

Die Faszination des Fliegens – Szene, Technik, Tipps & Trends



prop

DAS MODELLFLUGMAGAZIN DES ÖSTERREICHISCHEN AERO-CLUB

1/2025

Zum 6^{ten} Mal in Folge: **WELTMEISTER!**



Unsere erfolgreichen F3P-AFM WM-Piloten
am Podest: Gernot Bruckmann (2. Rang)
und Andi Wildauer (3. Rang)



- ➔ News aus der Bundessektion
- ➔ Aktuelles von den Sportklassen
- ➔ Testberichte
- ➔ Hinweise
- ➔ Und vieles mehr ...

mehr als **100** Jahre
Modellbau Made in Germany
seit 1922

Technische Daten

Spannweite: ca. 1.300 mm
Rumpflänge: ca. 880 mm
Fluggewicht: ab 880 g
Flächeninhalt: ca. 27 dm²
Flächenbelastung: ab 32,5 g/dm²
RC-Funktionen: Seite, Höhe, Motor,
(Optional: Schleppkupplung)

Shorty

das 2-Achs-Trainermodell



Baukasteninhalt

Sämtliche Bauteile aus gelasertem Holz, Kleinteile, Anlenkungen, Bespannpapier für Leitwerke, Fahrwerk mit Räder, 3D-Bauanleitung, Video-Tutorial für die Bespannung des Leitwerks.

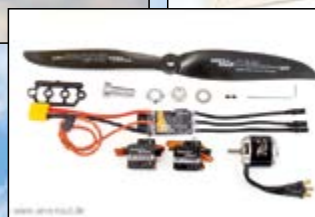
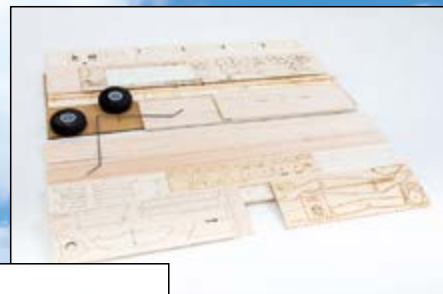
EINSTEIGER

FORTGESCHRITTENER

EXPERTE

Shorty ist ein einfach zu bauendes Trainermodell mit hervorragenden Langsamflugeigenschaften. Die Tragflächen werden mit vorgefertigten Profilen auf einer Helling aufgebaut. Gesteuert wird das wendige Modell über Höhen- und Seitenrudder.

Durch die extrem geringe Fluggeschwindigkeit eignet sich Shorty sehr gut um das Fliegen mit einem Motormodell zu erlernen. Die sehr ausführliche Bauanleitung mit 3D-Baustufen-Zeichnungen führt durch den gesamten Bau. Für die Bespannung des Leitwerks liegt Bespannpapier dem Bausatz bei, außerdem enthält die Bauanleitung ein ausführliches Video-Tutorial, in dem die Bespannung des Leitwerks erklärt wird.



direkt bestellen,
sofort geliefert



www.aero-naut.de

aero-naut

aero-naut Modellbau - Stuttgartgarter Strasse 18-22 - D-72766 Reutlingen

www.aero-naut.de

Brettchen
Hölzer
Holzleisten
Holzklötze
Messingprofile
Aluminiumrohre
Gewindestangen
Stahldrähte
Messingrohre
Kunststoffplatten
Neusilberdrähte
Furniere
Edelstahlrohre
Kupferrohre
Kunststoffprofile
Edelstahldrähte
Eisendrähte

Das ganze Material & Zubehör für Dein nächstes Projekt

Unsere Premium-Partner

**aero-
naut**



**Redaktionsschluss
für die nächste
Ausgabe 2/2025
ist der 25.08.2025**

Geschätzte Modellflugkolleg:innen!

Das Jahr 2025 ist bereits wieder drei Monate alt und die erste Ausgabe unseres diesjährigen Modellflugmagazins liegt nun vor!

Trotz des noch jungen Jahres gibt es schon wieder viel Neues zu berichten!

Am 25. Jänner 2025 ist im Haus des Sports der 43. Ordentliche Luftfahrttag, das höchste beschlussfassende Gremium unseres Fachverbandes Flugsport, über die Bühne gegangen.

Hier haben wir unsere Spitzensportler aus allen Sektionen geehrt, die Besetzung des Präsidiums und der Sektionen gewählt und Statutenanpassungen in Richtung Digitalisierung der Wahlen und Abstimmungsprozesse durchgeführt.

Ebenfalls durch konsequente Arbeit als Interessensvertreter konnte doch noch erreicht werden, dass die schon längst überfällige LVR-Novelle veröffentlicht wurde. Trotz der turbulenten Tage in der Innenpolitik konnte hier ein Meilenstein für unsere Modellflugplätze in den Kontrollzonen und für Drohnenanwendungen rund um Heliports erreicht werden.

So jung das Jahr auch ist, so spektakulär sind schon wieder die Erfolge aus dem Bereich Modellflugsport zu vermelden. Unsere F3P Nationalmannschaft (Gernot Bruckmann, Andi Wildauer, Gregor Zwickl und Teammanager Hannes Wildauer) hat anlässlich der Weltmeisterschaft in der Schweiz großartige Ergebnisse erzielt.

In einer jungen Klasse des Flugsports, dem Drohne Race F9U, konnte sich Patrik Schwarz aus Wien für die World Air Games, die 2025 in China stattfinden, qualifizieren!

In der Redaktion des Printmagazins prop ist es zu einem Wechsel gekommen: Wolfgang Semler beendet aus persönlichen Gründen sein Engagement als Chefredakteur unseres Sektionsmagazins. Ihm folgt Martin B. Atzwanger als neuer Verantwortlicher für Inhalt und Gesteuerungskosten des Magazins – er stellt sich in dieser Ausgabe vor.

Das Budgetjahr 2024 konnten wir mit einem leichten Überschuss abschließen, der aber dadurch begründet war, dass die Kosten für die Prop-Ausgabe 03/2024 ins Budgetjahr 2025 geflossen sind. Ohne diesen Fauxpas hätten wir 2024 eine finanzielle Punktlandung erreicht, die genaueren Zahlen bringen wir euch auch auf den nächsten Seiten nahe.

Abschließend möchten wir euch noch auf die Modellbaumesse in Tulln aufmerksam machen, welche heuer vom 25.–27. April veranstaltet wird. Diese hat sich zu einem richtigen Schmankerl für den Modellflug gemauert, waren früher die Messen in Friedrichshafen, Dortmund oder Sinsheim die tonangebenden Ausstellungen, so kann man stolz darauf sein, dass wir in Österreich hier eine gleichwertige, wenn nicht bessere Veranstaltung präsentieren können.

Soweit unsere Ausführungen zum Beginn des Jahres 2025. Das ganze Team der Sektion Modellflugsport wünscht euch eine großartige, vor allem aber unfallfreie Flugsaison 2025!



*Euer Josef Eferdinger
Bundessektionsleiter (BSL) Modellflugsport*

MODUL BLACK.1^{PLUS}

Smarte Lichtsteuerungen der neuesten Generation!

14 klassische & 2 benutzerdefinierte* Lichtmuster

Eine kompakte Lösung für einzelne Lichtfunktionen

Das **BLACK.1^{PLUS}** ist ideal für Modelle, die eine präzise Steuerung eines einzelnen Lichtsignals benötigen. Trotz seiner kompakten Bauweise bietet es eine starke Leistung und ermöglicht realistische Lichtmuster.

Jetzt neu mit Master-Slave Prinzip!
Kein separater Schalter erforderlich!
Die Aktivierung erfolgt direkt über die Fernsteuerung für maximale Kontrolle und Komfort.

€ 27,90
inkl. MwSt.



BLACK.4^{PLUS}

Ein vielseitiges System mit maximaler Kontrolle

Das **BLACK.4^{PLUS}** ist die ultimative Lösung für komplexe Beleuchtungssysteme, die mehrere Lichtfunktionen gleichzeitig steuern möchten.

€ 47,90
inkl. MwSt.



*programmierbar mit uniLIGHT.DESK

Maximale Kontrolle. Intelligente Funktionen. Einfache Bedienung. **uniLIGHT.at** PROFESSIONAL AIRCRAFT LIGHTING

Impressum

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

Chefredakteur: DI Martin B. Atzwanger, MBA (verantwortlich für den Inhalt; bei den Testberichten die angegebenen Autoren)

Redaktionsadresse: PROP, Prinz-Eugen-Straße 12, A-1040 Wien, Tel. +43 1/505 1028-77, 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, modellflug@aeroclub.at

Lektorat: Michael Atzwanger, MSc

Layout: Michaela Keferböck, www.graphik4you.at

Herstellung: Walstead Leykam Druck GmbH, www.walstead-leykamdruck.com

Inserentenverzeichnis

aero-naut Modellbau	U2
uniLIGHT	4
Hotel Glocknerhof	41
Krick Modellbau	58
Hotel Gratz	59
RC-Taschen	63
Zeller Modellbau	65
GK Modellbau	69
Lindinger Modellbau	U4

www.prop.at



www.aeroclub.at



INHALT

ÖAeC BUNDESSEKTION

News aus der Bundessektion Modellflugsport	6
Unfall- und Schadensbericht 2024	9
In eigener Sache	10
prop-Chefredaktion und Öffentlichkeitsarbeit	10
Fachgruppe Jugendarbeit	12
Fachgruppe Sport (FGS)	70
Ansprechpartner	71

SPORT

F1A, F1B, F1C, F1P, F1Q, F1H	16
F1E	18
F2A, F2B, F2C, F2D	20
F3A RC-III	22
F3B, F3G, F3J	24
F3C, F3N	26
F3F	28
F3K	30
F3L (RV-RES)	32
F3P/F3P-AFM Weltmeisterschaft 2025 – mit Gastkommentar	34
F4C	36
F5B, F5D, F5F	38
F5B FAI Weltmeisterschaft 2024 Maricopa (USA)	40
F5J	42
F5L/RC-ERES	44
RC-Compat	46
RC-E7	48
RC-SF/SL	50
RC-SK	52
Jetflug	54
Drohnen	56

TESTBERICHTE

„Avalanche mini“ von robbe Modellsport	60
Fesselflugmodell „Flash“	62

SZENE

Der Braunsberg – Ein Hangfluggebiet mit Tradition	64
Das Österreichische Luftfahrt-Archiv	66
IG – Nurflügel	67
Firmenbesuch: uniLIGHT	68
DH-Colorworks	69



News aus der Bundessektion Modellflugsport

BSL Josef Eferdinger

Wie bereits seit 2023 Usus, veröffentlichen wir in den jeweiligen Ausgaben unseres Modellflugmagazins die unmittelbaren News aus unserer Sektion, wollen wir Tätigkeitsberichte und Informationen aus erster Hand liefern bzw. von offizieller Seite bereitstellen.

Luftfahrertag 2025

Die Generalversammlung der General Aviation in Österreich trifft sich alle drei Jahre, um Bilanz über die Entwicklung zu ziehen und die verantwortlichen Funktionäre im Österreichischen Aero-Club zu wählen, die den Sportverband und die Interessenvertretung steuern und administrieren.

Gegliedert war der Luftfahrertag in eine Funktionärs- und Spitzensportlerehrung vormittags, während nachmittags die Wahlen, die Antragsbearbeitung und die Tätigkeitsberichte der Sektionen auf dem Programm standen.

Wir als Sektion Modellflugsport haben aufgrund unserer Mitgliederstärke die relative Mehrheit bei Wahlen und Abstimmungen. Wir müssen lernen, diese auch umzusetzen.

Bei den Spitzensportlerehrungen ist positiv zu erwähnen, dass die komplette F3F-Nationalmannschaft 2024, der Weltmeister aus 2022 und mit Simon Walcher auch ein Jugendlieger aus der F3K Nationalmannschaft teilgenommen hat.

LVR-Novelle

Nach massiven Interventionen unsererseits (Präsidium/Bundessektion und Fachsektion Drohnen) ist es doch noch gelungen, die Veröffentlichung der LVR-Novelle zu erreichen, wobei als Manko bleibt, dass diese erst ab 15.05. wirksam wird. Begründet hat man dies mit noch notwendigen Anpassungen in den AIP und diese werden auch nur zu fixen Terminen verlautbart.

Mit dieser Novelle werden in der Beilage E unter anderem jene geografischen Zonen (Modellflugplätze) ver-

öffentlicht, wo ab Mitte Mai ohne Zustimmung des betreffenden ATM mit den in den Bescheiden festgelegten Höhen/Abfluggewichten Modellflug betrieben werden kann.

Die Aussage, dass damit eine „noch nie dagewesene“ Rechtssicherheit erreicht wurde, ist falsch, es hat auch schon vor der Drohnenregulierung einen Bestandschutz von Modellflugplätzen in CTR gegeben. Der Unterschied ist, dass wir damals nicht auch noch dafür zahlen mussten! Die in der Beilage E verlautbarten Flugbereichsgrenzen stammen im Übrigen aus den Bescheiden der Behörde und wurden von dieser dem BMK übermittelt. Nach wie vor nicht realisiert ist, in Abhängigkeit von der Lage der Plätze, eine Abflughöhe von mehr als 150 m! Dass man dafür dann tageweise wieder einen Bescheid mit den bekannten Begleitkosten erwirken muss, ist schon ein gewisser Hohn.

Neubesetzung Redaktion Magazin Prop

Zu einem Wechsel ist es in der Redaktion unseres Printmagazins prop gekommen. Wolfgang Semler beendet nach langjähriger Leitung aus persönlichen Gründen sein Engagement für unser Sektionsmagazin. Als neuer Verantwortlicher konnte Martin B. Atzwanger aus Oö. gewonnen werden, dem zu Beginn Manfred Dittmayer als Konsultant zu Seite steht. Näheres dazu weiter hinten.

Finanzabschluss 2024 der Sektion Modellflugsport

Erstmalig möchten wir euch auch den Finanzabschluss der Bundessektion Modellflugsport näherbringen, er soll für die Mitglieder der Sektion kein Geheimnis sein. Oft wird ja kritisiert, dass man anderswo die „Modellflugversicherung“ günstiger erwerben kann, man verzichtet in diesem Zusammenhang leider manchmal, welche Zusatzleistungen man mit einer Mitgliedschaft bei uns erwirbt!

Wir fördern den Modellflugsport, wir bieten Interes-

sensvertretung gegenüber den Behörden, wir erstellen ein Sektionsmagazin im Print- und Onlineformat und wir fördern die Vereine bei Infrastrukturvorhaben. Weiters sind unsere Landesverbände Ansprechpartner der Landessportorganisationen und lukrieren dort Fördergelder, welche auch wieder dem Modellflugsport und den Modellflugvereinen zugutekommen.

Doch nun zu den Finanzen im Detail:

Die Einnahmen der Sektion Modellflugsport werden durch Mitgliedsbeiträge, Sportfördermittel und Werbeeinnahmen aus dem Magazin prop erbracht und belaufen sich im Jahr 2024 auf etwa € 240.000,00.

Beschlossen und überwacht wird die Finanzgebarung der Sektion durch die Bundessektionsleitung (Landessektionsleiter und Bundessektionsleiter). Das Finanzcontrolling erfolgt durch die Buchhaltung im Einvernehmen mit der Fachgruppe Finanzen der Sektion!

Die größten Ausgabepositionen gliedern sich wie folgt:

Sportbudget	
Sportausgaben WM- und EM-Teilnahmen	€ 40.977,11
Sportausgaben ÖM und STM	€ 10.063,30
Sportausgaben I-Bewerbe	€ 11.837,50
Sportausgaben NW-/NWI Bewerbe	€ 19.712,00
Lehrgänge/Kurse/Sitzungen/Sonstiges	€ 7.053,29
Sportausgaben gesamt	€ 89.643,20

Anzumerken ist, dass in Position 1 die Startgelder und ein Teil der Reisekosten unserer Spitzensportler, bei den restlichen Positionen jene Vereine, welche Bewerbe ausrichten, gefördert werden.

Sektionsmagazin prop und Online-Auftritt prop.at	
Magazin prop Layout	€ 4.104,00
Druckkosten Magazin prop	€ 16.144,82
Portokosten Magazin prop	€ 12.309,07
Werbeabgabe/Redaktionskosten Magazin prop	€ 2.374,17
Onlineauftritt/Providerkosten/Softwareentwicklung	€ 5.030,00
Gesamtausgaben Magazin prop und Onlineauftritt	€ 39.962,06

Hier ist anzumerken, dass infolge des späten Erscheinens des Printmagazins die Kosten für die Ausgabe 03/2024 ins Budget 2025 gewandert sind. Wir haben durch die getrennte Vergabe von Layout und Druck die Kosten deutlich senken können, eine weitere Reduzierung dieser Ausgaben ist nur mehr durch Verlagerung in Richtung Digitales Lesen möglich! Sobald die neue Mitgliederverwaltung dies ermöglicht, werden wir diese Schritte angehen.

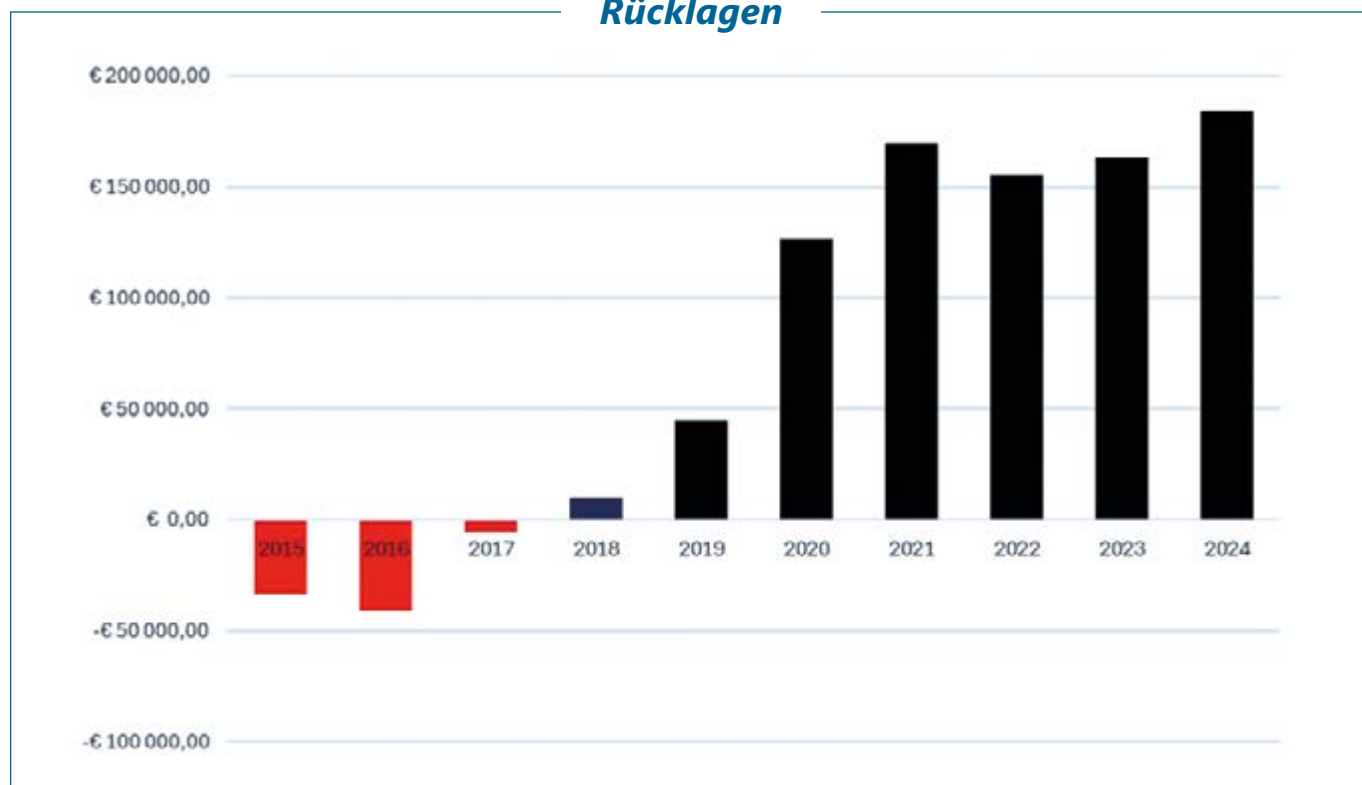
Wie aus den Zahlen ersichtlich ist, betragen die Kosten für Druck und Versand pro Ausgabe bereits ungefähr € 14.000,00.

Sektionsspezifische Ausgaben	
Vereinsinfrastrukturförderung	€ 30.000,00
Zuschüsse Artikel 16 Bescheidkosten	€ 29.700,00
Jugendarbeit (inkl. Jugendeuro)	€ 10.144,00
Veranstaltungsversicherungen	€ 7.670,00
Mitgliedsbeiträge EMFU	€ 2.156,00
Messeauftritte	€ 4.043,00
Diverses (Rechtsberatung/Reisekosten/Sitzungskosten/Öffentlichkeitsarbeit/Aufwandsentschädigungen/Leistungsprüfungen)	€ 14.622,00

Wie auch hier zu sehen ist, fließen ungefähr € 70.000,00 wieder zurück in Form von Förderungen an die Vereine. Insgesamt haben wir im Jahr 2024 einen Budgetüberschuss von € 20.800,00 erwirtschaftet, der sich daraus ergibt, dass die Kosten der dritten Ausgabe des Printmagazins ins Budgetjahr 2025 geflossen sind. Ohne diese nicht geplante Verlagerung hätten wir 2024 fast eine finanzielle „Punktlandung“ geschafft!

Finanzielle Rücklagen der Sektion	
Jahr	Rücklagen
2015	€ - 33.400,00
2016	€ - 41.100,00
2017	€ - € 5.600,00
2018	€ 10.400,00
2019	€ 44.800,00
2020	€ 126.620,00
2021	€ 169.480,00
2022	€ 155.075,00
2023	€ 163.362,00
2024	€ 184.177,00

Rücklagen



Nach den schwierigen Jahren 2015 bis 2017, bedingt durch eine missglückte Großveranstaltung und völlig ausufernden Gesteungskosten beim Printmagazin, ist uns die finanzielle Kehrtwende geglückt.

Die überproportionalen Rücklagezunahmen in den Jahren 2020 und 2021 waren pandemiebedingt. Hier sind die Ausgaben für den Sport Richtung null zurückgegangen und in die Rücklagen der Sektion geflossen. Außerdem macht es Sinn, einen gewissen Anteil an Rücklagen zu haben, denn niemand kann garantieren, dass die Mitgliederzahl stabil bleibt oder die Sportförderungen durch den Bund in der derzeitigen Höhe weiter fließen werden.

Infoportal

Ebenfalls neu ist auf unserem Online-Auftritt prop.at ein Info-Portal, das ihr über den waagrechten Reiter „Forum“ erreicht. Es ist für die zielgerichtete Information aus den Bundesländern und den Sportklassen gedacht! Hier haben die Landessektionsleiter und die Bundesfachreferenten die Möglichkeit, direkt, ohne Einbindung des Online-Redakteurs ihre Informationen an den Mann/die Frau zu bringen. Funktionieren wird diese Idee nur, wenn dies von den Vorgenannten auch umgesetzt wird! Ihr braucht euch auch nicht anmelden, die Berichte lesen kann jeder, Schreibrechte werden nur dem genannten Funktionärskreis eingeräumt!

Fachgruppe Technik und Recht

Aus der Fachgruppe Technik und Recht gibt es zwei Erfolge vor Gericht zu vermelden. Gegen den Artikel 16 Bescheid des 1. HMS Stetten mit einer genehmigten Flughöhe von 300 m über Standort des Piloten am Braunsberg, hat die Betreibergesellschaft des Flugplatzes Spitzerberg geklagt! Sie sah „Gefahr für Leib und Leben“ der dort ansässigen Segelflieger. Die Klage wurde durch das Bundesverwaltungsgericht als unzulässig abgewiesen.

Ein interessanter Rechtsstreit aus der Steiermark ist ebenfalls zu unseren Gunsten entschieden worden. Dort hat eine Bezirkshauptmannschaft eine Verwaltungsstrafe gegen einen Obmann eines Modellflugvereines verhängt, weil angeblich ein Mitglied seines Vereines die behördlich festgesetzten Fluggrenzen nicht eingehalten haben soll. Weder war die Übertretung verifiziert, noch konnte die Person, die die Übertretung begangen haben sollte, namhaft gemacht werden, trotzdem hat die zuständige BH eine Verwaltungsstrafe über die Vereinsführung verhängt. Das Verwaltungsgericht Graz hat diese Strafe als nicht zulässig erklärt!

Soweit unsere Berichte über die Aktivitäten und Geschehnisse der letzten drei Monate als Interessensvertretung für den Modellflugsport.

Unfall- und Schadensbericht 2024

Gemäß den Vereinbarungen zum Artikel 16 Verfahren ist die ÖAeC Sektion Modellflugsport verpflichtet, für jedes Kalenderjahr einen anonymisierten Unfall- und Schadensbericht zu erstellen, der im Verbandsmagazin zu veröffentlichen ist. Zweck der Veröffentlichung ist die Verbesserung und die Minderung des Betriebsrisikos sowie die Erhöhung der Sicherheit im Modellflugsport!

Als Basis dieses Berichtes dienen uns die Schadensmeldungen der Modellhaftpflichtversicherung: Insgesamt sind im Jahr 2024 19 Schadensfälle mit Versicherungsanspruch gemeldet worden – eine deutliche Reduktion gegenüber dem Vorjahr. Gott sei Dank gab es keine Unfälle mit verletzten Personen und keine medienwirksamen Großschäden. Betrachten wir nun die Schäden im Detail, getrennt nach Luft- und Bodenrisiko:

Luftrisiko

Anzahl	Kategorisierung der Unfallursache
2	Kollision von Flugmodellen auf einem Modellflugplatz
3	Kollision von Flugmodellen beim Hangflug, davon zwei Fälle im Ausland

Bodenrisiko

Anzahl	Kategorisierung der Unfallursache
9	Beschädigung von fremdem Eigentum durch Flugmodell/Drohne auf dem Vereinsgelände
3	Schäden an kritischer Infrastruktur (Stromleitung/Oberleitung)
2	Flurschäden hervorgerufen durch abgestürzte Modellflugzeuge

(Anzumerken ist, dass Schäden ab einer gewissen Größe auch zur EASA, der Europäischen Flugsicherheitsagentur, gemeldet werden. Im Zuge der letzten EMFU-Tagung präsentierte uns ein Vertreter der EASA den europäischen Schadensbericht der Jahre 2020 bis 2023.)

