

DAS MODELLFLUGMAGAZIN DES ÖSTERREICHISCHEN AERO-CLUB



prop

#1/2026



Auf zum Saisonstart

- 125 ÖAeC und 90 Jahre Modellflug beim ÖAeC
- News aus der Bundessektion
- Aktuelles aus den Sportklassen
- Splitter aus Szene
- Ein bisschen Thermikschnüffeln
- ... und vieles mehr ...

Technische Daten

Spannweite: ca. 3.450 mm
 Rumpflänge: ca. 1.360 mm
 Fluggewicht: ab 2.700 g
 RC-Funktionen: Seite, Höhe, Quer, Landeklappen, Motor

SPAIKE



Spike ist ein sportlicher 6-Klappen-Segler mit einer Spannweite von ca. 3,45 m und ist geeignet für rasante oder auch gemütliche Flüge. Das Leistungsspektrum dieses Modells ist enorm. Das komplette Modell wird aus Holz aufgebaut. Alle Teile sind präzise gelasert und der Bau wird durch clevere Schablonen einfach gehalten. Der Flügel entsteht in bewährter aero-naut-Manier in einer Helling, die eine sichere Positionierung aller Bauteile und einen verzugsfreien Aufbau ermöglicht. Der Flügel ist teilbeplankt und bietet attraktive optische Gestaltungsmöglichkeiten. Der Bausatz enthält: Alle zum Bau benötigten lasergeschnittenen Holzteile, Anlenkungsteile, diverse Kleinteile, eine 3D-Bauanleitung, Bauhelling.

aero-naut Antriebe & Zubehör

Motoren, Regler, Propeller, Spinner, Servos alles abgestimmt aus einer Hand!



direkt bestellen,
 sofort geliefert

www.aero-naut.de



aero-naut

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

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

Das ganze Material & Zubehör für Dein nächstes Projekt

Liebe Leserinnen und Leser

Der Frühling steht vor der Tür, und die Modellflugvereine bereiten ihre Sportstätten mit viel Engagement auf die Saison 2026 vor. Die ersten Bewerbe und Veranstaltungen werden bereits ausgetragen, und neue Projekte werden erfolgreich in Betrieb genommen. Auch die Sektion Modellflugsport blickt einem spannenden Jahr entgegen: Unser Fachverband feiert sein 125-jähriges Jubiläum, das wir mit einer Reihe von besonderen Veranstaltungen und Projekten begehen. Zu diesen Initiativen gibt es auch einen Gastbeitrag unseres Generalsekretärs in dieser Ausgabe.

Für das Jahr 2026 haben wir verschiedene Maßnahmen und Initiativen geplant, um den Modellflugsport weiter voranzubringen. Im Bereich RC-Jetflug wird ein neues Bewerbsprogramm ins Leben gerufen, das sich sowohl an Einsteiger als auch an erfahrene Piloten wendet. Die Nurflügelzene erfährt neue Impulse durch die Organisation einer Österreichischen Meisterschaft sowie von Vertretungen in den Bundesländern. Ziel ist es, innovative Modelle und Piloten gezielt zu unterstützen und den Austausch innerhalb unserer Gemeinschaft zu stärken.

Aber auch der Rückblick auf das Jahr 2025 war für unsere Sektion insgesamt sehr erfolgreich. Sowohl bei den sportlichen Leistungen als auch in der Mitgliederentwicklung und den Finanzen konnten wir unsere gesetzten Ziele erreichen und in einigen Bereichen sogar übertreffen. Diese positiven Ergebnisse bestätigen den engagierten Einsatz unserer Mitglieder und Funktionäre und die gute Zusammenarbeit innerhalb der Sektion in den Vereinen und den Fachgruppen.

Weiterhin bleibt das rechtliche Umfeld herausfordernd. Für die kommenden Jahre stehen Anträge auf Gebührenerhöhungen sowie die Weiterentwicklung der Sichtbarkeit des Modellflugs im Luftraum auf der Agenda. Zudem arbeitet die Europäische Behörde EASA an der Einführung einer Vorfalls-Datenbank für den unbemannten Sektor der Luftfahrt. Unsere Aufgabe als Interessenvertretung ist es, diese Prozesse aktiv mitzugestalten und praxisnahe Lösungen zu erreichen, die den Modellflugsport sichern und weiterentwickeln.

Wir setzen uns dafür ein, dass der Modellflug seinen festen Platz im Bereich der Freizeit- und Sportluftfahrt behält. Die Abgrenzung zum stetig wachsenden Drohnensektor bleibt dabei wichtig, jedoch möchten wir ein respektvolles und konstruktives Miteinander fördern – schließlich teilen wir den gleichen Luftraum, wenn auch mit unterschiedlichen Voraussetzungen.

Im Namen der Sektion Modellflugsport wünschen wir euch eine erlebnisreiche, erfolgreiche und vor allem unfallfreie Flugsaison 2026, zahlreiche sportliche Erfolge und viele glückliche Momente auf unseren Modellflugplätzen. Gemeinsam gestalten wir eine lebendige und begeisternde Vereinsgemeinschaft und die Zukunft des Modellflugsports!

Mit besten Grüßen

Euer Bundessektionsleiter Modellflugsport
Josef Eferdinger



Der Beginn meiner Flieger„karriere“ ist zwar keine 125 Jahre, aber doch schon eine Weile her!



QR-Codes zu unseren Websites

Hier sind die QR-Codes von den Web-Seiten www.prop.at und www.aeroclub.at
Einfach Smart-Handy auf den Code richten, fotografieren und schon erscheint die Website auf eurem Handy. Ihr spart euch dadurch das Eintippen der URL.
Viel Spaß beim Ausprobieren wünscht die prop-Redaktion!



Impressum

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

Chefredakteur: Martin B. Atzwanger (verantwortlich für den Inhalt;
bei den Berichten 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

Layout: typothese.at

Herstellung: Walstead Leykam Druck GmbH, 7201 Neudörfel

März 2026

Inserateverzeichnis

aeronaut.	U2
Ziach & Candy.	31
unilight.at.	33
Zeller Modellbau	55
Torque Air/Aufwind	55
unilight.at.	56
Glockner Hof	56
GK Modellbau Kirchert. ...	56
FMT	57
PowerBox Systems.	U3
Prowing	U3
Modellbau Lindinger	U4

Vielen Dank

Mario Brandner, der uns mit stimmigen Fotos versorgt (diesmal auch für die Titelseite)

Hanno Miorini, Bernhard Infanger und Georg Kraus, die uns schnell mit interessanten Texten belieferten
(Letzterer schreibt diese oft schnell am Handy)

Kerstin Rohringer für die administrative Unterstützung

Allen Helfern und Helferinnen die uns, gerade wenn jetzt die Modellflugsaison beginnt, immer wieder mit
Hilfsleistungen, gutem Essen und aufmunterten Worten zur Seite stehen!

ÖAeC BUNDESSEKTION

Aktuelle Entwicklungen in der Bundessektion.	4
Unfall- und Schadensbericht 2025	6
125 Jahre Österreichischer Aero-Club	8
Geschichtliche Entwicklung des ÖAeC	10
Der Österreichische Aero-Club feiert.	11
Geschichte des Modellfluges	12
90 Jahre Modellflug im ÖAeC	14

SPORT

F1-Freiflug.	16
F2 - Fesselflug	18
F3K-Schleudersegelflug	20
F3CN - Hubschrauberkunstflug.	22
RC-E7 - Elektrosegelflug	24
F3S - Jetflug.	26
F5J - Thermiksegler mit Elektroantrieb	28
F5L - Elektrisch angetriebene RES	30
RC-SF/SL - Segelflug & Fernlenk Segler Schlepp.	32
RC-SK - Segelkunstflug	34

SZENE

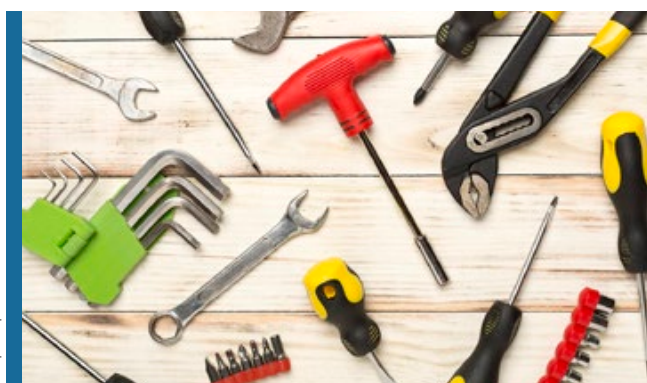
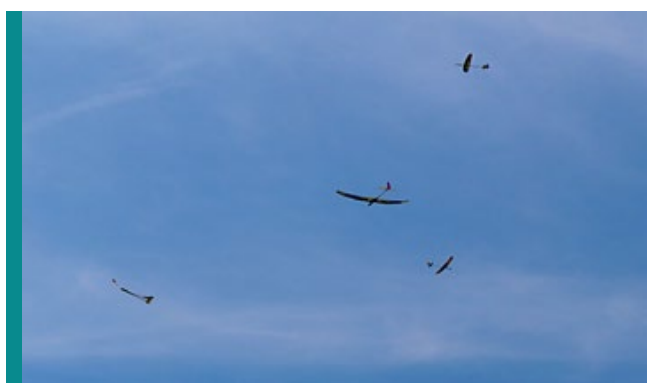
Velocity X.	36
RC-NE: RC-Nurflügel Elektro	38
2. Tiroler Hallenflugtag	40
„JetVision FlightDirector“.	42
AINOVA AIR 2026	44
5. Modell-Oldtimerseglerreffen Thon.	45
tomjets – ein Start-up hebt ab	46
Porträt Konrad Pitterle.	48
Porträt Theresa Starkl	49
Porträt Helmut Kirschl.	50
50 Jahre Modellflug Union Eisenerz.	51
Hochleistungs-4-Taktmotor aus Österreich.	52
Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe	54

THERMIKFLUG

Zur Geschichte des Thermikfluges	58
RC Flug mit nur 2 gesteuerten Achsen	59
Wie kann ich Thermik erkennen?	60
Hangsegelflug.	62
25 Jahre „Pippifuzz“	63

SERVICE

Ansprechpartner im ÖAEC.	64
----------------------------------	----



© depositphotos.com

Aktuelle Entwicklungen in der Bundessektion Modellflugsport

Neuigkeiten, Berichte und Initiativen 2026

Wie bereits seit zwei Jahren erfolgreich umgesetzt, möchten wir euch auch in dieser Ausgabe unseres Sektionsmagazins **prop** über die neuesten Entwicklungen, Veränderungen sowie über die aktuellen Rechenschaftsberichte informieren. Unser Ziel ist es, euch stets transparent und umfassend auf dem Laufenden zu halten.

Parallel dazu wird künftig immer dann ein personalisierter Newsletter an alle Mitglieder der Sektion Modellflugsport versendet, wenn das Magazin online verfügbar ist. Mit dieser Initiative möchten wir die Leserschaft verstärkt zum digitalen Lesen animieren – ein Schwerpunkt unseres Engagements für 2026.

Im Folgenden berichten wir über die wichtigsten Themen aus der Bundessektion, übersichtlich gegliedert nach den jeweiligen Fachgruppen:

Bundessektionsleitung

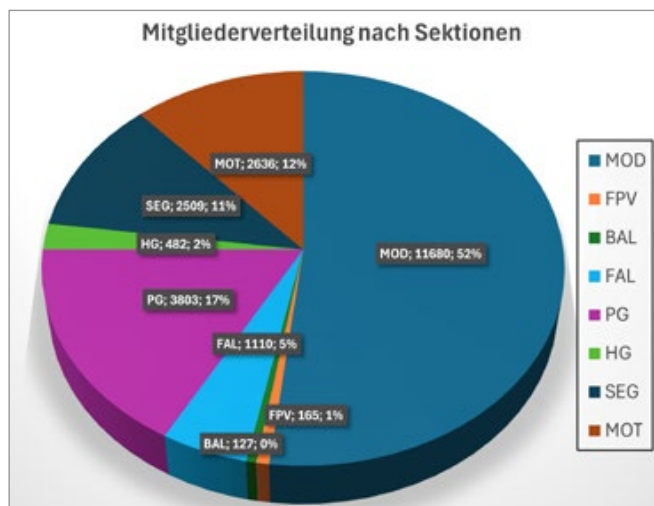
Die Mitgliederstatistik für das Jahr 2025 zeigt ein sehr erfreuliches Bild: Trotz mancher Befürchtungen konnten wir den Mitgliederstand nahezu konstant halten. Berücksichtigt man zudem die Mitglieder der Fachsektion Drohnen, ist sogar ein leichter Anstieg zu verzeichnen.

Mit einem Anteil von 52% aller Mitglieder sind wir innerhalb des ÖAeC die stärkste Sektion. Die genaue Verteilung auf die einzelnen Sektionen ist dem nachfolgenden Diagramm zu entnehmen.

MITGLIEDERENTWICKLUNG DER SEKTION MOD	
Jahr	Ist 2025
2018	13.169
2019	13.044
2020	12.905
2021	12.749
2022	12.289
2023	11.977
2024	11.711
2025	11.680

Wir freuen uns, dass wir die Position des Landessektionsleiters für Salzburg erfolgreich nachbesetzen konnten. Wir wünschen Albin Neumann viel Erfolg und Freude in seiner neuen Funktion.

Auch für Niederösterreich zeichnet sich eine Nachfolge bei der Landesvertretung ab. Zum Redaktionsschluss war



die Wahl allerdings noch nicht erfolgt. Die stets aktuelle Liste der Mitglieder der Bundessektion ist wie gewohnt online auf prop.at abrufbar <https://www.prop.at/interessesvertretung/bundessektion.html>.

Fachgruppe Sport

Die Modellsportordnung (MSO) für 2026 befindet sich in der finalen Abstimmung und wird pünktlich an gewohnter Stelle auf prop.at veröffentlicht.

Eine bedeutende Neuerung in diesem Jahr ist die Nachbesetzung des Fachreferats RC-Jet durch Helmut Hallermeier nach dem tragischen Ableben von Peter Cmyral. Helmut Hallermeier hat bereits eine MSO für eine nationale Klasse entwickelt und eine eigene spartenspezifische Homepage erstellt (<https://rcjet-austria.at/>). Zum ersten Mal in der Geschichte des Jetfluges ist für diese Sparte eine Österreichische Meisterschaft angemeldet, wobei zwischen vorbildähnlichen Jets, Sportjets und Turboprop differenziert wird. Zusätzlich sind zwei Rookie Meetings im Burgenland und in der Steiermark geplant – großartige Events für alle Fans von Jetantrieben und dem besonderen Flair des Modelljetflugs.

Wiedererstart zeigt sich auch die Nurflügel-Fraktion: Innerhalb weniger Monate wurde ein Bundesfachreferat mit Landesvertretungen aufgebaut, das die Szene neu beleben möchte. Uwe Schichler übernimmt die Funktion des Bundesfachreferenten. Erstmals ist eine Österreichische Meisterschaft in der Klasse RC-NE (Nurflügel elektrisch) ausgeschrieben, deren Reglement sich stark an jenes von FSL anlehnt. Gelingt der Wiedereinstieg, werden auch Wettbewerbe in den Bundesländern folgen.

Alle angemeldeten Wettbewerbe sind, wie gewohnt, über den [Bewerbskalender](https://bewerbe.prop.at/) abrufbar <https://bewerbe.prop.at/>. Dort stehen Filtermöglichkeiten nach Bundesland, Bewerbungsart und Bewerbsklasse zur Verfügung, sodass jeder nach seinen Interessen die passende Übersicht erhält.

Auch die Förderrichtlinien für internationale Bewerbe, sowie für Staats- und Österreichische Meisterschaften wurden angepasst. Mit den Veranstaltern werden im Vorfeld entsprechende Online-Schulungen durchgeführt.

Die Mannschaften für die Welt- und Europameisterschaften des laufenden Jahres stehen fest. Weitere Details sind bei den jeweiligen Bundesfachreferaten erhältlich. Wir wünschen unseren Spitzensportlern viel Erfolg und starke Unterstützung aus der Community.

Fachgruppe Finanzen

Der Budgetabschluss der Bundessektion für 2025 ist nahezu punktgenau erfolgt: Das Jahr wurde mit einem geplanten Minus von rund € 15.500 abgeschlossen.

Die Aufwendungen verteilen sich auf verschiedene Bereiche und sind grafisch nachstehend dargestellt.

Für 2026 konnten wir eine leichte Erhöhung der verfügbaren Mittel erreichen, insbesondere dank der sportlichen Erfolge unserer Spitzensportler. Die Zuteilung aus den Sportfördermitteln wurde um etwa € 4.000 angehoben.

Demgegenüber steigen die Kosten für Druck und Versand unseres Magazins **prop** weiter an – sie machen inzwischen ein Drittel des Budgets aus. Um dem entgegenzuwirken, setzen wir weiterhin verstärkt auf digitale Angebote und planen dazu im Laufe des Jahres eine weitere Initiative.

Insgesamt ist die Finanzierung der Sektion Modellflugsport solide: Die Rücklagen betragen etwa 70% des Jahresbudgets, sodass wir für künftige Herausforderungen gut aufgestellt sind.

BUDGET 2025	
Bereich	Ist 2025
Magazin prop	€ 78.512,-
Online Auftritte	€ 4.179,-
Sportausgaben	€ 85.649,-
Jugendarbeit (ohne Jugendeuro)	€ 2.376,-
Ausgaben der Sektion	€ 86.089,-
SUMME	€ 256.805,-

Probleme bestehen weiterhin im Bereich Modellflugrecht – damit kommen wir zur nächsten Fachgruppe.

Fachgruppe Technik und Recht

Zum Jahreswechsel stand die Verlängerung des Kompetenznachweises A1/A3 an. Das Verfahren verlief grundsätzlich reibungsloser als erwartet, allerdings liegt die Zuständigkeit ausschließlich bei der Drohnenabteilung der ACG. Wir haben keinen Einfluss auf die Ausgestaltung der

Fragen, die Komplexität oder die Zugänglichkeit des Tests. Für Modellflieger bleibt der Test eine ungeliebte Pflichtübung ohne Bezug zur eigentlichen Praxis. Eine echte Lösung wäre ein maßgeschneiderter „Modellflugführerschein“ analog zu unseren Nachbarländern, wofür jedoch eine Betriebserlaubnis für den Verband erforderlich ist.

Auf europäischer Ebene gibt es erste Anzeichen für Veränderungen: Es wurde erkannt, dass die Integration des Modellflugs in die Drohnenkategorien nicht optimal war. Wir setzen uns daher für die Schaffung einer eigenen, vierten Kategorie „Modellflug“ im Bereich des unbemannten Fluges ein.

National engagieren wir uns ebenfalls für eine weitgehende Trennung vom Drohnenbereich. Für 2026 sind Änderungen der Luftverkehrsregeln (LVR) und des Luftfahrtgesetzes (LFG) geplant. Unsere Schwerpunkte liegen auf der Dauer und Art der Betreiberregistrierung, einer Verbands-erlaubnis und einem Wechsel der zuständigen Behörde.

Allerdings verlaufen die Verhandlungen zäh, kurzfristige Erfolge sind leider nicht zu erwarten.

Aktuell liegt erneut ein Antrag auf Erhöhung der Gebühr für die alle drei Jahre zu verlängernde Betreiberregistrierung auf € 47 vor. Wir haben uns entschieden dagegen ausgesprochen und werden unsere Argumente auch an das Staatssekretariat für Deregulierung weiterleiten.

Zurzeit bleibt als einzige Möglichkeit gegen die steigenden Gebühren nur die Registrierung als Verein.

Fachgruppe Jugendarbeit

Die Jugendarbeit ist der zentrale Baustein für die Gewinnung von Nachwuchs. Nur wenn es gelingt, den altersbedingten Mitgliederschwund durch neue oder wieder zurückkehrende Mitglieder zu kompensieren, können wir den Mitgliederstand langfristig stabil halten.

Effektive Jugendarbeit kann ausschließlich in den Vereinen vor Ort stattfinden. Als Interessensvertretung unterstützen wir gerne, die konkrete Umsetzung muss jedoch innerhalb der Vereine erfolgen.

Auch wenn es oftmals herausfordernd ist, engagierte Mitglieder für die Jugendarbeit zu finden, ist deren Beitrag wichtiger denn je.

Das Ziel bleibt, Jugendliche für den Modellflug zu begeistern und bestehende junge Mitglieder behutsam an den Wettbewerbssport heranzuführen.

Die Union Eisenerz richtet vom 11. bis 19. Juli 2026 ihr 40. Jugendferienlager in Hofkirchen bei Kaindorf aus. Infos zur Anmeldung sowie Teilnahmebedingungen findet ihr im Veranstaltungskalender. Zum Abschluss gibt es einen Jugendwettbewerb. Beide Aktionen gelten als wichtige Projekte für die Jugendarbeit im Modellflugsport. ●



Unfall- und Schadensbericht 2025

Analyse und Empfehlungen zur Risikominderung im Modellflugsport

Einleitung

Gemäß den Vereinbarungen zum Artikel 16 Verfahren mit der Behörde ist die ÖAeC Sektion Modellflugsport verpflichtet, für jedes Kalenderjahr einen anonymisierten Unfall- und Schadensbericht zu erstellen, der im Verbandsmagazin zu veröffentlichen ist. Ziel dieser Veröffentlichung ist es, das Betriebsrisiko zu reduzieren und die Sicherheit im Modellflugsport zu erhöhen.

Datengrundlage

Die Basis dieses Berichtes bilden die Schadensmeldungen der Modellhaftpflichtversicherung. Sämtliche Schadensfälle werden dort zentral verwaltet und gespeichert.

Gesamtstatistik 2025

Im Jahr 2025 wurden insgesamt 28 Schadensfälle mit Versicherungsanspruch gemeldet, was gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung um 10 Fälle bedeutet.

Erstmals seit längerem kam es im Berichtsjahr auch zu einem Fall mit Personenverletzung. Nachfolgend werden

auch einige Empfehlungen zur Risikominimierung vorgestellt.

Ausblick: Zentrale Dokumentation durch EASA

Die EASA arbeitet derzeit an einem „Occurrence Reporting System“ für den Bereich der unbemannten Luftfahrt. Künftig sollen dort sämtliche Vorfälle im Zusammenhang mit unbemannten Flugobjekten zentral dokumentiert werden.

Detailauswertung der Schäden

Die Schäden werden nach Luftrisiko und Bodenrisiko getrennt betrachtet:

LUFTRISIKO	
Anzahl	Kategorisierung der Unfallursache
7	Kollision von Flugmodellen auf einem Modellflugplatz
4	Kollision von Flugmodellen beim Hangflug, davon 1 Fall im Ausland



Der Sicherheitszaun ist dazu da, um Personen und Flugmodelle, die nicht am Flugbetrieb teilnehmen, zu schützen. Diese gehören also dahinter!

Grundsätzlich ist festzustellen, dass Gott sei Dank die Luftrisikofälle „nur“ Kollisionen von Flugmodellen untereinander betrafen und keine bemannten Flugobjekte involviert waren. Trotzdem ist zu bemerken, dass gerade auf einem Modellflugplatz, wo sich die handelnden Personen genau kennen, die Lufträume vorgegeben sind und zusätzlich auch noch oft ein Luftraumbeobachter zum Einsatz kommt, derartige Vorfälle eigentlich zu minimieren wären. Eine Absprache vor dem Flug, eine Begrenzung der gleichzeitig fliegenden Modelle und eine Aufteilung der Lufträume könnte hier minimierend wirken. Auch wird durch die Versicherung zunehmend öfter ein beiderseitiges Verschulden geltend gemacht, was natürlich einen Einfluss auf die Höhe der Schadensregulierung hat.

Nochmals ist festzustellen, dass versicherungstechnisch ein Schleppgespann als ein Flugmodell betrachtet wird, was dazu führt, dass Vorfälle während des Schleppvorganges, die zum Absturz des Gespannes oder eines Teiles davon, nicht als Kollision in der Luft bewertet werden.

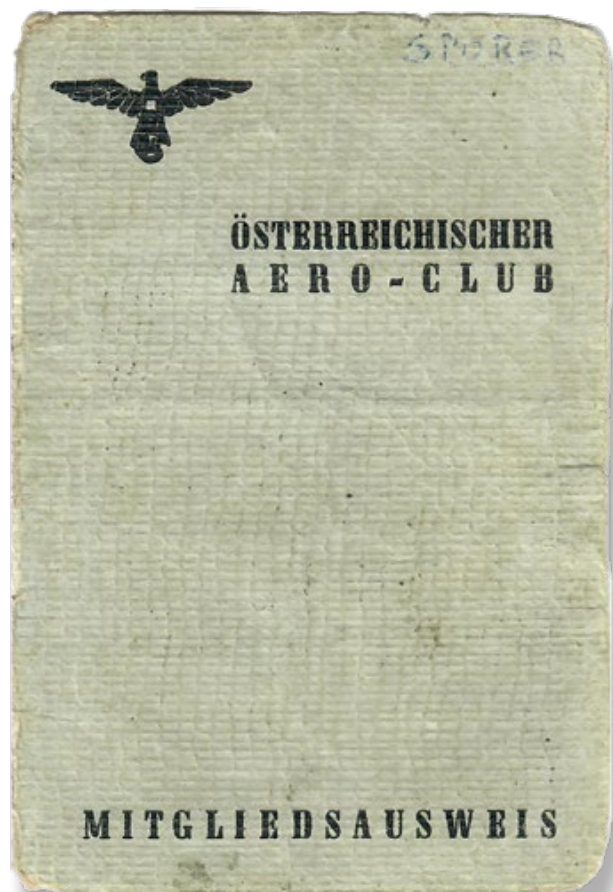
BODENRISIKO	
Anzahl	Kategorisierung der Unfallursache
8	Beschädigung von PKWs durch ein Flugmodell auf dem Vereinsgelände
2	Schäden an fremden Eigentum durch entflogene Modelle
6	Beschädigungen von Flugmodellen am Boden durch ein landendes/außer Kontrolle geratenes Flugmodell
1	Personenschaden durch ein landendes Segelflugmodell

Schlusswort

Bitte beherzigt unsere Empfehlungen und wendet euch bei Fragen an eure Vereinsführung und Interessensvertreter. Unser gemeinsames Ziel ist es, den Modellflugbetrieb so sicher wie möglich zu gestalten, um weitere Regulierungen zu vermeiden und die aktuellen Freiheiten im Modellflugsport zu erhalten.

Erfahrungstipps und Empfehlungen

- Sollten sich auf einem Modellflugplatz vermehrt Schäden an PKW oder abgestellten Flugmodellen häufen, so kann die Versicherung schadensdämmende Baumaßnahmen einfordern, wie zum Beispiel die Errichtung eines Sicherheitszaunes. Wir haben dies rechtlich prüfen lassen und eine dementsprechende Bestätigung erhalten.
- Personen, die nicht am Flugbetrieb teilnehmen, dürfen sich nicht im Gefährdungsbereich vor dem Sicherheitszaun aufhalten. Im Schadensfall kann sonst ein Mitverschulden des Geschädigten geltend gemacht werden.
- Es kommt immer wieder vor, dass die Versicherung die Schadensregulierung verweigert, wenn Flugmodelle vor dem Sicherheitszaun zwischengeparkt werden. Bitte beherzigt dies und bringt eure wertvollen Modelle während des Nichtbetriebes in einem geschützten Bereich in Sicherheit.
- Reguliert werden nur jene Fälle, wo die einschlägigen rechtlichen Rahmenbedingungen (Artikel 16 Auflagen/Betriebsbedingungen der Offenen Kategorie) auch eingehalten werden. Wer in nicht genehmigten Höhen fliegt, wer Sicherheitsabstände nicht einhält, wer bewusst in Richtung unbeteiligter Personen fliegt, wer beeinflusst durch Alkohol, Suchtgifte oder Medikamente einen Flugbetrieb durchführt, riskiert im Schadensfall, dass er auf den entstandenen Unfallfolgen sitzen bleibt. Derartige Kosten können sehr schnell eine existenzbedrohende Höhe annehmen!



Unser Logo im Wandel der Zeit:

- 1 1910 mit Doppeladler nach der Namensänderung (vom Aero Club) zum ÖAeC,
- 2 1919 nach dem Ersten Weltkrieg,
- 3 1950 nach der Wiedegründung.



125 Jahre Österreichischer

Liebe Modellflugsport-Begeisterte!

Wir feiern 2026 ein besonderes Jubiläum, denn der Österreichische Aero-Club wird heuer stolze 125 Jahre alt! Gegründet im März 1901 in Wien von begeisterten Ballonfahrern unter der Führung von Victor Silberer – damals noch mit Doppeladler-Logo – kamen in rascher Folge weitere Sektionen dazu, immer parallel zur Entwicklung der zivilen Luftfahrt, etwa der Etrich-Taube kurze Zeit später.

Seit diesen Pionierzeiten bis heute ist der Aero-Club stetig gewachsen, umfasst mittlerweile sechs Sportsektionen, ist nun Sportverband, Serviceanbieter und Interessensvertretung zugleich, betreibt eine eigene Luftfahrtbehörde erster Instanz (FAA) und öffnet sich auch immer wieder neuen aufstrebenden Flugsportarten wie Drohnen, hike&fly-Events beim Paragleiten oder dem Boom der Ultraleicht-Flugzeuge.

Daher feiert nicht nur der Aero-Club als Institution, sondern feiern wir alle zusammen – Präsident Wolfgang Malik, Funktionäre und Ehrenamtliche ebenso wie unsere über 500 Mitgliedsvereine und rund 20.000 Mitglieder (davon rund 50% aus dem Bereich Modellflug!) – dieses halbrunde Jubiläum über das ganze Jahr.

