MCM
Das Journal für Freunde des Modellbau Club München e.V. · www.mcm-muenchen.com

MCM Magazin 2013

kostenlos

38. Oktoberfest-Pokal
für ferngesteuerte Segelflugmodelle der Klasse F3B – FAI World-Cup
vom 27. bis 29. September 2013 in Salmdorf/Haar

Konstruktion und Bau der D-B 10

F-Schlepper PowerGnumpf Elektro

Schnupperfliegen für Kinder und Jugendliche

F3B Pilots of the World

Präzision ist unsere Profession
18 vollproportionale Kanäle
X-Plus Kanalerweiterung
Integrierter Sequenzer
AirWare Software für Fläche, Heli und Segelflug
Für weitere Details und einen Händler in Ihrer Nähe, besuchen Sie uns unter www.horizonhobby.de
Pro. Class.
Die neue Spektrum DX18
SPEKTRUM
Innovative Spread Spectrum Technology
©2012 Horizon Hobby, Inc. AirWare, X-Plus and the Horizon Hobby logo are trademarks of Horizon Hobby, Inc. DSMX is a trademark of Horizon Hobby, Inc., registered in the US. The Spektrum trademark is used with permission of Bachmann Industries, Inc. US 7,391,320. Other Patents Pending. 37438.G
HORIZON HOBBY

Grußwort des Oberbürgermeisters der Landeshauptstadt München

Die Schirmherrschaft über den Internationalen Oktoberfestpokal-Wettbewerb für ferngesteuerte Segelflugmodelle der Klasse F3B habe ich auch heuer wieder gerne übernommen. Schließlich macht dieser Wettbewerb München seit 1976 stets zu einem Treffpunkt für Modellflieger aus ganz Europa. Dank des kompetenten Engagements des Modellbau-Clubs München und ständiger Verbesserungen hat er sich sogar zur wichtigsten und erfolgreichsten Veranstaltung seiner Klasse entwickelt. Auch heuer werden auf dem Modellfluggelände in Salmdorf/Haar wieder über 100 Piloten antreten, um sich mit ihren Segelflugmodellen im Zeit-, Strecken- und Speedflug zu messen. Und auch diesmal dürfen sich die Teilnehmerinnen, Teilnehmer und Gäste nicht nur auf ein bedeutendes Modellflug-Ereignis freuen, sondern auch auf die gastfreundliche Atmosphäre Münchens und auf die Möglichkeit zu einem Wiesn-Bummel.

Sie alle heiße ich dazu wieder sehr herzlich in München willkommen und wünsche dem 38. Internationalen Oktoberfestpokal-Wettbewerb 2013 schon heute einen erfolgreichen Verlauf.

Christian Ude

Unsere Leidenschaft ist Modellflug!

MFI DIE FACHZEITSCHRIFT für den Flugmodellsport

KOMPETENT | INFORMATIV | SERIÖS

Abonnieren Sie *MFI*, und Sie verpassen keine Ausgabe mehr!

Ihre Vorteile:

- ✓ **Sie sparen rund 10% gegenüber dem Einzelpreis**
- ✓ **Lieferung direkt nach Hause**
- ✓ **regelmäßig**
- ✓ **pünktlich**
- ✓ **zuverlässig**

Modellsport Verlag GmbH
Postfach 2109
76491 Baden-Baden

Bestellen Sie per Telefon:
07221/9521-19

via E-Mail:
modellsport@modellsport.de

oder unter:
www.mfi-magazin.com

Grußwort des Ersten Bürgermeisters der Gemeinde Haar

Im Namen der Gemeinde Haar freue ich mich, auch dieses Jahr wieder eine große Zahl von begeisterten Modellflugsportlern, darunter die Besten der Welt, zum Internationalen Oktoberfestpokal für ferngesteuerte Segelflugmodelle der Klasse F3B begrüßen zu dürfen.

Der Modellbau Club München e.V. führt diesen traditionsreichen Event nun schon zum 38. Mal durch, davon bereits zum 14. Mal auf dem Modellfluggelände im Ortsteil Salmdorf unserer Gemeinde. Keine andere Veranstaltung in dieser Disziplin kann auf eine so lange und erfolgreiche Historie zurückblicken. Der Wettbewerb ist jedes Jahr Anziehungspunkt für viele Modellflug-Interessierte aus nah und fern und bietet sich auch Ausflüglern aus dem angrenzenden Riemer Park zum Zuschauen an.

Neben der Organisation dieser Veranstaltung im Spitzensport kümmert sich der MCM auch zunehmend um die Nachwuchsarbeit. In diesem Jahr wurde erneut mit großem Erfolg ein Schnupperflugtag für Kinder und Jugendliche durchgeführt, der sich reger Beteiligung erfreute. Mit seinen Wettbewerben, Veranstaltungen und natürlich auch dem allgemeinen Flugbetrieb für jedermann trägt der Verein somit aktiv zur Bereicherung des Sport- und Freizeitangebots in unserer Region bei.

Als Schirmherr des diesjährigen Oktoberfestpokals wünsche ich den Teilnehmern, Zuschauern und Organisatoren bestes Flugwetter, viel Vergnügen und vor allem ganz viel Erfolg!

Helmut Dworzak
Erster Bürgermeister der Gemeinde Haar

Die Simprop Family

SIMPROP ELECTRONIC

Lift off Rocket

"... Heizen: wer es gern heiß mag, der kommt voll auf seine Kosten; ... Ein Modell, das auf ganzer Linie begeistert."
Ulrich Passern in FMT Test 9/2009

Lift off xxs

"aus besten Komponenten ... ausgereifte Konstruktion ... großes fliegerisches Leistungsspektrum ..."
Herbert Bischoff, FMT Test 3/2002

AcroLift

Lift off Family
... für „schnelle Jungs"

Lift off

TESTSIEGER

TESTSIEGER

Lift off xs

TurnLeft

"Ein tolles Modell aus einem tollen Bausatz zum vernünftigen Preis"
Ralf Müller in Modell 5/2004

micro Excel

micro Excel Design 2

"... senkrechter Steigflug... steil gen Boden und dann im Schnellflug über die Piste... der Pylon-Renner lässt grüßen."
Joachim Schumann in FMT Test 8/2009

TESTSIEGER

Excel Competition 3

Excel Competition 3 Plus

miniExcel

miniExcel Design 2

Excel Family
... für „anspruchsvolle Allrounder"

TESTSIEGER

BIG-Excel Plus

BIG-Excel

Excel 4004

"Der Big Excel deckt einen so großen Einsatzbereich ab, dass der Gedanke aufkommt, andere Modell zu verkaufen ... und das zu einem sehr moderaten Preis ... Sinfonie der Lüfte"
Joachim Schumann in FMT Test 2/2005

"Erst Thermik schnüffeln, dann mit Schmackes über den Platz und einige Figürchen hintendrein, dabei bleibt er immer kreuzbrav und gutmütig..."
Herbert Locklair in Modell 10/2006

weitere Infos unter www.simprop.de

Prolution 4004

TESTSIEGER

"Die Schleppmaschine zog ... und dann war alles wie nach dem (... noch nicht stattgefundenem) 100. Flug"
Herbert Eberbach in Aufwind 2/2006

TESTSIEGER

Solution XL Projekt Zwo

"Thermik finden, einkreisen... und wenn man dann oben ist, Klappen auf Speed und Spaß haben."
Wolfgang Traxler in FMT Test 6/2009

Intention Elektro

Intention

Intention Elektro Plus

Streamtec

Streamtec XL

ASW 28

Pilatus B4

Solution 2.0

... und viele mehr!

"Simprop ist mit dem Streamtec ein Geniestreich gelungen. Dieses Modell ist ein erstklassiger Allrounder der 2-m-Klasse."
Ralph Müller in elektroModell 1/2010

SIMPROP ELECTRONIC

Diese und viele weitere Highlights finden Sie im aktuellen SIMPROP-Katalog 2012 und auf www.simprop.de
SIMPROP-Produkte erhalten Sie im guten Modellbaufachhandel.

Interessiert?
Ja, senden Sie mir das ganze Programm im Hauptkatalog 2012 für 6,50€
Die Schutzgebühr wird in Erstbestellung bei

Simprop electronic • Walter Claas GmbH & Co.KG • Ostheide 5 • D-33428 Harsewinkel • Telefon (05247) 604-10 Telefax (05247) 604-15 • www.simprop.de

38. Internationaler Oktoberfest-Pokal 2013

für ferngesteuerte Segelflugmodelle der Klasse F3B – FAI World Cup –
auf dem Modellfluggelände des Modellbau Club München e.V. in Salmdorf/Haar am 27.–29. September 2013

Veranstalter
Modellbau Club München e.V., Mitglied im Bayerischen Landessportverband, im Luftsportverband Bayern e.V. und im Deutschen Aero Club e.V..

Jury
Raymond Pavan (L), NN, NN

Wettbewerbsbestimmungen
FAI-Bestimmungen 2013 für ferngesteuerte Segelflugmodelle der Klasse F3B in Verbindung mit den Ausführungsbestimmungen des MCM.

Zulassungsbedingungen
Teilnahmeberechtigt ist jeder Modellflieger, der im Besitz einer für 2013 gültigen FAI-Lizenz und Haftpflichtversicherung ist.

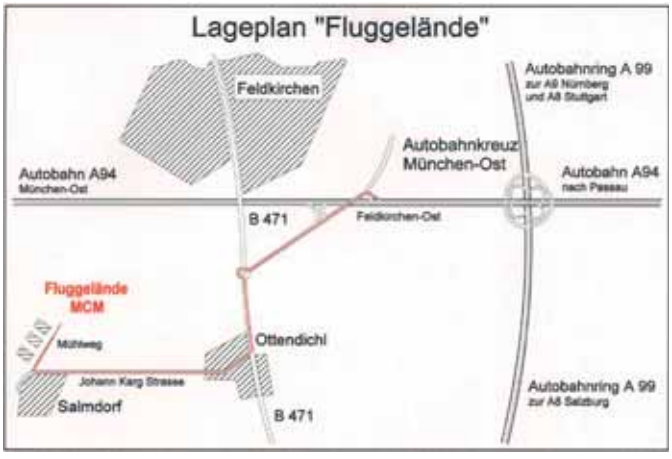
Wertung
Es gibt folgende Klasseneinteilungen:
— Einzelwertung gesamt
— Einzelwertung Jugend (bis 18 Jahre)
— Einzelwertung Senioren (über 55 Jahre)
— Mannschaftswertung (eine Mannschaft besteht aus drei Teilnehmern)

Zusätzlich erfolgt eine getrennte Wertung für den Strecken- und den Geschwindigkeitsflug.

Es sind mindestens 3 Durchgänge und ein Fly-off geplant.

Der 38. „Oktoberfestpokal-Wettbewerb“ ist der Abschlusswettbewerb des FAI World Cup der Klasse F3B. Die Sieger werden geehrt.

Verpflegung
Essen und Trinken sind am Platz erhältlich.



Wettbewerbsleitung
Karl Hinsch, Armin Hortzitz, Reinhold Krischke

Ort und Datum
Modellfluggelände des MCM bei Salmdorf. Der Wettbewerb findet am 27./28./29. September 2013 statt.

Programm
Donnerstag, 26. September 2013
Ab 16:00 Anmeldung und freies Training

Freitag, 27. September 2013
Ab 7:00 Anmeldung der Teilnehmer,
7:45 Teilnehmerbesprechung
8:00 Beginn des Wettbewerbs
ca. 19:00 Ende des ersten Wettbewerbstages

Samstag, 28. September 2013
8:00 Fortsetzung des Wettbewerbs
ca. 19:00 Ende des zweiten Wettbewerbstages

Sonntag, 29. September 2013
8:00 Fortsetzung des Wettbewerbs
ca. 17:00 Ende des dritten Wettbewerbstages
ca. 18:30 Siegerehrung und Preisvergabe in der Gaststätte „Altschütz“, Verdistraße 43, 85598 Vaterstetten

Inhalt

Konstruktion und Bau der D-B10 9

F3B Pilots of the World
Andreas Böhlen 21
Bernhard Flixeder 23
Martin Herrig 25
Reinhard Liese 27
Alexej Schegolev 39
Joakim Stahl 41
Martin Weberschock 43

F-Schlepper PowerGnumpf Elektro 31

Schnupperfliegen 35

Retrospektive Oktoberfestpokal 2012 45

The »Veterans« of Oktoberfest-Pokal 53

The Winners of Oktoberfest-Pokal 55

Impressum 44

Weitere Informationen unter www.mcm-muenchen.de

FLUGMODELL UND TECHNIK **FMT** Die führende Fachzeitschrift

ist Europas stärkste Modellflugzeitschrift

JEDEN MONAT NEU!

Mit allem, was Sie über Modellflug wissen müssen

- jeder Ausgabe liegt ein exklusiver Bauplan bei
- aktuell
- umfangreich
- kompetent
- voll mit Trends

Jeden 2. Monat erscheinen:

- Bautechnik und Praxis-Tipps
- fundierte Tests von Modellen und Zubehör
- exklusive Eigenbauten
- Bauplanvorstellungen
- Scale-Dokumentationen
- Marktübersichten

- Basis-Wissen für Alle
- Tipps zum besseren Fliegen
- Tests von Helis, Komponenten und Zubehör
- Technisches Tuning für Kunstflug und 3D
- News aus Markt und Szene
- Reportagen

- Spaß mit dem Trendmaterial "Leichtschaum"
- Tipps zum besseren Fliegen
- Tests von Modellen, Komponenten und Zubehör
- Praxistipps für Aus- und Selbstbau
- News aus Markt und Szene
- Reportagen

Mehr Infos unter: Telefon: 0 72 21 / 50 87 22

www.vth.de

Verlag für Technik und Handwerk neue Medien GmbH • Baden-Baden

Konstruktion und Bau der D-B10

von Dieter Pfefferkorn

Nach dem Bau der Mü3 KAKADU (siehe MCM Magazin 2012), der mir viel Spaß gemacht hatte machte ich mich auf die Suche nach einem neuen Projekt, und dabei bin ich im Buch „Die Evolution der Segelflugzeuge“ von Günther Brinkmann / Hans Zacher, auf ein meiner Meinung nach sehr bemerkenswertes Flugzeug der Akaflieg Dresden gestoßen, die D-B10, die Erhard Muschnik im Jahr 1931 konstruiert hatte.