Tipps zur Risikominderung und Schadensvermeidung

Zusammenstöße in der Luft

Risikomindernd wäre hier, dass immer nur ein Modell im Flugbereich betrieben wird. Bei mehreren Modellen

gleichzeitig sollten vor dem Start die Flugräume abgestimmt und dann auch eingehalten werden. Auch könnte ein Luftraumbeobachter, der ja bei über 120 m AGL verpflichtend zum Einsatz kommen muss, unterstützend mitwirken. Beim gemeinsamen Thermikkreisen sollte es selbstverständlich sein, dass der Erste die Richtung des Kreizens vorgibt, dem die anderen folgen.

Fremdschäden infolge Kontrollverlust in der Start- und Landephase

Wie auch in der bemannten Luftfahrt, stellen die Start und die Landephase die risikoträchtigsten Momente des Fluges dar. Plötzlicher Kontrollverlust infolge Strömungsabriss sind hier die markantesten Ursachen. Böen im Zusammenspiel bei einer bereits grenzwertigen Fluggeschwindigkeit können böse Folgen haben.

Kontrollverlust des Modells infolge technischen Versagens der Fernsteueranlage oder der Stromversorgung

Unter diesem Titel hat es 2024 keinen einzigen Fall gegeben – ein Indiz, dass die Zuverlässigkeit unseres Equipments und dessen Handhabung einen noch nie gekannten Sicherheitsstandard erreicht hat!

Beschädigung von Modellen beim Rollen zum Start oder nach der Landung

Auch in diesem Segment hat es keinen einzigen Schadensfall gegeben. Offenbar haben die Empfehlungen vom Vorjahr gewirkt: *Wer mit laufendem Motor in den Vorbereitungsraum hinter dem Sicherheitszaun einrollt, gefährdet nicht nur die dort abgestellten Modelle, sondern auch die Gesundheit der Vereinskollegen. Ein Kontrollverlust der Fernsteuerung oder ein Defekt kann hier fatale Folgen haben. Selbstverständlich sollte es auch sein, dass mit dem Betreten des Vorbereitungsraumes gewartet wird, bis das gerade gelandete Modell zum Stillstand gekommen ist.*

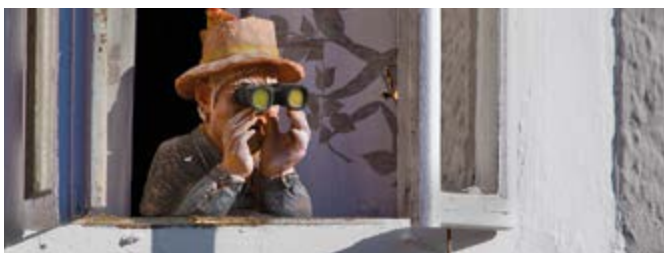
Nehmen wir die Schadensbilanz 2024 zum Anlass, am Beginn der Modellflugsaison 2025 wieder unsere Sinne für die Sicherheit im Modellflugsport zu schärfen. Wir alle profitieren davon. Nichts ist für unser gemeinsames Anliegen schädlicher, als ein Unfall mit einem Modellflugzeug, der großes negatives Medienecho hervorruft und/oder bis zur Behandlung durch die EASA gelangt!

In eigener Sache

**MACH
MIT!**

Werkstatt-Tipps

Der nächste Winter, und damit die nächste Werkstatt-saison, kommt bestimmt. **Wir freuen uns jetzt schon über auf interessante Tipps und Anregungen aus eurer Werkstatt.**



Kalender 2026

Für das Jahr 2026 ist wieder ein Kalender seitens der ÖAeC Sektion Modellflug geplant.

Wir freuen uns auf die schönsten Fotos eurer Modelle und Modellflugaktivitäten!

redaktion@prop.at

Fotos in Druckqualität (300 dpi)

prop-Chefredaktion und Öffentlichkeitsarbeit für die Sektion Modellflug

Zu einem Wechsel ist es in der Redaktion unseres Printmagazins prop gekommen. Wolfgang Semler beendet nach langjähriger Leitung aus persönlichen Gründen sein Engagement für unser Sektionsmagazin.

Als neuer Verantwortlicher konnte Martin B. Atzwanger aus Oö. gewonnen werden, dem zu Beginn Manfred Dittmayer als Konsulent zu Seite steht.

Dank an Wolfgang Semler

Aufgrund neuer beruflicher Herausforderungen, legte Wolfgang Semler nach fünf Jahren als Redakteur und sieben Jahren als Chefredakteur unserer Mitgliederzeitschrift „prop“, mit Jahresende seine Funktion nieder.

Seine seit 2023 existierende Firma „Blue Drone Business Solutions“ entwickelte sich in den letzten Jahren so gut, dass weitere Aktivitäten zurückgesteckt werden müssen.

Die Firma ist im Dienstleistungsbereich mit Drohnen tätig. Haupteinsatzbereich sind Inspektionsflüge zu Photovoltaikanlagen, Fernwärmeleitungen und Gebäudbegutachtungen. Zusätzlich ist Wolfgang Semler seit Mitte 2024 Vertriebspartner der Firma Spiral, welche die

erste autonom fliegende Indoordrohne auf den Markt gebracht hat. Ganz gibt er den Modellflug aber doch nicht auf: wenn es die Zeit erlaubt, bleibt er dem EDF- bzw. Jetmodellflug treu (und unterstützt uns in diesen Bereichen).

Wir wünschen ihm weiterhin viel Erfolg!



Martin B. Atzwanger Fachgruppe Öffentlichkeitsarbeit



Vor mehr als zehn Jahren musste ich mich einer größeren Herz-OP unterziehen und bekam anschließend den ärztlichen Rat, im Job etwas zu reduzieren und mir doch ein schönes Hobby als Ausgleich zu suchen.

Das Eigenheim war fertiggestellt, die vier Kinder halbwegs flügge, die Heavy-Metal-Band eingeschlafen, meine Aktivitäten im Bereich Kunst- und

Kulturmanagement etwas zurückgeschraubt, den Job als Projektleiter bei der Generalsanierung der TU Wien normalisiert: die Erinnerung an Kindertage, in denen „Geli“-Flieger, Sperrl Modelle – schön und bunt bemalt, aber wenig flugtauglich – und Segelboote aus Holz gebaut wurden, ließen die Begeisterung für Flugzeuge und Modellbau wieder aufleben.

Nach dem Wiedereinstieg über kleine Holzbaukästen und die üblichen „Schaumwaffel“ erstand ich eher zufällig den Frästeilsatz der SZD-6X von „Oldgliders“, einem Nurflügler mit 4,8 m Spannweite.

Seit dem konstruiere und baue ich in erster Linie Segel- und Motorflugzeuge aus den Anfängen der Segelfliegerei, am besten mit Bezug zur österreichischen Fluggeschichte. Mein bevorzugter Maßstab ist 1:2,5 und wie die Originalen werden sie in Holzbauweise erstellt. So entstanden in den letzten Jahren unter anderem die IS-5 „Ente“, die HR.1 „Gelse“ von Hafner-Rath, die „SCUD-1“ (ein englischer Kleinsegler), die „K.F. Aachen“ – Deutschlands erster Motorsegler – und derzeit die „M1“ von Ing. Erich Meindl (wahrscheinlich der erste österreichische Motorsegler).

Bekannt wurden meine Nachbauten der Konstruktionen von Gottlob Espenlaub – auch aufgrund von Vorführungen bei Schaufliegen, Events, Messeauftritten und bei Museumsbegegnungen auf der Wasserkuppe.

Zahlreiche Berichte in Fachzeitschriften über meine Modelle und deren Bauweise führten unter anderem zur Kuratierung der Ausstellung „100 Jahre – Erste internationale Segelflugwoche am Waschberg bei Stockerau 1923“, die zuletzt auch im Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe / Deutschland gezeigt wurde.

Während Corona übernahm ich aus der Sammlung Toni Kahlbacher die manntragende Hütter H 17b OE-0350, (Bj. 1953), die ich „in der Pension“ restaurieren möchte. Zwischenzeitlich habe ich auch diese „fullscale“ im Maßstab 1:2,5 nachgebaut.

Seit 2023 bin ich Vizepräsident des Österr. Luftfahrtarchives und wirke mit, wertvolles Dokumentationsmaterial zu erhalten und zugänglich zu machen.

Als neuer Öffentlichkeitsreferent und Chefredakteur der Mitgliederzeitschrift „prop“ sehe ich es als vordringliche Aufgabe, Informationen über alle Sparten unseres schönen Hobbys, sei es in sportlicher oder fachlicher Hinsicht sowie interessante Modelle, Firmenneuheiten usw. zu koordinieren und bereitzustellen. Gerne stehe ich euch auch direkt zur Verfügung und freu mich auf die kommende Zusammenarbeit.



Fachgruppe Jugendarbeit

Bundesfachreferent Andreas Walcher

Autor: Andreas Walcher
Fotos: Gerhard Flixeder,
Simon Walcher, Andreas Walcher

Liebe Modellflug Kollegen,

ich möchte die erste Prop Ausgabe 2025 nutzen, um euch meine Pläne – mit euch – zum Thema Jugendarbeit vorzustellen.



Zu meiner Person

Ich bin Andreas Walcher, gerade 50 Jahre alt geworden und begeisterter Modellflieger. Mein „Heimatflughafen“ ist der Modellflugplatz des MFC St. Andrä im Lavanttal. Ich habe Ende letzten Jahres die Aufgabe des Bundesfachreferenten für Jugendarbeit von Gerhard Niederhofer übernommen. Lieber Gerhard, an dieser Stelle ein großes Danke für deinen Einsatz und deine Hingabe für den Modellflugsport und besonders für die Jugendarbeit, die du geleistet hast – Danke!

Wie kam ich zur Jugendarbeit?

Dies habe ich Peter Zarfl zu verdanken. Peter hat im Kärntner Rosental viele Jahre lang ein internationales Jugendlager organisiert. 2013 bin ich mit meinem Sohn, der damals sechs war, zu Peters Jugendlager gefahren, um zu schauen, ob dies was für meinen Junior wäre.

Eigentlich wollte ich meinen Sohn dort abgeben – aber es kam anders. Peter meinte: „Ja, er kann gerne bleiben! Aber weil er so jung ist, sollte ich auch bleiben, um ihn zu begleiten.“ Gesagt, getan – ich blieb die Woche, war nicht nur für meinen Junior da, sondern unterstützte das Team um Peter und fand die Veranstaltung so toll, dass ich bis heute jedes Jahr als Betreuer beim Jugendlager war.

Als Peter die Organisation des Jugendlagers weitergab, lernte ich Gerhard Niederhofer kennen und unterstützte ihn, in den letzten Jahren bei der Jugendarbeit.

Was Jugendarbeit in der Sektion Modellflug für mich bedeutet

Was aber ist Jugendarbeit und wie stelle ich sie mir – mit euch – vor?

Für mich gibt es in der Jugendarbeit zwei Ziele:

- Jugendliche für unser Hobby zu begeistern
- Jugendliche, die bereits Modellflieger sind, für den Wettbewerbs-Sport zu begeistern

Diese Ziele kann aber nicht ich allein umsetzen, diese Ziele können nur wir gemeinsam umsetzen. Ich kann euch mit Rat und Tat zur Seite stehen, aber ich kann als Einzelperson nicht bei über 260 Vereinen Jugendliche vor Ort betreuen. Hier seid ihr gefragt. Jugendarbeit muss im Verein stattfinden – und ich meine nicht nur den Vorstand der Vereine, nein es beginnt bei dir!

Kennst du vielleicht jemanden in deiner Nachbarschaft/Umgebung der sich vielleicht für Modellflieger interessieren könnte – der aber noch nie bei euch am Modellflugplatz war? Lad ihn ein! Zeig deine Modelle her, entfache das Interesse am Modellflug. Als Verein könnt ihr einen Tag der offenen Tür veranstalten, um auf Euch aufmerksam zu machen – mit Lehrer-Schülerflug den Besuchern das Fliegen ermöglichen.

Ich glaube keiner ist euch böse, wenn bei so einer Veranstaltung ein Erwachsener als Neumitglied im Verein bleibt :-)

Auch das direkte Zugehen auf Schulen oder Gemeinden, die Ferienaktionen für Kinder veranstalten, könnte ein Ansatzpunkt sein, euren Verein ins Rampenlicht zu rücken.

„Alte Adler für junge Adler“

Denk einmal nach, ob du nicht auch ein Modell oder eine Fernsteuerung im Keller liegen hast, die schon Staub ansetzen, weil ihr vielleicht ein oder mehrere andere Lieblingsmodelle habt. Das sind die idealen Modelle, mit denen man Jugendliche unterstützen kann. Bei „Alte Adler für junge Adler“ spenden wir Modelle für Jugendliche.

ÖAeC BUNDESSEKTION



Nur lachende Gesichter beim Jugendlager 2024

Die Jugendlichen dürfen diese Modelle fliegen, dürfen diese aber nicht weiterverkaufen.

Wenn sie die Modelle nicht mehr fliegen, dann sollen sie im Sinne der Förderung weitergegeben werden. Bist du auch ein alter Adler, der das Projekt unterstützen will?

Das zweite Ziel, Jugendliche, die bereits Modellflieger sind, für den Wettbewerbs-Sport zu begeistern, verfolgen wir, indem wir Jugendwettbewerbe veranstalten oder bei Jugendlagern Fachreferenten einladen, um den Jugendlichen die entsprechende Klasse vorzustellen. Dass dieser Ansatz zum Erfolg führen kann, zeigt die Klasse F3K, wo wir in den letzten Jahren zwei Juniorenweltmeistertitel erfliegen konnten.

Auch heuer veranstalten wir in Kärnten (Juni) und der Steiermark (12.07.) einen Jugendwettbewerb, der eine Kombination aus Zeit/Zielfliegen ist.

Gerhard Niederhofer wird heuer das 39. Jugendlager in Hofkirchen (05.07.–13.07.) veranstalten. Dazu lade ich alle Jugendlichen herzlich ein!

Wenn ihr Veranstaltungen für oder mit Jugendlichen macht, bitte schießt einige Fotos, schreibt einen kurzen Bericht und sendet mir diesen bitte zu.

Wir planen solche Tätigkeiten aus dem Budget der Jugendarbeit zu unterstützen.

Weiters planen wir folgende Aktivitäten zu fördern:

- Jugendferienlager/Jugendferienaktionen
- Modellbaukurse für Jugendliche
- Ankauf von F5L/F3L Wettbewerbsmodellen für Jugendliche

Im Herbst erfolgt ein entsprechender Aufruf an alle Vorstände, Informationen zu ihren/euren diesbezüglichen Tätigkeiten für allfällige Förderungen bei uns einzureichen.

Wenn du Fragen an mich hast, erreichst du mich unter jugendarbeit@prop.at.

Ich hoffe, ich konnte dich für das Thema Jugendarbeit begeistern und vielleicht auch Ideen und Anregungen liefern, wie ihr das in den Vereinen umsetzen könnt.

Euer Andreas Walcher



mit Sohn Simon beim F3K Wettbewerb



Gerhard Niederhofer –
Danke für
deinen Einsatz

MODELL BAU TAGE

TULLN

25.-27. APRIL 2025
MESSE TULLN

DER TREFFPUNKT
FÜR ALLE
MODELLBAUFANS



GROSSE FLUGMODELL-AUSSTELLUNG MIT ÜBER 150 FLUGMODELLEN

- ✳ **Strahltriebwerke** wie z. B. eine MB 339 Aermacchi im Maßstab 1:2,4 ca. 95 kg schwer in Vollscafe, Turboprops, Schleppmaschinen, Warbirds, Segelflugmodelle und Hubschrauber in allen Größen, heuer auch Fesselflugmodelle, weiters Antik- und Aircombartmodelle u.v.m.
- ✳ **Heliflug- und Modellmotorenvorführungen** im Outdoorbereich.
- ✳ **Indoor-Flugzone** mit bekannten Indoorpiloten und moderierten Flugshows.
- ✳ **Große Modellmotorenausstellung** vom Verein „alles Motor“ mit Selbstbau-Sternmotoren, große Webramotorensammlung und einen Zwölfzylinder V-Motor der Firma „Pace-engines“.
- ✳ **Manntagender Hubschraubersimulator und manntagender Segelflugsimulator**
- ✳ **Interessante Aussteller** u. a. mit Horizon Hobby, Unilight, Chaservo, Tom Jets, Kirchert Modellbau u.v.m.

#wirliebenmodellbau

modellbautage.at

Kennen Sie schon unsere FMT?

Die führende Fachzeitschrift für Flugmodellbau und Technik

Inklusive
Bauplan-
beilage



Heftpreis 8,95 €

Die FMT 04/2025

Die Wahl der FMT-Adler ist in der Ausgabe 4 das Frühjahrs-Highlight des Jahrganges 2025. Als Anreiz zur Teilnahme werden unter allen Teilnehmern hochwertige Gewinne im Gesamtwert von über 29.000,- € verlost. Neben der Wahl und dem Gewinnspiel bietet die Ausgabe die gewohnt reichhaltige Themenmischung mit interessanten Testberichten, Workshops und Bautipps. Die FMT 4 ist einzeln oder im attraktiven Bundle mit dem FMT EXTRA RC-Elektronik im Handel sowie im VTH-Shop erhältlich.

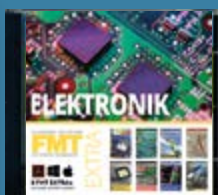
JETZT REINSCHNUPPERN UND LESEPROBE SICHERN!

3 AUSGABEN + 1x FMT EXTRA
FÜR NUR 15,90 € unter shop.vth.de/fmt-leseprobe

EINE AUSWAHL AUS UNSEREM VTH-SHOP:



FMT-EXTRA Elektronik
Art.Nr.: 3502541 • Preis: 8,90 €
Abo-Vorteilspreis: 5,90 €



RC-Elektronik-Sammel-CD
Art.Nr.: 6201347 • Preis: 39,90 €
für Abonnenten: 29,90 €
In vielen fundierten Einzelbeiträgen geht es um Grundlagen, Eigenbau-Anleitungen und Praxistipps zu Fernsteuerungen, Akkus, Motoren, Reglern und Servos. Dabei reicht das thematische Spektrum über alle Flugmodellbausparten und ist somit eine wertvolle Ergänzung zur FMT.



FMT Jahrgangs-CD 2024
Art.Nr.: 6201343 • Preis: 34,90 €
Abo-Vorteilspreis: 19,90 €



FMT Jahrgangs-Stick 2024
Art.Nr.: FMTJST • Preis: 39,90 €
Abo-Vorteilspreis: 24,90 €

Oder auch als
Download verfügbar:

Art.Nr.: 7352 • Preis: 32,90 €
Abo-Vorteilspreis: 17,90 €



Erhalten Sie jetzt die ultimative Sammlung aller 12 Ausgaben der FMT 2024 auf einer CD, einem Stick oder als Download! Lesen und stöbern Sie nach Herzenslust durch unser umfangreiches Archiv und tauchen Sie ein in die Welt des Flugmodellbaus.

Jetzt bestellen!

☎ 07221 - 5087-22

📠 07221 - 5087-33

✉ Bertha-Benz-Str. 7

🌐 www.shop.vth.de

✉ service@vth.de

📍 D-76532 Baden-Baden

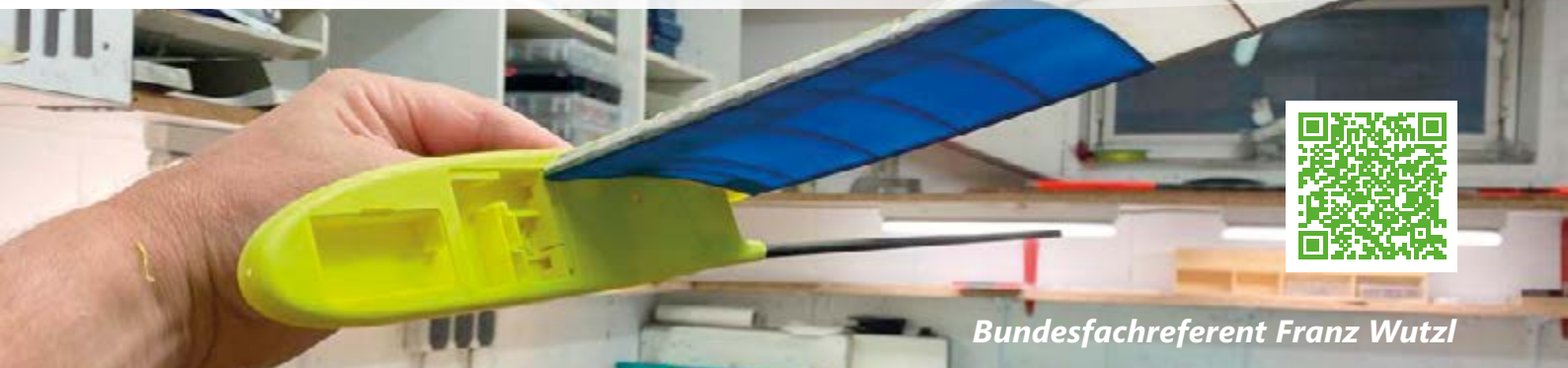
📘 VTH & FMT

📷 [vth_modellbauwelt](https://www.vth-modellbauwelt.de)

Bücher & Zeitschriften
PORTOFREI
(innerhalb Deutschlands)



F1A, F1B, F1C, F1P, F1Q, F1H Freiflug



Bundesfachreferent Franz Wutzl

Lange vor den ersten bemannten Flügen wurden die Grundlagen des Fliegens bereits mit Flugmodellen erprobt. Damit sind Freiflugmodelle (F1) die älteste Gattung fliegender Objekte und damit des Modellfluges. Viele der ersten luftfahrttechnischen Entwicklungen basieren auf dieser grundlegenden Art des freien Fluges ohne äußere Beeinflussung.

In der Öffentlichkeit, aber auch bei uns im ÖAeC, spielt der Freiflug heute leider kaum mehr eine Rolle – er ist so etwas wie eine „Orchideensportart“, von Idealisten abseits auf großen Wiesen, an sanften Hängen oder in geschlossenen Hallen betrieben.

Die Herausforderung liegt an der sehr feinfühlgigen Voreinstellung der Modelle, welche einen eigenstabilen Flug ausführen müssen. Gleichzeitig ist die Eigenstabilität auch der konstruktive Reiz dieser weltweit existierenden FAI-Klasse F1.

Freiflug bedeutet, dass der Pilot nach dem Start keine Möglichkeit hat, das Modell zu beeinflussen: also keine Fernsteuerung! Trotzdem sind die meisten Modelle heute mit Elektronik ausgestattet, z.B. mit einem vorprogrammierten Timer oder GPS, um sie auch über größere Entfernungen zu orten. Aber auch die verwendeten Materialien haben sich in den letzten Jahren geändert: Balsa- und Kiefernholz, die traditionellen Werkstoffe des Modellbaus, werden heute weitgehend durch Kohlefaserverbundwerkstoffe und dünne Plastikfolien als Bespannung ersetzt.

Die Starts in der Segelflugklasse F1A sind beeindruckend. Mit einer 50 m Leine werden die Modelle zum Teil auf über 100 Meter katapultiert und gleiten dann

elegant dahin. Ähnliche Höhen erreichen die Gummimotormodelle F1B, die von einem 30 g Gummi angetrieben werden. Die jüngste Klasse, F1Q, beweist, dass auch elektrische Antriebe in der F1-Familie ihren Platz haben.

Neben der anspruchsvollen Bautätigkeit lebt der Freiflug von Wettbewerben. Eine kleine aber aktive Szene hält diese Klasse auch in Österreich am Leben. Runde 20 Interessierte um Franz Wutzl, den Familien Mang und Wildburger, treffen sich vor allem im Frühjahr und Herbst, da unbebaute und freie (also gerade nicht landwirtschaftlich genutzte) Flächen benötigt werden.

2024 – wieder eine Österreichische Meisterschaft im Freiflug

Mit der Herauswertung aus dem Aichfeldpokal konnte 2024 endlich eine Möglichkeit gefunden werden, die Österreichische Meisterschaften im Freiflug wieder in Fohnsdorf bei Judenburg zu fliegen.

2025

Highlight 2025 wird die Senioren- und Jugend-Weltmeisterschaft in Salonta (Rumänien) sein, die auf dem zur Zeit besten Flugfeld in noch gut erreichbarer Entfernung abgehalten wird.

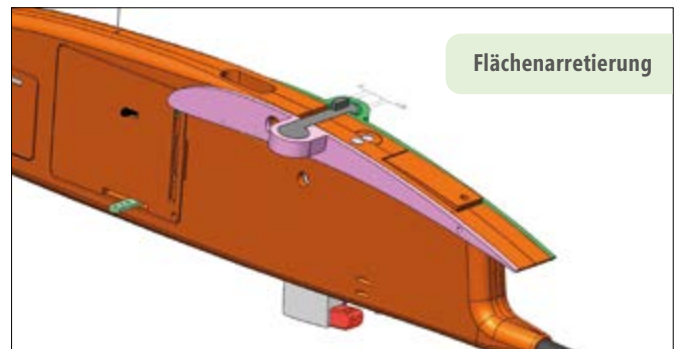
Leider gibt es derzeit keine Aktivitäten im Bereich F1D – Saalflug. Vielleicht findet sich eine entsprechend große, leere Halle, um mit Flugmodellen, nur von einem Gummimotor angetrieben, einen entsprechenden Wettbewerb zu fliegen!