Das zweisprachige **Jubiläumslogo** haben wir dazu ebenso schon rechtzeitig zum Jahresanfang in Umlauf gebracht, wie die sich laufend weiterentwickelnde Jubiläumshomepage 125.aeroclub.at

In den kommenden Monaten folgen dann jede Menge an **Jubiläumsveranstaltungen** unter dem 125-Jahre-Motto, etwa ein eigener mehrtägiger Österreich-Flugevent unserer Motorflieger, internationale Events wie die FAI Paraski-WM in St. Johann und zahlreiche internationale Bewerbe bzw. Staatsmeisterschaften unserer sechs Sportsektionen



Aero-Club



Raoul Fortner

BAL, FAL, HG/PG, MOD, MOT, SEG. Höhepunkt wird in der zweiten Jahreshälfte eine große Festveranstaltung im passenden Luftfahrtrahmen!

Daneben gibt es bald einen eigenen Jubiläumsballon „125 Jahre Österreichischer Aero-Club“ mit dem unsere Sektion BAL bei zahlreichen Events unübersehbar auf unser Jubiläum aufmerksam macht.

Weitere Jubiläumsüberraschungen folgen monatlich, von Goodies im 125-Jahre-Look bis hin zu eigenen Fahnen und einer Sonderedition an Fliegeruhren, die dann über unseren Shop erworben werden können.

Und es wird eine eigene **Jubiläums-Festschrift** geben, federführend betreut von Martin Atzwanger – der auch das Österreichische Luftfahrtarchiv mitbetreut – und Bernhard Rögner. Unterstützt werden die Arbeiten von

unserem Büroteam, allen voran unserer PR-Spezialistin Marlene Trunk.

In diesem Sinne laden wir Euch alle ein, dieses Jahr mitzufeiern, auch mit eigenen Events vor Ort in allen Bundesländern und allen Vereinen, das Generalsekretariat unterstützt Euch auch gerne mit Materialien wie Logos, Fahnen usw., und ab einer gewissen Größe publizieren wir Euren Event auch gerne auf unserer Jubiläumshomepage!

In diesem Sinne: 125 Jahre in der Luft, und kein bisschen leise, auf dass wir zusammen mit diesem Schwung unsere Interessen weiterhin stark vertreten gegenüber allen Behörden, Institutionen und der Bevölkerung.

Euer Generalsekretär
Raoul Fortner



Etrich II Taube (Fotoarchiv Austria Wing) 1913 - erstes österreichisches Motorflugzeug mit Rumpf, absolviert am 6. April 1910 ihren Erstflug.



Karl Illner war ein Flugpionier und Gründungsmitglied des ÖAeC

Plakat vom Preisfliegen in Wiener Neustadt 1910



Tamara Brück (1931) war die erste Frau in Österreich, die die C-Prüfung im Segelflug erfolgreich ablegte.



Mit dem Ballon OE Marel Emmer 2 wurde 1937 in Prag der Höhenrekord von 7.819 m erreicht. Ein Jahr später in Wien sogar mit 9.374 m, der bis 1961 hielt.

Der lange Weg zum ÖAeC

Die Gründung eines Aero-Clubs, nach dem Pariser Vorbild, regte erstmals der Herausgeber der „Allgemeinen Sport-Zeitung“, Victor Silberer, an. Am 17. April 1900 traf sich das vorbereitende Comité, um als Pionierverein für das Ballonfahren Ausrichtung, mögliche Statuten, Anschaffung von Ballonen etc. – zu beraten.

Bei der im Dezember 1900 geplante Generalversammlung waren zu viele verhindert, weshalb sie schließlich am 12. März 1901 im Ingenieur- und Architektenverein nachgeholt und der Verein am 2. August 1901 ins Vereinsregister eingetragen wurde.

Auf der Suche nach einem geeigneten Aufstiegsplatz für Ballone konnte bei der Rotunde (Wiener Prater) ein entsprechendes Areal gefunden werden. Und am 9. August war es dann mit dem Start des ersten eigenen Ballons „Jupiter“ (1.200m³) soweit - der Verein nahm seine sportliche Tätigkeit auf.

1908 trat der Wiener Aero-Club der „Fédération Aéronautique Internationale“ (FAI) bei. Parallel dazu fand die konstituierende Versammlung zur Gründung einer Aero-Sektion

im Österreichischen Automobil-Club statt. Sie sollte für das Wesen der Motorflugmaschinen zuständig sein.

In der Folge wurde die „Österreichische Aeronautische Kommission“ gegründet – ein Zusammenschluss des Aero-Clubs (Ballonfahrt), des Österreichischen Automobil-Klubs und des Österreichischen Flugtechnischen Vereins. Sie nahm alle Angelegenheiten der zivilen Luftfahrt wahr.

1909 wurde dann innerhalb des Österreichischen Flugtechnischen Vereins eine Sektion für den beginnenden Gleitflugsport ins Leben gerufen. Schon bald verfügte diese über drei Gleiter und im Frühjahr 1910 wurde auf der Meiereiwiese am Semmering ein erster Wettbewerb durchgeführt.

Richtig in Schwung brachte die heimische Luftfahrt aber erst der Auftritt von Louis Blériot am 23. Oktober 1909 vor dem Kaiser und einem begeisterten Publikum auf der Simmeringer Heide. Im selben Jahr schlossen sich Fachvereine der österreichischen Luftfahrt zum „K.k. Österreichischer Aero-Club“ zusammen.



Auch an den österreichischen Technischen Hochschulen und Universitäten konstituierten sich akademische Fliegergruppen: hier eine Ausstellung der Akaflieg-Graz 1933.



Kleiner Windkanal von Prof. Richard an der TU Wien



Die Avis Flugzeug- und Autowerke GmbH war ein Pionier der österreichischen Luftfahrt, der 1924 in Brunn am Gebirge die erste neue Flugzeugfabrik der Republik errichtete und vor allem Schul- und Sportflugzeuge baute

Zwei Jahre später wurde der Vorschlag aufgegriffen, in Wien ein neues Flugfeld aufzubauen: am 25. Jänner 1912 erfolgte die Gründung der „Wiener Flugfeld-Gesellschaft m.b.H.“, an der sich auch der „K.k. ÖAeC“ beteiligte. Das bisherige Flugfeld in Wiener Neustadt wurde für die zivile Fliegerei gesperrt und an das Militär verpachtet.

Von der Entwicklung des Wiener Flughafens, vielen fliegerischen Erfolgen, bis hin zum Aufbau eigener Flugzeugwerkstätten unter Einbeziehung des Freiwilligen Arbeitsdienstes und der Aufnahme der Modellflieger 1936 als eigene Sektion, bestand der ÖAeC bis 1938.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Verein am 30. Juli 1950 Salzburg neu gegründet.

Heute

Seit dem hat sich der „Österreichische Aero-Club“ von einem elitären Ballonfahrerclub zu einem modernen Sportverband entwickelt, der maßgeblich an der Ausgestaltung der Luftfahrtgesetze für den Luftsport in Österreich beteiligt ist. (Red.)

Der Österreichische Aero-Club feiert dieses besondere Jubiläum mit Euch!

Das 125-jährige Bestehen ist nicht nur ein Anlass zum Rückblick, sondern vor allem zum gemeinsamen Feiern. Daher lädt der ÖAeC alle Mitglieder, Vereine sowie alle Flugsportbegeisterten herzlich ein, dieses besondere Jubiläum gemeinsam zu würdigen.

Neben den Veranstaltungen und Aktivitäten ist der ÖAeC auch auf Social Media präsent und bietet damit eine Möglichkeit, die faszinierende Welt des Flugsports mitzuerleben.

Über Instagram und Facebook wird regelmäßig über aktuelle Themen, Termine und Neuigkeiten zeitnah informiert. Außerdem werden Eindrücke aus Wettbewerben, Trainings und Veranstaltungen zeigen.

Wer also keine Highlights aus der Welt des Luftsports verpassen möchte, folgt dem Österreichischen Aero-Club, um die Begeisterung fürs Fliegen digital mitzuerleben.



[osterreichischer.aeroclub/](https://www.facebook.com/osterreichischer.aeroclub/)



[osterreichischer_aero_club/](https://www.instagram.com/osterreichischer_aero_club/)

Geschichte des Modellfluges

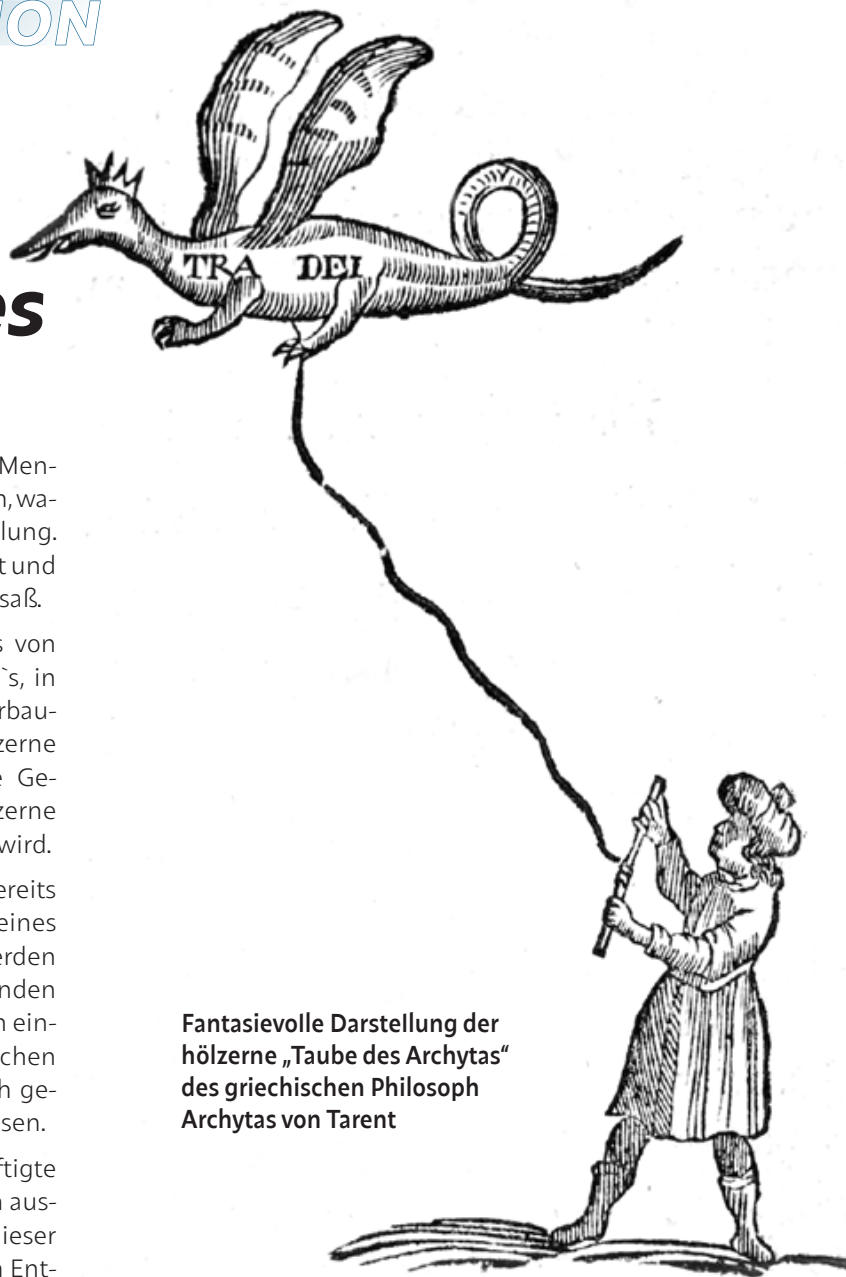
Text: Martin B. Atzwanger

Der Traum vom Fliegen beschäftigt seit jeher den Menschen. Um diesen Traum verwirklichen zu können, waren Flugmodelle wichtige Instrumente der Entwicklung. Mit ihnen wurden die grundlegenden Abläufe erprobt und erforscht lange bevor ein Mensch in einem Flugzeug saß.

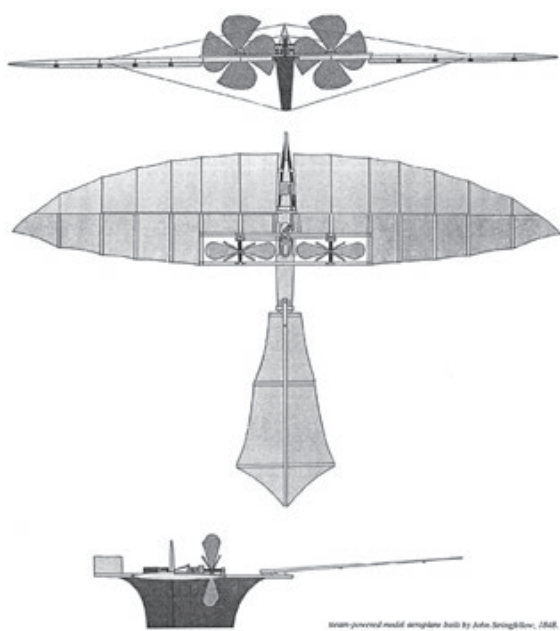
So wird der Mathematiker und Philosoph Archytas von Tarent, geboren 428 v. Chr., ein Zeitgenosse Platons, in seinem Buch „Noctes Atticae“ von Aulus Gellius als Erbauer eines flugfähigen Vogelmodells erwähnt. Die hölzerne „Tauben des Archytas“, die als „durch mechanische Geschicklichkeit und weitere Künste geschaffene hölzerne Nachbildung einer Taube“ glaubwürdig beschrieben wird.

Etwas zur selben Zeit spielten chinesische Kinder bereits mit einem Spielzeug, das als erstes bekanntes Modell eines Hubschraubers (Drehflügelflugzeug) angesehen werden kann. Der chinesische Kreisel bestand aus einem runden Stab, in den kreuzförmig leicht angestellt Vogelfedern eingesteckt waren. Durch Drehung des Rundstabs zwischen beiden Handflächen erzeugen die Federn schließlich genug Auftrieb, um den Kreisel in die Luft steigen zu lassen.

Der in Yorkshire geborene Sir George Cayley beschäftigte sich unter anderem mit der Frage, ob ein mit Flügeln ausgestatteter Mensch fliegen könne. Er wies nach, dass dieser Traum nicht möglich sei. In Folge begann er mit dem Ent-



Fantasievolle Darstellung der hölzerne „Tauben des Archytas“ des griechischen Philosoph Archytas von Tarent



John Stringfellow's dampfgetriebenes Eindecker-Modell 1848

wurf von Gleitflugmaschinen. Nach zahlreichen Studien und Experimenten gelang ihm 1804 der erste Flug eines eigenstabilen Modells. Er erkannte dabei als Erster aerodynamische Gesetzmäßigkeiten wie Auftrieb, Schwerkraft und Vortrieb und deren Wirkung in einem Punkt, dem Schwerpunkt eines Modells.

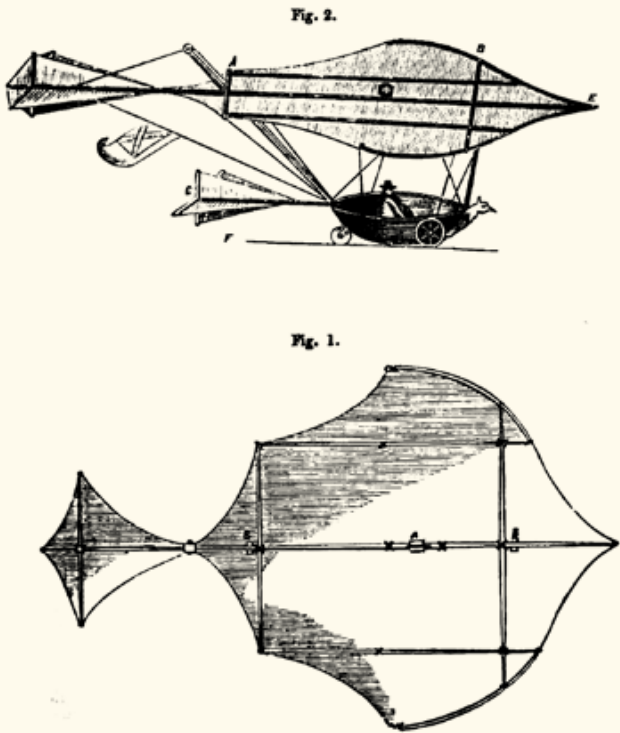
In der Folge konstruierte er immer größere Modelle und soll schließlich seinen Kutscher in so ein Gerät gesetzt haben. Dieser kündigte mit den Worten: „Sie haben mich zum Fahren eingestellt, nicht zum Fliegen!“ Demnach muss wohl Sir Cayleys Kutscher der erste Flug eines Menschen gelungen sein. Dass dieses Modell auch tatsächlich flugfähig gewesen wäre, wurde aber erst mehr als 100 Jahre später durch einen Nachbau bewiesen.

John Stringfellow gelang im Juni 1848 mit einem dampfgetriebenen Eindecker-Modell (Spannweite 3 m) ein erfolgreicher 40 yard (rd. 36,5 m) Flug in einer Fabrikhalle. Die Dampfmaschine hatte einen Zylinder mit 2 cm Durchmesser, die Luftschrauben hatten 40cm Durchmesser). Später baut er ein freifliegendes Motorflugmodell, „Triplane“ welches von einer Startrampe aus startete.

Mechanics' Magazine,
MUSEUM, REGISTER, JOURNAL, AND GAZETTE.

No. 1520.] SATURDAY, SEPTEMBER 25, 1852. [Price 3d., Stamped 4d.
Edited by J. C. Robertson, 166, Fleet-street.

SIR GEORGE CAYLEY'S GOVERNABLE PARACHUTES.

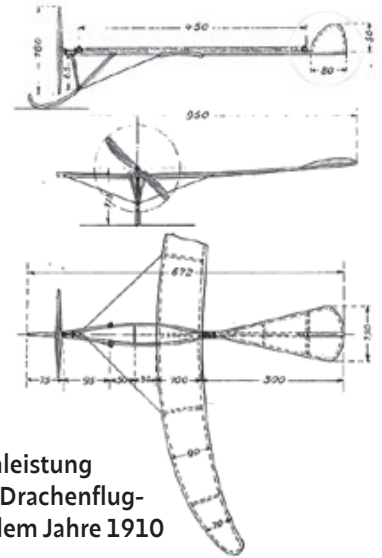
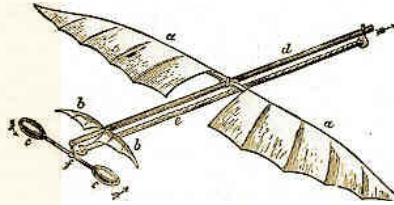


Gleitflugmaschine von Sir George Cayley 1809, deren Flugtauglichkeit 2003 mit einem originalgetreuen Nachbau bewiesen wurde

Ein weiterer Pionier war der französische Luft-Techniker Alphonse Pénaud (1850 bis 1880). Durch seine Arbeiten erlangte er umfangreiche Kenntnisse der Flugtechnik. 1871 gelang seinem, mit einem Gummimotor angetriebenen Flugmodell „Planophore“ in ca. 13 sec eine Strecke von 60 m. Die Spannweite betrug 480 mm, Flügeltiefe 110 mm, Länge 500 mm, Gesamtgewicht 16 g. Die Luftschaube hatte eine Drehzahl von 250 U/min. Sein Modell, mit aerodynamischen Merkmalen, hatte neben dem Tragflügel noch eine Stabilisierungsflosse, seinerzeit „Penaud-Steuer“ genannt. Es entspricht dem heutigen Höhenleitwerk. Er gilt als der Erfinder des heute noch im Modellsport verwendeten Gummimotors.

Ein anderer Modellflugkonstrukteur war der amerikanische Astronom und Physiker Prof. S. P. Langley dem etwa 1896 mit seinem ebenfalls dampfbetriebenen Drachenmodell Tandem Nr. 5 erste erfolgreiche Freiflüge gelangen. Eine mechanische Meisterleistung dabei war die kleine Dampfmaschine aus Kupfer, mit einer Leistung von ca. 1 – 1,5 PS. Bei späteren Versuchen wurden sogar Distanzen bis zu 1,6 km erreicht.

u.: Mit Gummimotor angetriebenes Flugmodell „Planophore“ (1871) des französische Luft-Technikers Alphonse Pénaud



re.: Auf Hochleistung getrimmtes Drachenflugmodell aus dem Jahre 1910

Weiter Meilensteine im Flugmodellbau (Auszug)

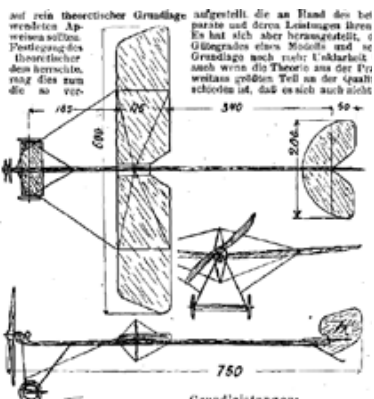
- 1811:** Albrecht Ludwig Berblinger (Schneider von Ulm) misslang die Vorführung seines erwiesenen flugfähigen Hängegleiters wegen ungünstiger Windverhältnisse.
- 1857:** Nach erfolgreichen Modellversuchen erhalten die französischen Brüder du Temple de la Croix ein Patent über ein Motorflugzeug.
- 1875:** Der Engländer Thomas Moy erprobt ein gefesselt Motorflugmodell mit Dampfmaschinenantrieb und 4 m Spannweite.
- 1877:** Erster Flug eines dampfgetriebenen Modellhubschraubers von Enrico Forlanini.
- 1879:** Der Franzose Victor Tatin baut ein Motorflugmodell mit Luftschauben und Druckluftmotor, das erfolgreich Bodenstarts ausführt.

Natürlich gab es noch viele andere Konstrukteure und Modelle, jedoch diese vier prägten die weitere Entwicklung und schufen Grundlagen für den späteren Erfolg der Gebrüder Wright (1903).

Danach diente der Modellflug zur Erprobung neuer Ansätze in der manntragenden Luftfahrt, aber zunehmend auch als reine Freizeitbeschäftigung. Schon im Jahre 1913 erschien P. L. Biegenwalds Buch mit dem Titel „Flugmodellbau“. Die damaligen Modelle wurden in der Regel von einem Gummimotor angetrieben, jedoch wurde auch schon auf den Einsatz von Pressluft-, Verbrennungs- und Dampfmaschinen hingewiesen. Dagegen hielt man einen Elektromotor zu dieser Zeit noch für vollkommen ungeeignet.

Zum Abschluss noch ein denkwürdiges Zitat von Alexander Lippisch:

„Die Entwicklungsgeschichte des Flugmodells ist die Geschichte des Flugwesens, und die Erfindung des ersten freifliegenden Modells die Geburtsstunde der Fliegerei.“



Aus der Zeitschrift „Flugsport“, 1919; Plan für ein Modellflugzeug mit Gummiantrieb



Espenlaub und Lippisch erproben bei Ihrem Winteraufenthalt auf der Wasserkuppe 1921/22 ihre Überlegungen mit Flugmodellen

Die Entwicklung zum Modellflugsport 90 Jahre Modellflug im ÖAeC

Text: Martin B. Atzwanger / Fotos: Archiv

Bis zum ersten Motorflug der Brüder Wright am 17. Dezember 1903 war der Flugmodellbau Mittel zum Zweck gewesen, diente der (wissenschaftlichen) Forschung und Entwicklung für die mannttragende Fliegerei. Die Erfolge der „Flying Brothers“, gaben der Flugtechnik einen ungeahnten Aufschwung. Die Entwicklungen überstürzten sich geradezu und blieben nicht ohne Rückwirkung auf den Flugmodellbau, der schnell, und vor allem unter der Jugend begeisterte Anhänger gewann und langsam Selbstzweck wurde.

Zunächst waren das vereinfachte Nachbauten erfolgreicher Flugzeuge bis hin zu verspannten Modellen („fliegenden Drahtverhaue“), die jedoch nur bedingt erfolgreich flogen. Alle aber mit Motorantrieb, ob Dampf-, Benzin-, Pressluft- und sogar Elektromotor oder mit Gummiband. Der Rumpf bestand aus Kieferstäben, Tragflügel und Leitwerk aus Bambus, mit ebenen oder schwachgewölbten Flachprofilen und einseitiger Bespannung, anfangs aus Seide, später aus Japan- oder Transparentpapier.

Hinderlich waren zu hohes Bauge wicht, hohe Kosten und die Erkenntnis, dass sich die aerodynamische Auslegung von Großflugzeugen nicht 1:1 auf den Modellbau übertragen lassen. So gewann der Gummiaufzugsmotor an Bedeutung, die Ära der „fliegenden Stöcke“ (Ententyp) begann. Diese Ausführung stellte die geringsten Anforderungen an die Bauausführung, und Fehler in der Längsstabilität waren am leichtesten beheben. Die konstruktive Anlehnung an Penaud ist unver-

kennbar, und Flugzeiten von 89 bzw. 128 sec. waren für damalige Verhältnisse aufsehenerregende Ergebnisse.

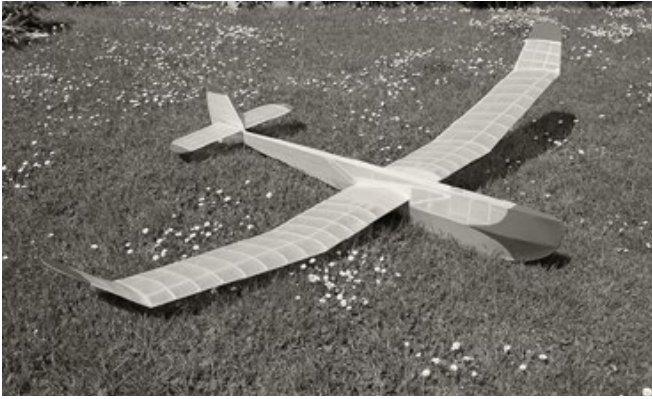
Wesentliche Bedeutung dabei hatte der nach Sir Charles Wakefield benannte Pokal als Wanderpreis für einen internationalen Leistungswettbewerb von Modellen mit Gummiantrieb. Gerade weil nicht die Geschwindigkeit, sondern die Flugdauer entscheidend war, forcierte der als „Blaues Band des Modellfluges“ titulierte Wettbewerb die technische Entwicklung der Modelle.

Die Konstruktionen wurden sorgfältiger geplant, um jedes Gramm Mehrgewicht zu vermeiden und durch aerodynamische Verfeinerungen die Flugleistungen zu verbessern. Dies wurde auch zeichnerisch festgehalten.

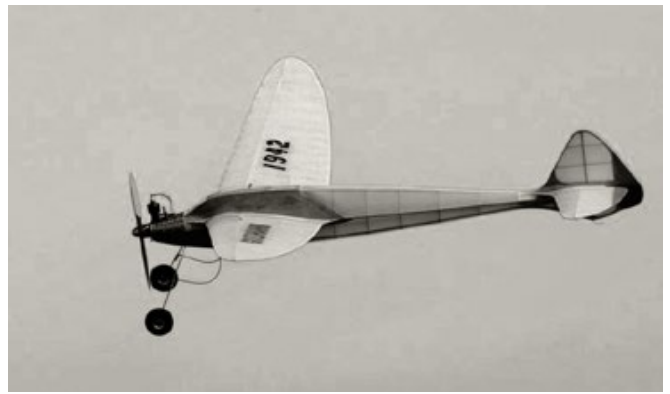
Mit der weiteren Erforschung des Fluges und seiner Rahmenbedingungen, die wieder den Modellflug als Erpro-



Modellbau als Freigegegenstand in der Mittelschule 1937



Der „Große Winkler“ – ein erfolgreiches Segelflugzeug der damaligen Zeit



Der „Goldhahn“ – ein Motorflugmodell



Handstart am Spitzberg - wahrscheinlich 1934/35

Das Segelflugmodell kam und siegte

Die Entwicklung des Segelfluges, bedingt durch das Motorflugverbot nach dem ersten Weltkrieg, wirkte sich auch nachhaltig auf den Flugmodellbau aus. Das Segelflugmodell bewies zunächst bei Hangwettbewerb, dass es in seinen Leistungen nicht hinter den Antriebsmodellen zurückstand und wurde schnell populär.

Einen großen Anteil an dieser Entwicklung hatten einige Bauplanmodelle mit ausgezeichneten Flugeigenschaften, so z.B. „Der große Winkler“ oder das „Baby“. Als Horst Winkler dann den Hochstart ein-

führte, wurden die Wettbewerbe auch in der Ebene möglich und führten bald zu Dauer- und Streckenflügen, die man bis dahin für nicht möglich gehalten hatte.

Die Akaflieg-Gruppen, das waren Studenten der Technischen Universitäten, die sich mit der Erforschung und Erprobung des Segelfluges beschäftigten, hoben den Segelflug immer wieder auf ein neues Niveau. Die Idee, in Gruppen zu arbeiten wurde bald auch außerhalb der Hochschulen aufgegriffen und führten ab den späteren 30-iger Jahren im deutschsprachigen Raum auch zu einer politischen Instrumentalisierung (bis hin zur vormilitärischen Ausbildung in den Schulen).

1936 nahm der Österreichische Aero-Club den Flugmodellbau in das Arbeitsprogramm seiner Gruppen auf. In Folge brachte das Schuljahr 1936/37 dann in den Mittelschulen den „Bau von Flugmodellen“ als Freigegegenstand und an den Hauptschulen den Bau eines Flugmodells in den Knabenhandarbeitsunterricht.

Heuer jährt sich nicht nur die Gründung des Österreichischen Aeroclubs zum 125. mal, sondern auch die Aufnahme der Sparte bzw. Sektion „Modellflug“ in den ÖAeC zum 90. Mal.

