



Informator

Jahrgang 9, Heft 2

Juli - August 2004

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

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

Das MAGAZIN ist für Mitglieder gedacht.

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

Wir bemühen uns für Euch!

Die Saison laaft!

Leider war uns dieses Jahr der Wettergott nicht besonders gesonnen (dürfte vermutlich ein Modelleisenbahner sein :-)). Wind und Regen plagten uns sehr. Die Tage für ungetrübtes Flugvergnügen waren gezählt. Ich hoffe doch, dass der Herbst noch einige schöne Tage für uns bereithält und wir doch noch einige unbeschwerte Flugstunden genießen können.



WICHTIG

**AeroClub-
Beitrag
nicht
vergessen!**

VERSICHERUNG

WICHTIG

Auch wenn es schwer zu glauben ist: dieses Bildschirmfoto stammt vom neuen Reflex-Simulator. Da kann man sagen: „heute Schlechtwetter am Sim, ich gehe FLIEGEN!“

INHALTSVERZEICHNIS

SEITE

Die Seite des Obmanns	2
LM Klasse ARC 1b (Antikfliegen)	3
LM Klasse RC-SC (Semi-Scale)	4
Werkstattpraxis: Knackimpulse	5
Baubericht Extra 300S	6-9
Neues bei Webra ...	10

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

Die Seite des Obmanns

Liebe Mitglieder!

Nun ist der Sommer schon wieder fast zu Ende und eigentlich war es noch gar kein richtiger Sommer. War es Windstill, hat meistens geregnet; war es schön, ging der Wind. Ich hoffe aber doch, dass Ihr Euch die Stimmung trotzdem nicht vermiesen lasst. Die ersten zwei MS Bewerbe gingen gut über die Runden, alles lief bestens und alle Teilnehmer waren zufrieden.

Im Herbst, und zwar am 12. September, haben wir noch die **LANDESMEISTERSCHAFT** in der Klasse RC/MS und da hoffe ich noch auf gutes Wetter und von Euch etwas mehr Besuch. Bringt Eure Frauen und Kinder mit und besucht uns mal für ein oder zwei Stunden. Es gibt auch etwas zu essen und zu naschen, es macht auch etwas her, wenn viele Zuschauer da sind. Es hat sich auch der Vize-Bürgermeister angesagt.

Wie ich zu meinem Bedauern feststellen musste, kursieren im Verein Stimmen, die von einer Umbenennung des Vereinsnamens sprechen. Ich möchte darauf hinweisen, dass ich 16 Jahre den Verein in Günselsdorf als Obmann geführt habe und wegen einer Umbenennung des Vereinsnamens von MBC-ENZESFELD in MBC-GÜNSELSDORF den Verein verlassen habe. Auch damals erhofften sich die Herren einen Vorteil, der leider nicht eingetreten ist.

Herr Bosch (Bürgermeister von Leobersdorf) ist nicht auf den Namen sauer, sondern auf den Verein, der gegen seine Windräder war. Es sei darauf hingewiesen, dass sich mit dem Namen die Ansichten der Mitglieder nicht ändern!

Ich wäre nicht von Günselsdorf weggegangen, wenn ich einen anderen Namen gewollt hätte. Heuer sind es 25 Jahre, als ich den MBC-Enzesfeld gegründet hatte und 30 Jahre, dass ich in einem Modellfliegerklub im Vorstand bin. Das wäre eigentlich ein Grund zum feiern, aber wenn ich solche Meldungen höre vergeht mir die Lust zu feiern. Ich hoffe es waren eben nur mal schnell hingeworfene Worte.

Einen schönen Herbst noch wünscht Euch

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



LM im Antik-Fliegen in der Klasse ARC 1b

Am 18.07.2004 fand in Günselsdorf die Landesmeisterschaft im Antik-Fliegen statt wo unsere 3 HRUSKAS teilnahmen.