F1H-Modell „Kermit“

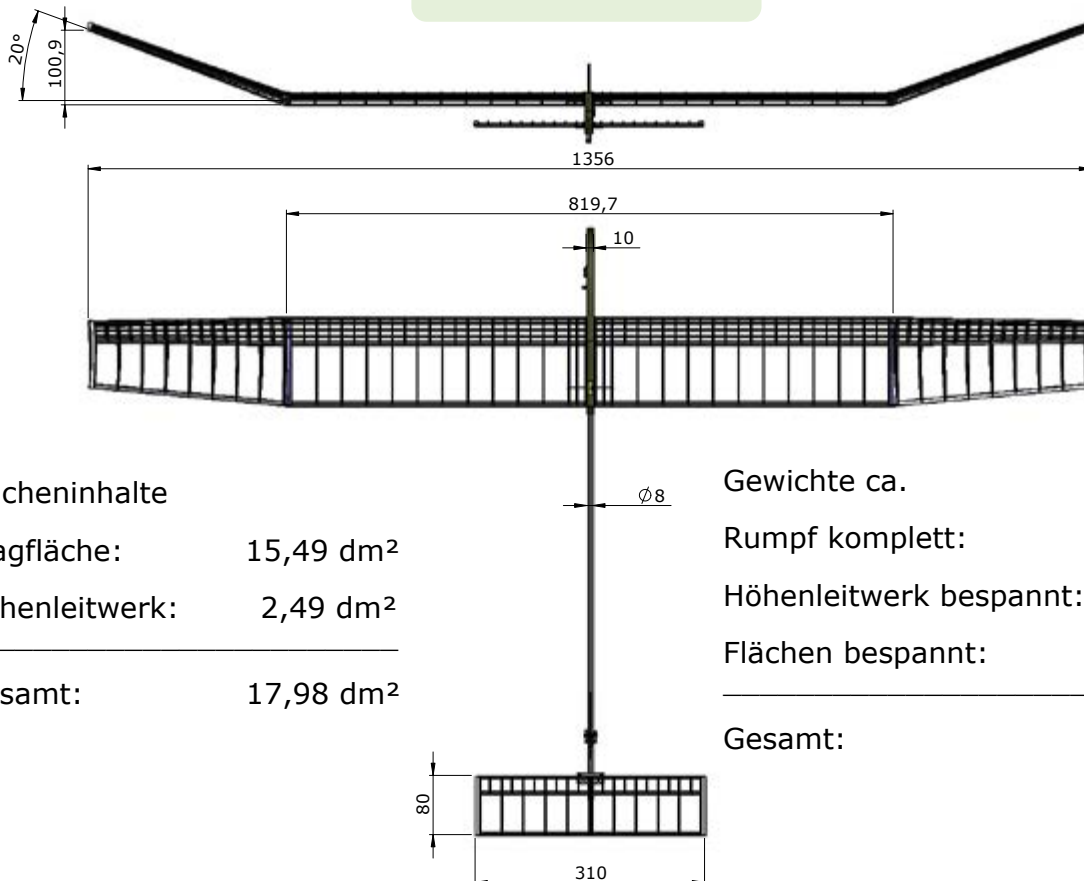
Auch in der Klasse F1 macht sich die Verwendung von High-Tech Komponenten breit. Im Zuge der letztjährigen Saison wurde deshalb ein neuer kleiner Freiflugsegler (F1H) „Kermit“ mit 3D-gedruckten Komponenten (Rumpf, Haken, Befestigungsteile, etc.) sowie einem sehr einfachen aber stabilen Flügel und sehr gutmütigen Flugeigenschaften konstruiert, der ab sofort verfügbar ist.

Grundsätzliche Idee ist, dass alle Druckteile selbst hergestellt oder bei Bedarf gegen Materialkostenersatz bezogen werden können. Die Bespannung erfolgt mit herkömmlicher Bügelfolie oder Bespannpapier. Als Thermikbremse kann ein kleiner RC-Empfänger mit einem Servo verwendet werden. Dadurch entspricht das Modell auch der EU-Drohnenverordnung, da es, sobald es die Sichtgrenze erreicht, gebremst werden kann!

Weiterführende Informationen sowie die benötigten Druckdaten sind bei Kurt Wildburger und Franz Wutzl zu bekommen!



F1H Anfängermodell „Kermit“



Flächeninhalte

Tragfläche: 15,49 dm²

Höhenleitwerk: 2,49 dm²

Gesamt: 17,98 dm²

Gewichte ca.

Rumpf komplett: 86g

Höhenleitwerk bespannt: 8g

Flächen bespannt: 88g

Gesamt: 182g

F1E Hang-Segelflugmodelle mit Selbststeuerung

Elfriede Ramler
wartet auf
den richtigen
Startzeitpunkt



Bundesfachreferent Reinhard Mang

F1E gehört zu den Freiflugklassen und wie der Name „Freiflug“ schon sagt, werden die Modelle nach dem Start sich selbst überlassen und beenden ihren Flug witterungs- oder windbedingt oft leider schon vor der vorgegebenen Maximalzeit oder bei idealen Verhältnissen mit Erreichung der Maximalzeit durch Auslösung einer durch eine Zeitschaltuhr ausgelösten Thermikbremse (Hochstellung des Leitwerkes). Diese Freiflugmodelle werden grundsätzlich nur vom Hang eines Berges bzw. Hügels gestartet, um den Aufwind ausnützen zu können.

In der Klasse F1E werden die Modelle mit Hilfe einer Magnetsteuerung (basierend auf dem Kompassprinzip) auf Kurs geschickt. Ein Magnetstab steuert das Ruderblatt.

Wird das Modell von seiner Flugbahn abgelenkt, verdreht sich der Magnetstab und damit das verbundene Ruderblatt wie eine Kompassnadel in die Gegenrichtung und bringt das Flugmodell wieder auf den ursprünglich eingestellten Kurs.

Die Eckdaten des Flugmodells

Höchste Gesamtfläche	150 dm ²
Höchste Flächenbelastung	100 g/dm ²
Höchstes Fluggewicht	5 kg

Meistens werden in der Praxis Modelle mit einer Gesamtfläche bis 50 dm², einer Flächenbelastung bis 16 g/dm² und einem Fluggewicht bis 500 g eingesetzt, wobei diese Werte nur als Richtwerte dienen. Da es eigentlich keine käuflichen Wettbewerbsmaschinen gibt, bleibt es jedem selbst überlassen, sich sein Modell selbst zu gestalten und auszulegen. Auf Grund verschiedener Windgeschwindigkeiten ist es trotzdem notwendig, verschieden ausgelegte Flugmodelle (Leichtwind bis Starkwind) einzusetzen, die dann natürlich unterschiedliche technische Daten aufweisen.

Da auch im Freiflug die Technik Einzug gehalten hat, wurde schon des längeren versucht, elektronische Steuerungen einzubauen, die über Mini-Servos das Seitenruder am Heck ansteuern.

Bis dato hat es sich aber gezeigt, dass bei keiner Welt- bzw. Europameisterschaft ein elektronisch gesteuertes Flugmodell einen Spitzenplatz belegt hat. Dies ist darauf zurückzuführen, dass Magnete der neuesten Technologie (früher AlNiCo 500 Magnete, heute aus seltenen Erden hergestellte Neodym-Eisen-Bor (NdFeB) Magnete) eingesetzt werden. Diese haben – laienhaft ausgedrückt – eine größere „Stellkraft“ und gewährleisten eine bessere Steuerung des Modells.



Magnetsteuerung: je nach Hanglage und Windrichtung kann man das „Zäpfchen“ in das Zahnrad einrasten lassen

Unsere Wettbewerbe

Ein Wettbewerb besteht aus fünf Durchgängen, wobei die zu erfliegende Maximalzeit pro Durchgang mit zwei bis fünf Minuten (wetterbedingte Vorgabe) vorgegeben wird.

Da diese Klasse international geflogen wird, werden Weltmeisterschaften seit 1989, Europameisterschaften seit Mitte der 60er-Jahre und Weltcups auch seit 1989 ausgetragen.

Österreichische Modellflieger waren dabei äußerst erfolgreich

1. Weltmeister in dieser Klasse wurde 1989 Klaus Salzer, gefolgt von Fritz Mang, der 1991 den Weltmeistertitel für sich verbuchen konnte. 1991 und 2009 konnten die Österreicher den Mannschaftsweltmeistertitel erringen.

Bei den Europameisterschaften gingen drei Einzel-europameister und zwei Mannschaftseuropameister hervor und schließlich je ein Weltcupgesamtsieg für Klaus Salzer, Felix Schobel jun., Reinhard Wolf und Fritz Mang, der in dieser Klasse schon alles gewonnen hat, was es zu gewinnen gibt.



Fritz Mang beim Aufziehen des mechanischen Zeitschalters



Warten auf gleichmäßigen Wind und thermische Luft

Ausblick

Leider ist unsere Klasse F1E eine „Saurier-Klasse“, da sie vom Aussterben bedroht ist. Es fehlt an Neuzugängen, da die Mitwirkung bzw. chancenreiche Teilnahme an Wettbewerben doch sehr zeitintensiv ist. Auch wurde schon einiges versucht, Jugendliche und Interessierte für diese Modellflugklasse zu gewinnen, doch fehlende kaufbare Einstiegsmodelle und die mit dem Bewerb verbundenen körperlichen Anstrengung sind nicht sehr einladend.

Fuchsjagd: Ivaylo Popov
mit der Klasse i F2A (Speed)
und Rudi mit F2D

F2A, F2B, F2C, F2D Fesselflug



Bundesfachreferent Hanno Miorini

Kurzer Rückblick

Der Fesselflug als zweitälteste Klasse des Modellfluges blickt auf eine bald 80-jährige Tradition zurück, welche in USA mit der Erfindung des bis heute verwendeten Steuersystems durch Jim Walker begann. In Europa war der Fesselflug ab den 1950ern bis in die Achtzigerjahre sehr beliebt. Ließe sich doch damit erstmalig ein Modellflugzeug mit einfachen Mitteln „fernsteuern“.

Eine Faszination, die einen nicht mehr so leicht loslässt, sobald man das „Kreisfliegen“ einmal erlernt hat! Mit dem Aufkommen erschwinglicher RC-Anlagen verschob sich jedoch das Interesse der meisten Modellflugbegeisterten in die Richtung RC-Modelle.

Bis heute gibt es in Österreich noch eine kleine, aber recht aktive Gruppe der Fesselflieger, wobei sich auch in dieser Klasse die Suche nach Nachwuchs schwierig gestaltet. Der meist hohe Bauaufwand und die unzureichende Verfügbarkeit von Ausrüstungsbestandteilen waren wohl bisher Hindernisse.

Heute

Weltweit, auch in Österreich, werden folgende FAI-Klassen im Wettbewerb geflogen, wobei Leinenlängen von ca. 14 m bis 21 m verwendet werden:

Geschwindigkeit (Speed F2A): Ein speziell auf Geschwindigkeit ausgelegtes Modell mit einem Rennmotor von maximal 2,5 ccm Hubraum erreicht Geschwindigkeiten über 300 km/h.

Kunstflug (Arco F2B): Ein genormtes Kunstflugprogramm wird in einer Halbkugel um den Piloten geflogen und von drei Punktrichtern bewertet. Die Modelle haben eine Spannweite von ca. 1500 mm und werden elektrisch oder mit Glühzündern bis ca. 12 ccm angetrieben.

Mannschaftsrennen (Team Racing F2C): Ein Team besteht aus einem Piloten und einem Mechaniker. Es fliegen drei Piloten bzw. Modelle gemeinsam in einem Kreis und müssen 100 Runden schnellstmöglich fliegen. Der Tankinhalt ist begrenzt und die Modelle müssen von den Mechanikern zwischengetankt werden. Die mit Dieselmotoren von 2,5ccm Hubraum betriebenen Modelle erreichen dabei Geschwindigkeiten von über 200 km/h.

Fuchsjagd (Combat F2D): Zwei Modelle bzw. Piloten fliegen gemeinsam in einem Kreis und versuchen den am gegnerischen Modell befestigten Papierstreifen möglichst oft zu schneiden. Die Modelle haben 2,5 ccm Glühzündern und sind sehr wendig. Die Anzahl der Schnitte und die geflogenen Sekunden werden gewertet.

Speziell beim Geschwindigkeits-Bewerb (F2A), Mannschaftsrennen (F2C, F2F) und in der Fuchsjagd (F2D) sind österreichische Piloten nach wie vor im World Cup der FAI erfolgreich.

Unsere Teilnahme bei der F2-WM in Muncie/USA

Es waren 199 Piloten aus 30 Ländern am Start. Österreich war in den Klasse F2A – Geschwindigkeit und F2D – Fuchsjagd mit den Piloten Ivaylo Popov und Rudolf Königshofer dabei. Max Dillinger brachte seine Expertise als Jury-Mitglied bei F2C-Mannschaftsrennen ein.



Bei der Weltmeisterschaft in USA:
Ivo Popov (links) und Rudi Königshofer (rechts)

Entwicklung

In den letzten Jahren verlagerte sich der Schwerpunkt der Wettbewerbs-Aktivitäten bei uns auf den Fesselflug-Kunstflug (F2B). In dieser Klasse werden zurzeit ein bis zwei internationale Wettbewerbe pro Jahr ausgetragen, zu denen wir euch gerne einladen.

Leider ist auch unsere Gilde der „Kreisflieger“ vom Mangel an Nachwuchs betroffen, jedoch konnte bei uns die Zahl der Aktiven durch einzelne Neuzugänge konstant gehalten werden.

Unsere Highlights 2025

Neben verschiedenen Treffen gastiert im August der F2B World Cup in Radfeld/Tirol und beim „15. Internationalen Tiroler Fesselfliegen“ in der Klasse Fesselflug-Kunstflug werden auch heuer wieder Spitzenpiloten aus vielen europäischen Ländern erwartet.

Die Österreichische Meisterschaft und die NWI in Weikersdorf beschließen die heurige Flugsaison und erfreut sich wachsender Beliebtheit auch durch Teilnehmer unserer östlichen Nachbarländer.

Es wäre schön, wenn sich durch unsere Aktivitäten einige angesprochen fühlen, das Kreisfliegen einmal auszuprobieren. Das Einsteigerpaket „Flash“ der tschechischen „rc-factory“ (Modell und gesamtes Zubehör mit Elektroantrieb) ist im Fachhandel verfügbar. Dieses Modell ist für die Einführung in die Klasse Fesselflug-Kunstflug (F2B) gedacht und fällt wegen des geringen Gewichtes nicht unter die EU-Drohnenverordnung.

Hinweis: Ein „Drohnenführerschein“ ist für Fesselflugzeuge erst ab einem Startgewicht von einem Kilogramm erforderlich, was in der Regel nur bei den größeren Kunstflugmodellen (F2B) der Fall ist.



Beim Start: Adi Hansemann startet
das Modell von Walter Reinisch



Im Flug: Rudi Königshofer
bei der Kunstflug-ÖM 2024

53. Innviertler Wanderpokal/F3A World Cup in Schärding/OÖ mit 53 Teilnehmer aus 10 Nationen: Platz 1 ging an Gernot Bruckmann, gefolgt von Lassi Nurila (FIN) und Christian Nicklaß (GER)

F3A RC-III Motorkunstflug



Bundesfachreferent Dietmar Waltritsch

Was macht eigentlich die Kunstflugklasse F3A/RC-III aus bzw. wo kommt die Faszination für diese Art des Modellfluges her?

Zum einen sind es die Modelle, die heutzutage entweder schon weit vorgefertigt sind (z.B. von Hui Yang, CA Model, CKAero, BJ Craft) oder Bausätze wie z.B. von Bruckmann Modellbau. Erforderlich ist jedenfalls ein entsprechendes Know-how bei der Finalisierung. Ein weiteres Augenmerk gilt dem Einfliegen, damit möglichst alles abgestimmt und perfekt eingestellt ist.

Die RC-III und F3A Modelle bestechen durch perfekte Kunstflugeigenschaften, haben keinerlei Eigenleben und sollten fliegen wie sie „liegen“.

F3A Klasse

F3A Modelle (Eindecker und Doppeldecker) haben um die 180 cm (max. 200 cm) Spannweite und eine Rumpflänge von 200 cm (max. 200 cm), wiegen abflugfertig um die 5.000 g (max. 5500 g inkl. Treibstoff oder Antriebsakku). Angetrieben werden sie meist durch einen leistungsstarken Elektroantrieb mit 10 LiPo-Zellen (42 Volt) oder mit einem Methanol Antrieb, meistens Viertakter. Der Antrieb ist so ausgelegt, dass die Flugeschwindigkeit in allen Lagen nahezu gleich schnell ist.

Diese Modelle können jegliche Art von Kunstflugfiguren

perfekt fliegen. Die Ruderanlenkungen und Servos sind sehr hochwertig und spielfrei ausgelegt.

RC-III Klasse

Modelle der RC-III Klasse dürfen eine max. Spannweite von 220 cm und eine max. Rumpflänge von 200 cm, und ein Gewicht von 5.200 g haben, sind meist Ein- aber auch Doppeldecker. Bei den Antrieben können Elektroantriebe bis 42 Volt, oder Verbrennungsmotoren (unbeschränkt vom Hubraum) verwendet werden. In den meisten Fällen werden aber in RC III die klassischen F3A-Modelle verwendet. Der Unterschied in den beiden Klassen ist schnell erklärt:

Das RC-III Kunstflugprogramm besteht aus 17 Kunstflugfiguren die in einer Entfernung von rund 150 Meter und in einem 60 Grad Fenster von ca. 500 Meter Breite ohne Unterbrechung geflogen werden. Man spricht hier auch vom Wendeflugfigurenprogramm, weil sich Figur an Figur reiht.

Das F3A Programm besteht aus den gleichen 17 Figuren, die aber zusätzliche Schwierigkeitsgrade in Form von Rollen oder Snap Figuren beinhalten.

Für Einsteiger ist das RC-III Programm schon herausfordernd, mit genug Übung kann man sich dann an das F3A Programm wagen.

Wer sich für Material und Wettbewerbe interessiert findet schnell Anschluss und Informationen auf der F3A Homepage <https://f3a.prop.at>

Rückblick 2024

Am Samstag den 11. Mai 2024 wurde zum Punktwerter-Seminar F3A/RC-III nach Fügen im Zillertal geladen. Auf der Tagesordnung standen neben den allgemeinen Regeln für die Bewertung des Modellkunstfluges, auch die ab 2024 neuen FAI-Kunstflugprogramme A25, P25 und F25.

Unter der Leitung von Dietmar Waltritsch und Peter Uhlig kamen zwölf interessierte Punktwerter:innen und Piloten zusammen. Am Vormittag, der der Theorie gewidmet war, stand Peter Uhlig Rede und Antwort. Nach der Mittagspause wurden durch die anwesenden Piloten einige Programmflüge absolviert und diese durch die neu geschulten Punkterichter:innen bewertet und nachbesprochen.

An dieser Stelle möchte ich mich bei Manfred Mader und der MSG Zillertal für die Mittagsverpflegung und die Bereitstellung des Fluggeländes bedanken.

Weitere Informationen zu aktuellen Flugprogrammen sowie Berichte und Ergebnisse/Termine sind ebenfalls unter der oben angeführten Webadresse zusammengefasst.

Termine im Jahr 2025

F3A:

- F3A World Cup Bewerb in Feistritz/Gail: am 31. Mai und 01. Juni 2025
- F3A World Cup Bewerb in Schärding: 07. und 08. Juni 2025
- F3A Bewerb Zillertal: 13. Juli 2025
- F3A Bewerb Oberpullendorf: 7. September 2025
- F3A Weltmeisterschaft Munci/USA: 09.–16. August 2025

RC-III:

- Trainingstag am 26. April 2025 bei der MSFC Rheintal
- Trainingstag am 17. Mai 2025 bei der MSG Zillertal/Fügen
- ÖM in Fügen am 12. Juli 2025
- RC-III Bewerb Oberpullendorf 6. September 2025

Kunstflug:

- Kunstflug Trainingswochenende: 26. und 27. April 2025 bei der MFG-Klagenfurt



Punktwerter-Seminar F3A/RC III in Fügen/Zillertal im Mai 2024



Höhepunkt der diesjährigen F3A Saison: die Europa-meisterschaft in Grandrieu/Belgien mit 57 Teilnehmern. Unser Team bestand aus Gernot Bruckmann (Vizeeuropameister), Werner Kohlberger (Rang 14) und Hannes Thiess (Rang 40). In der Teamwertung erreichte das Team Österreich den 6. Platz von 24 Nationen.



F3A Maschine „Pandora F3A“

Staatsmeisterschaft
F3B 2024



F3B, F3G und F3J Segelflugmodelle

Bundesfachreferent Peter Hoffmann

F3B

Dies ist die älteste aller RC-Segelflug-Wettkampfklassen. Ursprünglich handelte es sich um ein einfaches „Dauer“-Event, das jedoch bald zu einem Multitasking-Bewerb ausgebaut wurde. Mit ein und demselben Modell müssen drei verschiedene Flugaufgaben erfüllt werden: nämlich Zeit-, Strecken- und Speedflug. Die ersten beiden Aufgaben werden in Gruppen geflogen. Beim Speedflug startet einer nach dem anderen. Diese drei Aufgaben ergeben eine Runde, wobei in allen Bewerben so viele Runden wie möglich geflogen werden. Dies erfolgt immer wieder in anderen Gruppenzusammensetzungen. Der Start erfolgt mit elektrisch betriebenen Hochstartwinden, die einem strengen Reglement unterliegen. Je nach Wind, Wetter und Technik liegen die erzielten Höhen von 200 bis über 300 Metern. Von vielen Piloten wird der Hochstart als die wichtigste Disziplin angesehen, da dieser vor jeder anderen Flugaufgabe steht. Eine gute Ausgangshöhe verbessert die Chancen auf gute Flugergebnisse enorm. Hier muss vom Modell ein möglichst hoher Auftrieb bereitgestellt werden.

Zeitflug – Leistung im direkten Vergleich

Nach dem Start geht es zu der Flugaufgabe „Zeitflug“: Bis zu zwölf Piloten müssen innerhalb von zwölf Minuten Rahmenzeit einen zehnminütigen Zeitflug mit abschließender Ziellandung absolvieren. Wetter- und

Thermikwissen sind hier gefragt. Abweichungen von der Sollzeit sowie eine nicht zielgenaue Landung führen zu Punkteabzügen. Der Gruppenbeste erhält 1000 Punkte, die anderen im Verhältnis weniger

Streckenflug – Spannende Rennen

Eine 150 Meter-Strecke ist innerhalb von vier Minuten so oft wie möglich zu durchfliegen. Den bis zu sechs Piloten starken Gruppen stehen dafür sieben Minuten Rahmenzeit für taktische Entscheidungen zur Verfügung.

Speedflug – Reine Nervensache

In dieser Aufgabe wird die 150 Meter-Strecke viermal durchflogen. Diese Aufgabe muss innerhalb von vier Minuten Rahmenzeit erfüllt sein. Der (inoffizielle) Weltrekord liegt bei 13,2 Sekunden, was einer mittleren Geschwindigkeit von über 150 km/h entspricht.

Die Modelle – Hochleistungsmaschinen

Obwohl für die optimale Erfüllung der einzelnen Aufgaben stark unterschiedliche Auslegungen notwendig wären, darf nur mit einer Maschine geflogen werden. Zum Einsatz kommen hochmoderne Werkstoffe und aufwendige Herstellungsverfahren mit Faserverbundwerkstoffen (Kohlefaser, Aramid) sowie moderne Fertigungstechnologien. Sie werden oft selbst gebaut und zum Teil in Kleinserien hergestellt.



F3B-Modell bei der Abgabe zum Hochstart, WM 2013



F3B-Modell Lamio Elektro

Die Spannweiten liegen um die 3 m bei einem Gewicht von etwa 2 kg. Wichtige Kennzahlen für die Auslegung sind die Gleitzahl und die minimale Sinkgeschwindigkeit, die im Wesentlichen von Flügelgeometrie und Flügelprofil abhängen.

Internationale Spitzenplätze 2024

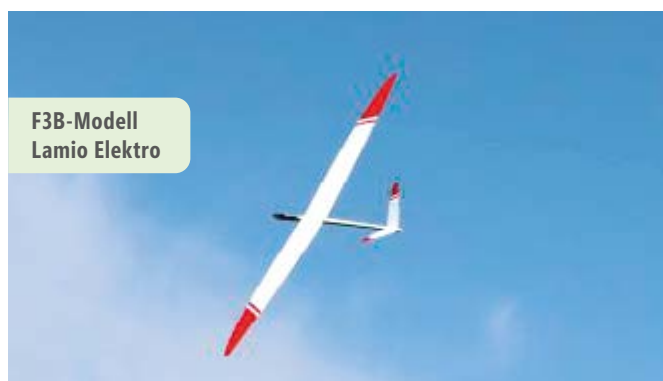
- 1. Platz: Jürgen Pölzl Lippeweidepokal Lünen (GER)
- 2. Platz: Jürgen Pölzl Sonnewendpokal Dresden (GER)
- 2. Platz: Bernhard Flixeder Plassenburgpokal Kulmbach (GER)
- FAI World Cup F3B Rang 3: Jürgen Pölzl
- F3B Staatsmeister 2024: Bernhard Flixeder

Vorschau 2025

Die Weltmeisterschaft F3B 2025 findet in Dresden/Hoyerswerda statt.

Die Beschickung der WM 2025 erfolgt in Absprache mit den qualifizierten Piloten und Bernhard Flixeder (Fixer Startplatz als regierender Weltmeister 2023).

Wettbewerbe/Terminplan 2025: siehe www.f3b.de



F3B-Modell Lamio Elektro

F3J Thermik Dauerflug-Segelflugmodelle

Ein Wettbewerb, Mann gegen Mann, für Wettbewerbsteilnehmer mit funkfern gesteuerten Thermik-Segelflugmodellen.

Im Wettbewerb werden mehrere Vorrunden geflogen. Für jede Vorrunde werden die Teilnehmer in Gruppen aufgeteilt. Die Ergebnisse jeder Gruppe werden „normalisiert“, um zu sinnvollen Wertungen zu kommen, auch wenn die Wetterbedingungen sich während eines Durchganges ändern.

Die Teilnehmer mit den höchsten Gesamtwertungen in den Vorrunden fliegen dann wenigstens zwei, aber nicht mehr als vier weitere Durchgänge in der Endrunde als eine Gruppe, zur Bestimmung der Endwertung. Die geplante Anzahl von Durchgängen in der Endrunde muss vom Wettbewerbsleiter vor Wettbewerbsbeginn bekannt gegeben werden.

Weltmeisterschaft F3J 2024 in Norwegen

- 5. Platz Peter Hoffmann
- 6. Platz Hermann Haas

Vorschau 2025

Insgesamt nur zwei internationale Bewerbe im FAI-Kalender. Die Durchführung der Weltmeisterschaft 2026 wird der FAI voraussichtlich von der Schweiz angeboten.

F3G

Die Klasse ist mit 1. Jänner 2025 von einer Versuchsklasse zur offiziellen FAI Klasse geworden. Derzeit sind in Österreich acht bis zehn Piloten in der Klasse F3G aktiv. Mit Beginn 2025 ist die Qualifikation zur WM-Teilnahme über die FAI-Bewerbe möglich.

Die Berechnung erfolgt analog dem Verfahren für die Klasse F3B (die drei besten Bewerbe des Kalenderjahres kommen in die Wertung; in % der Wettbewerbsergebnisse).



