idee fand auch Gefallen bei den Inhabern der Firma Miniature Aircraft, die seit einigen Jahren Ihren Sitz in Deutschland / Bayern hat. Das hatte zur Folge, dass beim ersten Miniature Aircraft Infotag im Jahr 2020 auch der Hersteller/Inhaber vor Ort war. Hier konnte jeder, der Interesse hatte, alles aus erster Hand erfahren. Weiters waren auch Teampiloten anwesend, die die Modelle beeindruckend vorgeflogen. Durch den Erfolg des erste Miniature Aircraft Infotag wurde 2021 der zweite in kleinerem Rahmen auf einem Modellflugplatz abgehalten. Auch dieser wurde sehr gut und von vielen Besuchern angenommen. Es war wieder so weit, die Zeit für einen dritten Miniature Aircraft Infotag war gekommen. Diesmal war aber die Überlegung, dies mit einem allgemeinen Funfly Event zu kombinieren.

Und wie heißt es so schön? Durch das Reden kommen die Leute zusammen! Der erste MBC Oberwart war mit Freude dabei, das Event auf dessen Modellflugplatz zu veranstalten. Bald darauf war das Datum, der vierte Juni 2022 gefunden und fixiert. Für Samstag war das Hauptevent vorgesehen und der Sonntag war zum Ausklingen gedacht.

Das Motto war simple: Alles was fliegt ist herzlich willkommen. Für Speis und Trank war bestens gesorgt. Weiters waren auch ein Nachtflugprogramm sowie ein kleines Lagerfeuer geplant und das ganze natürlich mit OPEN END...

Zusammenfassend ein kleiner Rückblick zu diesem perfekten Wochenende: Ab Freitag, 16.00 Uhr waren die ersten Miniature Aircraft Teampiloten auf dem Platz und haben mit ihren Trainingsflügen begonnen. Aus zeitlichen Gründen konnten die Chefetage der Firma erst zum Schluss so gegen 22.00 Uhr kommen. Schließlich Der dauerte der Empfang bis ca. 01.00 Uhr Früh. Am Samstag waren die ersten ab 09.00 Uhr wieder am Flugplatz anwesend und im Laufe des Vormittags füllte er sich schnell mit Piloten und Zusehern. Ab zwölf Uhr gab es Wienerschnitzel mit Kartoffelsalat und Semmel der Firma Stefri, welche sehr von den Gästen gelobt wurde. Die Küche und auch die Getränkeausgabe hat reibungslos funktioniert und war auch voll ausgelastet. Es war ein reger bunt gemischter Flugbetrieb nicht nur von Helis, sondern vom Anfänger- bis hin zum High Speed Modell – alle Modellkategorien waren bei diesem Event vertreten.

Die Gäste kamen aus der gesamten Region und die Teilnehmer, aus Österreich und Deutschland,



Zahlreiche schöne Flugzeugmodelle gab es in der Luft zu sehen, sowie den ein oder anderen Formationsflug.

wobei Wettbewerbspiloten aus der F3C, F3N Szene dabei waren. Weiters gab es auch einen beeindruckenden Kunstflug mit Musik, wobei der Heli exakt nach Takt der Musik geflogen wurde. Heli- sowie Flächenpiloten, haben sich sichtlich sehr wohl gefühlt. Das merkte man auch beim Nachhause gehen, denn die letzten gingen um vier Uhr früh. Zu später Stunde wurden mit beleuchteten Flächen- und Helimodellen Figuren in den Himmel über den Modellflugplatz in Oberwart gezaubert. Ich möchte mich hier bei allen Helfern des ersten MBC Oberwart recht herzlich bedanken. Ohne die Hilfe von vielen Freiwilligen wäre so eine Veranstaltung nicht möglich gewesen. Ein besonderes Dankeschön gilt auch dem ÖAMTC Stützpunkt Christopherus 16, dem wir einen kleinen Besuch am Sonntag abstatten durften. Vielen Dank auch für die Unterstützung an die Firmen Miniature Aircraft, Autozentrum Harb und Installationen Patrick Janisch. Da diese Veranstaltung ein voller Erfolg war, haben wir für nächstes Jahr schon die Zusage für einen weiteren Funfly und Infotag auf dem Modellfluggelände des ersten MBC Oberwart erhalten. Weitere Bilder des Funfly-Events sind auf der Facebookseite des 1. MBC Oberwart zu finden. Link: <https://www.facebook.com/profile.php?id=100057274632238>



Autor: Manfred Kramer
Fotos: Hans Feichtinger und Walter Mikla

60 Piloten aus Deutschland, Tschechien und Österreich trafen sich zum Wasserfliegen am Traunsee am Wochenende vom 29. April - 01. Mai 2022.



