

AUFWIND

Das Modellsportmagazin

www.aufwind-magazin.de



MZ-24 von Graupner



Pike Perle FSJ von Samba



Robin 550E von Sebart



Maxa Pro von Vladimir M.



Tweagle von Hoekstra



ASK-21 von Derkum

Großer Report

Segelflugmesse Schwabmünchen



- ▶ **reportage:** F3F-Szene · Hangflug auf Island · F3J-Szene
- ▶ **modelltechnik:** Nasenantrieb für Scalesegler · Elektrisch, aber richtig
- ▶ **news:** 20 Jahre Schmierer-Modellbau · Vorschau Messe Leipzig





ACHT

DIE „MAXA 4M PRO“ VON VLADIMIR MODEL

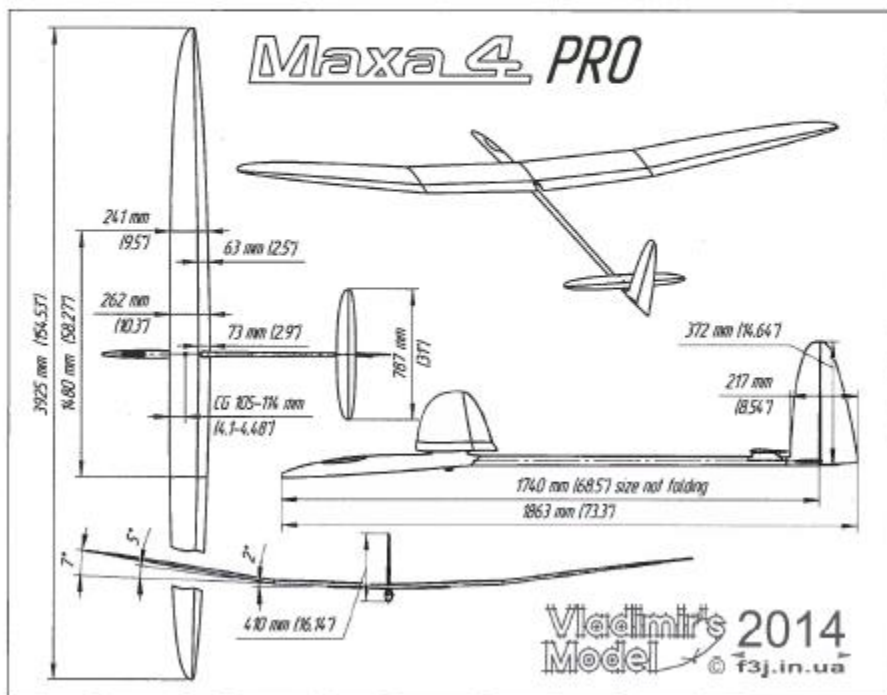
SCHRAUBEN ZUM GLÜCK

Wir haben ja heute alle keine Zeit mehr. Und wenn wir es dann endlich mal auf den Modellflugplatz schaffen, wollen wir fliegen und nicht schrauben. Als ich das erste Mal meine „Maxa 4m Pro“ von Vladimir Models zusammenbauen wollte, sah ich meinen Kollegen schon die erste Thermik auskurbeln. Ja, beim Aufbau braucht sie schon sehr viel Aufmerksamkeit: Man legt die Schönheit auf den Rücken, bringt zwei Stecker an und setzt den Inbusschlüssel für die vier M3-Inbusschrauben am Mittelteil an. Durch leichte Sicken an den Gewindeansätzen sitzt der Flügel sehr schön und präzise auf dem kleinen Rumpfpfylon. Die „Maxa“ wäre aber keine „Pro“, hätte sie nicht noch mal vier Schrauben am Leitwerk in petto. Also schnell alles umdrehen und das filigrane Höhenruder ebenfalls auf den dafür vorgesehenen Pylon schrauben. Dafür sind zwei kleine M3-Kreuzschlitzschrauben vorgesehen. Damit das gedämpfte Ruder auch den Steuerbewegungen folgt, sind die letzten beiden Schrauben notwendig: Mit zwei M2-Kreuzschlitzschrauben wird das fest im Rumpf verbaute Ruderhorn mit dem Höhenruder verbunden. Als letztes musste ich an dem Tag noch die Außenflügel über je einen 14x8 Millimeter Kohleverbinder an das Mittelteil stecken und mit Klebeband fixieren. Dann hieß es: schnell einschalten und ab in die Luft, schließlich musste der Kollege endlich in seine Schranken gewiesen werden.

