



Perfekter Cockpit-ausbau bei der F-16 – die Kabinenhaube lässt sich natürlich auch originalgetreu aufklappen



Die F-16 von Nell Nero überzeugt durch eine perfekte Scale-Optik (Foto: Peter Kohler)



3.

Das außergewöhnliche Erscheinungsbild der SR-71 von Jetcom zog einmal mehr die Zuschauer in ihren Bann



Tradition verpflichtet

Nachdem die im Jahre 2007 angekündigte Verlegung des Modellflugplatzes Grenchen nicht Tatsache wurde, konnte am Pfingstwochenende das traditionelle Elektrojetmeeting doch noch am alten Standort durchgeführt werden. Bei diesem Treffen handelt es sich um den am längsten existierenden E-Jet-Event überhaupt. Diesen gilt es einfach zu besuchen, wenn man über die neusten Trends und Entwicklungen auf dem Laufenden sein möchte. Und so genossen bei strahlendem Wetter über 60 Piloten zwei tolle Tage.

Und was gibt es Neues zu berichten, werden sie sich jetzt wohl fragen? Dies zu beantworten ist nicht leicht und deshalb möchte ich an dieser Stelle etwas weiter ausholen. Beim ersten Treffen waren wir Piloten eigentlich froh, wenn unsere schweren Modelle (NC-Akkus, Bürstenmotoren ect.) mit noch wenig effizienten Eigenbau-Impellern einige Platzrunden schadlos überstanden haben. Schon bald tauchten die ersten bürstenlosen Motoren und käuflichen Impeller auf. In all den Jahren wartete man immer wieder gespannt auf das Meeting in Grenchen. Was wird es diesmal wieder Neues zu sehen geben, fragte man sich im voraus? Der Autor

mag sich noch gut an jene Szene in Grenchen erinnern, als Daniel Schübeler seinen Vektor mehr als zehn Minuten über den Platz hetzte und alle sprachlos am Zaun standen und sich fragten, ob Daniel ein Perpetuum mobile erfunden hätte. Das Geheimnis wurde nach der Landung gelüftet: wir hatten damals den ersten E-Jetflug mit Lipozellen gesehen. Und so ging es Jahr für Jahr weiter. Eine rasante Entwicklung hatte eingesetzt – heute haben wir wohl den Höhepunkt erreicht und die Entwicklung geht auf tieferem Niveau in die Breite. Nebst einigen bekannten Voll-GFK-Modellen waren auch sehr viele geschäumte Modelle zu sehen.

11.



Die N-20.10 „Aiguillon“ ist Peter Meiers erstes Modellflugzeug, welches er gebaut hat – das ist bemerkenswert! Ein Problem muss noch gelöst werden: das Einfahren der Fahrwerke führt am Modell zu einer kritischen Schwerpunktsverlagerung. (Foto: Peter Kohler)



Pokalübergabe an die Piloten für ihre ausgezeichneten Modelle – eine tolle und überraschende Geste des Organisators Nell Nero

Eigentlich müsste die Überschrift zu diesem Bericht 1.Top Gun Europe für Elektrojets heißen. Weshalb? Diese Frage beantworte ich ihnen allerdings erst am Schluss dieses Artikels. Nell Nero, der Organisator hatte mit seinem Team die Mitglieder der IG Electric Jets Switzerland zur Saisonöffnung nach Dübendorf eingeladen. Da die Veranstaltung wie immer auf dem Militärflugplatz stattfand, musste eine Teilnehmerbeschränkung auf max. 35 Piloten eingeführt werden. Weil es sich herumgesprachen hatte, dass dieser Anlass immer etwas Besonderes ist, wurde diese Anzahl an Piloten natürlich auch problemlos erreicht. Nach einer längeren Schlechtwetterperiode machte sich rechtzeitig ein Zwischenhoch bemerkbar, welches für ausgezeichnete Flugbedingungen sorgte. Eine besondere Wettersituation, in der Schweiz Föhn genannt, ermöglichte den vielen Fotografen einmalige Aufnahmen von Elektrojets mit dem Alpenkranz im Hintergrund. Wegen des schlechten Wetters in der Vorperiode konnten einige im Winter neu erstellte Modelle noch

nicht eingeflogen werden und waren deshalb nur im Static Display zu bewundern. Zu diesen gehörte eine große F-16 von Nell Nero. Die Maschine entstand aus einem Baukasten von Bob Violet, ist im Maßstab 1:8 gehalten und wurde nach originalen Unterlagen von General-Dynamics konstruiert. Das in GFK/Styro/Balsa-Bauweise erstellte Modell hat eine Spannweite von 1,12 m und eine Länge von 1,8 m. Angetrieben wird die 7,3 kg schwere Maschine von einem Schübeler DS 94 HDT-Impeller und einem Steve Neu-Motor 1527/1,5 YF. Zwölf Lipozellen liefern über einen Kontronik Jazz 63V 120-A-Regler die benötigte Energie. Nell beabsichtigt diese Maschine in Zukunft auch an Scale-Wettbewerben einzusetzen.