Die D-B10

Das Original

Warum bemerkenswert? Die D-B10 weist trotz teilweise mit Stoff bespanntem, kastenförmigem, Rumpf, Flugleistungen auf, die erst Jahre später mit wesentlich aufwendigeren Konstruktionen übertroffen worden sind. Zur damaligen Zeit hatten schon die meisten Entwürfe von Leistungssegelflugzeugen aerodynamisch vorteilhaftere runde bzw. ovale Rumpfquerschnitte. Der Kastenrumpf der DB10 musste also zwangsläufig damals schon als „Todsünde“ empfunden werden. Der in folgender Tabelle dargestellte Leistungsvorteil kann daher nur auf einen außergewöhnlich gelungenen Flügelentwurf zurückgeführt werden. Was ich beim Studium der mir zur Verfügung stehenden Unterlagen noch nicht sehen konnte war auch der Flügel-Rumpf Übergang außergewöhnlich.

Auf eine Anfrage bei der Akaflieg Dresden (www.akaflieg-dresden.de) nach detaillierten Unterlagen wurden mir dankenswerter Weise von Herrn Lutz Müller viele Bilder aber leider keine original 3-Seiten Ansicht zugeschickt. Eine Rekonstruktion der 3-Seiten Ansicht von Karlheinz Kens, die in Modellflug International 2/2010 erschienen ist, offenbarte weitere interessante Details und diente mir auch dann auch weitgehend als Grundlage für die Konstruktion des D-B10 Modells im Maßstab 1:4.

Ein interessantes Detail ist zweifelsohne der Flügel-Rumpf-Übergang mit am Rumpf nach vorne gezogener Nasenleiste und nach hinten gezogenen Endleiste, wie wir sie seit wenigen Jahren auch bei den modernsten Entwürfen von Segelflugzeugen finden. Das folgende Bild zeigt den Flügel-Rumpf-Übergang der „CONCORDIA“, die Gerhard Weibel zusammen mit Dick Butler konstruiert und gebaut hat und die bei 28m Spann-

NAME	BJ	Gleitzahl	Geringstes Sinken	Spannweite
Wien	1929	22	0,71	19,1
Fafnir	1930	24	0,76	19
Austria	1930	26	0,55	30
DB10	1931	30	0,55	20
Condor I	1932	26	0,65	17,26
Moazagotl	1933	23	0,58	20
Fafnir II	1934	26	0,63	19
Röhnsperber	1934	21	0,73	15,2
Minimoa	1935	26	0,65	17
Kranich II	1935	23	0,7	18
D30	1936	37	0,55	20,1
Sperber Junior	1936	24	0,65	15,6
DFS Reiher	1937	33	0,5	19

Leistungsvergleich damaliger Segelflugzeuge

Faserverbundwerkstoffe®

Composite Technology

VAKUUMTECHNIK

EPOXYDHARZE

SPEZIALWERKZEUGE

GLAS · ARAMID · CARBON

POLYESTERHARZE

STÜTZSTOFFE SILICONE

R&G Webshop

- **Produkte schnell finden**
- **Schnell bestellt, sofort geliefert**

Mit Suchfiltern finden Sie schnell und treffsicher das Richtige in unserem großen Lieferprogramm mit über 4000 Produkten. Viele Produkte mit Staffelpreisen, dazu natürlich preisgünstige Restposten und zahlreiche Neuheiten.

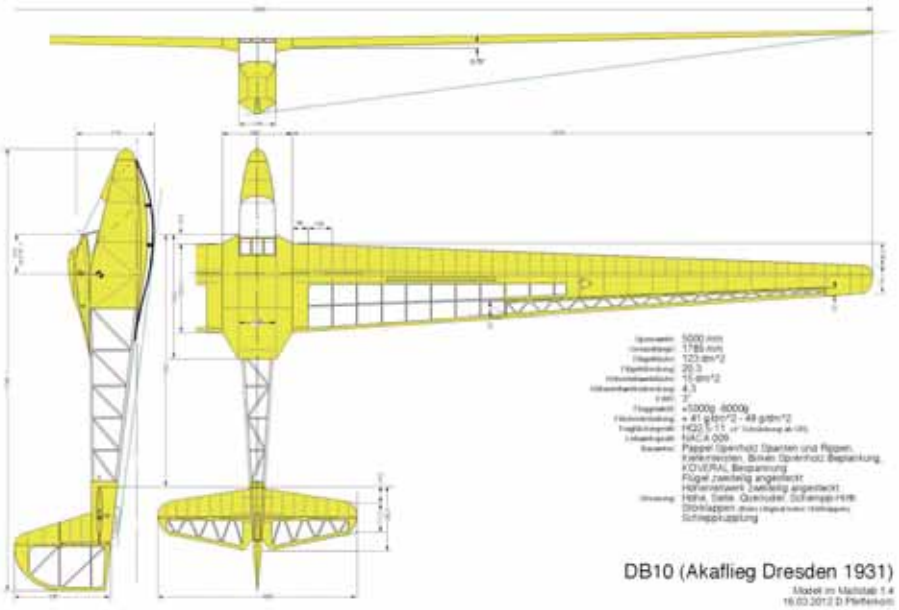
Willkommen im R&G Composite-Wiki

Diese Datenbank enthält Antworten auf häufig gestellte Fragen (FAQ), Texte aus dem R&G Handbuch Faserverbundwerkstoffe sowie Arbeitsanleitungen und technische Daten. Es ist ein lebendiges System, dessen Inhalte ständig gepflegt und erweitert werden **(http://wiki.r-g.de)**.

R&G Faserverbundwerkstoffe GmbH
Verwaltung: Im Meissel 7 · Logostikzentrum: Bonholzstr. 17
71111 Waldenbuch · Germany · Phone +49 (0) 7157 530 460
Fax +49 (0) 7157 530 470 · info@r-g.de · **www.r-g.de**

TeXtreme®

weite eine beste Gleitzahl von >30 haben soll. Bei meinem letzten F3B Modell „Colanix“ habe ich auch schon einen diesbezüglichen Versuch unternommen. Über das Warum Muschnik bei der DB10 entgegen den Vorläufer D-B8 dem Kastenrumpf den Vorzug gegeben hat, wurde schon viel spekuliert. Ich meine, dass sich beim verwendeten Flügel-Rumpf Übergang in Verbindung mit der Anordnung des Flügels als Hochdecker zwangsläufig der Kastenrumpf angeboten hat. Oft wird behauptet der Kastenrumpf sei einfacher zu verwirklichen und obendrein leichter als ovale Rümpfe. Ich bin nicht dieser Meinung. Wenn man sich das Bild vom Original Rumpfgerüst anschaut kann man ermessen wie aufwendig der D-B10 Rumpf gestaltet war. Aber das machte für mich den Nachbau nur noch reizvoller.



Datenblatt der D-B10 im Maßstab 1:4

Der Entwurf

Mit großem Enthusiasmus machte ich mich an den Entwurf der D-B10 im Maßstab 1:4. Wie bei der vorangegangenen Mü 3 sollten wieder die traditionellen Materialien wie Kiefernleisen, Birken- und Pappelsperrholz sowie Stoffbespannung - wie beim Original - zum Einsatz kommen. Zu erwähnen ist noch, dass ich Schemp-Hirth Landeklappen vorgesehen habe, die beim Original noch nicht vorhanden waren - ein Sakrileg? Möglicherweise, aber mit Landeklappen würden sich sicher die Landeanflüge entspannter gestalten lassen.

Da auch das am Original verwendete Profil Gö549 relativ wenig Wölbung aufwies und die Auslegung der original D-B10 wohl eher in Richtung Gleitzahl als in Richtung geringstem Sinkens deutet, entschied ich mich beim Modell für das bewährte Quabeck HQ2,5/11.

Beim Nachbau eines historischen Flugzeugs machen, will man so naturgetreu wie möglich bauen, großartige aerodynamische Berechnungen nicht viel Sinn. Der Flügel sollte den Flugbelastungen standhalten, und um den Erstflug nicht spannender als notwendig zu gestalten, sollte Schwerpunkt und EWD halbwegs in Ordnung sein. Der Gutmütigkeit halber habe ich noch ab Querruder eine Schränkung von 3° vorgesehen.

Flügel-Rumpf Übergang bei der CONCORDIA

Überschlägig wurden die Flügellasten berechnet um den Flügelholm entsprechend ausgelegen zu können. Die sich ergebenden Biegemomente und Querkräfte sind in folgendem Diagram dargestellt und entsprechen einem Lastvielfachen von 19. Ein Kastenholm mit sich halbwegs entsprechend der Mb-Kurve verjüngenden Gurten (6mm x 20mm an der Wurzel auf 3mm x 5mm am Flügelende) wurde mit 2mm bzw. 1mm Birkensperrholz Stegen beidseitig verkastet. Als Flügelverbinder wurde ein ø 18mm CFK Rundstab in einem ø 20x1mm CFK Rohr verwendet. Das Führungsrohr wurde dabei vor dem Verkasten mit 0,75° V-Form zwischen die Holmgurte eingeharzt; die Hohlräume wurden mit einem Microballon-Harz Gemisch aufgefüllt.

Der Verfasser mit dem COLANIX

D-B10 Rumpfbau

BLUE LIPO FLIGHT POWER

WWW.LRP.CC

R/C PILOTEN AUFGEPASST!

FANTASTISCHE PERFORMANCE FÜR JEDE FLUG-HERAUSFORDERUNG

HOHE ENERGIEDICHTE FÜR UNGEWÖHNLICH LANGE FLUGZEITEN

MEHR EINSATZMÖGLICHKEITEN DURCH GERINGES GEWICHT

NIEDRIGER INNENWIDERSTAND BEWIRKT HOHE SPANNUNGSLAGE

OPTIMALES PREIS-/LEISTUNGSVERHÄLTNIS

BLUE IS BETTER

BLUE LIPO EXPERT LINE. DIE RICHTIGE WAHL FÜR JEDEN FLIEGER!

LRP BLUE IS BETTER

ERHÄLTLICH BEI ÜBER 1000 MODELLBAU-FACHHÄNDLERN
IN DEUTSCHLAND, ÖSTERREICH UND DER SCHWEIZ!
AUCH IN IHRER NÄHE - HÄNDLERSUCHE AUF WWW.LRP.CC!

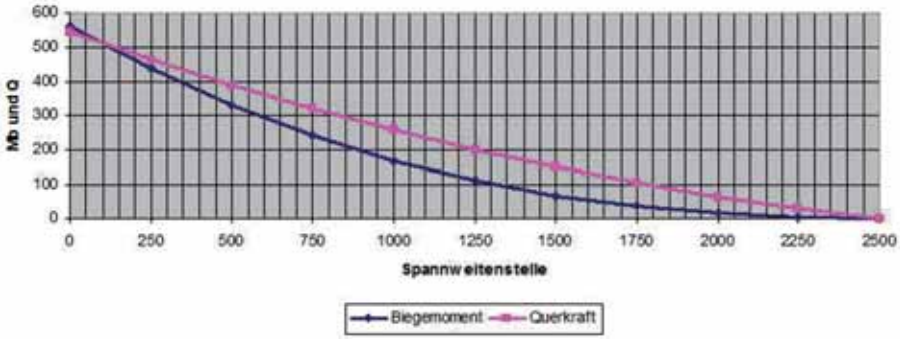
Für EWD und Schwerpunkt habe ich das hinreichend bekannte und sehr einfach anzuwendende Programm „Schwerpunkt 52“ von Rainer Stumpf verwendet. Die Ergebnisse sind in folgendem Bild dargestellt. Eine Kontrollrechnung von Neutralpunkt und Schwerpunkt mit dem Programm „WinLaengs“ von Dietrich Meissner nach Joerg Russow, bestätigte die Ergebnisse. Für den Erstflug ist eine Schwerpunktslage von 156mm und eine EWD von 3° vorsehen, die ein Stabilitätsmaß von ca. 11% bedeuten.

Die Rumpf und Seitenleitwerkskonstruktion in der Seitenansicht

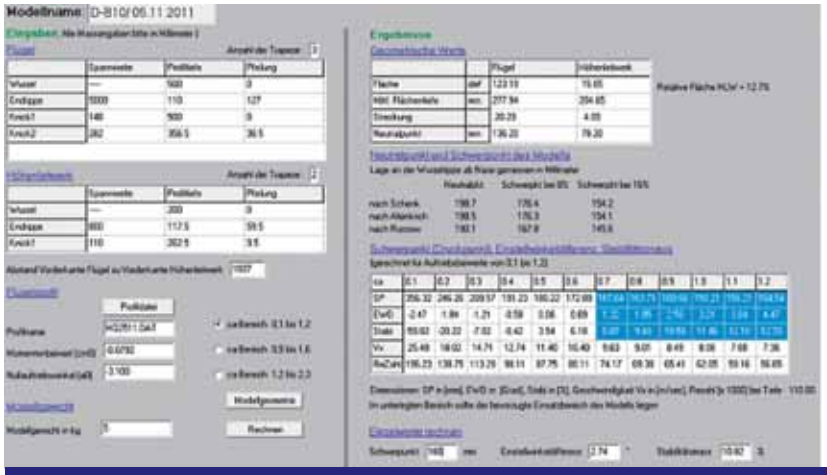
Mit den berechneten Werten wurde die D-B10 dann detailliert. Gezeichnet habe ich die Pläne wieder mit dem bewährten MacDraw Program auf meinem Mac im Maßstab 1:1, was einen Gesamtplan von 104 (einhundertvier) A4 Blättern bedeutete.