Der Veranstalter hatte nicht mit so vielen Teilnehmern gerechnet und dadurch ging es zu Beginn sehr hektisch zu, immerhin hatten 30 Teilnehmer genannt (27 beim Segeln). Das Wetter war herrlich und es stiegen etliche Thermikblasen auf, was man an Hand der Ergebnisliste gut verfolgen konnte.

ERGEBNISLISTE						
NW Bewerb						
ANTI-K-FLIEGEN in der Klasse ARC 1b						
Wettbewerbstermin:		18.07.2004				
Veranstalter:		Antik Modell Flug				
Durchführender Verein:		MBC GÜNSELSDORF				
Durchführungsort:		GÜNSELSDORF				
ONF-Nr.:		50 04				
Wettbewerbsleiter:		Werner Striberny				
Organisationsleiter:		Rauter Gerhard				
Jury:		Stadelhuber Michael				
Punktrichter:				Lizenznummer:		
		Machatsch Heinrich		770015		
		Striberny Werner		770035		
Pos.	Name	Verein	1 Durchg.	2. Durchg.	3. Durchg.	Gesamt
1.	Herbert Hochhofer	MBC Günselsdorf	180	289	307	596
2.	Hans Zelenka	MBC Günselsdorf	171	254	302	556
3.	Markus Schaberger	MSC Alpenvorland	316	227	150	543
4.	Josef Hruska	MBC Enzesfeld	255	280	196	535
5.	Friedl Pinzolitich	MBC Günselsdorf	239	222	262	501
6.	Thomas Hruska	MBC Enzesfeld	274	225	143	499
7.	Wolfgang Dörner	MBC Günselsdorf	209	68	288	497
8.	Christian Raith	I Scale Austria	166	277	181	458
9.	Klaus Resch	MBC Günselsdorf	269	162	130	431
10.	Wilfried Sporer	Aero Club	180	246	0	426
11.	Walter Volinhofer	MBC Günselsdorf	120	219	203	422
12.	Kurt Eitler	MBC Günselsdorf	235	180	124	415
13.	Mathias Foidl	MSC Alpenvorland	175	214	0	389
14.	Roland Mayer	MSC Alpenvorland	209	134	175	384
15.	Manfred Heinzl	MSC Alpenvorland	0	267	116	383
16.	Albert Novotny	HSV Burg Kreuzenstein	154	66	217	371
17.	Uwe Pöffel	MFC Vienna Tattendorf	260	73	63	333
18.	Michael Pestuka	MBC Günselsdorf	115	120	193	313
19.	Jürgen Zickbauer	MSC Alpenvorland	88	209	0	297
20.	Peter Wurm	MBC Günselsdorf	124	169	105	293
21.	Franz Hruska	MBC Enzesfeld	78	0	215	293
22.	Walter Wittek	MBC Günselsdorf	155	0	120	275
23.	Johann Hametner	USFC Tulln	92	180	0	272
24.	Johann Linauer	MSC Alpenvorland	89	166	82	255
25.	Adolf Helfert	Aero Club	98	113	128	241
26.	Rudolf Salzmann	MFC Silbergrube	66	38	123	189
27.	Johann Dressler	MFC Condor	57	57	35	114

LANDESMEISTERSCHAFT NIEDERÖSTERREICH DER KLASSE SEMI-SCALE

Am 27.06.2004 trafen sich 7 Freunde der "Naturgetreuen" beim MBC-Günseldorf, um die Landesmeisterschaft dieser Klasse auszufliegen. Der Wettergott meinte es gut mit uns. Wenig bis fast kein Wind, nur kurze "Regeneinlagen" sorgten für einen störungsfreien Ablauf.

Es begann leider mit Bruch, als **Hans DRESSLER** seine Fokke Wulf "Stösser" gleich nach dem Start wegen eines Strömungsabrisses wieder "erdete". Nichts desto trotz ließ er sich nicht entmutigen und nahm sein Ersatzmodell zur Absolvierung der Durchgänge.