Der Österreichische Aero-Club (ÖAeC) hat den Flugmodellbau mit dem Jahre 1936 in das Arbeitsprogramm seiner Gruppen aufgenommen. Das Schuljahr 1936/37 brachte an den Mittelschulen den „Bau von Flugmodellen“ als Freigegegenstand und an den Hauptschulen den Einbau des Flugmodellbaues in den Knabenhandarbeitsunterricht. Seit dem Sommer 1937 hat auch das

Ausschnitt aus der Zeitschrift „Der Soldat“, Februar 1938

bungsfeld nutzten, kehrten auch langsam Flugzeugauslegungen wie wir sie heute kennen zurück. Modelle deren Länge die Spannweite nicht übertraf, freitragende Tragflügel nach dem Vorbild von Professor Junkers, mit großer Holmhöhe, sorgfältigster Profilierung und doppelseitiger Bespannung setzte sich durch. Weiters Zugschrauben (Propeller) und Fahrwerke - der Bodenstart gewann an Bedeutung und wurde später zur Bedingung bei Wettbewerben.

Einher ging diese Entwicklung mit der Institutionalisierung des Modellbaus und -fluges. Schon etliche Jahre vor dem ersten Weltkrieg wurden Modellflugvereine gegründet, Ausstellungen und Wettbewerbe veranstaltet.

F1-Freiflug

Freiflug
Meisterschaften

NÖ Landesmeisterschaft

Text: Edith Mang / Fotos: Jasmin Mang

Am 1. März wurde in der Nähe von Ober-Grafendorf die NÖ Landesmeisterschaften 2026 durchgeführt. 13 Piloten und Pilotinnen nahmen bei herrlichem Wetter daran teil. Im 1. Durchgang wurde die Maximalzeit mit 120 Sekunden festgelegt, ab dem 2. Durchgang auf 180 Sekunden erhöht.

Klaus Salzer und Fritz Mang hatten in allen fünf Durchgängen die volle Zeit erflogen, somit fand ein Stechen zwischen den beiden „Altweltmeistern“ statt. Natürlich am Fuße des Hangs.

Klaus Salzer wurde mit 39 Sekunden vor **Fritz Mang** mit 35 Sekunden Flugzeit Landesmeister. Den 3. Platz erreichte **Edith Mang** mit 1 Prozentpunkt vor Reinhard Mang. ●



Großer Freiflugevent am 24. Oktober 2026

Der Österreichische Aero-Club feiert heuer sein 125 jähriges Jubiläum. Wir wollen den Freiflug wieder einmal in Erinnerung rufen und starten daher am Samstag den 24. Oktober das erste Austrian Free Flight Open.

Es wird eine Veranstaltung, an der jeder mit einem Freiflugmodell der Klasse F1A, F1B, F1Q oder F1H teilnehmen kann und soll. Gibt es genug Teilnehmer in einer oder mehren Klassen, wird eine eigene Klassenwer-

tung gewertet. Die von der Wettbewerbsleitung vorgegebene Maximalzeit ist für alle Teilnehmer gleich.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, das dieser Bewerb ein Experiment darstellt und hauptsächlich Freude und Vergnügen bereiten soll. Unter der Devise „Freiflug zum Angreifen und miterleben“, werden wir auch gerne mit interessierten Zuschauern Probeflüge unternehmen.



Die Österreichische Meisterin
2026 Edith Mang

Österreichische Staatsmeisterschaften

Text: Edith Mang / Fotos: Jasmin Mang

Bei sonnigem Wetter und vorerst mäßigen Wind konnten am 8. März am Osthang, in der Nähe von Obergrafendorf, 10 Piloten, 2 Pilotinnen und eine Jugendliche vom Wettbewerbsleiter Gerhard Lechner, begrüßt werden. Die Maximalflugzeit wurde mit 180 sec. festgesetzt.

Im 2. Durchgang frischte der Wind etwas auf und wurde von Durchgang zu Durchgang stärker, bis zu 10m/sec. So mussten die Wind-Modelle eingesetzt und noch zusätzlich mit Blei bestückt werden.

Für den Start eine kurze, ruhigere Phase abzuwarten, sowie ein Stück den steilen Hang hinab zugehen war von Vorteil.

So gelang es der Titelverteidigerin Edith Mang, sich vor Norbert Heiss den österreichischen Meistertitel zu sichern.

Der 3. Platz ging an Anton Kettinger, dem Reinhard Mang mit 0,10 Prozentpunkten auf Rang 4 folgte.

Die Mannschaftswertung brachte folgendes Ergebnis:

1. Platz: Edith Mang, Reinhard Mang und Helmut Wolf

2. Platz: Anton Kettinger, Hermann Berger und Franz Wutzl

3. Platz: Norbert Heiß, Chiara Nitsche (J) und Heinz Nitsche

Die Siegerehrung fand im Gasthaus Buda-Hehal statt, wobei auch den Funktionären des UMSC Kolibri Obergrafendorf der Dank für die hervorragende Durchführung dieser Österreichischen Meisterschaft ausgesprochen wurde. ●



Hermann Berger, Anton Kettinger, Franz Wutzl, Edith Mang, Helmut Wolf, Norbert Heiss (Reinhard Mang, Chiara Nitsche und Heinz Nitsche sind schon heim gefahren)



Klaus Salzer
beim Start

Die Fesselflugsaison 2026

Text & Fotos Hanno Miorini

Auch im heurigen Jahr gibt es für die wettbewerbsfreudigen Fesselflieger etwa vierzig Wettbewerbe in Europa, welche in allen FAI-Klassen Speed, Stunt, Team Racing und Combat abgehalten werden. Beliebt und nicht allzu weit entfernt sind die Veranstaltungen in Pecs (HU), Sebnitz (DE), Svitavy (CZ) und Lugo (IT).

Die Weltmeisterschaft in Perth / Australien Ende April wird diesmal ohne Österreicher stattfinden. Es fehlt auch uns leider an qualifizierten Nachwuchspiloten. Die Kosten und die Verfügbarkeit von Spitzenmaterial sowie geringe Trainingsmöglichkeiten sind große Hürden. Generell stehen die WM und EM-Wettbewerbe im Fesselflug unter Kostendruck durch Teilnehmerreduktion. In der FAI wurde daher

ein vereinfachtes Konzept für diese Kategorie erarbeitet, um die Attraktivität für Veranstalter zu erhöhen.

Am **4. Juli** sind alle Interessierten wieder herzlich eingeladen unser Fesselfliegertreffen in Dietersdorf / Gnasbach (Oststeiermark) zu besuchen. Vorführungen, Erstlings-Flüge und ein einfacher Kunstflugwettbewerb sind vorgesehen und haben schon manchen zum Fesselfliegen gebracht.

Das Highlight im österreichischen Fesselflug ist für 10. und 11. Oktober in Weikersdorf / Steinfeld geplant. Es findet wieder ein internationaler Wettbewerb im Kunstflug (F2B) statt, nun zum ersten Mal im Rahmen des FAI Wold Cup.

Auf eine schöne Saison! Fair winds and tight lines! ●



Einladung zum traditionellen 4. Styria-Fesselflugmeeting F2

Neben einem F2 Kunstflug-Bewerb bietet der **UMFC Gnas** am Samstag, **4. Juli 2026** ab 10:00 Uhr ein umfangreiches Programm für Besucher: Oldtimer-Fesselflugmodelle, Informationen von Fesselflug-Experten, Probefliegen für Interessente mit dem „FLASH“ – Trainingsmodell und Vorführungen von Kunstflug und Fuchsjagd.

Für das leibliche Wohl sorgt warme Küche!
Der UMFC Gnas freut sich auf geselliges Zusammensein mit Interessierten und Piloten.

Vor Ort gibt es Campingmöglichkeiten.

Organisator: Heimo Stadlbauer,
Tel: +43 (0) 664 311 76 48
E-Mail: heimo.stadlbauer@hotmail.com

7th International F2B Steinfeld Cup

Der **MFC Weikersdorf** lädt zum 7. internationalen F2B Steinfeld Cup ein. Bei diesem Worldcup F2B Fesselflug Kunstflug Wettbewerb sind alle Mitglieder des ÖAeC und/oder eines nationalen AeroClubs, welche im Besitz einer gültigen FAI-Sportlizenz und des AeroClub-Ausweises sind (diese sind zum Wettbewerb mitzunehmen) teilnahmeberechtigt.

Von **10. bis 11. Oktober 2026** treffen sich die Fesselflugbegeisterten am Modellflugplatz MFC Weikersdorf. Auf Grund der internationalen Ausschreibung ist mit einem attraktiven Programm und spannenden Bewerb zu rechnen. **Anmeldungen** bis 3. Oktober 2026 direkt bei BFR Hanno Miorini - hanno.miorini@gmail.com. Die Organisationsleitung übernimmt Karl Nagl. Camping am Platz ist nur eingeschränkt möglich, ohne Strom, ohne Wasseranschluss und Trinkwasser.

Weitere Informationen: www.mfc-weikersdorf.at



Indoor Fesselflug

Text & Fotos: Adi Hansemann und Hanno Miorini

Damit wir Fesselflieger in der kalten Jahreszeit nicht aus der Übung kommen gibt es nun von der Firma RC-Factory (CZ) ein neues superleichtes Fesselflug-Kunstflugmodell „CLIK-ICL“ für den Hallenflug. Abgeleitet aus dem bekannten CLIK RC-Hallenflieger besitzt es einige spezifische Fesselflug-Merkmale. Der speziell entwickelte Regler mit inkludiertem Timer hält den Motor auf konstanter Drehzahl. Das ganze Modell wirkt sehr durchdacht, ist präzise gefertigt und kann an einem (längeren) Abend gebaut werden.

Flugerprobung: Wenn man die Nenndrehzahl des Motors auf 5500 U/min einstellt, erhält man in der Halle an 5m Leine etwa gleich lange Rundenzeiten (5,0 sec) wie bei den großen F2B Modelle an 20 m. Durch das äquivalente Timing in den Figuren kann das gesamte F2B-Programm in der Halle trainiert werden. Der Leinenzug ist durch die gute Geometrie des Modells auch Überkopf ausreichend. Ungewohnt sind die sehr kurze Leine und das Durchsacken des Modells in den Abwärtsbewegungen.

Gibt es eine „Indoor Fesselflugszene“?

Ganz klar ja und es ist kein Zufall, dass der Click ICL aus Tschechien kommt. Dort und in der Slowakei werden



schon seit Jahren regelmäßig Wettbewerbe durchgeführt, nicht nur in Indoor-F2B, sondern auch in einer Anfänger Klasse. Diese Bewerbe erfreuen sich großer Beliebtheit und führen junge Piloten an die Klasse F2B heran. Auch in Österreich gibt es eine Handvoll Piloten die Indoor-Fesselflug betreiben. Zu sehen war das zum Beispiel im vorigen Jahr bei den Modellflugtagen in Tulln. Vielleicht gibt es auch heuer wieder die Gelegenheit Indoor Fesselflug bei einer Ausstellung zu sehen.

Fazit: Das Fliegen mit dem CLIK-ICL macht viel Spaß und ist auch für Einsteiger ohne großen Aufwand zu meistern. So kommt man gut durch den Fesselflugwinter! ●

Technische Daten des CLIK-ICL:

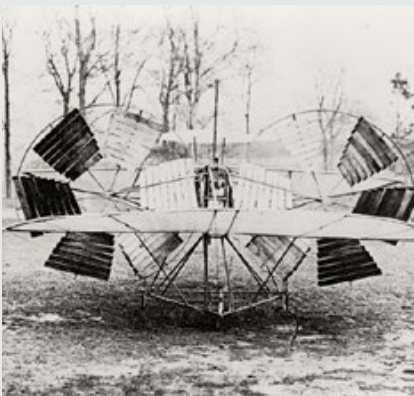
Gesamtgewicht: 150 g (inkl. Akku und Leinen),

Spannweite: 83 cm Leinen: Kevlar 5m,

Motor: Volta X2204 1800KV, Regler: Volta 20 CL (Programmierbar mit Jeti-Box), Luftschraube: 9x4,6“

Akku: 2s, 450 mAh (ca. 3 min Flugzeit)

1875 - das erste Fesselflugzeug



Thomas Moy, ein englischer Ingenieur, entwickelte ab Jahr 1875 ein gefesseltetes Motorflugmodell, das von einer Dampfmaschine angetrieben, die über eine kleine Spirituslampe beheizt wurde.

Es handelte sich um einen Doppeldecker, dessen Tragflächen mit Seide bespannt waren. Um das Modell kontrollierbar zu machen und im Kreis fliegen zu lassen, war es an einem zentralen Mast festgebunden,

was einer frühen Form des Fesselflugs entspricht.

Obwohl er dies nicht in modellflugsportlicher Absicht tat (sondern um seine Idee eines grossen Motorflugzeugs zu überprüfen), gilt Moys Modell als Pionierleistung in der Geschichte des Modellflugs und der Luftfahrtforschung im 19. Jahrhundert.

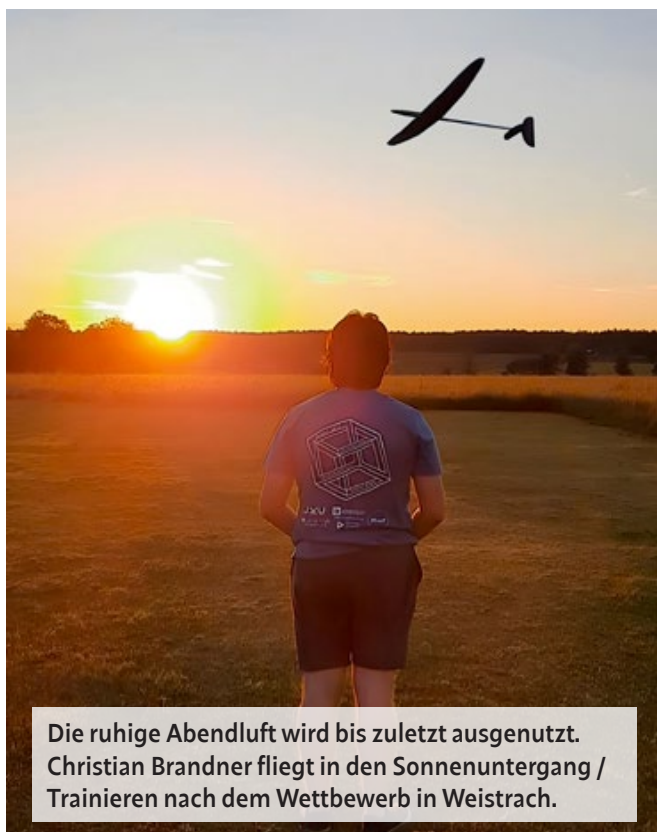
(Red.)

Quellen: G Albatros/CH, MFG Kirberg/D und Wikipedia



Es geht wieder los!

Weltcupbewerb in München:
Ganz schön windig diesmal



Die ruhige Abendluft wird bis zuletzt ausgenutzt.
Christian Brandner fliegt in den Sonnenuntergang /
Trainieren nach dem Wettbewerb in Weistrach.

**Text: BFR Hermann Haas / Fotos: BFR Hermann Haas,
Matthias Wildburger und BFR Mario Brandner**

Der erste internationale F3K Wettbewerb startet schon Mitte April in Italien, und es wird langsam Zeit die Modelle auf Vordermann zu bringen bzw. die neuen Modelle fertig zu stellen. In Österreich werden folgende Wettbewerbe stattfinden:

13. Juni 2026: [Herzmostviertel Cup](#)

4. Juli 2026: [F3K-Lovntol Trophy](#)

26. Sept. 2026: [F3K MBG Feldkirchen](#)

4. Okt. 2026: [Stoa-Wand-Pokal](#)

Höhepunkt in diesem Jahr ist die F3K – Europameisterschaft von 9. bis 15. August in Sanpetru/Rumänien. Österreich wird mit einer kompletten Mannschaft, einer Jugendmannschaft und zusätzlich einer Dame an den Start gehen.

Ein F3K Modell kann immer dabei sein!

F3K - Modelle sind aber nicht nur für Wettbewerbe gedacht: 1,5 Meter Spannweite eignen sich bestens für einen kurzen Abstecher auf den Flugplatz z.B nach der Arbeit. Ein F3K -Modell hat fertig zusammengebaut eigentlich in



Neu am Markt: der Joker von Oleksandr Synielytsyi



Das Startfeld beim Lovntol Cup in St.Andräe / Wolfsberg



jedem Auto Platz, und schon kann es in der Thermik der Abendsonne entgegen gleiten. Vielleicht sehen wir den ein oder anderen Piloten auch einmal bei einem Wettbewerb.

F3K Neuheiten

Neben den üblichen Modellen, die schon mehrere Jahre am Markt sind, ist seit der Weltmeisterschaft 2025 der Concept X6 auf Erfolgskurs und setzt sich bei den Piloten immer mehr durch.

Auch die Produktion des neuen Vortex 5 von Denis Skrabl ist voll angelaufen. Hier wird ebenfalls auf ein dünneres Profil und aerodynamische Optimierung gesetzt. ●

Luca macht seine Modelle startklar



Rückblick 2025 & Ausblick 2026

Text & Fotos: BFR Stefan Burndorfer

Das Modellflugjahr F3CN 2025 startete am zweiten Wochenende im Mai mit dem Trainingslager beim MFC Jauntal St. Stefan in Kärnten. Wir wurden sehr herzlich aufgenommen und hatten auch Glück mit dem Wetter, so konnten sehr viel trainiert und Einstellarbeiten an den Helis durchgeführt werden. Die individuelle Unterstützung der Piloten wurde von den neuen Piloten bis zum langjährigen Teampiloten sehr positiv angenommen und wird auch weiterhin so umgesetzt werden. Obwohl es keine neuen Programme und somit keinen Punkterichterlehrgang gab, waren auch die österreichischen Punkterichter anwesend, um die Piloten zu unterstützen und fachkundiges Feedback für die Trainingsflüge zu geben. An dieser Stelle ein besonderer Dank an unser Punkterichter, ohne sie wäre kein F3CN-Bewerb möglich.

Der Ö-Pokal 2025 startete mit dem ersten Bewerb am 14. Juni beim MFSU Neukirchen an der Enknach. Wir konnten zwei neue Piloten in F3N und einen jungen deutschen Piloten in F3C begrüßen. Aufgrund der erst wieder langsam wachsenden Teilnehmerzahl werden die Bewerbe zum Ö-Pokal eintägig durchgeführt, um die Kosten für Piloten und Veranstalter zu senken. Dies wurde sehr positiv aufgenommen und wird auch 2026 so beibehalten. In der Klasse F3C siegte Stefan Burndorfer vor Maxi Fuchs (D) und Lukas Heindl. In F3N belegte Gabriel Grundner vor Rene Flankl und Dieter Birklbauer den ersten Platz. RC-HCCL gewann Valentin Troger.

EHS Bewerb 2025

Ende Juni haben meine Frau Gabi und ich den weiten Weg nach Cherbourg in Frankreich auf uns genommen, um den EHS-Bewerb zu fliegen. Der Hague Model Air Club ist eine wunderschöne Anlage auf der höchsten Stelle der Landzunge mit tollem Blick auf das Meer. Die Wetterbedingungen sind entsprechend wechselhaft und herausfordernd, längere Pausen wegen tiefliegender Wolken inklusive. Trotzdem konnten 4 Grunddurchgänge und ein Finale geflogen werden. Auffallend war die hohe Anzahl an lokalen Piloten an einem internationalem Bewerb, das würde ich mir auch in Österreich wünschen. Der neunfache F3A Weltmeister Christophe Paysant Le Roux ließ es sich nicht nehmen auf seinem Heimatplatz einen Showflug für die F3C-Piloten zu machen und die Siegerehrung durchzuführen. Ich konnte trotz der schwierigen Bedingungen den achten Platz erfliegen.

Den zweiten Teilbewerb der deutschen Meisterschaft F3CN in Eggklofen haben am 05.-06. Juli Wolfgang



Trainingslager mit Unterstützung der Punkterichter



Impression vom Trainingslager

Schmuck und ich besucht. Österreich war auch durch Johann Egger als Punkterichter vertreten. Seine Erfahrung wird überall geschätzt und er hilft immer gerne und ist dabei auch bereit weite Wege auf sich zu nehmen. Die Veranstaltung war die perfekte Gelegenheit den Trainingsfortschritt für die WM zu überprüfen und die großartige Gastfreundschaft des Vereines und zwei herrliche Sommertage zu genießen. Wolfgang hatte leider Pech mit einem technisch bedingten Absturz, trotzdem konnte er den vierten Platz erfliegen. Ich konnte mich gegenüber den vorigen Bewerben deutlich steigern und den zweiten Platz belegen.

Der zweite Ö-Pokal Bewerb wurde am 19. Juli vom 1. MHC Austria in Markgrafneusiedl veranstaltet. Bei für die Gegend untypisch wenig Wind konnte ein sehr angenehmer Bewerb im kleinen Rahmen geflogen werden. In F3C siegte Stefan Burndorfer vor Robert Holzmann und Lukas Heindl, in der Klasse F3N konnte sich Gabriel Grundner vor Wolfgang Schmuck und Robert Holzmann durchsetzen. Bei Gabriel war das viele Training für die WM als deutlicher Fortschritt sichtbar, auf Basis der Rückmeldungen der Punkterichter aber noch Feintuning bei manchen Figuren notwendig.

WM in Rumänien

Den Höhepunkt der Saison 2025 stellte die F3CN-WM in Pitesti-Rumänien dar. Den langen und teilweise aben-



Die Mannschaft bei der WM in Rumänien



Zweiter Platz von Stefan Burndorfer in Egglkofen



EHS in Frankreich

teuerlichen Weg nahmen Gabriel Grundner, Wolfgang Schmuck und meine Wenigkeit gemeinsam mit unseren Helfern auf uns. Auch Johann Egger ließ es sich trotz gesundheitlicher Probleme nicht nehmen Österreich als Punkterichter zu vertreten. Die Veranstalter waren sehr hilfsbereit und haben immer geholfen, leider fehlte jegliche Erfahrung für einen F3CN-Bewerb und entsprechend ungeeignet waren die ausgewiesenen Trainingsplätze. Die Suche nach Flugfeldern für das Training hat alle Mannschaften beschäftigt, aber gemeinsam und mit der Unterstützung vom lokalen Verein konnten halbwegs passende Plätze gefunden werden.

Technisch gab es wenig neues zu sehen. Die Modelle sind ausgereift und werden nur im Detail verbessert, auch weil schon recht lange sehr ähnliche Programme geflogen werden. Nur Ennio Graber geht mit seinem SAB-Prototypen in F3C einen neuen Weg, er setzt einen sehr niedrig drehenden Motor mit einem einstufigen Riemenantrieb ein. Das ergibt einen sehr leisen und ruhigen Flugstil.

Gabriel ist es gelungen auf seiner ersten WM im Spitzfeld mitzufliegen. Er konnte sich von Tag zu Tag steigern und am Ende den hervorragenden dritten Platz belegen. Gemeinsam mit dem sechsten Platz von Wolfgang, der leider wieder technische Probleme hatte, ergab das den zweiten Platz in der Mannschaftswertung F3N.

Selbst konnte ich im F3C stabile Flüge zeigen und mein Ziel das Halbfinale erreichen. Leider habe ich aber durch dumme Fehler meine besten Flüge zu den Streichern gemacht, so blieb am Ende nur der 23. Platz.

Die kompletten Ergebnislisten der nationalen und internationalen Bewerbe sind unter <https://www.f3scoring.com> zu finden.

Vorschau

Leider wird es 2026 keine Europameisterschaft geben, da es immer schwieriger für potenzielle Veranstalter wird die Finanzierung auf die Beine zu stellen. Die FAI reagiert inzwischen und versucht durch eine Verkürzung von EM/WM und weiteren Maßnahmen die Situation zu entspannen. Für 2027 wurde mit Deutschland ein Veranstalter für die F3CN-WM gefunden.

In Österreich wird es vom 8. bis 10. Mai 2026 die Trainingstage mit Punkterichterlehrgang in St. Stefan im Jauntal geben. Die Bewerbe zum Ö-Pokal sind am 20. Juni in Böheimkirchen, am 11. Juli in Markgrafneusiedl und am 5. September in Enns.

Die Infos dazu sind in den prop-Terminkalendern und unter www.f3cn-austria.at zu finden. Wer Interesse und Fragen zu den Heli Modellflugklassen hat, darf sich gerne an mich wenden.



Eine Präzisionsklasse im Aufwind

Text & Fotos: BFR Franz Reich

Die RC-E7 Präzisionsflug-Saison 2026 steht in den Startlöchern und verspricht wieder spannende Wettbewerbe, technische Neuerungen und eine wachsende Community. Wir geben einen Überblick über alles, was Piloten und Interessierte für das kommende Jahr wissen müssen und knüpfen dabei an den Erfolg der vergangenen Jahre an, in denen RC-E7 in Österreich einen regelrechten Boom erlebt hat.

Reglement & Technik

Eine erfreuliche Nachricht für alle Tüftler und Piloten: Das bewährte Reglement bleibt auch 2026 unverändert, was für Planungssicherheit sorgt. Die Grundidee – Elektrosegelflugmodelle mit guter Thermikleistung, begrenzter Motorlaufzeit und definierter Maximalhöhe – bleibt damit voll erhalten. Neu ist jedoch die Erweiterung der zugelassenen Technik. Zusätzlich zum Altis Limitern und dem HEPF AMS ist ab sofort auch der Gliderkeeper für den Wettbewerb offiziell zugelassen.

Damit öffnet sich die Klasse noch stärker für Piloten aus anderen Sparten: Durch die Zulassung des Gliderkeepers

können nun auch F5L- und F5J-Piloten ihre bestehenden Modelle ohne jeglichen Umbauaufwand in der RC-E7-Klasse einsetzen. Das stärkt nicht nur die Starterfelder, sondern sorgt auch für eine spannende Vielfalt an Modellen und Setups am Start.

Organisation der Bewerbe

Hinter den Kulissen wurde intensiv gearbeitet, um den organisatorischen Rahmen weiter zu verbessern. Die Vereine erhalten noch mehr Unterstützung bei der Durchführung ihrer Bewerbe – von der Ausschreibung bis zur Auswertung, was besonders kleineren Clubs zugutekommt. Für 2026 ist erneut eine große Österreichische Meisterschaft (ÖM) geplant, die erfreulicherweise wieder mit eigener Jugend- und Mannschaftswertung aufwarten wird. Damit werden Nachwuchsarbeit und Teamgeist noch stärker in den Mittelpunkt gerückt.

Zusätzlich zur ÖM sind Landesmeisterschaften in acht Bundesländern vorgesehen. Lediglich für Wien wird noch ein veranstaltender Verein für einen nationalen Wettbewerb und eine Landesmeisterschaft gesucht. Jeder Verein,

Terminkalender 2026

Zwischen April und September 2026 wartet eine ganze Reihe attraktiver Wettbewerbe an teils neuen Austragungsorten auf Piloten und Zuschauer.

Der aktuelle Stand des Terminkalenders:

11.04.2026: RC-E7 Wettbewerb – Salzburg, Sbg

19.04.2026: RC-E7 Wettbewerb – Feldkirchen, Kärnten

03.05.2026: RC-E7 Wettbewerb – Eppenstein, Stmk

09.05.2026: RC-E7 Wettbewerb – Oberwart, Bgld

30.05.–31.05.2026: Österreichische Meisterschaft – Meggenhofen, OÖ

13.06.2026: RC-E7 Wettbewerb – Pregarten, OÖ

14.06.2026: RC-E7 Wettbewerb – Feldkirch-Montfort, Vbg.

21.06.2026: RC-E7 Wettbewerb – Weikersdorf, NÖ

11.07.2026: RC-E7 Wettbewerb – Günselsdorf, NÖ

15.08.2026: RC-E7 Wettbewerb – Treubach, OÖ

22.08.2026: RC-E7 Wettbewerb – Fügen, Tirol

23.08.2026: RC-E7 Wettbewerb – Spittal/Drau, Kärnten

05.09.2026: RC-E7 Wettbewerb – Weichstetten, OÖ

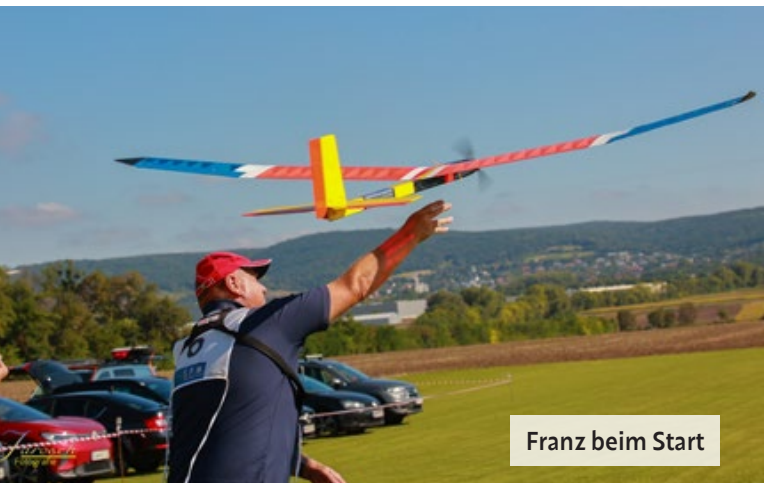
06.09.2026: RC-E7 Wettbewerb – Steinbrunn, NÖ

26.09.2026: RC-E7 Wettbewerb – Kindberg, Steiermark

(Noch offen: RC-E7 NW + Landesmeisterschaft Wien)

All diese Bewerbe zählen natürlich zur Wertung des Ö-Pokals.

Die Mischung aus etablierten Plätzen und neuen Locations verspricht eine abwechslungsreiche Saison – mit unterschiedlichen thermischen Herausforderungen, Platz-Gegebenheiten und regionalen Besonderheiten.