F3C – Quest Impaction 775
im Staysee-Rumpf

F3C und F3N Helikopter Kunstflug

Bundesfachreferent Stefan Burndorfer

F3C ist eine Kombination aus Schwebefiguren und klassischen Kunstflugfiguren. Eine der Herausforderungen besteht darin, den Modellhubschrauber auf beide Bereiche abzustimmen und sowohl die notwendige Ruhe in die Schwebefiguren als auch die gewünschte Wendigkeit in den Fahrtfiguren zu bringen. Der Figurenkatalog umfasst zwei Flugprogramme: eines für die Vorrunde und ein eigenes Flugprogramm für die Finaldurchgänge. Jedes Flugprogramm besteht aus zwei Schwebeflugfiguren, fünf bis sechs Fahrtfiguren und eine Autorotationslandung. Das besondere Augenmerk liegt beim F3C auf absoluter Präzision, Gleichmäßigkeit und Exaktheit der Flugvorführung.

Dabei kommen aktuell Helis der 700er- bis 760er-Größe zum Einsatz, hauptsächlich mit Sportrumpf und mit speziellen Rotorblättern.

Zum Einstieg reicht aber jeder 600er bis 700er mit normaler Kabinenhaube, wenn möglich F3C-Rotorblätter für etwas mehr Ruhe die den Schwebefiguren.

Die Klasse F3N ist seit 2010 eine offizielle FAI Klasse und wurde aus dem Wunsch heraus erschaffen, dass sich auch 3D- bzw. Freestyle-Piloten in einem offiziellen FAI-Wettbewerb miteinander messen können. Um die scheinbare endlose Figurenvielfalt des 3D-Fliegens, aber auch das präzise und genaue Fliegen einzelner Figuren vergleichbarer und bewertbarer zu machen, wurde der Wettbewerb in drei verschiedene Programme unterteilt: Pflicht, Kür und die Musik-Kür.

Dabei kommen fast alle modernen 700er-Helis zum Einsatz. Zum Einstieg reicht jedoch ein 550er oder 600er, um die ersten Figuren zu erlernen und mitzufliegen.

Rückblick 2024

Das Modellflugjahr 2024 startete für die an F3C und F3N interessierten Piloten mit einem Treffen am 6. April beim MFSU Neukirchen. Dabei wurden die neuen Flugfiguren der nationalen und internationalen Programme vorgefliegen und besprochen. Der neu eingeführte Rookie-Cup wurde vorgestellt und von fast allen Piloten ausprobiert. Diese neue Einstiegerklasse ist sehr einfach zu fliegen und soll allen Helipiloten die Möglichkeit geben, ohne aufwändige Vorbereitungen Wettbewerbsluft zu schnuppern.

Vom 9. bis 12. Mai fanden die traditionellen Trainingstage statt, diesmal am Modellflugplatz St. Stefan im Jauntal, Kärnten. Die individuelle Unterstützung der Piloten wurde vom Wettbewerbseinsteiger bis zum langjährigen Teampiloten sehr positiv angenommen und wird auch weiterhin so umgesetzt werden.

Am Samstag wurde parallel dazu der F3CN Punkterichterlehrgang abgehalten, und wir freuen uns einige neue Punkterichter begrüßen zu können.

Am 15. und 16. Juni fand, ebenfalls beim MFC St. Stefan, ein F3C Worldcup-Bewerb der internationalen Euro-Heli-Serie statt. Die Veranstaltung war sehr gut besucht

Ö-Pokal Markgrafneusiedl



und alle Teilnehmer freuen sich immer sehr auf die österreichische Gastfreundschaft und unsere wunderschöne Landschaft.

Leider konnten wir aufgrund der sinkenden Teilnehmerzahl in Österreich nur einen Bewerb zum Ö-Pokal austragen. Hierzu besonderen Dank an den 1. MHC Austria, dass wir den Bewerb, trotz des Risikos nicht kostendeckend zu sein, austragen durften. Mit acht Startern in drei Klassen war es eine kleine, aber sehr feine Veranstaltung.

Highlight des Jahres war die Europameisterschaft in Dänemark vom 10. bis 17. August, welche am tollen Modellsportgelände des RC Parken ausgetragen wurde. Thomas Wiese ist es als Veranstalter gelungen den perfekten Rahmen für dieses sportliche Event zu schaffen. Die wechselnden Wetterbedingungen, und besonders der starke Wind, stellten dabei alle Piloten vor große Herausforderungen. Für uns Piloten und Helfer ist immer eine besondere Ehre für Österreich an einem internationalen Großereignis teilnehmen zu dürfen.

Zusätzlich wurden von österreichischen F3CN Piloten die Teilwettbewerbe der deutschen Meisterschaft und der internationalen Wettbewerbe im Rahmen der EHS besucht. Alle Ergebnislisten der nationalen und internationalen Wettbewerbe sind unter <https://www.f3scoring.com> zu finden.

Veranstaltungen 2025

Infos zu den kommenden Veranstaltungen und Wettbewerben findet ihr unter www.f3cn-austria.at



Trainingslager und Punkterichterlehrgang





Freestyler von
TUD-Modelltechnik

F3F Hangsegelflug

Bundesfachreferent Lukas Gaubatz

Ausblick auf die F3F Wettbewerbs- saison 2025

Ein Jahr mit ansprechenden Events in kollegialer Atmosphäre

Die F3F-Saison 2025 verspricht ein spannendes Jahr für Modellflug-Interessierte und Hangflug-Enthusiasten zu werden. Als eine der herausforderndsten Disziplinen im Modellflug, bei der es um Geschwindigkeit und Präzision in verschiedenen Hangfluggebieten geht, bietet die neue Wettbewerbssaison den Teilnehmenden viele Möglichkeiten, ihr Talent zu zeigen. Ob im Fingerspitzengefühl, der Taktik oder der Wahl eines neuen Flugmodells – es wird mit Adrenalin beim Fliegen belohnt.

Die Modelle in der Klasse F3F sind aerodynamisch optimierte Segelflugzeuge mit einer Spannweite um etwa drei Meter. Sie sind überwiegend aus steifen, kohlefaserverstärkten Kunststofflaminaten gefertigt. Das ermöglicht den Einsatz von modernen, dünnen Tragflächenprofilen bei geringem Gewicht und einer ausgewogenen Masseverteilung. Ein überragendes Steuergefühl ermöglicht eine hervorragende Agilität, die sich beim F3F mit schnellen Richtungswechseln bzw. eng geflogenen Wenderadien bei hoher Geschwindigkeit zeigt und dem Piloten oder der Pilotin ein unvergleichliches Fluglebnis bietet.

In der Wettbewerbsklasse F3F hat ein ferngesteuertes Segelflugzeug an einem Flughang zehn Strecken eines 100 Meter langen Kurses zwischen zwei Wendemarken

in möglichst kurzer Zeit zurückzulegen. In einem Bewerb wird diese Flugaufgabe in mehreren Durchgängen wiederholt, wobei in jedem Durchgang die Höchstpunktzahl für die kürzeste Zeit dieses Wertungsflugs bzw. höchste mittlere Geschwindigkeit vergeben wird. Nach dem begehrten Siegerpokal darf man mit der höchsten Gesamtpunktzahl aus allen Durchgängen greifen.

Besonders im Fokus des heurigen Jahres ist das zweite Qualifikationsjahr zur F3F Weltmeisterschaft 2026. Die besten Piloten aus verschiedenen Bundesländern kämpfen um die begehrten Startplätze auf einer überwiegend internationalen Bühne, den Eurotour- und World-Cup-Wettbewerben zu denen auch die folgenden zählen:

Der Modellflugverein F3F Freunde hat die Vorbereitung auf die Ausrichtung der Wettbewerbe in Hainburg an der Donau (NÖ), den Donaupokal, vom 4. bis 6. April 2025 sowie am Wöllaner Nock (K), den Nockalm Pokal vom 13. bis 15. Juni 2025, begonnen und freut sich über eine rege Teilnahme. Noch unbekannte Flugtalente mit etwas Hangflugerfahrung wollen gerne zu diesen Events begrüßt werden. Es gibt wohl keinen ansprechenderen Rahmen als viele erfahrene Piloten, die Interessierte gerne empfangen. Und sogar die Welt-Elite wird anzutreffen sein.

Hattest du bereits ein Gelegenheit, einen Flugtag an einem Hang mit dem amtierenden F3F Weltmeister zu verbringen und zu sehen, wie weit entwickelt die Technik ist und die Fähigkeiten eines Piloten sein können,



SO-Hang nahe Quillan, Frankreich



Start am Osthang
in Laurac, Frankreich



Hangfliegen am Süd-Osthang
des Braunsberges/Hainburg; NÖ

sein Modell mit eindrucksvoller Präzision zu fliegen? Wer die Chance nützt an einem Hang mit dem Champion zu fliegen, kann seine eigene Flugsicherheit steigern, die Steuertechnik verbessern und sich eventuell von technischen Neuerungen, Geländeeinflüssen oder Luftströmungen inspirieren lassen – alles in einer überschaubaren, sportlichen und fairen Wettbewerbsszene. Viele Piloten schätzen den Austausch, ob an der frischen Luft am Flughafen, während eines Wettbewerbes oder dem anschließenden Zusammensitzen beim Wirt als Abschluss eines gelungenen Flugtages.

Als Highlight ist die österreichische Meisterschaft in Strmca, Slovenien von 3. bis 4. Mai 2025 zu nennen. Der Flughafen ist bekannt für seinen konstant guten, ruhigen und wenig turbulenten Aufwind mit einem ansprechenden Panorama.

Als große Herausforderung bleibt für die Piloten, ihre Flüge an verschiedenen Flughängen den wechselnden Bedingungen anzupassen. Die Vielfältigkeit macht die Begeisterung für diesen Flugsport aus. Mit Vorfreude blicken Interessierte auf neu erhältliche Flugmodelle, um sie in der Vorbereitung auf die Saison zu testen und erfolgreich einzusetzen. Du kannst dir sicher sein, auf den Wettbewerben von den letzten Neuerungen zu erfahren und neue Modelle gleich live zu sehen.

Fazit: Eine Flugsaison voller Möglichkeiten in einem sportlich und technisch interessanten Umfeld

David Stary und Lukas Gaubatz



Ready Box F3F WM 2024,
Saint Ferriol, Frankreich



Pitbull 2 von Baudismodel



Fliegen bis zum
Sonnenuntergang
in Weistrach

F3K

HLG Hand Launch Glider – eine Wettbewerbsklasse mit erfolgreichen Jugendlichen



Bundesfachreferent Hermann Haas

F3K oder DLG Modelle erfreuen sich immer größerer Beliebtheit und begeistern auch viele jüngere Pilot:innen. Die Modelle sind handlich, die Regeln einfach und der Spaßfaktor hoch!

Eigentlich sind diese Modelle DLGs, also „Discus Launch Glider“. Früher, als sie noch in der Speerwurftechnik in die Luft geworfen wurden, nannte man sie HLGs, also „Hand Launch Glider“. Wobei DLGs natürlich auch HLGs sind.

Die offizielle Abkürzung für die Wettbewerbsklasse dieser Modelle lautet F3K. Im Prinzip handelt es sich immer um die gleichen Modelle. 2007 wurde die Klasse F3K von der FAI zur offiziellen Wettbewerbsklasse für Handstart-Segelflugmodelle erklärt.

Das Modell wird an einem Wurfstift am Ende des Flügel-Randbogens gehalten. Mit einem Drehwurf (der an den Diskuswurf erinnert) wird das Modell zwischen 40 bis

70 m hoch in die Luft geschleudert, der Rekord liegt bei über 100 m, um anschließend auf Thermiksuche gehen zu können. Durch die geringe Spannweite von ca. 1,5 m kann das Modell startfertig im Auto transportiert werden, und ist daher sofort flugbereit. Die Akkukapazität reicht für rund 1,5 Stunden Flugzeit. Es ist vollkommen lautlos. Selbst in der Nähe von Ortschaften gibt es keine Beschwerden von Anrainern.

Die Modelle werden in Formen hergestellt. Tragfläche und Leitwerk bestehen aus einem Schaumkern, welcher an der Oberfläche mit Carbonegewebe überzogen ist und daher ausgezeichnete Festigkeit bei geringstem Gewicht aufweist. Der Rumpf wird ebenfalls in Carbon hergestellt, um den Kräften beim Werfen Stand zu halten. Das relativ große Seitenleitwerk sorgt für mehr Flugstabilität beim Wurf. Zur Verringerung der Massenträgheit sitzen die Flächenservos so nahe wie möglich am Rumpf.

nationaler F3K Wettbewerb
in Eppenstein/Stmk.



Für den Einstieg empfiehlt es sich ein gebrauchtes, aber gut gepflegtes Wettbewerbsmodell für relativ wenig Geld zu kaufen. Scheut euch jedoch nicht, ein wenig mehr auszugeben, es zahlt sich aus!

Rückblick auf die Saison 2024

Im Juli hatten die Senior-Piloten, Bernhard Flixeder, Klaus Schlömmner und Matthias Wildburger die Ehre, mit unserer Jugendmannschaft, Simon Walcher, Luca Brudermann und Johannes Müller Österreich bei der F3K-Europameisterschaft in Polen zu vertreten.

Schwierige thermische Bedingungen bei starkem Wind erschwerten die 21 geflogenen Durchgänge. Doch Bernhard erreichte trotz Verlust seines Windmodells souverän den Einzug ins Finale der besten zehn Piloten. Leider hatte Bernhard mit Problemen bei seiner Fernsteuerung zu kämpfen und beendete die Europameisterschaft auf dem 8. Gesamtrang.

Unserer Jugendmannschaft war bereits vor dem letzten Durchgang der Europameistertitel nicht mehr zu nehmen. Die Endplatzierung von Luca Brudermann auf Platz 2 und Simon Walcher auf Platz 3 entschied sich erst in der allerletzten Runde. Auch Johannes Müller auf Platz 7 bestätigte das große Können unserer Jugendlichen.

Zusätzlich zur Europameisterschaft wurden insgesamt sieben internationale Wettbewerbe in Europa besucht, und drei Wettbewerbe in Österreich durchgeführt.



Felix Graf beim schwungvollen
Start seines Modells

Vorschau für 2025

Die Vorbereitungen für die F3K-Weltmeisterschaft im deutschen Tarp haben bereits begonnen. Bernhard Flixeder, Hermann Haas, Klaus Schlömmner und Simon Walcher, als amtierender Junioren-Weltmeister, werden bei den „Seniors“ starten. Unterstützt wird die österreichische Mannschaft erstmalig von einer weiblichen Pilotin: Selina Frummel hat als Frau einen fixen Startplatz im Team Austria.

Bereits zum vierten Mal eine komplette Jugendmannschaft bei einer Weltmeisterschaft stellen zu können, erfüllt uns mit Freude! Nur durch Zusammenspiel vieler Personen kann es gelingen, drei potenzielle Jugendliche zu finden, und sie dann bis zu einer Weltmeisterschaft zu führen.

Gruppenfoto mit allen 64 Teilnehmern vor den Haller Mauern – das Gesäuse bietet nicht nur fliegerisch viele schöne Momente, auch landschaftlich kann es bei den Teilnehmern überzeugen



F3L (RV-RES)

Bundesfachreferent Kurt Planitzer

Die ehemalige Klasse RES wird in der FAI seit vier Jahren als F3L geführt.

F3L, auch bekannt als F3 RES (Rudder, Elevator, Spoiler), ist eine Klasse für funkgesteuerte Thermiksegelflugzeuge. F3L-Modelle dürfen eine Spannweite von 2 m nicht überschreiten. Die Ansteuerung der Ruder erfolgt nur über Seite, Höhe und Landeklappen. Querruder, Wölbklappen und dgl. sind mit Ausnahme der Nurflügler nicht erlaubt. Die Bauweise erfolgt ausschließlich aus Holz. CFK ist nur als Holm, Nasenleiste und für das Rumpfheckrohr erlaubt.

Die Aufgabe in der Klasse F3L besteht darin, in einer gewissen Rahmenzeit (9 Minuten), einen 6-minütigen Zeitflug mit Punktlandung zu absolvieren. Gestartet wird mit einem Hochstartset welches aus 14,8 m Gummischlauch und 100 m Perlenseil besteht. Diese Sets sind zu günstigen Preisen, fertig in der Länge abgestimmt, im Fachhandel erhältlich.

Gestartet wird im Wettbewerb in Gruppen von vier bis max. acht Piloten. Jeder dieser Piloten hat ein eigenes Startseil und einen eigenen Landepunkt. Der Beste der Gruppe erhält 1000 Punkte. Der Landekreis für die Punktevergabe hat einen Durchmesser von 15 m. Bei den ersten zwei Metern werden die Punkte in 20 cm Schritten vergeben. Landung 0 bis 20 cm = 100 Punkte unter 40 cm 99 Punkte, unter 60 cm 98 Punkte usw.

Die Flugzeuge sind ein bunter Mix aus Eigenbauten und gewerblich erhältlichen Modellen. Der geringe finanzielle Aufwand erleichtert Jugendlichen den Einstieg in den Wettbewerb. Der Preis von kommerziell erhältlichen Modellen liegt zwischen € 150,- bis € 400,-. Da die Bauweise zum größten Teil verpflichtend aus Holz ist und nur ein kleiner Teil CFK erlaubt ist, hat jeder Pilot die Möglichkeit mit einfachen Mitteln ein wettbewerbstaugliches Flugzeug zu bauen, was wiederum die Kreativität und Baulust fördert. Das Spektrum reicht vom handgeschnitzten Rippenblock Flieger, mit denen so mancher Pilot schon Spitzenergebnisse erlangte, bis zu privat mit CNC-Maschinen gefrästen Flugzeugen. Als Oberfläche wird zu 95 % Bügelfolie verwendet. GFK, CFK oder Formenbauweise ist nicht erlaubt.

Der Vorteil dieser Klasse liegt auch darin, dass man schon auf einem kleinen Platz trainieren kann. Ein kurzes Gummiseil genügt, um etwas Höhe zu erlangen. Die Kunst ist es dann, aus geringer Höhe Anschluss für Thermik zu finden.

Die Herausforderung der Klasse F3L ist sicher jene, dass man mit einfachen Mitteln (Regelwerk erlaubt nur gewisse Bauweisen mit wenig CFK) ein Top-Flugzeug herstellen muss. Hier kommt der Ausdruck "back to the roots" voll zum Tragen.



Martin Reicho startet das Modell von Ralf Petermann – die Zeitnehmer daneben konzentrieren sich bereits auf den Start der Zeitnahme nach Ausklinken des Modells aus dem Seil

ANDREAS ZECHNER

Highlight 2024

Das Highlight war sicher der 3. internationale Xeispokal in Admont mit sagenhaften 64 Teilnehmern aus sechs Nationen. Da sieht man die Beliebtheit der Klasse F3L, die zur Zeit einen grandiosen Aufschwung erfährt.

Ausblick 2025

Zu Jahresbeginn 2025 wurde vom österreichischen Aeroklub bei der FAI die Umstellung der Klasse F3L (ehem. RES) von „provisional class“ auf „official class“, beantragt. Die Abstimmung wird im April erfolgen. Falls diese Abstimmung positiv endet, wird es in der Klasse F3L schon 2026 oder 2027 die erste EM oder WM geben. Wir führen schon seit vier Jahren eine offizielle Rangliste und sind deshalb jederzeit für eine Nominierung eines österreichischen Teams gerüstet.

Für heuer stehen einige int. Wettbewerbe am Programm. Admont, Levice (SVK), Podhorany (CZ), Marburg (SLO), Mailand (ITA) usw.

F3L ist eine junge, attraktive Wettbewerbsklasse, wo Teamarbeit gefordert wird. Helfer, die das Hochstartseil für einen eventuellen „refly“ schnell zurückbringen, sind genauso wichtig wie der Helfer des Piloten, der für die Zeitansage oder für taktische Überlegungen eingesetzt wird. Der Helfer beim Piloten ist quasi der Copilot.

Autor: Kurt Planitzer und Emanuel Reichmayr
Fotos: Andreas Zechner



Jan Litva, Sieger des Xeis-Pokals 2025, startet seinen Encanto – der Encanto zählt momentan zu einem der besten, kommerziell erhältlichen Modellen in der Klasse F3L



Ein aktuelles Eigenbaumodell (TIPO) des Team Xeis – das schöne in der Klasse F3L ist, dass man mit Eigenentwicklungen auch sehr gute Chancen auf Spitzenplätze hat

Unser erfolgreiches Team der F3P-WM:
v.li.: Andi und Hannes Wildauer,
Gregor Zwickl, Gernot und
Gerhard Bruckmann



F3P/F3P-AFM – Indoor Motorkunstflug

Bundesfachreferent Dietmar Waltritsch

F3P WM 2025 in Burkertsmatt/ Widen (CH)

Die FAI F3P Indoor-Kunstflug-WM 2025 wurde diesmal vom Schweizer Aeroclub organisiert und fand vom 2. bis 8. Februar 2025 in der sehr schönen Sportarena in Burkertsmatt/Widen, etwas westlich von Zürich, statt.

Das vom ÖAeC dafür entsandte Nationalteam bestand wie zuletzt aus Gernot Bruckmann, Andi Wildauer und Gregor Zwickl. Teammanager war Hannes Wildauer, Gerhard Bruckmann war als Helfer mit dabei. Es wurden die Klassen F3P sowie F3P-AFM ausgetragen und in der Klasse F3P gab es wie schon bei den vorigen Weltmeisterschaften eine Teamwertung.

In der Klasse F3P waren 31 Piloten aus zehn Nationen am Start, in der Klasse F3P-AFM waren es mit 26 Piloten aus neun Nationen mehr als bei den bisherigen Weltmeisterschaften.

Die aktuellen F3P WM-Maschinen bewegen sich zwischen 40 g und 60 g Abfluggewicht, Antriebseinheiten mit 1S-Lipo und Propeller von 18-23" waren im Einsatz,

Counterrotating-Coaxial-Antriebe sind seit mehreren Jahren bereits Standard in dieser Klasse. Erstmals wurden in dieser Klasse Doppeldecker eingesetzt, die der Schweizer Sylvain Pasini gemeinsam mit Gernot Bruckmann entwickelt hatte.

Zum dritten Mal wurde auch die Klasse F3P-AFM (Aerobatic Flight to Music) offiziell als Weltmeisterschaft ausgetragen, geflogen wird eine vom Piloten selbst zusammengestellte Musikkür mit einer Länge von 120 sec.

Die Modelle mit Spannweiten von 840-960 mm lagen je nach Ausstattung bei einem Abfluggewicht von 130-200 g, Antriebe mit 8-9" Propellern und 2-3s Lipos wurden hier verwendet. Die meisten Piloten setzen bereits Fix-Pitch Luftschauben in Kombination mit Umkehrreglern ein, nur noch drei Piloten vertrauten auf die VPP-Version.

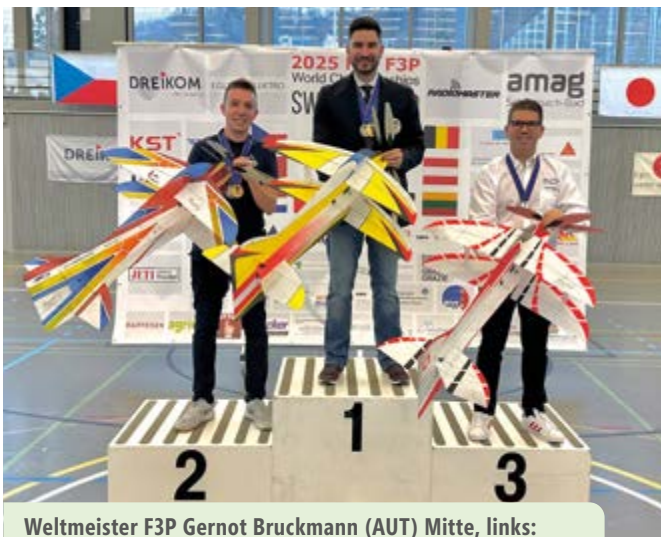
Insgesamt waren sieben Punkterichter aus sieben verschiedenen Nationen vor Ort, einer davon unser Bundesfachreferent Dietmar Waltritsch.

Nach der Vorrunde schafften es Gernot auf Platz 2 und Andi auf Platz 4, in das Finale der Top 10. Dort ging es

für Gernot um die Titelverteidigung: die Konkurrenz war stark und das Niveau in der Finalgruppe insgesamt sehr hoch. Drei Finaldurchgänge wurden geflogen, Gernot konnte alle drei gewinnen und sicherte sich damit WM-Gold und seinen sechsten F3P-Weltmeistertitel in Folge! Andi konnte sich im Finale vom 10. auf den 9. Platz verbessern. In der Teamwertung belegt das österreichische Team Platz 3 hinter den sehr starken Franzosen und dem Team aus der Schweiz.

Am darauf folgenden Tag standen die Finaldurchgänge F3P-AFM auf dem Programm. Es mussten je zwei verschiedene Musikküren geflogen werden. Jeweils die bessere Wertung aus Musik 1 und Musik 2 ergab die Gesamtwertung. Das Leistungsniveau war auch in dieser Kategorie sehr hoch. Zehn Top-Piloten kämpften um die Platzierungen und es wurden äußerst beeindruckende Flüge gezeigt. Schlussendlich konnte der Franzose Maxime Schmitt seinen ersten WM Titel knapp vor Gernot Bruckmann und Andi Wildauer erringen.

Wir gratulieren herzlich zu dieser tollen Leistung und dem beeindruckenden Ergebnis!



Weltmeister F3P Gernot Bruckmann (AUT) Mitte, links: Maxime Schmitt (FRA, 2.) und rechts Sylvain Pasini (SUI, 3.)



Die strahlenden Gewinner der Klasse F3P-AFM v.l. Gernot Bruckmann (AUT, 2.), Maxime Schmitt (FRA, 1.) und Andi Wildauer (AUT, 3.)

Wie ist es, einen Weltmeister daheim zu haben?

Absolut schön und ich bin sehr stolz. Einen neuen Weltmeister-Titel nach Hause zu holen ist immer etwas Besonders! Leider wird dieser Sport immer noch zu wenig wertgeschätzt und nur die wenigsten wissen, wie viel Arbeit, Zeit, Motivation und Höchstleistung dahinter steckt. Natürlich sind damit auch etliche Abende alleine auf der Couch verbunden, stundenlange Gespräche über Servodatens, über Kabel crimpen und Steckverbindungen löten. Alle Frauen die einen Modellflieger daheim haben wissen genau von was ich rede :-)

GAST-KOMMENTAR
von Bettina Bruckmann

Bettina und Gernot Bruckmann beim gemeinsamen Modellfliegen



Modellflug als gemeinsames Hobby

In jeder Partnerschaft ist es sehr schön, wenn man ein gemeinsames Hobby hat, aber Modellflug ist nochmal ein anderes Thema. In unserem Fall ist nur das Fliegen am Flugplatz unser gemeinsames Hobby, denn das gemeinsame Bauen in der Werkstatt haben wir relativ schnell aufgegeben – nach der ersten Meinungsverschiedenheit bezüglich Servoeinbau und Folieren – beim Bügeln denken wir Frauen meistens doch, dass wir das besser können.