Die Bauarbeiten

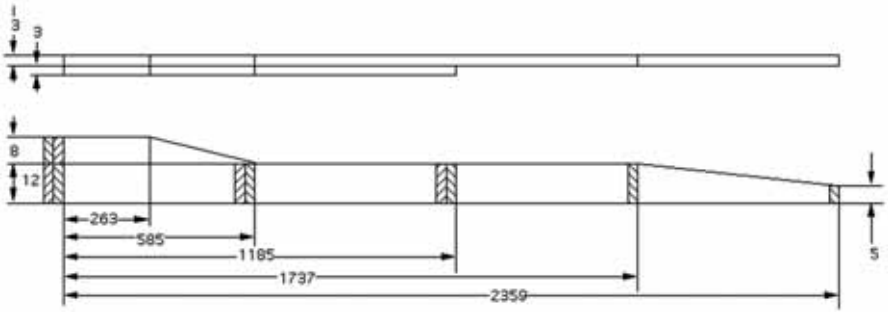
Anfang Dezember 2011 waren die Entwurfsarbeiten so weit vorangeschritten, dass ich mit den eigentlichen Bauarbeiten beginnen konnte. Da die in Auftrag gegebenen Frästeile für Fläche und Leitwerke noch nicht geliefert waren, habe ich mit dem Rumpf begonnen. Das obige Bild zeigt die Rumpfkonstruktion in der Seitenansicht. Um die EWD später noch exakt einstellen zu können habe ich die Höhenruderflosse mit einer Trimmspindel versehen. Bei der geschlossenen Kabinenhaube wurde, mittels ø 2mm Aluminium Hohlnieten, das 0,5mm Astralon, abwickelbar, auf einen Rahmen aus 5mm Buchensperrholz befestigt.



Biegemoment und Querkraft für ein Lastvielfaches von 19



Berechnung von Schwerpunkt und Einstellwinkeldifferenz



Der Aufbau der Holmgurte

Bau des Rumpfes

Für den Rumpf wurden 10mm x 10mm x 3mm winkelförmige Längsgurte aus 3mm x 7mm und 3mm x 10mm Kiefernleisten verklebt und mit 3mm x 7mm Diagonalen und Knotenverstärkungen aus 0,6mm Birkensperrholz eben zu rechtem und linkem Fachwerk verklebt.

Nun wurden die Rumpfspanten aus Pappelsperrholz ausgeschnitten und der Hauptspant wurde für die Flügelaufnahme verstärkt. Mit den Untergurten auf dem Baubrett liegend wurde der hintere, nicht gewölbte Teil des Rumpfes (Gurte

ORACOVER®

...simply the best...

FUN

In allen gut sortierten Modellbaufachgeschäften erhältlich.

LANITZ-PRENA FOLIEN FACTORY GmbH

Am Ritterschlösschen 20, D-04179 Leipzig, Tel. (0341) 442305-0, Fax (0341) 442305-99

Internet: www.ORACOVER.de / E-MAIL: Info@Oracover.de

- MADE IN GERMANY -

Modellbau Spielwaren Vordermaier

Inh. Hildegard u. Werner Bachmann

Verkauf
Beratung
Flugschule
Einstellservice

Ihr Fachgeschäft im Münchner Süd-Osten für Modellbau, Basteln und Spielwaren

Online Shop!

HTTP://WWW.MODELLBAU-VORDERMAIER.DE

Bergstraße 2
85521 Ottobrunn
Tel. 089/23718683
info@spielwaren-vordermaier.de

Mo. - Fr. 09.00 - 12:30 Uhr 14:00 - 18:00 Uhr
Sa. 09:00 - 13:00 Uhr

Ottostraße 26
85521 Ottobrunn
Tel. 089/60850777
info@modellbau-vordermaier.de

HORIZON HIROBO Graupner Thunder Tiger TAMIYA Revell GAMES WORKSHOP robbe KYOSHO ANSMANN

Die D-B10 mit fallendem Gummiseil auf der Wasserkuppe

und Spanten) verklebt. Die in dieser Lage noch eingeklebten horizontalen Diagonalstreben gaben dem Hinterrumpf schon die finale Steifigkeit.

Als nächstes wurden die nun auf Füßen stehenden vorderen Spanten eingeklebt. Da sich am gewölbten Vorderrumpf die winkelförmigen Längsgurte nicht hätten biegen lassen, wurde zuerst der horizontale 3mm x 7mm Gurt verklebt und erst später wurde der 3mm x 10mm Gurt beigezogen und verklebt.

Die früher erwähnte EWD-Verstellung besteht aus einer Spindelschraube, mit der die vordere Höhenruderflossenverbindung (CFK ø 4mm) nach oben oder unten um die hintere Höhenruderflossenverbindung (CFK ø 6mm) verstellt werden kann. Da die Spindel einen linearen Weg beschreibt, sich die vordere Höhenruderflossenverbindung jedoch auf einem Kreisbogen bewegt, musste die Spindelmutter schwimmend, das heißt vor- und rückwärts verschiebbar gelagert werden. Um die Sache spielfrei zu gestalten wurde noch eine Fixierung der Schwimmmutter durch eine Konterschraube vorgesehen.

Noch Ende Dezember 2011 trafen die Rippen für Leitwerke und Flächen ein, die mir Fräsdienst Heiko Schulze, Cecilienplatz 12, 12619 Berlin, Tel. 030-55158459, Fax. 030-55158460, E-Mail: info@heikos-warenhaus.de. nach meinen Zeichnungen digitalisiert und sauber gefräst hatte.

Bau von Leitwerken und Flächen

Nach dem Austrennen und Verputzen der Rippen konnte ich umgehend mit dem Bau von Leitwerken und Flächen beginnen. Die Rippen hatte ich wieder mit entsprechenden Füßchen versehen, womit der Bau zügig vorangetrieben werden konnte. Leider hatte ich aus Bequemlichkeitsgründen nicht alle Rippen mit Füßchen versehen, was sich dann später beim Beplanken als nachteilig herausstellen sollte. Beim nächsten Projekt werden auf jeden Fall wieder Füßchen vorn und hinten und zwar bei jeder Rippe vorgesehen. Bei den Flächen ist eine gravierende Abweichung vom Original die diagonale Anordnung der Querruderrippen, die zwar wegen der Erhöhung der Torsionssteifigkeit der Querruder sinnvoll erscheint, die aber, wie erst ich erst zu spät feststellen sollte, beim Original in Flugrichtung angeordnet waren. Vermutlich hatte die D-B10 mehrere Querruder Anlenkungen um ein Tordieren der Querruder unter Last zu verhindern.

Zur lagerichtigen Verklebung der Flächenverbindung und der Wurzelrippen, erfolgte vor dem Beplanken eine Rohbaumontage, bei der auch die Flügelaufnahmerohre ø 20 x 1mm mit KEVLAR Rovings lagerichtig am Hauptspant vernäht und verharzt werden konnten. Als nächster Schritt sollte das Aufbringen der 0,6mm Birkensperrholz Beplankung erfolgen. Im Rohbauzustand „übersommerte“ die DB10 dann jedoch aus nahe liegenden Gründen bis zum Herbst 2012 in meiner Kellerwerkstatt.

Bevor ich mit dem Beplanken im Frühjahr 2013 beginnen konnte, habe ich auch wegen besserer Zugänglichkeit, erst einmal mit dem Ausbau von Flächen und Rumpf begonnen. Die Querruderservos (HITEC, HS-125 MG) und die Landeklappen (PICHLER, 440mm Motorlandeklappe) wurden in den Flügel eingebaut. Im Rumpf wurde Höhen- und Seitenruderservo (HITEC, HS-645 MG) sowie das Schleppkupplungsser-

Das Rumpfgitter

Das Rumpfgitter mit Knotenverstärkungen

Die Spanten

Hornet E-Variante des Taifun mit geräumigen Rumpf
Emotion Taifum Variante mit neuem Rumpf
Tucan Segler Version des Hornet mit V-Leitwerk

Flugmodelle

Vega 4V-Competition
2980 mm = F3B, 2.100 gr
ab 1299,-

Strega V
2900 mm, JH8, F3B
Voll-CFK ab 949,-

Dorado
2380 mm = DS-Fräse

Typhoon
2001 mm, Hangfräse, Hotliner
ab 429,- / 499,-

Sunbird
1520 mm, Hangrocker, ab 389,-

SuperTopSky 3.0 Neu
1490 mm, DLG-HLG, ab 249,-

Nexus 900
900 mm Hangflug Mini, ab 169,-

Super-Mini TopSky
1000 mm, Mini-HLG 129,-

Manta-E Neu
Superleichter Nurflügler,
2000 mm

Predator 3
2970 mm, Voll-Carbon,
GM 08/6,8 ab 2.280 g 949,-

Salto
4060 mm, HQ 1,5-Strak, Scale
oder mit Quadroflap ab 1299,-

ASW 22
5300 mm, Scalesegler, EZW. 1529,-

TomCat Neu
2496 mm, sauschnell ab 629,-

Mini Mach
1500 mm, Hangfräse, Hotliner
DS Version in CFK 389,-

Mach II
2300 mm, M 4-8 %, ab 798 g,
DS-Hangfräse in CFK, Hotliner ab 599,-

Super-Mach
3700 mm, HN 1026, 3-geteilter Flügel,
DS-Floater in CFK, XXL Hotliner, ab 1099,-

Mini-Vega Neu
2300 mm, Hangsegler ab 699,-

Minivec Neu
1690 mm, DS-Acro, ab 289,-

viele Modelle auch in E-Version

Faserverbundwerkstoffe

Neu Spread Linegewebe 55 + 65 g/m², dicht wie 80 g Gewebe
Dissergewebe, u. v. m. zu traumhaften Preisen!
Neu Quadratstäbe und Quadratrohre, dünnwandige Prepregrohre

Hochstarttechnik

Megaline: zuverlässig, superelastisch, Megarubber mit 850% Dehnung

Neu Alu-Luftpolsterfolie mit Innenvlies

digitale Servos von KST
in Vollaluminiumgehäuse
Stellmoment bis zu 7,0 Kg*cm
ab 32,90

emc-vega

Office:
Dipl.-Ing. H.-B. Einck
Rügenstraße 74
45665 Recklinghausen

Tel (+49)02361-370 333 0
Mobil 0178/emcvega
Fax (+49)02361-370 333

mail@emc-vega.de
emc-vega.com

Preisliste 3
oder downloaden

Ein typischer Rumpfknoten

vo (HITEC, HS-85 MG) eingebaut. Das Höhenruder wurde mit einem CFK-Rohr ø 6 x 0,5mm, das Seitenruder mit Stahllitze ø 0,8mm angelenkt. Als Schleppkupplung habe ich die GRAUPNER Kupplung mit ø 8mm verbaut.

Um einen 2-zelligen LiFe Akku für die Empfängerstromversorgung verwenden zu können wurde der GRAUPNER Regler PRX-3A eingesetzt.

Beplankt wurden Rumpf, Leitwerke und Flächen wieder mit 0,6mm Birkensperrholz, wie schon im Mü3 Artikel detailliert beschrieben. Hier wirkte sich das früher schon erwähnte Fehlen von Füßchen an den Rippen, besonders bei den Flächen, dahingehend nachteilig aus, dass die Nasenleiste beim Beplanken durch den Bügeleisendruck zwischen den vorhanden Füßchen wellenförmig verzogen wurde.

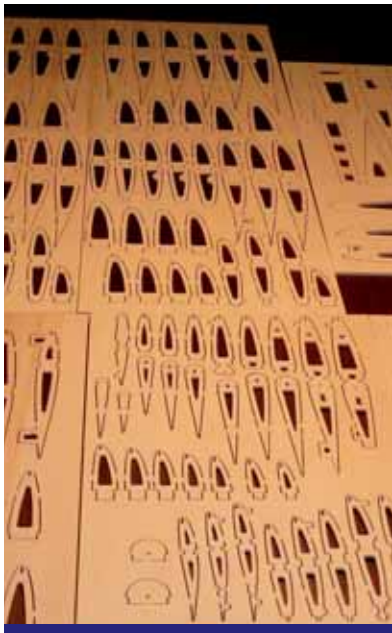
Die Landekufe wurde wie bei der Mü3 aus Eschenfurnier mit Glaslaminat Zwischenlagen formverleimt und mittels Gummi gepufferten Böckchen am Rumpf verschraubt.

Die Trimmspindel

Verklebung des Vorderrumpfs

Die Flossentrimmung mit Konterschraube

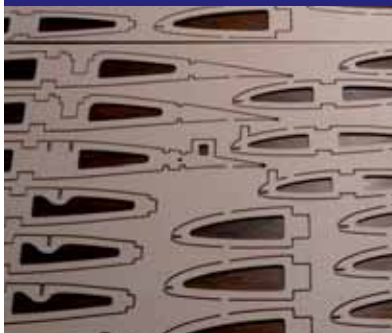
Höhenleitwerk



Die Frästeile

Seitenruder

Die Rippen



Scarlet
Spannweite 3.000 mm
Noemi
Spannweite 2.500 mm
Xenon
Spannweite 2.500 mm
Joker
Spannweite 1.500 mm
Neuheit 2013
Galaxy
Spannweite 2.000 mm
ARF-Modell
www.aero-naut.de
CAMcarbon
Das größte professionelle Zubehör-Sortiment der Welt!
direct LINK
Schnell zum Modell
www.aero-naut.de
aero naut
Informationen zu diesen und weiteren Produkten erhalten Sie im Internet unter www.aero-naut.de
Lieferung nur über den Fachhandel.
aero-naut Modellbau
Stuttgarter Strasse 18-22
D-72766 Reutlingen
www.aero-naut.de

Rumpfrohbau

Rumpfgerüst und Flächen

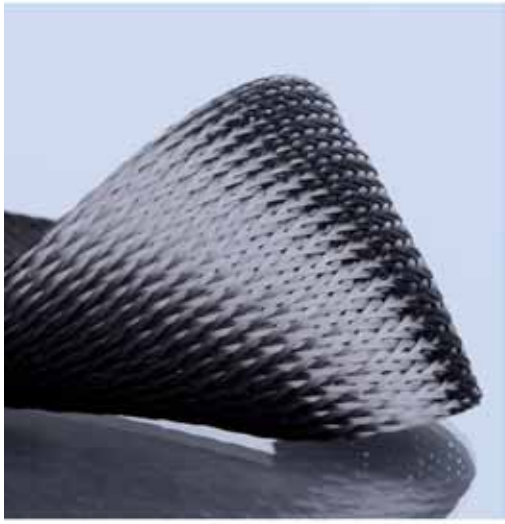
Die D-B10 nach 502km Weltrekord im Jahr 1935

Die unbespannte D-B10

Nun ist wieder Sommer, und damit muss die D-B10 wieder mal bis zum Herbst auf die Fertigstellung, im Wesentlichen auf das Bespannen warten.