Franz beim Start



Viktor und Andreas vor dem Start

der sich dieser Aufgabe annimmt, kann mit der vollen Unterstützung des RC-E7-Teams rechnen – sowohl organisatorisch als auch technisch.

Anmeldung und Kontakt

Wer 2026 mitfliegen oder sich genauer informieren möchte, findet alle offiziellen Ausschreibungen wie gewohnt im Bewerbskalender des ÖAEC unter www.prop.at

Für nationale Bewerbe läuft die Anmeldung komfortabel über Flugbewerbe.com. Wichtig für alle Meisterschafts-Aspiranten: Für die Nennung zur Österreichischen Meisterschaft (ÖM) ist eine Anmeldung beim ÖAEC über www.prop.at unbedingt erforderlich.

Für Rückfragen und organisatorische Anliegen steht die Kontaktadresse rce7@prop.at bereit. Dort wird Interessierten schnell und unkompliziert weitergeholfen – egal ob es um Regelfragen, Terminabsprachen oder Unterstützung bei der Durchführung eines Bewerbs geht.

Mach einfach mit! Mach es einfach!

Die Vorzeichen für 2026 könnten besser kaum sein: ein stabiles Reglement, erweiterte Technik-Optionen, eine vollgepackte Terminliste und eine engagierte Community. RC-E7 hat sich als Klasse etabliert, in der Einsteiger willkommen sind und erfahrene Piloten dennoch höchste Präzision und taktisches Können abrufen müssen.

Wir freuen uns auf eine faire, thermikreiche und kameradschaftliche Saison 2026 und hoffen, viele bekannte, sowie neue Gesichter auf den Flugplätzen zu sehen. Wenn dich das RC-E7-Fieber noch nicht gepackt hat: schau einfach mal bei einem Wettbewerb vorbei, oder noch besser: mach einfach mit! Ein RC-E7 Bewerb ist auch in deiner Nähe – und sieben Minuten können dein Modellflugjahr verändern. ●

Ein kreativer Ausflug außerhalb des Gewohnten:



Der kleine RC-E7-Pilot und die Nacht der Flieger

Es war einmal ein kleiner RC-E7-Pilot, der sich auf einer grünen Wiese irgendwo in Österreich verirrt hatte. Die Sonne war schon untergegangen, und die Dämmerung legte sich wie ein sanfter Schleier über die Landschaft. Doch der kleine Pilot hatte nur eines im Sinn: Thermik finden – und vielleicht andere Piloten, die ebenso begeistert waren wie er.

Er holte seinen liebevoll gebauten Holzflieger aus der Tasche und brachte kleine Lichter an den Flügeln an. „Wenn ich schon niemanden finde,“ murmelte er, „dann sollen wenigstens die Sterne mein Publikum sein.“ Mit einem leisen Surren startete der Motor – und plötzlich erhob sich der Flieger in den dunklen Himmel.

Die Glühwürmchen auf der Wiese schauten verwundert zu. „Was ist das für ein leuchtender Vogel?“, flüsterten sie. Die Sterne funkelten zustimmend, als wollten sie dem kleinen Piloten den Weg leuchten. Und tatsächlich – mit ruhiger Hand steuerte er seinen Flieger genau in den Dreißig-Meter-Kreis. Ein kleines Leuchtsignal blinkte auf: Punktlandung!

Im selben Moment erklang eine sanfte Melodie in der Ferne, und die Sterne leuchteten noch heller, als wollten sie klatschen. Bald kamen andere Modellpiloten aus der Umgebung herbei. Sie hatten das Licht gesehen, die Musik gehört – und wollten nun auch ihre Flieger in die Nacht hinaus senden. Sie brachten ihre Modelle, rüsteten sie mit bunten Lampen aus, und so entstand aus dieser einen Sternennacht eine neue Klasse: RC-E7 Nachtmodus.

Seitdem erzählen die Glühwürmchen, wenn der Wind über die Wiesen zieht, von jenem Abend, an dem ein kleiner Pilot den Himmel ein Stück heller machte.

(Text: Viktor Koch – KI perplexity / Bild: Viktor Koch – KI)

Vom OP-Tisch zur Modellflugturbine

Der neue Bundesfachreferent JET (RC-Jet) Helmut Hallermeier stellt sich vor

Interview mit Helmut Hallermeier / Fotos: Helmut Hallermeier

- Jahrgang 1970, von Beruf OP-Assistent in einem Schwerpunktspital.
- Modellflug seit August 1984 beim UMFC Maria Buch in der Steiermark

Am Beginn standen Segelflug (Airfish) und Motorflug, später folgten Helikopter (Scout, Aluette 2). Beim Segelflug reichte es dann bis zum Seglerschlepp, Kunstflug und Hangflug. Bei der Jet WM 1999 in Zeltweg habe ich das medizinische Material organisiert, dadurch kam mein erster Kontakt zu RC-Jet Modellen mit Vereinskollegen Peter Häusel zustande.

Seit 2005 bin ich auch immer auf der größten Flugshow Europas – der Airpower in Zeltweg tätig – zuerst als Kommandant einer Sanitäts-Hilfsstelle und bei den letzten 4 Airpower als Kommandant eines Notarztwagens des Österreichischen Bundesheeres in der Crash Crew. 2004 folgte mein erstes Rookie-Meeting mit Peter Cmyral &

Winfried Ohlgart in Tattendorf. Meinen ersten Solo-Jetflug machte ich 2004 mit einem Kangaroo.

Ich besuchte danach zwar immer wieder Jet-Meetings, doch es gab dazwischen längere Pausen, da ich Auslandseinsätze im Rahmen der UNO machte. Gesamt war ich über 5 Jahre in Syrien/Israel im Einsatz, sowie auch im Kosovo. Als Teilnehmer bei der Jet WM 2015 in Leutkirch verlor ich leider meinen Jet beim ersten Flug und wurde „nur“ Vorletzter in der 20 kg Klasse. 2021 wurde die Jet WM in Österreich abgesagt, in erster Linie aufgrund von Sponsorenmangel, ohne die eine solche Veranstaltung nicht zu stemmen ist. Bei dieser WM wäre auch mein erster Einsatz als Punkterichter vom IJMC geplant gewesen.

2022 habe ich dann in Absprache mit Peter Cmyral das Jet-Rookie Meeting in Österreich wieder aufleben lassen. Das Meeting war ein voller Erfolg und wurde in Turnau/ Steiermark abgehalten. Mit dabei war auch der „Turbinenpapst“



Helmut Hallermeier bei den Startvorbereitungen des Eurofighters von F. Haslinger

Im Einsatz als Punkterichter



Helmut Hallermeier vor der Aermacchi MB 339 bei der Airpower 2024 als Sanitäts-Unteroffizier des Bundesheeres



Winfried „Winnie“ Ohlgart, mit dem ich schon seit 2004 befreundet bin.

2024 fand das nächste Rookie Meeting in Gols/Burgenland statt, und wurde auch da ein voller Erfolg. Der Organisationsaufwand für die Rookie Meeting ist hoch und ich bin zum einen froh, mit dem Aero Gols einen hervorragenden Partner gefunden zu haben, der nun alle 2 Jahre das Rookie Meeting zulässt, und zum anderen mit Thomas Kriechhammer, dem Geschäftsführer der Firma Tomjets & Ejets einen Nachfolger für die Organisation gefunden zu haben.

Heuer, 2026, wird es wieder ein Rookie Meeting in Gols geben und Thomas hat noch Plätze frei. Ich selbst bin wieder dabei und werde den Theorieteil des Rookie Meetings übernehmen. Dabei vertrete ich auf diesem tollen Event nicht nur den AJMV als Veranstalter, sondern auch den ÖAeC als Bundesfachreferenten RC-Jet. 2023 absolvierte ich meine Ausbildung zum Int. Punktrichter in Neuburg a.d. Donau/Deutschland und mein erster Einsatz war dann 2023 bei der Jet-WM in Italien. 2025 folgte mein zweiter Einsatz bei der Jet-WM in Norwegen.

Leider verstarb im Jahr 2025 unser toller Obmann und Fliegerfreund Peter „Chef“ Cmyral. Im Gespräch mit unserem neu gewählten Obmann Stefan Huss wurde ich gebeten mir zu überlegen, ob ich mir die Nachfolge als BFR für RC-Jets vorstellen kann. Ich informierte BSL Josef Eferdinger darüber, und er hat mich zur Wahl aufgestellt.

Die erste Bitte in meiner neuen Funktion war, dass ich eine Österreichische Meisterschaft für Jets auf die Beine stellen möge. Was ich nach meiner Wahl zum Bundesfachreferenten im Dezember auch in Angriff nahm. Mit einem Freund habe ich dann im Jänner auch die neue Homepage für den RC-Jetflug in Österreich aufgebaut.

Und wird üsen ins Jahr 2026

Von 11. - 13.09.2026 findet bei der MFG Feistritz/Gail die 1. Österreichische Jet-Meisterschaft statt für Scale, Sport und Turboprop Modelle statt; nähere Infos finden sich im Inserat.

Geplant ist weiters auch ein Punktrichter Lehrgang für die Klasse F3C-Jetflug am Modellflugplatz MFG Feistritz/Gail. Interessenten bitte unter sich office@rcjet-austria.at melden!

Für den Jetflug wurde die Homepage aktualisiert. Derzeit wird diese in die Homepage des ÖAeC's Sektion Modellflug eingepflegt: www.rcjet-austria.at. Hier soll eine lebendige Plattform für den Jetflug initiiert werden - ich ersuche um Eure Mitwirkung!

Unter www.rcjet-austria.at wurde diese Homepage im Februar freigeschaltet und informiert nun alle Jetpiloten in Österreich und darüber hinaus über unsere Aktivitäten mit RC-Jets. Auch ein Logo für uns Jet-Piloten haben wir entworfen. Und dazu noch einen kleinen Shop, in dem Shirts, Hoodies und Caps mit dem Logo angeboten werden.

Ich hoffe, dass ich aus den Bundesländern noch weitere Unterstützung bekomme, damit wir dieses tolle Hobby noch weiter nach vorne bringen und in Zusammenarbeit mit dem AJMV auch die Piloten und die Mannschaft für die nächste Jet WM stärken zu können. ●



Die Faszination des Thermiksegelns

Gruppenstart beim Weltcupbewerb in Wörgl, Tirol

Text & Fotos: BFR Mario Brandner

Zehn Minuten Flugzeit und eine Ziellandung – auf den ersten Blick wirken die Grundregeln der Modellflugklasse F5J erstaunlich einfach. Doch genau darin liegt ihr besonderer Reiz. Hinter diesem scheinbar simplen Konzept verbirgt sich eine anspruchsvolle und zugleich faszinierende Disziplin des Modellsegelflugs.

Im Zentrum steht das Thermiksegeln – das Spiel mit den Kräften der Natur. Allein durch Wind und aufsteigende Thermikblasen gelingt es den Piloten ihre Modelle oft sehr lange in der Luft zu halten. Entscheidend ist dabei nicht

nur die Technik des Fluggeräts, sondern vor allem das Können des Piloten: Thermik erkennen, sauber kurbeln, die Luft lesen und im richtigen Moment die richtige Entscheidung treffen.

Im Wettbewerbsbereich zählen F3K, F3L, F3J sowie F5L und F5J zu den Thermik-Segelflugklassen, die im Modellflug große Popularität genießen. Allen gemeinsam ist die zentrale Aufgabe: Thermik aufzuspüren und optimal auszunutzen. Nicht ohne Grund sind daher oft dieselben Piloten in mehreren dieser Klassen aktiv.



Bis zu 12 Piloten starten zeitgleich in einer Gruppe, wie hier in Kulmbach, Deutschland



Letzte Startvorbereitungen - etwas Ballast muss noch geladen werden

Wettbewerbsgeschehen

Im Jahr 2025 haben in Österreich vier F5J Wettbewerbe stattgefunden. Es wurden zwei FAI Weltcup/Eurotour Wettbewerbe in Oberpullendorf/Bgld und Wörgl/T ausgetragen. Ergänzt wurde diese durch zwei Nationale Wettbewerbe in Ottendorf und Weikersdorf. Erfreulicherweise sind 2025 drei neue Piloten zum Teilnehmerfeld dazugestoßen.

Zusätzlich zu den Bewerben in Österreich nahmen Piloten an neun internationalen Weltcupbewerben in Nachbarländern teil. In der österreichischen Rangliste scheinen derzeit 40 Piloten auf, die im Laufe der Saison Punkte gesammelt haben und damit auch für die Auswahl der Nationalmannschaft berücksichtigt werden. Für die im kommenden August stattfindende Europameisterschaft in Abbeville nahe Calais in Frankreich haben sich Gerhard Nössing, Hermann Haas und Peter Hoffmann qualifiziert.

Ausblick auf die heurige Flugsaison

Für die aktuelle Saison sind in Österreich derzeit zwei größere Wettbewerbe geplant: der Weltcupbewerb in Oberpullendorf im Mai sowie die Staatsmeisterschaft in Weikersdorf im September.

Daneben bietet der internationale Wettbewerbskalender wieder zahlreiche Möglichkeiten für österreichische Piloten, sich im mehr oder weniger nahen Ausland mit der Konkurrenz zu messen.

Ein wichtiges Ziel habe ich mir gesetzt; und zwar: weitere Vereine für die Ausrichtung von F5J-Wettbewerben zu gewinnen. Geeignete Fluggelände zu finden, ist in den vergangenen Jahren nicht einfacher geworden. Luftraumbeschränkungen und Höhenlimits stellen viele Vereine vor zusätzliche Herausforderungen.

Damit verbunden würde ich mir wünschen, wenn mehr Modellflieger den Schritt wagen würden, das Fliegen in dieser Klasse einmal auszuprobieren. Ich und viele andere haben gerade beim Wettbewerbsfliegen unheimlich viel dazugelernt. Das F5J Wettbewerbsfliegen bietet Piloten aus anderen Klassen (F5L, RC-E7) fliegerisch ebenso wie taktisch großes Entwicklungspotential. Dabei muss es nicht unbedingt ein hochpreisiges Voll-Carbon-Modell sein, um in die Klasse reinzuschmecken. Auch mit einfacheren Modellen aus der „Holzklasse“ lassen sich bei guten Bedingungen hervorragende Ergebnisse erzielen.

Eine Rookie-Wertung für Einsteiger

Um neuen Piloten den Einstieg schmackhaft zu machen, ist die Einführung einer Rookie-Wertung geplant. Teilnehmen können hier Piloten, die bislang nicht mehr als zehn Wettbewerbe geflogen sind.

Am Ende der Saison werden die drei besten Ergebnisse eines Piloten gewertet und zu einer eigenen Rookie-Rangliste zusammengefasst. Die erfolgreichsten Einsteiger sollen zum Jahresende geehrt (und mit Sachpreisen bedacht) werden. Vielleicht ist das für den einen oder anderen Modellflieger der richtige Anstoß, diese faszinierende Klasse einmal selbst auszuprobieren. Denn eines steht fest: Thermiksegeln begeistert - und F5J zeigt eindrucksvoll, wie spannend das Spiel mit der unsichtbaren Energie der Luft sein kann.

Aktuelle Infos sind im Forum auf der PROP Internetseite, sowie in der Facebookgruppe F5J Austria und der WhatsApp Gruppe F5J Austria zu finden. ●



So soll es sein – Landung fast auf den Punkt



Gruppenstart bei der Europameisterschaft 2024 in Rumänien: Piloten aus 23 Nationen starten bei der letzten EM



Reges Wettbewerbstreiben

Text & Fotos: Georg Kraus

Das Jahr 2025 war wieder ein sehr intensives Wettbewerbs Jahr. 12 Wettbewerbe wurden in Österreich abgehalten. 77 Piloten waren zumindest bei einem Bewerb dabei, manche haben an bis zu 10 Wettbewerben teilgenommen. Gut verteilt in Österreich kann man leicht ein paar Veranstaltungen erreichen. Durchgesetzt haben sich 2026:

1. Bernhard Pomberger mit seiner Elfe 5, vor
2. Marco Bierbauer mit dem Nurflügler Repus, knapp dahinter
3. Georg Kraus mit seiner Elfe
4. Andreas Brunner mit Purito
5. Franz Höck mit Elfe 5 und Purito
6. Roland Schistek mit Elfe 5
7. Kurt Wildburger mit Elfe 5 und 2M
8. Felix Graf mit Elfe 5
9. Thomas Rohregger mit Encant
10. Sebastian Pomberger mit Elfe 5

Auch im Ausland wurden F5L Bewerbe besucht: 3.-4. Mai in Tschechien, Podhorany konnte Wolfgang Hackenberg den 1. Platz belegen. Auf den weiteren Rängen Andy Brunner 5., Bernhard Pomberger 6., und Georg Kraus 9.

1. Juni ein F5L in Coburg, BY, 3. Stefan Sporer, 4. Georg Kraus, 6. Kurt Sporer. 16. Florian Sporer. Das FlyOff haben wir dann im aufziehenden Gewittersturm absolviert!

28.-29. Juni besuchten wir 2 Bewerbe in Gera, BRD. Samstag: 3. Andy Brunner, 4. Georg Kraus. Am Sonntag dann Andy am zweiten und Georg am siebten Platz. Leider herrschte immer Wind, zum Teil mit 10-12ms. Thermik

war zwar immer wieder vorhanden, aber die Gefahr war immer da zu weit in den Rückraum geblasen zu werden.

2026 wird der Abschlussbewerb des Ö-Pokal heuer am 27.9.2026 in der Nähe von Haus im Ennstal beim MBC Dachstein-Tauern sein. Nachfolgende Bewerbe werden zur Jahreswertung 2027 zählen. Es geht also nichts verloren.

Ein paar Vereine ziehen sich von Wettbewerben zurück, andere kommen dazu. Es werden wieder ca. 10 F5L-Bewerbe im Land sein. Im benachbarten Ausland machen wir weiter Werbung für die Klasse und manche kommen erst auf den Geschmack, wie gerade in Udine. Vom ersten F5L in Italien bin ich gerade zurückgekommen.



Am Podest: Bernhard Pomberger, mit Elfe 5, Andreas Brunner mit Purito und Georg Kraus mit seiner Elfe mit neuem Strak.



Das Teilnehmerfeld

5 Österreicher haben die ersten 5 Plätze belegt. Das spricht schon für das hohe Niveau in dieser Klasse in Österreich.

Was tut sich beim Material?

Die kleinen „Kreischantriebe“ werden weniger. Motoren wie der F60 von T-Motors oder Ähnliche werden öfter eingesetzt. Mit kleinen Drohnenreglern für 30-40A macht man nichts falsch.

Modell-Bausätze kommen immer mehr auf den Markt. Man sollte sich vor einem Kauf gut informieren, ob man

das Bauaufkommen auch stemmen kann und ob auch ev. Bauhilfe angeboten wird.

Servos für Seite und Höhe sollten möglichst spielfrei sein! Dafür kann man bei den Spoilerservos eher zu Günstigeren greifen. Bei den Profilen scheint eine gute Entwicklung im Gang zu sein. Auch die Profil-Gurus beschäftigen sich mittlerweile mit den Klassen F3L/F5L.

Es erwartet uns eine spannende Saison, sogar mit einem internationalen F5L-Wettbewerb in Feldbach.

Georg Kraus, BFR F5L

GEMEINSAM ABHEBEN IM GROßARLTAL



**ZIACH
& CANDY**
GROSSARL

Hotel Gratz wird Ziach & Candy

Ab Sommer 2026 wird aus dem Hotel Gratz das neue Ziach & Candy – im Herzen des Großarlts. Mit sechs Start- und Landeplätzen für jede Windrichtung ist es ein Traumort für Modellflieger.



Mehr Infos





RC-SF/SL News 2026

Text und Fotos: BFR Josef Fischer

Modell Ka 8b von
Gottfried Neudorhofer



Startvorbereitung der Schleppmaschine



Leider fliegen die Salzburger
„Tornados“ nicht mehr

Hallo liebe Freunde des gepflegten Schlepp- und Segelflugs!

Das neue Jahr ist da, und mit ihm die heißersehnten Termine für RC-SF und RC-SL! Das absolute Highlight im Kalender: Die Österreichische Meisterschaft in der Klasse RC-SF.

Wir hoffen, dass ihr den Winter gut verbracht habt und auch der eine oder andere ein neues Modell mit an den Start bringt. Besonders freuen wir uns darauf, die RC-SF/SL Community weiter wachsen zu sehen. Nachdem wir 2025 bereits einen tollen Aufwärtstrend erleben durften, wollen wir 2026 noch eine Schippe drauflegen. Ob „alter Hase“ oder motivierter Neuling – kommt vorbei, bereichert

das Starterfeld und werdet Teil dieser faszinierenden Community. Vielleicht wird ja 2026 noch besser. Wir drücken natürlich allen Teilnehmern die Daumen für einen Sieg!

Die Termine für RC-SF:

23. Mai 2026: 1. TBW Westcup LM Tirol, MFC Wörgl

06. & 07. Juni 2026: ÖM u LM OÖ 1.TBW 3 Ländercup, MFC Lohnsburg-Waldzell

20. & 21. Juni 2026: 2.+3.TBW Westcup LM Vorarlberg, MBG Schllins

04. Juli 2026: 2.TBW 3 Ländercup LM Kärnten, MFG Feistritz/Drau

29. Aug. 2026: 3.TBW 3 Ländercup LM NÖ, FMG Amstetten



Röhnadler



Röhnadler mit Swiss Trainer

Termine für RC-SL

31. Mai 2026: 1. TBW Ö-Pokal LM Kärnten, MFC Greifenburg

25. Juli 2026: 2. TBW Ö-Pokal, MFC Ausseerland

08. Aug. 2026: 3. TBW Ö-Pokal LM OÖ, MFC Alkoven

05. Sept. 2026: 4. TBW Ö-Pokal LM NÖ, MFC Weikersdorf

Termin für den Punkterichterkurs: 30. Mai 2026 beim MFC Greifenburg.

Wir würden uns freuen auch wieder ein paar „Neue“ Punkterichter begrüßen zu dürfen, sind sie doch ein sehr wichtiger Bestandteil der Wettbewerbsfliegerei.

Informationen, Berichte, usw. findet ihr wie immer unter: www.schleppleine.at.

Dort sind auch Vorstellungen von Wettbewerbspiloten und Teams zu finden, diese geben Auskunft über sich und die Klassen RC-SF/SL. Weiters sind wir auch im Facebook vertreten um euch schnell aktuelle Infos und Bilder zu liefern: Sportfachgruppe RC SF-SL.

Welche Klassen gibt es:


RC-SF = Radio Control - Segelflug

RC-SL = Radio Control - Seglerschlepp

Diese beiden Klassen sind nationale Klassen, das heißt, diese Klassen werden nur in Österreich geflogen. Gespräche laufen mit dem DMFV, ob wir nicht länderübergreifend (wie z.B. der 3-Ländercup: Österreich, Deutschland und Schweiz) einen RC-SL-Cup durchführen könnten. Aber wie gesagt, das ist Zukunftsmusik und noch nicht spruchreif. Aber man darf ja träumen!

Schauen wir einmal wie 2026 läuft und wie viele Teams und RC-SF Piloten heuer zu den Wettbewerben kommen, 2025 war ein leichter Anstieg in beiden Klassen zu sehen. Leider haben auch wir das Problem, dass uns die Punkterichter schön langsam ausgehen (Alters bedingt!). Auch hier müssen wir uns etwas überlegen wie wir das in Zukunft angehen werden.

Die Landesfachreferenten sind dazu angehalten auch ein klein wenig Werbung für unsere Klassen zu machen. ●




BLACK.4PRO+
Kompakte Bauform, professionelle Auslegung

- Für UAV- & Spezialanwendungen
- Erweiterte Konfigurationsoptionen
- Robuste Ausführung
- Verbesserte Isolierung
- Integrierte Zugentlastung

Mehr entdecken:
www.unilight.at


Maximale Kontrolle.
Intelligente Funktionen.
Einfache Bedienung.

STEUERUNGEN BLACK PLUS SERIE




BLACK.4+
Ein vielseitiges System mit maximaler Kontrolle

- 4 Kanäle
- Programmierbarer Ausgang zur Ansteuerung einer Klappmechanik oder anderer Funktionen




BLACK.2+
Für Modelle mit klar strukturierter Beleuchtung

- 2 Kanäle
- Für gezielte Lichtkonfigurationen
- Ideal für Dual-Funktionen



BLACK.1+
Eine kompakte Lösung für einzelne Lichtfunktionen

- 1 Kanal
- Einsteigerversion
- Ideal für ALC/Beacon oder bei zuschaltbaren Scheinwerfern



uniLIGHT.at
PROFESSIONAL AIRCRAFT LIGHTING

Neuigkeiten aus der Segelkunstflugszene

Text & Fotos: BFR Martin Knasmillner

Für 2026/27 gibt es die neuen Pflichtprogramme für die Klassen Advanced und Unlimited.

Wie bereits in den letzten Jahren ist der Grundaufbau der Figuren bei den Pflichtprogrammen ähnlich gestaltet. Damit wird versucht, den Piloten den Umstieg von der Advanced in die Unlimited Klasse zu erleichtern. Das Advanced Programm ist bei den nationalen Wettbewerben das Pflichtprogramm, das Unlimited Programm wird nur beim internationalem EURO CONTEST Glider Acro Wettbewerb, als Pflichtprogramm eingesetzt.

Das Einsteiger (Rookie) Programm bleibt unverändert, und wird auch bei der Segelkunstflug Landesmeisterschaft Wien 2026 Ende Mai beim FMBC-Austria erstmals geflogen.

Termine Segelkunstflug (Klasse RC-SK)

NATIONALE TERMINE:

11. April 2026: Punkterichterlehrgang MFC-Condor/Wasenbruck, NÖ

12. April 2026: Trainingslehrgang + Rookie Cup 1/ MFC-Condor/Wasenbruck, NÖ

30.-31. Mai 2026: OE-Cup 1 + Rookie 2 (LM-Wien) FMBC-Austria, NÖ

27.-28. Juni 2026: OE-Cup 2 + OEM MFC-Hofkirchen/Stmk

12.-13. Sept. 2026: OE-Cup 3 MFC-Lockenhaus, Bgld

06. Sept. 2026: LM-NOE + Rookie Cup 3 MFC-Weikersdorf, NÖ

INTERNATIONALE TERMINE:

EURO CONTEST GLIDER ACRO Tour 2026

Schweiz: 15. – 17. Mai 2026: Frauenfeld

Österreich: 17. – 19. Juli 2026: Feistritz/Gail, Kärnten

Deutschland: 28. – 30. August 2026: Hirzenhain

Mehr Infos und die Möglichkeit sich bei einer Veranstaltung der Klasse RC-SK anzumelden findet ihr unter www.rc-sk.at

Viel Spaß beim Ausprobieren der neuen Flugprogramme wünscht Euch euer Bundesfachreferent

Martin Knasmillner



Briefing vor der unbekanntenen Pflicht.



Das Team aus Spanien bei der Vorbereitung

Bekannte Pflicht 2026 / 2027 Advanced-Klasse

	Figurenbeschreibung	Aresti	K
1	Einflug positiv, 45° Sinkflug, 1 ^{1/8} Looping, Ausflug horizontal		17
2	Einflug positiv, Stehende Neun, 1/4 Rolle abwärts		13
3	Einflug positiv, Hut gezogen, 1/4 Rolle aufwärts		26
4	Einflug positiv, Kobralooping, Ein- und Ausflug 45° mit 1/2 Rollen		30
5	Einflug positiv, Humptykombination gezogen, 1/4 Rolle ab- und aufwärts		30
6	Einflug positiv, Diamant		18
7	Einflug positiv, Turn		17
8	Einflug positiv, 2x 1/2 Rolle, Rückenflug über die Mitte (Drehrichtung FREI)		10
9	Landungsanflug/Landung		5

Raumeinteilung & Harmonie

10



Der Pilot im Swift des EURO CONTEST Glider Acro Managers wartet auf seinen Einsatz.



