

MFI

www.mfi-magazin.com

€ 4,30

Österreich € 4,50 • Schweiz CHF 8,- • Frankreich € 4,50 • Italien € 4,50
Norwegen NOK 51,- • Belgien, Niederlande, Luxemburg € 4,50

8
2008

modellflug

INTERNATIONAL

HANGSEGLER

Ventus 2ax

Erfahrungen mit dem
3,50-Meter-Segler von Lenger

ERFAHRUNGEN MIT
DEM IFS-SYSTEM

modellflug
INTERNATIONAL

NORTH AMERICAN HARVARD

AT-6

Die Reno-Version von Petrusch



WEITERE THEMEN

Stromversorgungen von Emcotec ■ »Floater« – zum Nachbau empfohlen ■ Fliegen mit »Beaver«
und »Diamant« ■ Junkers Ju 52 von Vmar/BMI ■ MX2 von Stefan Wurm ■ Meetings & Wettbewerbe

SCALE-DOKUMENTATION

GOTHA NAHAUFKLÄRUNG

»Go 147«

MFI MOTORFLUG
AT-6 VON PETRAUSCH



terung im Rumpf verklebt. Hinten wurde rechts und links eine Lagerung für eine Welle angebracht (Hartholz). Auf diese Welle kamen die zwei Ritzel für den Zahnriemen, jeweils außen, und das große Zahnrad mit 50 Zähnen für den Antrieb. Den Zahnriemen schnitt ich auseinander, passte ihn an und schloss ihn wieder mit einer Lasche aus Aluminium. Nachdem sich die beweglichen Teile meiner Kabinenhaube von Hand leicht bewegen ließen, fertigte ich vier Bügel aus 3-mm-Alu an; zwei gehen vom Haubenrahmen an den oberen Zahnriemen (vordere Haube) und zwei an den Zahnriemen unten für die hintere Haube. Auf beiden Seiten wurde noch eine Verkleidung eingebaut, damit man den Zahnriemen nicht sieht, fertig ist die Haube.

Den Überrollbügel habe ich aus Kohlerohr gefertigt. Sitz und Pilot gibt es passend bei Petrausch. Natürlich sollten in so einen Flieger auch ein bzw. zwei original Cockpit-Panels. Durch eine Anzeige wurde ich auf die Firma Noll Modelltechnik (www.noll-modelltechnik.de) aufmerksam. Deren Panels muss man gesehen haben! Ich nahm also Kontakt mit Herrn Noll per E-Mail auf, und nachdem ich ihm eine Schablone der beiden Cockpits zugemailt hatte, machte er sich an die Arbeit. Was dann nach ca. 14 Tagen kam, hat mir die Sprache verschlagen. Ich kann nur jedem empfehlen, sich einmal seine Internetseite anzusehen. Um dem Ganzen noch ein Krönchen aufzusetzen, habe ich mir im Elektronik-Shop sechs Leuchtdioden, 6 Widerstände und einen Schalter gekauft und das Cockpit von hinten beleuchtet – der Knaller!

Dann war da noch die Sache mit dem Auspuff. An meinem Moki-Sternmotor kommen zwei Auslässe nach unten. Beim Original führt ein dickes Rohr auf der rechten Seite in der Mitte aus dem Rumpf. Beim Modell musste der Durchmesser etwa 50–55 mm sein. Also, wieder Internet, und ich wurde fündig bei der Firma Zimmermann. 90-

Grad-Bogen, 55 mm Durchmesser, 0,2 mm Wandstärke – passt wie die Faust aufs Auge. Die 20-mm-Rohre und -Bögen gibt's von Krumscheid. Damit war der Auspuff fertig. Da stand also der Vogel im Rohbau.

Das Finish

Bei allen Bildern, die ich von der Maschine habe, war keines dabei, von dem man den Aufkleber auf der linken Seite so vergrößern konnte, dass man einen brauchbaren Abzug anfertigen konnte. Also nahm mein Bruder Thomas mit Herrn Zayak in den USA Kontakt auf – und er sendete mir das fehlende Bild.

Wiederum durch eine Anzeige wurde ich auf Nassschiebe-Aufkleber aufmerksam. Ich ging auf die Seite von flight-depot.com und fand fast alle Aufkleber für meine Maschine. Für die fehlenden Aufkleber sendete ich Herrn Wagner die Bilder in den passenden Größen. Schon bald darauf bekam ich alle angeforderten Aufkleber in einer super Qualität.

Lackiert habe ich alles mit Basis- und Klarlack bei unserem ortsansässigen Lackierbetrieb Werner Schneider, der mir samstags seine Lackierkammer zur Verfügung stellte und mich

TECHNISCHE DATEN

NORTH AMERICAN HARVARD AT-6	
Vertrieb	Ralf Petrausch Modellbautechnik www.aviation-art.de
Spannweite	342 cm
Maßstab	1:3,74
Gewicht	
Vorstellungsmodell	24,6 kg
Motor	Moki 250 ccm Fünfzylinder Viertakt-Sternmotor mit 16
Vertrieb	Airworld Modellbau www.airworld.online.de
Propeller	Menz 32x18
Bausatzpreis	€ 1.980,-
Fahrwerk	Wabo; Preis € 442,-

Anmerkungen: Dämpfungsflossen in GfK; Preis auf Anfrage • Cockpit von Noll Modelltechnik (www.noll-modelltechnik.de) • Nassschiebebild von flight-depot.com



tatkräftig unterstützte. Den Basislack aufgebracht, trocknen lassen, Nassschiebebild aufgeklebt, Klarlack drauf, fertig.