Die D-B10 im Maßstab 1:4

Carbon-Werke
Weißgerber GmbH & Co KG



Über *30 Jahre* Erfahrung
rund um die Carbonfaser
auf über 10.000 qm!

Albert-Einstein-Straße 2-4
D - 86757 Wallerstein

Telefon 09081 / 29 00 40
Telefax 09081 / 29 00 42 9

mail@carbon-werke.com
www.carbon-werke.com

F3B Pilots of the World
Andreas Böhlen

Name	Andreas Böhlen
Geburtsjahr	1970
Nationalität	Schweiz
F3B Team	IG-F3B
F3B Modell	Fosa, Fosa Lift
Warum F3B?	Ich war schon immer von Segelfliegern fasziniert. Da ich gerne Wettbewerbe bestreite und vom Hangflug die Art der leistungsoptimierten Modelle kannte, bin ich bei der Formel 1 im Segelflug gelandet.
Wann hast Du mit dem Modellflug begonnen?	Die ersten Flüge mit Hilfe meines Vaters am Sender flog ich als 7-Jähriger. Die erste Fernsteuerung kriegte ich zu Weihnachten als 10- Jähriger.
Dein erstes Modellflugzeug?	Natürlich ein Dandy von Graupner mit Schweizerkreuz...!
Wann hast Du mit F3B begonnen?	Der Virus wurde mir 1995 eingepflanzt!
Dein erstes F3B-Modell?	Ellipse 2 mit T-Leitwerk
Dein erster F3B-Wettbewerb?	National: F3B Regionalwettbewerb mit Strecke und Dauerflug 1995 International: Eurotourwettbewerb in Nalbach 1996
Wichtige Etappen in Deiner Modellflug- und F3B-Karriere?	Mein erster F3B Schweizermeistertitel 1999. Teilnahme als Helfer bei der F3B-Weltmeisterschaft 1999 in Südafrika. Einzelweltmeister 2003 in Deutschland Einzelweltmeister 2005 in Finnland Worldcupsieger 2012
Dein lustigstes (schrägstes, verrücktestes ...) Erlebnis als F3B-Pilot?	An der Schweizermeisterschaft 1997 in Buochs bin ich im Dauerflug aus ca. 400 Meter wegen einer Störung abgestürzt. Meine Frau und ich suchten das Modell, konnten es leider nicht finden. Als wir zurück auf dem Platz waren, war die Siegerehrung schon vorbei und mein vermisstes Modell war auch schon auf dem Platz. Die Polizei hatte es gebracht, da es auf die Autobahn abgestürzt war. Zum Glück ging alles glimpflich aus und die Polizei hatte Erbarmen mit mir, ich musste keine Busse bezahlen.
Was sollte ein blutiger F3B-Anfänger unbedingt wissen?	Ein guter Hangflieger bringt die besten Voraussetzungen mit. Im F3B brauchst du aber ein gutes Team. Bei den Modellen ist nicht immer F3B drin was drauf steht.
Gibt es F3B-Regeln, die Du gerne ändern würdest?	Die Regelungen sind o.k.
Wie und wie oft trainierst Du die verschiedenen Aufgaben?	Vor Saisonbeginn und wichtigen Wettbewerben trainieren wir im Team mit Anlage vor allem Speed und Strecke. Wenn ich ein neues Modell habe und die Einstellungen erfliege, gehe ich meistens alleine trainieren. In dieser Phase bin ich 3-5mal pro Woche auf dem Feld bis die Einstellungen passen. Ich habe den Vorteil, dass unser Flugfeld nur 2 Minuten von unserem Haus entfernt ist.
Dein Geschwindigkeitsrekord? (Zeit, wann und wo?)	Ich glaube das waren 13,1 Sekunden an der Schweizermeisterschaft 2008.
Was zeichnet für Dich einen guten Wettbewerb aus?	Gute Organisation, wenig Reflights, gute Verpflegung, Hotel.
Wann bist Du mit Deiner Leistung in einem Wettbewerb zufrieden?	Wenn ich das Gefühl habe jeweils bei meinen Flügen und den Bedingungen alles rausgeholt zu haben. Wenn meine Teamkollegen zufrieden mit meinem Coaching waren und keine Schäden am Modell.
Was gefällt Dir am Oktoberfest-Pokal besonders gut?	Die grosse Teilnehmerzahl, gute Organisation, Innovationen, Gelände, Verpflegung.

Find more
F3B Pilots of the World on
www.mcm-muenchen.de

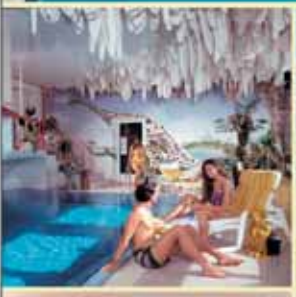
Modellfliegen im Urlaub

Der Glocknerhof ist ein komfortables 4* Ferienhotel, bestens geeignet für Modellflieger, Familien, Paare und Gruppen und befindet sich im sonnigen Süden Österreichs. Die gemütlichen Zimmer und Suiten im gepflegten alpenländischen Stil verfügen über einen Balkon mit traumhafter Aussicht auf die umliegende Bergwelt.

Modellflug: Neuer Modellflugplatz direkt unterm Hotel mit 2 Graspisten, Vorbereitungstischen, Stromversorgung (220 V) und Wasser, eigener Segelflughang am Rottenstein (1.350 m) mit Thermik und Aufwind und asphaltierter Straße bis zum Startplatz, Vereins-Modellflugplatz im Tal (600 m), Bastelräume und Flugsimulator im Hotel, Flugschule für Flächenmodelle, regelmäßige Veranstaltungen.

Weitere Highlights: Wellnessbereich mit Whirlpool, Saunen, Dampfbad, Tepidarium, Wasserbett, Ergometern, Massagen und Schönheitsanwendungen, Erlebnis-Hallenbad und Außenpool mit Liegewiese und Wasserrutsche in herrlicher Bergkulisse.

Für sportliche Abwechslung sorgen Tennis, Kegeln, Rafting, Gokart fahren, Bogenschießen, Golf, Paragleiten und Gleitschirm fliegen auf der Emberger Alm, Wandern und Mountainbike-Touren.



Ferien-Hotel ★★★★
Glocknerhof
17-Kräuterweg 43, A-9771 Berg im Drautal
Kärnten - Österreich
T +43 4712 721-0, Fax DW 168
hotel@glocknerhof.at www.glocknerhof.at

DER SCHNELLSTE WEG ZUM GLOCKNERHOF

www.facebook.com/hotel.glocknerhof

kabel as
Der Kabelspezialist für den Modellbau

www.kabel-as.de

Bei rund 800 Artikeln finden auch Sie das Passende.

Wir fertigen auch Kabel in Sonderlänge, fragen Sie danach!
Deutschlandweiter Versand für 3,50 €. Ab einem Bestellwert von 20,00 € liefern wir versandkostenfrei.

Aer-O-Tec
.flying beyond the limit.

Eder+Steidle GbR
Königsbergerstr.4
91567 Herrieden
info@aer-o-tec.de
www.aer-o-tec.de
0160-96052480

F3B Pilots of the World
Bernhard Flixeder

Name	Bernhard Flixeder
Geburtsjahr	1997
Nationalität	Österreich
F3B Team	KÄOB
F3B Modell	Fosa Lift
Warum F3B?	Weil mir der Team-Sport gefällt!
Wann hast Du mit dem Modellflug begonnen?	Mit 5 Jahren, durch meinen Vater!
Dein erstes Modellflugzeug?	Ein motorisierter Gleitschirm
Wann hast Du mit F3B begonnen?	Mit 10 Jahren
Dein erstes F3B-Modell?	Caracho 3000
Dein erster F3B-Wettbewerb?	Steinfeldpokal/ Mollram 2007
Wichtige Etappen in Deiner Modellflug- und F3B-Karriere?	Jüngster österreichischer F3B-Staatsmeister mit 13-Jahren. Nationalteam Qualifikation 2011, 2012, 2013 WM-Teammitglied 2013 in Nardt/ Dresden
Dein lustigstes (schrägstes, verrücktestes ...) Erlebnis als F3B-Pilot?	Es war 2010 in Berlin, wo ich meinen ersten internationalen Bewerb gewinnen konnte. Mein Helfer Jürgen Pölzl fragte mich vor meinem letzten Speed ob wir mit Risiko fliegen oder nicht. Und ich antwortete: „Risiko!“ — Am Ende standen wir beide am Podest.
Was sollte ein blutiger F3B-Anfänger unbedingt wissen?	Das man in F3B nur durch ein gutes Team erfolgreich werden kann!
Gibt es F3B-Regeln, die Du gerne ändern würdest?	Das auch der Speedflug in Gruppen zu jeweils ca. 10 Piloten geflogen wird. Meiner Meinung nach, braucht man bei großen Bewerben sehr viel Glück das richtige Wetter zu erwischen, da sich die Aufgabe Speed oft über mehrere Stunden hinziehen kann und es auch mit einem sauber geflogenen Speed nicht möglich ist, gute Punkte zu machen.
Wie und wie oft trainierst Du die verschiedenen Aufgaben?	Vorwiegend mit meinen Vater, aber eher selten und nur unregelmäßig. Teamtrainings mit den Team KÄOB haben wir ca. 3-4 mal jährlich, wo wir alle drei F3B-Aufgaben trainieren.
Dein Geschwindigkeitsrekord? (Zeit, wann und wo?)	13.99 sec beim World Cup Wettbewerb in Jesenik 2013
Was zeichnet für Dich einen guten Wettbewerb aus?	Ein gut organisierter und fairer Bewerb!
Wann bist Du mit Deiner Leistung in einem Wettbewerb zufrieden?	Wenn ich nach Hause fahre und unter den Top 10 platziert bin, oder wenn ein Teammitglied ein gutes Ergebnis erflogen hat, da dann auch die Teamleistung gepasst hat.
Was gefällt Dir am Oktoberfest-Pokal besonders gut?	Das große Teilnehmerfeld mit sehr vielen Nationen!

Find more
F3B Pilots of the World on
www.mcm-muenchen.de

Modell - Sonderhefte

Multicopter

Das neue Modell-Sonderheft ist vollgepackt mit allem, was man über diese vielseitigen Flugobjekte wissen muss:

Sie erhalten dabei Infos von echten Profis über Fernsteuertechnik, Motoren, Tipps und Tricks im Flugbetrieb und natürlich über den Einsatz von Kameras!

Umfang	64 Seiten DIN A4
Best.-Nr.	**41-2013-01**
Preis	**€ 9,60 [D]**

Thermik, was ist das?

Fragen Sie 100 Piloten zu diesem viel diskutierten Thema, und Sie bekommen 100 verschiedene Antworten!

Thermik ist (fast) immer da, bei Sonne, bei Regen, über Schnee und im dichten Nebel. Es ist ihr egal, ob das Modell, das in ihr unter den Wolken kurbelt, 50,– Euro oder 2000,– Euro kostet, und das Beste – Thermik ist absolut gratis.

Unvorstellbar? Nicht, wenn Sie dieses Heft gelesen haben! Bitte beachten Sie die Packungsbeilagen, denn Thermikfliegen macht süchtig ...

Umfang	84 Seiten DIN A4
Best.-Nr.	**41-2012-01**
Preis	**€ 9,60 [D]**

Neckar-Verlag GmbH • 78045 Villingen-Schwenningen
Telefon +49 (0)77 21 / 89 87-38 /-48 (Fax -50)
bestellungen@neckar-verlag.de • www.neckar-verlag.de

F3B Pilots of the World
Martin Herrig

Name	Martin Herrig
Geburtsjahr	1980
Nationalität	Deutschland
F3B Team	TU Dresden
F3B Modell	Freestyler 4
Warum F3B?	Für mich besteht die Faszination am F3B Fliegen in der Kombination taktisch anspruchsvoller Flugaufgaben, fliegerischer Präzision und Flugleistung der Modelle.
Wann hast Du mit dem Modellflug begonnen?	1998
Dein erstes Modellflugzeug?	Graupner DANDY
Wann hast Du mit F3B begonnen?	2000
Dein erstes F3B-Modell?	Europhia
Dein erster F3B-Wettbewerb?	Dörnbergpokal
Wichtige Etappen in Deiner Modellflug- und F3B-Karriere?	2012: Europameister F3K , 3. Platz WM F3F / Mannschaftsweltmeister F3F , Modellsportler des Jahres des Deutschen Aero Clubs 2011: Vizeweltmeister F3B , Sieger Kirchheim Open F3B — 2010 , Sieger Kirchheim Open F3B , Sieger Oktoberfestpokal F3B 2009: F3B-Weltmeister in Ivancice (CZ) , Sieger Oktoberfestpokal F3B , Modellsportler des Jahres des Deutschen Aero Clubs 2008: Sieger der F3B-Contest-Eurotour (4 Siege) , Sieger Worldcup F3B , Deutscher Meister F3B 2007: F3B-Einzel- und Mannschaftsweltmeister in Emmen (Schweiz) , Sieger der F3B-Contest-Euro-Tour (3 Siege) , Diverse Siege bei großen internationalen F3B-Wettbewerben , Sieger Oktoberfestpokal F3B , Deutscher Vizemeister F3K , Deutscher Meister F3F , Modellsportler des Jahres des Deutschen Aero Clubs , Ehrenmitglied des Modell-flugsportclubs TU Dresden e.V. 2006: Deutscher Meister F3K , Zweiter Viking Race F3F , Dritter der F3B-Contest-Euro-Tour (1 Sieg) , Deutscher Vizemeister F3B-Sieger Oktoberfestpokal F3B 2005: Deutscher Meister F3F , Sieger Oktoberfestpokal F3B , Helfer für Andreas Herrig im Deutschen F3B-Nationalteam 2004: Sieger Viking Race F3F 2003: Deutscher Meister F3F , Deutscher Vizemeister F3K 2002: Sieger Viking Race F3F
Dein lustigstes (schrägstes, verrücktestes ...) Erlebnis als F3B-Pilot?	Zeitfliegen beim Dörnbergpokal (2001): Sofort nach dem Start hatten eigentlich alle Piloten einen guten Bart direkt über dem Platz. Also sind wir, unter gelegentlichem nach-oben-schauen gemütlich zum Landepunkt gelaufen. Dort angekommen wollte ich die Kreisrichtung wechseln, jedoch zeigten „mein“ Flieger absolut keine Reaktion auf den Steuerinput und kreiste einfach weiter. Kurz überlegt und erstmal Höhenruder voll gezogen... Nun die Schilderung von Dieter Perlik, der alles von außen beobachtete: Er hatte sich gewundert, dass bei so guter Thermiklager schon so kurz nach dem Start mit Kunstflug begonnen wird. Der Flieger baute in einer Steilspirale erstmal gut 80% der Starthöhe ab, um dann in Dauerloops überzugehen. Diese Loops endeten schließlich in einer Wiese am weit entfernten Nachbarberg, ohne dass das Modell beschädigt worden wäre... Deshalb mein wichtigster Ratschlag an frisch gebackene F3B-Anfänger:
Was sollte ein blutiger F3B-Anfänger unbedingt wissen?	Immer, aber wirklich IMMER auf den Flieger schauen und sicherstellen, dass es auch der eigene ist!! Soviel Glück wie ich damals hatte hat man leider nicht oft im Leben, schon gar nicht bei F3B.
Gibt es F3B-Regeln, die Du gerne ändern würdest?	Alles, was es Anfängern erleichtert, in den Sport einzusteigen und auch Fuß zu fassen.
Wie und wie oft trainierst Du die verschiedenen Aufgaben?	Ich trainiere meistens Streckenflug und Speedflug, etwa 2mal im Monat.
Was zeichnet für Dich einen guten Wettbewerb aus?	Gutes Wetter, gute Stimmung und eine Organisation, die Verstand für die Flugaufgaben erkennen lässt.
Wann bist Du mit Deiner Leistung in einem Wettbewerb zufrieden?	Wenn ich taktisch keine Fehler mache und fliegerisch gut genug bin um am Ende zu gewinne. :-)
Was gefällt Dir am Oktoberfest-Pokal besonders gut?	Sehr gute Organisation! Internationales Teilnehmerfeld, hohes sportliches Niveau. Und natürlich die vielen Sachpreise!

