



JAHRESBERICHT 2018

Impressum, 38. Jahrgang

Allgemein: Der Jahresbericht 2018 ist die offizielle Druckpublikation des Modellflugsportvereins Stetten zum Vereinsgeschehen im Jahr 2018. Die Publikation erfolgt durch den Einsatz verschiedener, engagierter Berichterstatter sowie Fotografen. Der Vorstand dankt den Redaktoren und Fotografen dafür ganz herzlich.

Redaktionelle Mitarbeit und Berichterstattung: Adrian Eggenberger, Paul Stark, Christian Specht, Charly Boes, Michael Orschel, Martin Näf, Hanspeter Tobler.

Fotographie: Autoren und Martin Näf

Redaktion und Layout: Hanspeter Tobler, Aktuar und Webmaster www.msvstetten.ch

Druck und Produktion: Saxer Druck GmbH, 5607 Hägglingen

Sponsoren: Wir bedanken uns ganz herzlich bei Gloor & Amsler Modellbau und dem AeroClub der Schweiz.

Dieser Jahresbericht ist ebenfalls in elektronischer Form publiziert unter www.msvstetten.ch

© Modellflugsportverein Stetten 2018, alle Rechte vorbehalten, gedruckte Auflage 180 Exemplare

Titelbild: P47D Thunderbolt geflogen von Hans Blank am Jubiläumsflugtag (Foto: Martin Näf)

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort des Präsidenten	4
Jubiläumsausstellung 2018.....	6
Staffeltreffen 2018	8
Gebirgsausflug Vella	9
Gebirgsausflug Gebidem im Juli	10
Patriotisches Fliegen am 1. August.....	12
Jubiläumsflugtag.....	13
Baubericht Grand Slam F3A Trainer	16
Bell 412	20
Bauprojekt Hallenflieger Klik	24
MSVS Jahresmeisterschaft Fliegen	29
MSVS Jahresmeisterschaft – Gesamtrangliste	32
Mutationen und Statistik 2018.....	34
Jahresprogramm 2019.....	35

Liebe Leser, Mitglieder und Freunde des MSV Stetten

Es bereitet mir grosse Freude, Euch den Jahresbericht unseres 40jährigen Bestehens vorlegen zu dürfen. Für das Jubiläumsjahr haben wir uns vorgenommen, gegen aussen und innen, noch etwas bewusster zu zeigen wer wir sind und was wir tun. Dazu fanden neben den üblichen Anlässen die Ausstellung und der Flugtag statt. Beide waren sehr erfolgreich und haben sowohl unseren Besuchern als auch uns selber viel Freude bereitet.

An dieser Stelle möchte ich als Vereinspräsident allen ganz herzlich danken für die grossartige Unterstützung im Jubiläumsjahr. Alle Mitglieder haben sich begeistern lassen und super mitgezogen. Ein ganz grosses Dankeschön verdienen die OK-Mitglieder der beiden Grossanlässe und die Verpflegungsteams, welche sich vor allem aus unseren Partnerinnen zusammensetzten. Herzlichen Dank auch meinen Vorstandskollegen, unseren Mitgliedern, ihren Partnerinnen und allen stillen Helferlein, welche im Hintergrund gewirkt haben. Es war eine Freude mit Euch zusammenzuarbeiten. Nach aussen geht mein herzlichster Dank an die Familien Regez, alle Nachbarn und die Gemeinde Stetten für die Unterstützung und das Verständnis für unsere Anlässe sowie an alle Gönner und Sponsoren für die Mitfinanzierung unseres Jubiläums.



Unser Verein hat sich auch im Jubiläumsjahr erfreulich entwickelt. Nicht zuletzt aufgrund unserer Publikumsanlässe sind Interessenten auf uns aufmerksam geworden. So konnten wir im Laufe des Jahres verschiedene Junior- und Seniorpiloten in unseren Verein integrieren. Bei der Entwicklung der fliegerischen Fähigkeiten hat sich unsere Flugschule bewährt, daneben standen auch viele engagierte Mitglieder den weniger erfahrenen Piloten mit Rat und Tat zur Seite. Ganz herzlichen Dank für diesen grossen Einsatz, der die Basis darstellt für eine gute Kameradschaft und fliegerisches Können. So macht miteinander Modellfliegen noch mehr Spass.

Dank dem ausserordentlichen Sommer wurde enorm viel geflogen und es konnten alle Anlässe bei guten Bedingungen stattfinden. Einzig und ausgerechnet am 1. August war Petrus nicht auf unserer Seite, doch wir haben schnell ein Dach über dem Kopf für eine schöne Feier gefunden. Der trockene Sommer hat zwar unserer Piste arg zugesetzt, aber dafür herrschten bis in den Herbst immer wieder phantastische Thermikbedingungen für lange Segelflüge. Zudem hat das dürre Gras auch für die Flieger mit kleinen Rädern problemlose Starts- und Landungen ermöglicht.

Nun ist es Winter geworden und damit Zeit für Bau- und Renovationsprojekte in der eigenen Werkstatt oder im Baulokal unseres Vereins. Es sind diverse Projekte in Arbeit und wir freuen uns auf die Erstflüge im Frühling. Das gemeinsame Bauprojekt Klik wurde bereits im Herbst gestartet und es sind schon fast alle Flieger geflogen. Der grosse Hype beim Hallenfliegen klingt zwar ab, aber das Training im Winter, mit den leichten und präzisen Fliegern, in der Halle bereitet Spass. Zudem entwickelt man auf diese Weise seine Fähigkeiten effizient und ohne grosses Bruchrisiko.

Herzlichen Dank den Autoren sowie ganz besonders unserem Vereinsaktuar und Redaktor Hanspeter Tobler. Hanspeter hat ebenfalls einige der Berichte verfasst und diesen Jahresbericht mit viel Herzblut zusammengestellt. Ich wünsche allen viel Freude bei der Lektüre und freue mich auf ein tolles Vereinsjahr 2019.

Euer Präsident, Adrian Eggenberger



VEREINSLEBEN UND SPEZIELLE
ANLÄSSE

Die Veranstaltungen zum 40 Jahre Jubiläum des MSV Stetten begannen mit der Jubiläumsausstellung in der Mehrzweckhalle Stetten.

Der Startschuss fiel selbstverständlich bereits 2017 mit der ersten OK-Sitzung. Das Konzept wurde erstellt und die entsprechenden Ressorts verteilt. Sogleich wurde auch mit den ersten Arbeiten begonnen.

Nach diversen Sitzungen und vielen Stunden Vorbereitungsarbeiten war es am 16. März soweit:



Ihren Flugzeugen ein. Gemäss den erstellten Plänen wurden die Modelle platziert und mit entsprechenden Schildern beschriftet.



Besonderes Interesse fanden auch die verschiedenen Präsentation auf der Bühne: Die Besucher konnten live mitverfolgen, wie ein Modell konstruiert und gebaut wird. Auch zu sehen waren die neuen



In der Mehrzweckhalle in Stetten beginnt am Freitagnachmittag ein emsiges Treiben. Tische werden aufgestellt, die Festwirtschaft eingerichtet und die Halle dekoriert.

Nach und nach trafen die Mitglieder des MSVS mit



Am Samstag, 17. März um 10 Uhr wurden die Türen für unsere Besucher geöffnet. Den zahlreichen Besuchern konnten ein repräsentativer Querschnitt unseres Hobbys gezeigt werden. Vom kleinen leichten Hallenmodell über Segelflieger, Motormodelle, Warbirds, Jets und Helikopter war alles ausgestellt.



Techniken im Modellbau wie die verwendeten Schaumstoffe, 3D Druck und wie schnell ein Fertigmodell für den Erstflug bereit ist.

Dies führte zur Freude Aller zu angeregten Diskussionen und Fachsimpeln mit Besuchern und Modellbauern aus befreundeten Vereinen.



Die Kinder konnten unter Anleitung von Beatrice und Pierre selber Gleiter bauen und anschliessend im Streckenflugwettbewerb attraktive Preise gewinnen. Wer das Feeling vom Modellfliegen erleben wollte, konnte dies an den Simulatoren versuchen. Für das leibliche Wohl war natürlich auch gesorgt. Unsere Partnerinnen, haben auch den grössten Ansturm auf Sandwiches, Hotdogs, Kuchen und Getränke in der Festwirtschaft professionell gemeistert, wofür wir Ihnen herzlich danken.



An dieser Stelle einen besonderen Dank an Albert With, der uns von Anfang bis zum Ende unterstützt hat.

Es war ein gelungener Anlass, der ohne unsere Sponsoren und fleissigen Helfer nicht möglich gewesen wäre. Ein herzliches Dankeschön an Alle.



Am Sonntagabend wurde in Windeseile alles abgebaut und die Halle gereinigt.



Am 21. April fand auf unserem Fluggelände Eichhof die dritte Ausgabe des Staffeltreffens statt. Bei bestem Flugwetter trafen sich über 50 Piloten zum freundschaftlichen Fliegen.



Flugzeuge aufgereiht bereit zum Start und im Modellpark die Staffeln in Reih und Glied warten auf den nächsten Einsatz.

Neben dem Fliegen kam natürlich auch das Gesellige und Kulinarische nicht zu kurz. Zwischen den Flügen wurde eifrig diskutiert und natürlich war auch Fachsimpeln angesagt.



konnte am späteren Nachmittag noch den letzten freien Platz im Bauch mit Würsten füllen.

Wie bei jedem Anlass des MSVS dürfen wir uns regelmässig auf zahlreiche Helferinnen und Helfer verlassen, die Ihre Aufgaben mit Bravour erledigen. Ganz



Dank den perfekten äusseren Bedingungen konnte den ganzen Tag geflogen werden, was auch rege genutzt wurde.