Doch fangen wir mal von vorne an: Die „Maxa“ wurde von Joe Wurts, dem Ausnahmepiloten und Entwickler aus Neuseeland entworfen. Seit 2011

wird das Modell in Zusammenarbeit mit Vladimir Models in der Ukraine gebaut. Die ursprüngliche Version hatte ein Pendelhöhenruder und ein eben solches Seitenruder in CFK-Rippenbauweise. Der Rumpfausleger ist ein konisches CFK-Rundrohr. Kurz nach der ersten 3,5 Meter großen Variante kam eine „4M“-Version mit vergrößerten Ohren

auf den Markt. Damit wuchs die Spannweite auf 3,92 Meter. Um die Hebelverhältnisse wieder geradezurücken, wurde die Rumpflänge von 1,73 auf 1,86 Meter angehoben. Zudem entwickelte Vladimir Gavrilko zwei Varianten, die für unterschiedliche Windverhältnisse optimiert wurden: Die „Light“-Version ist für Windstärken bis circa sechs



Vladimir's Model 2014
© f3j.in.ua

Meter/Sekunde gedacht, während die „Windy“-Version auf bis zu zehn Meter/Sekunde ausgelegt ist. Seit kurzem existiert noch eine „Storm“-Version, die Extrembedingungen bei schwierigen (Wettbewerbs-)Verhältnissen Rechnung trägt.

Über den Winter 2013/14 entwickelten Joe Wurts und Vladimir Gavrilko nun einen neuen Rumpf, mit dem sie die „Pro“-Version auf den Markt brachten. Neu daran ist, dass die Rumpfröhre oval geformt und mit einem Höhenruderspylon versehen ist. Seiten- und Höhenruder sind jetzt in Voll-CFK-Bauweise, wobei das Höhenruder vor dem Seitenruder auf dem neuen Pylon sitzt und gedämpft angelenkt wird. Ziel dieser Weiterentwicklung war, zum einen am Höhenruder weiteren Luftwiderstand einzusparen, zum anderen durch das ovale Rumpfröhre mehr Stabilität bei gleichbleibendem Gewicht in den Leitwerksträger zu bekommen. Dazu wurde auch das Rumpfröhre hinten geschlossen, das Seitenruder wird komplett durch eine präzise Passung von hinten über den Rumpfausleger geschoben und mit etwas Klebeband fixiert. Wer sich im Detail mit der Bauweise der „Maxa“-Reihe auseinandersetzen möchte, dem sei die Webseite des Herstellers (www.f3j.in.ua) empfohlen. Dort wird in englischer Sprache bis ins letzte Detail der Aufbau der verschiedenen Typen beschrieben.

Nachdem ich die ersten „Maxa“-Modelle habe fliegen sehen, war meine Neugier auf das ultimative Modell geweckt. Schließlich wusste ich ja, dass ich im Wettbewerb nur deshalb nicht vorne mitfliege, weil die Top-Piloten immer bessere Modelle haben. Die „Maxa“ war also meine Chance – dachte ich. Natürlich habe ich sofort die entsprechende E-Mail mit der Bestellung einer „Maxa 3.5 Windy“ losgeschickt. Diese Version ist in punkto Auslegung meinem „Satori“ recht ähnlich und ich erhoffte so die besten Erkenntnisse über die Unterschiede dieser beiden Typen zu erhalten.