Ernst FEKETE flog die Shopwith "Pup", ein imposantes Modell. Da er noch etwas unsicher in den Figuren war, versuchte ich ihm mit meinen Ansagen zu helfen. Ernst hatte aber einen Linksdrahl in seinen Fingern. Wenn ich ihm als Helfer "Rechtskurve" sagte, machte er eine Links herum. So gab es immer etwas zu lachen, wobei Ernst die Missgeschicke nicht "ernst" nahm und locker blieb. Hochachtung!

Artur BAIL hatte Pech mit seiner Fernsteuerung, die Modellseitig auf "Fail Safe" ging und (PCM sei Dank!) das Modell noch eine halbwegs passable Landung ohne Zutun des Piloten machen ließ. Trotzdem war der Schaden noch beträchtlich. In der Zwischenzeit wurde der Fehler lokalisiert: Artur flog eine Kurz-Wendelantenne von Multiplex am Sender, bei welcher die Lötstelle zwischen Sockel und Wendel gebrochen war.

Unser **Franz KAISER** lernte mit Fortdauer des Bewerbes auch, wie die Figuren zu fliegen waren und konnte sich trotz einer schwachen Baubewertung (mangelnde Dokumentation) mit den Flügeln verbessern.

Mir persönlich hat die FW 190 von **Martin WURM** sehr gut gefallen. Der Sound des Moki-Stern ist mit dem Flugbild einfach irre. Die Flüge gefielen allgemein sehr gut und waren so den 2. Platz wert, wobei sich aber alle Teilnehmer mit jedem Durchgang besser zurechtfinden.

Albert NOVOTNY flog mit seiner sehr schön gebauten "Monocoupe A90" einen recht beständigen Bewerb und konnte - wie schon einige Male vorher - den 1. Platz belegen.

Ich selbst hatte mit meiner Jenny etwas Pech. Als zweiter der Baubewertung und mit der besten Flugbewertung im 1. Durchgang hatte ich gute Chancen. Doch es kommt öfter anders, als man denkt. Beim Start zum 2.DG war mein Motor plötzlich locker, so konnte ich nicht fliegen: also schrauben und auf den 2. verzichten! Ich gebe zu, je länger es dauerte, umso nervöser wurde ich bei dieser "Schrauberei". Beim Tankeinbau stopften wir wohl zu viel Schaumstoff in den Rumpf, wodurch der Motor nicht mehr genug gekühlt wurde, keine Leistung hatte ("Hungern" für diesen Flug war geschmeichelt) und nach der vorletzten Figur überhitzt und verärgert seine Tätigkeit einstellte. Es gelang mir mit einigen Kunstkniffen (Gottseidank!) noch eine bruchfreie Landung, aber die Chancen waren dahin. Immerhin langte es noch für den 3. Platz. Danke an Ernst Fekete, der mir mit seinen "Hebammenfinger" bei der Reparatur unlösbar erscheinendes ermöglichte.

Was zu bemängeln war: die Dokumentationen mancher Teilnehmer waren leider nicht so, wie sie sein sollten. Dies verursachte Ärger und kosteten so manchen wertvollen Punkt in der Baubewertung. Bessere Vorbereitung wäre hier vonnöten, um Ärger und Frust zu ersparen.

Einen herzlichen Dank an den MBC-Günseldorf, den ich als Angehöriger des "Nachbarvereines" MBC-Enzesfeld besonders gerne ausspreche. Die Organisation, der Ablauf und das leibliche Wohl - alles war bestens geregelt. Es gab nichts zu bemängeln. Ich hoffe, wir sehen uns nächstes Jahr in Günseldorf zur Landesmeisterschaft RC-SC wieder.