Wasserfliegen am Traunsee

29. April - 01. Mai 2022

Nach zwei Jahren pandemiebedingter Pause, war es heuer Anfang Mai endlich wieder möglich, dass so beliebte Wasserfliegen auf der Bräuwiese in Traunkirchen zu veranstalten.

Unter der bewährten Organisation der IG Traunsee-flieger und deren Vorsitzenden Hannes Brabetz konnte das Event vom 29. April bis zum ersten Mai über die Bühne gehen.

60 Piloten aus Deutschland, Tschechien und Österreich war es eine richtige Freude, wieder einmal zusammenkommen zu können.

Unter anderem waren auch „Urgesteine“ der Wasserfliegerei wie Rolf Breitinger und Selinka

Arnim aus Friedrichshafen, Walter Margreiter aus Bludenz, Moser Hans Jürgen und Klaus Daiger aus dem Schwabenland, sowie Peter Ableitinger aus Wien (alle um die +/- 80, aber voll fit!) mit ihren schönen Modellen dabei.

Bei relativ gutem Wetter konnten neben den „kleineren“ Modellen auch eine große Anzahl von Scale-Modellen bestaunt werden.

Besonderer Schwerpunkt lag bei diesem Treffen

Herbert Wieser brachte seinen Eigenbau einer Canadair CL-214 mit 3.500 Millimeter Spannweite mit zum Wasserflugtreffen.



Eine gewaltige Erscheinung ist das Martin Mars Löschflugzeug von Peter Franz, das hier zur Landung ansetzt.

auf den naturgetreuen Nachbauten bekannter DORNIER Wasserflugzeugen. So waren insgesamt acht verschiedene DORNIER-Scale-Nachbauten im Einsatz.

Aber auch bekannte Löschflugzeuge, Rennflugzeuge, Buschflieger und ein skurriles „Märchenflugzeug“ (Krokodil) konnten bewundert werden.

Die Tatsache, dass aufgrund der notwendigen Flugordnung und der guten Organisation das Event unfallfrei ablief. Auch der ÖAeC-Bundes-sektionsleiter Peter Zarfl war mit dabei, dadurch erfuhr dieses Treffen eine weitere Aufwertung in der internationalen Wasserflug-Szene!

Der Erfolg der Veranstaltung entschädigt den Veranstalter für die enormen, wochenlangen

Vorbereitungsarbeiten und die Abklärung aller rechtlichen und organisatorischen Umstände um das öffentliche Gelände (Land O.Ö.) für die Veranstaltung nutzen zu dürfen!

Neben allen freiwilligen Helfer und dem unermüdlichen Einsatz von Hannes Brabetz, sei auch der Landessektionsleiter von Oberösterreich Josef Eferdinger nicht zu vergessen, der die ÖAeC Anmeldungen erledigte.

Nochmals ein DANKE an alle, die zum Erfolg dieses 22. Wasserflieger-Treffens auf der Bräuwiese beigetragen haben!

Ein tolles Video von Bernd Schweighardt ist bei Youtube unter dem Link:

https://www.youtube.com/watch?v=Aom7eG0u-_o zu bewundern.



Eines der wohl skurrilsten Wasserflugmodelle ist das Krokodil von Herbert Wieser.



Die Dornier Do-24 von Rolf Breitinger beim Startlauf zum Präsentationsflug.