Im Laufe der Saison 2013 hat mich die „Maxa“ dann immer mehr in ihren Bann gezogen. Obwohl sie als „Windy“ gebaut war, lag das Abfluggewicht bei guten 1.920 Gramm. Und je mehr ich das Modell im Wettbewerb einsetzte, desto besser kam ich mit ihm zurecht. Durch das Pendelhöhenruder konnte ich auch mit dem Schwerpunkt experimentieren und so den für mich optimalen Bereich erflegen. Besonders beeindruckt haben mich Wendigkeit und Überziehfestigkeit. Gerade wenn es in Baumwipfelhöhe eng wird, liegt mir das sehr anspruchslose Flugverhalten der „Maxa“. Mit dem letzten Wettbewerb 2013 in V-pava fiel dann meine Entscheidung, für die Saison 2014 komplett auf „Maxa“ umzurüsten. Also bestellte ich entsprechend meinen Bedürfnissen noch jeweils eine „Maxa Pro-4M“ in „Light“- und „Windy“-Ausführung. Meine „3.5“-Version war mir ja schon ans Herz gewachsen, doch was würde mit der „4M“- und vor allem der „Pro“-Version passieren?

Es fing richtig gut an: Der Flügel fix und fertig, selbst der Kabelbaum für die Flächenservos samt Stecker war eingebaut. Höhen- und Seitenruder ebenfalls flugfertig, lediglich eine Ruderspaltabdeckung fehlte noch. Der Rumpf war aus Transportgründen zweigeteilt und musste noch zusammengeklebt werden. Die Zubehörteile waren von bester Qualität, sogar eine passend gegossene Bleispitze lag dem Bausatz bei. Egal, wo ich meine

Nase reinstecke, oder mit der Taschenlampe leuchte, die Verarbeitung war perfekt. Keine großen Harzraupen, unsaubere Ausschnitte oder handgeschnittene Schlitze. Auch die Waage bestätigte die Qualität, alle Bauteile lagen sehr nah an den Gewichten wie vom Hersteller angegeben.

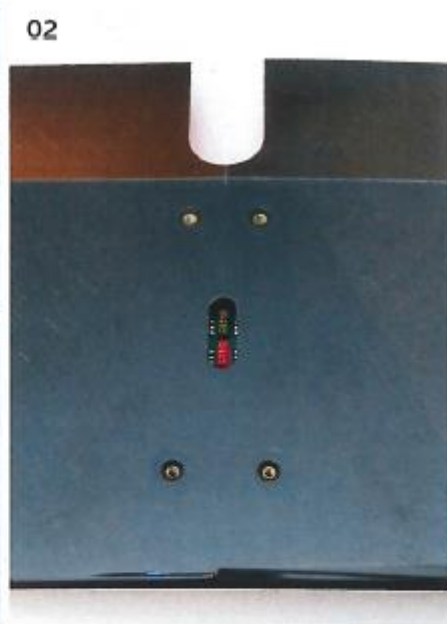
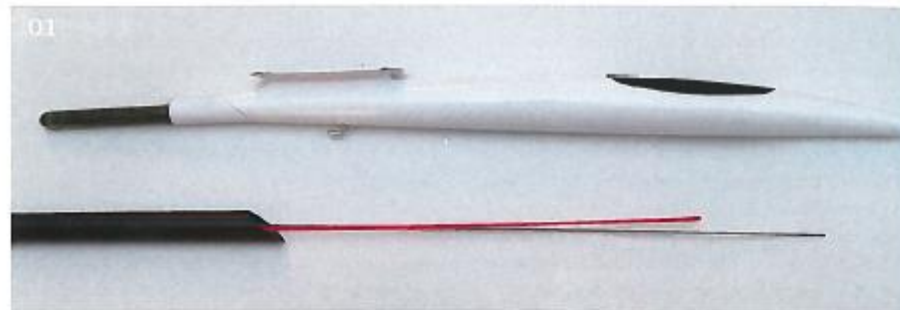
Zusammen mit der RC-Ausstattung von Robbe/Futaba sollten meine Wettbewerbsmodelle identisch aufgebaut werden. Dazu setzte ich auf das „S.BUS 2“-System von Robbe/Futaba. Zum einen spart man sich Kabel, was im Falle der „Maxa“ aber nicht hilft, weil alles bereits fertig ist. Zum anderen kann man aber auch die Servos so exakt programmieren, dass alle Ruder wirklich synchron laufen. Dazu noch die Funktionen, die durch die

„FASSTest“-Telemetrie hinzukommen. Das Wichtigste ist in meinen Augen die zusätzliche Sicherheit durch eine Empfangs- und Akkukontrolle. Im Training lassen sich durch zusätzliche Sensoren auch die Klappeneinstellungen soweit optimieren, um wirklich die maximale Leistung aus der „Maxa“ zu holen.