Manfred Stocker



KNACKIMPULSE

Um den Begriff "Knackimpulse" zu verstehen, muss man sich etwas mit den Materialeigenschaften befassen. Wenn sich zwei leitende Gegenstände ständig berühren bzw. aneinander reiben, entsteht ein elektrischer Impuls. Das ist ähnlich der statischen Aufladung beim Menschen. Sie haben sicher schon öfter bemerkt, dass sich Ihre Körperhaare aufstellen, wenn Sie in die Nähe des Fernsehers kommen oder Ihr Auto hat Ihnen schon öfter eine "Ohrfeige" verpasst. Beim Auto löst man das - mehr oder minder erfolgreich - mit einem Erdungsband, das eine Verbindung mit dem Boden ("Erdung") herstellt, bei Computerarbeiten verwendet man ein "Erdungsarmband" (Band um das Handgelenk, verbunden mit dem Computergehäuse), um die statische Energie abzuleiten und die empfindlichen Bauteile zu schützen.

Dass solche "Entladungen" einen hochempfindlichen Empfänger negativ beeinflussen können, liegt auf der Hand. Dies äußert sich (bei PPM-Modulation) in kurzzeitigen Empfangsstörungen, die als kurze "Ruderzuckungen" an die Servos weitergegeben werden. Bei PCM-Modulation spricht kurzzeitig die Fail-Safe Sicherung an. Je nach Einstellung werden die Servos dann in die vorgegeben Stellungen laufen. Meistens ist sie so eingestellt, dass das Servo für Gas auf die Stellung "Standgas" läuft. Diese "Zuckungen" können sich in manchen Fluglagen nachteilig auf die Flugstabilität auswirken.

Beim Flugmodell können wir leider kein Erdungsband anbringen, also müssen wir uns etwas einfallen lassen. Verwenden Sie Metallgestänge oder Stahllitze, so müssen Sie bei eventuellen Kreuzungspunkten eine Berührung vermeiden. Das passiert auf einfache Weise: es wird über zumindest eine Anlenkung im Bereich der Berührung ein Schrumpfschlauch gezogen, der nach Erwärmung und Schrumpfung ein Gestänge gegen das andere isoliert und auf diesem unverrückbar fest sitzt. Man kann natürlich aber auch die mit Plastik ummantelten Seilzüge von Toni Clark verwenden.

Es gibt aber noch eine Quelle, die meistens nicht beachtet wird: das Gasgestänge. Bei vielen Motorherstellern ist der Drosselhebel aus Metall. Verwenden Sie nun einen Metallgabelkopf, so haben Sie dort eine wunderbare Quelle für Knackimpulse, weil die Anlenkung durch die ständigen Motorvibrationen ausschlägt und sowieso einige zehntel Spiel hat. Die Motorvibrationen werden hier 1:1 auf die Metallverbindung übertragen.

Auch hier ist die Abhilfe einfach: verwenden Sie Gabelköpfe aus Kunststoff oder einen Kugelkopf, der mittels einer M2 - Schraube und Stopfmutter mit dem Drosselhebel verbunden wird. Vermeiden Sie also prinzipiell, dass Metall auf Metall reiben kann. Dann sind "Knackimpulse" für Sie ein Fremdwort.

Manfred

Berichte

Baubericht: Kunstflugtrainer Extra 300S von MBL

(von Martin Koisser)

Nach dem Öffnen der Schachtel kam ein TOP verarbeiteter Flieger zum Vorschein. Alle



Teile sind fertig, mehrfarbig bespannt. Obendrein absolut blasenfrei. Die Motorhaube ist entsprechend dem Design passend lackiert.

Der **Rumpf** in klassischer Holzbauweise, mit Spanten an den richtigen Stellen, Verstärkungen der Klebestellen in den Ecken und teilweise Gewichtsoptimierung an den nicht exponierten Stellen der Spanten. Der Motorträger und alles drum rum, ist spritfest lackiert und mit Glasfasermatten extra noch

verstärkt. Auch hier wieder in den Ecken Verstärkungen der Klebestellen in Form von in die Ecken geklebten Dreieckleisten. Die Fahrwerksaufnahme ist im Rumpf in Sandwichbauweise gestaltet (Sperrholz, Alu, Sperrholz). Kaum vorstellbar das hier was passieren könnte. Auch die Festigkeit vom Rest des Rumpfes lässt einen Glauben das da nie was kaputt werden kann.