Der Flugplatz im Eichhof erinnerte zeitweise an den Airport Kloten. Vor dem Pilotenstandplatz standen die



Fliegen und diskutieren gibt natürlich Hunger und Durst. Viele Mistkratzerli fanden den Weg in die hungrigen Mägen, und wer noch nicht genug hatte,



herzlichen Dank an Alle.

Ein Höhepunkt darf natürlich bei diesem Anlass nicht fehlen; die Monsterstaffel.

Unter dem Kommando von Adi fanden sich über 30 mutige Piloten, die gemeinsam in mehr oder weniger geordneter Formation fantastische Bilder in den Himmel zauberten.

Unser Dank gilt allen Piloten, welche durch professionelles und verantwortungsvolles Fliegen dafür gesorgt haben, dass dieser Anlass ohne Unfälle und nur mit wenig Materialschaden zu Ende ging.

Kurz nach dem Frühstück machten Fabian und ich uns auf den Weg nach Vella. Bis nach Ilanz klappte alles bestens, dann spielte uns das Navi einen Streich und lotste uns über eine sehr abenteuerliche Strecke auf die Bündner Rigi. Dort wurden wir bereits von Martin und Pascal Näf, Adi, Didi und Eric empfangen. Kurz darauf ist dann auch Adrian Knecht am Ziel eingetroffen.



Nach der Ankunft inspizierten wir das Fluggelände und bekamen von Didi und Eric erste Tipps wie auf der unebenen und nicht gemähten Wiese gelandet werden soll. Für Fabian und mich, als völlige Hang-flug Neulinge, war dies erst mal ein wenig Neuland.



Nun wurden die Modelle montiert und startklar gemacht. Wir entschieden uns für die ersten Flugerfahrungen am Hang erst mal nur unseren Easy Glider startklar zu machen. Dieser kam dann praktisch zum Dauereinsatz. Am Anfang benötigten wir noch gelegentliche Motorunterstützung, denn nach thermische Aufwinde musste noch gesucht werden.

Zum Z'mittag liessen wir uns auf der Sonnenterrasse von der Wirtin verwöhnen, genossen das herrliche Wetter und die schöne Aussicht. Nach dem Mittagessen frischte der Wind dann deutlich auf. Auf E-Thermik konnte dann komplett verzichtet werden und fast endlos lange Flüge wurden möglich. Die beiden Junioren Pascal und Fabian zeigten erneut welches Talent in ihnen steckt. Die erfahreneren Piloten holten dann die schnelleren Modelle zum "Heizen" hervor. Die beiden Raritäten von Didi und Eric, ein Geier und ein Brett, beide zwischen 25 und 30 Jahre alt und von Robbe, kamen dann ebenfalls zum Einsatz.

Am Abend wurden wir mit einem leckeren 5-Gang Gourmet Menu verwöhnt. Als "Bettmümpfeli" machte Eric noch einen Nachtflug mit seinem LED-Nuri. Danach ging es zufrieden ins Bett.

Am nächsten Morgen war das Wetter ebenfalls wieder sehr gut und die Temperaturen waren warm, die Luft noch ziemlich ruhig. Der Easy Glider musste trotzdem für einen gemütlichen, entspannten Vorfrühstücks-Flug hinhalten.

Nach dem Frühstück, welches wir auf der Sonnenterrasse einnahmen, stiessen dann noch Walti Clemens und Michael Orschel dazu. Die Flugbedingungen an der Bündner Rigi waren fast gleich wie am Vortag. Deshalb verbrachten wir den Tag dann nochmals hier. Am Morgen waren wir noch etwas auf E-Thermik angewiesen, am Nachmittag dann nicht mehr und schier endlos lange Flüge wurden wieder möglich. Vielen Dank an Martin für die Organisation und für die schönen Bilder.

Zur Tradition ist der Sommerausflug auf den Gebidempass noch nicht geworden, aber wir sind auf gutem Weg dazu!



Offiziell ins Programm des MSVS aufgenommen wurde der Ausflug im letzten Jahr, aber schon davor hatten wir im Rahmen einer Fliegerwoche in Raron das Gebiet ein erstes Mal besucht. Im Verein ist der Gebidempass als Fluggebiet nicht ganz unumstritten: Die Anfahrt mit dem Auto nach Visperterminen zieht sich etwas in die Länge, der erste Ausflug in einem Oktober blieb uns vor allem als kalt und ausserordentlich windig in Erinnerung, und der Aufstieg zu Fuss ist auch nicht ganz ohne. Belohnt wird man dafür mit einer wunderschönen Gebirgskulisse und einem fast konkurrenzlosen Landefeld, welches einen problemlosen, turbulenzfreien Anflug, jede Menge Platz zum Aufsetzen und vor allem kaum Steine bietet – so stressfrei selbst bei viel Wind kann man selten in den Bergen mit Grossseglern fliegen.

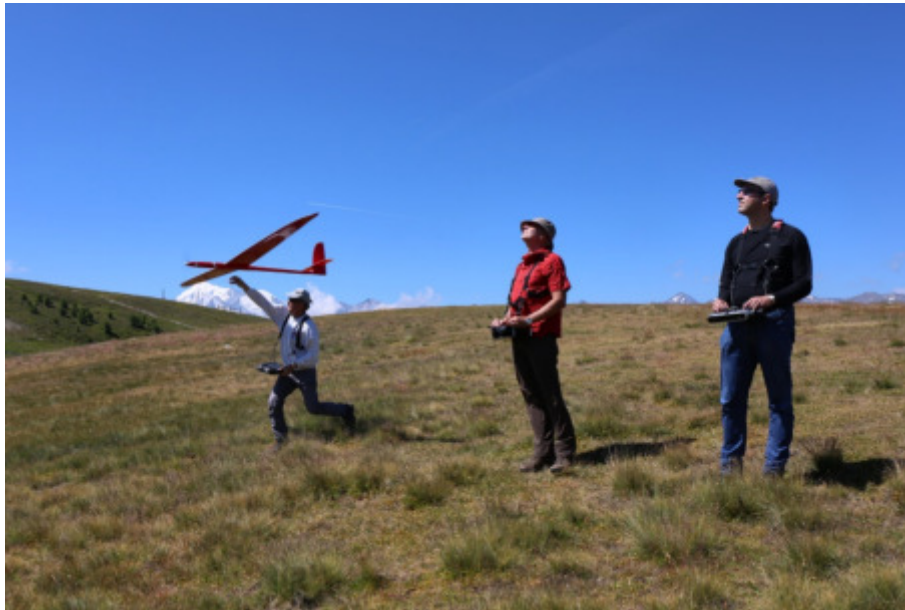
Eine Horizonterweiterung bietet der Ausflug auch deshalb, weil wir ihn zusammen mit den Kollegen des MSV Hotwings durchführen. Mit dabei waren wiederum Paul, Markus und Ueli, vom MSVS die beiden Adrian Eggenberger und Knecht sowie Martin Näf. Das Timing klappte dieses Jahr für unseren Verein nur bedingt: Paul, Markus und Ueli reisten schon am Freitagmorgen an und durften einen super Tag geniessen,

während Martin noch an der Arbeit feststeckte und daher die MSVS Clique erst am Abend anreiste. Am Samstag schleppten wir dann das Material trotz unsicherer Wetterprognose zum Pass hoch und konnten ein paar akzeptable Flugminuten geniessen. Doch schon bald empfahl uns das Wetterradar den Rückzug. Regen im Gebirge macht keinen Spass, vor allem wenn man einen längeren Abstieg vor sich hat – so spielten wir auf

Nummer Sicher und waren dann auch tatsächlich gerade noch rechtzeitig vor dem Regen bei den Autos. Den Nachmittag verbrachten wir dann mit viel Fachsimpeln und Anekdoten – das tut der Kameradschaft gut, dafür hätten wir aber nicht bis ins Wallis fahren müssen. Wir hofften auf



einen besseren Sonntag, und trösteten uns mit den lokalen Köstlichkeiten und Getränken...



Wir hofften nicht vergebens – am Sonntag erwartete uns die Sonne und angenehm frisches Bergwetter, ideal zum Wandern während die Kollegen im Flachland unter der Sommerhitze stöhnten. Der Wind blies in moderater Stärke von Süden her, was uns zwar nicht den Lieblingshang eröffnete, aber dennoch für zuverlässiges Steigen sorgte. So konnten wir die verpassten Flüge vom Samstag ausgiebig

nachholen und fleissig Flugstunden verbuchen. Im Vorteil waren dieses Jahr klar die grösseren Flieger wie Adis 5m Ventus oder meine 4m Alpina, da vor allem weiter draussen zuverlässig Aufwinde zu finden waren. Aber auch die etwas kleineren, dafür schnelleren Schalentiere durften sich ausgiebig austoben. Adrians Albatros mit Rippenflächen zeigte sich den Anforderungen ebenfalls gut gewachsen, es muss also definitiv nicht High-Tech sein. Nach einem langen Nachmittag machte sich dann die ganze Truppe mit einem zufriedenen Lächeln auf dem Gesicht auf den Heimweg.