Find more F3B Pilots of the World on www.mcm-muenchen.de

AKTIV-GENUSS-UND WELLNESSURLAUB
IN TIROL IM

Verwöhnhotel Goies ****

... wo Erwachsene Ihren Urlaub verbringen!

Buchung und Informationen:
www.goies.at

Verwöhn-Angebot

3 Übernachtungen oder 1 Woche Entspannen, Erholen und Genießen

Genießen Sie einige Tage Urlaub bei uns, im Verwöhnhotel Goies, inkl. Verwöhnpension: Frühstücksbuffet, Nachmittagsjause, Abendessen mit dem ausgezeichneten 6-Gang Wahlmenü, neue Wellnessanlage mit Hallenbad, verschiedenen Saunen, tägl. Aktivprogramm mit Fitness, Nordic Walking, ... SUPER.SOMMER.CARD (kostenlose Nutzung von 7 Seilbahnen und Wandershuttelbus)

3 Übernachtungen ab	**€ 280,–** *pro Pers.*
1 Woche ab	**€ 566,–** *pro Pers.*

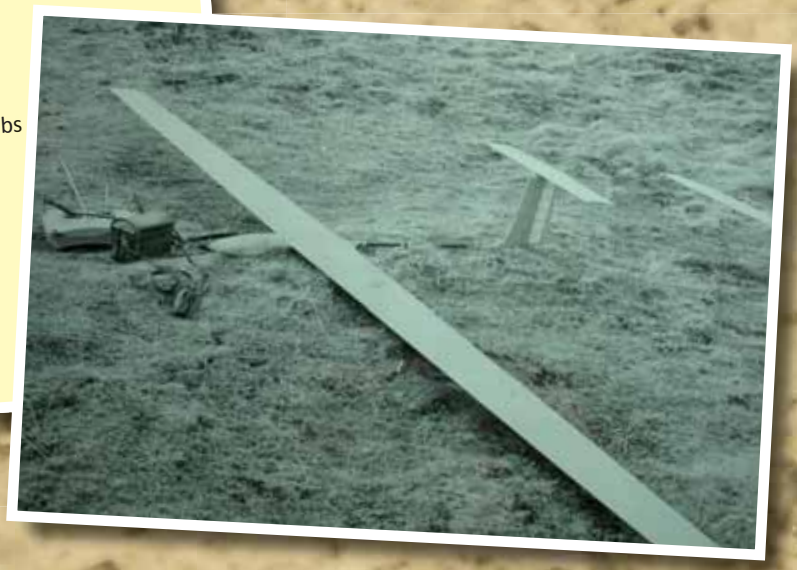
Wir freuen uns auf Ihren Anruf ...

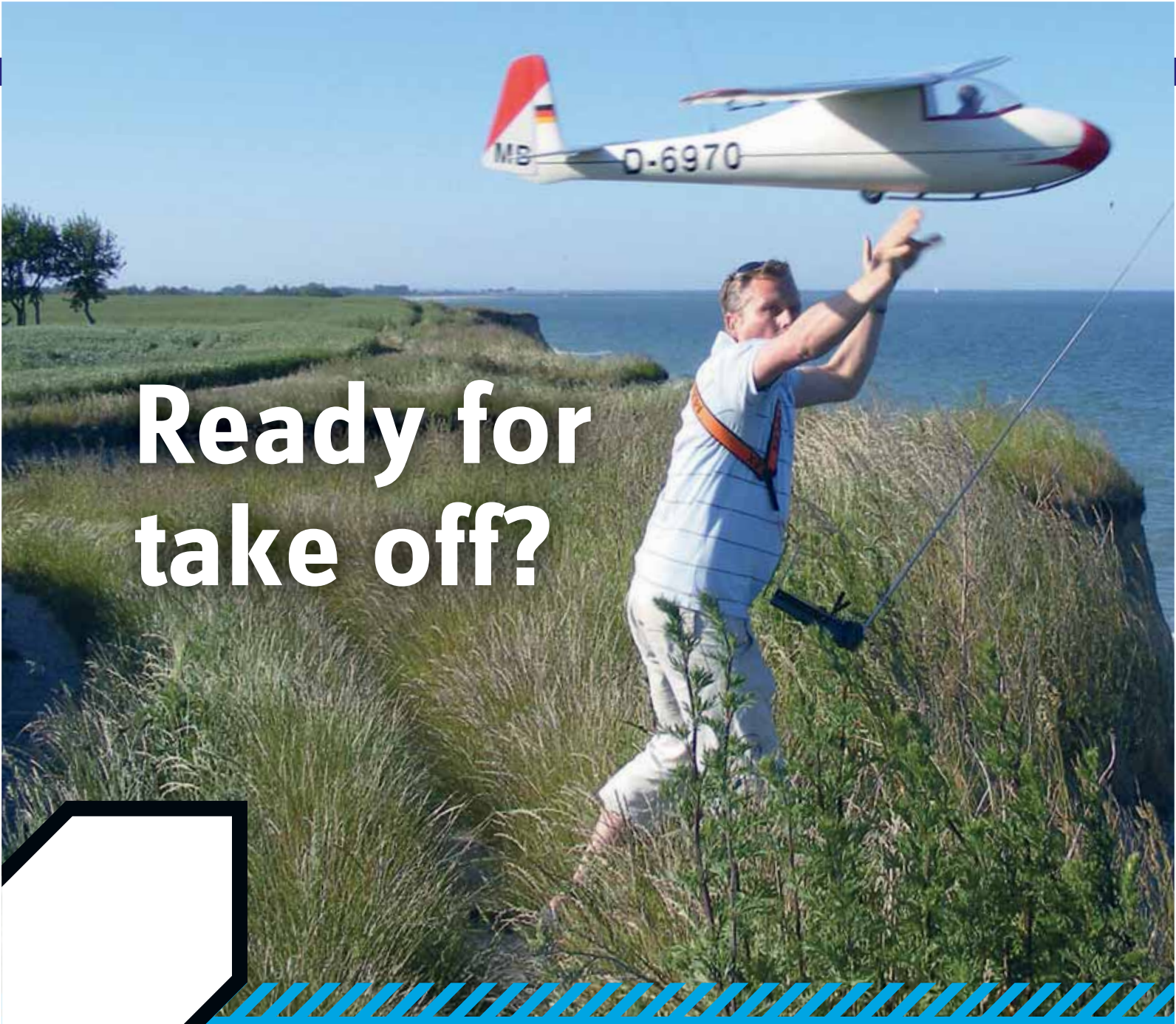
Familie Larcher heißt Sie herzlich Willkommen!

Verwöhnhotel Goies · Familie Larcher · Grunesweg 2
A-6532 Ladis · Tirol · Tel. +43/(0) 5472/61 33-0

F3B Pilots of the World
Reinhard Liese

Name	Reinhard Liese
Geburtsjahr	1956
Nationalität	Deutsch
F3B Team	KiKa
F3B Modell	Shooter u. Fosa Lift
Warum F3B?	Messen statt subjektiv bewerten
Wann hast Du mit dem Modellflug begonnen?	1967
Dein erstes Modellflugzeug?	Amigo 1 von Graupner
Wann hast Du mit F3B begonnen?	1978
Dein erstes F3B-Modell?	Eigenbau (siehe unten)
Dein erster F3B-Wettbewerb?	Bundesliga-Saisonbeginn 1978
Wichtige Etappen in Deiner Modellflug- und F3B-Karriere?	siehe übernächste Seite
Dein lustigstes (schrägstes, verrücktestes ...) Erlebnis als F3B-Pilot?	Eines von vielen. Wir schreiben das Jahr 1985 Die deutsche F3B-Nationalmannschaft mit kompletter Ausrüstung (ca. 1000 Kg) flog nach Waikeri Australien zur Teilnahme an der Weltmeisterschaft. Alle waren in zwei Ferienbungalows in Flugfeldnähe untergebracht. Zum Wässern der Hochstartseile nutzten wir letztendlich außenstehende Regentonnen. Zum ersten Trainingstag helles Entsetzen, denn alle Seile waren weg. Nach intensiven Recherschen wurde vermutet, dass die Müllabfuhr alles entsorgt hatte. Also auf zur Mülldeponie, wo ein großer Teil der Seile aufgefunden wurde. Sie wurden danach in den hauseigenen Waschmaschinen portionsweise gewässert, den Elektrostecker herausgezogen, versteht sich ja sicherlich.
Was sollte ein blutiger F3B-Anfänger unbedingt wissen?	F3B ist ein Teamsport. Neueinsteiger lernen besser in einem etablierten Team.
Gibt es F3B-Regeln, die Du gerne ändern würdest?	Der Speedflug hat eine übergroße Priorität Eine Verkürzung der Seillänge könnte die beiden anderen Flugaufgaben aufwerten
Wie und wie oft trainierst Du die verschiedenen Aufgaben?	Früher oft, heute eher selten
Dein Geschwindigkeits-rekord? (Zeit, wann und wo?)	15,4 sec mit V-Ultra in Kulmbach 14,9 sec mit Estrella in Herten 14,4 sec mit Shooter in Hülben
Was zeichnet für Dich einen guten Wettbewerb aus?	Straffe Organisation des Wettbewerbs
Wann bist Du mit Deiner Leistung in einem Wettbewerb zufrieden?	Wenn die Platzierung dem Trainingstand entspricht
Was gefällt Dir am Oktoberfest-Pokal besonders gut?	Große internationale Beteiligung zum Saison-ende





Ready for take off?

Für Vielflieger und Himmelsstürmer.

Ob Helikopter, Basisstation oder passende Akkus - bei Conrad finden Sie aus über 400.000 Artikeln garantiert das Richtige für Ihr Lieblingshobby.

ELECTRONIC CONRAD

Conrad Filialen

München Moosach
Hanauer Straße 91
80993 München

Öffnungszeiten:
Mo. - Fr. 9.30 - 20.00 Uhr
Sa. 9.00 - 20.00 Uhr

München Tal
Tal 29
80331 München

Öffnungszeiten:
Mo. - Sa. 9.30 - 20.00 Uhr
www.conrad.de

Modellflugerfolge

Stand : 31.12.2012

seit 1967 Modellflug

1967 erster Segelflugwettbewerb als Jugendlicher

ca. 280 geflogene offizielle Wettbewerbe

ca. 230 Urkunden

ca. 230 Pokale und Ehrenteller

Modellflugleistungsabzeichen:

	Stufe A bis Stufe Gold-C mit 3 Diamanten		1968 - 1989
2 x	Hessischer Jugendmeister		
9 x	Hessischer Meister		
4 x	Deutscher Vizemeister		
2 x	Deutscher Meister F3F		1984, 1990
7 x	Deutscher Meister F3B		1981-82, 1983-84, 1985-86, 1987-88, 1997, 2005, 2012
5 x	Eurotoursieger		1997, 1998, 2000, 2001, 2003
6 x	Pilot an Europameisterschaften *alle Einzelwertungen unter den ersten 10 Plätzen*		1984, 1986, 1990, 1992, 1994, 1998
3 x	Europameister	Einzelwertung	1984, 1986, 1992
Platz 4	Einzelwertung		1990
Platz 5	Einzelwertung		1998
Platz 7	Einzelwertung		1994
4 x	Europameister Mannschaft		1984, 1990, 1992, 1998
2 x	Vize - Europameister Mannschaft		1986, 1994
10 x	Pilot an Weltmeisterschaften *alle Einzelwertungen unter den ersten 10 Plätzen*		1983, 1985, 1987, 1989, 1991, 1993, 1997, 2003, 2005, 2007
1 x	Weltmeister	Einzelwertung	1987
	Platz 3	Einzelwertung	2003, 2005
	Platz 4	Einzelwertung	1983
	Platz 5	Einzelwertung	1985, 1993
	Platz 6	Einzelwertung	1991, 2007
	Platz 7	Einzelwertung	1989
	Platz 10	Einzelwertung	1997
5 x	Weltmeister	Mannschaft	1983, 1991, 1993, 2005, 2007
3 x	Vize - Weltmeister	Mannschaft	1985, 1987, 2003
	Platz 3	Mannschaft	1989
	Platz 4	Mannschaft	1997

Verleihung „Goldenes Lohrbeerblatt“ 2005 als höchste staatliche Auszeichnung für Amateursportler

Find more
F3B Pilots of the World on
www.mcm-muenchen.de

ACT Europe
Redundant RC-Systems

ACTeurope
Talblickstraße 21
75305 Neuenbürg
Tel.: 07082 93174
Fax: 07082 93175
acteurope@t-online.de
www.acteurope.de

Neue Produkte...