Die **Tragflächen** sind in herkömmlicher Rippenbauweise gebaut, von der Nasenleiste nach hinten bis zur Mitte mit Balsa beplankt. Die Ausschnitte für die Befestigung der Servos sind perfekt gearbeitet und haben an den Verschraubungsstellen noch zusätzlich Aufgedoppeltes Material, um einen sicheren Halt zu gewährleisten. Mehrfache Sicherheit der Flächenbefestigung am Rumpf durch 2 Federn, die die Flächen zusammenhalten, je 2 Zentrierstifte und je eine Verschraubung (M4

Imbus mit Unterlegscheibe). Die Flächensteckung (verdämmt dickes Alurohr) passt perfekt.

Die **Leitwerke** und **Ruder** sind leicht gebaut und ebenfalls sehr stabil. Die Steckung des Höhenleitwerkes sitzt ebenfalls perfekt und ist sehr stabil. Das Höhenleitwerk wird zusätzlich noch am Rumpf verklebt.



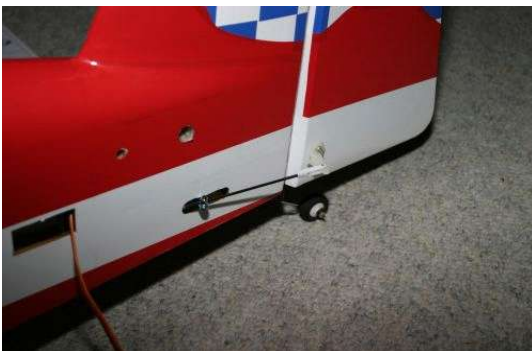
Die **Motorhaube** ist aus Glasfaserlaminat und perfekt lackiert. Die nötigen Ausschnitte gelingen problemlos.

Einziger Kritikpunkt ist die 2-teilige **Kabinenhaube**, die durch die Art Ihrer Befestigung am Rumpf doch stark nervt. Eine passende Lösung dazu wird noch gesucht. Nur so viel: 6 Schrauben sind einfach zu viel, zumal man ja an Anfang und Ende des Flugtages, vielleicht auch zwischendurch da rein muss. Ich hab

meine jetzt mit 4 Schrauben befestigt – vorübergehend!!

Soweit die Einführung, jetzt zum Baubericht im Detail:

Das Einkleben der Ruderscharniere ist sehr einfach. Die Scharniere selbst sind Scheiben aus einem undefinierbaren, saugfähigen Material. Die Scharniere werden in die vorgefertigten Schlitz an Ruder und Leitwerk/Fläche gesteckt und mit ein paar Tropfen Superkleber (dünnflüssig) beträufelt. Durch die Saugfähigkeit des Materials saugt sich der Kleber in das Innere des Schlitzes und klebt das Scharnier bombenfest mit dem Holz zusammen. Die Passgenauigkeit der Ruder ist optimal. Anschließend werden an den Flächen die Löcher für die Servos aus der Bespannung geschnitten. Servo rein – passt. Die Serienmäßige Anlenkung flößt nicht unbedingt Vertrauen ein, erfüllt aber Ihren Zweck (Gestängeanschluss mit Wurmschraube als Fixierung). Es werden herkömmliche Ruderhörner verwendet. Das Einkleben der Ruder an den Leitwerken geschieht auf die gleiche Weise. Jetzt werden alle Löcher im Rumpf, die man zum Fertigstellen braucht, mit einem scharfen Messer geöffnet, ebenso die Einbaustellen für die Höhenruderservos und des Seitenruderservos. Alles passt und sitzt so weit perfekt, dass nicht nachgearbeitet werden muss. Will man das Seitenruderservo auch am Heck im Rumpf verbauen, muss man dazu die Rumpfunterseite öffnen (Balsabrettchen rausschneiden), und anschließen wieder mit dem rausgeschnittenen Teil verschrauben.