Zugegeben, Hammerthermik in den Bergen sieht anders aus, für Sportmuffel hätten sich wohl Aufwand und Ertrag nicht ganz ausgeglichen. Aber im Vergleich zur Genickstarre beim Flachlandfliegen nehme ich das bisschen Muskelkater gerne im Kauf, wenn ich dafür mit viel Platz



und Ruhe vor grossartiger Bergkulisse fliegen kann. Gerade der grössere Aufwand für die Anreise sorgt dafür, dass das hervorragende Fluggebiet nicht überlaufen ist. Kollegen mit wenig Gebirgserfahrung bietet sich hier die ideale Chance, ohne Angst und Dichtestress wertvolle Erfahrungen zu sammeln, die sie später auch an anspruchsvolleren Orten umsetzen können. Ganz klar, auch 2019 kommt der Ausflug wieder ins Programm – vielleicht kann sich der eine oder andere Pilot neu zur Teilnahme begeistern!

Hanspeter Tobler

Wie jedes Jahr am ersten August findet das patriotische Fliegen mit Grillen und Feuerwerk statt. Doch dieses Jahr war alles anders. Infolge des heissen und trockenen Sommers fiel nicht nur das Feuerwerk, sondern auch das Grillen ins nicht vorhandene Wasser.



Obwohl die Temperaturen eher zum Baden einluden, trafen sich trotzdem eine Handvoll Mitglieder mit Ihren Partnerinnen auf unserem Flugplatz im Eichhof. Im Gepäck waren vor allem Getränke und die guten Fleischstücke, welche zuvor zu Hause gebraten wurden.

Es wurde dann fleissig geflogen. Danke an Martin, welcher mit seiner Rascal den ganzen Nachmittag geschleppt hat und so den Seglerpiloten zu wunderbaren Flügen verhalf.

Am späteren Nachmittag zogen dann mächtige Gewitterwolken mit entsprechendem Wind auf, die nichts Gutes erahnen liessen. Die Situation erinnerte stark an letztes Jahr (wir wurden so richtig verregnet). So abrupt und ungemütlich wollten wir diesen Tag nicht beenden und hatten schnell eine Alternative gefunden.



Der dringend nötige Regen kam dann doch nicht, aber das Essen in unserem Wintergarten schmeckte genauso gut und wir konnten den Nationalfeiertag gemütlich ausklingen lassen.



Das Highlight des Jubiläumsjahres fand am 18. August 2018 statt. Nach vielen Stunden Organisation und Aufbauarbeiten im Vorfeld begannen am Freitag die Arbeiten. Unsere fleissigen Helfer bauten das grosse Festzelt, das Sicherheitsnetz, die Beschilderung etc. auf. Am Samstagmorgen wurde die restliche Infrastruktur wie Lautsprecheranlage usw. betriebsbereit gemacht.



Um 13 Uhr war es dann endlich soweit: wir durften auf dem Fluggelände Eichhof einige hundert interessierte Zuschauer begrüssen. Zeitweise kamen sogar die Parkplätze an die Kapazitätsgrenze. Vielen Dank auch an unsere Helfer, die bei sehr warmen Temperaturen dies souverän managten.



Wir konnten unser schönes Hobby unter dem fachkundigen Kommentar von Yves bei besten äusseren Bedingungen in zwei Blöcken vorführen. Gezeigt wurde vieles, was zu unserem normalen Flugbetrieb gehört wie Segelschlepp, E-Segler, Hotliner, Impellerjets, Staffelflug, Kunstflug etc. Das F3A-Programm wurde von Alois sogar live kommentiert.



Einige besondere Leckerbissen, wie Helikunstflug, Helikopter mit Turbinenantrieb, Grossmodelle und Warbirds, wurden durch unsere Gastpiloten vorgeführt.



Zwischen den Showblöcken konnten die Interessierten im Lehrer/Schüler Betrieb selber ein Modellflugzeug steuern. Wie wir feststellen durften, ist der Modellflugvirus ansteckend. So sind doch Einige nun in der Flugschule des MSVS und sind auch bereits unserem Verein beigetreten.

Auch das leibliche Wohl kam nicht zu kurz. Wir konnten auch an diesem Anlass auf das eingespielte



Restaurantteam zählen, unsere Partnerinnen, welche uns schon an der Jubiläumsausstellung unterstützen sowie Heidi und Jo, die den ganzen Tag am Grill standen und Leckereien zubereiteten. Auch die selbstgebackenen Kuchen und Torten fanden den Weg in die hungrigen Mägen unserer Gäste. Als Abschluss durfte natürlich der legendäre Zeltli-Bomber von Zigi nicht fehlen. Der Flugtag konnte ohne Zwischenfälle und grössere Schäden abgeschlossen werden. Ein grosser Dank gilt allen Piloten für das verantwortungsvolle Fliegen.

Im Anschluss fand das traditionelle Sommernachtsfest des MSVS statt. Im von unseren Partnerinnen dekorierten Zelt wurden wir von Jo und Familie mit einem Jubiläumssessen verwöhnt:

Kalbs-Saltimbocca mit Risotto, Grilltomate und zum Abschluss mit frischem Fruchtsalat. Bei angenehmen Temperaturen liessen wir den Tag ausklingen.

Ohne die grosszügige Unterstützung unserer Sponsoren, das Wohlwollen der Nachbarn und Behörden und der zahlreichen Helfer und Helferinnen wäre es nicht möglich gewesen, unsere Jubiläumsveranstaltungen durchzuführen. An dieser Stelle bedankt sich der MSV Stetten bei Allen ganz herzlich.



BAU UND TECHNIK

Im Sommer gab es immer wieder starken Wind das schränkte die Flüge mit der leichten Sbach oder dem Sebart Angel stark ein. Dazu kam, dass beide Maschinen nicht gerade wintertauglich sind. Nachdem ich nun meinen Aerostar Prototyp durch eine gewagte Designänderung (wozu braucht man schon die korrekte EWD?) in einen Spiralsturz versetzt hatte (mit Crash im Feld), war es Zeit für was Neues. Zum Glück waren die Komponenten unbeschädigt.



Die erste Idee war diese Maschine neu zu bauen; mit ca. 1,4 m Spannweite. Die Materialkosten beliefen sich auf etwa 120 CHF und mindestens 10 Tage Bauaufwand. Alternative war etwas Neues (1990er F3A Trainer) zu kaufen. Da ich eigentlich gerne chinesisch essen gehe, dem Equipment aber nicht so sehr traue, wollte ich eine Sebart Maschine kaufen. Dort gibt es aber nichts Vergleichbares. Also fiel (auch nach kurzer Internetrecherche) die Entscheidung – den Grand Slam 50 aus China (vertrieben durch eine Firma in Singapore (Champion Hobby) / Hersteller irgendwo in China) – bei HEBU für 129 CHF zu kaufen. Die Maschine gibt es in zwei Grössen 1.39 m (Grand Slam 50) und 1,66 m Spannweite (Grand Slam 90). Ich habe mich für die kleinere Version entschieden (passt so ins Auto). Die technischen Daten sind soweit korrekt. Allerdings stimmt das Gewicht nicht, denn diese Angabe kommt aus der guten alten 16-Zellen NiMH Zeit. Mein Abfluggewicht mit einem 3300er Vierzeller ist 2600 g. Damit sollte die Maschine gut bei Wind zu fliegen sein, ohne ein ‚Bleibomber‘ zu werden.

Wer sich ein Video anschauen will (das einzige, was ich zu diesem Flieger gefunden habe), findet es unter diesem Link:

<https://www.youtube.com/watch?v=ert65yVp4k>



Bild 1: Grand Slam 50 (Foto vom Hersteller)

TECHNISCHE DATEN GRAND SLAM 50

Spannweite:	1390 mm
Länge:	1364 mm
Fluggewicht:	ca. 3000 g (mit NiMH) / 2600 g mit 4s Lipo (3300 mAh)
Flächeninhalt:	34dm ²
Flächenbelastung mit Lipo:	76 g/dm ²
Material:	Balsa/GFK
Servos:	2 x Graupner 508 analog (Höhe/Seite) 2 x Dymond digital (Flächenservos)
Motor:	4000er Typ mit 600 rpm/V
Regler:	90 A Talon von Castle
Leistung bei Vollgas mit 15/10 APC E:	700 W (50A)
Empfänger:	Spektrum 7 Kanal

Auspacken der HEBU Lieferung



Bild 2: Baukasteninhalt

Das Modell kommt fertig bespannt/lackiert in einem recht grossen Karton. Die Teile sind sehr gut verpackt und gegen Beschädigung gesichert. Die Bauanleitung ist etwas dürftig aber OK (für den der das China-English versteht). Zum Glück gibt es ein paar Schwarzweissfotos....

Ursprünglich ist die Maschine wohl für einen Innenläufer mit Getriebe konzipiert (wie man auf dem YouTube Video und Bild 4 sehen kann). Dafür ist auch die Motorhalterung beigelegt. Insgesamt ist der Grand Slam ein recht ansehnliches Flugzeug.

KONSTRUKTION

Die Konstruktion besteht aus einem Balsa Rippenflügel, beplankt und mit bedruckter Bügelfolie bespannt. Der GFK Rumpf ist mit einer Holzversteifung innen versehen, wobei die Kabinenhaube ein ABS-Tiefziehteil mit Holzverstärkung ist. Die Motorhaube ist fix mit dem Rumpf verbunden. Das hat auch statische Gründe. Die Haube abzuschneiden würde einige Probleme verursachen (mehr dazu später). Die Holzteile sind stabil aber offensichtlich nicht aus Flugzeugsperrholz. Die Flügelsteckung ist aus GFK und das Verbindungsrohr aus 1mm Dural (OK). Die Flächen werden durch 3mm Gewindeschrauben gehalten.