S3D 2,4T GHz
3D-FHSS Telemetry System

2,4GHz-Sendemodul S-16T V2

Mit M-Bus-PLUS

Neue Voll Telemetrie-Empfänger

Neue Preise

Empfänger mit Metallgehäuse

Industriestandard für Großmodelle

www.acteurope.de

Fuel Watch Telemetrie für Jets

- M-Bus Plus Sensor
- 99,9% genaue Tankanzeige
- Engine Stopp Warnung
- Turbinen- + ECU-Typ unabhängig
- Anzeige über ACT-App, kabellos
- Einfache Einstellung und Kalibrierung über UPD-C
- Sprachausgabe, kabellos

XT-10 Servo
BLS-PLS-HV

- Hochvolt - 5V-8,5V/2xLipo
- Kein Poti - Magneto Encoder
- Brushless - keine Bürsten
- Alles Verschleißfrei
- Voll-Metallgetriebe
- Metallchassis
- 28cm/kp - 0,04sec

Faserverbund-Werkstoffe

Carboplast

- ☑ Carbon-, Glas-, Aramid- und Abreißgewebe
- ☑ Harze und Härter
- ☑ Carbonfaser-Gelege

Wir sind offizieller Sponsor des: F3B Team Germany

Unsere starken Partner: Lange Ritter+ SGL GROUP THE CARBON COMPANY

www.carboplast.de

h&s technologies GmbH | Bohlerstr. 1 | 73463 Westhausen

F-Schlepper PowerGnumpf Elektro

von Manfred-Dieter Kotting

Als Nachfolger für meinen „aufgebrauchten“ Telemaster suchte ich letztes Jahr einen F-Schlepper der 5-kg-Klasse mit rund 2 m Spannweite und der nötigen Power, um auch einen 5-kg-Segler problemlos in die Luft zu befördern. Die kommerziell angebotenen Modelle erfüllten nicht meine Ansprüche (robust, leicht,schnell, viel Innenraum, vier Klappen, zwei getrennte Höhenruder), so dass ich meinen FMT-Autoren-Kollegen Dieter Werz bat, aus seiner Gnumpf-Grundkonstruktion mir eine Elektroausführung nach meinen Vorgaben zu zeichnen und die nötigen Frästeile und zwei balsabeplankte Styrokerne (je 1 m lang) zu liefern. Wir einigten uns rasch auf ein reines Zweckmodell mit schlankem Rumpf und extrem stabilen Sandwichflächen mit geringer V-Form, die sowohl vier Klappen als auch die Schleppkupplung bekommen sollten. Der Rumpf ist aus Sperrholzteilen unterschiedlicher Härte, je nach Notwendigkeit, auf einem ebenen Baubrett hergestellt worden.

Die endgültige Spannweite von 2,05 m ergab sich aus dem Stauraum für die einteilige Fläche unter meinem Wagenhimmel! Die inneren Flügelklappen sind in mühsamer Handarbeit als Spaltklappen gestaltet und werden je nach Bedarf in vier Stellungen gefahren. Die Steuerung erfolgt samt Höhenruderausgleich per Flugphasenschalter, so dass für alle vier Klappenstellungen die Höhenrudertrimmungen getrennt gespeichert werden können. Das geht mit der verwendeten Multiplex Royal pro 16 recht einfach. Empfängerseitig ist ein entsprechend guter RX-12-DR pro im Modell verbaut.

Die gesamte RC-Ausrüstung ist auf „HV“ mit Doppelstromversorgung ausgelegt. Die Empfängerstromversorgung übernehmen zwei zweizellige LiPo-Akkus mit je 1.200 mAh Kapazität (MPX-FX). Diese werden über einen Safety-Switch 12 HV Twin-Batt mit integrierter Akkuweiche geschaltet. Dieser Baustein von Multiplex bietet zusätzlich zwei Anschlüsse für die getrennte Überwachung der beiden Empfängerakkuspannungen per Telemetrie.

Als Antrieb wurde ein O.S.-Motor geplant, den ich aus meinen Tests als besonders geeignet kannte. Das ist der 8-Zellen-Motor OMA 5025-375, der – aus 9 LiPo-Zellen gespeist – gute 2,5 kW Eingangsleistung bietet, aber auch mit 6 LiPo-Zellen geflogen werden kann. Ich bevorzuge die extrem leichten und dünnen Graupner E-Prop-Latten.

Gemessen 6 und 9 Zellen an 4.500-mAh-Akku LemonRC OMA 5025-375:

Graupner-Latte	Strom [A]	Spannung (V)	Eingangs-leistung [W]	Drehzahl [1/min]
E-Prop 16×10	50	24	1.200	7.500
E-Prop 15×8	75	37	2.775	11.300

Als Regler kommt ein Jeti Opto Spin Pro 75A zum Einsatz, der mit der Jeti-Box eingestellt werden kann. Für Optimierungen können die aktuellen Daten auf der Jeti-Box ausgelesen werden. Alle Verbindungen, auch zum O.S.-Motor, laufen über 4-mm-Goldstecker. Als Antriebsakkus kommen

Jetzt kann der Sommer kommen

JAMARA GERMANY

40 Jahre Jubiläum 1973-2013

1830mm

UVP* € 279,–

Art.-Nr. 012150 Piper Tomahawk ARF

2000mm

UVP* € 125,–

Art.-Nr. 007065 Discus EPO 4Ch RTF 2,4Ghz links
Art.-Nr. 007066 Discus EPO 4Ch RTF 2,4Ghz rechts

2028mm

UVP* € 96,–

Art.-Nr. 007055 ASK 21 EPO PNP

2115mm

UVP* € 125,–

Art.-Nr. 007275 ASW 17 EPO RTF

1000mm

UVP* € 66,–

Art.-Nr. 007211 Zero EPO ARF

1020mm

UVP* € 66,–

Art.-Nr. 007095 Piper J-3 EP-Por RTF

426mm

UVP* € 75,–

Art.-Nr. 007285 PC-6 Pilatus RTF

960mm

UVP* € 489,–

Art.-Nr. 031565 E-Rix 500 Carbon RTF Gas links
Art.-Nr. 031566 E-Rix 500 Carbon RTF Gas rechts

705mm

UVP* € 333,–

Art.-Nr. 031560 E-Rix 450 Carbon RTF Gas links
Art.-Nr. 031561 E-Rix 450 Carbon RTF Gas rechts

960mm

UVP* € 399,–

Art.-Nr. 031550 E-Rix 500 RTF Gas links
Art.-Nr. 031551 E-Rix 500 RTF Gas rechts

*unverbindliche Preisempfehlung

Weitere Informationen finden Sie auf: www.jamara.com

JAMARA e.K. | Inh. Erich Natterer | Am Lauerbühl 5 | DE-88317 Aichstetten | Tel. +49 (0) 75 65/94 12-0 | +49 (0) 75 65/94 12-23 | info@jamara.com

Lemon-RC (gelb) mit 3 Zellen und 4.500 mAh Kapazität und 35C Belastbarkeit zum Einsatz. Dieses 3x3-Zellenpack wiegt etwa 1 kg.

In Sachen Servos habe ich mich für fünf Mini-HV von Multiplex (preisgünstige analoge HV-Servos mit Kunststoffgetriebe) als Standard und zwei HS-5087MH von Hitec (13-mm digitale HV mit Metallgetriebe) für die beiden Höhenruder entschieden. Das analoge Mini-HV gibt es leider nicht mit Metallzahnrädern. Wer ein Metallgetriebeservo für die Seite samt der Heckradsteuerung für unverzichtbar hält, der nehme – wie ich – für diesen Job ein digitales HS-5496MH. Das ist ebenfalls für HV-Betrieb zugelassen. Die tatsächliche Gesamtmasse des fertigen Modells entspricht fast exakt den Planungsdaten:

Fläche flugfertig:	1.650 g
Rumpf ohne Flugakkus:	2.450 g
Flugakkus max.:	1.000 g
SUMME startklar:	5.100 g
	mit 9 Zellen, 4.770 g mit 6 Zellen,
	ca. 80 g Flächenbelastung

Bereits mit einem 8-Zellen-LiPo wäre man also nötigenfalls noch unter der 5-kg-Grenze.

Das Flugmodell wird weitestgehend per Telemetrie überwacht. Das stellt sicher, dass mir Probleme während des Schleppfluges ebenso signalisiert werden wie das Erreichen der vorbestimmten Ausklinkhöhe. Kontrolliert und protokolliert werden derzeit per GPS-Logger und UniSens-E von SM-Modellbau RX-Spannung, Signalqualität, Flugakkuspannung, Strom, Kapazität aktuell, Rx-Akku 1, Rx-Akku 2, Drehzahl, Speed live, Speed max., 3D-Entfernung, Vario, Höhe aktuell, Höhe max., zurückgelegte Wegstrecke.

Das Flugverhalten des Modells ist so, wie geplant: harmlos. Das Geschwindigkeitsspektrum liegt dank der flexibel setzbaren Klappen zwischen 40 und 180 km/h, wobei natürlich über Grund bei Rückenwind auch schon mal die 200-km-Marke geknackt wurde. In dieser Konfiguration können Schlepps bei etwas Gegenwind mit Seglern unter 5 kg Masse mit meist 45 Grad Steigwinkel bis auf 300 m Höhe ohne jedwede Kurve geflogen werden, auf unserem Platz nach Ost oder West ideal machbar. Aber auch große Segler mit bis zu 6,5 kg Masse sind noch mit über 10 m Steigen pro Sekunde sicher zu schleppen. Die hohe Maximalgeschwindigkeit verhindert sicher, dass mich ein Segler am Seil ein- oder gar überholt. Das - letztendlich wie ursprünglich geplant - etwas vorgepfeilte Kohlefaserfahrwerk nimmt auch harte Landestöße nicht übel. Mit einem Akkusatz sind, je nach Seglermasse und Ausklinkhöhe (300 m bevorzugt), drei bis vier Schleppstarts machbar. Bisher sind alle Schlepps und Landungen ohne gravierende Pannen verlaufen, hoffen wir, dass das so bleibt ...

Neu bei Team JR
Remo Frattini
F5B Europa- & Weltmeister
DMSS TL
DUAL MODULATION SPECTRUM SYSTEM
- 20 (XG 6) / 30 Modellspeicher
- eingebaute Telemetrie
- mehrsprachig
- SD-Card
- Modellspeicheridentifizierung
XG 6 DMSS TL
m. Seglermenü
11 X DMSS TL
& DSM2 / MHz
XG 11 DMSS TL
XG 8 DMSS TL
JR
AKmod GmbH
Quellenstr. 13
CH-4310 Rheinfelden
Tel. +41 61 843 00 00
www.akmod.ch - info@akmod.ch

TM
pull
over
GERMANY
protect your plane
pull-over, lindenstrasse 37, D-73230 kirchheim/teck, www.pull-over-products.com

Glückliche Kinder, traurige Väter
Der Schnupperflugtag 2013

Text: Herbert Utz, Fotos: Wolfgang Berner

Computerspiele, Fernsehen und Internet sind eine große Verlockung für Kinder. Es ist gar nicht mehr so leicht, sie an die frische Luft zu locken. Davon haben wir uns nicht abschrecken lassen und am 15. Juni wieder den Schnupperflugtag für Kinder angesetzt.

Die 60 verfügbaren Plätze waren schnell ausgebucht. Wer wollte sich schon die Gelegenheit entgehen lassen, selbst mal ein Modellflugzeug zu steuern? Außerdem durfte man seinen eigenen Balsagleiter basteln und ausprobieren und – zugegeben – auch Flugsimulatoren standen zur Verfügung. Die größte Sorge war dann nur noch das Wetter aber auch das spielte mit.

Nur etliche Väter standen traurig am Flugfeld: Sie durften diesmal nur zuschauen aber nicht selber fliegen.

Ober
FLUGMODELLBAU

Epfenhauser Siedlung 35
D-86899 Landsberg/Lech
Tel. 08191/308722
Fax 08191/6704
Oberflugmodellbau@gmx.de

www.oberflugmodellbau.de

F3B Winden und
Hochstartzubehör

RDS Anlenkungen vom 1m SAL
bis 10m Scale-Großsegler

www.Oberflugmodellbau.de
Günther Ober, Epfenhauser Siedlung 35, 86899 Landsberg, +49 (0) 8191/308722, oberflugmodellbau@gmx.de

MKS
Servo-tech

MiTEC®

Impressionen vom Schnupperflugtag 2013

Modellbau LINDINGER

www.lindinger.at

Modellbau Lindinger GmbH
Industriestraße 10
A-4565 Inzersdorf

Tel.: +43(0)7582/81313-0
e-mail: office@lindinger.at
www.lindinger.at

Katalog 2013/14
hier zeigen wir die Vielfalt von über 11.000 hoch interessanten Modellbauartikeln

... so einfach geht`s...
• Internet: www.lindinger.at
• Post: Modellbau Lindinger Industriestr.10, A-4565 INZERSDORF
• Tel.: +43/7582/81313-0 Fax: DW-17

Portopauschale € 3,-

diese Seite ist um das 1000 fache zu klein, um Ihnen hier Europas größte Auswahl präsentieren zu können !

EXCLUSIV PRODUKTE von Modellbau LINDINGER

WELLPOWER ECO
mit dem sensationellen Preis-, Leistungsverhältnis!
• hochwertige Verarbeitung
• überragende Leistungsdaten
ab 9.90

• kürzeste Lieferzeiten
• riesen Warenlager
..... einfach mal testen !