Die Modelle der Teilnehmer in der Parkzone

Bekannte Pflicht 2026 / 2027 Unlimited-Klasse

	Figurenbeschreibung	Aresti	K
1	Einflug positiv, 45° Sinkflug, Looping gedrückt, 45° Sinkflug		21
2	Einflug positiv, 5/8 Looping, 3/8 Looping mit 1/4 Rolle integriert, Ausflug positiv		13
3	Einflug positiv, Hut gedrückt, 1/4 Rolle aufwärts, Halbes „Z“ mit 2/4 Rolle abwärts.		31
4	Einflug positiv, Kobralooping, 1/2 Rolle in den Loopingeanflug integriert, 45° abwärts halbe Rolle.		36
5	Einflug positiv, Humptykombination gedrückt, 1/4 Rolle aufwärts, 1/2 Rolle abwärts, 1/4 Rolle aufwärts.		45
6	Einflug positiv, Diamant		18
7	3 Linien Turn, 1/4 Rolle aufwärts, Turn, 45° abwärts, Ausflug negativ		26
8	Einflug negativ, 1/4 Rollenkreis mit 1/2 Rolle integriert,		14
9	Einflug positiv, 3 Punkt-Rolle (120°)		15
10	Landungsanflug/Landung		5

Raumeinteilung & Harmonie

10

Bekannte Pflicht Rookie-Klasse

	Figurenbeschreibung	→ Aresti	K
1	Einflug positiv Looping		10
2	Einflug positiv Turn		10
3	Einflug positiv 1/2 Rolle		10
4	Einflug negativ Abschwung		10
5	Einflug positiv 1/2 umgekehrte Kubanacht		10
6	Landeanflug/Landung		5

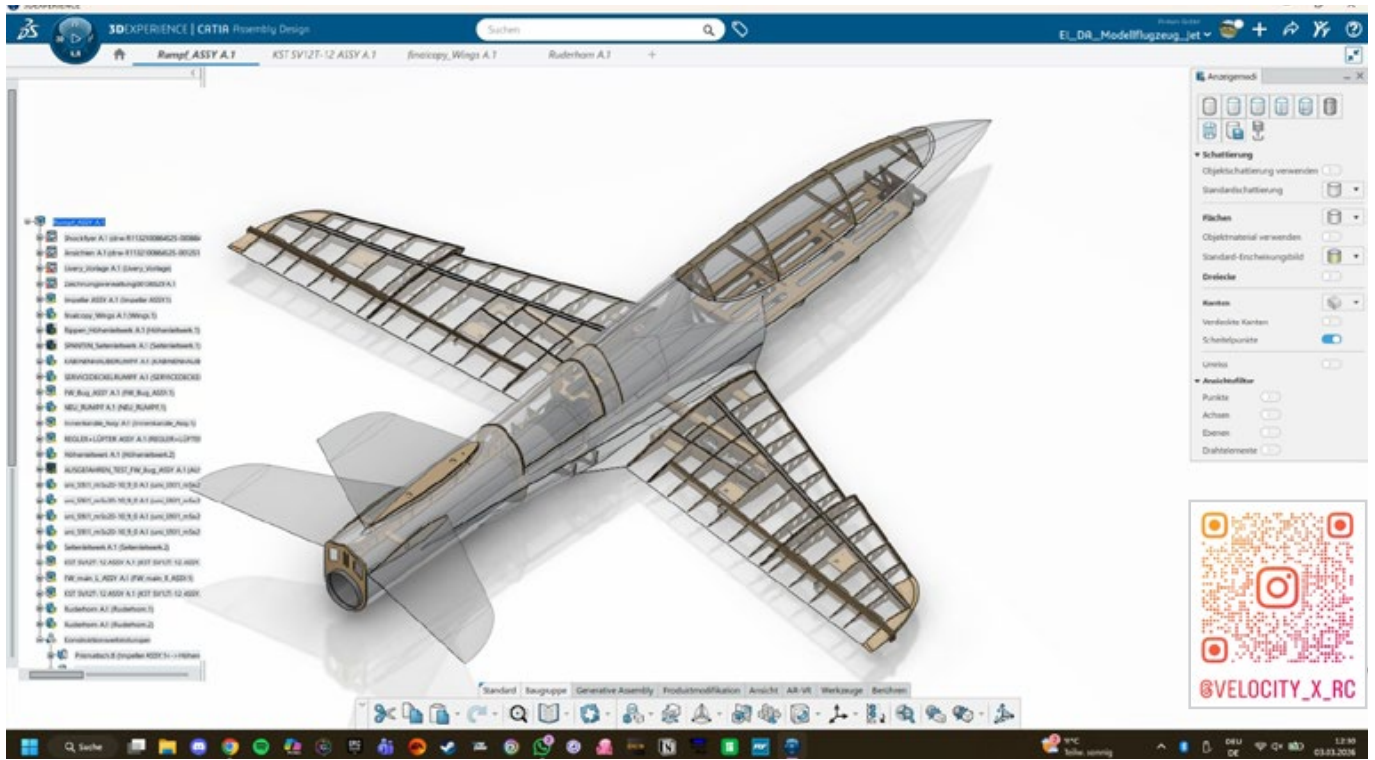
Die Figuren sind nacheinander zu fliegen.
Die Position im Raum wird nicht berücksichtigt

Erlaubt sind alle Segelflugmodelltypen.
z.B. Puls2200 von Kavan, Funray von Multiplex, Robbe Fox, FMS Fox usw.

Die Starthöhe kann vom Teilnehmer selbst bestimmt werden.
Die Figuren werden nach den Richtlinien der Klasse Segelkunstflug bewertet.

Landwertung:

1. DG: 0 oder 10 Punkte (Modell bleibt im Landefeld stehen)
2. DG: Ziellandwertung (Pro Meter Abstand zum 0 Punkt = -1 Punkt, max - 10 Punkte)
3. DG: Ziellandwertung (Pro Meter Abstand zum 0 Punkt = -1 Punkt, max - 10 Punkte)



Velocity X

Entwicklung eines kostengünstigen Jets mit Impellerantrieb mit „125 Jahre ÖAeC“ Design

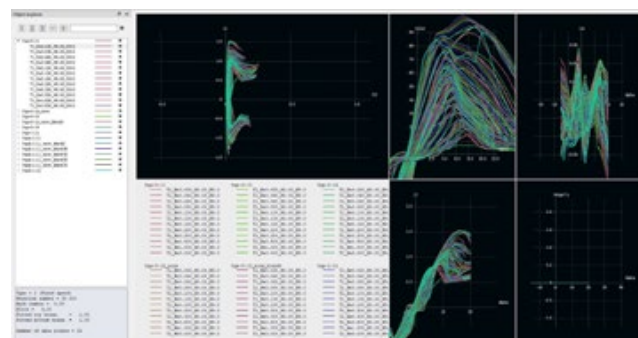
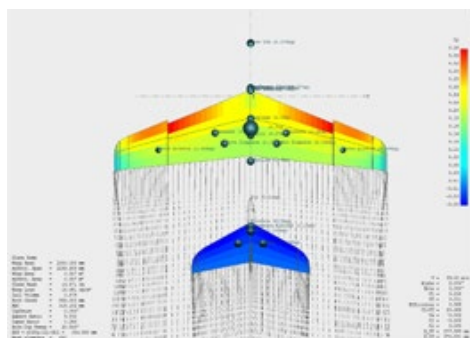
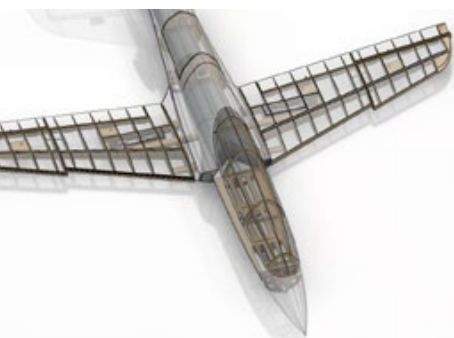
Text: Simon Walcher, Anton Gröbl, Julian Fischer und Daniel Netzer/ Fotos: Anton Gröbl

Im Zuge der Jahresplanung 2025 und vorausschauend auf das Jubiläumsjahr „125 ÖAeC“ hat sich der LV Burgenland einige Projekte ausgedacht, die der Förderung des Flugsportes, dessen Popularität und im Besonderen der Jugendförderung dienen.

Eines dieser Projekte ist die Entwicklung und der Bau eines Modellflug-Impeller-Jets für das 125-Jahr-Jubiläum des ÖAeC. Dieses rasante und mit eigenem „125 Jahre ÖAeC“-Design versehene Modellflugzeug wird zukünftig vom zweifachen Junioren-Modellflugweltmeister Simon Walcher speziell auf Demo-Veranstaltungen und Wettbewerben gezeigt.

Simon Walcher, Anton Gröbl, Julian Fischer und Daniel Netzer verfolgen gemeinsam mit ihrem Betreuer Dipl.-Ing. Gerhard Probst (ÖAeC LV-Präsident Burgenland) und Florian Fraisl von AR-Flugmodelle www.ar-flugmodelle.at bereits seit längerer Zeit das Ziel, einen eigenen Jet zu entwickeln und zu bauen. Als Schüler der HTL Eisenstadt bot sich im Rahmen unserer Diplomarbeit die Möglichkeit, dieses Vorhaben umzusetzen.

Die grundlegende Zielsetzung des Projekts „VelocityX“ bestand in der Entwicklung eines kostengünstigen Jets mit Impellerantrieb. Die Entscheidung für einen Impellerantrieb wurde bewusst getroffen, damit die an den meisten



Rumpf und Rippenkonstruktion mit dem Programm 3D-Experience, flugmechanische und aerodynamische Berechnungen mit den Programmen Flow5 und XFLR5



Laminieren der GFK-Negativformen

Flugplätzen vorhandenen Lärmeinschränkungen eingehalten werden können. Darüber hinaus ist vorgesehen, das Modell zukünftig auch als Bausatz anzubieten, um Jets einer breiteren Zielgruppe zugänglich zu machen, und sie nicht ausschließlich der gehobenen Preisklasse vorzubehalten.

Die ersten Schritte erfolgten im Frühjahr 2025 mit dem Start der Konzept- und Entwicklungsphase. Mit den Kenntnissen aus dem HTL-Flugtechnik Unterricht erfolgte die aerodynamische Grundauslegung. Dabei lag ein besonderes Augenmerk auf gutmütigen Flugeigenschaften und sicheren Langsamflugeigenschaften.

In weiterer Folge kamen die Programme XFLR5 sowie FLOW5 zum Einsatz. Mithilfe dieser Softwaretools wurden unter anderem statische und dynamische Stabilitätsberechnungen durchgeführt, sowie maßgebliche Parameter wie die Einstellwinkeldifferenz definiert und optimiert.

Im Hinblick auf die Profilauswahl wurde in Zusammenarbeit mit Dr. Helmut Quabeck eine aerodynamische Schränkung unter Verwendung von drei leicht asymmetrischen Profilen entwickelt. Diese Auslegung bildete die Grundlage für die anschließende konstruktive Umsetzung im CAD-Programm 3DExperience.

Im Zuge der Detailkonstruktion wurde für die Tragfläche sowie das Leitwerk die vollständige Rippenstruktur ausgearbeitet. Beim Rumpf und bei den Lufteinlässen war insbesondere auf die Entformbarkeit der Bauteile zu achten, da diese aus Verbundwerkstoffen bestehen.

Die Formen für den Rumpf wurden aus Glasfaser hergestellt. Als Basis diente ein Urmodell, wobei jede Rumpfhälfte in drei Teilen 3D-gedruckt wurde. Der Rumpf selbst



wurde ebenfalls in GFK-Bauweise hergestellt, wobei stellenweise Airex-Platten als Kernmaterial verwendet wurden, um die strukturelle Stabilität noch weiter zu erhöhen.

Der Antrieb des Prototyps erfolgt durch einen Jetfan 130 Pro Impeller mit einem maximalen Schub von 14,5 kg bei 14s. Die nötige Energie liefern zwei 7S-Akkus der Firma SLS, während Servos des Herstellers KST zum Einsatz kommen.

Derzeit befindet sich der Prototyp in der finalen Bauphase. Der Erstflug ist für den Mai 2026 vorgesehen.

Zum Schluss möchten wir uns noch bei allen bedanken, die bei der Umsetzung von diesem Projekt mitgeholfen haben, allen voran KST Servos, E-Jets, Stefans LiPo Shop, Szivatz.at, Autohaus Kamper Eisenstadt sowie dem Aero-club LV-Burgenland.

https://www.instagram.com/velocity_x_rc?igsh=dDY-1OTR5MW8wNW9x



Österreichische Meisterschaft als neuer Meilenstein

Text: Heindler Franz / Fotos: IG-Nurflügel, Viktor Koch

Die Geschichte des Flugsportes wurde von vielen unterschiedlichen Konstruktionen geprägt. So gab es schon sehr früh neben Fluggeräten mit Höhenleitwerk auch solche, die versuchten dieses in den Flügel zu integrieren: die Nurflügel. Auch auf Modellbauer übten diese Konstruktionen seit jeher eine Faszination aus. Schon lange bevor es RC-Anlagen gab, wurden unterschiedlichste Typen gebaut und bei Freiflug-Wettbewerben erfolgreich geflogen. Bekannte österreichische Modelle aus den späten 1940er bzw. 1950er Jahren sind beispielsweise der KÖ-D von Erich Jedelsky und der Schlauchkurbler von Leopold Tlapak. Pläne dieser Flugzeuge haben sich bis heute erhalten und so werden diese Antikmodelle auch nach wie vor gebaut und zum Teil mit RC-Anlagen ausgerüstet.

In den 1970er Jahren förderte Werner Thies durch Publikationen und Bewerbe in Kaltenkirchen die Verbreitung und Entwicklung der Nurflügel. Ab den frühen 80er Jahren mischten hier auch österreichische Teilnehmer kräftig mit. Curt Weller konnte ab 1983 den Bewerb mit seiner Elfe 2 mehrfach für sich entscheiden. Welchen Stellenwert die österreichischen Teilnehmer zu dieser Zeit in der Nurflügel-Szene hatten, zeigt auch das Cover von Reinhard H. Werners (Vermolder Nurflügelcup) Buch: „Nurflügel-Seg-

ler ferngesteuert“. Dort sieht man Fritz Koch am Steuer und Curt Weller als seinen Starthelfer. Natürlich gab es zu dieser Zeit auch in Österreich schon internationale Nurflügelbewerbe, z.B. den Zanon-Pokal des MBC Vogelweide Mödling. Laut Erzählungen folgte dort üblicherweise dem fliegerischen Schlagabtausch der besten Nurflügelpiloten (u.a. H.J. Unverferth) ein äußerst konditionsraubender Durchgang beim Heurigen.

Verantwortlich für die Bewerbe war Curt Weller, der auch den 1. Österreichischen NF-Club „Adebar“ gründete. Eines der Gründungsmitglieder war Joachim Etschmayer. In der folgenden Zeit findet ein erstes Reglement für RC-N (Gummiseilstart) Aufnahme in die MSO und so wurde neben den Bewerben mit internationaler Beteiligung auch NÖ-Landesmeisterschaften möglich. Die letzte NÖ-LM mit Gummiseilstart fand 2019 beim MFC-Weikersdorf statt.

Inzwischen hatten Fritz Koch und Joachim Etschmayer zur weiteren Förderung des Nurflügelgedankens die IG-Nurflügel gegründet. Seit 2017 wurden Flugtage in Triestingtal und Meggenhofen durchgeführt und der Newsletter „Open Space“ veröffentlicht. 2018 wurde, angelehnt ans F5L-Reglement, die Klasse RC-NE beim Aeroclub einge-



RC-Nurflügel/RC-Nurflügel Elektro Treffen in Meggenhofen, OÖ.



Joachim am Steuer und Fritz als Helfer



Gruppenbild in Petronell-Carnuntum



Ausschreibungen
und Anmeldungen:
www.flugbewerbe.com

reicht und in die MSO aufgenommen. 2021 fand dann die erste LM-Niederösterreich mit Elektroantrieb statt.

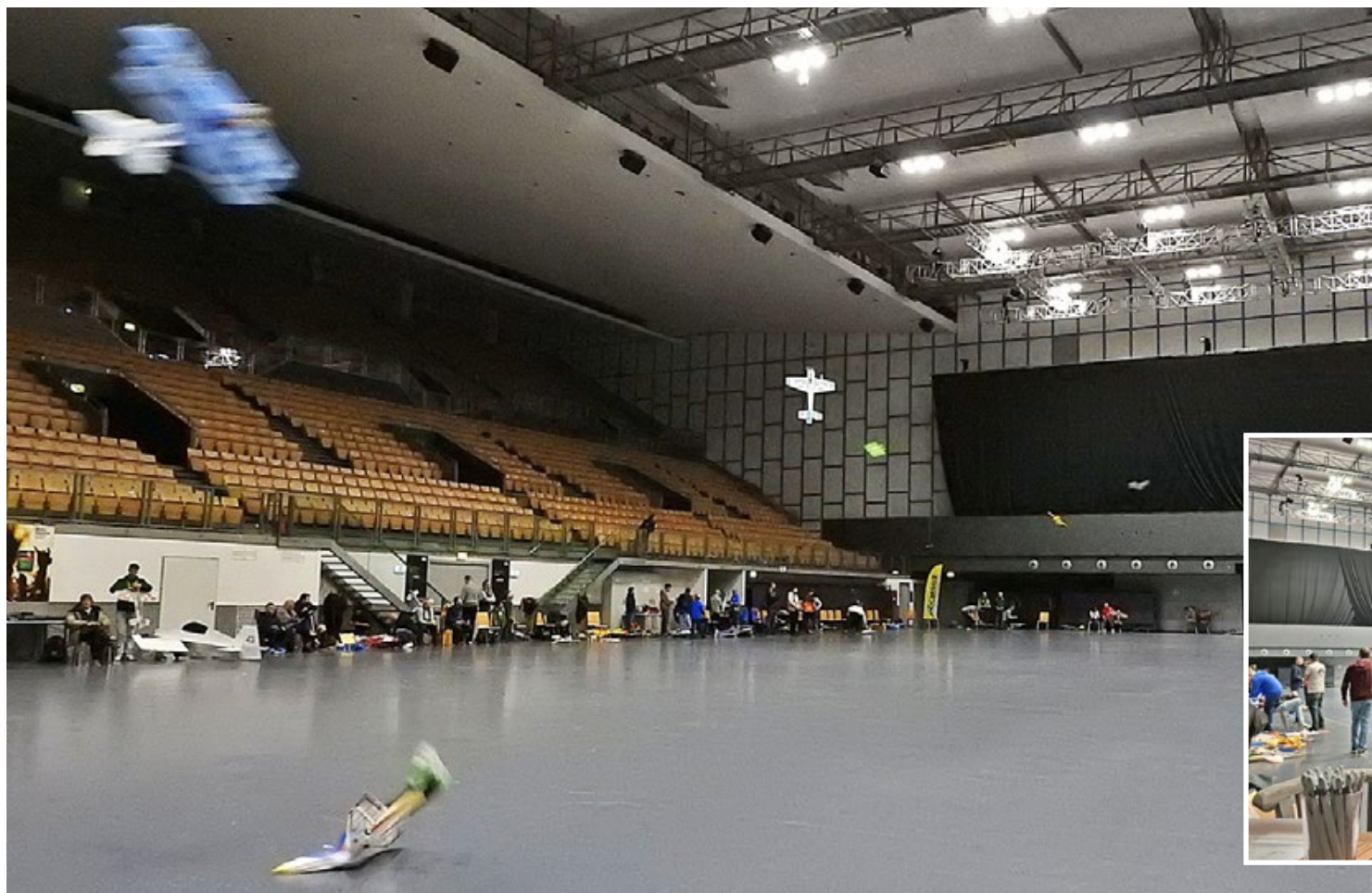
Nun steht der nächste Meilenstein bevor. Um eine österreichische Meisterschaft durchführen zu können, wurde die Modellflugklasse RC-NE im Aeroclub personell aufgebaut. Inzwischen konnten in vier Bundesländern Landesfachreferenten gewonnen werden, Roland Schistek – Salzburg, Roland Ladinek – Vorarlberg, Uwe Schichler – Steiermark und Franz Heindler – Oberösterreich. Als BFR hat sich Uwe Schichler zur Verfügung gestellt.

Die Premiere wird am **27. Juni 2026** erfolgen: Der MFC-Triestingtal richtet die erste Österreichische Meisterschaft RC-NE aus. Bei ausreichender Teilnehmerzahl werden gleichzeitig die Landesmeisterschaften von Oberösterreich, Niederösterreich und Steiermark gewertet.

Wir bitten alle Nurflügelbegeisterten sich den 27. Juni rot im Kalender anzustreichen, und sich bis zum 20.6.2026 für die 1. ÖM RC-NE und die Landesmeisterschaften anzumelden. Die Ausschreibungen und Anmeldungen sind auf www.flugbewerbe.com unter RC-NE zu finden. Für die Teilnahme an der ÖM ist wie immer zusätzlich die Anmeldung auf www.prop.at erforderlich.

Herzlichen Dank an die Verantwortlichen beim MFC-Triestingtal und an alle die geholfen haben die Basis für unsere neue Klasse zu schaffen. ●

P.S.: Dass gute Piloten mit aktuellen Nurflügeln auch Chancen gegen Normalmodelle haben, hat Marco Bierbauer 2025 eindrucksvoll bewiesen. Nach einem Sieg und mehreren Podestplatzierungen belegte er den hervorragenden 2. Platz beim FSL Ö-Pokal.



2. Tiroler Hallenflugtag in der Olympiaworld in Innsbruck:

Text: Roli Lunner / Fotos: Roli Lunner und Mike Jöbstl

Die Landesektion Tirol hat zum zweiten Tiroler Hallenflugtag gerufen und es kamen PilotInnen aus allen Teilen Tirols und auch eine kleine Abordnung aus Deutschland wollte mit dabei sein. Wir konnten erneut einen tollen Besuchererfolg verbuchen und rundum sah man nur glückliche und zufriedene Gesichter!

Am vergangenen Valentinstag kamen insgesamt 43 PilotInnen mit vielen Freunden und Familie, auch viele Zaungäste haben zugeschaut und haben das Hallenflugspektakel in der größten Halle Westösterreichs ausgiebig zelebriert. Viele der Zaungäste waren noch Kinder und Jugendliche, die den Flugvorführungen mit großen Augen folgten. Aber auch die Erwachsenen waren restlos begeistert.

Organisiert wurde der Event von Landessektionsleiter Roland Lunner und seinem Aero-Club-Tirol Team. Es gab wie schon letztes Jahr, frische Faschingskräpfen und Getränke gratis und es wurden heuer auch viele neue Modelle von unterschiedlichsten Herstellern vorgefliegen.

Dazu gibt es auch ein cooles Video im Internet (Dank an Mike Jöbstl aus Kössen):

https://youtu.be/t1_8Vqv0-Kk?si=mB-HOECLQ4xZrW0s



Es war wieder ein Nachmittag voller Spaß und motivierter Fliegerei, vielen Gesprächen und auch akrobatischen Darbietungen großer und kleiner Hallenfluggeräte. Auch spektakuläre Crashes durften dabei nicht fehlen, das lässt sich beim Hallenfliegen nicht vermeiden und wurde meist auch gleich mit ein wenig Superkleber wieder behoben.

Wir vom Aero-Club Team Tirol, freuen uns jetzt schon auf das nächste Jahr, dem 3. Hallenflugtag des OeAeC Sektion Modellflug Tirol und natürlich auch schon wieder auf Euer zahlreiches Erscheinen.

Alle Fotos sind von Roli Lunner und Mike Jöbstl, der übrigens auch das eindrucksvolle Video erstellt hat, das einfach sofort Mega - Lust auf das Hallenfliegen macht!

Ein Danke an Alle Teilnehmenden und Helfenden, die diesen tollen Event erst wieder möglich gemacht haben. ●



Olympiaworld von Außen



Veranstaltungsleiter und Moderation: LSL Roland „Roli“ Lunner



PilotInnen - Briefing und Willkommensansprache von LSL Roland Lunner



Die sehr aktive Tiroler Modellflugfamilie Sporer: Drei Generationen im Bild



„JetVision FlightDirector“

Ein hervorragendes Hilfsmittel zur Erhöhung der Sicherheit auf Modellflugplätzen

Text und Fotos: Gerhard Krenn, Sektion Modellflug, Weisse Möwe Wels^{*)}, Walter Holz

Unser Modellflugplatz der Sektion Modellflug der Weissen Möwe Wels befindet sich an seinem heutigen Standort bereits seit mehr als 50 Jahren. Unser erlaubter Flugraum ist auf der Karte dunkelblau gekennzeichnet.

Bei der damaligen Suche nach einem geeigneten Platz gab es keine komplexen Luftraumstrukturen. Allerdings veränderten sich im Laufe der Zeit die uns umgebenden Strukturen deutlich – allein die Kontrollzone Linz wurde mehrmals vergrößert.

Flugräume in der Nähe, deren Flugbewegungen unseren Betrieb beeinflussen können:

- Kontrollzone Flughafen Linz
- Sicherheitszone Flughafen Linz
- Sicherheitszone Flugplatz Wels
- Acrobox Flugplatz Wels
- Segelflugzone Flugplatz Wels
- Sicherheitszone KH Wels

Aufgrund dieser besonderen Lage unseres Modellflugplatzes war es uns wichtig, rechtzeitig eine Warnung zu bekommen, bevor ein Flugzeug oder Hubschrauber in die Nähe unseres Flugraumes kommt, damit es zu keinerlei Gefährdung kommt.

Wir waren daher auf der Suche nach einer zusätzlichen Unterstützung unserer Luftraumbeobachter durch technische Hilfsmittel und so sind wir auf den „FlightDirector“ von „Jetvision“ gekommen:

Der FlightDirector bietet folgende Features:

- Erfassung aller Flugzeuge in der Umgebung mittels Auswertung unterschiedlicher Technologien zur Flugverfolgung und Kollisionsvermeidung wie FLARM, ADS-B und MLAT
- Definition einer Alarmzone und Auslösen eines Alarms bei Einflug eines Flugzeugs in die Zone

Wir hatten mehrere Treffen mit dem Repräsentanten von „JetVision“, um uns das System im Echtbetrieb zeigen zu lassen. Die Vorführungen und die Möglichkeit zur Einbindung in unsere IT-Infrastruktur haben uns vollständig überzeugt und das System wurde im Herbst angeschafft.

„JetVision“ bietet aber auch eine All-in-One-Lösung an, die alle notwendigen Komponenten in einem tragbaren Koffer enthält, wenn die Einbindung in ein bestehendes System nicht notwendig ist.

Dieses System besteht aus einem Empfangsgerät, welches alle in der Luft befindlichen Objekte, die einen Trans-



Der Alarmkoffer „as_light2“



Basisstation

ponder oder FLARM-Sender besitzen, empfängt und wertet zwei Antennen und eine Schalteinheit, welche eine Drehleuchte und Hupe ansteuern können. Da die meisten Modellflugplätze nicht über Strom und Internet verfügen, wurde dieser Alarmkoffer entwickelt.

Der Inhalt des Alarmkoffers: Akku, GSM-Router, Empfangsgerät Airsquitter, Antennen für ADS-B, FLARM und GSM, Warnton, Drehleuchte am Koffer, sowie ein Tablet.

Mittels dieses Systems haben wir nun die Möglichkeit, alle Flugbewegungen im Umkreis unseres Modellflugplatzes in Echtzeit zu erfassen und rechtzeitig gewarnt zu werden, falls sich jemand unserem Modellflugplatz nähert.



Antennenmast

Montage und Inbetriebnahme des „Flight Directors“

Da die Weisse Möwe Wels als Betreiber des Flugplatzes Wels auch den FlightDirector zur Erfassung und Steuerung des Flugverkehrs am Flugplatz Wels nutzt, war es notwendig, unsere FlightDirector-Station möglichst ausfallsicher zu betreiben. Da wir keine kabelgebundenen Internet-Anschluss am Modellflugplatz zur Verfügung haben, wurde die notwendige Internet-Anbindung mittels eines 5G-Outdoor-Routers gelöst.

Das Empfangsgerät des „FlightDirectors“ wurde an eine USV angeschlossen und im Inneren der Clubhütte aufgestellt. Es ist ungefähr so groß wie eine A5-Seite:

Nach erfolgter Konfiguration sieht man auf der Web-Seite sofort ein aktuelles Luftlagebild:

Die Alarmierungsfunktion

Die Einstellungen der Alarmierung sind sehr einfach:

- Definition der Alarmzone
- Was passiert im Alarmfall?
- Eingebaut sind 2 Relais zum Schalten:
 - Akustische Alarmierung? • Visuelle Alarmierung?
 - Beides?
- Weitergehende Alarmierungsmöglichkeiten durch Auswertung und Verarbeitung der zur Verfügung gestellten Daten

Wir nutzen die bereitgestellten Daten und passen diese an unsere Anforderungen an:

Die Verarbeitung der vom „FlightDirector“ gelieferten Alarmierungsdaten erfolgt mittels einer selbst programmierten Software, die die Alarmliste bei Modellflugbetrieb

während der Betriebszeiten unseres Modellflugplatzes alle 20 Sekunden abarbeitet. Die Alarminformationen werden auf einem Display angezeigt, das an der Clubhütte montiert ist.

Dieses Beispiel zeigt folgende Informationen:

Es nähert sich ein Motorflugzeug der Marke DA-20, es ist 1523m vom Modellflugplatz entfernt in nordöstlicher Richtung. Das Flugzeug fliegt 190m über Grund mit einer Geschwindigkeit von 128kts.

Anzeigen des Modellflugbetriebes am Modellflugplatz

Als letzten Schritt unserer Luftraum-Überwachung und -Alarmierung setzten wir die Anzeige des Modellflugbetriebes auf unserem Modellflugplatz mittels FLARM um. FLARM ist ein Kollisionswarn- und Verkehrsinformationssystem für die Allgemeine Luftfahrt, besonders für Segelflugzeuge, Motorflugzeuge, Helikopter und Drohnen. Sobald europaweit ADS-L als kostengünstiges elektronisches Sichtbarkeitssystem, das Positions-, Höhen- und Geschwindigkeitsdaten überträgt, eingeführt wird, werden wir diese Möglichkeit auch in Betracht ziehen.

Wir haben uns verschiedene Möglichkeiten eines FLARM-Senders angeschaut und setzen nun auf FLARM Aurora (<https://www.flarm.com/de/drohnen/aurora/>). Sobald auf unserem Modellflugplatz Flugbetrieb herrscht, sendet unser FLARM ein Signal aus, das allen anderen mit FLARM ausgerüsteten Luftfahrzeugen unseren Flugbetrieb anzeigt.

Abschließend hoffe ich, dass unser Aufwand bei der Umsetzung zur Erhöhung der Sicherheit auf Modellflugplätzen beiträgt und auch der Aufsichtsbehörde zeigt, dass wir Modellflieger bereit sind, unseren Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im gemeinsam genutzten Luftraum zu leisten. ●

Bei Interesse kann unser System sehr gerne am Modellflugplatz der Weissen Möwe besichtigt werden bzw. stehen wir sehr gerne für Fragen zur Verfügung.

Eine genauere Beschreibung des Systems mit weitergehenden Informationen kann im Forum von prop.at nachgelesen werden:

<https://forum.prop.at/forumdisplay.php?fid=111>

Ich wünsche Euch eine schöne und unfallfreie Flugsaison!