Das Fahrwerk besteht aus 2mm Alublech und ist insgesamt etwas schwach. Die Fahrwerksverschraubung an der Spantenkonstruktion ist gut. Insgesamt sind alle Teile für den Bau in guter Qualität vorhanden. Was fehlt, ist die Haubenbefestigung und ein Spinner. Diese Teile habe ich beim Amsler Ueli gekauft (15 Franken). Da mir die mir die gelieferten 50mm Räder für den rauen Alltag zu klein erschienen, habe ich sie ersetzt (70 mm). Leider kann man so die schönen Radschuhe aus GFK nicht benutzen.



Bild 3: Rumpf mit Lipo Akku (hier 6s) beim Grand Slam 90

ZUSAMMENBAU

Grundsätzlich geht der Zusammenbau recht schnell. Die Ruder werden mit Fließ- Scharnieren und Sekundenkleber fixiert. Das Höhenleitwerk habe ich mit Epoxy eingeklebt. Die Servohalterungen sind vorhanden und müssen ggf. für die verwendeten Servos angepasst werden. Ruderanlenkungen werden über Drähte und Plastikruderhörner realisiert. Die Haubenhalterung habe ich zuerst auf 2mm Sperrholz verschraubt, dann die Schrauben abgeschnitten und schliesslich eingeklebt. Nach ein paar Anpassungen sitzt die Haube gut.

Problem ist eigentlich der Antrieb. Verwendet man einen Aussenläufer (4000er Grösse), so stösst man schnell auf Probleme, die nach Lösungen suchen. Den Versuch, von vorne Löcher für den Motorträger zu bohren habe ich schnell aufgegeben (keine Chance ohne was kaputt zu machen). Für eine Frontbefestigung des Motors ist zu wenig Platz. Also habe ich ein Stück aus dem vorhandenen Frontspant ausgesägt (und "gedremelt") und dann einen neuen Spant dahinter geklebt. Zudem muss oberhalb des Motors die Haube ausgeschliffen werden. Das gleiche ist für die Kabinenhaube erforderlich. Das geht ganz gut mit einem Dremel. Die finale Anpassung des Motors erforderte dann weitere Schleifarbeiten am Spant. Das hat letztlich nicht so ganz hingehauen. Nach Festschrauben und Ausrichten stellte ich fest, ich hatte den Seitenzug überschätzt. Somit sitzt der Motor jetzt nicht ganz mittig. Aber nach einigen Abenden schleifen und Sägen, wollte ich eigentlich fliegen und habe das so gelassen (sieht man kaum). Der Antrieb im Vorgängermodell hatte 5 Zellen und eine 14/10 APC (ca. 70 A). das erschien mir etwas viel. Also habe ich für den Erstflug diesen Antrieb und eine 13/8 eingebaut.



Bild 4: Vorgesehener Originalmotor (Foto Hersteller) und Aussenläufer eingebaut

FLIEGEN UND OPTIMIERUNG

Der Erstflug lief recht unproblematisch. Der Schwerpunkt passte, wenn der Akku unter der Steckung liegt. Nach dem Start war fast keine Trimmung nötig. Die Leistung mit dem 5 Zeller und der 13/8 ist recht beachtlich. Rollen, Loopings, Rückenflug etc. ist alles kein Problem. Die Maschine liegt wie ein Brett; ein sehr guter F3A Trainer. Dann kam die Landung. Der Landeanflug ist unproblematisch. Man kann die Maschine eigentlich nicht überziehen. Sie ist zudem kaum Seitenwind empfindlich. Beim Aufsetzen hörte ich ein ‚KNACK‘ – und sofort sah das ganze etwas schief aus. Ausrollen war kein Problem. Aber das Fahrwerk war deutlich verbogen und der Propeller mähte den kargen Trockenrasen....



Bild 5: Mit neuem Fahrwerk (nach hartem Wintereinsatz)

Zu Hause habe ich das Fahrwerk zurechtgebogen und wieder eingebaut. Da es eigentlich recht schick aussieht, beschloss ich die Maschine zu ‚erleichtern‘ und auf 4 Zellen umzurüsten. Ich hatte noch einige Staufenbiel 4 Zeller mit 3300 mAh. Dazu brauchte ich einen neuen Propeller. In meiner Schubladensammlung fand sich eine 15/10 APC-E. Das passte gut.

Die nächsten Flüge liefen gut. Auch die Landungen waren unproblematisch. Aber nach jedem Flugtag musste ich das Fahrwerk zurechtbiegen. Da das in der Regel mit einem Aus- und Einbau einherging, wurde die ganze Sache langsam mühsam. Beim ersten Wintereinsatz „war dann mal fertig“. Das linke Fahrwerk hatte nach Lochkontakt einen deutlichen Abdruck im Rumpf hinterlassen. Ersatz musste jetzt her. In der Schweiz werden von HEBU und Topmodel passende Fahrwerke angeboten (20-50 Franken). In meinem Fundus hatte ich aber noch ein altes Fahrwerk von Klotzbach. Das passte so einigermaßen (nach einigem Sägen, Bohren und Schleifen). Seit dem Ersatz ist Ruhe und Starts und Landungen gehen ohne Probleme.

UND AM ENDE

Für denjenigen, der eine robuste, preisgünstige F3A Trainermaschine sucht, ist der Grand Slam genau das richtige. Wenn man von vorneherein alle Umbaumaßnahmen einplant, hat man innerhalb von einer Woche einen schicken, preiswerten Flieger, der leicht zu reparieren und zu fliegen ist. Es hat sich also gelohnt den China-Flieger zu kaufen.

Bell 412 fertig?

Es wurde ja etwas ruhiger um mein Projekt, die Bell 412, da diese aus beruflichen Gründen etwas im Keller verstaubte.

Nach dem Antritt eines neuen Jobs, fast ohne Reisetätigkeit, ist nun etwas mehr Zeit vorhanden, um das Projekt fertig zu stellen.

Die ersten Probeflüge wurden ja schon mal gemacht. Ich hatte mir in der Zwischenzeit einen neuen Sender von Jeti gekauft und das neue FBL AXON, welche dann aber auch schon wieder einige Wochen in der Werkstatt lagen. Es fehlte etwas an der Motivation. Diese kam aber relativ schnell, als die WM in Meiringen zum Thema wurde. Nun war die Motivation da und mit vollem Elan wurden die Arbeiten aufgenommen.

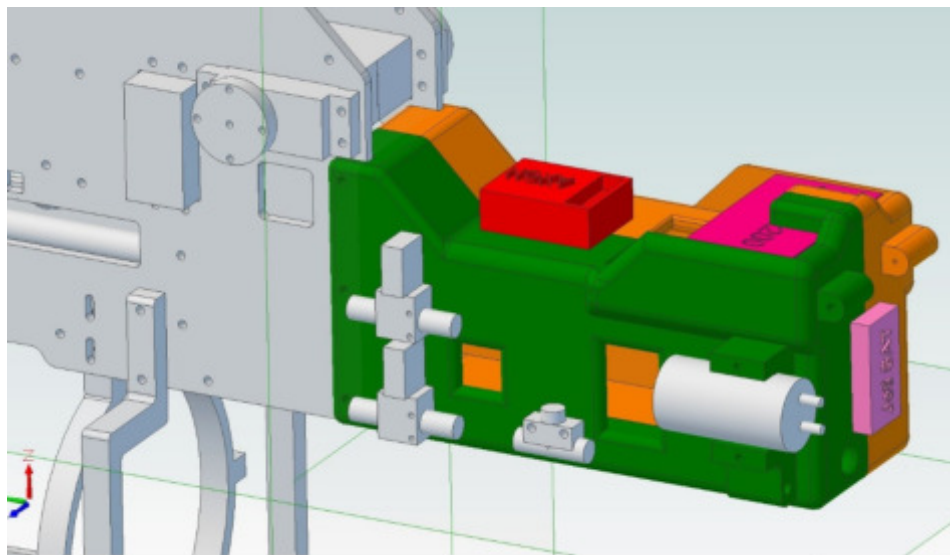
Der erste Schritt war die ganze Elektronik auszuwechseln, die ganze Empfängeranlage inkl. der Doppelstromversorgung wurden alle Produkte von Jeti eingesetzt. Eine tolle Geschichte, die CB200 von Jeti.

Die CB200 von Jeti hat alles, was das Herz begehrt in einem Gerät.

Doppelstromversorgung, 2 Empfänger mit je 2 Antennen, Ex Bus für Telemetrie, dazu noch ein Schalter-System und zum Schluss natürlich noch die passenden Akkus.

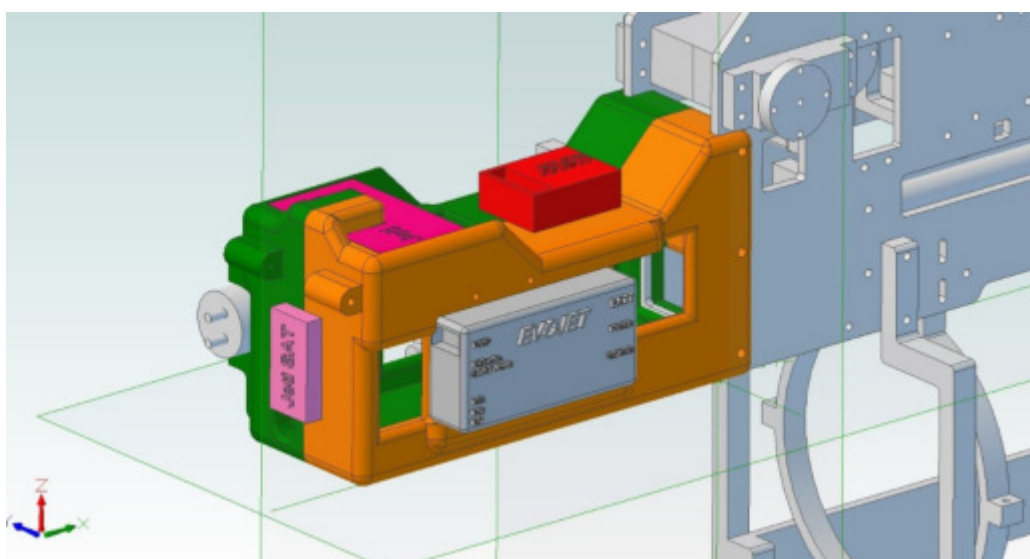
Das System kann einfach über den Sender programmiert werden und die wichtigsten Daten sind ab Werk bereits vorhanden, wie z. Bsp. Empfänger Spannung, Stromverbrauch und vieles mehr.