Anschließend werden an den Flächen die Löcher für die Servos aus der Bespannung geschnitten. Servo rein – passt. Die Serienmäßige Anlenkung flößt nicht unbedingt Vertrauen ein, erfüllt aber Ihren Zweck (Gestängeanschluss mit Wurmschraube als Fixierung). Es werden herkömmliche Ruderhörner verwendet. Das Einkleben der Ruder an den Leitwerken geschieht auf die gleiche Weise. Jetzt werden alle Löcher im Rumpf, die man zum Fertigstellen braucht, mit einem scharfen Messer geöffnet, ebenso die Einbaustellen für die Höhenruderservos und des Seitenruderservos. Alles passt und sitzt so weit perfekt, dass nicht nachgearbeitet werden muss. Will man das Seitenruderservo auch am Heck im Rumpf verbauen, muss man dazu die Rumpfunterseite öffnen (Balsabrettchen rausschneiden), und anschließen wieder mit dem rausgeschnittenen Teil verschrauben.

Will man das Seitenruderservo auch am Heck im Rumpf verbauen, muss man dazu die Rumpfunterseite öffnen (Balsabrettchen rausschneiden), und anschließen wieder mit dem rausgeschnittenen Teil verschrauben.

Die Anlenkung des Höhenruders geschieht mit 2 Servos, eines links, eines rechts (na was sonst). Das Seitenruder wird beidseitig mittel Push-Push Anlenkung bedient. Dazu wird auf die serienmäßige Anlenkungsscheibe (oder Kreuz) ein gefräster Aluarm geschraubt, welcher ebenfalls dem Bausatz beiliegt. Das sechste Servo befindet sich direkt unter der Motorhaube, in einer Halterung, die aus Lasergeschnittenen Teilen erst zusammengeklebt werden muss.

Für alle 6 Servos fiel die Wahl auf die Graupner 5077 (5 kg Stellkraft).

Jetzt wird das Höhenleitwerk an den Rumpf angehalten und angezeichnet, damit die Folie an dieser Stelle weggeschnitten werden kann, um eine saubere und haltbare Verklebung zu erreichen. Das Leitwerk wird angeklebt, etwas fixiert, und passt genau.

Bei der Montage des Seitenruders darf die Anlenkung des Spornrades nicht vergessen werden, welches bei diesem Modell lenkbar ausgeführt ist (wird vom Seitenruder mitbewegt). Damit ist der Bau des hinteren Teil des Fliegers abgeschlossen.



Nun werden in den Wurzelrippen der Tragflächen die entsprechenden Löcher für die Haken (Federbefestigung) und die Zentrierstifte gebohrt. Die Einschlagmutter für die Schraubbefestigung ist bereits eingebaut. Die Haken werden einfach gerade (!!) eingedreht, die Zentrierstifte werden am besten von der Innenseite des Rumpfes eingesteckt und verklebt, damit sie auch exakt passgenau sind.

Es folgen der Zusammenbau des Hauptfahrwerkes, welches ebenfalls sehr stabil erscheint, Montage der Radhauben und Einbau der Räder. Das Hauptfahrwerk wird mit 4 M4 Inbusschrauben am Rumpf befestigt (Einschlagmuttern an der Rumpffinnenseite). Wie in der Einleitung schon erwähnt besteht die Aufnahme des Fahrwerks aus einem Sandwich von Sperrholz, Alu und wieder Sperrholz.

Die Wahl des Motors fiel auf einen MVVS 26ccm Benziner, der leichtes Spiel mit dem Modell haben sollte. Die Befestigung des Motors erfolgt mittels, der dem Modell beiliegenden, Motorträger. Motorseitenzug und Sturz wurde lt. Anleitung mittel Unterlegscheiben schon bei der Verschraubung vorgesehen. Krümmer wurde ein Original MVVS verwendet, als Topfschalldämpfer fiel die Wahl auf einen Merker für max. 35ccm. Beide Komponenten werden mit einem Hitzefesten Silikon Schlauch verbunden (ich hoffe das hält). Der Auslass des Dämpfers wurde durch den Kopfspant geführt, mit einem Silikon nippel (mit 45 Grad Biegung) und einem Messingrohr an der Unterseite des Rumpfes rausgeführt.