Danach ist es für mich sehr einfach: Gernot übernimmt für mich alle Einstellungen und auch den Erstflug, ... Ich bekomme immer ein perfekt eingeflogenes Flugzeug – das ist einfach unbezahlbar! Am liebsten fliege meine Blanik aus dem Hause Bruckmann. Ich finde dieses Modell lässt sich super steuern und macht die „meiste“ Zeit genau das was ich will :-)

Am Modellflugplatz

Als Modellflieger-Frau sollte man auf jeden Fall schlagfertig sein und viel Spaß verstehen. Aber ich habe nirgends sonst wo so nette und aufmerksame Männer wie im Hobby Modellflug kennengelernt. Der Einstieg in das Hobby war nicht schwer, denn es gab sehr viele hilfsbereite Männer, die sich über Frauen am Flugplatz freuen.

Was machen die „Bruckmanns“, wenn sie nicht am Flugplatz sind?

Wie alle anderen auch gehen wir unserer Arbeit nach: Gernot in der Werkstatt, um die Kundenaufträge abzuarbeiten – damit alle so tolle Modelle haben wie wir. Ich leite einen großen Ferienpark am Katschberg.

„Adler“ von MANG Reinhard
beim Antikflugbewerb am Spitzerberg

F4C Scale/Semi Scale RC Flug

Bundesfachreferent Wolfgang Pretz

Was ist die Klasse RC Semi-Scale genau?

Die Sparten Scale und Semi-Scale beschäftigen sich mit dem maßstabsgetreuen Nachbau von Flugzeugen jeder Epoche der Luftfahrt. Bei Semi-Scale wird das Hauptaugenmerk auf die Umrissgenauigkeit des Modells gelegt. Es sind Anpassungen zum Vorteil des Flugverhaltens (z.B. Profil) und der Praxistauglichkeit (z.B. Anlenkungen) erlaubt.

Jedes Flugmodell wird statisch bei einer Baubewertung und im Flug zur Originalität des Vorbildes bewertet.

Aufgabe des Piloten ist es, den Punkterichtern ein RC-Flugmodell zu präsentieren, das zum einen dem Vorbild täuschend ähnlich sieht als auch im Flugstil möglichst nicht vom Original zu unterscheiden ist.

Dazu muss sich der Pilot mit dem originalen Flugzeug intensiv befassen, Unterlagen zusammentragen und das Vorbild genauestens studieren. Er stellt eine Dokumentation zusammen, die den Punkterichtern für den Vergleich des Modells zum Original vorgelegt wird – demnach wird das Modell aus 5 m Entfernung beurteilt.

Diese Dokumentation enthält eine Seiten-, Front- und Draufsicht mit einer Mindest-Spannweite von 30 cm und wenigstens drei verschiedenen Fotos des Original-Flug-

zeugs. Diese Dokumentation ist frei erweiterbar, soll die besonderen Highlights vom Modell zum Original hervorheben und wird in dreifacher Ausführung den Punkterichtern zur Beurteilung vorgelegt.

Die Flugfigurenauswahl ist grundsätzlich in zwei Kategorien eingeteilt: in kunstflugtauglich und untauglich. Hier ist darauf zu achten, Flugfiguren zu wählen, die den Möglichkeiten des Originals entsprechen.

Das Hauptaugenmerk der Punkterichter liegt bei den gewählten Flugfiguren jedes Flugdurchgangs auf:

- Tiefe, Höhe und Größe der Flugfigur
- Erkennbarkeit
- Ausrichtung vor den Punkterichtern

Dementsprechend wird beurteilt und werden Punkte vergeben.

Die Summe aus der Baubewertung und die Punkte der besten zwei von drei Flugdurchgängen ergeben die Platzierung im Bewerb.

In dieser Wettbewerbsklasse ist zum fliegerischen Talent auch ein handwerkliches Geschick gefragt. Das Modell kann komplett selbst konstruiert und erstellt sein, aber auch aus einer ARF Schachtel kann man ein schönes Semi-Scale Modell zaubern.

Kurzer Rückblick 2024

In Antikflug konnten 2024 trotz schlechtem Wetter vier Bewerbe durchgeführt werden.

Gestartet wurde am 2. Juni mit neun Teilnehmern, mit dem „Herbert-Hochhofer-Gedenkfliegen“. Aufgrund von Schlechtwetter konnte nur ARC1 und leider nur ein Durchgang geflogen werden. ARC4 wurde auf den 24. August verschoben, der mit 9 Teilnehmern und besserem Wetter durchgeführt werden konnte.

Der von den Antikmodellflugfreunden ins Leben gerufene ÖAMF Cup (Alle Antikwettbewerbe im Jahr werden in den Klassen ARC 1 und ARC 4 geflogen. Aus den Summen der Punkte aller ÖAMF Antikbewerbe ARC 1 und ARC 4 wird der ÖAMF Cup ermittelt.) erfreut sich stetiger Beliebtheit und steigender Teilnehmerzahlen.

Im Semi Scale hat sich der ESC Bewerb in Treubach gut etabliert. Dieser wird auch von unseren deutschen Flugkollegen gut besucht und durch Rücksprache mit Thomas Brandt (Referent des DMFV) versuchen wir einen Bewerb dieser Art auch nach Günselsdorf zu bringen – mit der Hoffnung, österreichischen Piloten die Möglichkeit zu geben, in der Einsteigerklasse des ESC-Wettbewerbs mit naturgetreuen Flugmodellen teilnehmen zu können.



Startvorbereitung von Steurer Raimund mit seinem Jaguar am Spitzerberg



Gemütliches Fachsimpeln der Piloten zwischen den Durchgängen beim RC Semi-Scale-Bewerb beim MBC Günselsdorf



Flightline beim Semi-Scale-Treffen beim MFSU Treubach



Teilnehmer beim ARC1-Bewerb am Spitzerberg

Für 2025

möchte ich euch folgende Termine nahelegen:

- von 25.–27. April sind die öst. Antikmodellflugfreunde auf den Modellbautagen in Tulln
- von 19.–20. Juli veranstaltet das Fachreferat RC Semi-Scale einen Workshop für interessierte Piloten. Dabei wird der Ablauf eines Bewerbs, eine Demonstration der Baubewertung/Flugbewertung mit Moderation durchgeführt und die Möglichkeit für Wertungsflüge bzw. Baubewertung der Teilnehmer mit gemeinsamer Auswertung gegeben.
- am 30./31. August haben wir die öst. Meisterschaft in RC Semi-Scale beim MBC Günselsdorf

Glücklicherweise gibt es einige Enthusiasten, die mich unterstützen, Bewerbe und Treffen auf die Beine zu stellen und damit diese wunderschönen Klassen Interessierten näher bringt. Bei diesen möchte ich mich herzlichst bedanken!



F5J-Modell
von Arijan Hucaljuk

F5B, F5D, F5F Ferngelenkte Elektroflugmodelle

Bunderfachreferent Peter Kolp

F5B ist eine internationale FAI-Wettbewerbsklasse für ferngelenkte Elektro-Segelflugmodelle. Die Modelle sind reine Sportgeräte, sehr hochwertig und entsprechen keinem Vorbild.

1) Streckenflug und 2) Zeitflug mit Landung

Diese beiden Aufgaben werden ohne Unterbrechung in einem Flug ausgeführt. Der für einen Durchgang erlaubte Energieverbrauch ist begrenzt und wird mittels Messgerät (Datenlogger) überwacht. Modellgröße, -gewicht und maximale Spannung des Antriebsakkus sind vorgegeben. Die verwendeten Modelle sind heute einheitlich Voll-GFK/CFK-Konstruktionen und müssen einen bestmöglichen Kompromiss zwischen hoher Geschwindigkeit im Streckenflug und dennoch guten Eigenschaften im Thermikflug erfüllen.

Alle Flugaufgaben werden pro Durchgang ohne Flugunterbrechung geflogen. Der Pilot darf für den Flug zwei Helfer mit zum Start nehmen, die z.B. Streckenflug, Zeiten und Thermik ansagen können.

Bei Welt- und Europameisterschaften ist zusätzlich zu den Helfern der jeweilige Teammanager an der Startstelle erlaubt. Es werden pro Wettbewerb mindestens zwei, maximal acht Durchgänge geflogen. Ab vier Durchgängen wird der schlechteste Durchgang jedes Piloten aus der Gesamtwertung gestrichen. An einem normalen Wettbewerb mit brauchbarem Wetter wird versucht, vier Durchgänge zu fliegen. Bei großen Teilnehmerzahlen drei Durchgänge. Bei Weltmeisterschaften wird in der Regel die Maximalzahl von acht Durchgängen geflogen.

F5D – Elektroflug Pylon-Rennmodelle

Dies ist ein Wettbewerb für funkferngesteuerte Pylon-

Rennmodelle mit Elektromotor, die einen 400 m Rundkurs, in Form eines Dreiecks, zehn Runden lang durchfliegen. Dabei fliegen maximal drei Modelle in einem Lauf. Der Start erfolgt aus der Hand des Helfers (Caller). Mit Vollendung der 10. Runde ist das Rennen beendet, die Landung wird nicht bewertet. Die Pylon-Rennmodelle sind Voll-GFK/CFK-Konstruktionen nach einer bestimmten Bauformel (Flächeninhalt, Gewicht). Der Antriebsakku darf eine Spannung von maximal 21 V haben, die erlaubte Energiemenge je Lauf ist limitiert und wird mittels Messgerät (Limiter) überwacht. Nach Erreichen des Limits wird der Motor abgeschaltet.

F5F – Elektro-Segelflugmodelle

Diese Klasse fliegt nach den F5B-Regeln, nur sind die Modelle größer (Mindestflächeninhalt inkl. Leitwerk 36 dm²) und der Antriebsakku ist auf maximal 6S Lipo begrenzt. Der erlaubte Energieverbrauch je Durchgang ist auf 1300 Wmin (statt 1750 Wmin bei F5B) begrenzt. Die Modelle sind ebenfalls Voll-GFK/CFK-Konstruktionen, insgesamt aber alltagstauglicher und langlebiger als F5B-Modelle, da aufgrund der geringeren Antriebsleistung die mechanische Belastung der Modelle geringer ausfällt.

F5J – Thermik Segelflug mit Elektroantrieb

Diese Klasse ist ein gruppenbezogener Vergleichswettbewerb für Piloten von elektrisch angetriebenen Thermik-Segelflugmodellen. Für das Ergebnis zählt einerseits das Ausnützen der Rahmenzeit von 10 Minuten (15 Minuten im Fly-off), andererseits der Beginn des Segelfluges in möglichst geringer Höhe und eine zeitgenaue und punktgenaue Landung. Der Antriebsmotor darf nur maximal 30 Sekunden ab Start laufen, ein neuerliches Einschalten ist nicht möglich.



Start eines F5B Modells – in 2 bis 3 Sekunden wird das Modell auf 50 bis 60 m/s (rd. 200 km/h) beschleunigen und in die Strecke einfliegen

In einem Bewerb werden zuerst mehrere Qualifikationsdurchgänge geflogen. In jedem Durchgang der Qualifikation werden die Piloten in Gruppen eingeteilt und es werden die Punktezahlen der Teilnehmer in jeder Gruppe in Relation zueinander gesetzt („normalisiert“), um aussagekräftige Resultate, unabhängig von während des Wettbewerbes sich ändernden Wetterbedingungen, zu erzielen. In einer Gruppe sollen mindestens sechs Piloten starten, die Zusammensetzung der Gruppen wechselt in jedem Durchgang. Die Teilnehmer mit den besten aufsummierten Ergebnissen aus den Vorrunden fliegen dann zwischen zwei (2) bis maximal vier (4) Finalrunden (Fly-off) als eine einzelne Gruppe, um die Endwertung zu bestimmen. Die genaue Anzahl der Finalrunden (Fly-off-Runden) wird von der Wettbewerbsleitung vor dem Beginn des Wettbewerbes bekannt gegeben.

Modelle

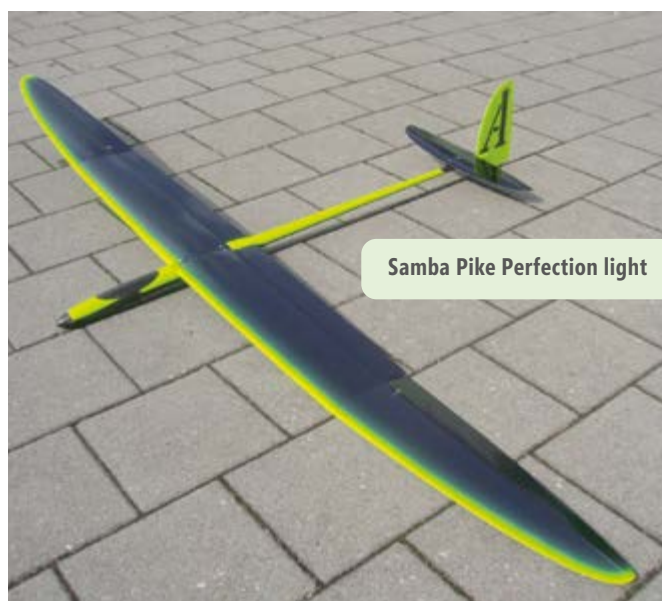
F5B/F5F sind extrem hochwertige und vielseitige Modelle, die gemeinhin als „Hotliner“ bezeichnet werden und richtig Spaß machen. Der finanzielle Aufwand ist sogar eher geringer als bei F5J.

Grundsätzlich sind Flächenmodelle mit Elektroantrieb zugelassen. Dabei gelten folgende Spezifikationen für Modell und Akku:

- Mindestgewicht des Modells ohne Flugakku: 1000 g
- Mindestfläche (Flügel und Höhenleitwerk): 26,66 dm²
- Maximale Energiemenge pro Flug: 1750 Wmin
- Energy Logger
- Darüber hinaus gibt es Einschränkungen in Bezug auf den verwendbaren Akku, die von Zeit zu Zeit variieren

Durch das vorgegebene Mindestmodellgewicht spielt der Leichtbau nicht mehr eine so große Rolle wie früher, ist aber immer noch wichtig. Das Optimum stellt minimales Gewicht bei maximaler Festigkeit dar.

Die Frage „kaufen“ oder „selber bauen“ muss jeder für sich entscheiden. Mit der Surprise, Speedfire oder der Avionik gibt es sehr gute käufliche Modelle.



Samba Pike Perfection light



F5B Wettbewerbsmodell „New Red“

Ausblick

Bis der angestrebte Erfolg im Wettbewerb erreicht wird, ist einiges an Übung und Erfahrung notwendig. Selbst dann, wenn aus dem eigenen Bauprojekt oder modifizierten Modell das Letzte herausgeholt wird, wird im Wettbewerb der Unterschied zwischen den Modellen bei weniger als einer Strecke liegen. Andererseits hat man beim Selberbauen völlige Freiheit, was Modell-design, individuelle Lösungen, Gewebebelegung, usw. angeht. Und schließlich ist das Bauen eine eigene Herausforderung, bei der es viel zu lernen gibt. Nicht zu vergessen ist der Spaß, wenn man im Team baut.

Das Interesse und das Engagement, an Wettbewerben teilzunehmen, gehen aktuell stark zurück. Woran liegt das? Ist es die immer weiter steigende technische Anforderung, die nur noch wenige bewältigen können? Oder vielleicht das Fehlen des Nachwuchses, der für eine nachhaltige Wettbewerbszukunft dringend notwendig wäre? Vielleicht auch eine Kombination aus beidem?



So sehen die Sieger der
F5B WM 2024 aus (v.li.n.re.):
Heiko Greiner (GER 2. Platz),
Thomas Wäckerlin (SUI, Weltmeister)
und Karl Waser (AUT, 3. Platz)

Autor: Karl Waser

F5B **FAI Weltmeisterschaft 2024 Maricopa (USA)**

Platz 3 für Karl Waser

Die 18. F5B Weltmeisterschaft wurde vom 10. bis 15. November 2024 in Maricopa/Arizona ausgetragen. Mit Karl Waser als Pilot und Andreas Leber als Helfer war Österreich nur mit einem sehr kleinen Team bei dieser WM in den USA vertreten.

Weitere Piloten hatten nicht genannt, somit war an eine österreichische Titelverteidigung des F5B-Teamweltmeisters von 2018 (mit Neudorfer, Schild, Waser) von Takikawa – Hokkaido/Japan nicht zu denken.

Mit Australien, Deutschland, Schweiz, England, USA, Japan und Österreich hatten sieben Nationen genannt

und viele WM-Teilnehmer freuten sich alte F5-Freunde wieder zu sehen.

Nach kurzer und intensiver Vorbereitungsphase im Herbst 2024 machte sich das österreichische F5B-Duo Anfang November via Flug von München nach San Diego sowie Mietauto auf nach Maricopa, wo die „Silent Wings Ranch“ (mehr unter <https://swsoaring.net/>) inmitten der Wüste als Austragungsort wartete.

Der erste Tag am WM-Gelände (Donnerstag) diente zur Akklimatisierung und als Trainingstag mit dem Ziel, die Modelle in der „Wüstenluft“ zu testen, sowie Antriebssetups an die neue Umgebung anzupassen.

Schon die ersten Trainingsflüge zeigten, dass die Technik einwandfrei funktioniert und nur marginale Anpassungen der Antriebsabstimmung notwendig waren. Weiters erklärten sich Markus Schweinhuber sowie Wolfgang Schulz vom Team Deutschland bereit, Team Österreich als Helfer für den Modellstart und Zeitflug zu unterstützen. Ein Paradebeispiel von echtem „Sportsmanship“ – Danke nochmals auf diesem Weg!

Beim Vorwettbewerb, dem „Silent Wings Open“, lief dann auch schon alles wie am Schnürchen für Österreich, sodass Karl am Samstagnachmittag nach insgesamt vier Durchgängen als Gewinner der Silent Wings Open feststand. Nur knapp dahinter positionierte sich aber bereits Thomas Wackerlin aus der Schweiz auf Platz 2 und Heiko Greiner aus Deutschland auf Platz 3.

Die knappen Punkteabstände ließen zu diesem Zeitpunkt schon ein „enges Rennen“ für die WM erwarten, man musste davon ausgehen, dass Thomas und Heiko nichts unversucht lassen würden, um bei der WM ganz nach vorne zu fliegen.

Hinter dem Trio „lauerten“ weitere Top Piloten wie Guntmar Rüb (GER) und Andy Lang (SUI), weiters musste man mit Remo Frattini wie auch Marco Cantoni (beide SUI) rechnen, obwohl sie im Vorwettbewerb noch nicht ganz auf die Top Gruppe aufgeschlossen hatten.

Jede F5B Weltmeisterschaft besteht aus acht Durchgängen, wovon sieben gewertet werden. Der Schlüssel zum WM-Podest bedeutet fehlerfreies Fliegen. Genau genommen wird nur ein einziger Fehler toleriert, alle anderen gehen somit ins Endergebnis ein!

Autor: Karl Waser

Das WM-Endergebnis

Am Schluss stand Thomas Wackerlin (SUI) als neuer F5B Weltmeister 2024 vor Heiko Greiner (GER) und Karl Waser (AUT) fest. Der Gesamtpunkteabstand war mit 3,7 Punkten schlussendlich äußerst gering und vor allem prozentual mit 0,05 % fast vernachlässigbar!

Herzliche Gratulation zu dieser tollen Leistung und dem super Ergebnis!



Das Team Österreich:
Pilot Karl Waser (re) mit
Helfer Andreas Leber (li)



Glocknerhof
Ferienhotel

Familie Seywald
9771 Berg im Drautal 43
T +43 4712 721 0
hotel@glocknerhof.at
glocknerhof.at
 [modelflying](https://www.instagram.com/modelflying)

Fliegen in Kärnten

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

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



Hangflug-Seminar
5. bis 12. April 2025
Schlepp-Woche
3. bis 10. Mai 2025






Start bei der F5J Staatsmeisterschaft 2024

F5J *Eine faszinierende Herausforderung in der Luft*

Koop Bundesfachreferent Mario Brandner

Die Wettbewerbsklasse F5J ist eine spannende Disziplin im Modellflug, die sich auf das Segelfliegen mit elektrisch angetriebenen Modellen konzentriert. Diese Klasse ist besonders herausfordernd, da sie sowohl modellfliegerische Geschicklichkeit als auch meteorologisches Wissen und Erfahrung sowie strategisches Denken in einem Wettbewerb verlangt.

Wettbewerbsregeln und Ziele

Das Hauptziel in der F5J-Klasse besteht darin, mit seinem Modell die maximal mögliche Flugzeit innerhalb einer festgelegten Rahmenzeit von 10 Minuten zu erreichen. Idealerweise können das 9 min 59 sec sein, weil noch innerhalb der 10 min eine Ziellandung auf einen markierten Landepunkt ausgeführt werden muss. Ein präzises Landen möglichst nahe bei diesem Landepunkt bringt zusätzliche Punkte, die in die Wertung einfließen. Als dritter Faktor wird die Höhe, in der der Motor ausgeschaltet wird, zur Bewertung herangezogen. Ziel ist

es, den Hilfsmotor, der maximal 30 Sekunden laufen darf, effizient zu nutzen, um Höhe zu gewinnen, während gleichzeitig die thermischen Bedingungen genau eingeschätzt werden müssen, um nicht zu hoch zu steigen. Denn je höher die Motorausshöhe, desto größer ist der Punkteabzug, der von der erreichten Flugzeit abgezogen wird.

Das Ergebnis eines Fluges in der F5J-Klasse setzt sich also aus drei Faktoren zusammen: der Höhe, aus der der Segelflug gestartet wird, der tatsächlich erreichten Flugzeit und den Punkten für die Landung.

Ein spannender Aspekt des Wettbewerbs ist, dass mehrere Piloten gleichzeitig in Gruppen fliegen. Dadurch entsteht ein direkter Vergleich, der die Fähigkeiten und Strategien der einzelnen Piloten auf die Probe stellt.

In den Finalflügen eines Wettbewerbs wird die Rahmenzeit auf 15 min, und damit die höchstmögliche Flugzeit auf 14 min 59 sec erhöht.



Start bei der EM 2024

International erfreut sich die F5J-Klasse großer Beliebtheit. Zahlreiche Bewerbe, ziehen bis zu 120 Teilnehmer an. In Österreich sind laut den aktuellen Ausschreibungen zwei Weltcupbewerbe geplant, die in Oberpullendorf und Wörgl stattfinden werden. Zudem ist ein dritter Wettbewerb in Spittal geplant. Zusätzlich hat man die Möglichkeit, in unseren Nachbarstaaten an vielen Wettbewerben, egal ob kleinere lokale Bewerbe oder Weltcupbewerbe, mitzufliegen.

Modellmerkmale und Technik

Als F5J-Segler sind Flugzeuge mit einer Spannweite von bis zu vier Metern zugelassen. Sie wiegen in der Regel zwischen 1200 und 1500 Gramm, was sie leicht und wendig macht. Diese Modelle sind speziell dafür konzipiert, die thermischen Aufwinde optimal zu nutzen und dabei eine maximale Flugzeit zu erreichen. Wenn es am Wettbewerbstag sehr windig ist, können die Modelle auch schwerer gebaut sein oder für eine höhere Fluggeschwindigkeit zusätzlich mit Ballast ausgestattet werden.

Im Wettbewerb kommen häufig hochwertige Carbon-Modelle zum Einsatz, da sie in der Regel bessere Leistung bieten. Diese Modelle können jedoch sehr teuer sein, oft bis zu 3000 Euro. Es ist aber interessant, dass auch immer wieder günstigere Balsamodelle erfolgreich eingesetzt werden. Das zeigt, dass es nicht immer nur auf den Preis oder das Material ankommt, sondern vor allem auf die Fähigkeiten des Piloten. Viele Piloten experimentieren mit verschiedenen Designs und Einstellungen, um die Leistung ihres Modells zu maximieren. Ein zuverlässiger Motor und die passend abgestimmte Luftschaube gehört selbstverständlich ebenso dazu wie ein Logger, der die Höhe misst und nach 30 sec den Motor ausschaltet.

Fazit

Die F5J-Wettbewerbsklasse bietet eine einzigartige Möglichkeit, die Kunst des Segelflugs zu perfektionieren. Sie schult die Piloten, ihre Fähigkeiten im Erkennen der thermischen Bedingungen zu verbessern und gleichzeitig ihre Flugtechnik zu optimieren. Gerne sind Einsteiger dazu aufgerufen, ihr Können auf einem der Wettbewerbe zu verbessern. Mit Sicherheit wird jeder Wettbewerb zu einer fliegerischen Weiterentwicklung führen. Traut euch nur. Erfahrene Piloten, die einem Einsteiger am Anfang weiterhelfen sind sicherlich immer zu finden.



F5J Modell „Ultima“



Start WCup Paterzell 2024

F5L/RC-ERES 2-Achs Elektrosegler mit Logger

F5L Modell „Elfe 5“
von Martin Haslinger
(Konstruktion Georg Kraus)



Bundesfachreferent Georg Kraus

F5L ist eine Wettbewerbsklasse für ferngesteuerte 2-Achs Elektro-Segler.

Auf unsere Initiative hin, wird Elektro RES, auch kurz E-RES, seit Anfang 2023 als FAI Klasse F5L geführt und erfreut sich auch hierzulande zunehmender Beliebtheit. Die strengen Bauvorschriften sind weitgehend mit denen der Klasse F3L vergleichbar und sollen in erste Linie eine finanziell auswuchernde Materialschlacht anderer Klassen verhindern! Die Spannweite der Modelle ist auf 2 m begrenzt. Wesentlicher Unterschied ist der Start mit Elektromotor mit Logger

Großer Vorteil dieser Klasse ist der relativ geringe Platzbedarf, der für die Ausrichtung eines F5L Wettbewerbs benötigt wird. So können auch Vereine mit einem eher kleinem Fluggelände problemlos einen F5L (E-RES) Wettbewerb veranstalten!

Informationen zur Klasse F5L

Zum Modell

Modellbaukästen gibt es in immer größerer Anzahl bei den Händlern. Auch im Ausland scheint die Klasse bei den Herstellern Fahrt aufzunehmen, die spezielle F5L-Modelle auf den Markt bringen. An den Ergebnissen der Wettbewerbe sieht man aber auch, dass Eigenbauten oft ganz vorne platziert sind. Damit ist auch schon der Reiz der Klasse gut erklärt. Den Sieg kann man sich nicht kaufen! Mit einem Bausatzmodell kann man jederzeit gewinnen und wenn man sich intensiv damit beschäftigt, ist auch ein Eigenbau ganz vorne zu finden. Thermik finden und ausfliegen macht die Klasse so interessant und zu einer Basis für alle Segelfluggklassen.

