



# Informator

Jahrgang 12, Heft 3

September 2007

Diese Publikation soll helfen, wichtige Dinge für alle Clubmitglieder zugänglich zu machen.

Hebt diese Hefte gut auf, um später eventuell einmal nachschlagen zu können.

Dieses MAGAZIN ist für Mitglieder des MBC-Enzesfeld gedacht.

Die Termine bitte im Kalender vormerken. So können sie nicht vergessen werden.

Wir bemühen uns für Euch!

## WICHTIG

**AeroClub-Beitrag nicht vergessen!**

## **VERSICHERUNG**

## WICHTIG

### Liebe Vereinsmitglieder!

Es ist so weit. Die Umstellung des Layouts unseres Informators ist weitgehend abgeschlossen. Was Ihr hier in den Händen hält, ist die konsequente Weiterentwicklung einer Idee einer Vereinszeitschrift, an der der Zahn der Zeit auch nicht unmerklich vorübergegangen ist. Es war an der Zeit das Erscheinungsbild an bestehende, große Modellfachzeitschriften anzulehnen, ohne aber den Anspruch an deren Qualität zu stellen. Wenn Ihr die Zeitung durchblättert, werdet Ihr folgende Änderungen bemerken:

Das Textlayout wurde komplett auf 3-spaltig umgestellt. Dies machte es nötig, um einen angenehmen Textfluss zu erhalten, auch die Schriftgröße um einen Punkt zu verkleinern (früher Arial 11, jetzt Arial 10).

Durch diese Änderung ist es nun möglich auch unterschiedliche Bildgrößen zu benutzen, ohne dass dies komisch aussieht. Was es wiederum nötig macht, Bildunterschriften zu benutzen, da größere Bilder nicht mehr an der betreffenden Stelle im Text platziert werden können. Um die Bilder noch weiter hervorzuheben bekommen alle einen farbigen Rahmen, meistens schwarz, themenbezogen sind auch andere Rahmenfarben möglich. Bei den Bauberichten wurde ein eigener kleiner Bereich für die technischen Daten geschaffen, der extra hervorgehoben wird (oranjer Rahmen, gelber Hintergrund). Ein neues Konvertierungsprogramm erreicht obendrein eine wesentlich bessere Qualität der Fotos beim Druck, was wiederum größere Downloadfiles verursacht. Aber in der Zeit von Breitbandzugängen wohl auch kein Thema mehr. In der nächsten Ausgabe (1/2008) wird noch die Titelseite, das Inhaltsverzeichnis und die Seite des Obmanns angepasst.

Viel Spaß beim Lesen  
Martin Koisser

### Inhalt:

Seite 2	Die Seite des Obmanns
Seite 3-6	Bericht Microwarbirds
Seite 7	Modellpilotenkunde (2)
Seite 8-9	Bericht Twister
Seite 10-13	Bericht Speed
Seite 14	Grillabende
Seite 15-16	Bericht A4 Skyhawk
Seite 17-18	Bericht Red Bull Airrace
Seite 19	Termine
Seite 20	Vorschau



Bericht Microwarbird

Seite 3



Bericht Twister

Seite 8



Bericht Speed

Seite 10

LIEBES MITGLIED! KOMME ZU DEN WÖCHENTLICHEN CLUBABENDEN UND DU BIST IMMER INFORMIERT ...  
JEDEN DONNERSTAG AB 18:00 UHR IN DER PIZZARIA PARLARE/LEOBERSDORF

# Die Seite des Obmanns

## Impressum:

**Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:**  
MBC-Enzesfeld

**Für den Inhalt verantwortlich:**  
Martin Koisser

**e-mail:**  
info@mbc-enzesfeld.at

**Homepage:**  
www.mbc-enzesfeld.at

**Mitarbeiter dieser Ausgabe:**  
Martin Koisser  
Franz Hruska  
Martin Rosner  
Bernd König

**Redaktionsschluss für Ausgabe 1/2008:**  
31.12.2007



## Liebe Mitglieder!

Nun ist es endlich soweit Euer Obmann geht in Pension! Ab 1. Oktober bin ich in der Pension und habe jetzt endlich mehr Zeit zur Verfügung.

Mein Bestreben ist es nach wie vor, mehr Leute auf den Flugplatz zu bekommen, denn von vielen Seiten höre ich immer wieder „bei Euch kann man kommen wann man will, nie fliegt hier einer“.

Ganz so ist es nicht, denn das liegt zum Teil am Wetter und zum Teil daran, das der Job einfach nicht mehr so viel Freiraum zulässt.

Dazu kommt noch, das viele Mitglieder mehrere Hobbys haben und daher weniger Zeit für das Modellfliegen haben.

Das heurige Schnupperfliegen ist sehr gut angenommen worden. Vielleicht ist ein zukünftiger Modellflieger dabei.

Auch konnte die verschobene Landesmeisterschaft erfolgreich nachgeholt werden.

Bis auf den Arbeitseinsatz wo wir den Flugplatz winterfest machen haben wir schon wieder alles erledigt.

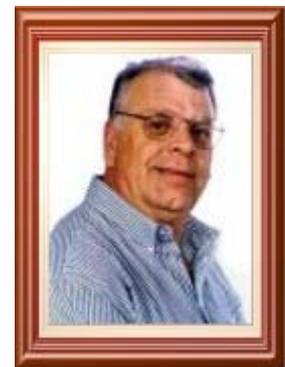
Ich bitte Euch hiermit gleich noch einmal, kommt zahlreich zum Arbeitseinsatz. Umso leichter wird es alle Dinge

die notwendig sind schnell zu erledigen.

Danach konzentrieren wir uns schon wieder auf Herbst und die Weihnachtsfeier.

Noch viele schöne Flugtage und Holm und Rippenbruch wünscht Euch

Euer Obmann



Euer Obmann Franz Hruska  
Habt Ihr Fragen? Dann sendet ein Mail an:  
obmann@mbc-enzesfeld.at

Test: Microwarbirds von Cox-Wings



Vorbildlich und transportsicher verpackt, befinden sich alle Teile in der Schachtel.



Alle Teile sind bereits fertig lackiert und dekoriert, einfach perfekt.

Auf meinem Bautisch liegen 2 Schachteln mit Microwarbirds. Hergestellt von Cox-Wings werden diese Modelle von Jamara vertrieben. Die eine Schachtel beinhaltet eine P47 Thunderbolt, die andere eine Spitfire. In diesem Bericht wird nur von einem Modell berichtet, da die Bauschritte für alle Typen gleich sind. Sollte ein Unterschied vorhanden sein, wird das gesondert angeführt. Folgende Modelltypen aus dieser Serie sind verfügbar: P-51

Mustang, F4U Corsair, Spitfire MK14, P-40 Warhawk und P-47 Thunderbolt.