Den gegenwärtig wohl größten Elektrojet-Airliner überhaupt brachte Noldi Meier von der MG Bassersdorf mit. Seine Boeing 747-400 „Jumbo Jet“ hat gigantische Ausmaße. Als Nachbaumaßstab wählte der Erbauer 1:20, was eine stattliche Spannweite von 3,4 m bei einer Länge von 3,6 m ergibt. Die 18 kg schwere Maschine wird von vier Schübeler-Impellern

ELEKTROJETS OVER DÜBENDORF

ELEKTROJETS OVER GRENCHEN

Die Hunter von Michael Bucher. Der Start erfolgt ohne Flitsche aus der Hand. Um das Modell weiter zu optimieren hat Michael die tiefgezogenen Hosenrohre abgeformt und durch selbst laminierte Kevlarteile ersetzt.



F-20 im tiefen Vorbeiflug. Der Sound ist einzigartig und Mike flog das Modell sowohl am Samstag als auch am Sonntag sehr spektakulär.





▲ Die F/A 18 von Daniel Eichenberger ist aus einem Bausatz von A. Schreiner entstanden und in wesentlichen Punkten modifiziert, um dem Original besser zu entsprechen (Foto: Peter Kohler)

◀ Boeing 747-400 „Jumbo Jet“ von Noldi Meier (Foto: Peter Kohler)

angetrieben. Auch dieses Modell wird wohl in diesem Jahr seinen Erstflug absolvieren.

Das technisch wohl beste Modell hatte Peter Meier mitgebracht. Seine N-20.10 „Aiguillon“ ist ein perfekter Nachbau des Prototypen eines in den frühen 50er Jahren geplanten schweizerischen Kampfflugzeuges. Die deltaförmige Maschine hat eine Spannweite und Länge von 1,68 m. Die Bauzeit ohne Flugerprobung betrug bis jetzt 1.556 h. Der viermotorige Jet wird durch Schubeler-Impeller DS-30-DIA 3-ph angetrieben. Zur Zeit befindet sich das

Modell noch in der Flugerprobungsphase. Es sind noch einige Probleme zu lösen, aber so wie ich Peter kenne, werden diese sicher noch behoben. Zu gegebener Zeit ist dann eine separate Vorstellung dieses außergewöhnlichen E-Jets exklusiv in der FMT geplant.

Unzählige Flüge ohne jeglichen Zwischenfall konnten absolviert werden. Dabei wurden auch einige 2,4-GHz-Anlagen der Firma Futaba ohne jegliche Probleme eingesetzt. Beim anschließenden Debriefing überraschte Nell die anwesenden Piloten mit einer besonders

netten Geste – und jetzt beantworte ich die Eingangs erwähnte Frage bezüglich Top Gun. Während des Tages hatte eine dreiköpfige Jury sowohl die Modelle als auch deren Flüge bewertet. Sechs Pokale in den verschiedensten Kategorien wie z.B. best swiss military figther, best finish oder best scale jet usw. wurden verliehen. Mit diesem Höhepunkt endete ein überaus gelungenes Treffen. Weitere Bilder und Videos sind unter folgenden Homepages abrufbar: www.ejets-eichenberger.ch, www.modellflug.ch/igejs, und www.rcmovie.de.

Wirklich nichts Neues?

Doch! Michael Bucher von der MG Luzern hat aus einem West Wing-Baukasten eine wunderschöne, kleine Hunter gebaut. Das Modell ist ganz aus Holz aufgebaut, hat eine Spannweite von 70 cm und ein Gewicht von 1,2 kg. Ein Het 69-Impeller, angetrieben von einem Taifun Motor und 4 Lipozellen mit 4.100 mAh, verleihen dem kleinen Flitzer ausgezeichnete Flugeigenschaften. Michael fliegt den Hunter mit einer 2,4-GHz-Spektrum-Anlage, der Empfänger ist unter der Kabinenhaube eingebaut.

Um einiges größer ist die neue F-20 von Alfred Isch, welche er für seinen Enkel Mike gebaut hat. Beide sind sowohl in der E-Jet-, als auch in der Turbinenszene keine Unbekannten. Nachdem sie schon lange mit einer kleineren F-20 unterwegs waren, wurde nun eine F-20 mit 1,20 m Spannweite gebaut. Ein 120er Schubeler-Impeller, in Kombination mit ein New Motor und 12 Lipozellen, verleihen dem Jet rasante Flugleistungen. Eine Besonderheit auf die ich hier noch näher eingehen möchte sind die Einläufe zum Impeller. Während sehr viele Modelle optimierte Hosenrohre mit einer berechneten Krümmung, einer perfekten Oberfläche und mit einem auf den Impeller abgestimmten Querschnitt glänzen, gehen die beiden ihre eigenen Wege. Sie



Die F-20 von Alfred Isch besitzt einen GFK-Rumpf und einen Styro/Abachi-Flügel.



Diese MiG-29 (RBC-Holzbauskasten, 65 cm Spw, 1,1 kg) ist äußerst flott unterwegs. Der Impeller ist unter dem Rumpf frei aufgehängt, so dass keine Luftführung gebaut werden muss.

bauen kein Hosenrohr nach dem Einlauf. Die einströmende Luft wird wie in einem Trichter auf den Impeller geleitet. Dieser ist nicht starr, sondern gedämpft befestigt. Das unverwechselbare Rauschen beim Flie-

gen kommt sehr nahe an den Sound eines Turbinenmodells heran. Einmal mehr durfte die stets wachsende Elektrojetgemeinde zwei schöne Tage bei der Modellfluggruppe Grenchen verbringen.