Motoren

Wenige fliegen noch mit den kleinen Getriebemotoren. Zunehmend werden Drohnenmotoren 18xx und 22xx. Sie sind robust und günstig. Es gibt hier zwei Lager. Die eine bevorzugen hochdrehende Motoren von 2500-3800 kv mit kleinen Propellern und oft nur 2S Akkus. Die anderen (und auch ich) benutzen robuste Motoren 22xx mit 1700-1950 kv, für die es auch sehr effiziente Propeller gibt. Ein 3. Lager betreibt kleine, leichte, hochdrehende Motoren an ihrem Limit, mit dem Risiko, dass die Wicklung durchbrennt, wenn man längere Vollgaszeiten nutzt, um zB. in den erlaubten 30 Sekunden Motorlaufzeit gegen einen stärkeren Wind weit ins Vorfeld zu fliegen.

Regler

Drohnenregler mit der BL-Heli Software mit 30A und mit SBEC von 2-3 A haben sich hier etabliert. Günstig, 30 bis 40 Euro, nur ca. 7 bis 14 Gramm schwer und robust, halten sie auch gut Teillasten aus und funktionieren auch bei hohen Drehzahlen gut.

Akkus

2S oder 3S mit 350-750 mAh werden hier eingesetzt, mit der höchsten Belastbarkeit die man bekommen kann. Warum? Weil dann die Drehzahl nicht so stark einbricht und man auch beim 2. oder 3. Start noch gut Höhe machen möchte!

Logger

Bisher haben wir durchwegs die Logger von Altis verwendet. Im Moment sind wir auf der Suche nach Alternativen.

Erfolgreicher
Saisonabschluss
in Hallwang



Die Taktik des Hochstarts

In den 30 Sekunden erlaubter Motorlaufzeit geht man üblicherweise auf Thermiksuche. Natürlich mit geringer Geschwindigkeit, damit das Modell auch Thermik anzeigen kann. Hat man einen Aufwind gefunden, versucht man die letzten paar Sekunden Motorlaufzeit genau an diesem Punkt mit Vollgas nach oben zu fliegen, bis der Logger bei 90 m Höhe den Motorlauf beendet. Der Überschuss an Energie wird nun in Höhe umgesetzt. Bei gutem Timing und dem Treffen von Thermik kann man hier bis zu 110-115 m Höhe erreichen. Allerdings hilft alles nichts, wenn man in einem „Saufer“ landet. Da ist man schnell auf unter 90 m gesunken.

Rückblick 2024

Der Ö-Pokal gibt jedes Jahr einen guten Überblick über die Szene: Insgesamt 199 Piloten haben 2024 bei den insgesamt zehn Wettbewerben in Österreich teilgenommen.

Vier davon waren Jugendliche, die regelmäßig bei den F5L Bewerben mitflogen. Hervorzuheben ist hier die Jugendarbeit der Union Eisenerz mit Gerhard Niederhofer. Aus seinem Jugendlager kommen immer wieder Talente hervor, die bei F5L sehr gut mitfliegen und dann international bei F5K und F5J entsprechend beste Platzierungen erfliegen – inkl. Weltmeistertitel!

2025 wurde erstmals ein Bonus von 1 % an Punkten gemäß der Teilnehmerzahl des Wettbewerbes zu den Ergebnissen gerechnet, damit sich auch die Zahl der Gegner im Bewerb widerspiegelt.

Für eine aktuell noch imaginäre WM Qualifikation, da wir ja noch Versuchsklasse sind, zählen natürlich auch Ergebnisse aus dem Ausland dazu.

Was uns für eine FAI Klasse noch fehlt, sind internationale Wettbewerbe in F5L in verschiedenen Ländern.



Punktgenaue Landung
trotz Störung vom Modell
des Nachbarpiloten, der
sein Modell nicht mehr
zum Punkt brachte

Aussichten für 2025

Es sind wieder ca. zehn Wettbewerbe im Land geplant, die großteils als NWI ausgetragen werden. Reger Austausch mit unseren Nachbarländern lässt mich hoffen, dass heuer noch mehr Freunde aus dem Ausland unsere Bewerbe besuchen werden.

Anfang Mai werden die Tschechen einen internationalen F5L Wettbewerb organisieren, wir werden mit ein paar Piloten daran teilnehmen.

Im Oktober findet ein internationaler F5L in Slowenien statt, zu dem sicher einige Piloten aus Österreich fahren werden. Fürstenfeld am 14. Juni 2025 und Lienz von 9. bis 10. August 2025 sind auch als Internationale FAI Bewerbe gelistet. Damit ist ein Anfang der internationalen Wertungen gemacht. Es hilft uns bei der CiAM eine vollwertige FAI F5L Klasse zu werden.

Weitere Infos und genauere Angaben zu den Wettbewerben findet ihr auf prop.at oder auf flugbewerbe.com

Und nun noch viel Spaß beim Fliegen mit den genialen Thermikmodellen dieser Klasse. Oder man trifft sich bei Freunden auf einem Wettbewerb.

Teilnehmer des Aircombat Cup's 2
in Zwaring/Steiermark

RC-Combat



Bundesfachreferent **Martin Knasmillner**

RC-Combat ist ein für Piloten und Zuschauer äußerst spannender Wettbewerb. Bis zu sieben Modelle sind gleichzeitig in der Luft. Das Ziel ist, den anderen Modellen das zwölf Meter lange Papierband abzuschneiden, ohne das eigene zu verlieren. Dabei kommt es oft zu packenden Verfolgungsjagden, nicht selten auch im extremen Tiefflug!

Wettbewerbsablauf

Nach der Vorbereitungszeit stehen sieben Piloten mit ihren Helfern und den Pilotenrichtern an einer Wartelinie. Kommt das Startsignal, laufen sie zu ihrem Modell, starten den Motor und der Helfer wirft das Modell mit einem kurzen Schwung in die Luft. Jedes Modell zieht einen ca. zwölf Meter langen Papierstreifen (Streamer) hinter sich her. Dann beginnt der Bewerb. Das Ziel ist möglichst oft die Streamer der anderen sechs Teilnehmer zu kürzen, diese sechs versuchen aber gleichzeitig deinen Streamer zu erjagen – Spannung pur! Den Gegner zu rammen und zum Absturz zu bringen ist unerwünscht und bringt keine Punkte. Punkte gibt es für abgeschnittene gegnerische Streamer, für die erreichte Maximalflugzeit in den 7 Minuten Rahmenzeit und für den eigenen heilen Streamer. Nach dem Endsignal landen die Piloten ihre Modelle, kontrollieren es und die nächste Gruppe fliegt. Den Ablauf überwacht ein Hauptschiedsrichter in Zusammenarbeit mit einem Sicherheitslinienrichter, der dafür sorgt, dass die Piloten nur in dem vorgesehenem Luftraum fliegen.

Wettbewerbsklassen

WWII (Maßstab 1:12)

WW2-Modelle haben eine typische Spannweite von 85 cm bis 140 cm. Der Antrieb ist elektrisch oder Verbrenner (1,5 bis 4 ccm). Alle WW2-Modelle fliegen gemeinsam – je nach Größe des Vorbildes gelten unterschiedliche Grenzen bzgl. Gewicht und Antriebsleistung.

WWI (Maßstab 1:8)

WW1-Modelle haben eine typische Spannweite von 90 cm bis 120 cm. Der Antrieb erfolgt elektrisch oder mit einem Viertakter (5 ccm). Als Besonderheit dieser Klasse gibt es auch Bodenziele. Diese werden gegen den Wind angeflogen. Wer sie trifft, bekommt Zusatzpunkte. Insgesamt geht es etwas geruhsamer zur Sache als im WW2-Combat. Ein ideales WWI-Aircombat-Modell ist ein mit Rippenflügel gebauter Doppeldecker, den ein Viertaktmotor antreibt. WWI-Eindecker können auch mitmachen, erhalten jedoch weniger Bonuspunkte.

EPA (Schaummodelle 80-85 cm Spannweite)

EPA-Modelle sind einfache Schaummodelle mit einer Spannweite von 80 bis 85 cm (2 mot bis 1 m). Der Antrieb ist nur elektrisch. Die Akkus sind auf 3S 1350 mAh (2 mot 3S 2500mAh) das Gewicht ist auf 520 g beschränkt. Insgesamt sind die Modelle etwas langsamer unterwegs. Durch das geringe Gewicht der EPAs geht selten etwas ganz kaputt. Schäden können in der Regel während des Wettbewerbs geklebt werden und weiter geht's.

Wir waren dabei

Es wurden alle Wettbewerbe trotz, zum Teil wirklich schlechten Wettervorhersagen, erfolgreich durchgeführt. Die Teilnehmerzahlen könnten durchaus besser sein. Die gut besuchte Einsteigerklasse EPA mit 33 Teilnehmern gibt aber Hoffnung auf steigendes Interesse, auch für die WW1 und WW2 Wettbewerbe.

Die Piloten der RC-Combat Klasse sind sehr aktive Teilnehmer an vielen Veranstaltungen im In- und Ausland. Nachstehend ein Auszug aus den verschiedenen Ergebnislisten mit Angaben zu den Topplatzierungen der österreichischen Teilnehmer.

Ergebnisse: <https://www.aircombat.at/>



Startaufstellung WW1 2024



Streamer erwischt



Bodenziel perfekt getroffen



Deutscher Meister WW1 2024

Terminplanung 2025

Im Rahmen des Aircombat Austrian Cup 2025

- Austrian Aircombat Cup 2 ist am 10.05. MFC-Zwaring/Steiermark
- Cup 3 am 06.09. beim MFC-Condor in Mannersdorf/Lgb. NÖ,
- und Cup 4 am 04.10 beim MFC-Hofkirchen/Steiermark

Saisonhöhepunkt 2025 ist sicherlich die von 5. bis 10. August stattfindenden World Air Scale Games (WASG) am Flugfeld in Ballenstedt/Deutschland in den Klassen WW1 und WW2. Dieser Wettbewerb ist vergleichbar mit einer Weltmeisterschaft in den internationalen Klassen. Erwartet werden ca. 100 Teilnehmer aus 20 Nationen.

Weitere Informationen zur Klasse

<https://www.aircombat.at>

<https://www.wasg2025.de>

RC-E7

oder auch: „wie Phönix aus der Asche“



Die Klasse RC-E7 (Elektroflugmodelle / sieben Minuten Flugzeit) blickt auf eine lange und durchwachsene Geschichte zurück. So wurde in den 90er-Jahren des vorigen Jahrtausends noch mit Bürstenmotoren und maximal sieben Stück Sub-C NiCd Akkuzellen geflogen: daher auch der Name E7 (Elektroflug 7 Zellen). 7 Zellen bedeutete damals eine Nennspannung von 8,4 V und eine Kapazität von 1400 mAh. Die Flugzeit betrug 15 Minuten und der Motor konnte noch bis kurz vor der Landung eingeschaltet werden. Durch die geringe Kapazität der Akkus und die schwachen Motoren war es nicht einfach, die geforderte Flugzeit zu erreichen. Thermikflug war bereits hier das Rezept zum Erfolg. Der Wettbewerb war in seiner Einfachheit bei Piloten und auch bei den Veranstaltern beliebt.

Mit Fortschreiten der Technik – LIPO und Brushlessmotoren kamen zunehmend zum Einsatz – war es kein Problem mehr, die Flugzeit zu erreichen. Der Wettbewerb beschränkte sich zunehmend nur auf das Landen. 2012 wurde darauf entsprechend reagiert und ein Datenlogger eingeführt, der den Energieverbrauch während des Fliegens aufzeichnete. Der Energiewert floss in die Wertung ein. Die neuen Regeln waren allerdings zu kompliziert und die Handhabung des Datenloggers zu umständlich. Viele Piloten waren mit den neuen Regeln nicht zufrieden. Die Teilnehmerzahlen und auch die Anzahl der Wettbewerbe sank. Im Coronajahr 2020 fand – auch als Freiluftveranstaltungen wieder möglich waren – kein einziger Wettbewerb mehr statt.

Der langjährige RC-E7 Pilot Bernhard Infanger und spätere Bundesfachreferent entwickelte, ausgehend vom Club-Thermikwettbewerb des MFC Salzburg „Jedermann“ ein neues Regelwerk: praktisch jedes Elektroflugmodell sollte teilnehmen können, für den Piloten soll es herausfordernd und für den Veranstalter mit geringem Aufwand durchführbar sein. Um seinen Intentionen entsprechend umzusetzen, wurde im Aeroclub ein eigener Bundesfachreferent installiert.

Das neue Regelwerk wurde sehr gut angenommen und schon 2021 konnten erste Vereine für die Durchführung eines Wettbewerbes gewonnen werden.

Die Anforderungen an das Modell sind verhältnismäßig gering: im Prinzip kann mit jedem E-Segler, egal ob aus CFK, GFK, Schaum oder Holz geflogen werden. Die einzige außergewöhnliche Investition ist der Limiter. Der „Altis nano“ z.B. für ungefähr 70 Euro hat sich hierbei bestens dafür bewährt.

Die Flugzeit wurde auf sieben Minuten reduziert. In den ersten vier Minuten kann der Motor beliebig oft eingeschaltet werden, wobei dieser bei 120 m vom Limiter abgeschaltet wird. Dies ermöglicht den Piloten, in dieser Zeit Thermik für die nachfolgende Segelphase zu finden, da in den letzten drei Minuten der Motor nicht mehr verwendet werden kann. Zum Ende des Durchgangs ist noch eine zeitgenaue Ziellandung notwendig.

Die Anzahl der Wettbewerbe und Piloten stieg nun

Die Starter und Helfer
beim Bewerb
in Meggenhofen



Bundesfachreferent Franz Reich

Start von Viktor Koch mit Helfer



Eine der
üblichen guten
Landungen
von Johann
Baumgartl



wieder rasant an. Seit der Einführung der neuen Regelung sind nahezu 130 unterschiedliche Pilotinnen/Piloten an den Start gegangen. Der RC-E7 als neuer, alter Wettbewerb erhebt sich wie Phönix aus der Asche.

Letztes Jahr (2024) wurden schon elf Wettbewerbe ausgetragen, bei zehn davon konnten alle fünf Durchgänge geflogen werden. Darunter war auch die österreichische Meisterschaft. Jeder einzelne Bewerb war spannend, die Leistungen sehr hoch und es war ein tolles Miteinander. Erfreuliches Detail dabei, dass generell viele Jugendliche mitmachen und insbesondere zwei junge Pilotinnen auch bei den vorderen Rängen mitmischen.

In Summe nahmen rund 90 unterschiedliche österreichische Teilnehmerinnen/Teilnehmer an mindestens einem Wettbewerb teil, weshalb die RC-E7 die bestfrequentierte Modellflugklasse Österreichs wurde!

Die gesamte Ergebnisliste des Ö-Pokals kann unter www.flugbewerbe.com eingesehen werden.

Außerhalb der Ö-Pokalwertung fanden noch zwei Jugendwettbewerbe auf Basis des RC-E7-Regelwerkes mit insgesamt 29 TeilnehmerInnen statt: Ein gutes Zeichen für die Zukunft des Modellsportes!

Vorschau auf die Saison 2025

Am 5.4.2025 erfolgt der Saisonstart beim MFC Salzburg in Kraiwiesen/S. Danach sind 17 Wettbewerbe mit Landesmeisterschaften in allen neun Bundesländern geplant. Weitere und nähere Infos: www.flugbewerbe.com.

Natürlich gibt es auch wieder eine Wertung zum Ö-Pokal, wobei wie üblich das beste Ergebnis aus drei verschiedenen Bundesländern addiert wird.

Der RC-E7 ist sowohl für Fortgeschrittene, für Profis, für Leute, die einmal etwas anderes probieren möchten als auch für den Einstieg in den Wettbewerbsszene interessant. So fliegen regelmäßig auch Weltmeister, Europameister und Staatsmeister aus den internationalen Klassen mit.

Wenn du Interesse hast, schau einfach mal bei einem Wettbewerb vorbei oder nimm unkompliziert daran teil: auch du wirst sicher vom E7-Fieber gepackt!

Franz Reich – neuer Bundesfachreferent RC-E7

Franz Reich hat mit 2025 die Funktion des Bundesfachreferenten von Bernhard Infanger übernommen. Er fliegt als aktiver Pilot seit fast 20 Jahren den RC-E7 und ist beim MFC Salzburg aktiv.

Segler-Schleppstart einer Musger MG 19



RC-SF/SL *Segelflugmodelle/Flugzeugschlepp*

Bundesfachreferent Josef Fischer

RC-SF

Die über 50 Jahre alte Klasse RC-IV wurde 2011 durch die Klasse RC-SF ersetzt. Man könnte RC-SF als Wettbewerbseinsteigerklasse bezeichnen, denn das Flugprogramm ist nicht ganz so schwierig wie bei den beiden anderen Klassen. Es setzt sich aus drei Durchgängen mit jeweils zwei Figuren sowie dem Landeanflug und der Landung zusammen. Weiters wird zur Bewertung auch der Flugstil, die optimale Flughöhe und das harmonische Gesamtflugbild bewertet.

Es können Segelflugmodelle beliebiger Art und Spannweite eingesetzt werden, sofern sie das Gewichtslimit von 25 Kilogramm nicht überschreiten. Der Steigflug wird nicht bewertet und das eigentliche Flugprogramm beginnt erst nach dem Erreichen der gewünschten Ausgangshöhe.

Das teilnehmende Modellspektrum in der Klassen RC-SF reicht von der bewährten „Alpina“ bis zu selber gebauten Orchideen oder Schleppmaschinen – von Holzbaukästen bis voll GFK/CFK. Entscheidend ist das fliegerische Können der Piloten.

RC-SL

Im Gegensatz zu RC-SF ist die Klasse RC-SL ein echter Teambewerb. Motorpilot und Seglerpilot müssen gut aufeinander eingespielt sein und auch die menschliche Größe besitzen, einen Flugfehler des Teamgefährten akzeptieren zu können. Viele Teams in der Wettbewerbsszene haben sich so gefunden und fliegen schon viele Jahre miteinander.

Das Flugprogramm wird ebenfalls von geschulten Punkterichtern bewertet, die gerade hier auf einen vorbildgetreuen Flugstil besonderes Augenmerk legen. Dabei werden zusätzlich zu den Figuren im Segelflug auch der Flug des Gespanns beim Schlepp und Aufgaben des Motorflugzeuges (Schleppmaschine) bewertet. Es können beliebige Flugmodelle eingesetzt werden, wobei das Abfluggewicht von 25 Kilogramm nicht überschritten werden darf.

Unsere Bewerbe 2025

In RC-SF gibt es wieder den bewährten Dreiländercup (Kärnten, Niederösterreich und Oberösterreich). Wei-



Ka 6 beim Landen im 10er Feld

ters sind in ganz Österreich sechs RC-SF Bewerbe eingetragen. Auch die Landesmeisterschaften werden bei den Wettbewerben mit herausgewertet. Der Abschlussbewerb findet beim MFC Strudengau (Nöchling) statt. Auch in den westlichen Bundesländern sind wieder schöne Veranstaltungen angemeldet, wie beim MBG Schlins und beim MFC Wörgl.

In der Klasse RC-SL gibt es von 20. bis 21. September beim MFC Greifenburg in Kärnten wieder eine Österreichische Meisterschaft. Das wird auch der Abschlussbewerb des Ö-Pokals 2025 sein. Natürlich hoffen der Veranstalter und ich als Bundesfachreferent auf eine rege Teilnahme. Vielleicht kommen ja ein paar „neue“ Gespanne in dieser Klasse dazu. Auch Neueinsteiger, wie man beim letzten Bewerb in NÖ sehen konnte, haben gute Chancen vorne mitzumischen.

Schleppgespanne sieht man ja viele auf den Modellflugplätzen, wieso auch nicht einmal bei einem Bewerb teilnehmen? Derzeit gibt es vier RC-SL Bewerbe in unseren

Kalender. Der erste Teilwettbewerb findet am 17. Mai 2025 am Kulm (MFC Ausseerland) statt.

Für angehende Piloten der beiden Klassen bieten wir am 13. Juni 2025 beim MFC Lohnsburg-Waldzell einen Trainingslehrgang an, der auch einen Punkterichterlehrgang beinhaltet. Die „Auffrischer“-Punkterichter wurden von mir schon benachrichtigt und ich hoffe, dass diese wiederkommen und auch neue Punkterichter dazukommen.

Als Bundesfachreferent werde ich versuchen bei den Bewerben dabei zu sein, zumal es ja sehr freundschaftlich und mit viel Fachsimpelei verbunden ist. Aber es freut mich auch immer wieder, gute Freunde zu treffen und gemeinsam einen schönen Tag zu verbringen.

Ausblick

Als große Herausforderung der Klassen sehen ich, dass wieder mehr Piloten an den Bewerben teilnehmen und sich dem Wettkampf (wenn man es so nennen will) stellen. Meist bringt man neben mehr Erfahrung auch noch andere Sachen mit nach Hause.

Wer genaueres (MSO, Auswertungsprogramm, Terminkalender, Ergebnisse usw.) erfahren will, sollte auf unsere Webseite schauen unter www.schleppleine.at. Dort kann man sich auch zu den Bewerben anmelden!

Aktuelle Informationen unter: www.schleppleine.at

Falls wer Fragen zu den Klassen RC-SF/SL hat, kann sich gerne unter josef@schleppleine.at oder 0676/323 834 2 bei mir melden.



Ein gut geeignetes Modell für RC-SF:
Musger MG 19 von GB – Modell,
Antrieb 5S mit Joker Motor, Spw. 4 m,
hier geflogen von J. Fischer

RC-SK Segelkunstflug

Bundesfachreferent Martin Knasmillner

Klasse RC-SK: „lautlos, präzise“

Swift, Fox, Lunak, Pilatus B4, SH2H, Kobuz, Foka, und noch viele mehr – die Liste der Segelflugzeugtypen in der Kunstflugszene wurde in den letzten Jahren deutlich erweitert. Da das Können des Piloten und nicht das Modell entscheidend für den Erfolg ist, ist dies auch ein wesentlicher Grund für die immer größere Vielfalt in der Wettbewerbsszene. Aufgrund des maximalen Abfluggewichts von 20 kg, bei der internationalen EURO CONTEST Glider Acro Tour, sind Modelle bis ca. 6 m Spannweite die Grenze des Machbaren. Deutlich größere Modelle können mit dem vorgegebenen Maximalgewicht nicht mehr die vorhandene Energie in Flugleistung umsetzen. Mit anderen Worten: Segelkunstflug auf Wettbewerbsebene ist damit nicht mehr durchführbar.

Die große Mehrheit der Modelle sind aktuell in der 5 m Klasse beheimatet. Diese Größe ist im Alltagsgebrauch deutlich einfacher zu handhaben. Zusätzlich hat sich bei diesen Modellen das FES-Antriebssystem als einfache Variante für den täglichen Flugbetrieb stark verbreitet. Der Einbau ist mit relativ geringem Aufwand möglich und erhöht das Gesamtgewicht der Modelle je nach Typ nur um 1 bis 2 kg. Die dadurch erreichte Unabhängigkeit von Schlepp-Piloten und damit ein regelmäßiges Training ohne großen Aufwand, ist ein nicht zu unterschätzender Vorteil.

Modelle mit einer Spannweite von 3 bis 4 m gelten als Einsteigermodelle und sind zu recht günstigen Kosten in den verschiedensten Ausführungen zu bekommen.

Rookieklasse

In der Rookieklasse sind alle Segelflugmodelle erlaubt. Ob mit einem Styroflieger z.B. Puls2200, Funray oder einem „Stanglflieger“: Hauptsache ist, dass man auf eine ausreichende Höhe kommt – entweder im Schleppbetrieb oder mit Elektroantrieb.

Unsere Wettbewerbe

Im Vordergrund steht, wie bei allen Veranstaltungen im Bereich des Modellflugsportes, das gemeinsame Ausüben unseres Hobbys und die damit verbundene Freude daran.

Termine der Wettbewerbe sind auf der rechten Seite angeführt und findet man auch auf der www.prop.at – Informationsseite unter „Veranstaltungen und Wettbewerbe“ oder auf der Webseite www.rc-sk.at.

2024 konnten alle Wettbewerbe, außer dem wegen Schlechtwetter abgesagten Abschlusswettbewerb in Lanzen/Turnau, durchgeführt werden. Das neue Auswertesystem funktionierte bei allen Veranstaltungen sehr gut. An dieser Stelle noch einen großen Dank an den ÖAeC für die Übernahme der Hardwarekosten.

Bei der internationalen EURO CONTEST Tour konnten wieder drei von den sechs Stockerlplätzen erflogen werden. Bei den Teilnehmerzahlen sind derzeit keine großen Änderungen erkennbar. Gleiches ist bei den Punkterichtern und Funktionären zu beobachten.



EURO CONTEST Glider Acro Tour 24

Advanced Class:

- 1. Platz: Gregor Nagl – MFC-Weikersdorf
- 3. Platz: Harald Schüßler – FMBC-Vienna

Unlimited Class:

- 2. Platz: Daniel Nagl



Foka4 im Landeanflug



Pilatus B4 (SP 5 m) im Landeanflug



Kobuz mit 6 m Spannweite beim Kürflug



Ein Fox (SP 5,6 m) mit Rauchpatronen bei seiner Kür



EC Advanced

2025

Es wird wieder den OE-Cup mit drei Teilwettbewerben in Österreich und die EURO CONTEST Tour Glider Acro mit je einem Wettbewerb in Österreich, Schweiz und Deutschland geben.

Für interessierte Modellflieger gibt es wieder einen Punkterichterlehrgang und ein Trainingslager.

Ob als zukünftiger Schlepppilot, Punkterichter oder Teilnehmer: diese Termine eignen sich hervorragend dazu, sich erste Infos zur Segelkunstflug-Klasse einzuholen.

- Punkterichterlehrgang: 3. Mai – MFC-Condor
- Trainingslager + Rookie: 4. Mai – MFC-Condor
- Landesmeisterschaft NOE + Rookie:
14. September – MFC-Weikersdorf

Wer sein Segelkunstflugmodell typgerecht im Flugraum bewegen will und zusätzlich dies mit Gleichgesinnten unter freundschaftlicher Atmosphäre erleben möchte, ist herzlichst eingeladen, uns bei einem der Termine zu besuchen.