**Inhalt:**

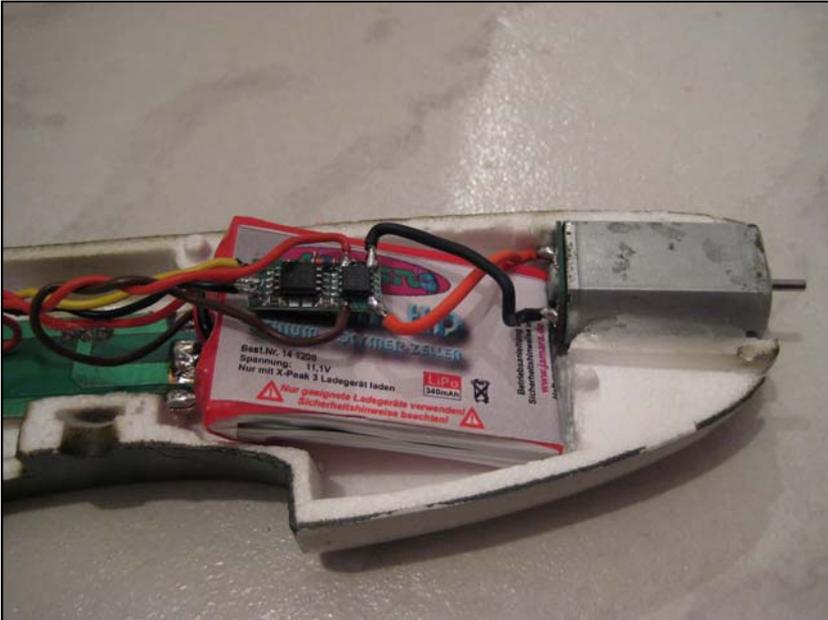
Alle Teile des Modells sind aus Styropor geschäumt und komplett mit dem passenden Finish versehen. Die Tragfläche befindet sich mit bereits eingeklebtem Holm in einem Stück im Karton, der Rumpf ist zweigeteilt.

Darunter befinden sich dann noch

die Ruder und Leitwerke, Kleinteile wie Ruderhörner, Klebeband und Anlenkungen, Verbindungsplatte, 2 Stk. Propeller (je nach Type mit Spinner), Ladekabel und schlussendlich noch der Motor die Montageanleitung und einige Decals, passend zur entsprechenden Type des Modells. Die Transportsicherheit ist in dieser Verpackung

auch gegeben. Da zum ersten die einzelnen Teile fast nichts wiegen, um sich selbst Schaden zuzufügen, zum anderen Teil ist alles schön mit Klebeband gesichert.

Zur Fertigstellung werden noch folgende Komponenten benötigt: 2 Stk. Microservos, ein Microregler für Bürstenmotoren, ein Microempfänger und ein 2s LiPo Akku. Alternativ kann man auch noch den, in der Montageanleitung er-



*Akku, Regler und Motor. Alles muss in der kleinen Rumpfspitze Platz finden.*

wählten, 7 Zellen NiMh Akku benutzen, aber wer will das im LiPo-Zeitalter schon.

**Bau:**

Die Bauanleitung startet wie üblich mit den Sicherheitshinweisen. Denn auch wenn das fertige Modell nicht mal 200 Gramm wiegt, handelt es sich hier NICHT um Spielzeug, was auch die späteren Flugversuche beweisen werden. Weiters wird ausführlich beschrieben, was zur Fertigstellung alles benötigt wird.

Zu Beginn werden die Ruder an die Leitwerke geklebt (mit dem beige-packten Klebeband). Damit sitzen die Ruder fest und lassen sich auch leichtgängig bewegen. Bei der Thunderbolt müssen die beiden Höhenruder mit einem Drahtbügel (der natürlich auch beiliegt) verbunden werden. Hier fühle ich mich in meine „Revell-Zeit“ zurückversetzt. Meine großen Finger mögen diesen filigranen Bauschritt kaum bewerkstelligen. Auch das Seitenruder muss etwas ausgeschnitten werden um die Freigängigkeit des Höhenruders zu gewährleisten. Ist das erledigt, werden die Ruderhörner eingeklebt. Hier wird ein kleiner Schlitz in die Ruder geschnitten und die Ruderhörner mit Epoxyharz eingeklebt (Ich habe hier Styrosekundenkleber genommen).

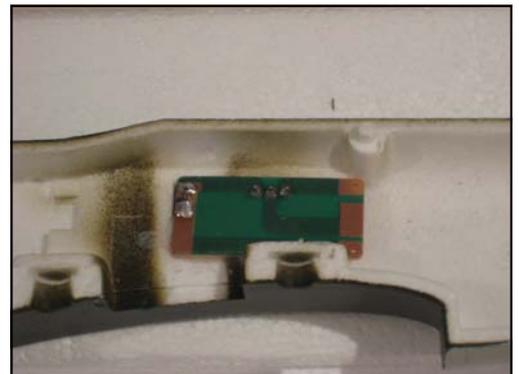
Wenden wir uns dem Rumpf zu. Als erstes wird die ebenfalls beiliegende „Verbindungsplatte“ eingebaut. Das ist eine kleine Leiterplatte mit aufgelötetem Schalter und Ladebuchse. Diese wird direkt in die dafür vorgesehene Rumpfhälfte geklebt. Daran werden dann der Regler und der Akku direkt angelötet (wer das nicht möchte kann auch noch kleine Stecker in die Verbindungen einfügen, Platz ist im Rumpf genug vorhanden).

Dann wird der Motor mit Epoxyharz an die dafür vorbereitete Position geklebt. Sturz und Seitenzug sind hier bereits berücksichtigt. Wenn man diesen kleinen Motor und das kleine Modell so vor sich liegen hat, will man kaum glauben dass das tatsächlich einmal fliegen soll.

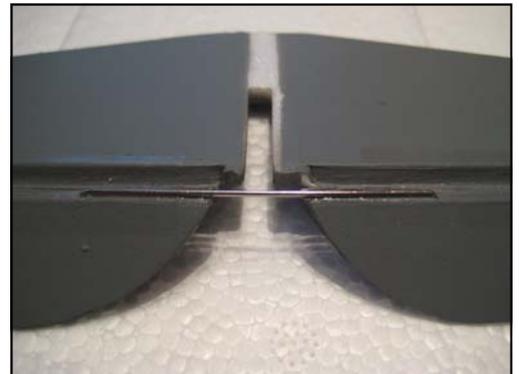
Jetzt werden Regler und Akku an die vorgesehene Stelle im vorderen Teil des Rumpfes untergebracht. Die Anschlüsse werden direkt an die Verbindungsplatte und an den Motor gelötet. Akku und Regler müssen nicht eingeklebt werden, da sie sich nach Zusammenbau der Rumpfhälften nicht



*Etwas groß geraten ist das Ruderhorn für das filigrane Seitenruder.*



*Hier ist die Schalterplatine mit integrierter Ladebuchse schön zu sehen.*



*Die Drahtverbindung des Höhenruders.*



*Die Schalterplatine mit der Ladebuchse von der Außenseite des Rumpfes.*



*Trotz der geringen Größe haben die Microwarbirds ein herrliches Flugbild. Nicht zuletzt wegen den phantastischen Finish.*



*Hier sind die Anlenkungen zu sehen. Aus Komfortgründen wurde das mit Gestängeanschlüssen realisiert.*



*Auch im tiefen Überflug immer ein Genuss!*

mehr vom Fleck bewegen können. Jetzt kommen die 2 Microservos an ihren Platz hinter der Tragflächenbefestigung. Die Anlenkungsstäbe müssen auch gleich in die Servohebel eingehängt werden. Servoseitig geschieht das mit einer Z-Kröpfung der Stangen, Ruderseitig sind die Stangen nur 90 Grad gebogen und werden einfach in die Ruderhörner eingehängt. Das Gestänge ist zweiteilig, verbunden mit Schrumpfschlauch, der nach Einstellung der Nullstellung der Servos und der Ruder einfach fixiert wird. Ich habe hier Ruderseitig zu einem Microgestängeanschluss gegriffen, da mir das einfacher und variabler erscheint.