Gerhard Krenn – Sektionsleiter Modellflug.

Weisse Möwe Wels. Tel.: +43 650 539 47 45

kontakt@wmw-modellflug.at

Webseite JetVision:

<https://airsquitter.com/de/ads-b-empfangen-mlat-flarm/>

Vertriebs-Kontakt in Österreich:

Walter Holz, Tel.: +43 664 4436 948

*) Um die Kommunikation im internationalen Auftreten des Vereins zu vereinfachen, schreibt sich dieser mit Doppel-S anstatt des orthografisch korrekten „ß“.

AINOVA AIR

Die Modellflugshow im Murtal

Text: Christian Faymann / Foto: A. Redl



Die nächste Auflage der „AINOVA AIR – Die Modellflugshow im Murtal“ findet am 09. und 10. Mai 2026 statt. Als Veranstaltungsort steht das Sportzentrum Zeltweg zur Verfügung. Im Rahmen der Frühjahrsmesse „AINOVA“ wird an beiden Tagen ein umfangreiches Rahmenprogramm geboten:

- ganztägige Flugshow mit Moderator Herbert Gasperl
- 64 Modellflugsportpiloten präsentieren die unterschiedlichsten Flugmodelle
- über 120 Modelle werden vorgefliegen bzw. ausgestellt: Segelflugmodelle, Motorflugmodelle, Hubschrauber, Tragschrauber, Scalemodelle, Jets, Kunstflugzeuge, Seglerschlepp, Antikmodelle (Stand: März 2026)
- eine eigene Standmodellausstellung
- Infopoint für Informationen zum Thema Modellflugsport
- ein eigenes Gastro-Zelt neben dem Flugbereich
- eine Interviewcoach direkt an der Flightline – prominente Gäste haben für ein Interview zugesagt
- Möglichkeit für einen persönlichen Austausch mit den Modellflugpiloten
- das österreichische Bundesheer ist mit eingebunden und steht in allen Sicherheitsbelangen direkt vor Ort zur Verfügung

Wir haben heuer die räumliche Konstellation optimiert – damit stehen für unsere BesucherInnen noch mehr Möglichkeiten für einen direkten Kontakt mit dem Modellflugsport zur Verfügung. Die Vorbereitungen für die größte Freiluft-Veranstaltung in Österreich im Bereich Modellflugsport laufen derzeit auf Hochtouren. Laufende und aktuelle Informationen sind auf www.modellflugsport.at zu finden.

SUPPORTED BY MODELLFLUGSPORT.AT

AINOVA AIR
DIE MODELLFLUGSHOW IM MURTAL

09. - 10. Mai 2026
ZELTWEG

STEIERMÄRK
LIEBENSCHEIDEN
AERO-CLUB

POWERED BY
AINOVA FRÜHJAHRSMESSE

EINTRITT
FREI

AINOVA
FRÜHJAHRSMESSE
08. - 10. Mai 2026

5. Modell-Oldtimerseglertreffen

13. und 14. Juni 2026 in Thon



Text & Fotos: Wolfgang Vallant



Bocian SZD-9; M 1:2,8, Eigenkonstruktion



SZD 6x Nietoperz; M 1:2,5, Frästeilsatz von Oldgliders

Der Kärntner Flugsportclub (KFC-Modellflug-Thon) führt seine erfolgreiche Veranstaltungsreihe fort, und lädt am **13. und 14. Juni 2026** zum 5. Modell-Oldtimerseglertreffen auf das Vereinsgelände in Thon bei Grafenstein ein. Seit der ersten Austragung im Juni 2018 hat sich dieses Event als überregionaler Magnet für Oldtimersegler-Liebhaber etabliert, der regelmäßig Piloten aus Österreich sowie dem benachbarten Ausland anzieht.

Rückblick

Die Historie der Treffen ist geprägt von herausragenden fliegerischen und bautechnischen Leistungen. Bereits 2019 zeigte sich das Potential der Veranstaltung, als trotz schwieriger Wetterprognosen 19 Piloten mit 25 Modellen anreisten. Highlights wie Helmut Seniuks Hütter H-17 im Maßstab 1:2 (4.000 Baustunden) oder Michael und Martin Atzwangers Nurflügler SZD-6X Nietopierz Maßstab 1:2,5 setzten damals die Maßstäbe.

In den Folgejahren festigte sich das Spektrum der gezeigten Typen: Neben Klassikern wie Musger MG-19, Reiher III und Minimoa bereicherten auch Exoten wie die Slingsby T21, Nemere oder die Fauvel AV-36 das Flugprogramm. Ein besonderes Merkmal in Thon ist die Verbindung von Modellbau und manntragender Fliegerei, so geschehen durch die Präsenz originaler manntragender Segelflugzeuge wie dem Grunau Baby (Bj. 1954) im Jahr 2022.

Eckdaten zur Veranstaltung

Schleppbetrieb: Für gewöhnlich stehen ausreichend Schleppflugzeuge zur Verfügung. Gerne dürfen aber auch eigene Schleppmaschinen mitgebracht und verwendet werden.

Teilnahmebedingungen: Der Fokus liegt auf Segelflugmodellen mit manntragenden Vorbildern bis Baujahr 1965 sowie einem Abfluggewicht von max. 25 kg. Es ist kein Scale-Wettbewerb!

Fachmoderation: Ein Moderator wird die Flugvorführungen kommentieren, um dem Publikum Spezifikationen und historische Kontexte näherzubringen.

Prämierung: Die teilnehmenden Piloten bestimmen in geheimer Wahl (nur Samstag!) die drei herausragendsten Modelle, die dann auch prämiert werden.

Unterkünfte: Um den Teilnehmern mit weiter Anreise den Aufenthalt so angenehm wie möglich zu gestalten, bietet der KFC-Thon folgende Möglichkeiten:

- **Camping am Platz:** Für Wohnwagen und Zelte stehen am Flugplatzgelände entsprechende Flächen zur Verfügung (Voranmeldung erbeten). Strom und Toilette ist natürlich auch vorhanden.
- **Regionale Unterkünfte:** In der Marktgemeinde Grafenstein sowie im nahen Umkreis finden sich Gasthöfe und Pensionen. Eine Liste empfohlener Unterkünfte wird zeitnah auf der Vereins-Website www.modellflug-thon.at aufscheinen.

Verpflegung: Für die kulinarische Versorgung vor Ort ist durch unsere Mitglieder gesorgt!

Ersatztermin z.B. bei Schlechtwetter: 20. und 21.06.2026

Der KFC-Modellflug-Thon freut sich auf ein Wiedersehen mit der Oldtimersegler-Community und auf zwei wunderbare Tage im Zeichen der historischen Segelfliegerei! ●

Informationen & Anmeldung: www.modellflug-thon.at



Tom und Team auf der Faszination Modellbau Friedrichshafen 2024

Start-up hebt ab!

Wie tomjets internationale Märkte erobert

Text: Redaktion / Fotos: Thomas Kriechhammer

Thomas Kriechhammer entdeckte seine Leidenschaft für den Modellflug bereits während seines Studiums. Nach mehreren Jahren im Motorsport, wo er bis Juli 2022 tätig war, konnte er wertvolle Erfahrungen in den Bereichen Konstruktion, Leichtbau und präziser Fertigung sammeln. Diese technische Grundlage bildete schließlich den Ausgangspunkt für den nächsten Schritt: den Traum, das eigene Hobby zum Beruf zu machen. Im Jänner 2023 gründete er die Firma „tomjets“.

Die Idee dahinter war klar definiert: hochwertige RC-Jets in klassischer Holzbauweise als Selbstbausätze anzubieten und gleichzeitig den traditionellen Modellbau mit modernen Technologien neu zu denken. Durch den Einsatz von CAD-Konstruktion, 3D-Druck und Lasertechnik sollten auch Modellbauer angesprochen werden, die bisher großen Respekt vor klassischen Holzbausätzen hatten. Ziel war es, den Holzbau wieder attraktiver und zugänglicher zu machen, ohne dabei auf Präzision und Qualität zu verzichten.

Ein besonderer Meilenstein gelang mit der Entwicklung von gelaserten Beplankungsteilen. Diese werden direkt aus den im CAD konstruierten und abgewinkelten Flächen erzeugt und passen dadurch exakt zur Struktur des Modells. Diese Lösung erleichtert den Bau erheblich und stellt gleichzeitig eine Innovation dar, die in dieser Form bislang kaum von Mitbewerbern angeboten wird. Ergänzt werden die Bausätze durch abgestimmte Komponenten wie maßgeschneiderte Fahrwerke, Servopakete, Dekorsätze, Beleuchtungspakete und passende Schubrohre, wodurch ein durchdachtes Gesamtpaket für den Modellbauer entsteht.

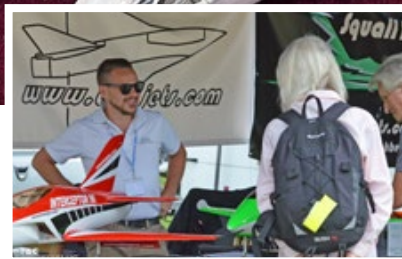
Ein weiterer wichtiger Schritt folgte im Jänner 2024, als sich die Möglichkeit ergab, die Firma „Ejets“ zu übernehmen. Firmengründer Rainer Holzmann trat zu diesem Zeitpunkt seinen wohlverdienten Ruhestand an. Mit der Übernahme entstand ein zweites Standbein, das das Portfolio ideal ergänzt. „Ejets“ bietet ein breites Spektrum hochwertiger Elektro-Antriebseinheiten für Jetmodelle mit Impellern von 80 bis 130 Millimetern Durchmesser



Erstes tomjets Bauseminar im Hotel Glocknerhof März 2024



Im Gespräch mit Tom: bei den Modellbautagen Tulln April 2024 (li.) und auf der Weston Park international Airshow Juni 2023 (re.)



tomjets auf der Model Aircraft Airshow Dubai 2026

und ermöglicht es nun, auch die passenden Antriebssysteme direkt anzubieten.

Dass das Konzept der tomjets-Bausätze funktioniert, zeigte sich eindrucksvoll beim ersten „tomjets“ Bauseminar am Glocknerhof. Dort konnten Teilnehmer innerhalb von nur drei Tagen ihre Modelle bis zur Rohbaufertigstellung aufbauen. Das Seminar machte deutlich, dass sich die neuen Bausätze deutlich von klassischen Holzbausätzen unterscheiden und der Bauprozess dank moderner Konstruktion wesentlich einfacher und schneller möglich ist. Die Botschaft dahinter ist klar: Modellbauer sollen sich wieder trauen zu bauen.

Neben der Entwicklung neuer Modelle engagiert sich „tomjets“ auch aktiv für den Nachwuchs im Modellflug. Auf zahlreichen Jugendveranstaltungen werden kleine Balsa-Wurfgleiter gebaut, mit denen Kinder und Jugendliche spielerisch an den Modellflug herangeführt werden. Gleichzeitig unterstützt das Unternehmen die österreichische Jetszene als Vereinsmitglied im AJMV. Dazu zählen unter anderem das Sponsoring des österreichischen

Teams bei der letzten Jet-Weltmeisterschaft in Finnland, sowie die Unterstützung bei der Organisation des Jetrockie-Meetings, bei dem Turbinen-Einsteiger den sicheren Umgang mit Modelljets erlernen können.

International für Aufmerksamkeit sorgte schließlich im Frühjahr 2025 die X-130, eine sportliche Interpretation der legendären Grumman X-29. Mit diesem Modell konnte tomjets nicht nur technisch überzeugen, sondern auch neue Märkte erschließen. Besonders in Amerika und Australien stieß das Konzept der modernen Holz-Jet-Bausätze auf großes Interesse.

Auch in Zukunft wird sich bei „tomjets“ und „Ejets“ noch einiges tun. Neue Modelle und Weiterentwicklungen sind bereits in Planung. Für Thomas Kriechhammer steht mittlerweile fest: Der mit „tomjets“ eingeschlagene Weg geht in die richtige Richtung!

tomjets

Dipl.-Ing. Thomas Kriechhammer
Olching 7, 5151 Nussdorf am Haunsberg, Österreich
+43 650 4230 290 www.tomjets.com



Insider nennen ihn den „Turbinenpapa“

Text & Fotos: Christoph Pitterle



Konrad Pitterle heute – mit seinem damaligen Erstflugmodell mit Schreckling-Turbine

Wenn heute auf Modellflugplätzen Turbinenjets mit dem charakteristischen Pfeifen über den Himmel ziehen, wirkt diese Technik fast selbstverständlich. Doch noch in den frühen 1990er-Jahren war eine funktionierende Turbine im Modellmaßstab für viele Modellflieger kaum vorstellbar.

Einer der Menschen, die diese Idee mit außergewöhnlicher Hartnäckigkeit in die Praxis umsetzte, war bzw. ist der Osttiroler Konrad Pitterle (geboren 1942) aus Lienz, ein echter Vorreiter des Turbinenmodellfluges in Österreich.

Schon als Kind begeisterte ihn alles, was mit dem Fliegen zu tun hatte. Flugzeuge und die Idee, selbst einmal in der Luft zu sein, begleiteten ihn von klein auf. Diese Begeisterung ließ ihn nie los. 1978 erfüllte sich er den Traum vom „echten“ Fliegen und absolvierte den Segelflugschein. Die Faszination für „Strahltriebwerke“ bestand jedoch weiterhin und war auch schon lange vor seiner Zeit als aktiver Segelflieger präsent.

Im Hauptberuf arbeitete Konrad Pitterle als Postbusfahrer. Nach Feierabend begann neben seiner Familie seine eigentliche Leidenschaft – die für Technik. In seiner Werkstatt wurde vorerst mit einfachsten Werkzeugen gebastelt. Der Kauf einer kleinen Drehbank (Emco Unimat 3) folgte erst Jahre später. Im Laufe der 1980er Jahren begann auch seine Begeisterung für den Fesselflug. Eine klassische technische Ausbildung hatte er nie. Seine Werkstatt gleicht einem kreativen Tüftlerbereich. Es entstanden vorerst verschiedenste „Gerätschaften“ – vom Stirlingmotor, Dampfmaschinen über Pulsotriebwerke (mit und ohne Flatterventile – auch im Fesselflug betrieben) bis hin zu verschiedensten „Patentlösungen“ und Erfindungen. Alles, was er über Technik, Strahltriebwerke, Verbrennungsprozesse oder Strömungsverhältnisse wusste, brachte er sich selbst bei. Bücher, technische Zeitschriften und vor allem praktische Versuche waren seine Lehrmeister.

Während im Modellflug damals vor allem Zweitakt-Verbrennungsmotoren dominierten, ließ ihn eine andere Idee nicht mehr los: ein echtes Strahltriebwerk im Modellmaßstab.



1991 gelang ihm schließlich der Durchbruch! Konrad Pitterle entwickelte nach langem Tüfteln seine erste Eigenbau-Modellturbine. Mit Erfolg – „die Turbine lief“. Es entstand vermutlich eine der ersten, aber damals noch nicht flugfähigen, Gasturbine in Österreich. Ab diesem Zeitpunkt waren alle anderen Antriebe „wie beispielsweise das Pulso“ für ihn zweitrangig.

Als ein Jahr später von Ing. Kurt Schreckling der erste Bauplan einer flugfähigen Turbine veröffentlicht wurde, begann auch Konrad Pitterle mit dem Nachbau dieser Konstruktion. Mit großem handwerklichem Geschick fertigte er wieder alle Bauteile selbst an.

Damit gehörte er wohl zu den ersten Modellfliegern in Österreich, die eine Turbine nach dem Schreckling-Bauplan erfolgreich in Betrieb nahmen. Besonders bemerkenswert war die Art, wie er seine Turbine im Flug erprobte. Er entschied sich für den Einsatz in einem Fesselflugzeug. Der Erstflug erfolgte am 21. März 1993.

Wer Konrad Pitterle begegnet, merkt schnell: Für ihn stand nie der Ruhm im Vordergrund. Entscheidend ist für ihn die Freude am Tüfteln, am Ausprobieren, Verbessern und Verstehen. Seine Entwicklungen zeigen eindrucksvoll, was möglich ist, wenn Begeisterung, handwerkliches Können und Ausdauer zusammenkommen. Seine Arbeiten stehen exemplarisch für eine Zeit, in der Innovationen nicht nur aus Entwicklungsabteilungen stammten, sondern auch aus kleinen Werkstätten kamen – dort, wo ein Tüftler einfach nicht aufhört, neue Ideen auszuprobieren. ●

Fragen gerne an Ing. Christoph Pitterle, c.pitterle@gmail.com

Theresa Starkl

Frauenpower im Modellflug

Text: Redaktion / Fotos: Carlos Marquez & Thereas Starkl

Junge Frauen und Technik, für viele Modellbauer ist diese Kombination noch immer außergewöhnlich. Doch auch in Österreich gibt es einige aktive Pilotinnen. Heute werfen wir einen Blick auf den Werdegang von Theresa Starkl aus Niederösterreich, die seit etwas mehr als 25 Jahren im Modellflug aktiv ist.

Der Startschuss in die Modellfliegerei fiel bereits im Jahr 2005 mit einem Koaxial-Hubschrauber vom Typ Lama von Hirobo. Damit begann ihre abenteuerliche Reise. Theresa wurde, wie sie selbst sagt, schon mit dem „Modellflug-Virus“ geboren.

Die darauffolgenden zehn Jahre widmete sie ausschließlich der Hubschrauberfliegerei. Das nötige Wissen eignete sie sich selbst über das Internet und Foren an.

2015 kam ein Wendepunkt: Ihre Mikado Logo 500 3D crashte am Modellflugplatz des MFC Silbergrube.

Das war auch der Tag, an dem sie Christoph H. kennenlernte. Gemeinsam besuchten sie danach zahlreiche Events, die ihren weiteren Weg stark prägten. Theresa beschäftigte sich vermehrt mit dem Flächenflug und die Modelle wurden innerhalb kurzer Zeit immer größer.

Von Anfang an hielt die junge Pilotin ihre Eindrücke mit Schnappschüssen von den besuchten Events fest. Mit der Zeit wurden die Aufnahmen umfangreicher und professioneller. Aufgrund der stetig wachsenden Followerzahl auf Social Media, erstellte Theresa schließlich eine eigene Facebook-Seite um ihre persönlichen Eindrücke von

Events, Reisen und dem vielseitigen Hobby mit Gleichgesinnten zu teilen.

Ab 2017 war Theresa als Teampiloten bei Modellbau Lindinger aktiv. Von März bis zum Saisonende konnte man sie nahezu jedes Wochenende auf nationalen und internationalen Veranstaltungen treffen. Ihre Fotos teilte sie regelmäßig mit ihren Social-Media-Followern. Aufgrund der positiven Resonanz entstanden später auch eigene Videoserien mit Christoph H. auf YouTube.

In dieser Zeit unterstützte Sie mit ihren Social Media Aktivitäten auch weitere Unternehmen.

Mit dem Jahr 2026 werden fliegerisch neue Schwerpunkte gesetzt. Wer Theresa kennt oder ihr auf Facebook folgt, bemerkt schnell ihre besondere Vorliebe für Businessjets. Auf Flugveranstaltungen war sie häufig mit ihrer PJ50 von Freewing anzutreffen, welche einer Gulfstream 650 nachempfunden ist. Zu ihrem Lieblingsmodellen zählt auch die Pilatus PC-24 von keiro.ch, die aus einem hochwertigen Holzbaukasten entstanden ist. Aktuell kann es die junge Pilotin kaum erwarten, bis sich das Wetter und die Temperaturen von ihrer besten Seite zeigen.

Wer an Theras Aktivitäten teilhaben möchte, kann diese auf ihrer persönlichen Facebook-Seite „Theresa's Pilotslife“ verfolgen. ●



Helmut Kirsch

Über 60 Jahre im Modellflug

Interview von Stephan Leitner / Fotos: Helmut Kirsch

Begonnen hat mein Interesse am Modellflug im Alter von ca. 12 Jahren, als ich meinem Nachbarn Willi beim Fesselfliegen zuschaute. Dieser Eindruck ließ mich nicht mehr los, doch bevor ich an ein eigenes Modell denken konnte, hieß es sparen, sparen, sparen, da das Taschengeld nicht gerade üppig war. Irgendwie schaffte ich es, einen gebrauchten kleinen Dieselmotor zu erstehen, dann ein paar Meter Fesselflugleine. Den Steuergriff bastelte ich mir selbst aus Holz. Zum Fliegen braucht man aber auch ein Flugzeug. Willi zeigte mir, wie man einen einfachen Fesselflieger selbst bauen konnte. Einen Rumpf aus einem 1cm dicken Buchenbrettchen (der hielt meistens für einige Modelle), 6 bis 8 Rippen aus Balsa, einige Leisten, ein Brettlöhner, bespannt mit Butterbrotpapier und fertig war der Flieger. Nicht gerade eine Orchidee, aber er flog. Doch nicht ich durfte das erste Mal fliegen - Willi sagte: „Zuerst musst du starten lernen.“

Nach dieser Lernphase durfte ich bei Willi unter seiner Hand an den Fesselfluggriff. Die ersten Alleinflüge waren nicht immer so erfolgreich, wie ich es mir gewünscht hätte. Oft musste ich die Teile zusammenklauben und die Reste so nach Hause bringen, dass mich niemand sah. Doch auch Misserfolg kann stärker machen. Und es wurde immer besser.

Mit 14 Jahren durfte ich dann eine Lehre als Radiomechaniker antreten. Ab hier fing es an zu laufen, ich hatte monatlich 75 Schilling (ca.5 Euro) zur Verfügung, den Rest meiner Lehrlingsentschädigung musste ich zu Hause abgeben. Aber irgendwie konnte ich mir dann einen Graupner Amigo Baukasten kaufen. Topsy, Amateur, Chery wurden nach Plänen gebaut, alle als Freiflieger. Jetzt wollte ich natürlich eine Fernsteuerung für meine Modelle, doch die war für mich nicht leistbar.

So versuchte ich nach 3 Jahren Lehrzeit mit wenig Know How eine Topp Fernsteuerung selbst zu bauen. Auch hier habe ich viel Lehrgeld bezahlt. Aber es war für mich die erste Verbindung Elektronik - Modellbau. Mit der Zeit konnte ich mir dann eine Fernsteuerung leisten und auch die

ersten Wettbewerbe wurden besucht. Zwar mit mäßigem Erfolg, aber fast immer mit Eigenbaumodellen.

Langsam stellten sich auch Erfolge ein, ich konnte einige Wettbewerbe gewinnen, wurde in den Klassen RC-MS, RC 4 und RC 3 Landesmeister. Wie oft kann ich heute nicht mehr genau sagen, die Pokale sind irgendwo im Dachboden. In der Klasse RC 4 wurde ich 1975 und 1977 Staatsmeister.

1976 war ich als erster und einziger österreichischer Punkterichter beim Tournament of Champions (USA) im Einsatz.

So um 1980 wurde der Elektroflug für mich interessanter. Der Anfang war steinig, gab es doch so gut wie nichts fertig und funktionierend zu kaufen. In dieser Zeit fing ich an, Elektromotoren, Regler, Luftschrauben, Kunststoffmodelle usw. selbst zu bauen. Beim Dolomitenpokal in Lienz zeigten Willi Friessnig und ich unsere Modelle. Der damalige BSL Edwin Krill sah das, und fragte mich, ob ich nicht eine Sektion Elektroflug im Aero Club gründen möchte.

Damit war der Anfang offiziell getan und ich war mehr als 15 Jahre für diese Sparte als Fachreferent tätig. Es war aber nicht so, dass ich alles selbst erfinden musste. Bei den diversen Wettbewerben wurden viele Erfahrungen und Know How ausgetauscht. Langsam stellten sich auch hier Wettbewerbserfolge ein. So konnten wir bei der 1. Elektroflug WM 1986 in Belgien mit Rudi Freudenthaler den Weltmeister stellen und auch in der Mannschaft den WM Titel erringen. Ich war immer in der Doppelrolle als Pilot und Mannschaftsführer dabei.

In St. Louis/USA 1988 und in Freistadt/OÖ 1990 konnten wir diesen Erfolg noch zweimal wiederholen. Bei der WM in Arnheim/Holland, wo ich das Team als Mannschaftsführer begleitete, wurde Rudi wieder Weltmeister und das Team Vizeweltmeister.

Ich habe während meiner aktiven Modellfliegerei viele Freunde gefunden, mit denen ich noch heute regelmäßigen Kontakt habe, zum Teil schon über 60 Jahre. Ich möchte aber auch meiner Familie danken, dass sie all die Jahre so viel Verständnis für mein Hobby aufgebracht hat. ●



Am Beginn standen nach Plan gebaute Fesselflieger oder Freiflieger



Erste Wettbewerbserfolge



Elektroflug Mannschaftsweltmeister in St.Louis/USA 1988

50 Jahre Modellflug Union Eisenerz

Wie ein Physiklehrer die Modellfluggeschichte prägen kann!

Text: Hermann Haas / Fotos: Gerti Schnabl

Vor 50 Jahren baten ehrfürchtig 5 Modellflieger den Vorstand der Union Eisenerz die Sparte Modellflug gründen zu dürfen. Gerhard Niederhofer, „der Physiklehrer“ übernahm den Obmann.

Im Physiksaal der Hauptschule hing damals ein altes Motormodell und eine „Karo Ass“. Spätestens nach dem mitreißenden Unterricht zum Thema Flugzeug, der sich über Wochen erstreckte, war das für viele Schüler der Startschuss für das Modellfliegen. Die kleine Gruppe wuchs in kurzer Zeit auf 100 Mitglieder mit 60 Jugendlichen an, und bald ging es zu den ersten Wettbewerben. Diese frühen Wettbewerbserfahrungen prägten schon von Beginn an unseren Verein. Immer noch wird vom Sturm - Wettbewerb am Gaberl erzählt, dem ersten Bier, wo der ruhige, zurückgezogene Schüler auf einmal zu philosophieren begann, aber auch von so manchen Streitigkeiten.



Die junge Eisenerzer Truppe beim Hangflugbewerb in Schlierbach. Gerhard Niederhofer mit seinen Schülern.

Ich werde nie vergessen, wie ich von der F3B - Staatsmeisterschaft in Vorarlberg auf der gemeinsamen Heimfahrt 6 Stunden kein einziges Wort mit meinem Physiklehrer gesprochen habe, und erst viele, viele Jahre später bei einem Wettbewerb das erste Mal wieder darüber sprachen.

Aber genau diese Erlebnisse prägen ein Vereinsleben. Eisenerz ist von starker Abwanderung betroffen, und so sind die Schüler von Gerhard in ganz Österreich verstreut und treffen sich nur mehr bei verschiedenen Wettbewerben oder Anlässen, denn einen eigenen Flugplatz gibt es bis heute nicht.

Die Union Eisenerz hat in all den Jahren zahlreiche Wettbewerbe durchgeführt: Landesmeisterschaften, Staatsmeisterschaften, sogar für den F3F-Braunsberg Pokal sind wir als durchführender Verein eingesprungen. 4 Bundes-



Gerhard Niederhofer im Kreise seiner heutigen Flugschüler



Ein früher Hangflugbewerb, 1977 (links: Robert Schornsteiner, rechts Gerhard Niederhofer).

fachreferenten, 2 Eurocontest-Tourmanager wurden von uns gestellt. Gerhard hat den Jugendkoordinator in Österreich zum Leben erweckt. Nach dem Viking Race 1998 in England haben wir die F3F-Regeln in Österreich auf internationalen Stand umgeändert, um so eine FAI Klasse zu ermöglichen. Wir haben aktiv F3B, F3K, F3L mitgestaltet. Wir sind in über 15 verschiedenen Klassen angetreten, wir haben zahlreiche Österreichische - und Staatsmeister gestellt. Und als Zugabe haben wir bei 39 FAI-Großveranstaltungen in 6 unterschiedlichen Klassen teilgenommen, wo wir auch goldene, silberne und bronzene Medaillen um den Hals bekamen.

Um das alles zu feiern, organisierten wir ein gemeinsames Wochenende am Glocknerhof in Kärnten, wo sich einige Modellfliegerschüler vom Physiklehrer Gerhard wiedertreffen haben. Wenn nach einer 40-jährigen Modellflugpause der Schüler Klausi auch wieder zu fliegen beginnt, erahnt man die Leidenschaft, die uns von Gerhard mitgegeben worden ist. ●

Der neue Hochleistungs-4-Taktmotor aus Österreich

State of the Art

Text: Johann F. Kolm / Fotos: Johann F. Kolm und Hans Feitzinger

Großvolumige Viertaktmodellmotoren sind rar. Aus diesem Grund haben sich ein paar Motoren- und Modellflugenthusiasten zusammengefunden, um diesen Umstand zu ändern. Unsere jahrelange Erfahrung im Bereich von Hochleistungs-4-Taktmotoren ist die Grundlage für die Entwicklung dieses einzigartigen Triebwerkes.

Die Zielsetzung für das Layout des AX250 war eine komplette Neuentwicklung eines Viertaktmotors, wobei auf folgende Anforderungen besonderes Augenmerk gelegt wurde:

Überragende Laufruhe und geringe Vibration:

Die Boxeranordnung in Verbindung mit dem geringen Zylindersersatz ergibt eine hohe Laufruhe und sehr kompakte Einbaumaße.

Hohes Drehmoment:

Die Twin-Boxer-Auslegung zeichnet sich durch ein hohes Drehmoment über ein breites Drehzahlband aus, was den Einsatz von großen Propellern mit hohem Schub ermöglicht – ein Vorteil bei Scale-Flugzeugen, Schleppmaschinen oder schweren Kunstflugmaschinen.