Jetflug

Die WM Mannschaft und
ihre Modelle in Italien



Bundesfachreferent Peter Cmyral

Die Modell-Jet-Szene in Österreich erfreut sich seit Jahren wachsender Beliebtheit. Enthusiasten aus dem ganzen Land treffen sich auf Modellflugplätzen, um ihre hochentwickelten Jetmodelle in die Luft zu bringen.

Unsere Modelle

Die Modelle sind oft detailgetreue Nachbildungen realer Jets und werden mit modernster Technik ausgestattet. Der übliche Geschwindigkeitsbereich in dieser Domäne bewegt sich zwischen 50 und 300 km/h. Speedmodelle schaffen auch schnell einmal über 450 km/h. Während vor 30 Jahren, bei der ersten Jet-WM, fast ausschließlich Methanolmotoren einen Impeller antrieben, dominieren heute Turbinen-Triebwerke, welche zumeist mit Kerosin oder Diesel betrieben werden. Für die Modelle, wie auch die Turbinen gibt es inzwischen zahlreiche namhafte Hersteller, die eine große Auswahl, vom Sport-Jet bis zum vorbildgetreuen Modell, anbieten.

Die Leistung der Modellturbinen bezeichnet den Schub und wird üblicherweise in Newton (N) bzw. in Kilogramm (kg) angegeben. Je nach Modellgröße werden Turbinen mit einer Schubleistung von 3 bis 30 kg eingesetzt. Für Großmodelle sind mittlerweile auch leistungstärkere Turbinen verfügbar. Eine Turbine erzeugt auch bei Leihlaufdrehzahl sogenannten Restschub, dieser ist mit dem erzeugten Vortrieb eines Benzinmotors mit Propeller zu vergleichen.

Nicht zu unterschätzen ist die Verzögerung einer Turbine bei der Gasannahme. Während man bei einem elektrisch betriebenen Propellermodell sofort Anströmung

an den Flächen hat, wenn man Gas gibt, dauert dies bei Turbinen mehrere Sekunden. Die Einziehmechanik der Fahrwerke ist heute zumeist elektrisch angetrieben. Bei Scale-Jets sind aber auch noch pneumatische Fahrwerke üblich. Die Räder sind meist mit Magnet- oder Scheibenbremsen ausgestattet. Diese sind schon wegen dem Restschub, vor allem wenn man auf Asphaltpisten fliegt, unverzichtbar.

Dass man ein Modell über alle drei Achsen routiniert beherrscht, ist Grundvoraussetzung für den Einstieg in die Jetfliegerei. Hilfreich ist es auch, wenn man bereits mit der Bedienung von Landeklappen und Einziehfahrwerk vertraut ist. Hat man damit noch keine Erfahrung, ist eines der vielen verfügbaren Elektro-Impeller-Modelle zu empfehlen. Diese sind meist günstig in der Anschaffung und bereiten auch noch Freude, wenn man bereits ein Turbinenmodell beherrscht.

Einstieg – Rookie-Meeting

Einsteigern sei auch die Teilnahme am Rookie-Meeting ans Herz gelegt. Dieses Treffen ist als Schulung angelegt und bietet Jeteinsteigern die Möglichkeit mit erfahrenen Fluglehrern die ersten Flüge mittels Lehrer-/Schülersystem zu absolvieren. Dabei wird an zwei Tagen sowohl Theorie wie auch Praxis vermittelt.

National bemüht sich der Austria Jet Modell Verein (AJMV) vereinsübergreifend die Jetszene in Österreich zu fördern. Unter anderem werden Treffen wie die Nitro Days in Niederösterreich Ende September organisiert. Auch das angesprochene Rookie-Meeting wird vom AJMV organisiert.

Pilot Hermann Berger mit seiner Saab 35 Draken bei der WM in China



15. Jet Worldmasters

In diesem Jahr finden auch die 15. Jet Worldmasters in Norwegen statt. Österreich wird daran wieder mit zwei Piloten teilnehmen. Dabei werden die Modelle auf Originaltreue bewertet und die Piloten müssen ein Figurenprogramm absolvieren. Bei der Baubewertung wird das Modell mit dem Original verglichen. Jede Abweichung führt zu Punkteabzug. Für die Flugwertung müssen die Piloten drei Flüge mit zwei unterschiedlichen Flugprogrammen (zwei Pflichtfiguren, fünf Wahlfiguren) absolvieren. Die Punkte aus der Bauwertung addiert zu den Punkten aus der Flugwertung ergeben dann die Gesamtpunktzahl und damit die Reihung in der Wertung. Bei der Bauwertung wie auch beim fliegerischen Können der Piloten ist das Niveau absolut top.

Vordere Platzierungen erfordern damit einen sehr hohen Bauaufwand, wie auch einen sehr guten Piloten. Wie die große Jetcommunity zeigt, hat diese Sparte aber auch abseits vom Wettbewerb seinen Reiz. Egal ob Sport-Jet, Scale-Jet, 3D-Jet, Impeller, Turboprop oder Turbinensegler – die Technik wie auch Flugeigenschaften faszinieren und begeistern. Sollte ich dein Interesse geweckt haben, so freue ich mich, wenn wir uns da treffen, wo Jets geflogen werden.

Wichtige Links für Einsteiger und Interessierte

www.ajmv.at & www.ijmc.at

Autor Stefan Huss kommt aus Graz, fliegt seit zehn Jahren Jet-Modelle und ist seit 2019 Teammanager des österreichischen Teams bei den Jet World Masters.

Christof Mohr präsentiert den Punkterichtern seine Fiat G91



Typisches Elektro-Impeller-Einsteigermodell: Sportjet Avanti S



Der Autor mit seiner Rafale C





DROHNE | FPV

Network DRONES - Werde Mitglied! Das Drohnenteam im ÖAeC

- Versicherung für ALLE Drohnen unserer Mitglieder!
- Rechtsberatung & Expert:innen-Netzwerk
- Newsletter & Aktuelle Infos zu Drohnen | FPV
- Sportliche Wettbewerbe inter | national
- Infoveranstaltungen und Events in Österreich
- Modellflugplätze die „drone friendly“ sind
- Interessensvertretung bei Ministerien & Behörden
- Vergünstigung z.B. für Handel, Schulungen
- Austausch der privaten Drohnen-Community
Technisch-Rechtliche Erfahrungen, Tipps & Tricks

Neues von den Drohnern im Aeroclub



Seit rund einem Jahr wurde die neue **Untersektion Drohnen | FPV** in der Sektion Modellflug des Österreichischen Aeroclub (ÖAeC) schrittweise aufgebaut. Wir berichten ab nun auch hier regelmäßig über Neuigkeiten aus diesem Bereich.

Service und Sport

Die Aufgabe der neuen Untersektion **Drohnen | FPV** ist es, sowohl die **Serviceleistungen** für unsere zahlreichen privaten Drohnenflieger optimal bereitzustellen – wir beantworten dazu etwa laufend eure Rechtsfragen – und gleichzeitig den **Sport zu stärken**, besonders in der **FAI Klasse F9U** (Drohnenrennen mit FPV-Drohnen, also mit Kamerabrille). Dazu hat Modellflug-Urgestein Bernhard Rögner gemeinsam mit Drohnenexperten Raoul Fortner den Aufbau eines kleinen Drohnenteams begonnen.

Mittlerweile gibt es auf der AeroClub-Homepage dazu eine eigene Seite und alle Mitglieder des ÖAeC können sich auch zusätzlich (gratis) als Drohne | FPV-Mitglied eintragen lassen, um hier zukünftig gezielte Infos

(Newsletter) zu bekommen. Denn Informationen für unsere zahlenden Mitglieder haben bei uns nun klaren Vorrang vor kostenloser Beratung der Allgemeinheit auf der Homepage.

Produktive Kooperation von Modellflug (MOD) und Drohnen | FPV

Seit Antritt des neuen BSL Josef Eferdinger sind die Drohnen nun endlich ein selbstverständlicher Teil der Sektion Modellflug geworden, es gibt gemeinsame Auftritte bei **Messen**, bei **Behörden** und ganz besonders bei der **Interessensvertretung**. Denn es mühen sich alle mit dem gleichen Recht ab und gerade bei den Jungen sind Drohnen ein echtes Nachwuchsthema. Darum fördern wir auch, dass klassische Modellflugvereine, die das wollen, sich für Drohnenflieger öffnen, sodass bestehende Plätze genutzt und besser ausgelastet sind, nebenbei auch im Sinne der **Nachwuchsförderung**. Dazu gibt es auf der Drohnenseite des ÖAeC eine eigene Übersicht „drohnenfreundlicher“ Modellflugvereine die stetig wächst.

Gemeinsame Erfolge bei der LVR-Novelle: Nur mehr 1,5 km Flugverbotszone bei Heliports

Die Erfolge dieser gemeinsamen Interessensvertretung von Drohnen und Modellflug zeigt die nun endlich vom Verkehrsministerium (BMK) veröffentlichte **Novelle der Luftverkehrsregeln (LVR)**. Galt seit August 2022 hier ein absoluter „Bannkreis“ von 2,5 km rund um Flugplätze und Heliports für alle „Unbemannten“ (Drohnen und Modellflieger), konnte dieser Radius nun **gemeinsam auf 1,5 km stark reduziert** werden. Die betroffene Fläche wurde damit auf ein Drittel (!) gesenkt.

Leider tritt die Novelle erst am 15. Mai 2025 in Kraft, bringt dann aber Erleichterungen für uns alle, Modellflieger wie Drohnenpiloten! Auch werden damit erstmals in Österreich so genannte „Geo-Zonen“ (insbesondere Drohnenflugverbotszonen nach Artikel 15 EU-VO 947) verbindlich veröffentlicht, auch hier dank gemeinsamen Lobbyings viel zurückhaltender als etwa in Deutschland.

Mögliche Reform des EU-Drohnenrechts?

Auch auf europäischer Ebene arbeiten Drohnensektion und MOD-Vertreter gut abgestimmt zusammen und nutzen alle vorhandenen Kontakte zur EU und EASA, damit die in den nächsten Jahren anstehende **Reform des EU-Rechts für Unbemannte** – besonders Verordnung (EU) 2019/947 – künftig **modellflug-freundlicher** wird als die Erstfassung aus 2019.

Im Raum steht etwa eine eigene Kategorie für Modellflieger (dann besser abgegrenzt von OPEN, SPECIFIC und CERTIFIED) sowie Erleichterungen für Modellflugvereinigungen nach Artikel 16. Leider mahlen die Mühlen der EU langsam, und es wird **noch ca. zwei Jahre dauern** bis diese dann in Kraft treten kann, aber daran gemeinsam arbeiten müssen wir JETZT!

Aufbauarbeit im Bereich FPV – Teilnahme an der „kleinen Olympiade“ World Games 2025

Im sportlichen Bereich sind uns vor allem die **FPV-Flieger (FAI Klasse F9U)** ein Anliegen, die fast im ganzen Land **unter zu wenig Infrastruktur und Trainingsmöglichkeiten** leiden (außer im Müritztal).

Dazu soll es etwa noch heuer in Ostösterreich neue Angebote geben, je nach Nachfrage dann auch in anderen Regionen.



Foto Patrick Schwarz

Besonders stolz sind wir, dass mit **Patrick Schwarz**, der beste FPV-Pilot Österreichs in der Weltrangliste, im August als Vertreter des AeroClubs zur „kleinen Olympiade“ in China (Chengdu) antritt – bei den alle vier Jahre stattfindenden **World Games 2025** für alle „non-olympic“ Sportarten. Wir drücken ihm dazu jetzt schon fest die Daumen!

Webseite der Untersektion Drohnen | FPV:

Stabsstelle Drohnen

<https://aeroclub.at/fpv-drohnen>



Autoren: Bernhard Rögner und Raoul Fortner



Gemeinsamer Auftritt von Drohnen- und Modellflug bei der Modellbaumesse Wien



Besuch von Präs. Malik



Drohne leuchtend

FLUGMODELL- KLASSIKER vom Besten

www.krick-modell.de

KLEMM L 25-D

Bestell-Nr.
10280 Laserbaukasten 1:7
Spannweite 1859 mm

MINIMO 1936

Bestell-Nr.
10130 Scale-Baukasten 1:5
Spannweite 3400 mm

krick

Modellbau vom Besten

Industriestr. 1 - D-75438 Knittlingen

www.krick-modell.de

GRUNAU BABY

Bestell-Nr.
10190 Scale-Baukasten 1:6
Spannweite 2262 mm

10110 Scale-Baukasten 1:4
Spannweite 3392 mm

SG 38

Bestell-Nr.
10140 Scale-Baukasten 1:4
Spannweite 2602 mm

AUFWIND

DAS MODELLSPORTMAGAZIN



6x im Jahr



43,- €
(Österreich)

www.aufwind-shop.de



Die schönsten Seiten des Modellflugsports

Modellflug im Großarlal

Dein Modell-Segelflug-Paradies im Salzburger Land



TOURISMUSVERBAND GROSSARLTAL
Tel.: +43 (0) 6414/281 | www.grossarlal.info



HANGFLUGPAUSCHALEN

Modellsegelfliegen im Großarlal



- 6 Modellflugplätze für jede Windrichtung
- Spezialanhänger für den Modell-Transport
- Persönliche Betreuung
- **JETZT WIEDER MIT ABENDESSEN**

Hotel Gratz Großarl
+43 6414 8501
info@hotel-gratz.at
www.hotel-gratz.at


HOTEL GRATZ
Großarl



Event No. 29

26.-29.
Juni
2025

Flying >> Circus

faszination alpinflug



Hier anmelden

Unterkünfte: Infobüro Fiss, A-6533 Fiss, Tel. +43/5476/6239
Infos: Flying-Circus Eventorganisation . info@flying-circus.de

SERFAUS-FISS-LADIS.AT

FLYING-CIRCUS.DE

 Österreich



Beim Landen nach dem Erstflug zeigte sich die Voll-Carbon Hang-Rockerin von ihrer besten Seite

AVALANCHE mini *von robbe Modellsport* **Diesmal soll es Kohle sein**



AVALANCHE heißt auf Deutsch Lawine! Also die Lawine ist in Deutsch aber auch im Französischen eindeutig weiblich und was „die kleine Lawine“ zu bieten hat, konnten wir am ersten Frühlingstag dieses Jahres erfliegen.

Robbe Modellsport verspricht mit der Avalanche Mini viele mitreißende Flugerlebnisse für den ambitionierten Modellpiloten! Die Avalanche Mini liebt die Geschwindigkeit, enge rasante Manöver sowie den dynamischen Kunstflug. Sie kann aber durch die moderate Flächenbelastung auch handzahn und langsam geflogen werden.

Die Avalanche Mini ist eine Voll-Carbon Hang-Rockerin mit hohem Geschwindigkeitspotential. Dank der hochfesten Fertigung in Voll-CfK kann sie sich in den engsten und schnellsten Kunstflug Manövern sowie auch bei Landungen in schwierigen alpinen Bedingungen behaupten. So die Ankündigung des Herstellers.

Der Bausatz

Der Bausatz wird in einer festen Schachtel ausgeliefert. Alle Bauteile sind sorgsam verpackt und diese Verpackung lässt auf edle Bauteile hoffen und man wird nicht enttäuscht! Leitwerk, Flächen und Rumpf sind sehr sorgfältig in CfK gefertigt und daher von hoher Festigkeit. Alle Bauteile sind bereits in der Form lackiert und alle Oberflächen hochglänzend. Alle Klappen sind bereits fertig angeschlagen und mit Dichtlippen versehen. Alle notwendigen Stifte und Bohrungen sind bereits vorhanden und passen „saugend, schmatzend“. Der beigegebene Flächenverbinder (Vierkant CfK) lässt bereits

erahnen, dass die Avalanche fürs „Hangrocken“ geschaffen wurde. Verwendet man die empfohlenen Servos, so kann man auch die beiliegenden Servorahmen und das Servobrett verwenden. Beim Kleinteilesatz ist leider noch Luft nach oben! Zumindest beim vorliegenden waren die Gabelköpfe unbrauchbar.

Die Bauanleitung (Deutsch, Englisch und Französisch) ist reich bebildert und sehr bemüht. Viele Bilder erleichtern den Zusammenbau des Modells.

Der Aufbau des Modells

Der Aufbau beschränkt sich, wie bei ARF-Modellen üblich, auf den Einbau der RC-Komponenten. Besondere Vorsicht ist jedoch beim Einbau der Anlenkungen beim V-Leitwerk geboten. Hier könnte der Hersteller die Bohrungen für die Anlenkhebel bereits beim Bau der Ruderflächen vorsehen. Das Aufbohren der doch sehr dünnen Ruder birgt die Gefahr der Beschädigung! Wünschenswert wäre auch, wenn der Hersteller die Durchgangsbohrungen in den Flächen für die „Kreuzanlenkung“ der Klappen und Querruder werksseitig bereits vornehmen könnte, denn auch hier besteht die Gefahr, die Fläche zu beschädigen (denn nicht jeder Pilot kann mit Fräser und Feile gut umgehen). Der Einbau der Servos geht rasch von der Hand. Auch die Verkabelung der Servos stellt kein Problem dar. Die Verbindung der Flächenservos mit dem Rumpf erfolgt über die bewehrten Multiplex-Stecker. Beim Testmodell wurden nur die Stecker im Rumpf verklebt. Eine optionale Flächenverriegelung wurde nicht eingebaut, da hat sich „TIXO-Klebeband“ schon seit Jahren besser bewährt.

Flugfertig machen

Das Einstellen der Ruder und Klappenwege und der Flugphasen ist je nach verwendeter RC-Anlage und je nach Programmiererfahrung kein Problem. Verwendet man, wie beim Testmodell, einen S 850-7,4V Lipo und einen Futaba 8-Kanalempfänger, so sind 195 bis 210 Gramm Blei in die Rumpfspitze nötig, um den angegebenen Schwerpunktbereich (84 bis 88 mm) zu erreichen.

Erstflug

Den derzeitigen Wetterlagen entsprechend (Februar 2025) war ein ausführlicher Flugtest im alpinen Gelände nicht möglich, aber am „Haushang“ bei kräftigen Süd-Ost-Wind konnte das „Lawinchen“ seinem Element übergeben werden. Schon nach den ersten paar Metern zeigte das Modell sein Temperament. „Wendig und durchzugsstark“ steht im Steckbrief dieses Modells und das ist nicht übertrieben. Alle Einstellungswerte in der Bauanleitung sind für den Erstflug stimmig und bei einem Schwerpunkt 84 bis 85 mm fliegt die Avalanche bei kräftigerem Wind sehr stabil. Sie wird in der heurigen Saison sicher so manchen Hang „rocken“ und wie sie sich in der Thermik und in den Alpen verhält, davon berichte ich in der nächsten Ausgabe.

Resümee

Mit der Avalanche mini bietet Robbe Modellsport zu einem fairen Preis ein Voll-CfK Modell in der 2 m Klasse an. Die Fertigungsgüte der Bauteile ist sehr gut und zeugt von der Professionalität des Herstellers. Übrigens wird jedes Modell von seinem Erbauer signiert, ein echtes Novum! Für „Hangrocker“ und alle die es noch werden wollen sicher eine gute Wahl! Aber bitte nichts für Anfänger und Einsteiger!

Technische Daten

Spannweite	2000 mm
Länge	1185 mm
Tragflächen in.	32,3 dm²
Profil	RG-15 mod.
Ruder	H, S, Q, W
2 Servos H,S	FS 151 Digi.
4 Servos Fläch.	FS 122 Digi.
Akku/LiPo 2S	7,2V 850 mAh
Gewicht flugfertig	Ab 1450 g



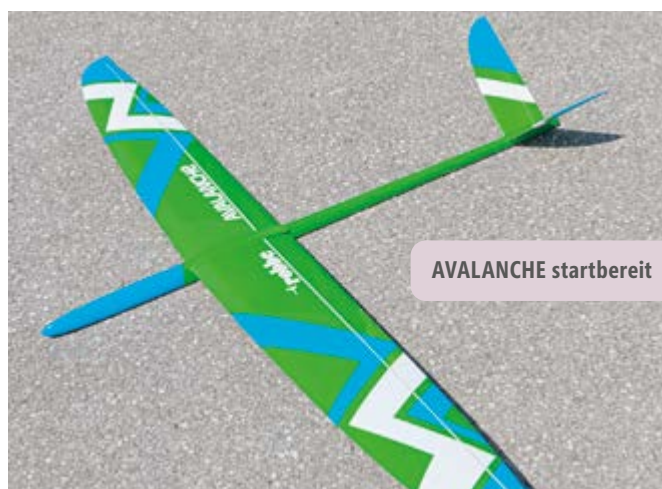
Eine heikle Arbeit ist der Einbau der HL/SL Anlenkungen



Die robbe Flächenservos passen exakt



Die Dichtlippen aller Ruder sind sehr präzise gefertigt



AVALANCHE startbereit

Text und Bilder: Manfred Dittmayer

Fesselflugmodell „Flash“

Erfolgreicher Erstflug des Einsteiger-Fesselflugmodells „Flash“
Das Ding macht wirklich Spaß!

Seit kurzer Zeit gibt es einen kostengünstigen Einstieg in den Fesselflug. Die tschechische Firma „rc-factory“ bietet, entweder über den Österreichischen Fachhandel oder direkt das Bausatzmodell „Flash“ an. Es besteht aus einer kompletten Ausrüstung für den Fessel-Kunstflug und ist für Einsteiger und Könnern gleichermaßen geeignet. Das geringe Fluggewicht von ca. 330 g erfordert auch keinen „Drohnenführerschein“, da dieser für Fesselflugzeuge erst ab einem Fluggewicht von 1000 g erforderlich ist. (Annex 1 der EU-Verordnung).

Technische Daten

Das Modell selbst ist aus Depron hergestellt und entspricht in etwa den bekannten 3D-Hallen-Modellflugzeugen mit Elektroantrieb.

Der komplette Satz besteht aus:

- Baukasten mit allen Kleinteilen (Fahrwerk, Räder, Steuerelemente)
- Antriebssatz bestehend aus: Elektromotor 2212/100 KV, Regler Volta 15 A, Luftschraube APC 9x4,6
- Timer
- Fesselfluggriff mit Kevlar-Leinen (14 m).
- Akku 3s 900 mAh

Spannweite	87 cm
Rumpflänge	90 cm
Gewicht	330 g

Der Bau

Der Baukasten ist hochwertig ausgeführt und überrascht mit präzisen Teilen, besonders für die Steuerung des Höhenruders und der Flaps (kugelgelagertes Steu-

ersegment!). Ein ansprechender bunter Aufdruck an den Flugzeugteilen macht das kleine Flugzeug sofort sympathisch. Die Konstruktion ist in allen Details gut durchdacht und alles passt genau.

Das Modell kann rasch an einem (langen) Abend mit Sekundenkleber aufgebaut werden. Die Bauanleitungen (Modell, Regler, Timer, Steuergriff/Leinen) sind dem Internet zu entnehmen und sind mit zahlreichen Bildern gut zu verstehen. Besondere Beachtung beim Zusammenbau muss den präzise auf neutral einzurichtenden Steuerflächen geschenkt werden. Die übliche Prozedur der Lötung der Steckverbindungen Regler/Akku/Motor ist auch hier zu meistern und die Positionierung von Akku/Regler und Timer muss – auch im Hinblick auf den einzuhaltenden Schwerpunkt – überlegt werden. Dieser ist aber mit dem Verschieben des Akkus gut einzustellen.

Regler, Motor und Akku sind wie üblich zu kombinieren. Der Timer ersetzt den bei RC-Modellen üblichen Empfänger. Der Steuersatz, bestehend aus Griff, Kevlar-Leinen und Halteclips, kann problemlos komplettiert werden, wobei die Leinen in einem Stück durch den Griff gezogen werden. Der Timer kann mit einem „Jumper“ verschieden konfiguriert werden. Die Werkseinstellung mit 3 min 20 sec Flugzeit passt gut zum 900 mAh-Akku.

Flugerprobung

Der Jungfernflug meines „Flash“ hat bestens funktioniert. Das Ding macht wirklich Spaß! Modell im Lee (und mit genügend Abstand zum Kukuruz-Feld) auf der Graspiste positioniert, Leinen ausgerollt, Neutralstellung der Ruder mit dem Griff abgestimmt und Griff abgelegt. Dann wird der Akku angesteckt und der Flash meldet sich startbereit. Die 14 m zurück zum Griff sind gut in



den 40 sec Startverzögerung durch den Timer zu schaffen (Nicht stolpern!). Griff richtig fest umgreifen und gespannt auf das Einsetzen des Motors warten.

Der empfohlene Motor zieht das Modell kräftig von der Graspiste, wobei ein gut gemähter Rasen vorteilhaft ist – ein Handstart ist aber auch ganz unproblematisch möglich. Der kleine Flieger liegt stabil in der Luft und reagiert sanft, aber präzise auf die Steuerbewegungen des Griffes und ist daher sowohl für Einsteiger als auch für Könnner geeignet.

Loopings, Rückenflug, etc. – Experten können alle Figuren des internationalen F2B-Kunstflugprogrammes durchführen, da „der Kleine“ ja auch über Flaps verfügt. Allerdings kann aufgrund der durch den vorgesehenen Akku (und der abgestimmten Timer-Einstellung) relativ geringen Flugzeit nicht das gesamte Programm in einem Anlauf geflogen werden.

Nach dem programmierten Motor-Stopp landet das Modell aufgrund des geringen Gewichtes recht steil und kann mit etwas Übung ohne Kopfstand sanft aufgesetzt werden.

Fazit

Ein perfektes Modell für den Einstieg in den Fesselflug, da es einfach zu bauen und sehr gut zu fliegen ist. Das geringe Gewicht und der sehr leise Flugbetrieb ermöglichen viel Fliegenspaß auch abseits der Modellflugplätze.

Text und Bilder: Hanno Miorini



Der erhältliche Baukasten beinhaltet das vollständige Modell



Das fertig gebaute Modell



Das benötigte Zubehör, damit aus dem „Flash“ ein Fesselflugzeug wird

rc-taschen.at

Erzeugung von Schutztaschen

für Modellflugzeuge

Kontakt: www.rc-taschen.at
schutztasche@gmx.at

...seit 2008

Der Braunsberg bei Hainburg **Ein Hangfluggebiet mit Tradition**



Hervorragende Aufwindverhältnisse und ein schöner Ausblick machen den Braunsberg zu einem beliebten Hangfluggebiet

Im Süd-Osten Niederösterreichs – in Hainburg, nahe der slowakischen Grenze, liegt eines der traditionsreichsten Hangfluggelände Österreichs: der Braunsberg. Die Geschichte des Modellflugs am Braunsberg geht bis in die 60er-Jahre zurück und ist regelmäßig ein Treffpunkt für in- und ausländische Piloten. Beliebt macht den Braunsberg die schöne Aussicht von den Startplätzen und die Möglichkeit, bei fast allen Windrichtungen fliegen zu können.