Jetzt noch den Empfänger im Rumpf fixieren, die Antenne nach außen führen, alle Servos und Regler anstecken und die Flächenbefestigung einkleben. Das alles kann mit Styrokleber erfolgen. Nun ist es soweit. Die Rumpfteile

eingebauten Komponenten nicht mehr zugänglich. Ist alles trocken und fest, werden das Höhenleitwerk und das Seitenleitwerk eingeklebt. Hier muss natürlich auf Winkeligkeit geachtet werden. Zum Schluss wird die Haube aufgeklebt, der Propeller auf die Motorwelle gesteckt und die Tragfläche in die eingeklebten Befestigungslöcher gesteckt. Auch diese hält bombenfest am Rumpf. Die Schwerpunktangaben und Ruderausschläge sind in der Montageanleitung in einer Tabelle angegeben. Hier sind alle Modelltypen zu finden. Vorsicht, nicht beim falschen Modelltyp nachschauen, da die Schwerpunkte doch erheblich differieren. Aufgrund des leichten LiPo Akkus müssen noch 10 Gramm Blei in die Schnauze, welches nach Einkleben der Motoratrappe auch direkt nicht mehr zu sehen ist. Auch die Ruderausschläge habe ich nach den entsprechenden Angaben eingestellt. Kein Ex-

po. Nach Wunsch können jetzt noch die Decals aufgebracht werden. Diesen Schritt habe ich mir jedoch erspart, da ich das Modell „nackt“ schöner finde.

#### **Fliegen:**

Der Erstflug steht bei leichtem Wind und Sonnenschein an. Der Reichweitentest war OK und auch die Ruder und der Motor funktionieren ordnungsgemäß. Vereinskollegen am Platz bezweifeln dass dieser „Kleine“ fliegen kann und soll. Motor auf Vollgas und mit einem leichten Schubs gegen den Wind schiebe ich die Thunderbolt in die Luft. Sie dreht nach links, schmiert ab und kracht mit der Nase voraus in das Feld neben dem Platz. Gott sei Dank noch nicht gemäht = nichts passiert. Nochmal von vorne, ein leichter Schubs und wieder das gleich Verhalten. Das Modell zeigt keinerlei Reaktion auf Ruderkorrekturen meinerseits. Dieses Mal ist der Propeller abgebrochen und das Heck komplett abgerissen. Zurück damit auf die Werkbank. Der Propeller ist schnell getauscht, das Heck mit Styrokleber fix wieder angeklebt.

Vom Schaden ist nichts mehr zu sehen. Wieder am Flugplatz wird ein Kollege gebeten das Modell mit kleinem Anlauf und kräftigen Schub in den Himmel zu befördern, und siehe da, es fliegt. Folgsam auf Ruderausschläge zieht es seine Kreise. Die Steigleistung ist besser als



**Technische Daten**

Spannweite	51,5cm
Länge	44cm
Gewicht	145 Gramm
Motor	Speed 180
Empfänger	Yeti Rex5
Luftschraube	Im Bausatz enthalten
Akku	2s1p LiPo 250 mAh
Servos H/S	Blue Atom Micro
Preis	€ 19,90

erwartet, sogar Loopings (mit Anlauf) sind damit möglich. Die Thunderbolt wird trotz des kleinen Motors und der Plastikluftschraube überraschend schnell und beginnt Spaß zu machen.

Die Neugier veranlasste mich dazu auch die Spitfire so schnell wie möglich fertig zu stellen. Auch die-

[www.mbc-enzesfeld.at](http://www.mbc-enzesfeld.at)

se Type braucht einen kräftigen Schubs Richtung Himmel. Fliegt im Prinzip genauso brav wie die Thunderbolt. Dennoch konnte ich, vermutlich aufgrund der anderen Flächegeometrie, eine etwas agilere Reaktion auf Steuerbefehle feststellen. Auch die Geschwindigkeit, ist meines Erachtens, eine Spur höher.

**Fazit:**

Die Modelle dieser Serie sind in etwa 3 Stunden gebaut. Für die Größe und das verwendete Material sind alle Details schön ausgearbeitet. Zu Fliegen sind sie sehr agil und meines Erachtens nicht für Anfänger geeignet. Im Internet sind auch schon Umbauten mit Brushlessmotoren und Querruderanlenkung zu finden. Dieser Schritt ist aber, um Spaß damit zu haben, nicht nötig. Mit einem 650er LiPo sind, bei vernünftigen Gaseinsatz, Flugzeiten bis zu 20 Minuten mög-

lich. Auf die Temperatur der Motoren muss schon geachtet werden, da diese sehr heiß werden.

**Tipp:**

Beim Zusammenkleben des Rumpfes sollte zur Fixierung kein Malercrepp verwendet werden, da dieses beim Abziehen die Lackierung teilweise löst. Mit Phantasie kann das am Ende aber auch als „weathering“ betrachtet werden. Beim Start ist ein kräftiger Wurf nötig. ■

**Text u. Bilder: Martin Koisser**  
xels(at)gmx.at



# Modellpilotenkunde (2)

## Typ3: "Der Elektroflieger"

Man trifft ihn auf fast jeden Modellflugplatz...

Der Elektroflieger ist im Grund gar kein Modellflieger, sondern ein getarnter Starkstromtechniker. Er hantiert mit Strömen, die jeden DDR Kraftwerksbetreiber zur Plansollfüllung gereicht hätten. Sein Bastelkeller gleicht einem Messlabor und seine Stromrechnung der eines Imbissbetriebes. Er bevorzugt Kraftfahrzeuge mit hoher Zuladung, weil er sonst die 6 LKW Batterien nicht mitbekommt, die er zum Laden braucht.

Sein Ladegerät erinnert an einen sibirischen Eisenbahngleichrichter. (Vor der Revolution). Typische Modelle hat der Elektroflieger nicht, weil mittlerweile auch Regalwände mittels Volt und Ampere zum Fliegen gebracht werden. Sein Traum ist ein Fusionsreaktor im Sub-C Format. (Nach der Revolution). Die Zeit zwischen dem Akkuladung bringt er mit Fliegen. Eine Sonderform des Elektro- ist der:

## "Schaumwaffelflieger"

Seinen Namen hat diese Spezies nach seinem Modellflugzeug, was in etwa so aussieht, als hätten ein paar wild gewordene Recycling-Mitarbeiter versucht, einem Origami das Fliegen beizubringen.

Sein Baumaterial verschafft sich der richtige Schaumwaffelflieger im Baumarkt, wo es normalerweise verkauft wird, um Plattenbauten unter die Wärmeemissionsgrenze einer nuklearen Explosion zu drücken. Richtig fliegen kann er eigentlich gar nicht, diesen Umstand versucht er dadurch zu kaschieren, das sein Flugbild mehr dem einer Hummel auf Crack ähnelt.