Beim Aufbau widmete ich mich zunächst dem Flügel. Die Servoschächte waren sehr gut vorbereitet. Vor dem Anschleifen der Klebefläche machte ich mich auf die Suche nach dem Servostecker. Er war mit etwas Klebeband innen auf der Flügelunterseite nahe dem Servoschacht fixiert. Um die Anlenkung – speziell bei den Wölbklappen – hart und präzise zu machen, griff ich auf



Der zufriedene Autor mit seiner neuen „Maxa 4M Pro“



01 | Der Lieferzustand des Rumpfes vor dem Zusammenkleben. Das schwarze Ende am Rumpfboot ist die im Rumpf verbaute Ballaststange **02** | Der elektrische Anschluss für die Flächenservos ist werksseitig fix und fertig montiert. Hier werden nur noch die beiden Stecker eingesteckt **03** | Das neue Leitwerk der „Pro“ Variante: Man sieht sehr schön den Pylon für das Höhenruder samt dem schraubbaren Ruderhorn. Das Seitenruder wird nur über den Rumpfausleger geschoben und mit einem Stück Klebeband fixiert **04** | Das beiliegende Zubehör ist durchweg sehr hochwertig und verwendbar. Dem Bausatz liegen Flächenverbinder in fünf und sieben Grad bei. Damit lässt sich die „Maxa“ noch besser den Bedürfnissen des Piloten und dem Wetter anpassen

das neue IDS-System von www.servorahmen.de zurück. Das ist ein komplettes Anlenkset mit Servorahmen, Servoantriebshorn, Gegenlager, Anlenkstange und Ruderhorn. Damit benötigt man zur perfekten Anlenkung nur noch das entsprechende Servo, in meinem Fall das ebenfalls neue „S.BUS“-Servo „S-3173 SVI“ von Robbe. Die vielen Bauteile im IDS-Set verwirren beim ersten Öffnen, aber auch nur kurz. Liest man die sehr gut gemachte Bauanleitung von Thomas Rössner, ist schnell klar wie die Teile zu verwenden sind und durch die verschiedenen Versionen für die Anlenkstange lässt sich je nach eigenem Gusto die Anlenkung gestalten. Ich habe mich für die Version mit einem 5-mm-Alurohr entschieden. Sie machte mir für die Wölbklappen den stabilsten Eindruck. Nachdem ich also den Rahmen mit Servo und Gestänge vorbereitet hatte, ging es daran alles in den Flügel zu bekommen. Man muss so einiges an Kunststoff wegschleifen, bis der Rahmen sauber reinpasst. Aber auch das wird in der Bauanleitung angekündigt. Sobald der Rahmen dann leicht durch die Servoschachtöffnung passt, muss man nur noch entscheiden, ob der Servoantriebshebel weiter Richtung Holm oder besser Richtung Endleiste liegt. Die Anleitung der „Maxa“ empfiehlt, den Hebel Richtung Endleiste einzubauen. Ich habe beide Varianten erprobt. Die Holmversion hat mehr Platz für den Servohebel und die Endleistenversion scheint einen etwas besseren Winkel für das Gestänge zu realisieren. Unterm Strich macht man mit beiden Versionen keinen Fehler. Hat man jetzt also das Kugellager zur Servohebelanlagerung an der richtigen Stelle eingedrückt, kann man das IDS-System auch schon ausrichten und einkleben. Ist der Kleber getrocknet, montiert

man das Servo samt IDS-Servohebel und längt das Gestänge passend zur Nulllage der Ruder ab. Etwas fummelig ist die Technik des IDS, da über zwei kleine Stahlstifte die Verbindung zwischen Ruder-/Servohorn und Gestänge hergestellt wird. Während man das Gestänge anpasst, nervt das ständige rein und raus der kleinen Stifte. Belohnt wird man dann allerdings mit einer sehr spielfreien und präzisen Anlenkung. Für die „Maxa“ gilt allerdings, dass die Original-Wölbklappen-Ruderhörner von Vladimir Models etwas zu große Bohrungen für die Stahlstifte des IDS aufweisen. Will man hier ein perfektes Ergebnis, so muss man diese Ösenschrauben etwas warm machen, ausdrehen und gegen die beim IDS-Rahmen beiliegenden Teile ersetzen. Tut man es nicht, baut man unnötiges Spiel ein, das sich aber bei einem F3J-Modell auch nicht unbedingt negativ bemerkbar macht.