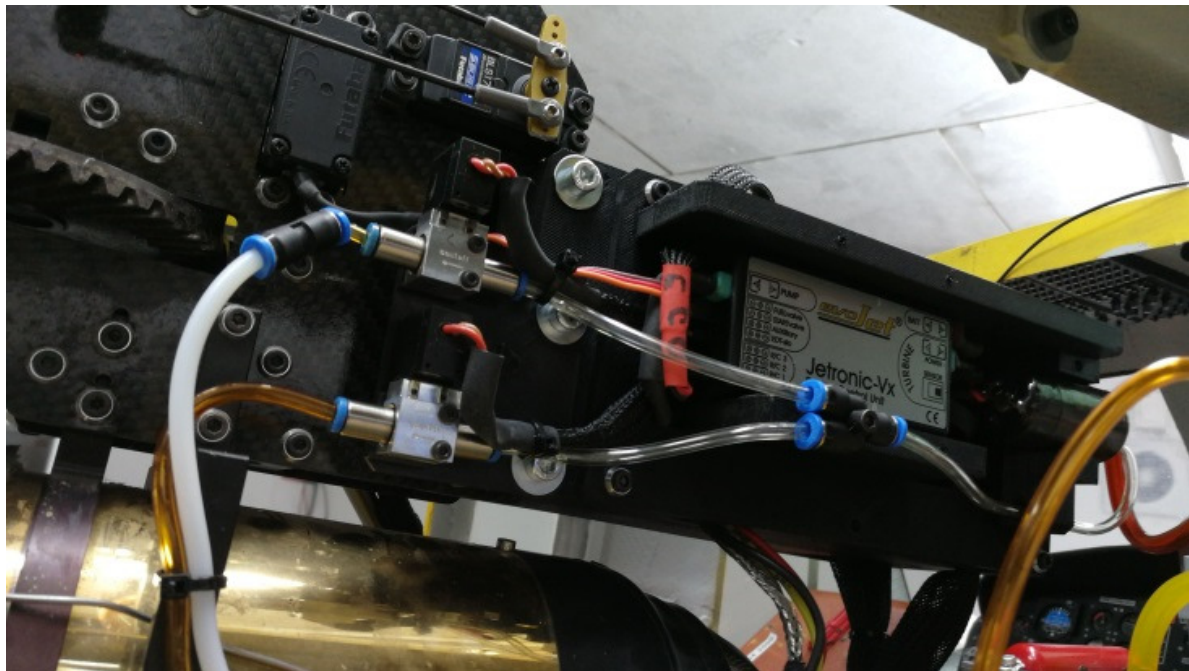
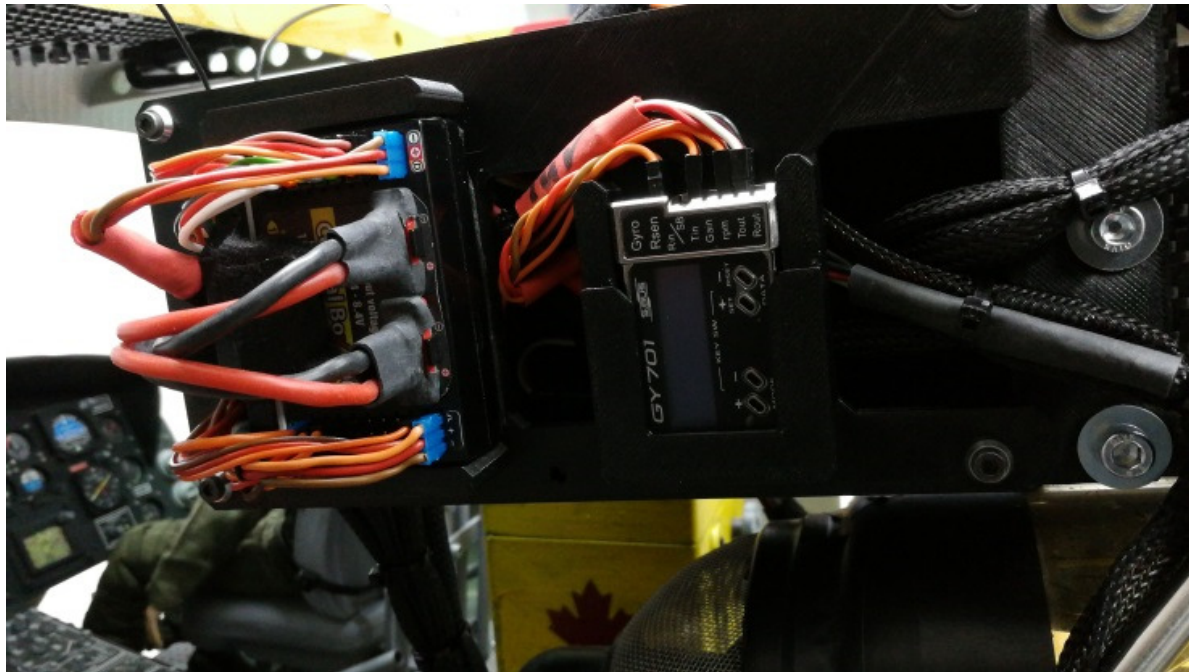
Die ganze Sache wollte ich kompakt an der Mechanik anbauen inkl. FBL und der Turbinen Steuerung.



Also CAD gestartet, zur Mechanik einen Vorbau konstruiert und mit Hilfe des 3D Druckers hergestellt. Das ganze wurde sehr kompakt und leicht und jedes Gerät hatte seinen Platz sowie auch alle Kabel waren einfach zu verstecken, lackiert eingebaut und Strom drauf und siehe da; es funktioniert.

Das war der einfache Teil. So gut und schön sollte es nicht weitergehen! Bei den ersten Tests kamen dann Probleme ans Licht, welche bis dahin nicht bekannt waren.





Und zwar Störungen vom feinsten, tja jetzt war guter Rat teuer.
 Die erste Idee war, alles zu prüfen und mal die üblichen Verdächtigen zu kontaktieren.
 Wie könnte es anders sein es folgte die übliche Antwort: "noch nie gehört".
 Es folgten viele Tests und Versuche mit Kollegen. Ohne Erfolg. Des weiteren habe ich ein paar Posts in diversen Foren plziert und die Hersteller kontaktiert, viele Fotos und Videos gemacht, um alles zu belegen, da ja nur ich das habe? Ohne Erfolg.
 Das kann doch nicht sein? Überlegen wir mal. Er flog, also muss es an der Elektronik liegen.
 FBL Hersteller kontaktiert. Die Servos gehen nicht mit dem System, also wechseln wir diese, leider wieder ohne Erfolg. Die Versuche gingen weiter sowie die Umbauten, ohne Erfolg. Aber die ersten Feedbacks kamen auf meine Beiträge in den Foren. Zwar alle nur Privat, es wollte sich niemand öffentlich äussern, aber das ist eine andere Geschichte.
 Es war jetzt also klar, in welche Richtung gesucht werden musste. Beim Einsatz des alten FBL's des gleichen Herstellers hatte ich ja Anfangs auch Probleme mit dem Schall, also fragte ich erneut nach Schall Problemen.

Der Hersteller betonte, dass Sie die Sensoren getestet haben und dies nicht der Fall sein könne, aber er sehe auf den Fotos, dass die Turbinen Kabel mit den Servo Kabel zusammen sind und es EMV Probleme geben könnte. Das erstaunte mich jetzt doch etwas, aber beim genaueren überdenken der Sache war klar, eine Turbine mit 100000U/min Puls Sensoren mit dem billigsten Telefon Kabel, das ohne Schirm und gar nichts, Servo Kabel mit Bus und auch ohne Schirm, eigentlich meines Erachtens Wahnsinn und Fraglich das sich da noch niemand Gedanken dazu gemacht hat.

Die Lösung war Turbinen Elektronik, FBL und Empfänger wie auch die Verkabelung zu trennen. Also wieder ans CAD, neuer Vorbau konstruiert und diesen aus ESD Konformen Kunststoff gedruckt, was ich zum Glück auch selber machen kann und dadurch quasi ein faradayscher Käfig ergibt.

Das ganze verbaut und wieder einen Testflug gemacht. Es wird besser aber nicht 100%.

Spontan gibt es immer noch Störungen. Mein nächster Schritt war, das Turbinen Kabel durch eine Hochwertige geschirmte Leitung zu ersetzen, welche ich extra herstellen liess, in Industrie Qualität.

Und siehe da... noch besser.

Nach ein paar weiteren Tests und vielen Versuchen habe ich mich dann aber entschlossen, das alte FBL wieder einzubauen, da es immer noch beim Hochlaufen der Turbine spontane "Zwicks" gab, also nicht 100%.