Das Rumgezappel endet natürlich auch oft in der Grasnabe, macht aber nix, denn mit etwas Paketkle-

beband ist der Schaden schnell wieder behoben und das Modell war ohnehin schon vorher hässlich wie ein toter Iltis vorm Stinken.

## Typ4: Der "Experimentator"

Man trifft ihn auf fast jeden Modellflugplatz...

Der Experimentator hat sich und sein Dasein alleine der Forschung verschrieben. Vorgefertigte Lösungen oder eingefahrene Abläufe verursachen in ihm Abscheu und Ekelgefühle. er fliegt vorzugsweise mit: eingeschobener Senderantenne, ausgeschaltetem Empfänger, leerem Tank oder zumindest hilfswiese mit fragwürdigen Antriebskonstellationen. Seine Fernsteuerung sieht aus, als wenn er sie normalerweise unter einer Parkbank im Garten überwintern lassen würde.

Gerätepflge und sachgerechter Umgang sind für ihn ebenso Fremdwörter wie sorgfältige Montage oder regelmäßige Kontrollen. Die sind auch eigentlich völlig unnötig, weil seine Modelle selten die Halbwertszeit einer Wurstsemmel erreichen.

Trifft ein Experimentator auf einen Rentner in einer Person, so entsteht eine kritische Masse. Er ist an sich Spezialist für ballistische Flüge, erreicht er aber doch einmal versehentlich eine Flughöhe, die für eine Platzrunde ausreichen würde, so tut man gut daran, sich zumindest unauffällig nach der nächstgelegenen Deckung umzusehen.

Sein Traum ist ein selbstladender Empfängerakku und ein Sender mit einer Motorantenne.

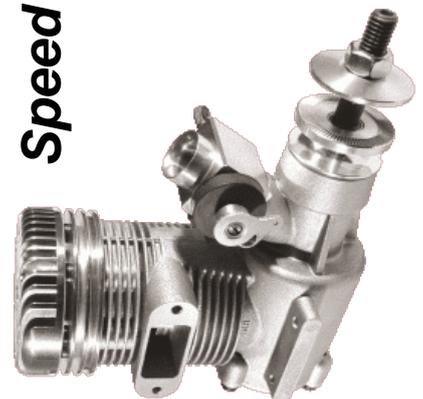
In der nächsten und letzten Ausgabe wird der "Freak" und der "Heli-Flieger" analysiert. ■



Speed 150i



Speed 150



Test: Twister von Multiplex



Der Twister kommt in einer schön bedruckten Hochglanzschachtel, die doch relativ klein wirkt. Öffnet man die Schachtel kommt ein geniales "Transportgestell" aus Styropor zum Vorschein, in der alle Einzelteile des Modells ihren Platz haben. Die Einzelteile sind in der Grundfarbe bereits silbergrau gespritzt. Das übliche Zubehör kommt zum Vorschein. Kleinteilesäckchen, 2 Dekorbögen, das Steckungsrohr und der fertig montierte Impeller mit Motor. Dieser wird natürlich gleich in Augenschein genommen.

Im Prinzip sieht alles recht robust aus, und es wird darauf hingewiesen, dass man die Einheit nicht demontieren soll, außer man stellt einen "Notfall" fest. Der Impeller scheint perfekt gewuchtet zu sein. Sieht man den Impeller genau an, kann man frappierende Ähnlichkeit mit einem "Mini Fan" feststellen,

lediglich der Mitnehmer ist ein anderer, nämlich ein Klemmkonus. Anhand der Bauanleitung schnell die Stückliste überprüft, steht einem Baubeginn nichts mehr im Wege.

**Montage:**

Die Bauanleitung ist wie immer vorbildlich gestaltet. Punkt für Punkt wird man durch die einzelnen Montageschritte geführt. In der Mitte des Hefts kann man den Teil mit den Baustufenabbildungen heraustrennen, um nicht immer hin und her blättern zu müssen. Hält man sich an die einzelnen Schritte, kann im Prinzip nichts schiefgehen. Die Abfolgen sind logisch und praktikabel. Bei jedem Punkt wird auf das dazu passende Bild verwiesen. Da dies mein erstes Impellermodell ist, gehe ich beim Einbau desselben exakt nach Anleitung vor - alles kein Problem. Der Regler wird direkt am Motor platziert und wird dadurch durch den Luftstrom im

Ansaugteil gleich gekühlt. Dann wird die Rumpfabdeckung samt Motor, Impeller und Regler als Ganzes in den Rumpf eingesetzt und mit (grauem) Klebeband gesichert und luftdicht abgeschlossen. Alles was man zur Fertigstellung noch braucht sind, 3 Microservos, Empfänger, 3s LiPo (von 2200 - 4500 ist alles möglich), Motorregler und graues Klebeband. Die komplette Montage ist in 2-3 Stunden erledigt, danach kann der Twister sofort auf die Piste. Für die Kontrolle und Einstellung des Schwerpunktes sind an der Flächenunterseite 2 kleine "Knubbel" integriert. So kann auch hier nichts schiefgehen. Die Einstellung der Ruderausschläge erfolgt ebenso nach Anleitung. Das vorgeschlagene Expo wird ebenfalls gleich einprogrammiert.

Nachdem alles fertig ist, bringe ich noch ausgewählte Teile der beiden Dekorbögen auf. Die hier verwen-

deten Aufkleber halten perfekt. Die durchsichtige Folie rund um die Aufdrucke ist tatsächlich nach dem Aufkleben unsichtbar. Kabinenhaube, Nase und Schubdüse werden noch mit Edding3000 schwarz angemalt. Die Tip Tanks habe ich in Neonorange lackiert. Vielleicht werde ich auch noch die Innenseite der Schubdüse rot anmalen.

**Fliegen:**

Multiplex bewirbt ja diesen "Jet" mit "Handstarttauglichkeit". Da ich beim Erstflug alleine am Platz war, kommt gleich die erste Steigerungsstufe. Handstart ohne Helfer. Akku angesteckt, Ruder getestet, Motor läuft perfekt. Bei starkem Wind werfe ich das Modell, ohne Anlauf, stark gegen den Wind. Sofort verliert es an Höhe, grundelt die ersten 30 Meter knapp über dem Boden herum und lässt sich nur schwer in der Luft halten. Ein beherzter Zug am Höhenruder bringt den Twister dann doch rasch zum Steigen. Auf Sicherheitshöhe wird dann getrimmt. Querruder ist OK, jedoch ist jede Menge Trimmung auf Höhe nötig, um bei Vollgas einen Geradeflug zu erreichen. Kein Wunder, dass es beim Start direkt Richtung Boden geflogen ist. Ein paar Überflüge, dann der Landeanflug. Direkt Richtung Platz stelle ich den Motor ab und lasse den Twister rein segeln. Die Landung verläuft perfekt. Das Modell segelt gut, jedoch darf es nicht zu langsam wer-

den, da sonst die Ruderwirkung stark nachlässt. Wird es zu langsam (auf Sicherheitshöhe getestet), wackelt es auf Quer und nimmt die Nase runter. Kein wegkippen auf die Seite. Als Impellerneuling stelle ich fest, dass ein Impellermodell doch etwas anders zu fliegen ist, als ein herkömmliches Propellermodell. In Kurven muss der Twister deutlich mehr gedreht werden und auch kräftig gezogen werden, damit er zügig rumkommt.