Das Einlaufen des Motors gestaltete sich als erfreulich einfach und unkompliziert. Anspringverhalten 1A. Es wird dazu kein Starter benötigt.

Als Tank wurde ein 500ml (benzinfest) angeschafft und im vorderen Teil des Rumpfes untergebracht. Zwecks Komfort beim Betanken wurde ebenso ein Schnelltankventil in die Rumpffinnenwand verbaut. Der Überlauf schaut mit einem Teil des Beschlagsatzes aus der Rumpfunterseite heraus. Die Anlenkung des Vergaser wurde mittels 3mm Gewindestange und herkömmlichen Gabelköpfen realisiert. Als Propeller wurde ein 18/8 lt. verschiedenen Empfehlungen gewählt.



Die verbauten RC Komponenten werden hier nur kurz erwähnt und aufgezählt:

Graupner C17 8-Kanal Empfänger, Stabantenne, 4 Zellen Akku 2300 mAh NiMH für die Zündung, 4 Zellen Akku 2300 mAh NiMH für den Empfänger und die Servos. Jedes Servokabel wurde durch einen Ferritring geführt um Störungen zu vermeiden.

Die Zündung des Motors wurde gleich hinter dem Kopfspant platziert um ebenfalls keine Störung des Empfängers zuzulassen. Beide Akkus werden mit je einem Schalter an der Rumpfaußenseite aktiviert bzw. eingeschaltet.

Alles in allem hat das Modell jetzt ein Gewicht von (unbetankt) 5,5 kg.

So weit zur Fertigstellung des Modells. Hört sich nicht nach viel Arbeit an, jedoch hab ich trotzdem 2 Wochen dran gearbeitet bis alles so war wie ich es haben wollte. Die Befestigung der Kabinenhaube ist und bleibt der größte und fast Einzige Kritikpunkt an diesem Bausatz. Hier sollte sich der Hersteller was einfacheres und praktikableres Einfallen lassen.

Fazit: Perfekte Verarbeitung, schönes Design (mehrfarbig gebügelt), lackierte Motorhaube, fertig geschnittene Kabinenhaube, passgenaue Teile, jede Menge brauchbares Zubehör dabei, netter Dekorbogen. Alles in allem, vor allem um diesen Preis (249,-) sehr zu empfehlen.

Erstflug: Als erstes geht mein Dank an einen Vereinskollegen (Thomas Geissinger), der sich bereit erklärt hat, mit meinem Modell den Erstflug vorzunehmen. Gesagt, getan. Als erstes wurde noch alles gecheckt, die Gestängeanschlüsse nachgezogen. Reichweitentest auch ohne Probleme bestanden. Thomas übernimmt den Sender, rollt, das Flugzeug steigt langsam vom Platz weg. Nach kurzem Geradeausflug die erste Wende, alles ohne Probleme. Lt. Aussage von Thomas kommen die Querruder und das Höhenruder etwas giftiger als nötig. Nach einigen leichten Kunstflugfiguren (Messerflug, Looping, Turn, senkrecht Steigen) setzt er wieder zur Landung an, lässt es langsam reinkommen und setzt sanft (wie gewohnt) auf.

Zitat: „Fliegt eh supa“

Fazit des Erstfluges: 65% Expo auf die Querruder, 50% Expo auf das Höhenruder und Verdoppelung des Ausschlages des Seitenruders. Nach einer Flugzeit von 6 Minuten war der Tank nicht mal halb leer.

Wenn diese Änderungen gemacht sind, halte ich das Flugzeug durchaus für tauglich, als erster Kunstflugtrainer betrachtet zu werden. Anfangs hab ich mich auch von den Abmessungen des Fliegers abschrecken lassen, das legt sich allerdings ganz schnell. Der Rest ist reine Freude am Fliegen.