Eure Ansprechpartner im ÖAeC

BUNDESSEKTIONSLEITER

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

Leiter des Modellflugausbildungszentrums

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

Sekretariat

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

Delegierte zur Obersten Nationalen Flugsportkommission

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

FACHREFERENTEN

Freiflug F1 (ausser F1E)	Franz WUTZL Mobil: 0676/400 39 22 e-mail: franzwutzl@yahoo.de
FF-Hangflug F1E	Reinhard MANG Mobil: 0699/101 87 481 e-mail: reinhard.mang1@chello.at
Fesselflug F2-A, B, C, D	Dipl.Ing. Hanno MIORINI Mobil: 0664/46 33 646, e-mail: hanno.miorini@gmail.com
Motorkunstflug F3A, RC-III	Dietmar WALTRITSCH Tel. Dienst: 0650/842 79 03 e-mail: waltritsch@gmx.at
F3B, F3J	Ing. Peter HOFFMANN Tel. 02236/36 1 55, 0664/7864421 e-mail: peter.m.hoffmann@aon.at
F3K	Hermann HAAS Mobil: 0664/88500334 e-mail: hermann.haas@twin.at
F3C, F3N, RC-HC/CL, RC-HC/AC	Robert HOLZMANN Mobil: 0660/99 000 15 e-mail: rh@tbosfs.com
F3F, RC-H	Ing. Manfred DITTMAYER Mobil: 0676/911 90 50 e-mail: manfred.dittmayer@gmx.at
F3L, RC-RES	Kurt PLANITZER Mobil: 0664/5436582 email: office@creativ-goldschmiede.at
F4C, RC-SC, RC-Scale Antik	Wolfgang PRETZ Mobil: 0676/40 326 38 e-mail: familiepretz@aon.at (privat) oder bfr_f4@gmx.at
F5B, D, F, RC-E7, RC-E/P-450	Peter KOLP Mobil: 0676/838 07 505 e-mail: f5.bfr.at@gmail.com
F5J	Albert (Juun) ALBERS Mobil: 0664/536 77 57 e-mail: atf.albers@gmail.com
RC-ERES	Georg KRAUS Mobil: 0699 / 17 13 76 09 e-mail: georg.kraus@aon.at
F9U	Michael ORTER Mobil: 0664 / 88 95 69 38 e-mail: michael.o.navigators@gmail.com
RC-SF, RC-SL	Georg SCHECK Mobil: 0664/346 87 56 e-mail: jet.ossi.gs@gmail.com
RC-SK, RC-Combat	Martin KNASMILLNER Mobil: 0664/8011723130 e-mail: knasmillner@hotmail.com

RC-MS

Bernhard INFANGER
Mobil: 0677/64277401
e-mail: bernhard.infanger@aon.at
Peter CMYRAL
Mobil: 0664/404 56 56
e-mail: peter.cmyral@cmyral.eu



JETFLUG

LANDESSEKTIONSLEITER

Burgenland

Günther TUCZAY
Tel: 02612/20209,
Mobil: 0680/30 29 288
e-mail: tuczay@bnet.at

Kärnten

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

Niederösterreich

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

Oberösterreich

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

Salzburg

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

Steiermark

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

Tirol

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

Vorarlberg

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

Wien

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

CIAM Delegate

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

Fachgruppe
Technik und Recht

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

Fachgruppe
Öffentlichkeitsarbeit

Ing. Wolfgang SEMLER
Mobil: 0660/6900676
e-mail: wolfgang.semmler@hotmail.com
Thomas TADES
Mobil: 0664/8179111
e-mail: thomas.tades@tades.at

Fachgruppe
Jugendarbeit

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

Fachgruppe
Finanzen

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

Referat
Rechtsberatung

Mag. Michael RAINER
Mobil: 0463/57009
e-mail: office@trrp.at
Mag. Heinz KOLLER
Mobil: 0664/34 10 175
e-mail: heinz.koller@aon.at



EINE KLASSE FÜR SICH!
AB SOFORT VERFÜGBAR!

POWERBOX ATOM

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



Leichtwind-Elektrosegler

helios

Helios Flugmodell-Bausatz
Bestell-Nr. 1326/00

Technische Daten

Spannweite	ca. 2.545 mm
Länge	ca. 1.275 mm
Gesamt Flächeninhalt	37,3 dm ²
Fluggewicht	ab 1.100 g
Tragflächenbelastung	ab 29,5 g/dm ²

Helios ist ein schicker Leichtwindsegler in konventioneller Holzbauweise. Der Flügel entsteht in bewährter aero-naut-Manier in einer Helling, die eine sichere Positionierung aller Bauteile und einen verzugsfreien Aufbau ermöglicht. Mit den vier großen Klappen lässt sich Helios auch bei geringer Geschwindigkeit noch sicher steuern, die Landeklappen sind eine zuverlässige Abstiegs- und Landehilfe.



actro-n Brushless Motoren

actro-n 28-3	1100 kv	actro-n 35-4	1100 kv	actro-n 50-2	760 kv
actro-n 28-4	880 kv	actro-n 35-4	790 kv	actro-n 50-3	435 kv

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



CAMZcarbon

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



Z-Spinner
Ø 30,32,35,
38,40,42 mm

aero-naut

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



100 Jahre
Modellbau Made in Germany
1922 - 2022