Der zweite Start gelingt schon deutlich besser, aufgrund des angestellten Höhenruders. Hier kann wohl der Schwerpunkt noch etwas nach hinten um dies auszugleichen. Die zweite Landung verläuft ebenso einwandfrei. Ein gelungener Erstflug.

**Fazit:**

Wieder ein gelungenes Modell von Multiplex, welches die Werbeversprechungen (teilweise) hält. Flugzeit mit dem kleinen Akku beträgt etwa 4,5 Minuten Vollgas, mit dem großen Akku etwa 7 Minuten. Die Stromaufnahme liegt bei 28-30 Ampere bei Vollgas. Das Gewicht liegt mit dem großen Akku bei 1100 Gramm. Der Schub der mitgelieferten Komponenten beträgt 650 Gramm. Hier wirbt Multiplex allerdings mit 830 Gramm Schub. Einzig und allein enttäuscht bin ich von der erreichten Geschwindigkeit



*Hier ist der Impeller inkl. Motor und Anschlusskabeln zu sehen.*



*Im Landeanflug hat das Modell auch sehr gute Segeleigenschaften.*

mit dem Standardsetup. Hier habe ich noch Handlungsbedarf. Eventuell werde ich hier einen 4s LiPo testen.

Aufgrund der kurzen Dauer der Montage gibt es hier leider nur Bilder vom fertigen Modell. ■

**Text u. Bilder: Martin Koisser xels(at)gmx.at**

Technische Daten	
Spannweite	85cm
Länge	117cm
Gewicht	1100 Gramm
Motor	Himax Brushless
Empfänger	Webra Scan6
Luftschraube	Impeller
Akku	3s1p LiPo 4100 mAh
Servos H/Q	3 s HS81
Flächenbelastung	31 g/dm <sup>2</sup>
Flächeninhalt	25,5 dm <sup>2</sup>
Material	Elapor
Preis	€ 169,90





**Baubericht: Speed von Fliegerland**

Martin Koisser

Da mit meinem Rasant von Robbe nicht mehr so recht Freude beim Fliegen aufkommen wollte, entschied ich mich ihn herzugeben, und an seiner Stelle was anderes, aber ähnliches anzuschaffen. Nach langem Suchen nach dem richtigen Modell, fiel die Wahl auf das Modell „Speed“. Erhältlich und hergestellt von „Fliegerland“ in Deutschland. Die Angaben auf der Homepage ließen einiges erhoffen. Auch der Umstand dass es sich um einen GFK Rumpf handelt war erfreulich. Nach Bestellung und Überweisung traf innerhalb einer Woche auch schon der Baukasten ein.

**Baukasteninhalt:**

Nach dem Öffnen der Schachtel kamen, gut und transportsicher verpackt, folgende Teile zum Vorschein: GFK-Rumpf, CFK-Kabinenhaube, Fläche einteilig und rohbaufertig, Höhenleitwerk mit Ruder, Seitenleitwerk und die Bauan-

leitung, und aus die Maus. Keinerlei Kleinteile oder ähnliches. Ist aber nicht so schlimm. Das Wenige, was zum Fertigstellen gebraucht wird, hat vermutlich jeder Modellbauer ausreichend herum liegen. Die Tragfläche ist perfekt verarbeitet. Die Nasenleiste und Randleisten sind verschliffen, die Ruder bereits von der Fläche getrennt und perfekt verkastet und verschliffen.

Die Öffnungen für die Servos sind schon herausgearbeitet und eine Durchführung für die Servokabel ist auch vorhanden. Ebenso sind die Ruder und Leitwerke bespann- oder lackierfertig verschliffen. Scheinbar wurde besonders auf die Richtung der Maserung des Seitenleitwerkes geachtet.

Der GFK-Rumpf ist ebenfalls von ausgezeichneter Qualität, auch hier muss nichts mehr geschliffen werden. Auffällig ist, dass die Trenn-



*Die Flächen und Ruder sind perfekt verkastet.*



*Die Ausnehmungen für die Servo-Lock müssen etwas vertieft werden*



*Bei den Leitwerken wurde auf die Maserungsrichtung des Holzes geachtet.*



*Die Rumpfnah ist nicht in der Mitte. Achtung bei der Flächenanpassung.*



*Die Ruder werden mit Fliesscharnieren befestigt -> Klebung an der Oberseite.*



*Die Servos und die Anlenkungen sind gut verdeckt und geschützt.*



*Die Anpassung des Motorträgers und des Rumpfes ist schwierig.*

naht nicht in der Mitte ist. Hier darf man sich später beim Ausrichten der Tragfläche nicht irritieren lassen. Der Rumpf hat eine Ausnehmung für den Motoreinbau, für die RC-Ausrüstung und am Heck aufgesetzte Wülste, die zum Einbau der Leitwerke erst geöffnet werden müssen. Die CFK-Kabinenhaube passt auch ohne Nacharbeiten.

#### **Bau:**

Zu Beginn muss die Tragflächenbefestigung (5mm Sperrholz) in den Rumpf eingeklebt werden. Danach die Befestigungslöcher in die Fläche gebohrt und auf die eingeklebten Brettchen im Rumpf übertragen

werden. Hier muss auf Winkeligkeit zum Rumpf geachtet werden. Als Gewinde sieht der Hersteller ein Holzgewinde vor. Ich vertraue hier lieber auf Zackenmutter. Als Servoeinbaurahmen werden hier Robbe Nr. 1 empfohlen, die ich auch verwendet habe. Leider passen die Einbaurahmen in der Tiefe nicht in die vorgefertigte Öffnung. Hier muss noch eine Schicht Styropor aus der Fläche geschabt werden. Dann passen auch die Rahmen. Diese werden eingeklebt, die Servos eingebaut und die Kabel in den vorgefertigten Schlitz eingefädelt. In der Mitte der Fläche muss der „Kabelkanal“ nur noch mit einem kleinen Loch geöffnet werden.

Die Anleitung spricht jetzt vom Einkleben und Verstiften der Scharniere. Da aber die Querruder an der Flächenoberseite bündig gestaltet, und nur an der Unterseite abgelenkt sind, fällt das schon mal flach. Eine kurze Anfrage bei Hr. Pfister (das ist der Hr. „Fliegerland“) führte mich zu Fliesscharnieren die an die Oberseite der Fläche und der Ruder geklebt werden.

Nun ist die Fläche fertig zum Bespannen bzw. Lackieren. Da ich kein Meister im bespannen bzw. bügeln bin, habe ich den Lack gewählt. Ist alles trocken werden noch die Ruderhörner und die Anlenkungen montiert. Damit ist die Tragfläche fertig.

Für das Höhenleitwerk und das Seitenleitwerk muss der Rumpf erst aufgeschnitten werden. Das gelingt aufgrund der vorhandenen Anforderung recht gut. Ich persönlich würde es jedoch vorziehen, wenn die

Öffnungen schon vorhanden wären. Das Höhenruder wird auf die gleiche Weise wie die Querruder befestigt. Das Leitwerk darauf in den Rumpf eingeklebt. Gleich anschließend folgt das Seitenleitwerk. Auch am Heck muss penibel auf Winkeligkeit zur Tragfläche und zum Rumpf geachtet werden. Lieber öfter nachmessen und Langzeitepoxy benutzen. Das erleichtert die Korrekturen und vermeidet Zeitdruck.