Niedrige Einbaubreite und tiefer Schwerpunkt:

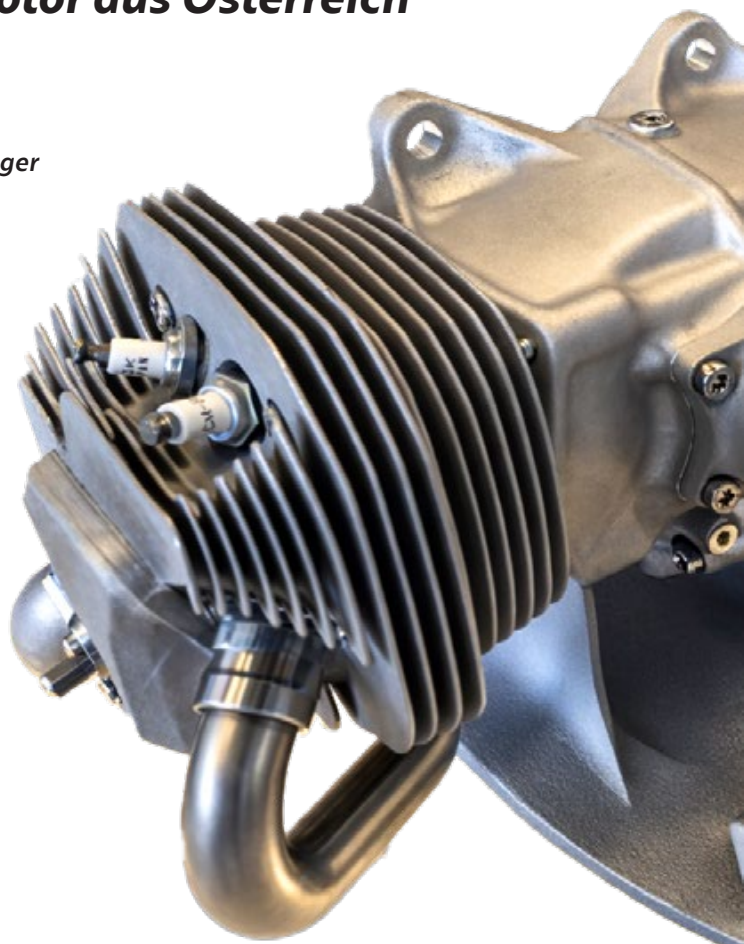
Beim Layout haben wir uns an Scalemodellen im Maßstab 1:2 bis 1:2,5 orientiert. Die geringe Breite des Motors erlaubt den problemlosen Einbau auch unter schmalen Motorhauben.

Klangkulisse und Realismus:

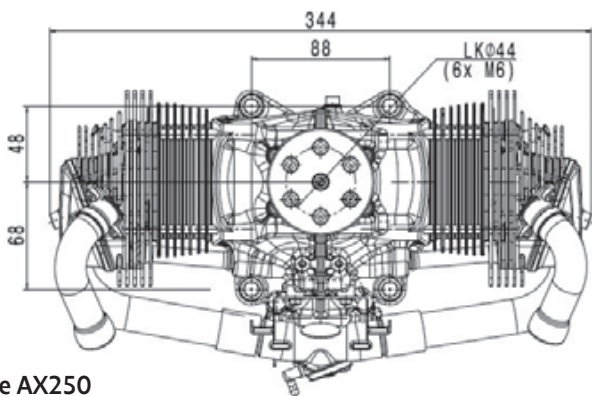
Die charakteristische Klangsignatur eines Viertakt-Boxermotors wird im Modellflug als sehr attraktiv wahrgenommen: kraftvoll, tief und organisch, was besonders bei Scale-Fliegern gewünscht ist.

Wirtschaftlicher Betrieb und Verbrauch:

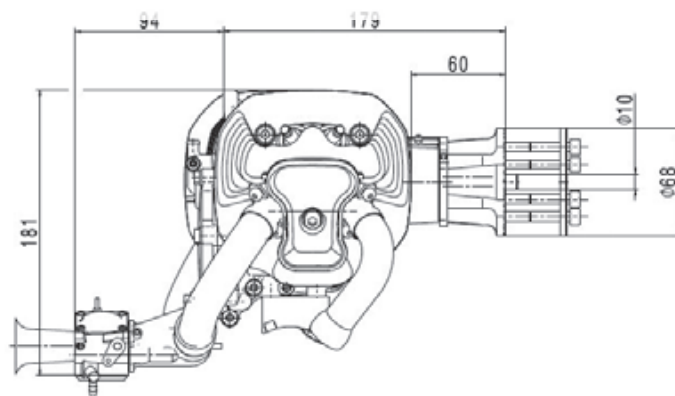
Dank des Viertakt-Konzepts sind Kraftstoffverbräuche niedriger als bei Zweitaktern vergleichbarer Leistungsklasse, was den Betrieb sauberer und umweltfreundlicher macht. Die elektronische Zündung und Benzineinspritzung sind für optimale Motorperformance adaptiert.



Piper J3 Clipped Wing 40%, Abfluggewicht 23,5kg



Maße AX250





Das Team v.l.n.r.: Christoph Köckerbauer, Thomas Adelsberger, Claus Holweg, Johann Kolm, Harald Barthol und Franz Russegger



Extreme Flight Laser (Lindinger), Abfluggewicht 19,5 kg

Zuverlässigkeit und Servicefreundlichkeit:

Durch die robuste mechanische Konstruktion mit hochwertigen Lagern und einem ausgeklügeltem Schmier-system wird eine hohe Betriebssicherheit und eine lange Lebensdauer erreicht.

Innovationen und Fertigung:

Die Konstruktion orientiert sich am „State-of-the-Art“ moderner Verbrennungsmotoren. Ultraleichte Stahlpleuel und Aluminiumkolben, sowie eine computeroptimier-te Kurbelwelle wie sie im Rennsport verwendet werden,

sorgen für geringes Gewicht, niedrige Vibrationen und hohe Belastbarkeit.

Die Teamplayer:

Leidenschaft und Perfektion, das sind die Zutaten für ein innovatives Hightechprodukt wie dem AX250. Unser beruflicher Background reicht vom Motorenentwickler bei namhaften Flugmotorenherstellern über Fertigungstechnologen in der Luft und Raumfahrt bis zu Flugzeugentwicklern und Rennmotorenentwicklern. Unser gemeinsamer Nenner ist die Liebe zu einfachen, aber perfekten technischen Lösungen.

Technische Daten

Hubraum: 250 cm³

Gewicht: 6.700 gr. mit Zündung und Schalldämpfer

Bohrung x Hub: 62 x 41,3 mm

Gemischaufbereitung: Vergaser oder Benzineinspritzung

Drehzahl: 5.000 U/min mit einer 2-Blatt 36x14 (Schub 500N), max. 7.000 U/min

Leistung: 10,6kW bei 5.000 U/min;
12,1kW bei 6.000 U/min

Luftschauben: 2-Blatt: 32x18 – 36x14;
3-Blatt: 30x16 – 32x12

Kosten: sind auf der Homepage ausgewiesen

Kontakt

HC-Concepts GmbH

Gewerbestraße 10, 5151 Nußdorf am Haunsberg
06272 202720

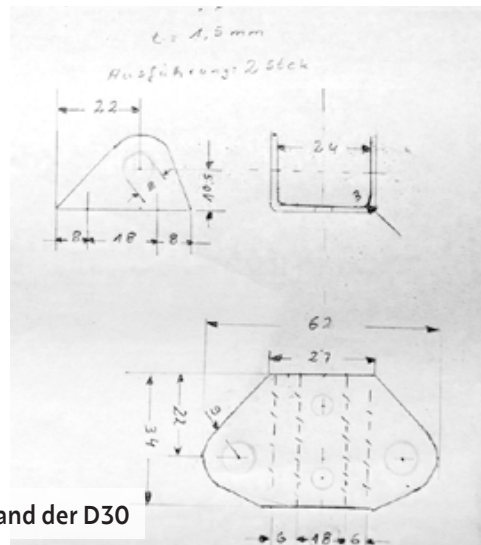
Aktuelles vom Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe

Steuerungsteile für die D30

Text & Fotos: Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug



Der aktuelle Bauzustand der D30



Die Akafflieg Darmstadt hat im Jahr 1938 die D-30 „Cirrus“ gebaut. Eine Spannweite von 20,10 Meter und eine Streckung von 33,6 war für die damaligen Verhältnisse phänomenal.

Heute wird ein Nachbau des Rumpfes im Maßstab 1:1, nach wieder gefundenen Original-Plänen, realisiert. Der Rumpf wird aktuell in unserer Werkstatt gebaut und soll später auch ausgestellt werden.

Und nun zu dem eigentlichem Thema. Bevor die Rumpfbekleidung fertig gestellt werden kann, muss die Steuerung eingebaut werden. Bevor diese eingebaut werden

kann, muss sie erst einmal hergestellt werden. Die entsprechenden Zeichnungen sind verfügbar.

Wer traut es sich zu, so etwas herzustellen und für den Weiterbau der D-30 dem Museum „zu spenden“? Der komplette Bau erfolgt ehrenamtlich, das Museum übernimmt die Materialkosten. Hier freut man sich natürlich auch über jede Spende.

Es werden auch noch Leute gesucht, die dünne Bleche und dünne Rohre schweißen können. Angebote zur Unterstützung bitte an das Museum:

kontakt@segelflugmuseum.de

Die Geschichte des Modellflugs – Band 5

Modellflug in der DDR bis 1990

Es steckt erneut viel Arbeit und viel Wissen von Zeitzeugen in dieser zweiten Broschüre.

Die Organisation des Modellflugs in der Zeit ab 1971 wird auf der ersten Seite dargestellt. Die meisten Seiten beschäftigen sich erneut mit den Wettbewerben und Rekorden. Eine Sonderseite berichtet diesmal von den Wettbewerben des Weltverbandes FAI, die in der DDR ausgetragen wurden. Die technische Entwicklung, speziell im Bereich Fernsteuerungen und Motoren nimmt



einen großen Teil ein. Unter der Überschrift Medien sind diesmal einige Modellflug-Fachbücher beschrieben und in Bilder abgebildet.

In der 40 Seiten umfassenden zweiten Broschüre sind noch mehr Bilder zu den Texten abgedruckt, die aus dem Fundus von Zeitzeugen und den Zeitschriften stammen.

Band 5 ist im Museumsshop erhältlich bzw. für € 10,- online bestellbar: kontakt@segelflugmuseum.de



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

TORQUE AIR AUFWIND

DAS MODELLSPORTMAGAZIN FÜR DEN MOTORFLUG DAS MODELLSPORTMAGAZIN



Direct to the shop



Direkt zum Shop

Deutsch/English
32,- €
(Deutschland)
45,- €
(International)

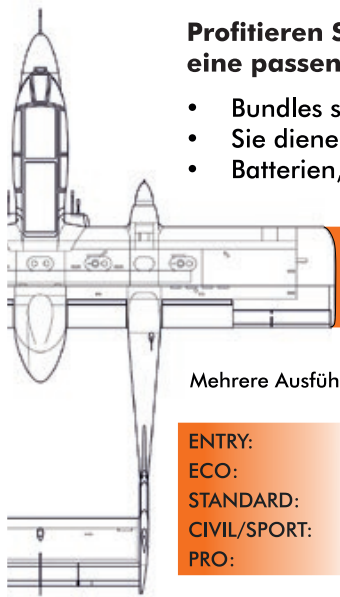


Deutsch:
36,- €
(Deutschland)
49,- €
(International)
English:
69,- €
(International)

www.torqueair.de

www.aufwind-shop.de

Die schönsten Seiten des Modellflugsports



Profitieren Sie von unserer Erfahrung für eine passende, realistische Beleuchtung.

- Bundles sind Empfehlungen zur passenden Lichtauswahl.
- Sie dienen als eine Einkaufsliste und Orientierung.
- Batterien, Stecker und Verkabelung sind separat erhältlich.

Entdecken Sie alle Bundles:
www.unilight.at

Mehrere Ausführungen je Modell und Größe verfügbar:

ENTRY:	Einfache Starterkonfiguration
ECO:	Leuchten der Economy-Klasse.
STANDARD:	Ausgewogene Konfiguration
CIVIL/SPORT:	Optimiert für Sichtbarkeit & Leistung.
PRO:	Top-Lichter für höchste Ansprüche

BUNDLES

Empfohlene Lichtkonfigurationen auf Basis realer Vorbilder, abgestimmt auf Flugzeugtyp und Größe.



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



Schlepp-Woche
11. bis 18. April 2026
Hangflug-Seminar
19. bis 25. April 2026

Marco

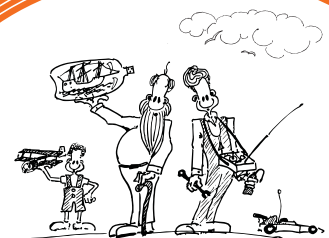


44. Modellflugwoche Glocknerhof 22.-29.8.26 <https://glocknerhof.at/modellfliegen/events/modellflugwoche/>
Hangflug-Seminar Herbst 27.9.-3.10.26 <https://glocknerhof.at/modellfliegen/modellflugschule/hangflug-seminare/>
Kunstflugtraining mit Gernot Bruckmann 27.9.-3.10.26 <https://glocknerhof.at/modellfliegen/modellflugschule/kunstflug-training-mit-bruckmann/>
8. Seglerschlepp-Tage Herbst 5.-9.10.26 <https://glocknerhof.at/modellfliegen/events/seglerschleppwoche/>
Modellbau-Seminar Herbst 10.-17.10.26 <https://glocknerhof.at/modellfliegen/modellflugschule/modellbau-seminar/>

Modellbau in seiner Vielfalt!



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



www.kirchert.com

Kennen Sie schon unsere FMT?

Die führende Fachzeitschrift für Flugmodellbau und Technik



Heftpreis 8,90 €

Heftpreis 8,95 €

Die FMT 04/2026

Mit sieben Testberichten topaktueller Modelle ist die Mai-Ausgabe der FMT prall gefüllt mit Vorschlägen, den heimischen Hangar zum Saisonstart noch zu ergänzen. Die ausführliche Baubeschreibung der reich detaillierten Nieuport 23 C-1 wird in der Ausgabe 5 fortgesetzt – sie ist eine Fundgrube mit vielen Tipps und Details zum Scale-Modellbau. Ergänzt wird das Themengebiet mit der Vorstellung einer 3D-gedruckten Motorattrappe eines 7-Zylinder-Umlaufmotors. Titelmotiv und Titelstory sind dem Modell des legendären Raketenjägers Me 163 gewidmet – im Original und als Modell gleichermaßen atemberaubend.

Zum sensationellen
Bundle-Heftpreis von 13,85 €



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 Jahrgangs-CD 2025

Art.Nr.: 6201351
Preis: 34,90 €



Das Thermikbuch für Modellflieger

Art.Nr.: 3102044
Preis: 39,90 €



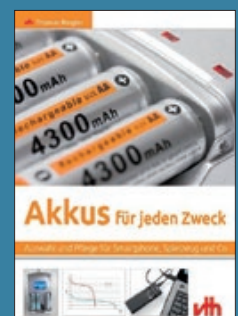
R.E.S. zwei Meter

Art.Nr.: 3102303
Preis: 34,90 €



Saalflug mit Leichtmodellen

Art.Nr.: 3102280
Preis: 29,90 €



Akkus für jeden Zweck

Art.Nr.: 3102283
Preis: 29,90 €

Jetzt bestellen!

☎ 07221 - 5087-22

🌐 www.shop.vth.de

📠 07221 - 5087-33

✉ service@vth.de

✉ Bertha-Benz-Str. 7

D-76532 Baden-Baden

📘 VTH & FMT

📷 [vth_modellbauwelt](https://www.instagram.com/vth_modellbauwelt)

Bücher & Zeitschriften
PORTOFREI
(innerhalb Deutschland)



Zur Geschichte des Thermikfluges

Text: Martin B. Atzwanger

Schon Leonardo da Vinci studierte aufmerksam den Vogelflug, um ein Fluggerät zu bauen, das es dem Menschen ermöglichen sollte, in der Luft zu kreisen.

Die Gebrüder Wright beobachteten vor ihren ersten Flügen, dass Geier an manchen Tagen in langgezogenen Achten entlang der Hänge kreisten und manchmal in eng gezogenen Kreisen, ohne Flügelschlag auf engem Raum Höhe gewannen, während andere Vögel gleich daneben, häufig mit den Flügeln schlagen mussten, um die Höhe zu halten.

Heute beschreiben wir diese beiden Phänomene als Hangaufwind und Thermiksäule.

Der österreichische Fluggpionier und Konstrukteur Wilhelm Kress hielt 1905 fest, dass „schon viele Beobachter experimentell nachgewiesen haben, daß ... an warmen Sommertagen ... infolge der Erwärmung der Erde lokal aufstrebende Luftsäulen auftreten. Wenn also ein Vogel eine dieser aufwärtsstrebenden Luftsäule trifft und diese zum mühelosen Aufsteigen benützen will, so muß er sich eben im Kreis bewegen, um im Bereich der aufstrebenden Luftsäule zu bleiben. Da aber die Luftsäule gleichzeitig eine seitliche Bewegung hat, die den Vogel in der Richtung der Luftbewegung mitnimmt, so sind es, von der Erde aus gesehen, keine geschlossenen Kreise, die der Vogel macht, sondern der Vogel bewegt sich in einer Spirale, welche aufwärts und gleichzeitig in der Richtung der seitlichen Luftbewegung führt.“

Auch Prof. Kurt Wegener, Meteorologe, Pilot und Ballonfahrer schrieb 1922: „...im thermischen Strom (unter Haufenwolken) müsste man sich hochkreisen und dann im Gleitflug zur nächsten Säule fliegen“.

Diese genauen Beobachtungen von Kress und Wegener wurden leider jedoch von keinem ihrer Zeitgenossen beachtet. Vielmehr bestritt ein Großteil der damaligen Fachleute dieses Phänomen und der Segelflug blieb rein auf den Hangflug beschränkt. Dies führte beinahe zu einer Krise im Segelflug, die fast zur Einstellung des Segelflugbetriebes auf der Röhn geführt hätte.

Aber es sollte noch bis zum Frühjahr 1928 dauern, bis der Thermikflug als Besonderheit des Segelfluges nachgewiesen werden konnte: nach langer Planung beauftragte Prof. Georgii (Rhön-Rositten-Gesellschaft) am 30. April den bekannten Segelflugpiloten Johann „Bubi“ Nehringer im thermischen Aufwind unter einer Cumuluswolke zu kreisen. Sein zweisitziger Motorsegler GMG 1a (der später nach Linz verkauft und dort jahrelang für Rundflüge im Einsatz war), mit einer Vielzahl an Messgeräten ausgestattet, gewann trotz ausgeschalteten Motors an Höhe. Diesen Messflug bezeichnete Prof. Georgii später als „die Sternstunde des Segelfluges“.

Einen Monat später gelang Robert Kronfeld auf der Wasserkuppe auch in einem Segelflugzeug der Nachweis eines Thermikfluges. Mit einem geheim gehaltenen Einbau eines Variometers, schaffte er in seinem „Rhöngeist“ (eine Sonderausführung des „Professors“) in kürzester Zeit eine Startüberhöhung von mehr als 500 m.

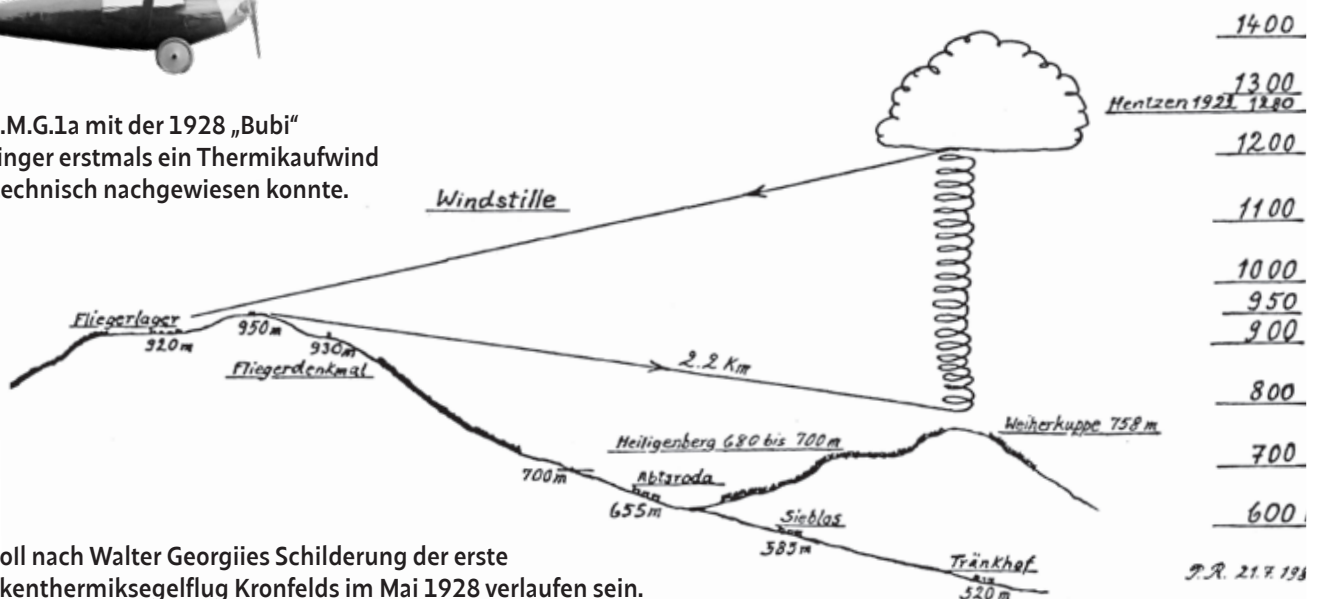
Damit war die Grundlage für unser heutiges „Kreisen“ im Thermikwind gelegt!

Literatur:

- Wikipedia
- Georgii Walter; „Forschen und Fliegen“; 1954
- Hirth Wolf: Handbuch des Segelfluges; 1938/57
- Kress Wilhelm: Aviatik – wie der Vogel fliegt und der Mensch fliegen wird; 1905
- Riedel Peter: Erlebte Rhöngeschichte 1927-1932 – vom Hangwind zur Thermik; 1984



Die G.M.G.1a mit der 1928 „Bubi“ Nehringer erstmals ein Thermikaufwind meßtechnisch nachgewiesen konnte.



So soll nach Walter Georgiies Schilderung der erste Wolkenthermiksegelflug Kronfelds im Mai 1928 verlaufen sein.

RC Flug mit nur 2 gesteuerten Achsen

Rückschritt oder die hohe Schule des Segelfluges?

Text und Foto: BFR Georg Kraus

Wie fängt man meistens mit dem RC Flug an? Mit gesteuertem Seitenruder, Höhenruder und vielleicht noch eine Funktion um einen Motor ein/auszuschalten?

Wenn dies beherrscht wird, muss oft anschließend ein Querruderflieger her. Super, jetzt ist das Modell wendiger und irgendwie klappt auch bald die erste Rolle. Der nächste Schritt ist dann ein 4 Klappen-Flügel. Meine RC-Anlage kann's ja.

Und jetzt scheiden sich die Geister. Die wenigsten wissen zu dem Zeitpunkt, warum der Querruderausschlag nach oben größer sein sollte als nach unten und warum das auch nicht bei jedem Flieger gleich ist. Der Hebelarm von HLW und SLW sind vorgegeben. Ob das alles richtig dimensioniert ist, wird selten hinterfragt. Ein Kollege meinte noch, mit „Kombiswitch“ geht das alles leichter!

Die modernen Anlagen ermöglichen uns scheinbar, dass alle Schwächen eines Modells „weggemischt“ werden können, zumindest einer im Club kann das... und alle sind zufrieden. Bis einer kommt, mit einem einfachen 2-Achs Modell, und manchmal länger oben bleibt als Highend-Modelle.

Möchte man möglichst lange oben bleiben, ist folgende Überlegung wichtig: Wann verlieren Flugmodelle Leistung? Unter anderem auch dann, wenn Ruder bewegt werden. Je schneller und mehr Bewegung der Ruder, umso mehr Verlust. Die Luft um die Flügel ist sehr heikel, was Störungen angeht. Und jede Störung der Strömung kostet Energie bzw. Geschwindigkeit. Ebenso hat die Lage des Schwerpunkts großen Einfluss auf das Flugverhalten. Aber den Schwerpunkt einfach weiter zurück nehmen, wird dann immer die Leistung besser?

Viele Fragen, über die man sich doch einmal Gedanken machen könnte. Dazu noch ein wenig Grundsätzliches: Jede V Form bedingt einen unterschiedlichen Ausschlag der Querruder, sonst schiebt das Modell nach außen im Kurvenflug.

Die Querruder wirken umso stärker, je schneller man fliegt. Beim Seitenruder ist das umgekehrt. Also ist Kombiswitch nur für eine definierte Geschwindigkeit geeignet. Besser ist es, man steuert getrennt. Der Seitenruderausschlag bestimmt den Kreisdurchmesser, der Querruderausschlag die Querlage des Modells. Es macht schon einmal Spaß, wenn das im Zusammenspiel gut gelingt.

Im 2-Achser muss aber die gesamte Konstruktion stimmen, wenn das Modell stabil Kreisen soll. Den Schwerpunkt stellt man nach dem Modellcharakter ein. Ein Mo-



dell, das ständig gesteuert werden soll, ist eher für den Kunstflug geeignet und braucht einen anderen Schwerpunkt als ein Modell das eigenstabil fliegen soll. Warum? In mehr als 100m über mir, oder weiter entfernt, sehe ich nicht mehr genau, ob das Modell gerade „pumpt“ oder instabil fliegt, also Höhe vernichtet.

Welche Punkte sollten für einen effizienten Thermikflug beachtet werden?

Voraussetzung sollte sein, dass unser Segler beim Obenbleiben so wenig wie möglich gestört wird!

1. So wenig Ruderstörungen am Flügel wie möglich.
2. So viel V-Form, dass ein stabiles Kreisen möglich wird, ohne ständig mit den Rudern zu steuern.
3. Ein Schwerpunkt, der das Modell eigenstabil fliegen lässt, ohne ständig einzugreifen.
4. Ausreichend dimensionierte Seiten- und Höhenruder.
5. Höhenruder möglichst als Pendelruder, um stabile Ausschläge auch im stationären Kurvenflug ohne Wölbungsmoment zu haben - dazu gibt es aber unterschiedliche Meinungen.
6. Störklappen, um wieder runterzukommen und um präzise zu landen.

Genau das ist die Grundlage der Modelle in den Klassen RES/E, RES (Ruder-Elevator-Spoiler) oder in der Wettbewerbsform F3L/F5L, bei Leistungsmodellen, die auf oben genannte Punkte optimiert sind, oder sein sollten. Hier beginnt für mich die hohe Schule des Thermikfliegens. Man wird vom „Steuermann“ zum „Beobachter“. Man kann jede Luftbewegung an der Reaktion des Modells ablesen und führt es so lange in „gute Luft“ bis es Zeit zum Landen ist.

Darf ein RES Modell auch größer sein? Na klar! Zum Spaßfliegen natürlich, oder um auch bei der CFK-Fraktion bei F5J oder RC-E7 mitzumischen.

Mittlerweile gibt es im Handel einige gute Holzbausätze, die den Thermikflugspaß auch erschwinglich werden lassen. Etwas Baugeschick ist aber erforderlich. Oder man konstruiert und baut selbst sein Wunschmodell. Eine Fräse hat vielleicht jemand im Verein und umso schöner wird dann das Fluggefühl sein, wenn eigenes Herzblut und eigene Arbeit drin steckt.

Ich hoffe, man sieht sich einmal beim Thermikfliegen, Euer Georg

Thermik ist überall – wie kann ich diese erkennen?

Text: Bernhard Infanger / Fotos: Bernhard Infanger, Mario Brandner

Ja, es gibt stetig einen vertikalen Austausch von Energie durch Strahlung, Absorption, Reflektion und Konvektion in der Natur. Wir spüren eigentlich nur die horizontale Luftbewegung, weil wir uns am Boden bewegen, aber gleich über uns geht sozusagen die Post ab. Uns Modellflieger interessiert vor allem die sogenannte Mikrothermik bis maximal 500 Meter und dafür gibt es immens viele Ansätze.

Zuerst einmal die Gegend bewerten

Jeder Art von Oberfläche in der Natur nimmt unterschiedlich viel Wärme bzw. Energie auf (Acker, Wiese, starke Vegetation, Wald, Schnee, helle Flächen, dunkle Flächen ...) und gibt einen Teil wieder an die Luft ab. Damit erwärmt sich die Luft an manchen Plätzen mehr und eine Luftblase löst sich leichter. Hier gibt es je nach Sonneneinstrahlung großflächig leichte Aufwinde oder auch starke Schläuche, die senkrecht bis 10 m/s nach oben blasen können. Da müssen unsere Flugmodelle viel aushalten. Ablösungen werden durch Böschungen, Baumreihen oder auch von Grasrainen begünstigt. Flüsse oder Seen bieten sogar extreme Scherwinde. Selbst Wolken verändern massiv den Wärmeeintrag. Das heißt im bodennahen Bereich wegfliegen vom Schatten. Andererseits sind wachsende, meist dunkle Cumulus-Wolken ein Garant, um in den Thermik-Lift einzusteigen.

Die Thermik verändert sich natürlich auch während des Tages. Kann in der Früh die Verdunstung der feuchten Wiesen genützt werden, weil nun einmal Wasserdampf leichter ist als Luft, so beginnt um 10 Uhr der Spaß so richtig. Nachmittags wird es meist flauer, bis zum Zeitpunkt wo dann der Energieeintrag gleich der reflektierten Energie ist. Abends jedoch kann das Wärmepotential eines Waldes noch wunderbare Flüge erlauben. Es gibt auch pulsierende Situationen, wo beispielsweise alle 10 Minuten ein Aufwind oder ein Absauer zugegen ist.