Über Motor- und Servo-Einbau brauche ich hier wohl nicht zu schreiben. Als Servos wende ich Graupner 8411 und 8511. Braucht man zwar mit Sicherheit nicht, ich hatte sie noch in meinem Fundus. Bei der Doppelstromversorgung und den LiPo-Batteriefächerakus verlasse ich mich auf die Produkte aus dem Hause Emcotec; sie sind absolut zuverlässig, und der Service ist hervorragend. Die Akkuweiche ist eine DPS1.2 RV. Für die vier Servos der Landeklappe



Der Moki Fünfzylinder-Viertakt-Sternmotor mit 250 ccm und 16 PS passt wie angegossen und unterstreicht den vorbildgetreuen Charakter dieses Flugzeugs. Das Auspuffsystem wurde mit Teilen der renommierten Hersteller Zimmermann und Krumscheid gefertigt.

can Harvard

AT-6

Die Reno-Version von Petrausch

Dieter Enkelmann

f Petrausch beim AT-6 gesehen sucht – und tat. Maßstab 1:3,74, n. – das war sie. d Wolf wollte di-

Motor? Zweizylin- attrappe, oder lie- ich Sternmotoren von Moki) und ich Jahre ohne Pro- Wulf fliege, fiel die r.

Lackierung; da ist ich glaube, es gibt elt, die hier nicht hieden uns für die 2. Die Maschine flogen, der Eigner

ersten Gespräche lften ja direkt zwei Weihnachten die npfung durch Ralf sehr herzlich. Ralf rovisorisch aufge- e Fragen, die uns te. Wir hatten bei- wovon er spricht! ngearbeitet hatte, en Bau brauchte, orbei. Mein Auto und viel Zubehör.

teil sind aus GfK, fangsflossen aus

Styro-Balsa, Höhen- und Seitenruder aus Balsa. Derzeit ist Ralf Petrausch dabei, die Dämpfungsflosse und evtl. auch Höhen- und Seitenruder in GfK/Kohle zu erstellen, mit denen das Modell in naher Zukunft ausgerüstet werden soll. Das Fahrwerk ist aus dem Hause Wabo, man kann es direkt bei Petrausch erwerben.

Der Bau

Als Erstes schraubte ich das Fahrwerk in den Mittelteil der Tragfläche und passte diese an den Rumpf an, so dass man den Vogel schon mal komplett hinstellen konnte.

Zu den Flächen: Der Aufbau und die Anlenkung der Querruder sind so genannte Friese-Ruder. Was aber sind Friese-Ruder und wodurch unterscheiden sie sich von gewöhnlichen Querrudern? Auch hier ist das Internet hilfreich – aber für mich ist es immer besser, so etwas mal im Original zu sehen. Dazu sollte ich Gelegenheit finden bei

einer Begegnung mit Walter und Toni Eichhorn und deren Maschinen. Nachdem ich nun wusste, wie ein Friese-Ruder funktioniert und aufgebaut ist, ging es ans Werk. Die Anlenkung und Halterungen stellte ich aus GfK und Pertinax (Platinenmaterial) her.

Der Aufbau der Landeklappen für Fläche und Mittelteil ist sehr einfach. Die Stärke der Klappen ergibt sich aus der Aussparung im Mittelteil. Ich habe zwei Lagen 1-mm-Sperrholz (Maserung längs) jeweils außen auf 2,5-mm-Balsa mit Weißleim verklebt und gepresst. Aussparung für die Scharniere vorgenommen, das Ganze vier Mal – Klappen fertig. Nun noch die Aussparungen in die Flächenunterseite geschnitten, verkastet, das war's.

Nun die Landescheinwerfer. Ralf Petrausch hatte uns zwei 20-Watt-Halogenbirnen mitgegeben. Entsprechend den Unterlagen wurde die Position der Scheinwerfer angezeichnet und vorsichtig herausgetrennt. Von diesem Teil eine Form gemacht, durchsichtigen Kunststoff (Lexan) darüber gelegt, mit dem Heißluftfön vorsichtig erwärmt, und schon hat man die Abdeckung der Landescheinwerfer.



Das Fahrwerk stammt aus dem Hause WaBo und kann direkt bei Petrausch mitbestellt werden. Es findet seinen Platz im festen Mittelteil der Tragfläche.



Öffnen über das Mittelteil fährt, und schließlich das hintere Kabinendach, das unter das Mittelteil fährt. Das Ganze sollte zum Öffnen und Schließen sein, per Knopfdruck (wie bei meiner Focke-Wulf), da ich im Cockpit alle Schalter und den Choke einbauen wollte.

Als Laufschienen bestellte ich bei Conrad Electronic 2x3 mm Messing-Rechteckrohre. Entsprechend abgelängt, habe ich sie auf der breiten Seite mit der Dremel-Trennscheibe längs eingeschnitten. In diesen

Nun der Antrieb der Haube. Beide chen Teile haben einen Weg von ca zur Verfügung. Der erste Gedanke zylinder) wurde wieder verworfen wegen Platzmangel und zweiter Ungleichheit. Ich habe eine Graugatta-Segelwinde genommen (5172). Sie hat den Vorteil, dass sie tig und der Weg zwischen 1,5 u drehungen einstellbar ist. Gebra den noch zwei Zahnriemen und y