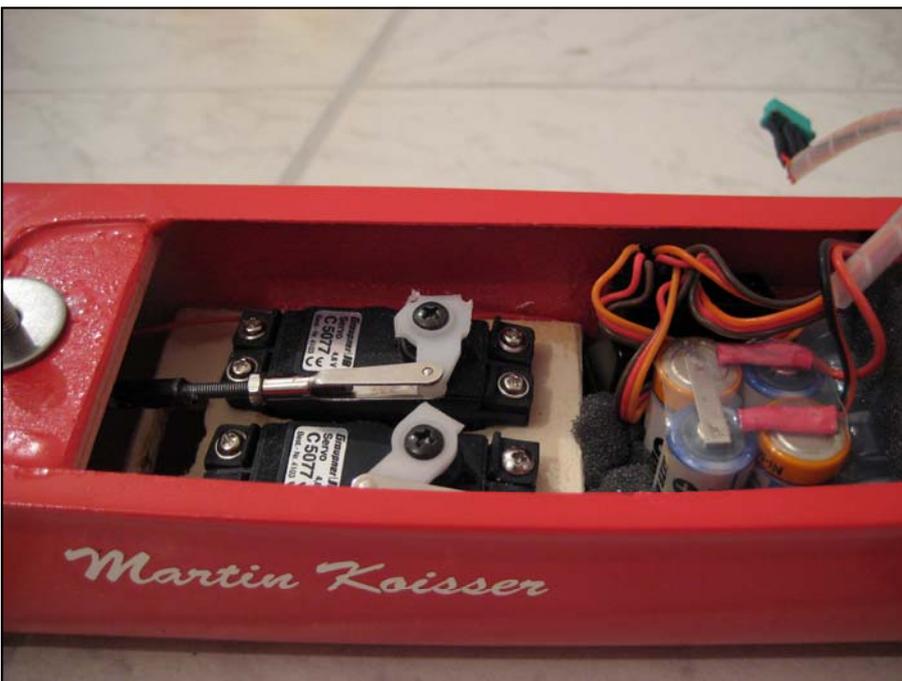
Nun zum Motor. Der Motorträger muss aus Sperrholz selbst gezimmert werden. Für mich eine große Herausforderung, für andere eventuell nicht. Aus Festigkeitsgründen, und weil ich ein großer „Festmacher“ bin, habe ich 6mm Sperrholz benutzt. Hufeisenförmig zugeschnitten, an den Motor und an den Rumpf angepasst und eingeharzt. Hier darf nicht auf Seitenzug und Sturz vergessen werden.

Ist der Motor und der Tank an seiner Stelle, Spinner und Luftschraube montiert kann mit der Einstellung des Schwerpunktes begonnen werden. Die geschieht mit dem Servobrett (welches auch selbst angefertigt werden muss), den Servos, Akku und Empfänger. Platziert man hier alles an der richtigen Stelle kann gänzlich auf Blei verzichtet werden.

Die Anlenkung des Höhenruders geschieht mittels CFK Rohr mit eingeharztem M3 Gewinde an beiden Enden, und Gabelköpfen. Somit ist die Anlenkung spielfrei. Die Motordrossel habe ich mittels Bowdenzug realisiert. Servoseitig mit Ga-



Das Höhenruder wird mittels CFK-Rohr, mit eingeklebten M3 Gewindestangen und Gabelköpfen angelenkt. Ist man hier sorgfältig, ist die Anlenkung 100% spielfrei.



Das Servobrett inkl. Ausschnitten muss selbst hergestellt werden. Für korrekten Schwerpunkt platziert, bleibt noch genügend Platz für Empfänger und Akku.

belkopf und Motorseitig mit einem Kugelkopf (schlechte Erfahrung mit Knackimpulen am Vergaser mit Gabelkopf). Die beiliegende CFK Kabinenhaube kann jetzt noch ausgeschnitten und angepasst werden.

#### Fliegen:

Die von mir gewählte Motorisierung liegt etwas über der angegebenen Obergrenze. Dass Webra-Motoren mehr Leistung und weniger Gewicht als andere in derselben Klasse haben, weiß man ja. Das im Hinterkopf, lies mich eine flotte Gangart erwarten. Nach dem Einlaufen wurde der Motor gleich auf Leistung eingestellt. Ein Vereinskollege beförderte das Modell in die Luft, welches sofort heftig Fahrt aufnahm und steil in den Himmel stieg. Hier muss wohl noch am Motorsturz gearbeitet werden. Für die ersten Flüge trimme ich etwas Tiefe um das zu kompensieren. Der „Speed“ fliegt wie auf Schienen, mit beacht-

licher Geschwindigkeit. Wenden und Kurven sind auf engstem Raum, und fast ohne Geschwindigkeitsverlust möglich. Die Landeanflüge können weiträumig angetragen werden, da er auch wunderbar und lange segelt. Herangeschwebt, ausgehungert und sanft aufgesetzt. Nach 3-4 Metern Rutschphase endet der Flug wieder sicher am Boden. Diesen Spaß, den das Modell macht, hatte ich bei all meinen Flügen mit einem vergleichbaren Modell eines großen Herstellers nie. Nach ein paar Flügen versuchte ich dann einen Eigenstart. Am Rumpfhinterteil gehalten und einen leichten Schubs nach oben zieht das Modell senkrecht ab wie eine Rakete. So macht selbst „werfen“ natürlich Laune. Die GPS Geschwindigkeitsmessung steht noch aus.

**Fazit:**

Eine Mischung aus „Robbe Rasant Speed“, „Quickie 500“ und „Gnumpf“, bloß mit einem stabilen GFK Rumpf versehen, vereint der „SPEED“ alle Vorteile der genannten Modelle in sich. Die Bauqualität die für diesen Preis geboten wird, sucht vermutlich Ihresgleichen. Als Hersteller würde ich, gegen Aufpreis, einen Beschlagsatz, Anlenkungsteile und die nötigen Holzteile (Motorträger u. Servobrett) noch zusätzlich anbieten. ICH hätte das sicher gleich mit gekauft. ■

**Bezugsquelle:**  
<http://www.fliegerlandshop.de>

**Text und Fotos: Martin Koisser**  
**E-Mail: xels(at)gmx.at**



*Die Unterseite in kräftigem Gelb. Damit ist die Lageerkennung auch in großer Höhe und mehreren Rollen auch kein Problem mehr.*



*Und die Oberseite in ebenso kräftigem Rot.*

Technische Daten	
Spannweite	97cm
Länge	94cm
Gewicht	??
Motor	Webra 36GT
Empfänger	Graupner C16
Luftschaube	APC 9x6
Tank	100ccm
Servos H/M	Graupner C5077
Servos Q	2 x HS85MG
Preis	€ 123,95

# Grillabende am Flugplatz



Der Obmann und sein Stellvertreter stehen ihren Mann am "schweren Gerät".



Das Ergebnis aus deren Bemühungen wird auch sofort wieder vernichtet.