Ihr Versandprofi ! www.lindinger.at

Weberschock Development

Alt und Neu bei Weberschock-Development:
Dassel und Dopamin

www.weberschock-development.de

MARTIN WEBERSCHOCK DEVELOPMENT

F3B Pilots of the World
Alexey Shchegolev

2012

2011

1983

Name	Alexey Shchegolev
Year of birth	1959
Nationality	Russia
F3B team	Russia
F3B plane	Dopamin
Why F3B?	F3B, it is really serious sports.
When did you start to fly model airplanes?	Since 1973.
Your first model airplane?	My first model was free flight in 1970.
When did you start to fly F3B?	The first F3B competitions in the USSR have taken place in 1976 in the city of Kharkov (Ukraine).
Your first F3B contest ever?	At these competitions and the first time flied F3B.
Your first F3B plane?	My first F3B model was self-made and to a regret has not remained.
Major stepstones of your career as a RC and F3B pilot?	1988: I the first time became the champion of the country (Everything, in various years I won the national championship of 16 times). 1990: the Command of the USSR the first time participated in the European championship. 1992: I the first time participated in competitions „Oktoberfestpokal“ 2003: the World championship which passed in Germany. (Till now, not surpassed in quality of the organisation) Perhaps, it is the most interesting F3B events in my life.
What is the most important thing a F3B rookie should know?	F3B, it is real competitions, instead of simply to do some flying.
How and how often do you practise the different tasks?	Unfortunately, now I train very little, but all the same I try.
Your speed record? (Time, when and where?)	My record in speed, very modest - 14,28. I have flown by it in the national championship in 2008.
What is your definition of a good competition?	1) it is the good organisation of competitions. 2) a considerable quantity of pilots from many countries. 3) Good weather (without a rain).
What do you like most about the Oktoberfest-Pokal?	I participate for a long time in these competitions. Till now, these competitions remain the largest in world F3B. And the main thing, is the help from organizers and sportsmen in any questions. For me and my colleagues from Russia it is very important. Many thanks to all for these competitions.

1978

1973

1973

Find more
F3B Pilots of the World on
www.mcm-muenchen.de

TUD MODELLTECHNIK

Urlaub und Modellflug ?

Da sind sie im Hotel Gstatsch an der besten Adresse.
Fliegen am Spitzbühl 1930 m Seiser Alm: Sie können mit der Fahrgenehmigung jederzeit bis zum Spitzbühl Talstation und dann mit dem Lift bis direkt zum Startplatz. Sollte das Wetter mal nicht so mitspielen, können sie sich in der Sauna oder in unserem Panorama Hallenschwimmbad gemütlich ausruhen. Wir bieten ihnen ein reichhaltiges Frühstücksbuffet. Zum Abendessen genießen Sie die Wahl zwischen köstlichen 4-Gänge-Menüs. Natürlich können sie auch Zimmer mit Frühstück buchen um die super Abendthermik am Spitzbühl zu nutzen.

Familie Gasslitter

Hotel Gstatsch · I-39040 Seiser Alm · Tel.: 0039/0471/727908
Fax: -/727985 E-Mail: info@gstatsch.com · www.hotel-gstatsch.com

Ihr Spezialist rund um den Modellsport

Günter Oechsner
MODELLBAU workshop
GmbH

Öffnungszeiten:
9:00-12.30 Uhr + 15-18 Uhr
Mittwoch nachmittag und
Samstag nachmittag geschlossen

Aubinger Str. 2a
82166 Gräfelfing
Tel: 089 87 29 81
Fax: 089 87 73 96

www.oechsnermodellbau.de

F3B Pilots of the World

Joakim Stahl

Name	Joakim Stahl
Year of birth	1965
Nationality	Swedish
F3B team	RFK Ikaros
F3B plane	Dopamin
Why F3B?	Great friendship around the world, interesting technic and tactic.
When did you start to fly model airplanes?	I started with RC 1978, Before this date I had a number of freeflight models and a line-control Cox Cessna.
Your first model airplane?	The first true model airplane, not a toy, was a freeflight A1glider named Svensson. My first RC was Graupner Amigo II.
When did you start to fly F3B?	My first year was 1982
Your first F3B plane?	Multiplex Flamingo (first version)
Your first F3B contest ever?	St. Mellösa Lyftet F3B 1982, Örebro/Sweden
Major stepstones of your career as a RC and F3B pilot?	One stepstone was late winter 1983. We had the speed course up, managed to copy speedtimes I had read about in FMT (Flug- Und Modelltechnik) This was a boost for my self-confidence. Glider was my second Grover, span 2,7 m airfoil E205. Development and construction together with my friend Sven-Olov Carlsson was another stepstone. We constructed a number of relative competitive gliders in the mid -80:s, the Grover series and later SpaceWolf.
Your funniest (weirdest, craziest ...) episode as a F3B pilot?	WC 2003 Kirchheim Teck. Monster thermal, we started directly in the distance task. Pasi was in the center of the thermal when whole pit area was lifting, tents and other thing was sucked up. There is a nice picture where you can see Pasis Racemachine high in the sky and under it tents and other stuff tumbling and lifting under it.
What is the most important thing a F3B rookie should know?	Have fun. Trim model so it flies easy hands of. Take part in contests and try to copy what you see. Begin to fly speed task with a small dive at first, learn to fly smooth. Use more diving successive; take it easy results will come.
Is there anything you would like to change in the F3B rules?	Perhaps distance task (B) with GPS in the future. Duration task (A) could be improved in somehow, like differ target time more, exponential so you get a more reduced score if you do not fly full time.
How and how often do you practise the different tasks?	Different. I fly more often in springtime and less in mid seasons. I practice speed and distance, often without the course set up. Duration task I practice in our Club competition (Ikaros Cup).
Your speed record?	Around 13.5 sec.
What is your definition of a good competition?	Nicely socializing with mates and a barbecue afterwards. Smooth running competition with not so much stress.
When are you satisfied with your performance in a competition?	When I feel that everything is working as expected. Good launching in different conditions, smooth speeds and that my set up works each flight. Winning is another thing.
What do you like most about the Oktoberfest-Pokal?	To meet all people and the smell from the grill. Very nice organized and relaxed atmosphere.

Flamingo Winter of 1982 my first season in F3B is soon done. Model is the Flamingo a fine little glider. Wingspan 2.52 m, aspect ratio of 13 together with E193 airfoil made it a great multitask glider for its time. Empty weight was 1500 – 1600 g. Flamingo could be ballasted up to 900 grams in the wings which is respectable for glider with an wingarea around 48 sq-dm. Flamingo handles well with this weight. I remember that I regularly loaded 450 grams in the duration task to increase its potential.

Grover II In my hands the second Grover construction. Grover II was a substitute for Grover I which crashed early in spring 1983. Grover I had wingspan 2800 mm, ailerons – flaps mixed mechanically. Fuselage was very similar to Sagitta, all wood. Airfoil E211. Grover II was a simpler glider compare to type I. Wingspan 2700 mm and airfoil E205, no flaps. The landing brakes were similar to Ralf Deckers Optima. Wing joiner was like Sagitta, 8 mm steel rod. Wing spar was a rough structure made of wood, aluminum, some carbon fiber rovings and fiberglass. At first Grover II was covered with red Solarfilm and stabilator was constructed like Flamingo, all balsa. After renovations wings were covered with polyester and fiberglass and fitted with a new stabilator in foam/fiberglass. This version is on the picture. Later in 1983 my friend Sven-Olov Carlsson implemented fine engineering in a new serie of Grover gliders. These were inspired from German models from the World Championships in York 1983 Airfoil was throughout the Grover series HQ 2.0/9. Wingspan 2800 - 2900 mm.

I was a helper in the Swedish team in York. I was in a kind of chock after the WC, performance from especially the German team was very impressive. Then I met Sven-Olov, he said, if they can do it we can. And that's it, the rest is history...

WWW.F3J.COM

SAMBA model

PIKE MINI PERFECT ELECTRO AND MORE...

Urlaub im Fichtelgebirge/Modellflugschulung

Bei uns finden Sie neben absoluter Ruhe und Erholung auch vielfältige Freizeitmöglichkeiten. 2 Ferienwohnungen 55 - 70 qm, komplett ausgestattet, auf Wunsch mit Frühstück. Modellfliegen direkt von der Terrasse aus. Modellflugschulung (Einzelunterricht) auch mit Ihren eigenen Modellen möglich.

Konrad Zimmermann · Metzlersreuth 60 · 95482 Gefrees
Telefon/Fax: 09254/8188
www.ferienwohnungen-zimmermann.de

F3B Pilots of the World
Martin Weberschock

Name	Martin Weberschock
Geburtsjahr	1972
Nationalität	deutsch
F3B Team	Badesalz
F3B Modell	Radical Jazz, Dopamin, Radical pro
Warum F3B?	Es ist meine Leidenschaft seit 1986. Die Modelle haben für mich eine Ästhetik und die Aufgaben sind schön komplex.
Wann hast Du mit dem Modellflug begonnen?	1978 (mit sechs Jahren), mein Vater ist Modellflieger, meine Brüder sind Modellflieger.
Dein erstes Modellflugzeug?	Der Fan von Graupner und als RC Modell der Trimmy von Carrera
Wann hast Du mit F3B begonnen?	1986 habe ich mein erstes F3B Modell gebaut. 1988 den ersten F3B Wettbewerb geflogen.
Dein erstes F3B-Modell?	Ein Eigenbau namens Lessad (Dassel umgekehrt)
Dein erster F3B-Wettbewerb?	Ein F3B Wettbewerb in Uelzen (Hochstartwinde war der umgebaute Vespa PX 200 Motor Roller)
Wichtige Etappen in Deiner Modellflug- und F3B-Karriere?	1994: Helfer der schwedischen Nationalmannschaft 1998: Teammanager und Teameuropameister in Finnland 2001 erste Teilnahme an einer F3B Weltmeisterschaft als Pilot
Dein lustigstes (schrägstes, verrücktestes ...) Erlebnis als F3B-Pilot?	Ich bin auf dem Weg zum Oktoberfestpokal auf der Autobahn mit Benzinmangel stehen geblieben. Leider ist niemand stehen geblieben, um womöglich zu helfen. Nach einiger Zeit tippte mir jemand von hinten auf die Schulter und sagte: Martin, was machst du denn hier. Es war Stefan Göbel, der von der linken Spur mit seinem Wohnwagengespann über die, dort vierspurige Autobahn ganz auf den Standstreifen zog, da er mich dort erkannte. Mein Fazit: Als F3B Sportler bist du nie allein!
Was sollte ein blutiger F3B-Anfänger unbedingt wissen?	Es kommt nicht auf das Modell an, sondern nur darauf, wie gut du es kennst.
Gibt es F3B-Regeln, die Du gerne ändern würdest?	Ich würde die Seillänge auf 150m kürzen.
Wie und wie oft trainierst Du die verschiedenen Aufgaben?	Ich habe ein langjähriges Trainingsteam (Lothar und Michael), ohne die Erfolge unmöglich wären. Wir trainieren in der Saison einmal in der Woche.
Dein Geschwindigkeitsrekord? (Zeit, wann und wo?)	12,93 sec (siehe Youtube)
Was zeichnet für Dich einen guten Wettbewerb aus?	Viele Runden werden geflogen!
Wann bist Du mit Deiner Leistung in einem Wettbewerb zufrieden?	Wenn keine gravierenden Fehler passieren.
Was gefällt Dir am Oktoberfest-Pokal besonders gut?	Der Oktoberfestpokal hat eine sehr hohe Qualität, da neben den vielen Helfern aktive F3B Sportler den Wettbewerb leiten. Diese F3B Sportler übernehmen vorbildliche Verantwortung für unseren Sport. Vielen Dank!

Find more
F3B Pilots of the World on
www.mcm-muenchen.de

baudismodel

Impressum

© 2013 · Modellbau Club München e.V.

Herausgeber (V.i.S.d.P.)
Modellbau Club München e.V.
1. Vorsitzender Dirk Thomalla
Silvanusweg 9, 85586 Poing
1.vorsitzender@t-online.de
www.mcm-muenchen.de

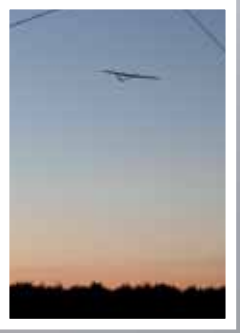
Fotos
Dieter Pfefferkorn, Herbert Utz, Wolfgang Berner,
Privatbilder von Piloten und Archiv des MCM

Layout und Satz
www.grafix.de

Redaktion
Armin Hortzitz

Druck
Druckerei Joh. Walch GmbH & Co. KG, Augsburg

Retrospektive · Oktoberfest-Pokal 2012



2,4 Dual FHSS
Frequency Hopping Spread Spectrum

WEATRONIC®

Made in Germany

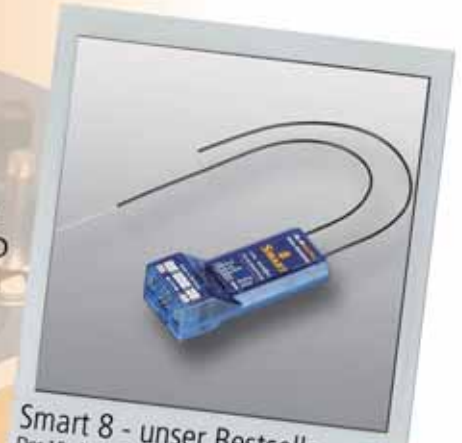
weatronic® Handsender BAT 60

High Tech Standard Made in Germany aus dem Zentrum für Luft- und Raumfahrt:

- 9-fach kugelgelagerte Sticks
- verschleißfrei dank Hall-Sensoren
- innovatives Gas- / Bremshebelkonzept
- 22 (28) frei programmierbare Steuerelemente
- 5" kapazitiver Touchscreen 800 x 480 Farb LCD
- internes GPS
- Web Interface für externen Zugriff und Programmierung
- eigene Ladecontroller für jede Zelle (Li-Ion)
- eine Zelle immer reserviert als 25% Reserve für eine sichere Landung
- Micro-SD Card zur Datenaufzeichnung
- USB
- 3,5 mm Kopfhörer Ausgang
- zwei parallele Sende- und Empfangssysteme

Entwickelt für den neuen ETSI Standard EN 300 328 V1.8.1

1699,-€ inkl. MwSt.