Mit dem Wechsel war es dann so wie es sein sollte und es konnten noch die Feinabstimmungen und Trimmflüge abgeschlossen werden.

Das andere grössere Problem war die WM... die war in 2 Wochen und ich konnte erst ein paar Testflüge machen und somit fiel diese dann ins Wasser und ich stornierte meine Teilnahme.

Der Sommer war herrlich und ich konnte fliegen ohne Störungen aber die Freude war von kurzer Dauer. Wegen den hohen Temperaturen machten sich bald thermische Probleme bemerkbar und wenn s mal nicht läuft wird's auch sicher nicht schnell besser!

Das erste, was man machen kann, war die Isolation zu verbessern... was aber nicht viel brachte. Das nächste war die Leitungsführung anzupassen und die grösstmöglichen Radien zu verwenden.



Die ganze Abgasleitung wurde dann noch mit einem anderen Material isoliert und somit waren auch die thermischen Probleme weg.

Die Zeit verging wie im Fluge und endlich kann ich entspannt fliegen.



Die nächsten 20Liter Fuel wurden ohne Probleme geflogen und die Laune ging richtig nach oben.

Das ist auch das Ende meines Berichts. Es sind zwar diverse Anbauten (Scale-Teile) durch das wiederholte zerlegen abgebrochen, aber ich erfreue mich am Fliegen und das ist im Moment das Wichtigste.

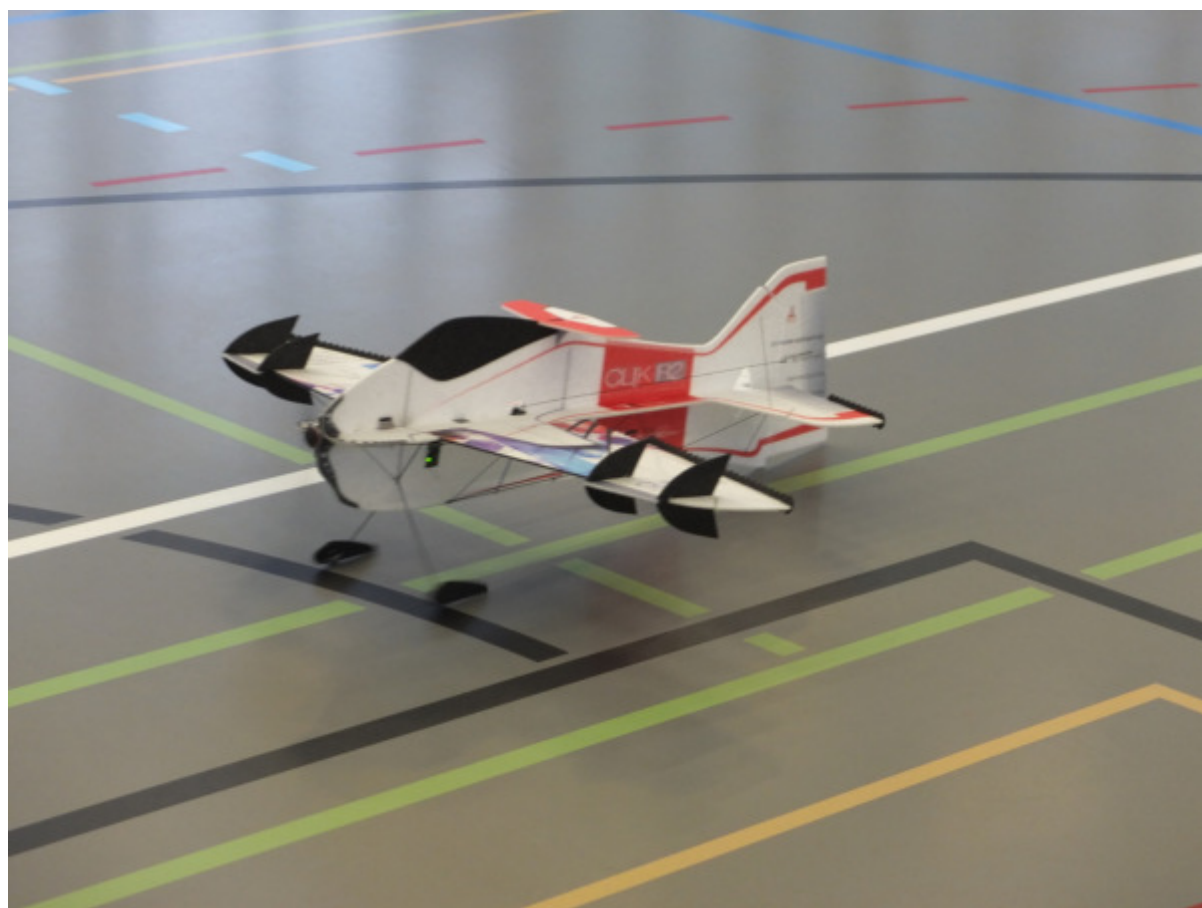
Besten Dank auch an DeHeli und Jettech



Für die letztjährige Schweizermeisterschaft im Hallenfliegen wurde eine neue Kategorie F3P-Team geschaffen, ein 2-er Staffel Programm. Aus Fairnessgründen war von Flugzeugseite ein Mindestgewicht von 100g vorgegeben, damit nicht die superleichten Kohleflieger im Vorteil sind. Weiter sollte man für Synchronfliegen bekanntermassen am besten zwei identische Flugzeuge haben, das erleichtert die sonst schon schwierige Aufgabe doch ein bisschen. Wir haben untereinander diskutiert, ob wir am Anlass mitmachen sollten, mussten aber feststellen, dass wir dafür nicht die geeigneten Flieger hatten.

Aus den Gesprächen kam aber mindestens die Erkenntnis raus, dass eigentlich der Klik ein sehr geeignetes Fluggerät wäre. Der ist aus dem stabileren EPP und nicht dem empfindlichen Depron, und kann trotzdem mit leichten Komponenten mit ca. 105g Gewicht gebaut werden. Wir wussten das von Kollegen aus der Gruppe Erlenbach, die entsprechende Klik gebaut haben. In unserer Gruppe hatte es auch schon einige Klik, diese waren aber eher im Bereich 120g oder höher.

Nach Abschluss der Hallensaison kam zwischen Adi und mir wieder das Gespräch auf den Klik, nicht in erster Linie als Wettbewerbsmodell, sondern auch als gutes Einstiegsmodell für das Hallenfliegen und einfach generell als Spassflieger. Wie schon angedeutet ist der Klik relativ einfach und von jedermann zu bauen, er ist robust, und mit einem Gewicht von unter 110g auch langsam zu fliegen, was dann eben einerseits Anfängern in der



Halle sehr entgegen kommt, aber andererseits auch die Möglichkeiten für eine erfolgreiche Teilnahme an der neuen Teamwettbewerbsklasse bietet. Da wir sowieso wieder ein allgemeines Gruppenprojekt suchten, war der Entschluss relativ rasch gefasst, den Klik zu bauen. Als Mitinitiator wurde ich dann auch gleich als Projektleiter bestimmt. Eine relativ einfache und nicht allzu zeitintensive Sache ... dachte ich.

Um die Suche nach den wichtigen leichten Komponenten Motor, Regler, Akku, und Servos zu erleichtern, konnten wir ja einfach die Erlenbacher fragen, was mit einem email auch schon erledigt war. Da gab es einen 11.5g Motor von Leomotion (aus China), einen 0.7g 7A Regler von Hobbyking oder Leomotion (aus China), sowie 3.7g (HR&SR) resp. 5.7g (QR) Hochvoltservos von elektromodelle (auch aus China). Damit kommt man mit einem ca. 12g Akku dann auf die angestrebten 105g Gesamtgewicht. Nun mag der eine oder andere fragen, wieso Hochvoltservos? Das ist schnell beantwortet, einerseits braucht man damit keinen Regler mit BEC und spart 2-3g Gewicht, und andererseits haben die Hochvoltservos bei gleichem Gewicht typischerweise ein höheres Drehmoment. Also alles gut, nur die Auswahl an solchen Servos ist eher noch sehr dünn gesät bei den 3-6g Typen, aber wir hatten ja schon welche identifiziert.

Ende Februar hatte ich also die Stückliste von verschiedenen Lieferanten zusammen, und war bereit, die Umfrage für die Bestellung loszumailen. Aber halt, stopp, da kam bei Preisnachfragen bei möglichen Lieferanten für den Klik doch das Gerücht auf, dass im Herbst, rechtzeitig zur neuen Hallensaison, ein neuer Klik herauskommen soll! Scheibenkleister, das bedeutete auch, dass nirgends mehr genug Klik am Lager waren, und auch niemand solche bestellen wollte, wer will denn schon alte Ware? Zudem brauchen wir ja die Klik eh erst so Ende Oktober. Also alles klar, wir warten mit der Bestellung. Aber eine Ankündigung, die wäre schon gut, und schon mal das Interesse einzuholen für den Klik Version wie auch immer, mit Zubehör, Gesamtpreis so ca. 200.-, Bestellung dann so ca. Anfang September. Hoffentlich wissen wir dann, ob es einen neuen Klik gibt oder nicht. Bis Ende März hatten 11 Kollegen fest zugesagt, von Anfänger bis Profi, und 4 ihr mögliches Interesse angemeldet. Sehr gut, dann kann ich das Projekt mal auf die Seite legen, und dann so im August wieder anfangen zu schauen, was es mit dem neuen Klik auf sich hat.