Mitglieder beim Essen und natürlich auch beim Trinken. Irgendwie muss das schwere Fleisch ja wieder runtergespült werden.

## Liebe Mitglieder!

Heuer haben wir es geschafft, 2 Grillabende abzuhalten. Aufgrund unserer neuen, modernen Art der Mitgliederverständigung via Sammel-SMS waren beide Abende zahlreich und gut besucht. Sogar Kollegen die nicht in unmittelbarer Nähe zu Hause sind, haben den Weg zu uns gefunden.

In diesem kurzen Bericht gibt es im Grunde nicht viel zu sagen. Lasst einfach die Bilder auf Euch wirken. Vielleicht ist es ja ein Ansporn, beim nächsten gemeinsamen Beisammensein auch zu kommen. Natürlich sind auch Modellfluginteressierte Willkommen.

In angenehmer Atmosphäre kann über alle auftretenden Fragen gesprochen werden. Unter vorheriger Absprache ist sogar ein Lehrer-Schüler-Fliegen möglich.

Alles in Allem waren es sehr vernünftige Abende. Das Wetter hat gepasst. Es wurde gegrillt, gegessen, geflogen, getrunken, geflogen, getrunken, getrunken, .....

Und irgendwann war es dann finstern, das Licht ging aus, und alle gingen nach Haus.

Die restlichen Bilder können natürlich wieder in der Bildergalerie auf der Vereinshomepage betrachtet werden. ■

Text u. Fotos: Martin Koisser



Der Grillmeister am "Kohlengerät". "back to the roots" kann man da nur sagen.

**Baubericht: Douglas A4 Skyhawk v. RBC Kits**

*Martin Rosner*



**D**ieses E-Impeller Modell aus dem Hause RBC ist ein wunderschöner Nachbau dieser legendären Maschine. So wohl in Optik, wie auch in fliegerischer Hinsicht. Als ich den Karton bekam und öffnete, kamen viele Balsaleisten und Bretter zum Vorschein, ebenso die lasergeschnittenen Teile und die Kabinenhaube. Das Schubrohr liegt als Karton bei. Bauanleitung in Englisch und ein sehr detaillierter Bauplan im Maßstab 1:1. Die Zubehörteile beschränken sich auf Ruderhörner aus Holz und Dübeln und eine Nyloanschraube. Besorgen muss man Impeller Mini Fan 480 (passt genau), Brushlessmotor, Brushlessregler, LiPo-Akku und 3 Servos.

**Der Bau:**

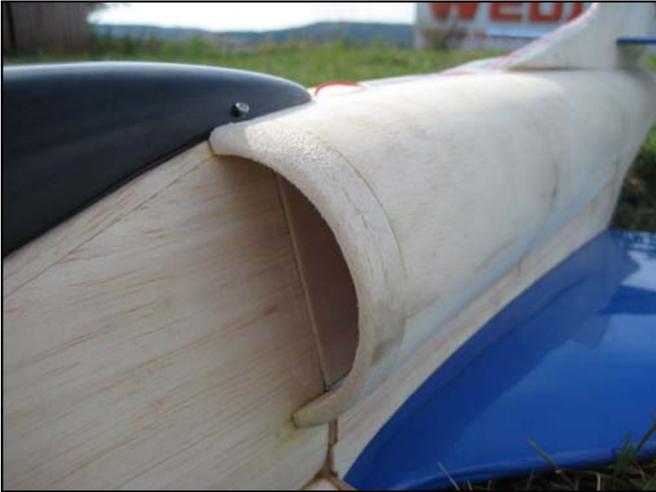
Man beginnt mit der Fläche wie im Bauplan (Englisch) beschrieben. Man klebt die Rippen und Leisten am Plan zusammen. Auch die

Querruder, die, wenn die Fläche komplett beplankt ist, mit einem Messer rausgeschnitten werden. Wenn man die Oberseite beplankt, muss man überlegen, wie man die Servos einbaut. Ich habe zwei Sperrholzklötzchen genommen und die Servos festgeschraubt und oben die Beplankung ausgeschnitten (genauso beim Seitenruder für die Höhenrudernanlenkung). Noch zwei Ausschnitte für die Servokabeln in der Mitte der Fläche vorsehen. Statt den beigelegten Holzruderhörnern habe ich für Quer und Höhe welche aus Kunststoff verwendet. Für die Anlenkungsdrähte habe ich 1mm Stahlstangen gewählt. Alle Flächen-

teile passen sehr gut. Der Rumpf besteht aus zwei Teilen, wobei die hintere Einheit abnehmbar ist, und man Zugang zum Impeller bekommt. Wie der mittlere Rumpfteil aussehen soll, ist in den Bauplanbildern ersichtlich. Achten muss man darauf, dass man den Ansaugkanal mit dem beiliegenden



*Da die Anlenkungen ziemlich kurz sind reicht hier ein 1mm Stahldraht vollkommen aus.*



Die Einlaufkanäle wurde hier sauber mit Raspel und Schleifpapier ausgearbeitet.



Hier ist das Schubrohr aus Papier und der Impeller inkl. Motor schön zu sehen.



Auch der Haken für den Bungeestart sitzt hier sicher und unverrückbar an seinem Platz.

den Dübel ein und schraubt ihn unten mit zwei Zackenmuttern fest. Danach kann man schon Impeller und Schubrohr einbauen, der Regler wird unter dem Impeller untergebracht. Beide Rumpfteile verschrauben und die Fläche einpassen. Bei der Rumpfspitze muss man etwas schleifen damit man eine Schöne Spitze

eigenschaften dieser Maschine, ein Hammer! Nach ein paar Runden setzte ich zu einer sauberen Landung an. Schub zurück und siehe da, segelt auch noch sehr gut, was zu einer perfekten Landung führte. Der nächste Gummiseilstart bei absoluter Windstille war kein Vergleich zum ersten Start. Die Maschine schoss wie ein Pfeil gerade vorwärts holte sehr viel Fahrt auf und ich konnte sie fast senkrecht hochziehen. Rein in eine lang gezogene Steilkurve und Rolle danach beschleunigen und senkrechter Steigflug, Klasse! Rollrate und Wendigkeit sind ein absolutes muss für jeden Jetfreak. Mittlerweile habe ich schon vier Flüge hinter mir und kann die Skyhawk nur empfehlen, wenn man ein exklusives E-Impeller Modell in Holzbauweise sucht.

Technische Daten	
Spannweite	700 mm
Länge	1060 mm
Gewicht	1,08 kg
Motor	Kontronik Fun 400-36 BL
Akku	LiPo Fullriver 3s1p 3200mAh
Impeller	Wemotec Minifan 480
Regler	Jeti Advance 70
Servos H/Q	3 x Futaba 3107
Empfänger	Webra Scan 8
Preis	€ 103,-

bekommt. Man kann am Plan beide Ansichten am Modell anreißen und mit einer Raspel die grobe Arbeit erledigen. Danach alles fein schleifen.

**Die Flugeigenschaften:**

Der erste Start mit Gummiseil verlief ganz gut, bis auf ein momentan heftiges Aufbäumen des Modells, da es ziemlich windig war.