Zum guten Schluss kamen die Servoschacht-Abdeckungen noch an ihren Platz. Im Bausatz der „Maxa“ liegen drei verschiedene Varianten bei. Damit wird wirklich jedes Servo gut untergebracht. Bei meinen „Maxa“-Modellen passte der flache Deckel ohne Nacharbeit. Sogar ein Stück rechteckiger Klebebandrahmen wird mitgeliefert, so ist der transparente Deckel bestmöglich fixiert. Bei meiner ersten „Maxa“ hat mich der durchsichtige Servodeckel noch gestört, da meistens das Design unterbrochen wird. Heute bin ich froh darum, kann ich grade im Wettbewerb doch sehr schnell feststellen, ob bei einer heftigen Landung oder der Fehlfunktion eines Ruders am Servo etwas defekt ist. Bei den Außenflügeln sitzt der Servoschacht so nahe an der Wurzelrippe, das man mit dem Servokabel bis zum Anschluss am

Mittelteil reicht. Damit die Steckverbindung nicht auf beiden Seiten frei fliegt, habe ich mich entschlossen den Stecker im Mittelteil mit einem Stück Balsa fix in die Wurzelrippe zu kleben.

Als Nächstes lag nun der zweiteilige Rumpf auf dem Bautisch. Bevor man sich Gedanken über die beiden Servos in der Rumpfnase macht, muss zunächst der Rumpfausleger auf das Rumpfboot geklebt werden. Bei der „Maxa“ keine große Sache, wenn man darauf achtet, das Seitenruder gerade und im rechten Winkel zum Flügel zu verkleben. Durch das Pendelhöhenruder lässt sich die zum Schwerpunkt passende Einstellwinkeldifferenz (EWD) eintrimmen. Der „Pro“-Rumpf stellt einen hier vor eine etwas größere Herausforderung. Immerhin muss neben der geraden Verklebung auch eine EWD von 0,5 bis ein Grad eingebaut werden. Bei der ersten Anprobe erkennt man sofort, dass die beiden Teile stramm ineinander passen. Damit liegt man ja schon sehr gut und wahrscheinlich würde es so auch ausreichen. Ich wollte bei einem so hochwertigen Flugzeug aber nichts dem Zufall überlassen und habe meinen „Pro“-Rumpf auf eine selbstgebaute Helling geschraubt. Durch den Flügelpylon lässt sich das auch gut bewerkstelligen. Dazu habe ich zunächst Höhen- und Seitenruder auf den Rumpf gesteckt, das heißt geschraubt. Dann wird der Rumpf auf den Rücken gedreht und der Flügelpylon mit vier Holzschrauben auf der Helling verschraubt. Dabei zeigt das Seitenruder hinter der Helling nach unten. Jetzt kann man das Höhenruder soweit unterstützen, bis die EWD passt und das Höhenruder 100 Prozent parallel zur Helling liegt. Ein Abstand von 13,5 Millimetern der Nasenleiste des Höhenruders zur Helling gab bei mir einen guten Wert. Knotet man noch ein Stück

Schnur an den Hochstarthaken und zieht es hinten zum Seitenruder, lässt sich sehr einfach sicherstellen, dass der Rumpf gerade wird. Als Letztes kann man noch das Seitenruder nach unten peilen. Auch wenn es durch seine genaue Passform sicher im rechten Winkel zum Höhenruder steht, beruhigt eine kurze Kontrolle. Am einfachsten nimmt man hier wieder ein Stück Schnur mit einem kleinen Gewicht daran. Es gilt aber zu bedenken, dass das Ruder nach oben schmaler wird und daher die Schnur nicht parallel zum Ruder verlaufen darf. Vertrauen Sie hier ruhig Ihren Augen, das Augenmaß ist oft genauer als ein Zollstock.