Es wurde August, und ich wurde von verschiedenen Kollegen angeklickt, ob und wann es denn nun mit dem Klik Projekt losgeht. Na ja, es ist ja immer noch Hochsommer, und man kann draussen fliegen, wieso denn die ganze Eile? Trotzdem habe ich dann Mitte August

das Projekt gezwungenermassen wieder in die Hände genommen. Also habe ich bei Ueli Amsler angefragt, ob er betreffen Klik respektive neuem Klik etwas weiss. Er versprach, direkt beim Hersteller anzufragen. Gleichzeitig habe ich Ueli angefragt, ob er eventuell neben dem Klik auch alle ausgewählten Komponenten liefern könne, da dies meinen logistischen Aufwand und die Abrechnung doch massiv vereinfachen würde. Vom Hersteller RC Factory kam bald die Antwort, dass sie momentan (Mitte August) nichts von einem neuen Klik wüssten, aber dass sie uns wissen lassen würden, sollte es dann doch einen geben!? Also unverbindlicher kann sich nicht mal ein Diplomat ausdrücken Ich bin ja auch im Verkauf tätig, so ganz ein gutes Gefühl hat mir diese Antwort nicht gegeben. War die grosse Ankündigung eventuell erst auf September geplant?? Ich habe nochmal einen Monat gewartet, und dann Mitte September entschieden, dass wir mit dem „alten“ Klik weitermachen. Das war eine weise Entscheidung, bis heute Dezember 2018 gibt es nämlich keinen neuen Klik! Allerdings sind dann Interessenten abgesprungen, da sie den gleichen Klik ja schon hätten. Vergessen haben diese dabei, dass ihr Klik so circa 20g oder mehr schwerer ist als das Projekt, und dass damit das Flugverhalten fundamental anders ist. Ehrlich, in der Halle geht nichts, aber auch gar nichts über weniger Gewicht, das nur so nebenbei gesagt. Ich habe also Mitte September dann die endgültige Ausschreibung verschickt. So, nun so bis Ende September warten, dann die Anzahl an Ueli weiterleiten, und meine Arbeit ist getan. Denkste! Einen Tag später flattert ein email von Ueli herein, dass es mit den ausgewählten Hochvoltservos Lieferprobleme gebe, die seien nämlich



nicht mehr im Herstellersortiment, und auch keine entsprechenden Nachfolgemodelle. Also habe ich das ganze Internet von der Schweiz über Europa bis nach China abgesucht, mit eher mässigem Erfolg. In China gab es eine mögliche Alternative, aber ob die qualitativ genügend sind? Trotz

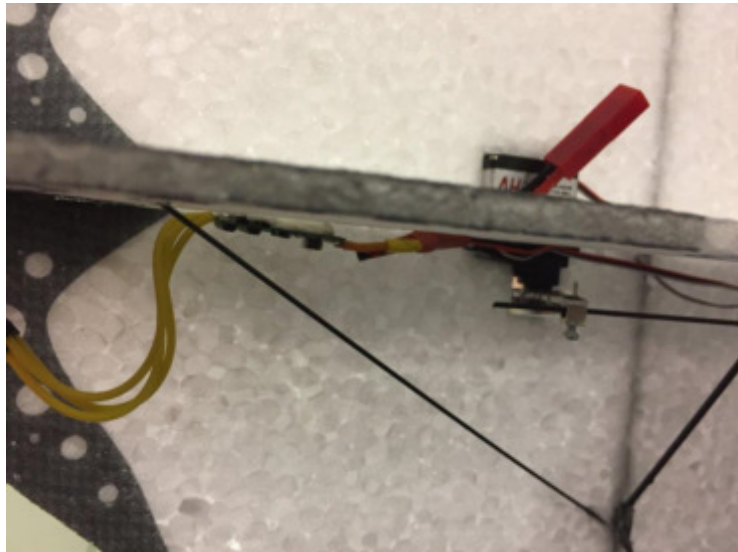
der offenen Frage habe ich die Bestellungen weiter laufen lassen, und hatte schlussendlich nach Nachfragen dann 12 feste Zusagen, das war doch ganz schön, nur hatte ich immer noch keine wirkliche Servo-Lösung. Ein paar Tage später kam dann die erlösende Nachricht, dass die Servos doch wieder lieferbar seien, aber dass elektromotoren trotz „Bestseller“ Vermerk das stärkere 5.7g Servo für die QR nicht empfehle, sondern ein 6.5g Brudermodell. 0.8g ist ja eigentlich nichts, aber hier 0.8g, da 1g, und da noch 1g, und dann sind wir plötzlich bei 110g statt den möglichen 105g. erinnert ihr euch an die Aussage, dass in der Halle nichts über weniger Gewicht geht? Ich habe mich dann trotzdem für das schwerere QR Servo entschieden, nichts dörfer als wenn das QR ruckelt statt sauber ausschlägt. Also nun ist alles klar, und ich kann mich wieder anderem zuwenden, die Bestellung ist bei Ueli, nun kann jeder selber schauen respektive bauen, ich habe ja ein Bestellungsprojekt geleitet, kein Bauprojekt. Die Ruhe währte nicht lange, Anfang Oktober kam die Nachricht von Ueli, dass vom 11.5g Motor nur noch 9 Stück anstelle der 12 benötigten bei Leomotion am Lager seien, und der chinesische Hersteller die Motoren nicht mehr liefere. Scheibenkleister!! Hört das denn nicht mehr auf? Als Alternative gäbe es den gleichen Motor mit integriertem Regler und BEC, aber dann halt mit 19g statt 11.5g + 0.7g für den Regler. Sind ja dann nur 7g mehr. Ich wiederhole mich nicht mehr betreffend Gewicht. Also sind Alternative gesucht, die schnellstmögliche ein 14g Motor, also nur 2.5g mehr ... wie wäre es, beim Motor mit integriertem Regler den selbigen abzulöten resp. auszubauen? Urs von Leomotion rät davon ab. Also frage ich direkt beim chinesischen Hersteller in Shanghai nach, ob es eventuell den 11.5g Motor nicht doch noch irgendwo am Lager habe, aber die lebenswürdige chinesische Sekretärin Susi teilt mir mit, dass dem leider nicht der Fall sei, aber wir ja den Ersatzmotor mit Regler kaufen könnten. Zurück auf Feld 1. Ich erkläre ihr, dass das Mehrgewicht nicht zu verkraften sei. Sie teilt mir dann mit, dass der Chef aufgrund von meinem Input eventuell doch in Erwägung ziehe, den Motor wieder herzustellen. Wann das der Fall sein könnte, kann sie mir nicht sagen, in China werden ja nicht jede Woche ein paar Motoren hergestellt, sondern einmal im Jahr im Minimum ein paar Tausend. Also habe ich Adi als alten Elektroniker überzeugt, die Motoren mit integriertem Regler von Leomotion umzubauen. Das hat tatsächlich geklappt, allerdings gab es davon noch genau 2 am Lager von Leomotion, damit waren wir bei 11 von 12 Motoren, grrrrrr. Philip hat sich dann bereit erklärt, auf seinen Motor zu verzichten, er hätte schon noch irgendeinen leichten, aber teuren Glavak Motor in der Schublade. Ok, durchatmen, nun ist alles im Lot, und meine Aufgabe ist erledigt, insbesondere da ich den ganzen November eh weg bin. Bis ich wieder zu Hause bin, sind sicherlich alle Klik fertig gebaut, bis auf meinen. Der wird dann noch jungfräulich in der Schachtel liegen, da die Auslieferung gerade vor meinen Ferien erfolgt.

Kaum war ich von meinen Ferien zurück, und habe in Gedanken mit dem Bau meines Klik begonnen, kamen alarmierende emails hereingeflattert. Der Motor bringe nicht genügend Leistung, und der Regler von YEP blockiere öfters beim Anlaufen. Und da ich ja jetzt wieder zu Hause sei, solle ich mich doch bitte darum kümmern. Also irgendwo klebt der Notizzettel immer noch an meinen Fingern. Ich habe keine generelle Lösung, unter anderem da bei mir resp. meinem inzwischen fertiggestellten Klik ausnahmsweise mal glücklicherweise alles läuft, mit genug Leistung und ohne Anfahrprobleme. Allerdings gibt es ein paar Tipps, auch vom Internet, die eventuell im einen oder anderen Fall, und nicht nur für den Klik, sondern auch für das grössere F3A Modell, helfen könnten. Zuerst solltet ihr die Bedienungsanleitung des Reglers, die inzwischen alle Klik Bauer von mir

erhalten haben, lesen und befolgen. Auch der kleinste 0.7g Regler kann voll programmiert werden, insbesondere betreffend Vollgas und Leerlaufstellung, und Softanlaufverhalten. Hohe

Einschaltströme können zu Störungen führen, dies durch Spannungsspitzen verursacht im Kabel vom Akku zum Regler. Damit kommen wir gleich zum zweiten allgemeinen Hinweis. Wenn zwischen Akku und Regler und Motor eine Distanz überbrückt werden muss, dann macht das zwingend am besten zwischen Motor und Regler, aber nicht zwischen Regler und Akku! Je kürzer die Kabel zwischen Akku und Regler, am besten null, desto besser! Um die Probleme zu vermindern, haben alle

Regler am Akku Eingang einen Kondensator. Dieser ist aber limitiert, und beim benannten YEP Regler nur etwa halb so gross wie beim nachträglich angepassten früheren YGE Regler, den es aber nebenbei nicht mehr gibt. Und falls man einfach die Kabel vom Akku zum Regler nicht sehr kurz halten kann (kann man aber beim Klik), dann muss man zusätzlich einen geeigneten Kondensator zum Beispiel beim Kabel anlöten. Und zuletzt noch ein Hinweis für alle Antriebe: wuchtet die Propeller aus, ausser die teuren Kohleprop die ab Werk schon ausgewuchtet sind. Auch die leichten 3g GWS Hallenprop müssen mit Klebestreifen ausgewuchtet werden. Das verhindert Schwingungen und Leistungsverlust. Ich kann bei meinem 105g Klik mit GWS Propeller torquen und wieder senkrecht beschleunigen.