Karton (oder Folie) genau einfädelt und danach den Karton sauber festklebt. Beim hinteren Rumpfteil klebt man das fertige Seitenruder plus Höhenleitwerk darauf, bohrt

Nach stärkerem Drücken am Höhenruder nahm sie doch schnell Fahrt auf und wurde endlich voll steuerbar. Ich spürte förmlich am Knüppel die ausgezeichneten Flug-

Den Minifan treibt ein Kontronik Fun 400-36 mit 3 Lipo Zellen an, der ganz annehmbare Power bringt. Alles in allem habe ich sehr viel Freude mit der Skyhawk. ■

Text: Martin Rosner  
Fotos: Martin Koisser

P.S. Danke Martin für Deinen schönen Bericht und hoffentlich kommt da bald Folie auf den Rumpf!

**Bericht: Red Bull Airrace 2007 in Budapest**

Bernd König



*Ein beeindruckendes Bild wenn die Flugzeuge knapp über dem Wasser, zwischen den Häusern durchfliegen.*



*Der Tower wird nach jeder Veranstaltung abgebaut und zum nächsten Austragungsort transportiert.*

Die Gelegenheit sich einmal das Spektakel eines Red Bull Air Race live anzusehen, ergab sich anlässlich des 40. Geburtstages eines Freundes und des Umstandes, dass Budapest die am günstigsten gelegene Austragungsstätte war.

Mit der Bahn ging es am Sonntag Früh Richtung Budapest. Dort angekommen rasch im Hotel eingchecked und nach einem kurzen Abstecher ins Ferenc Puskas Stadion, ging es gleich runter an die Donau, denn um 16:00 begann das Qualifying für das Rennen am Montag, dem ungarischen Nationalfeiertag. Da am Sonntag der Zuschaueransturm noch nicht gar so groß

gewesen ist, war das eine gute Gelegenheit das Areal im Hinblick auf die besten Plätze zu erkunden.

Das Renngelände befand sich zwischen der Kettenbrücke und der Margit Brücke genau vor dem Parlamentsgebäude. Wir umrundeten das Areal ein Mal und ich konnte bereits von allen Perspektiven gute Fotos machen.

In der Nacht zum Montag tobte ein heftiges Gewitter. Am nächsten Morgen der bereits wieder sonnig und schwül war, konnten wir das an abgebrochenen Bäumen und Überschwemmungsresten erkennen. Der Vormittag wurde mit Sightseeing verbracht und rechtzeitig zum Start waren wir auf den von uns ausgesuchten Plätzen direkt vor der Red Bull Lounge, zwischen zwei Vidiwalls auf denen das Geschehen ebenfalls live zu verfolgen war.

Es waren ständig drei Helikopter in der Luft von denen das Geschehen live auf die Vidiwalls übertragen wurde. Zwei Helikopter waren im-



mer abwechselnd hinter den Maschinen her und lieferten spektakuläre Bilder. Ebenso waren Kameras am Leitwerk der Maschinen und direkt im Cockpit angebracht. Das heißt, man konnte Livebilder direkt aus der Pilotenperspektive sehen. Sehr spektakulär und eindrucksvoll. Dann kam für die Piloten das Kommando zum Start. „Smoke on“! Und runter ging es auf die Donau zu und unter der Brücke durch in den Parcours. Dieser musste zwei Mal durchfliegen werden. Ein Mal hin und retour, dann ein Looping und das Ganze noch mal. Für das Publikum wurden die Abstände unter der Brücke, die Geschwindigkeit, Zwischen und Gesamtzeit sowie die G-Belastung in den Kurven auf den Vidiwalls gezeigt.

Wetterglück hatten wir auch noch zwei Mal, denn ein herannahendes Gewitter, wegen dem das Rennen eine Stunde unterbrochen wurde und uns Plätze in der ersten Reihe bescherte, hielt sich noch bis am Abend zurück.

Eine Stunde vor Heimfahrt im Bahnhof öffnete der Himmel dann seine Schleusen mit Blitz, Donner und Sturm zum Weltuntergang. Und wir tuckerten im Trockenen Heim nach Wien. ■

Text u. Bilder: Bernd König

P.S. Danke Bernd für Deinen schönen und interessanten Bericht.



# Termine

Um immer am Laufenden zu sein, findet Ihr hier einige vergangene Termine (um zu sehen was Ihr alles verpasst habt), und auch noch einige zukünftige. Der Termin der Weihnachtsfeier steht noch nicht fest und wird gesondert bekannt gegeben.

05.08.07			■ Internationales Schaufliegen des MFC Weichstetten
11.08.07 14:00h	bis	12.08.07 18:00h	■ Modellflugshow am Flugplatz des KLV-Wolfsberg in St. Marein
14.08.07 09:00h	bis	14:00h	■ Ferienspiel am Flugplatz des MBC-Enzesfeld
17.08.07 17:00h	bis	23:00h	■ GRILLEN AM FLUGPLATZ
18.08.07	bis	19.08.07	■ Modellflugtage des MFC Dunkelsteinerwald in Bergern/NÖ
26.08.07			■ ACHTUNG!!! Landesmeisterschaft RC/MS - MBC Enzesfeld
01.09.07			■ Wien Cup 2007 - FMBC Austria Rückersdorf
Terminatum			Betreff
01.09.07			■ 2. Steirisches Freundschaftsfliegen
01.09.07	bis	02.09.07	■ Österreichische Staatsmeisterschaft F3C
06.09.07 18:00h	bis	22:00h	■ ACHTUNG: CLUBABEND AM FLUGPLATZ !!!
08.09.07	bis	09.09.07	■ 7. STYRIA-ELEKTROFLUG-MEETING mit Elektro-Nostalgiefliegen
08.09.07 10:00h	bis	22:00h	■ Willi Zehethofer Gedenkfliegen
29.09.07	bis	30.09.07	■ Nitro Days Punitz 2007
29.09.07 10:00h	bis	23:00h	■ Oktoberfest beim MBC-Günselsdorf
30.09.07			■ Süd-Ost-Cup RC/MS - ??
06.10.07 14:00h	bis	07.10.07 17:00h	■ Arbeitseinsatz
25.10.07	bis	28.10.07	■ Modellbaumesse WIEN

## ACHTUNG - ACHTUNG - ACHTUNG

**Am 4. Oktober findet, für heuer das letzte mal, der Clubabend direkt am Platz statt !!**

**Der Arbeitseinsatz findet am 6.10.2007 und am 7.10.2007 statt.**

**Es gibt wieder jede Menge zu tun. Der Vorstand zählt auf Euer VERLÄSSLICHES Kommen.**

**DANKE**

Liebe Vereinskollegen!

Das ist der letzte Informator für heuer.

Allerdings kann ich Euch aufgrund meiner gesammelten Beiträge hier eine kleine Vorschau auf den Informator 1/2008 geben.

<b>Vorschau Informator 1/2008</b>	
Vorstand:	Seite des Obmanns
Bericht:	Ultimate
Bericht:	Pole Cat
Reportage:	Arbeitseinsatz
Reportage:	Weihnachtsfeier
Bericht:	Super Sniper
Bericht:	Super Falcon 120
Rubrik:	Modellflugtypen (Teil 3)
Termine	

Änderungen, Streichungen und Erweiterungen des Inhalts sind natürlich vorbehalten.