Beim Zusammenschieben von Rumpfboden und Ausleger ist noch darauf zu achten, dass die beiden Bowdenzüge parallel zur integrierten Ballastkammer laufen und sich nicht kreuzen, oder beide auf einer Seite im Kabinenausschnitt ankommen. Die Verklebung selbst wird am besten mit „UHU-endfest 300“ gemacht. Das Harz ist etwas dickflüssiger und man hat genügend Zeit alles sauber zu justieren. Klar geht auch normales 24-Stunden-Epoxy. Hier sollte man dann allerdings ein Stück CFK-Roving tränken und ihn um das Rumpfboden wickeln. Schiebt man dann den Ausleger darüber, ergibt sich eine stabile Verbindung, die eben nicht nur aus Harz besteht. Ist alles getrocknet, kann man sich dem Ausbau vorne in der Kabine widmen. Das beiliegende Holzbrett habe ich auf den Rumpfboden geklebt, es nimmt die Servos hintereinander liegend auf. Positioniert habe ich das Servobrett so, dass davor gerade noch der Flugakku passt. In meinem Fall ist dies ein 2-Ah-LiPo (127 x 20 x 19 mm). Bei den Rumpfservos setze ich ebenfalls auf Futabas neue „S-3173SVI“ in den Rahmen von www.servorahmen.de. Vorsicht ist bei der Arbeit mit den Bowdenzugstangen geboten. Sie bestehen aus sehr leichten CFK-Rohren und dürfen

weder gequetscht noch abgeknipst werden. Am sichersten längt man diese mittels Trennschleibe ab und verklebt die Servoanschlusshülsen lediglich mit Sekundenkleber. Für die Sicherheitsfanaliker unter uns kann auch noch etwas Schrumpfschlauch mit Sekundenkleber gefüllt über die Verbindung geschoben werden. Aber Achtung, Sekundenkleber kann beim Schrumpfen abbrennen, also auf keinen Fall mit dem Feuerzeug schrumpfen. Der Fön ist hier sicher die bessere Lösung. Um die Anlenkung möglichst präzise zu gestalten, klebt man die Bowdenzugrohre noch ein- bis zweimal an der Ballastkammer fest. Die beiden Anschluss-Stecker des Flügels lagen als fertig gelöteter Kabelbaum dem Modell bei. Die Kabel reichen leicht, um den Empfänger vorne im Bereich des Akkus zu platzieren. Aus Platzgründen habe ich in meinen „Maxa“-Modellen den Futaba-„R-7008 FASSTest“-Empfänger unter die Ballaststange verbannt. Dort ist immer noch genug Platz und die Antennen können gut vorne im 2,4-GHz-freundlichen Kabinenbereich verlegt werden. Die Kabinenhaube besteht aus CFK und passt mittels eines raffinierten Schnappverschlusses perfekt auf den Rumpf. Bisher konnte ich auch keinen negativen Einfluss der Empfangsleistung durch das CFK-Teil feststellen, selbst die „FASSTest“-Telemetrie zeigt sich davon unbeeindruckt.

Um den Rumpf fertig zu stellen, fehlten jetzt noch die Ruderspaltabdeckungen an Seiten- und Höhenruder. Werksseitig war hier eine kleine Sicke eingebaut, in die ziemlich genau ein Streifen Klebeband passt. Die einfache Variante ist hier, einen schlanken Streifen Klebeband aufzubringen und dann die offen bleibende Klebefläche mit Talkpulver oder Ähnlichem zu verschließen. Die etwas aufwändigere Version ist, einen Streifen Klebeband mit der Klebefläche nach oben auf

„Maxa 4M Pro“

Ein Hochleistungs-F3J-Modell

| | |
|------------------|-----------------|
| Spannweite | 3.925 mm |
| Länge | 1.863 mm |
| Gewicht | ab 1.795 g |
| Fläche | 82,16 qdm |
| Flächenbelastung | ab 21,85 g/qdm |
| Prels | ab 1.784,- Euro |

Bezug bei Vladimir Models,

E-Mail: vladimir@f3j.in.ua, www.f3j.in.ua.

dem Bautisch zu fixieren. Darauf klebt man Klebefläche auf Klebefläche etwas versetzt noch einen weiteren Klebestreifen und schneidet den gesamten Streifen dann auf die benötigte Breite zu.