Und damit nochmals zurück zum Klik. Falls man der reinen Bilderbauanleitung, die man vom Internet



runterladen kann, Schritt für Schritt folgt, kann man eigentlich kaum etwas falsch machen. Der Bausatz und die Vorverarbeitung sind für mich fantastisch und das Beste, was ich bis anhing gesehen habe. Wenn man will, baut man so einen Klik in 2 Tagen, wie gewisse Personen bewiesen haben. Falls jemand nun noch nachträglich einen Klik bauen will, kann er sich bei Ueli Amsler melden, und ihm sagen, dass er ein komplettes Klik Kit a

la MSV Stetten will. Es sind zumindest momentan alle Komponenten wieder lieferbar, sogar der 11.5g Motor. Susi hat Wort gehalten. Und ich kann mich zurücklehnen ... aber nein, da kommt die Anfrage für einen Beitrag für unseren Jahresbericht. Hört denn die Arbeit nie mehr auf? Aber jetzt ist Ende Dezember, der Bericht geschrieben, und ich stosse auf das neue Jahr an, und auf viele schöne Flüge mit dem Klik, und keine neuen Probleme ... oder?

WETTBEWERBE



Hanspeter Tobler

Am 6. Mai kamen die beiden ersten Teile der Jahresmeisterschaft zur Austragung. Bei eher schwierigen Wetterverhältnissen fanden sich einige unentwegte Piloten auf dem Flugplatz ein, um die Herausforderung anzunehmen.



Besonders erfreulich war, dass auch ein Junior sein fliegerisches Können unter Beweis gestellt hat. Dieses Jahr wurde beim Segelfliegen ein neuer Modus angewandt. Ziel war, dass mit E-Motor oder Schlepp eine Ausgangshöhe von 200m erreicht wird und anschliessend nach genau 180 Sekunden Flugzeit eine Ziellandung erfolgt. Die kaum vorhandene Thermik wurde auch noch vom noch leichten Wind verweht, was zum Teil bereits beim Einhalten der Flugzeit zu einer Herausforderung wurde. Selbst-verständlich gelang auch nicht jede Landung punktgenau.



Exakt für den 2. Teil, das Törlifliegen, frischte der Wind auf und wurde sehr unberechenbar. Die Torstangen mussten stärker verankert werden als uns lieb war. Trotzdem nahmen die Piloten den Parcours in Angriff. Die meisten flogen mit den bekannten Schaumwaffeln. Auch Pascal meisterte den Kurs mit dem IMP bravurös. Ich versuchte mein Glück mit dem aus Holz gebauten Fokker Doppeldecker, was bei den herrschenden Winden schon fast übermütig war. Die Nerven von allen waren dabei etwas



angespannt, doch konnte ich den Flieger nach doch eher langsamen Rundenzeiten unbeschädigt nach Hause nehmen. Auch bei den Warbirds gab es keine nennenswerten Schäden.

Trotz allen wettertechnischen Herausforderungen hat es allen Spass gemacht. Zu hoffen ist, dass sich nächstes Jahr noch weitere Piloten dazu entschliessen, an diesem Event mitzumachen.



RANGLISTE FLIEGEN MIT ZIELLANDUNG

Rang	Pilot	Flieger	Punkte
1	Martin Näf	Mystique	749
2	Adrian Eggenberger	Europhia	743
3	Tobi Gerster	Easyglider	740
4	Marco Ballo	Giga	728
5	André Wagner	Graphite	718
6	Didier Maret	Introduction	511
7	Pascal Näf	Easyglider	445
8	Hanspeter Tobler	Tango	357

RANGLISTE TÖRLIFLIEGEN

Rang	Pilot	Flieger	Beste Zeit s
1	Adrian Eggenberger	Corsair	31.2
2	Tobi Gerster	Corsair	36.0
3	Martin Näf	FW-190	38.3
4	Didier Maret	Trojan	38.6
5	Marco Ballo	Cessna C-88	42.4
6	Hanspeter Tobler	Fokker	50.1
7	Pascal Näf	Imp	88.0
8	André Wagner	Corsair	-
8	Charly Boes	P-51 Mustang	-

RANGLISTE KEGELN

Rang	Teilnehmer	Punktetotal
1	Peter Heimgartner	116
2	Pietro Marbach	105
3	Pierre Jappert	103
4	Manuel Navarrete	102
5	Astrid Heimgartner	100
6	Didi Maret	99
6	Hanspeter Zaugg	99
6	Martin Näf	99
9	René Sigrist	97
10	André Wagner	95
11	Walter Clemens	91
12	Doris Wagner	90
13	Karin Eggenberger	89
14	Fränzi Gerster	80
15	Gisela Zaugg	77
16	Pascal Näf	57

Rang	Summe ohne Streicher	Name	Externer Wett- bewerb	Ziel- landen	Törli- Fliegen	Kegeln
1	99	Adrian Eggenberger	47	49	50	
2	98	Martin Näf		50	48	46
3	97	Tobi Gerster		48	49	
3	97	Pierre Jappert	49			48
5	93	Didier Maret	45	45	47	46
6	93	Marco Ballo	31	47	46	
7	89	Andre Wagner		46	43	42
8	88	Pascal Näf		44	48	40
9	88	Hanspeter Tobler		43	45	
10	50	Peter Heimgartner				50
11	49	Pietro Marbach				49
12	47	Manuel Navarrete				47
13	46	Hanspeter Zingg				46
14	43	Charly Boes			43	
14	43	René Siegrist				43
16	41	Walter Clemens				41
17	28	Roli Brunner	28			
18	27	Jörg Borer	27			

Bei Punktgleichheit wurden das Streichresultat respektive das beste Resultat zur Entscheidung herangezogen.

VEREIN



Neue Interessenten

Alex Bachmann
 Patrik Bachmann
 Marcel Brunner
 Peter Christensen
 Ernst Debrunner
 Michael Grabowski
 Erich Roth
 Alfred Thönen

Ausgetreten

Stevie Trappmaier
 Heinz Rosenberger
 Bruno Homberger

Statistik

Mitglieder total	79
Aktiv	59
Passiv	7
Junior	7
Gast	1
Interessenten	5
Interessent Junior	1
Interessent Gast	1

Monat	Tag	Zeit	Anlass
<i>Januar</i>	2.		Neujahrsapéro für die Stetter Bevölkerung
	6.	12:15 – 17:00	Hallenfliegen in Mellingen
	25. – 27.		SOIM 2019, offene Hallenflug Schweizermeisterschaft, Birsfelden
	27.	12:15 – 17:00	Hallenfliegen in Mellingen
<i>Februar</i>	10.	12:15 – 17:00	Hallenfliegen in Mellingen
	13.	19:30	Winterhöck im Restaurant Gnadenthal
	17.	12:15 – 17:00	Hallenfliegen in Mellingen
	18.	19:30	Generalversammlung im Restaurant Linde Fislisbach
	23.	18:30	Winteressen im Ortsbürgersaal Stetten
	24.	9:00 – 11:15	Hallenfliegen in Mellingen
<i>März</i>	3.	12:15 – 17:00	Hallenfliegen in Mellingen
	10.	12:15 – 17:00	Hallenfliegen in Mellingen
	.	19:00	Besuch Nieuport-Baulokal in Egerkingen
	23.	13:30 - 17:00	AeCS Delegiertenversammlung im Verkehrshaus Luzern
	30.	10:00 – 16:00	SMV Delegiertenversammlung
<i>April</i>	27.	10:00 – 19:00	4. Staffeltreff in Stetten
<i>Mai</i>	5.	13:00	Jahresmeisterschaft Fliegen (Ausweichdatum 12.5.)
	18. – 19.		IGG Flachlandfliegen (MG Nimbus)
	30.5. – 2.6.		1. Gebirgsausflug MSVS (Ausweichdatum 29. – 30. Juni)
<i>Juni</i>	15.		IG Warbird Frühlingstreffen (MG Liestal)
	9. – 16.		Herren- und Flugferien im Berggasthof Karawankenblick (Kärnten)
	17. – 23.		Familienflugferien im Glocknerhof (Kärnten)
<i>Juli</i>	27. – 28.		Gebirgsausflug mit Hotwings
<i>August</i>	1.		Patriotisches Fliegen in Stetten
	17.		Sommernachtsfest in Stetten mit we.fly
	24. – 25.		2. Gebirgsausflug MSVS nach Vella GR (Ausweichdatum 31.8.-1.9.)
<i>September</i>	22.		Staffelwettkampf in Riggisberg
<i>Oktober</i>	5. – 6.		Flugtag Hausen am Albis
	9.	19:30	Winterhöck
<i>November</i>	1. - 3.		Modellflugmesse Faszination Modellbau in Friedrichshafen
	6.	19:30	Winterhöck
	9.	17:00	4. Teil MSVS Jahresmeisterschaft
	9.	09:00	IGG Herbsthöck
<i>Dezember</i>	5.	19:30	Winterhöck

MSVS Staffelttraining

Von April bis September jeder zweite Samstagmorgen von 9:00 – 12:00

MSVS Fliegerabend

Von April bis September jeden Donnerstagabend mit Grill zum allgemeinen Fliegen.



Gloor & Amsler
Online