Smart 8 - unser Bestseller 118,-€
Der 15g leichte und nur 63 x 25 x 17 mm große DualReceiver passt auch in sehr schlanke Rümpfe.

weatronic GmbH, Schmiedestr. 2A, 15745 Wildau
Info : 03375-2460890 / info@weatronic.com
www.weatronic.com

High End Elektromotoren
PLETTENBERG

Wir bewegen die Welt !

the art of power ...

... made in Germany.

Plettenberg Elektromotoren • Rostocker Str. 30 • D - 34225 Baunatal
www.plettenberg-motoren.com • info@plettenberg-motoren.com
Tel: +49 (0) 56 01 / 97 96 0 • Fax: +49 (0) 56 01 / 97 96 11

...taking you higher!

www.hoellcinshop.com

Der Himmlische Höllein - Glender Weg 6
96486 Lautertal
Tel.: 09561-555 999 email: mail@hoellein.com

jaro müller

www.jaromuller.com

UHU Klebstoffe für jedes Material

Lesebeispiel:

Papier auf Kork = 1/2

1 = UHU Der Alleskleber

oder

2 = UHU Alleskleber Kraft

		Holz				Kunststoffe					harte Materialien			flexible Materialien			Papier	
		Holz-Furniere	Balsaholz	Holz, Holzwerkstoffe, Schichtstoffplatten	Kork	Resopal, Bakelit, Duroplast	Weich-Schaum (Schaumgummi, -stoff)	Hart-Schaum (XPS/EPS), Styropor®, Styrodur®, Depron®	Weich-Kunststoffe (Weich-PVC)	Hart-Kunststoffe (PVC, PS, ABS, PMMA, PC)	Metall	Porzellan, Keramik, Stein, Beton	Glas, Spiegel	Gummi	Leder	Textil, Filz	Fotos, Thermopapier	Papier, Pappe, Karton
Papier	Papier, Pappe, Karton	1/7	1/17	1/9	1/2	2/6*	2	18/6*	2	2/16	1/2	1/2	1/6*	1/2	1/2	1/2	8/6*	1/7
	Fotos, Thermopapier	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	
flexible Materialien	Textil, Filz	1/2	2/6*	2/6*	2/6*	2	2/6*	18/6*	2	2/6*	2/6*	1/2	1/2	2/6*	2/6*	2/6*		
	Leder	2/4	2/4	2/4	2/4	2/3**	2/4	18/6*	2	2/3**	2/3**	2/3**	2/3**	2/3	2/4			
	Gummi	4/5**	4/5**	4/5**	2/4	4/5**	2/4	18/6*	2	4/5**	4/5**	4/3**	5**	4/5**				
harte Materialien	Glas, Spiegel	11/5**	11/5**	11/5**	11	13	6*	18/6*	2	13	14/13*	14/13*	14/13*					
	Porzellan, Keramik, Stein, Beton	2/3**	2/3**	2/3**	2/3**	2/3**	3/12*	18/12*	2	3/13*	14/13*	14						
	Metall	2/3**	14/3**	14/4	2/3	14/5*	4/6*	18/11*	2	2/15	14/13*							
Kunststoffe	Hart-Kunststoffe (PVC, PS, ABS, PMMA, PC)	16/2	16/3**	2/12*	2/3	14/5**	2/6*	18/12*	2/16	16/15								
	Weich-Kunststoffe (Weich-PVC)	2	2/16	2/16	2/16	2/5**	2	18	2									
	Hart-Schaum (XPS/EPS), Styropor®, Styrodur®, Depron®	18/12*	18/12*	18/12*	18/12*	18/6*	18/6*	18/12*										
	Weich-Schaum (Schaumgummi, -stoff)	4/6*	4/6*	4/6*	4/6*	4/6*	4/12*											
	Resopal, Bakelit, Duroplast	3/4	3/4	3/4	3/4	14/5**												
Holz	Kork	9/4	9/4	9/4	9/4													
	Holz, Holzwerkstoffe, Schichtstoffplatten	9/4	9/17	9/12*														
	Balsaholz	17/9	17/5**															
	Holz-Furniere	9/2																

* Flächen- und Montageklebung
** Punkt- und Kleinflächenklebung

Die Angaben wurden sorgfältig geprüft. Eine Garantie für die Vollständigkeit, Richtigkeit und letzte Aktualität kann jedoch nicht übernommen werden. Haftungsansprüche, die durch Nutzung verursacht werden, sind ausgeschlossen, sofern wir nicht vorsätzlich oder grob fahrlässig gehandelt haben.

Im Falle eines Falles – UHU

Interaktive Klebeberatung unter: **www.UHU.de**

Die »alten Hasen« des Oktoberfest-Pokals
The »Veterans« of the Oktoberfest-Pokal

Anzahl der Teilnahmen · Number of Runnings

37

R. Decker	GER

34

G. Köberlein	GER
J. Mögn jun.	GER

29

R. Liese	GER
M. Lorenzoni	ITA
H. Lüthi	SUI

28

H. Fischer	GER
P. Hoffmann	AUT

26

G. Aichholzer	AUT
H.P. Gölz	GER

25

A. Hortzitz	GER
Z. Jesina sen.	CZE
B. Klose	GER
G. Niederhofer	AUT
K.H. Schneider	GER

24

M. Weberschock	GER

21

H. Quabeck	GER

20

R. Binkert	SUI
A. Buchwald	GER
H. Haas	AUT
W. Priegelmeir	GER

19

J. Buchert	GER
R. Piss	AUT
D. Pfefferkorn	GER

18

R. Schaub	SUI

17

A. Böhlen	SUI
P. Hubbertz	GER
C. Rosso	ITA

16

S. Besemer	GER
W. Ebinger	GER
T. Giere	GER
R. Hoffmann	SUI
B. Jäger	AUT
B. Ros	NED
M. Seyfang	GER
W. Wichter	GER
M. Wunderlich	GER

15

M. Becker	GER
S. Böhlen	SUI
G. Kraus	AUT
G. Schröter	GER
U. Trautwein	GER
H.R. Zwingli	SUI

14

D. Amici	ITA
F. Givone	ITA
T. Kübler	SUI
F. Leeb	AUT
C. Rein	GER
R. Sutter	SUI
A. Schegolew	RUS
H. Tunker	GER

13

A. Basch	AUT
S. Eder	GER
G. Flixeder	AUT
T. Gruber	GER
W. Häuplick	AUT
B. Hummel	GER
P. Medard	FRA
T. Rössner	GER
H.J. Sutter	SUI
M. Wohlfahrt	GER
A. Wunschheim	GER

12

P. Böhlen	SUI
P. Casadei	ITA
A. Freiberg	GER
S. Goebel	GER
G. Hortzitz	GER
R. Krischke	GER
D. Rein	GER
W. Scheda	AUT
K. Strasser	SUI
M. Müller	

11

D. Duchesne	BEL
C. Fiedler	GER
P. Fusek	CZE
J. ten Holt	NED
S. Jaschke	GER
C. Kraus	GER
H.D. Landsmann	GER
G. Matzelberger	AUT
H. Michl	AUT
B. Perpar	YU
H. Rossmann	AUT
R. Weinländer	GER

10

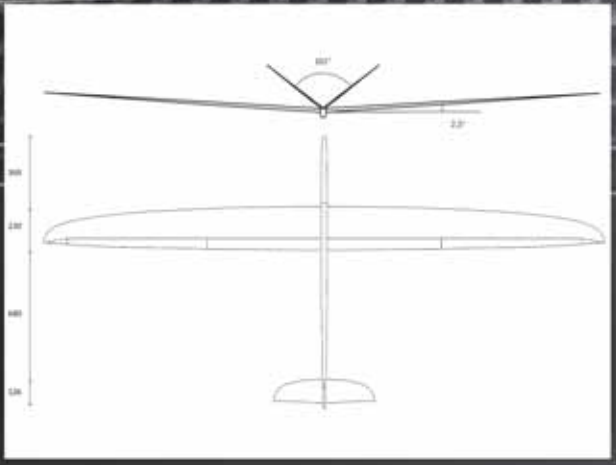
J. Elfinger	GER
W. Enderle	GER
W. Hirt	AUT
P. Marek	CZE
H. Miller	GER
N. Moll	GER
R. Peichl	GER
J. Smits	NED
K. Wasner sen.	AUT
K. Wasner jun.	AUT
M. Wanner	GER
G.Weber	GER
U. Weber	AUT

NEUHEITEN!

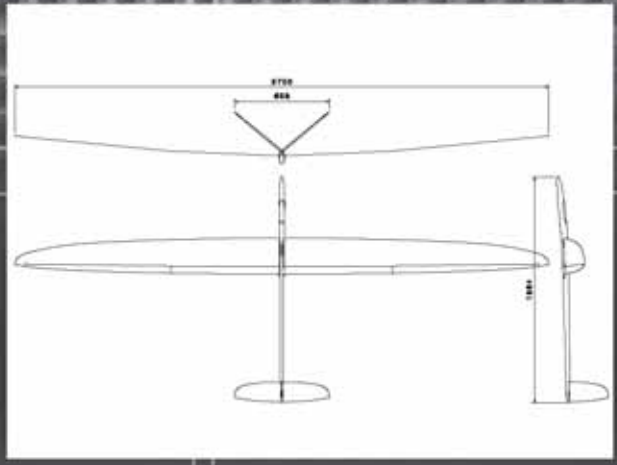
sw composite

Neue Modelle und Neuerungen in der Fertigung.

THOR (F3F/F3B)



CYCLONE (F3J/F5J)



Es wird auf modernste Fertigungsmethoden gesetzt. Alle Zuschnitte werden CNC geschnitten.

In Vorbereitung für 2014 ist eine Energija XL mit 4,5 m in V- und X-HLW.

sw-composite simon wahl ■ marienstraße 12 ■ 73271 holzmaden
mobile 01 76-70 46 20 87 ■ fax 0 70 23-74 98 91
mail info@sw-composite.de ■ web www.sw-composite.de

Preisträger der Oktoberfest-Pokal-Wettbewerbe
The Winners of all Oktoberfest-Pokal Contests

	1. Platz		2. Platz		3. Platz	
1976	F. Schiborr	GER	A. Saager	GER	R. Decker	GER
1977	F. Fritz	AUT	J. Ten Holt	NED	R. Decker	GER
1978	W. Sitar	AUT	A. Wackerle	AUT	P. Aeberli	SUI
1979	W. Sitar	AUT	H. Sitar	AUT	M. Betschwar	GER
1980	H. Quabeck	GER	L. de Cruppe	GER	H. Kauba	GER
1981	W. Vauth	GER	S. Meier	SUI	H. Quabeck	GER
1982	K. Wasner jun.	AUT	O. Sweers	NED	R. Decker	GER
1983	H. Quabeck	GER	W. Vauth	GER	R. Decker	GER
1984	R. Decker	GER	K. Bluemler	GER	R. Liese	GER
1985	H. Fischer	GER	R. Liese	GER	K. Wasner jun.	AUT
1986	R. Liese	GER	A. Hortzitz	GER	H. Fischer	GER
1987	K. Wasner jun.	AUT	R. Liese	GER	W. Vauth	GER
1988	R. Liese	GER	R. Decker	GER	B. Klose / D. Lippert	GER
1989	R. Galliker	SUI	F. Haupt	AUT	H. Fischer	GER
1990	P. Kowalski	GER	R. Decker	GER	K. Kowalski	GER
1991	R. Decker	GER	M. Apelli	ITA	R. Liese	GER
1992	R. Liese	GER	J. Elfinger	GER	S. Goebel	GER
1993	J. Elfinger	GER	T. Rotte	GER	R. Liese	GER
1994	S. Goebel	GER	D. Duchesne	BEL	J. Mögn	GER
1995	D. Duchesne	BEL	S. Goebel	GER	J. Stahl	SWE
1996	J. Stahl	SWE	S. Goebel	GER	F. Donker Duyvis	NED
1997	P. Kowalski	GER	R. Liese	GER	M. Weberschock	GER
1998	R. Liese	GER	S. Goebel	GER	J. Mögn	GER
1999	D.Perlick	GER	P. Hoffmann	AUT	G. Aichholzer	AUT
2000	P. Väisänen	SWE	S. Knechtle	SUI	A. Böhlen	SUI
2001	R. Liese	GER	M. Weberschock	GER	S. Knechtle	SUI
2002	M. Weberschock	GER	K. Kowalski	GER	S. Knechtle	SUI
2003	R. Liese	GER	M. Weberschock	GER	S. Knechtle	SUI
2004	B. Hummel	GER	S. Knechtle	SUI	M. Weberschock	GER
2005	M.Herrig	GER	A. Böhlen	SUI	R. Liese	GER
2006	M.Herrig	GER	R. Liese	GER	A. Herrig	GER
2007	M. Herrig	GER	A. Böhlen	SUI	P. Väisänen	SWE
2008	A. Böhlen	SUI	P. Hubbertz	GER	R. Hofmann	SUI
2009	M. Herrig	GER	A. Herrig	GER	R. Liese	GER
2010	M Herrig	GER	J. Pölzl	AUT	A. Herrig	GER
2011	D. Amici	ITA	M. Herrig	GER	A. Herrig	GER
2012	A. Böhlen	SUI	A. Herrig	GER	M. Herrig	GER

Graupner | SJ

Zwei starke Argumente drei Persönlichkeiten

Echtzeittelemetrie & Sprachausgabe

„Geschwindigkeit: 86 Stundenkilometer"

mc-16 HoTT

Best.-Nr. 33016

- 8 Kanäle (erweiterbar auf bis zu 22)
- 20 Modellspeicher

„Höhe: 148 Meter"

mc-20 HoTT

Best.-Nr. 33020

- 12 Kanäle (erweiterbar auf bis zu 26)
- 24 Modellspeicher

„Empfängerspannung: 5,6 V"

mc-32 HoTT

Best.-Nr. 33033

- 16 Kanäle (erweiterbar auf bis zu 30)
- 80 Modellspeicher

Weitere Informationen und Zubehör zu unseren Produkten unter:

AZ_23

www.facebook.com/GraupnerNews www.youtube.com/GraupnerNews

WWW.GRAUPNER.DE