Vladimir Models bietet für die Ballastkammer im Rumpf der „Maxa“ ein fertiges Ballastsystem an. Hierbei werden 80 Gramm schwere Messing- und 25 Gramm schwere Alustücke auf einen 3-mm-Stahldraht aufgefädelt und mit einer Madenschraube für den passenden Schwerpunkt fixiert. Die so entstandene Stange liefert maximal 740 Gramm Zusatzgewicht, das mit einer M4-Schraube direkt hinter der Kabinenhaube im Rumpf befestigt wird. In der Praxis zeigt sich das System unkompliziert und ermöglicht, den Ballast sehr schnell ein- und auszubauen.

Hat man nun alles fertig zusammengebaut, kann man den von Vladimir Models empfohlenen Schwerpunkt von 105 bis 114 Millimetern guten Gewissens einstellen. Wobei man besser mit den 105 anfängt, denn 114 sind schon sehr hart am möglichen Limit.

Die Bauart der „Maxa“ bietet keinen Anhaltspunkt, um die vier Klappen des Flügels je nach Flugphase richtig einzustellen. Um hier zu einem guten Ergebnis zu kommen, stellt der Hersteller drei Schablonen in einer PDF-Datei auf seiner Webseite zur Verfügung. Diese Schablonen druckt man aus, klebt sie auf ein Stück Holz und sägt die Schablonen aus. Hält man sich an diese Werte, sind 80 Prozent der Einstellflüge schon erledigt. Hat man die „Maxa“ dann nach den Herstellerangaben eingestellt, ist der Erstflug sehr entspannt und bietet keine Überraschungen. Die enorme Gutmütigkeit hatte ich ja schon angesprochen. Hinzu kommt bei der „4M“-Version noch die Gleitleistung: Schon bei einem mittleren Wurf aus der Hand kann man versuchen, das „4-m-Schiff“ in die Thermik zu bugsieren. Ist das Wetter gut genug, gelingt das erstaunlich oft und man glaubt bis zur Landung nicht, wie groß das Modell eigentlich ist. Das Handling bietet eine gelungene Mischung aus Agilität und Stabilität. Gerade bei Ausflügen in die weit entfernten Bärte schätzt man die sauberen Kreise gepaart mit einer enormen Thermikleistung. Hat man dann die persönliche Sichtgrenze erreicht, gilt es das Modell nach Hause zu holen. Auch bei starkem Gegenwind muss man sich hier keine Gedanken machen. Legt man den Schalter auf „Speed“, schaltet die „Maxa“ den Turbo ein und läuft sehr effizient und schnell gegen den Wind. Auch ohne Ballast behauptet sie sich gut und geht dabei sehr sparsam mit der gewonnenen Flughöhe um. Zur Landung bietet Butterfly genug Bremswirkung um die „Maxa“ immer gut steuerbar auf den Landepunkt zu zirkeln.



01+02: Die IDS-Rahmen, schnell stellt man fest, dass für jeden Anwendungsfall das passende Teil beiliegt. Rechts im Bild noch mit den viereckigen CFK Verbindern **03:** In der Sonne sieht man sehr gut die Bauweise mit dem neuen 26-g/qm-CFK-Gelege von Vladimir Models. Höhen- und Seitenruder wiegen zusammen knapp unter 70 Gramm **04:** Die Montage-Helling des Autors, einfach aber wirkungsvoll. Mit einem Stück Holz unter dem Pylon, um den Abstand des Höhenruders zu vergrößern. Damit lässt sich das Ruder einfacher unterfüttern