Technische Daten / Ausrüstung:

Spannweite: 1800 mm
Motor: MVVS 26 ccm Benzin
Gewicht: 5,5 kg (trocken)
Servos: Graupner 5077
Akkus: 1x 2300 mAh (Zündung)
1x 2300 mAh (Empfangsanlage)

<p>Impressum Für den Inhalt verantwortlich: Obmann: Franz Hruska Mail: obmann@mbc-enzesfeld.at Redaktion: Manfred Stocker Mail: informator@mbc-enzesfeld.at</p>
--

NEUES
VON

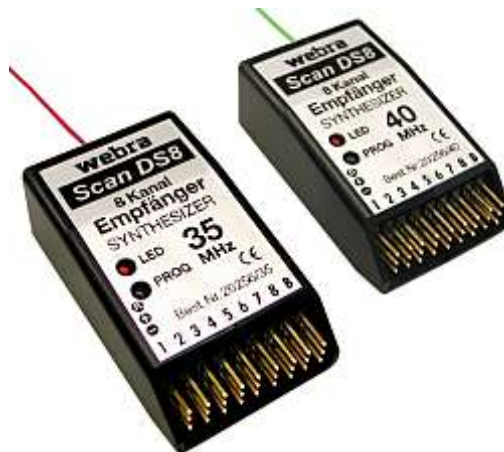
PURE POWER
webra
motor

<http://www.webra-austria.at/>

Empfänger **SCAN DS8**

Der Webra SCAN DS8 Empfänger ist ein hochpräziser 8-Kanal Doppelsuper-Empfänger mit PLL-Synthesizer Technologie für PPM (FM) Empfangssignale. Ein PLL-Synthesizer dient der 10 kHz Kanalauswahl im 35 MHz A und B Band bzw. in 40 MHz und 41 MHz Band. Die empfangenen Sendersignale werden mittels Microprozessortechnik digital ausgewertet und an die Servos weitergeleitet. Durch die Rauschsperrung (Squelch) wird ein Servozittern verhindert. Eine permanente Empfängerdiagnose überwacht das Empfangssignal und die Spannung, bei anstehenden Störungen werden diese optisch signalisiert.

Verpolungssichere Goldkontaktstecker mit JR/Futaba Stecksystem sorgen für sichere Verbindung zu den Servos. Die Batterie wird über einen eigenen Steckerkontakt angeschlossen. Über die gut zugängliche Programmier Taste wird die zur Anwendung kommende Sender-Kanalfrequenz eingelernt. Ob Normal- oder Failsafe - Betrieb ist wählbar. Die Programmieranzeige erfolgt über eine LED.



Mit der Webra Scan-Technologie sind Steckquarze passee, daher keine Unsicherheiten mehr durch minderwertige oder gealterte Steckquarze! Der SCAN DS8 Empfänger kann optimal an Ihr Sendergerät angeglichen werden. Die hochwertigen elektronischen Bauteile werden in SMD-Technik auf GFK Printplatten verarbeitet. Hohe Zuverlässigkeit wird unter Einhaltung üblicher Qualitätssicherungssysteme gewährleistet.

Technische Daten:

8 Servoausgänge, PPM Doppelsuperhet, Frequenzkanal - Scan durch Taste programmierbarer Failsafe, Empfängerdiagnose, digitale Servoauswertung, Spannungsanzeige und Fehleranzeige über LED, automatische A und B Band Erkennung, eigener Batterieanschluss, kein Steckquarz mehr nötig.

Übertragungssystem PPM (FM), Kanalraster 10 kHz, Betriebsspannung 3,5 - 8V (4 5 Zellen), Stromaufnahme 15 mA, Zwischenfrequenz 10,7 MHz / 455 kHz (Doppelsuperhet), Temperaturbereich -10° - +55° C, Eingangsempfindlichkeit 0,7µV, Antennenlänge 100 cm, Kanalzahl 8, Abmessungen 57 x 31 x 18 mm, Gewicht 25g.

W
E
R
B
U
N
G

W
E
R
B
U
N
G

W
E
R
B
U
N
G