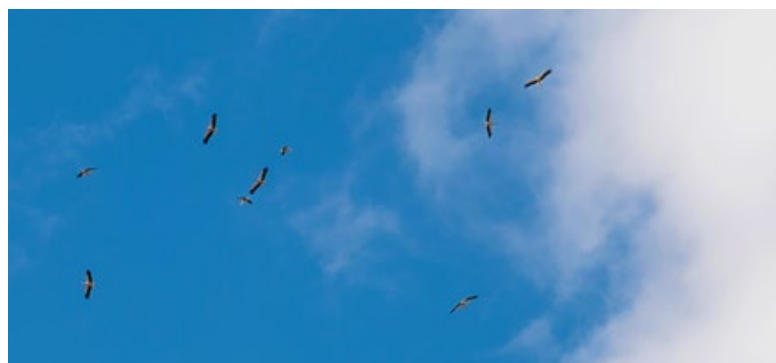
Thermik kann man sehen

Jeder kennt die gefiederten Anzeiger hoch oben. Der Helfer ist gefordert, diese bereits in geringer Höhe zu orten und darauf zu achten, ob sie einkreisen oder auf Strecke fliegen. Auch Schwalben zeigen Thermik an. Diese erkennen die warme Luft zwar nicht, jedoch Insektennahrung wird durch die Luftblase in entsprechende Höhen transportiert. Ein ganz banaler Hinweis ist das Bodenflimmern – zum Beispiel über ausgereiften Getreidefeldern. Wer ganz gefinkelt ist, der nützt das Dach des naheliegenden Heustadels, die Vereinshütte, die Autos am Parkplatz oder den

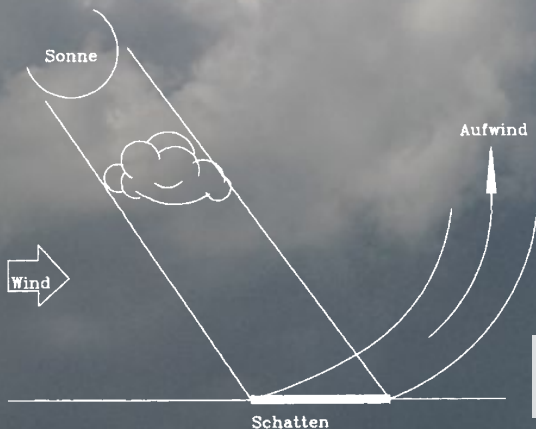
Traktor auf dem Feld. Aber es gibt noch andere Hinweise. Ein Experte sagte einmal bei einem Wettbewerb: „Dort musst du hinfliegen, weil dort kommt Thermik“. Er hatte recht und ich verneige mich vor ihm. Bewährte Füchse erkennen auch bei Windstille das Bewegen von Blättern über weite Distanzen. Dort ist eine Ablösung.

Was ist seitens des Modells zu beachten?

Am Markt gibt es wirklich viele hoch entwickelte Geräte. Natürlich muss das Modell sehr labil eingeflogen werden, damit jede Luftbewegung vom Piloten erkannt wird. Beim Heben eines Flügelohres muss sofort reagiert werden.



Ein Wegschauen ist fatal, denn das Modell biegt sofort ab. Wenn der Flieger beispielsweise merklich das Höhenruder hebt und dabei nicht sinkt, so ist dies ein Signal, dass es aufwärts geht. Gerade die zweiachsigen Holzflieger bieten dem Piloten eine ausgereifte Gelegenheit die Luftbewegungen einzuschätzen und diese sensibel zu nutzen. Dabei gibt es auch so manches Ungeschick, das jedem Vielflieger schon einmal widerfahren ist. Wer hat nicht schon einmal den Flieger in Windrichtung geworfen und sich gewundert, dass das Ding nicht steigen wollte. Wobei Wettbewerbspiloten auch davor gefeit sein müssen, einmal in Windrichtung zu starten (Wind dreht sich während eines Durchgangs bei einem Seilstart-Bewerb F3L) oder im Wind zu landen, wenn die Zeit knapp wird. Windgeschwindigkeiten bis 12 m/s müssen beherrscht werden, wenn auch mit Ballastzugabe. Beim Landevorgang sind lokale Luftströmungen wie Leewalzen hinter Bäumen oder auch Böen trotz Stress zu beachten. Pumpen ist sowieso ein „NoGo“. Ein sehr versierter und geschätzter Experte sage mir kürzlich: „Jeder Ruderausschlag kostet Höhe“. Im Grunde ganz klar, denn ein größerer Strömungswiderstand beeinträchtigt den Gleitwinkel. Ich grübele gegenwärtig darüber, das Querruder nur mehr selten zu betätigen.



Entstehung des Thermischen Aufwinds

Das ist alles sehr interessant. Und wer sich mehr in dieser Sache vertiefen möchte, der beschäftigt sich dann auch mit Wetterkunde, schnuppert einmal in der Freiflugszene oder saugt Wissen von Paragleitern ab.

Letztlich kann jeder Interessierter viel lesen und auch verstehen, aber vollendet wird es erst durch „Learning by Doing“. Wettbewerbe sind erbarmungslos bei den Bedingungen und oft auch ernüchternd. In den letzten Jahren haben sich Flugklassen etabliert, die für jeden leistbar sind und so wurden kostengünstige Möglichkeiten für Jedermann geschaffen, um tiefer in diese Materie hineinzuwachsen. Gerade die beiden neueren RES-Klassen und auch RC-E7 bieten sich bestens an, die Vorteile, aber auch die Tücken der Thermik zu erkunden.

Wie unterscheiden sich diese neuen Klassen?

F3L / F5L: Verwendet werden Balsamodelle mit 2 Meter Spannweite und rund 400 Gramm Gewicht, die mit Höhen- / Seitenruder und Bremsklappen ausgestattet sind. Mehrere Starts in der Gruppe sind in einer Rahmenzeit von 9 Minuten möglich. Die maximale Segelflugzeit beträgt in beiden Fällen 6 Minuten. Das beste Gruppenergebnis wird auf 1000 Punkte relativiert. Der Pilot steht bei der Landung nahe seinem zugewiesenen Landepunkt. Die Hauptaufgabe ist thermisches Fliegen. Die Landepunkte sind hier eher zweitrangig.

Bei F3L wird mit einem Gummiseil (100m Seil + ca. 15 Gummi) gestartet und die Segelzeit beginnt beim Ausklinken des Seils beim Modell. Bei F5L beginnt der Flug bei Freigabe aus der Hand und der Pilot kann 30 Sekunden Motorlaufzeit beanspruchen. Der perfekte Flug dauert damit 30 Sekunden Motorlauf und 6 Minuten Segelzeit.

RC-E7 zeichnet aus, dass praktisch jeder Motorsegler verwendet werden kann, gleich ob RES-Modell, Styromodell oder Hightech-F5J-Maschine.

Auch Nurflügler sind erlaubt. Hier geht es darum, dass der Pilot in den ersten vier Minuten durch mehrmaliges Einschalten des Motors weiträumig Thermik suchen kann, wobei ein Limiter den Antrieb bei 120 Höhenmeter abschaltet. So kann es im günstigsten Fall vorkommen, dass mit einem einmaligen Start Höhen über 200 Metern in diesen sieben Minuten Flugzeit erreicht, werden können und andererseits eine misslungene Thermiksuche zumindest aus 120 Höhenmeter in 3 Minuten genutzt und ein mittleres Ergebnis erzielt werden kann (ohne Gewähr).

Wesentlich herausfordernder ist die zeitgenaue Landung im Landekreis von 15 Meter Radius, wo der Pilot außerhalb des Kreises stehen muss (keine Landung bei Fuß). Damit lässt sich der Zielpunkt schwerer fokussieren und jede Sekunde Abweichung von der Maximalzeit ist sehr kostbar (Präzisionsflug). Bei allen diesen Klassen steht dem Piloten ein Helfer bei, der Hinweise über die tragenden Zonen liefert, über die Geschehnisse anderer Modelle und Piloten berichtet und über Flugzeiten informiert. In all diesen Klassen liegen die vorderen Wertungen oftmals sehr, sehr knapp beisammen und beweisen ein hohes Niveau.

Der Zugang zu diesen Bewerbsarten ist relativ leicht und soll Anregung sein in Meisterklassen des thermischen Segelns wie F3B, F3K, F5B/F und F5J etc. aufzusteigen, um dort sein Können unter Beweis zu stellen.

Es gibt in Österreich einige „Thermikpápste“ und diese geben ihr Wissen und ihre Erfahrung gerne weiter. Ich würde mich freuen, wenn dafür so mancher Lehrgang angeboten wird. ●

Hangsegelflug

Fliegen mit der Energie des Windes

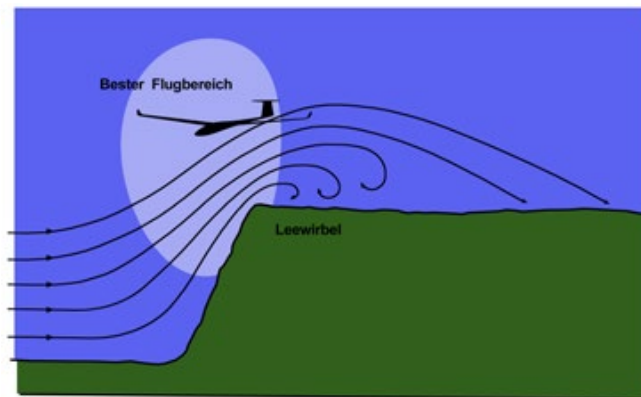
Text: Mario Brandner

Der Hangsegelflug zählt zu den ursprünglichsten Formen des Segelflugs. Schon die Fluggpioniere machten ihre ersten Flüge am Hang. Ganz ohne Motor nutzt das Segelflugmodell die Energie der Natur – genauer gesagt die des Windes – um sich in der Höhe zu halten oder sogar an Höhe zu gewinnen.

Die Grundlage des Hangsegelflugs ist schnell erklärt: Trifft Wind auf ein Hindernis wie einen Hang oder eine Geländekante, wird die Luft gezwungen, nach oben auszuweichen. Die Strömung erhält dadurch eine mehr oder weniger starke vertikale Komponente – den sogenannten Hangaufwind. Genau diese aufsteigende Luftmasse trägt das Modell. Voraussetzung ist allerdings, dass der Pilot sein Modell optimal in diesem Aufwindbereich bewegt und es nicht aus den tragenden Luftmassen herausfliegen lässt.

In der Praxis zeigt sich schnell, dass der Aufwind nicht überall gleich stark ist. Besonders effektiv ist er meist direkt vor der Hangkante sowie in einem bestimmten Höhenbereich darüber. Dort ist die Strömung am gleichmäßigsten und liefert den besten Auftrieb. Fliegt das Modell zu weit vom Hang entfernt, nimmt der Aufwind spürbar ab. Ebenso ungünstig ist es, hinter die Hangkante zu geraten, denn dort beginnt der Einflussbereich des sogenannten Lees. Besonders bei starkem Wind und scharf abgeknickten Hangkanten reißt der Luftstrom ab und es entstehen hinter der Hangkante beträchtliche Wirbelfelder (siehe Abbildung), die das Modell abrupt an Höhe verlieren lassen oder schwer kontrollierbar machen können. Ein unbeabsichtigter Einflug in diesen Bereich endet nicht selten mit einer kritischen Flugsituation.

Neben der Hangform spielt die Windstärke eine entscheidende Rolle. Ist der Wind zu schwach, entsteht kein ausreichender Aufwind, um schwerere Modelle zuverlässig zu tragen. Bei sehr starkem Wind hingegen wird das Fliegen anspruchsvoller. Die Geschwindigkeit nimmt zu und Turbulenzen können stärker ausgeprägt sein.



Welches Modell sich für den Hangflug am besten eignet, hängt in erster Linie von den jeweiligen Bedingungen ab. Grundsätzlich sollte ein Modell jedoch schneller fliegen können als der vorherrschende Wind. Auch kleine, leichte HLG-Segler können bei schwachem Wind am Hang eine gute Figur machen, während bei auffrischendem Wind schnelle Hangsegler oder Scalemodelle ihre Stärken erst richtig ausspielen. Mit zunehmender Windgeschwindigkeit sind Modelle mit höherer Flächenbelastung und besserem Durchzug klar im Vorteil. Eine gewisse Robustheit ist vorteilhaft, denn die Belastungen können deutlich höher sein als bei einer Landung auf einer flachen Wiese.

Zwei spezielle Teilbereiche des Hangflugs sollen noch erwähnt sein:

Werschon einmal Hangflug im hochalpinen Bereich betrieben hat, wird festgestellt haben, dass oft der (durch die im steilen Winkel auftreffenden Sonnenstrahlen begünstigte) Thermikeinfluss hinzukommt. Durch die Kombination von Hang- und Thermikflug lassen sich so oft „unendliche“ Höhen erreichen – sofern man das will und darf. Eine weitere, erst in den letzten Jahren bekannter gewordene Form des Hangfliegens ist das Dynamic Soaring. Dabei wird das Modell gezielt in den Leebereich hinter dem Hang geflogen, wo es durch wiederholtes Durchqueren der Windscherung Geschwindigkeiten von über 650 km/h erreichen kann.

Der besondere Reiz des Hangsegelflugs liegt in seiner Naturverbundenheit. Der Pilot steht direkt in der Landschaft, spürt den Wind und beobachtet, wie sein Modell scheinbar mühelos im Aufwind schwebt. Jede Veränderung der Bedingungen wirkt sich unmittelbar auf das Flugverhalten aus und erfordert entsprechende Reaktionen. Wer sich darauf einlässt, entwickelt nicht nur fliegerisches Können, sondern auch ein feines Gespür für die Kräfte der Natur.

Der Hangsegelflug ist ein eindrucksvolles Beispiel dafür, wie sich die Energie unserer Erde nutzen lässt – und genau darin liegt seine anhaltende Faszination. ●

Buchtipps

Wer über Aufwinde mehr wissen will, dem sei das Buch von Frank Schwartz, vth-Verlag sehr zu empfehlen. Auf knapp 80 Seiten werden Aufwinde, die für den Modellflug und andere Luftsportarten nutzbar sind, ausführlich behandelt: Thermik und dynamischer Hangaufwind. Auch



der anabatische Wind, der im Gebirge wichtigste Aufwind, wird umfangreich erläutert. Aber keine Angst, es wird nicht wissenschaftlich oder kompliziert. Die Vorgänge sind einfach beschrieben und anschaulich und nachvollziehbar erklärt und dies alles sehr zeitaktuell.

https://shop.vth.de/aufwinde_-11-3102250/

25 Jahre „Pippifuzz“

Text: Karl Haslinger und BSL Josef Eferdinger / Foto: Franz Schuster

Befragt man Dr. Google, der ja bekanntlich (fast) allwissend ist, nach dem Wort „Pippifuzz“, so erscheint ein Link zu einem Modellflugwettbewerb bei der Weißen Möwe Wels, für das Wort selbst hat aber auch er keine Erläuterung.

Zur Klärung des scheinbar Unergründlichen blicken wir 25 Jahre zurück. Der Ostblock war schon vor Jahren zerfallen, die Grenzzäune waren niedergerissen und unsere nördlichen und östlichen Nachbarstaaten waren plötzlich für uns erreichbar. In diesen Ländern existierten schon lange kleine, aber feine Manufakturen, welche Flugmodelle zu vergleichbar günstigen Preisen anboten.

Findige Modellflieger, so auch Karl Haslinger und K.-H. Ankowitsch von der Weißen Möwe Wels nutzten derartige Kurzurlaube, um hin und wieder ihr Modellflugequipment zu ergänzen. Wieder einmal - nach einem derartigen Einkaufsausflug - brachten sie einen kleinen, 1,7m spannenden Zweiachs-Thermiksegler namens „Sandy“ mit nach Hause. Im Kreise der Kollegen wurde die neueste Erwerbung begutachtet, der anwesende Wolfgang Müller meinte dazu etwas geringschätzig: ein „08/15“- , ein „Pippifuzz“-Modell: Keine Voll-GfK Fläche in Schalenbauweise, kein 6-Klappenflügel, kein Carbon verbaut, ein einfaches Modell mit bespannten Rippenflächen und GfK-Rumpf - in feinsten Bauweise eben.

Am nächsten Tag wurde das Modell am Gummiseil gestartet und die ersten Thermikflüge erfolgreich absolviert, die Teilnehmer kämpften um den längsten Thermikflug. Das „Pippifuzz-Fliegen“ der Weißen Möwe Wels war geboren.

Heute, Jahrzehnte später, hat sich das Bild der eingesetzten Modelle gewandelt. Vorzugsweise werden Kreationen aus der RC-RES (neu F3L) Klasse eingesetzt. Es gibt mittlerweile eine nicht mehr überschaubare Menge an geeigneten Baukästen zu erstehen. Geblieben ist die Einfachheit der Bauweise, der Start in die Thermik mittels Gummiseilhochstart und die Schlichtheit und Nachvollziehbarkeit des Regulativs. Jeden zweiten Montag im Monat, bei fliegbarem Wetter, treffen sich die Oldies der Weißen Möwe Wels zum „Pippifuzz-Bewerb“, das Gummiseil wird ausgelegt und die Teilnehmer messen sich im Thermikflug und der Landepunkte. Für den Chronisten besonders amüsant zu beobachten war, dass die einzelnen Durchgangswertungen handschriftlich in einem A5-Schulheft vermerkt werden, am Ende des Bewerbs mit dem Lineal ein Strich gezogen wird, in gestochener Handschrift summiert und so der Tagessieger ermittelt wird. Kein Excel-Auswertungsprogramm, kein Drucker, kein Laptop im Einsatz - einfach



Pippifuzz, wie es lebt und lebt. Am Ende der Saison wird dann der Jahressieger prämiert, es gibt Pokale und kleine Preise, die von Modellbaufirmen gespendet wurden, zu gewinnen.

Für die Statistikverliebten unter uns gilt es zu vermerken, dass in 25 Jahren 5 Organisatoren, 30 Teilnehmer und 4 verschiedene Jahressieger das Geschehen geprägt haben. Es wurden 310 Wettbewerbstage mit durchschnittlich 12 Teilnehmern, was die erkleckliche Anzahl von 14.880 Gummihochseilstarts ergibt, abgehalten.

Im vergangenen Jahr meinte es der Wettern gott selten gut mit uns Fliegern, oft gab es Regen oder zu viel Wind. Mit aller Mühe konnten wir trotzdem 14 Wettbewerbe durchführen. Daraus ging mit 10 gewerteten Bewerbungen, Harald Helm mit einem sogenannten Hunderter (maximal 5 Minuten Segelzeit und Landung auf definiertem Landefeld) als Sieger hervor. Zweiter wurde mit 1,14 min Rückstand, Franz Schuster. Als dritter hatten wir Karl Haslinger mit 5,49 min zu Buche stehen. Insgesamt war wieder ein Trend zu höheren Zeiten zu bemerken. Zwei neue Flugmodelle waren wieder zum Einsatz gekommen, zwei Eli und eine Wiki, ihre Flugleistungen werden wir nächstes Jahr noch genauer beobachten, da sie heuer zu kurz eingesetzt wurden.

Bei lange bestehenden Interessensgruppen muss man auch mit Abgängen rechnen, und heuer verließ uns Werner Melhorn durch einen Unfall in Griechenland sehr plötzlich. Licht und Sonnenschein sind bekanntlich nahe beisammen, darum begrüßen wir hiermit aufs herzlichste unsere neuen Mitglieder Werner Fait und Bernhard Infanger, der einigen von nationalen Wettbewerben der RES-Klasse bekannt sein dürfte.

Einige Hopplas gab es auch heuer, so landete ein Flugzeug mit dem Gummiband am Haken, und ein Pilot vergaß das Modell einzuschalten. Beide Modelle blieben dabei ohne Schäden.

Einen besonderen Dank gebührt unseren Sponsoren: Modellbau Lindinger, Modellbau Reisl und Modellbau Zeller, sowie auch privaten Unterstützern, die unsere Tombola mit wertvollen Preisen bereicherten.

Möge uns Senioren der Weissen Möwe Wels noch lange die Gesundheit, die Liebe zum Modellflug und die Freude am kleinen, aber feinen Modellflugbewerb, dem „Pippifuzz“ erhalten bleiben.

Als Obmann der Pippi-Fuzz Gruppe verbleibe ich mit Holm und Rippenbruch, Euer Karl Haslinger ●

Eure Ansprechpartner im ÖAEC

Bundessektionsleiter	Josef EFERDINGER ☎ 0664/3239495 ✉ modellflugsport@aeroclub.at
Sekretariat	Kerstin ROHRINGER ☎ 01/5051028-77 ✉ modellflug@aeroclub.at
Delegierte zur Obersten Nationalen Flugsportkommission	Ing. Manfred LEX ☎ 0650/3425001 ✉ onf@prop.at Dr. Martin HOFF ☎ 0676/6179203 ✉ onf@prop.at

FACHREFERENTEN

Freiflug F1 (außer F1E)	Franz WUTZL ☎ 0676/4003922 ✉ franzwutzl@yahoo.de
FF-Hangflug F1E	Reinhard MANG ☎ 0699/10187481 ✉ reinhard.mang1@chello.at
Fesselflug F2-A,B,C,D	Dipl.Ing. Hanno MIORINI ☎ 0664/4633646 ✉ hanno.miorini@gmail.com
Motorkunstflug F3A, RC-III, F3P	Wolfgang KOHLBERGER ☎ 0680/3102729 ✉ wolfgang.kohlberger@gmx.at
F3B, F3J	Ing. Peter HOFFMANN ☎ 0664/7864421 ✉ peter.m.hoffmann@aon.at
F3K	Hermann HAAS ☎ 0664/88500334 ✉ hermann.haas@erzberg-apotheke.at
F3C, F3N, RC-HC/CL, RC-HC/AC	Stefan BURNDORFER ☎ 0676/814282398 ✉ stefan@burndorfer.at
F3F, RC-H	Lukas GAUBATZ ☎ 0660/5553599 ✉ lukas@gaubatz.at
F3L (RC-RES)	Kurt PLANITZER ☎ 0664/5436582 ✉ office@creativ-goldschmiede.at
F3S, RC-JET	Helmut HALLERMEIER ☎ 0680/1065107 ✉ helmut.hallermeier@gmx.at
F4C, RC-SC, RC-Scale Antik	Wolfgang PRETZ ☎ 0676/4032638 ✉ bfr_f4@gmx.at
F5B,D,F, RC-E/P-450	Peter KOLP ☎ 0677/63232058 ✉ f5.bfr.at@gmail.com
F5J	Mario BRANDNER ☎ 0650/8802043 ✉ mariobrandner@gmx.at
F5L (RC-ERES)	Georg KRAUS ☎ 0699/17137609 ✉ georg.kraus@aon.at
RC-SF, RC-SL	Josef FISCHER ☎ 0676/3238342 ✉ josef.fischer@asak.at
RC-SK, RC-Combat	Martin KNASMILLNER ☎ 0664/8011723130 ✉ knasmillner@hotmail.com
RC-E7	DI Franz REICH ☎ 0650/2220058 ✉ rce7@prop.at
RC-NE, RC-N	Uwe SCHICHLER ☎ 0660/5083449 ✉ uwe.schichler@tugraz.at

LANDESSEKTIONSLEITER

Burgenland	DI Josef URSPRUNG ☎ 0650/2490240 ✉ lsl.burgenland@prop.at
Kärnten	DI Stephan LEITNER ☎ 0664/9374198 ✉ lsl.karnten@prop.at
Niederösterreich	Otto SCHUCH ☎ 0664/5059173 ✉ lsl.niederoesterreich@prop.at
Oberösterreich	Josef EFERDINGER ☎ 0664/3239495 ✉ modellflug@aeroclub-ooe.at
Salzburg	Albin NEUMANN (kooptiert) ☎ 0650/2843593 ✉ lsl.salzburg@prop.at
Steiermark	Ing. Johann SIEBER ☎ 0676/4175401 ✉ lsl.steiermark@prop.at
Tirol	Roland LUNNER ☎ 0664/2630678 ✉ lsl.tirol@prop.at
Vorarlberg	Martin SALZGEBER ☎ 0664/2480924 ✉ lsl.vorarlberg@prop.at
Wien	Ing. Manfred DITTMAYER ☎ 0676/9119050 ✉ lsl.wien@prop.at
CIAM Delegate	Dr. Martin HOFF ☎ 0676/6179203 ✉ onf@prop.at
CIAM Alternate Delegate	Ing. Manfred LEX ☎ 0650/3425001 ✉ onf@prop.at
Fachgruppe Sport	Ing. Manfred LEX ☎ 0650/3425001 ✉ fgs@prop.at
Fachgruppe Technik und Recht	Ing. Bernhard RÖGNER ☎ 0664/4613683 ✉ technikundrecht@prop.at
Fachgruppe Öffentlichkeitsarbeit	DI Martin B. ATZWANGER ☎ 0650/2563458 ✉ redaktion@prop.at Thomas TADES ☎ 0664/8179111 ✉ online@prop.at
Fachgruppe Jugendarbeit	Andreas WALCHER ☎ 0664/2318145 ✉ jugendarbeit@prop.at
Fachgruppe Finanzen	Manuel SCHEIKL ☎ 0664/2628447 ✉ finanzen@prop.at
Referat Rechtsberatung	Mag. Michael RAINER & Mag. Heinz KOLLER ✉ rechtsberatung@prop.at

PowerBox Systems®

World Leaders in RC
Power Supply Systems

Bestell-Nr. S35000

179,- Euro

inkl. 19% MwSt

POWERBOX iSERVO HVC.45

inkl. 40mm Aluminium Ruderhorn

- + Ultrapräzises Servo mit hohem Drehmoment
- + Fortschrittliche Coreless Technologie
- + Hochauflösender Hall-Sensor
- + Große Hochleistungskugellager
- + Massive gehärtete Stahlzahnräder
- + Unterstützt PWM, P²-BUS und S.BUS
- + Telemetriedaten mit P²-BUS
- + Umfangreiche Optionen für die Parameterprogrammierung
- + Interne Kondensatoren zur Unterdrückung des Servorückstroms
- + Interner Stecker mit geschraubter Halteklammer
- + Außergewöhnliches Design
- + In der EU entwickelt, Elektronik „Made in the EU“
- + Abmessungen: 41,8x41,5x20 mm
- + Gewicht: 94 g



Modernste Servotechnologie, ausgelegt auf **maximale Haltbarkeit, höchste Präzision** und **kompromisslose Qualität** – entwickelt für den professionellen Einsatz unter härtesten Bedingungen.

+++ DAS STÄRKSTE SERVO IN DER 20MM-KLASSE! +++

PowerBox-Systems GmbH | Dr.-Friedrich-Drechsler-Str. 35 | 86609 Donauwörth | Germany | www.powerbox-systems.com



24.- 26. April 2026

Die Messe für den Flugmodellbau

PRO WING

INTERNATIONAL

- Motor- und Segelflugmodelle • Jetmodelle
- Helikopter • Benzin- und Elektromotore
- Turbinen • Elektronik • Flugmodellzubehör
- u.v.m.

Non-Stop Schaufliegen der Aussteller!

täglich 9.00 bis 19.00 Uhr (Sonntag 9.00 bis 17.00 Uhr)

**Samstagabend
große Fliegerparty** !

Airfield Soest / Bad Sassendorf / www.PROWING.de

DEINE WELT DES MODELLSPORTS!

- ▶ **Zertifizierter Onlineshop**
Ausgezeichnet mit dem Trusted Shops Gütesiegel
- ▶ **Modellsport ist unsere Leidenschaft**
Höchste Kompetenz seit über 40 Jahren
- ▶ **Top Marken / & Riesenauswahl**
Über 160.000 Artikel von über 400 Marken
- ▶ **Immer für dich da**
24h sicher und bequem einkaufen
- ▶ **Blitzschneller Versand**
Lieferung innerhalb von 2-3 Werktagen (AT/DE)
- ▶ **Einfach und sicher bezahlen**
Klarna, Amazon Pay, Mastercard, Visa, PayPal, Vorkasse, Sofortüberweisung, Nachnahme (AT/DE), Kauf auf Rechnung (AT/DE)



DESER QR CODE FÜHRT SIE ZU UNSEREM ONLINESHOP
WWW.LINDINGER.AT



TWINLINER
SPANNWEITE: 1010MM
EDF 40MM IMPELLER, PNP
BESTELLNUMMER: 9801098

219,99 €



GLASTAR V2
SPANNWEITE: 1233MM
PNP STOL
BESTELLNUMMER: 9812359

219,99 €



F-14 "TOMCAT"
SPANNWEITE: 970MM
MIT SCHWENKFLÜGEL, PNP, 40MM EDF
BESTELLNUMMER: 9904354

239,99 €



SU-57
SPANNWEITE: 700MM
40MM IMPELLER, EDF JET, PNP
BESTELLNUMMER: 9802716

209,99 €



F-35
SPANNWEITE: 750MM
64MM E-IMPELLE, EDF JET, PNP
BESTELLNUMMER: 9812360

229,99 €



TWIN OTTER
SPANNWEITE: 1800MM
MIT SCHWIMMER, PNP, 2-MOTORIG
BESTELLNUMMER: 9799305

464,99 €

ERLEBE RC-FLUG AUF EINEM NEUEN LEVEL!

"XFly Model" steht für detailverliebte Modelle, die sowohl Scale- als auch Sportpiloten begeistern. Mit perfekt abgestimmten Komponenten, robusten Materialien und beeindruckendem Design liefert "XFly Model" Flugspass auf höchstem Niveau!

Preisänderungen und Irrtümer vorbehalten - Aktionen gültig solange Vorrat reicht