An Hochstartwinde und F3J-Seil neigen die „Maxa“-Modelle allesamt zu einer sichtbaren Flächendurchbiegung. Im ersten Moment sieht das ungewohnt aus und als Freizeitpilot nimmt man hier sicher schon Druck raus, um das Modell nicht zu gefährden. Nicht so die Wettbewerbspiloten, im Gegenteil, sie reißen die Modelle dann erst recht zum Schuss aus dem Seil. Bei einer „Maxa Light“ sieht dieser Start dann schon brutal aus, sie hält aber. Die „Windy“-Version biegt sich schon deutlich weniger und bei der „Storm“-Ausführung, muss schon sehr starker Wind herrschen, um einen runden Flügel zu sehen. Die Starthöhen sind dann aber beeindruckend und die „Maxa“ bietet so beste Voraussetzungen, um im Wettbewerb vorne mitzuflegen. Auch wenn das offensichtlich immer noch nicht für den Autor gilt, sieht man in der Saison 2014 immer mehr deutsche „Maxa“-Piloten in die Top-Platzierungen fliegen. International steigt die Anzahl der „Maxa“-Piloten ebenfalls stetig an.

Doch welche „Maxa“ ist nun für welchen Einsatz? Wer ein „immer dabei“-Allroundmodell möchte, der ist sicher mit einer „3,5 Windy“ optimal beraten. Der Flieger kennt keine Bedingung, die er nicht beherrscht. Selbst bei Hammerbedingungen am Hang hatte ich mit vollem Ballast damit Spaß. Ein nicht minder breites Spektrum bietet die „4M Windy“-Version, mit dem Vorteil in der Gleitleistung noch sichtbar besser abzuschneiden. Die „Light“-Versionen sind echte Thermikwunder. In aller Regel ist hier die „4M“-Light die beste Wahl. Sie wird von mir auch im F5J eingesetzt werden – dazu ein anderes Mal mehr. Die „3,5 m Light“ ist bei schwierigen Bedingungen eine Waffe. Muss man kleine Bärte von unterhalb der Baumgrenze auskreisen, gibt es derzeit keine bessere Alternative. Die „Storm“-Variante ist in meinen Augen wirklich nur für den Wettbewerb, wenn der Wind so stark ist, dass man normalerweise lieber am Boden bleibt. Ich nutze in solchen Situationen meine „3,5 m Windy“ und benötige daher keine „Storm“-Ausführung.

Jetzt die Gretchenfrage: „Maxa“ oder „Maxa Pro“? Hier sind die Geschmäcker verschieden. Die „Maxa“ ist sicher das einfachere Modell. Sie benötigt bei der Optimierung weniger Liebe zum Detail, dafür ist sie im Start am F3J Seil nicht ganz so steif und „knackig“ wie die „Maxa Pro“. Hinzu kommt, dass das gedämpfte Höhenruder der „Pro“ eine andere Charakteristik hat. Bei der Umstellung von „Maxa“ auf „Maxa Pro“-landet man erstmal wieder weiter vom Landepunkt weg. Erst nach einigen Stunden Flugzeit ist diese Eigenschaft in Fleisch und Blut übergegangen. Dann möchte man sie allerdings nicht wieder tauschen.

Zugegeben, jedes Mal acht Schrauben um die „Maxa Pro“-zusammen zu bauen sind schon ein Wort und so mancher Pilot könnte sich in Sicherheit wiegen. Steigt man dann in den Kampf um die beste Thermik ein, hat man mit der „Maxa“ ein echtes Siegermodell am Start, dessen Verarbeitung und Leistung wohl zum Besten gehören, das man derzeit kaufen kann.

Darius Mahmoudi
Bilder: Leonhard Axtner



01 | Martin Schweikl startet die „Maxa 3.5 Windy“ beim F3J Wettbewerb in der Ukraine, dem Heimatland der Modellserie **02** | Genau so muss eine Punktlandung aussehen. Während des gesamten Landeanflugs bleibt die „Maxa Pro“ gut steuerbar und macht dem Piloten die letzten Korrekturen bis zur Landung einfach **03** | Die großen Wölbklappen wirken sehr gut und lassen die Landung auf den Punkt sehr leicht gelingen



www.contest-eurotour.com

powered by
GRUNDIG

CONTEST Eurotour
aeromodelling at its best!