Bereits im Jahr 2002 organisierte der 1. Hang-Modellsegelflugverein (kurz 1. HMS) den Donaupokal und somit begann auch die Betreuung dieses Fluggebiets. Gemeinsam mit der Gemeinde Hainburg wurde eine Flugordnung erarbeitet, um einen geordneten Flugbetrieb zu ermöglichen.

Durch die EU Drohnenverordnung wurde es notwendig einen Antrag zur Genehmigung für den UAS-Betrieb im Rahmen eines Flugmodell-Vereins gemäß Art. 16 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2019/947 zu stellen. Ohne einem positiven Art. 16 Bescheid wäre ein legales Fliegen am Braunsberg nicht mehr möglich gewesen. Die Nähe zum Heliport am LKH Hainburg und diverse Abstandsvorgaben hätten ein legales Fliegen unmöglich gemacht.

Dank der tatkräftigen Unterstützung des Aeroclub (Bernhard Rögner) wurde im Herbst 2023 dem Antrag durch die Austro Control stattgegeben. Wir konnten nun nicht nur legal am Braunsberg fliegen, sondern bekamen, natürlich mit gewissen Vorgaben, auch eine max. Flughöhe von 300 m zugesprochen. Auch wurde

ein digitales Flugbuch installiert, welches im Art. 16 Bescheid vorgeschrieben ist. Dieses ist einfach über einen QR-Code an den Hinweistafeln bei den Startstellen zu erreichen. Leider wurde gegen den positiven Bescheid bereits im November 2023 Beschwerde beim BVwG eingelegt.

Nun hingen wir wieder in der Luft und wir wussten nicht, wie es weitergehen sollte. Anfang Jänner 2025 wurde die Beschwerde vom BVwG zurückgewiesen und es kann nun wieder im Rahmen des Art. 16 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2019/947 geflogen werden. Somit können wir als Bescheideinhaber auch heuer wieder um eine Verlängerung des Art. 16 ansuchen.

Mit der Flugsaison 2025 am Braunsberg werden sich die Vereine F3F Freunde und der 1. HMS gemeinsam um den Braunsberg und dessen Erhalt als Fluggebiet kümmern. Gemeinsam ist so eine Aufgabe leichter zu stemmen. Auch bitten wir alle Piloten selbstverantwortlich am Hang zu handeln und sich an alle Vorgaben zu halten, insbesondere an die geforderten Einträge ins Flugbuch.

Eine Registrierung ist nicht notwendig. Im Flugbuch kann der Bescheid sowie die MFBO heruntergeladen und gelesen werden. Mit dem Eintrag des Piloten und dessen Unterschrift werden automatisch alle Dokumente zur Kenntnis genommen. Sollte ein Pilot den QR-Code an den Tafeln nicht verwenden können, kann das Flugbuch auch unter <https://flugbuch.prop.at/braunsberg> erreicht werden.



Ein F3F-Modell kurz vor der Wende

Gemeinsam hoffen wir, die F3F Freunde und der 1. HMS auf eine schöne Hangflugsaison 2025 am Braunsberg.

Vom 4. bis 6. April 2025 wird der Donaupokal vom Verein F3F Freunde organisiert. Alle F3F Profis und Piloten, die es noch werden wollen, sind herzlich eingeladen.

Clemens Strausky (1.HMS)

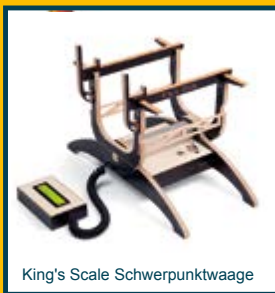


Die Geschichte des Modellflugs und des Donaupokals geht weit bis in die 60er-Jahre zurück



Auch heuer wird der Donaupokal am Braunsberg ausgetragen

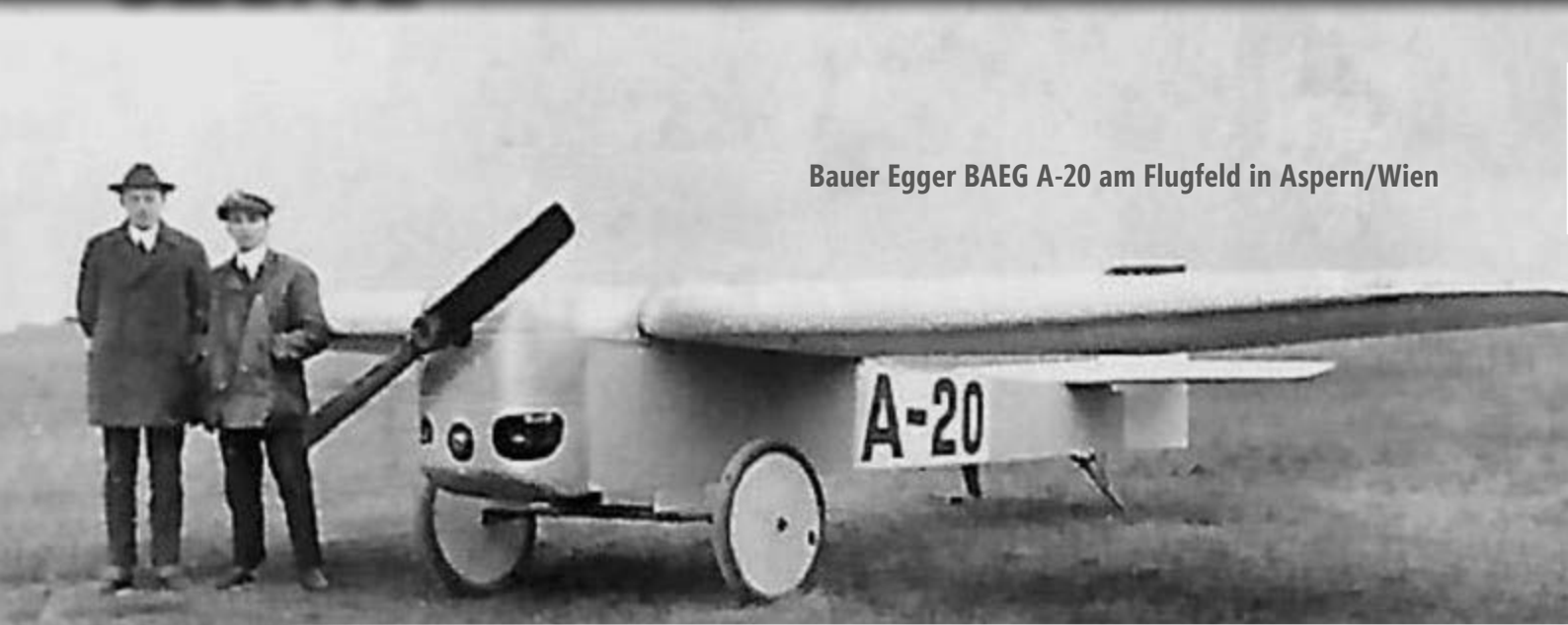
WWW.ZELLER-MODELLBAU.COM



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



Bauer Egger BAEG A-20 am Flugfeld in Aspern/Wien

Das Österreichische Luftfahrt-Archiv wird 75 Jahre alt

Wer gerne ein Modell nach einem bestimmten Vorbild bauen möchte, der benötigt, da es nicht zu jedem Modell einen Baukasten gibt, entsprechende Unterlagen. Im „weiten Netz“ finden sich verschiedene digitale Archive (j2mcl, scalesoaring, usw.), Planbörsen von Vereinen (IG Albatros, etc.) oder die wunderbaren colorierten Dreiseitansichten von Hans Jörg Fischer.

Wer sich für ein Österreichisches Flugzeug entscheidet, bekommt beim Österreichischen Luftfahrt-Archiv (ÖLA) gerne Unterstützung und Infomaterial.

1950 aus dem Privatarchiv des Redakteurs Hans Schatzer entstanden und seit 1956 als Verein gemeldet, werden seit dem alle erreichbaren Unterlagen und registrierte fliegerische Ereignisse gesammelt und archiviert. 1974 übernahm der damalige Kustos für Luft- und Schifffahrt im Technischen Museum Wien, DI Reinhard Keimel, die Leitung des Archivs und hob die Aktivitäten auf wissenschaftliches Niveau. Das vorhandene Material wurde und wird im eigenen Vereinsblatt „FLUG-Informationen“ auszugsweise zusammengefasst. Chronologisch wird über das Leben von Konstrukteuren, Erfindern, Phantasten, ihren Projekten und Erfolgen sowie luftfahrt-historischen Ereignissen und Luftfahrtunternehmen aus österreichischer Sicht berichtet.

Für interessierte Modellbauer bietet sich damit eine einzigartige Sammlung zahlreicher Luftfahrzeugkonstruk-

tionen in Wort und Bild bis hin zu technischen Bau- und Detailzeichnungen.

Heuer feiert das Österreichische Luftfahrt-Archiv seinen 75 jährigen Bestand. Dies wird zum Anlass genommen, daran zu erinnern, welche großen Leistungen viele Österreicherinnen und Österreicher in der Luftfahrtgeschichte hervorgebracht haben: Angefangen von den ersten Pilotinnen Lilly Steinschneider und Bozena Lagler, dem leider gescheiterten Pionier Wilhelm Kreß, welcher schon 1901 einen vielversprechenden Versuch unternahm, den ersten gesteuerten Motorflug der Geschichte zu machen, natürlich Igo Etrich mit seiner „Etrich-Taube“, die Firma Lohner mit ihren herausragenden Flugbooten, welche die englische, französische und italienische Konkurrenz in den Schatten stellten, und viele weitere bis zu Ing. Erich Meindl mit seiner M222 und Ing. Rüdiger Kunz, welcher an der Entwicklung des Eurofighter beteiligt war.

Das ÖLA möchte dies entsprechend feiern und lädt daher alle (Scale)-Modellbauer und -piloten, sowie auch alle Modellflugvereine ein, an der Ausrichtung eines RC Scale Flugtages mitzuwirken.

Bei Interesse: edgar.kogler@luftfahrt-archiv.at

*Präsident des Luftfahrt Archivs
Edgar Kogler*

IG – Nurflügel



Joachim Etschmayer und Fritz Koch mit dem großen „Lippisch Storchtyp“ beim Retro-Meeting in Hofkirchen/Steiermark

Bist du interessiert? Wir laden dich ein!

Wir sind eine Gruppe von Interessierten, die das Thema Nurflügel mit neuen Ideen und Aktionen beleben will und glauben, dass das mit einer breit gestreuten Interessensgemeinschaft (IG) am besten umzusetzen ist.

Bei den Modellen hat sich nach einer langen Phase der Euphorie, aber auch der Ernüchterung, doch wieder einiges bewegt.

Es haben in den letzten Jahren ambitionierte Konstrukteure und Piloten Modelle entwickelt, die sehr gute Flugleistungen und Handling-Eigenschaften aufweisen, die erfolgreich sind, sich in ausreichender Stückzahl bewährt haben und auch erwerbbar sind.

Weiters konnten wir feststellen, dass Nurflügel von vielen Individualisten geflogen werden, die kein Interesse an Wettbewerben haben, aber sich trotzdem gerne mit Gleichgesinnten austauschen würden.

In diesem Sinne soll die Nurflügelidee weiter verbreitet und kollektiv geführt werden, ohne von Clubs oder Personen abhängig zu sein.

Wenn Du Interesse hast – scheu dich nicht, mit uns Kontakt aufzunehmen:

ignurfluegel@outlook.com · friedrich.koch@gmx.at



Zwei verschiedene Nurflüglertypen aus Holzbaukästen: Sequoia und Gritter von flywood.de



Einige Teilnehmer mit ihren Modellen zu Gast beim MBC Vogelweide-Wienerwald in Dornbach/Niederösterreich

Das unilight Team v.l.n.r.:
Lisa Hörwath,
Ulrich Rockstroh,
Simone Summer und
Yulia Bühringer



Firmenbesuch: uniLIGHT

Die Produkte der Firma uniLIGHT sind bekannt für ihre umfangreichen und auf die unterschiedlichen Flugmodelltypen abgestimmten Beleuchtungslösungen. Vielleicht weniger bekannt ist der Vertrieb von Servos der Marke Kingmax. Auch hier gibt es eine breite Palette von Servotypen für unterschiedliche Anwendungen in Flugmodellen. Ein weiteres Produkt sind die Elektrische Schleppseil-Winden, welche in unterschiedlichen Größen erhältlich sind. Dabei wird das Schleppseil nach dem Ausklinken des Seglers völlig automatisch wieder eingeholt und erlaubt einen gefahrlosen Flug und eine sorglose Landung.

Doch woher kommen die vielen tollen Beleuchtungskomponenten und wo befindet sich der Firmensitz? Angesiedelt ist der Firmenstandort nord-westlich von Wien in der kleinen Gemeinde St. Andrä Wördern, im Gewerbepark Ragus. Hier befinden sich nicht nur die Büroräumlichkeiten, sondern auch das umfangreiche Lager mit seinem ebenso großen Sortiment. Einer der großen Vorteile von uniLIGHT ist, dass sämtliche Komponenten lagernd sind und sofort nach Bestelleingang an Kunden verschickt, werden können.

Ulrich Rockstroh, der Inhaber der Firma, führte uns durch die Büroräumlichkeiten, an der auch die Werkstätte angeschlossen ist. Hier werden Qualitätstests an den Kingmax-Servos vorgenommen und die Beleuchtungs-Komponenten laufend optimiert. Einige ausgewählte Kingmax-Servos werden künftig als uniLIGHT-Eigenmarke geführt.



Inhaber der Fa. uniLIGHT, Ulrich Rockstroh, fallen immer wieder neue Ideen ein, wie seine Produkte optimiert werden können. Wir sind gespannt, was uns hier noch erwarten wird.

Im Büro ist Lisa Hörwath für die Verpackung und den Versand der von den Kunden bestellten Waren verantwortlich. Sie prüft die eingegangenen Bestellungen vor dem Versand auf Vollständigkeit und richtigen Inhalt. Ebenfalls im Büro hat Simone Summer ihren Arbeitsplatz. Ihre Aufgabe ist die Logistik und Produktionsvorbereitung, damit die einzelnen Komponenten rechtzeitig zur Verfügung stehen und im Lager vorrätig sind.

Wie uns Ulrich berichtete, hat er laufend Ideen für neue Produkte oder zur Verbesserung des bestehenden Sortiments. So zum Beispiel gibt es bei den Steuerungen die Serie PLUS (+) als Erweiterung, die zusätzlich freie Programmierung ermöglicht. Ein weiteres Beispiel ist die Steuerung ECO.4, die in einigen Bereichen auf das Wesentliche reduziert wurde, um einfache und günstige Lichtkonzepte für kleine und mittlere Modelle zu realisieren. Sie ist wesentlich kleiner und leichter und kann direkt an einen HV-Empfänger angeschlossen werden.

Sehr imposant war für uns die Besichtigung des bereits eingangs erwähnten Lagers. In zwei großen Räumen befinden sich mehrere Reihen an Hochregalen, wo fein säuberlich in Kunststoffkisten sortiert, die unterschiedlichen Produkte lagern. Im Moment dominiert der Online-Versand das Geschäftsleben von uniLIGHT, ein klassisches Ladengeschäft gibt es am jetzigen Standort nicht. Der Versand der Produkte erfolgt vom Firmenstandort aus, mittlerweile über die Grenzen Europas hinaus, weltweit. Die Liste der Partner findet man auf der uniLIGHT Homepage im Menü „Händler“. Auch auf den wichtigsten Messen ist uniLIGHT stets präsent und steht für Kundenbesuche und Anfragen sowie für den Verkauf zur Verfügung.

Auch im Bereich der Kundenkommunikation dürfen sich die Kunden auf Neuerungen freuen. Yulia Bühringer hat seit Jahresbeginn den Bereich der Marketing, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation nach außen übernommen. Ein Blick auf die neu gestaltete Website <https://www.unilight.at> lohnt sich immer!

Wolfgang Semler



DH-Colorworks



DH-COLORWORKS
Daniel HIRSCHER
 Adnet 298, 5421 Adnet
 0664/406 39 29
 office@dh-colorworks.com
 www.dh-colorworks.com

Am 1. und 2. Februar 2025 luden die „HIRSCHERS“ also Gottfried (Hirscher Modellbau) und Daniel (DH-Colorworks) zu einer Präsentation ein.

Zum einen wurde die Hirscher 400 „HURRICANE“ im Rohbauzustand kurz vor dem Lackieren vorgestellt. Dabei handelt es sich um ein Phantasie-Modell von Gottfried, welches in reiner Handarbeit sowie ohne Hilfe eines Computers konstruiert und gebaut wurde.

Zum anderen gab es eine WM-taugliche Lackierung eines Ostarrichi-Draken im Maßstab 1:5 von Daniel zu bewundern. Das Highlight dieser Lackierung ist sicherlich das bis ins kleinste Detail nachempfundene „weathering“ dieser Maschine. Sogar der Ostarrichi-Schriftzug wurde, wie beim Original, mit dem Pinsel auflackiert.

Im Firmengebäude von DH-Colorworks versammelten sich zahlreiche namhafte, in der Szene bekannte, Besucher und es wurden viele aufschlussreiche Gespräche geführt.

Action, Technik, Modellbau! Die Modellbautage in Tulln – verpasse nicht das Event für echte Fans! Wir sind dabei. 25.-27.April 2025

Modellbau in seiner Vielfalt!



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



www.kirchert.com

Fachgruppe SPORT (FGS)

ONF Manfred Lex

Wie auf den vorigen Seiten gut sichtbar, hat Österreich eine aktive, abwechslungs- und erfolgreiche Modellsportszene. Die organisatorischen Fäden dazu führen zur „Bundessektion Modellflug im Österreichischen Aeroclub“. Dort ist die Fachgruppe Sport (FGS) für die Einhaltung aller Bestimmungen und Vorgaben für und bei den Wettbewerben zuständig. Sie besteht aus den beiden ONF (Oberste nationale Flugsportkommission), welche, wie der Bundessektionsleiter, alle 3 Jahre neu gewählt werden.

Als einer der beiden ONF bin ich zuständig für:

- Sport-Terminkalender und Genehmigung der Bewerbe inkl. Ausschreibungen für Staats- und Österreichischen Meisterschaften als Veranstalter
- Leistungsprüfungen der Kategorien Silber-C, Gold-C, Gold-C mit Diamanten
- Schulung von Sportzeugen und Funktionären
- Einhaltung der nationalen und internationalen Regeln und Pflege sowie Herausgabe der Modellsportordnung
- Verhängen von Sanktionen
- Vertretung des ÖAeC in der FAI/CIAM des Weltverbandes

Sportveranstaltungen 2024

Anzahl	Bewerbsart
3	Staatsmeisterschaften
12	Österreichische Meisterschaften
11	Internationale Bewerbe
51	Nationale Bewerbe mit internationaler Beteiligung
35	Nationale Bewerbe
42	Landesmeisterschaften

Leistungsprüfung NEU

Ein aktuelles Anliegen ist mir die „Leistungsprüfung NEU“, die nach Jahrzehnten endlich aktualisiert wurde:

- ein Formular für alles
- alle Wettbewerbsergebnisse können auch als Prüfungsflüge verwendet werden.

Das Bild zeigt ein Formular für die Leistungsprüfung NEU (Modellflug). Es enthält Felder für die Prüfungswerber, die Adresse, die ALTY und die ONF-Kategorie. Es gibt auch eine Tabelle für die Ergebnisse der verschiedenen Wettbewerbsarten (Modellflug, Segelflug, Motorflug, etc.) und eine Tabelle für die Ergebnisse der verschiedenen Klassen (A, B, C, etc.).

Dies ist deshalb von Bedeutung, da Leistungsprüfungen den Vereinen als Kenntnissnachweis speziell bei Vereinswechsel dienen.

Formulare dazu findet Ihr auf:
<https://www.prop.at/formulare/ABC%20Pr%C3%BCfungsbewerbung%202025.pdf>



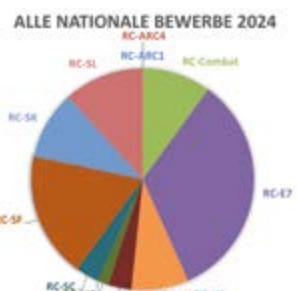
Wettbewerbskalender

Immer aktuell und mit Ausschreibungen und Ergebnissen auf [bewerbe.prop.at](https://www.bewerbe.prop.at)



Auch 2025: viel Freude und eine erfolgreiche Wettbewerbssaison!

Euer Manfred Lex



EURE ANSPRECHPARTNER IM ÖAeC

Bundessektionsleiter	Josef EFERDINGER • Mobil: 0664/3239495, e-mail: modellflugsport@aeroclub.at
Leiter des Modellflugausbildungszentrums	Gerold KIRCHERT • Tel.: 01/982 44 63, Mobil: 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: onf@prop.at Dr. Martin HOFF • Mobil: 0676/61 79 203, e-mail: onf@prop.at

Fachreferenten	
Freiflug F1 (außer F1E)	Franz WUTZL Mobil: 0676/4003922 e-mail: franzwutzl@yahoo.de
FF-Hangflug F1E	Reinhard MANG Mobil: 0699/10187481 e-mail: reinhard.mang1@chello.at
Fesselflug F2-A, B, C, D	Dipl. Ing. Hanno MIORINI Mobil: 0664/4633646 e-mail: hanno.miorini@gmail.com
Motorkunstflug F3A, RC-III	Dietmar WALTRITSCH Tel. Dienst: 0650/8427903 e-mail: waltritsch@gmx.at
F3B, F3J	Ing. Peter HOFFMANN Mobil: 0664/7864421 e-mail: peter.m.hoffmann@aon.at
F3K	Hermann HAAS Mobil: 0664/88 50 03 34 e-mail: hermann.haas@erzberg-apotheke.at
F3C, F3N, RC-HC/CL, RC-HC/AC	Stefan BURNDORFER Mobil: 0676/814282398 e-mail: stefan@burndorfer.at
F3F, RC-H	Lukas GAUBATZ Mobil: 0660/5553599 e-mail: lukas@gaubatz.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: f5.bfr.at@gmail.com
F5B, D, F, RC-E/P-450	Peter KOLP Mobil: 0677/63232058 e-mail: f5.bfr.at@gmail.com
F5J	derzeit nicht besetzt
F5L (RC-ERES)	Georg KRAUS Mobil: 0699/17137609 e-mail: georg.kraus@aon.at
RC-SF, RC-SL	Josef FISCHER Mobil: 0676/3238342 e-mail: josef.fischer@asak.at
RC-SK, RC-Combat	Martin KNASMILLNER Mobil: 0664/8011723130 e-mail: knasmillner@hotmail.com
RC-MS	Klasse derzeit stillgelegt
RC-E7	DI Franz REICH Mobil: 0650/2220058 e-mail: f.reich@sbg.at
JETFLUG	Peter CMYRAL Mobil: 0664/404 56 56 e-mail: peter.cmyral@cmyral.eu

Landessektionsleiter	
Burgenland	DI Josef URSPRUNG Mobil: 0650/2490240 e-mail: lsl.burgenland@prop.at
Kärnten	DI Stephan LEITNER Mobil: 0664/9374198 e-mail: lsl.karnten@prop.at
Niederösterreich	Otto SCHUCH Mobil: 0664/5059173 e-mail: lsl.niederoesterreich@prop.at
Oberösterreich	Josef EFERDINGER Mobil: 0664/3239495 e-mail: modellflug@aeroclub-ooe.at
Salzburg	Peter KRASSNITZER Mobil: 0664/2353501 e-mail: lsl.salzburg@prop.at
Steiermark	Ing. Johann SIEBER Tel. 0676/4175401 e-mail: lsl.steiermark@prop.at
Tirol	Roland LUNNER Mobil: 0664/2630678 e-mail: lsl.tirol@prop.at
Vorarlberg	Martin SALZGEBER Mobil: 0664/2480924 e-mail: lsl.vorarlberg@prop.at
Wien	Ing. Manfred DITTMAYER Mobil: 0676/9119050 e-mail: lsl.wien@prop.at
CIAM Delegate	Dr. Martin HOFF Mobil: 0676/6179203 e-mail: onf@prop.at
Fachgruppe Sport	Ing. Manfred LEX Mobil: 0650/3425001 e-mail: fgs@prop.at
Fachgruppe Technik und Recht	Ing. Bernhard RÖGNER Mobil: 0664/4613683 e-mail: technikundrecht@prop.at
Fachgruppe Öffentlichkeitsarbeit	DI Martin B. ATZWANGER Mobil 0650/2563458 e-mail: redaktion@prop.at Thomas TADES Mobil: 0664/8179111 e-mail: online@prop.at
Fachgruppe Jugendarbeit	Andreas WALCHER Mobil: 0664/2318145 e-mail: jugendarbeit@prop.at
Fachgruppe Finanzen	Manuel SCHEIKL Mobil: 0664/2628447 e-mail: finanzen@prop.at
Referat Rechtsberatung	Mag. Michael RAINER Mag. Heinz KOLLER e-mail: rechtsberatung@prop.at



Turbo Charter ARF

Tausendfach sind heutige Profis durch den bewährten Robbe Charter in die RC- Fliegerei eingeführt worden.

Jeder Modellbauer, der sich nicht nur allein für die reine Fliegerei, sondern auch für den Aufbau und die Konstruktion von Flugmodellen interessiert, erarbeitet sich mit diesem Modell wertvolle Fähigkeiten im Aufbau und Betreiben von Modellflugzeugen.

Mit der Version „TURBO CHARTER“ wurden auf vielfachen Wunsch Landeklappen eingeführt. Zudem greift diese Version das beliebte Segment der „Bush“ oder „STOL“ Flugzeugtypen auf und ist mit eben solchen großen Bush Rädern versehen.

Dadurch steigert sich erneut der Einsatzbereich des Modells und so sind je nach Motorisierung sogar Seglerschlepps möglich. Dennoch weist der Robbe Turbo Charter immer noch die hervorragenden, vor allem gutmütigen Flugeigenschaften auf.

Als Antrieb bietet der Ro-Power 3546/760 in Verbindung mit einem 4S Lipo Akku in der 3000-4000mAh Kategorie ausreichend Leistung. Je nach belieben können aber auch mit geringen Modifikationen stärkere Antriebe verbaut werden. Die Konstruktion ist dafür sehr flexibel ausgeführt.

Im Aufbau wurden nur die für Landeklappen relevanten Bauteile modifiziert. Restliche Teile entsprechen der Version „Charter Classic“ # 3183.



299,99 €

