

Auf der JetPower-Messe 2005 schaute sich Manfred Dallmann nach einem Modell um, mit dem er den Einstieg ins Jet-Fliegen wagen wollte. Seine Entscheidung fiel zugunsten der Aermacchi MB 339 von FiberClassics. Es sei auch gleich verraten, dass er seine Wahl nicht bereut hat und die Jet-Gemeinde nun um ein Mitglied angewachsen ist!

Auf der Suche nach meinem ersten Turbinenmodell entdeckte ich beim Besuch der Messe JetPower 2005 am Stand von FiberClassics-Scaleparts eine Aermacchi MB 339 in Voll-GFK-Technik. Der Rumpf und die Flächen waren leicht, aber dennoch stabil – und der Preis erschien mir äußerst günstig für ein Flugmodell mit diesem Vorfertigungsgrad. Da ich nach einem Modell in der attraktiven Zwei-Meter-Klasse Ausschau hielt, erschien mir dieser Flieger genau richtig.

Gespannt war ich auf die Vorführung dieser Maschine, die für den späten Nachmittag angekündigt war. Gefallen haben mir dabei die vorbildähnlichen, weiträumig angesetzten Figuren; wirklich überrascht war ich aber über die Langsamflugeigenschaften des Modells: Selbst im sehr langsamen Endanflug zur Landung folgte die Maschine äußerst willig den Befehlen des Piloten und wirkte zu keinem Zeitpunkt schwammig.

Auf dem Rückweg von der JetPower ging mir die Aermacchi nicht mehr aus dem Kopf. Nach einer unruhigen Woche – der Flieger ließ mich nicht mehr gut schlafen –



bestellte ich dann endlich bei Uwe Henn von FiberClassics meine MB 339 nebst Einziehfahrwerk und Schubrohr. Die Übergabe erfolgte zwei Wochen später persönlich anlässlich eines Besuchs von Herrn Henn in der Nähe meines Wohnorts.

Der Bausatz besteht aus acht einzeln verpackten Komponenten: Rumpf und Rumpfnase, durchgehende Tragfläche, Kabinenhaubenrahmen aus GFK, die Kabinenhaube sowie zwei Höhen- und ein Seitenruder. Dazu kamen noch das Einziehfahrwerk und das doppelwandige Schubrohr. Ich hatte mich für eine einfarbig blaue Maschine entschieden. Alle Teile sind in der Form lackiert, und die Oberfläche ist makellos. Als Montagehilfe wird eine CD mit Baustufenfotos und eine kurze Montageerklärung mitgeliefert. Für den er-

# AERMACCHI MB 339

Der Voll-GFK-Jet  
von FiberClassics-Scaleparts

MANFRED DALLMANN





### Technische Daten

Maßstab	1:5,5
Spannweite	2,03 m
Rumpflänge	2,0 m
Gewicht	10,8 kg
Turbine	8 - 12 kp Schub
Bausatzpreis	ab € 990,-
Bezug	FiberClassics-Scaleparts, 63811 Stockstadt

[www.fiberclassics-scaleparts.de](http://www.fiberclassics-scaleparts.de)

fahrenen Modellbauer ist das völlig ausreichend, zumal der Vorfertigungsgrad sehr hoch ist. Querruder und Landeklappen sind bereits als Elastoflaps mit der Fläche verbunden. Die Fahrwerkshalterungen des Hauptfahrwerks sind ebenfalls schon eingebaut, und die Lage ist an der Wurzelrippe von außen sichtbar.

Beim Bugfahrwerk entschloss ich mich, es abweichend vom Original nach hinten in den Rumpf einzuziehen. Wer das Bugfahrwerk vorbildgetreu nach vorn einziehen möchte, der kann bei FiberClassics-Scaleparts eine gefräste, mit CfK überzogene Halterung als Zubehör bekommen, die den Einbau wesentlich erleichtert. Ich habe mir die Halterung für das Bugfahrwerk allerdings aus Holz selbst angefertigt, um mein Gewissen als ehemaliger »Holzwurm« wenigstens ein klein wenig ruhig zu stellen.

Die Tankanlage hat einen Hopper-Tank und fasst zwei Liter, was für die vorgesehene Frank-Turbine mit Kerosinstart ausreichend ist. Die beiden Empfängerakkus aus je fünf Zellen 2.400 mAh habe ich hinter dem Bugfahrwerksspannt platziert, während der Turbinenakku aus Schwerpunktgründen vorn

in der Nase befestigt wurde. Das Seitenruderservo sitzt in der Flosse über dem doppelwandigen Schubrohr, das aber in diesem Bereich nur lauwarm wird und keine Gefahr für das Servo darstellt. Bei meiner MB 339 kamen übrigens Graupner-Servos vom Typ 4041 zum Einsatz.

Die Kabinenhaube wurde mit dem speziellen ZAP-Kleber am Rahmen befestigt. Durch die große, abnehmbare Haube ist jederzeit ein guter Zugang zu allen technischen Komponenten im Modell möglich. Ein einfacher Cockpitusbau mit einer Pilotenbuste von Graupner, einem selbst angefertigten Instrumentenpanel und einer Schleudersitz-Kopfstütze schützen das Innere des Modells vor neugierigen Blicken. Das Seitenruder wird mit einem 2-mm-Stahlstift als Achse an der Dämpfungsfäche befestigt. Im Bugbereich habe ich noch ein Brett für die Schalter und den Empfänger eingeharzt.

Nach dem Einbau alle Elektronikkomponenten, der Turbine und dem Schubrohr



Im Bild ganz oben die Komponenten des Bausatzes; darunter der Bugfahrwerksträger in CfK, wie er bei FiberClassics als Zubehör angeboten wird - mit dessen Hilfe kann das Bugrad vorbildgetreu nach vorn eingezogen werden.

Blick von unten in den Rumpf auf die Turbine mit den beiden Tanks und den Hopper-Tank.





ging es ans Auswiegen. Durch die vordere Position der Akkus gab es hier aber keine Überraschungen, Blei war nicht nötig, und die Waage zeigte ein Gesamtgewicht von 10,5 kg ohne Kerosin.

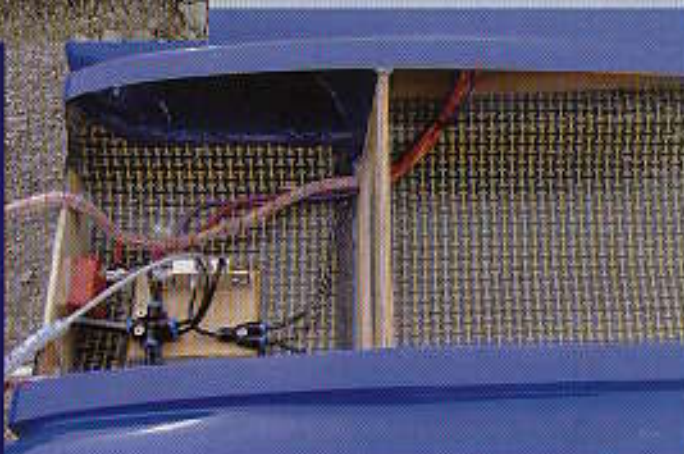
Für das Finish hatte ich mir noch einen der angebotenen Dekorbogen bestellt, den ich aber bis nach dem Erstflug zur Seite legte.

An einem der letzten schönen Novembertage war es dann so weit; zusammen mit Herrn Henn (er hatte mir seine Hilfe beim Einfliegen schon beim Kauf des Modells angeboten) wurde zunächst der obligatorische Reichweitentest durchgeführt. Danach wurde noch einmal getankt – und dann stand das Modell mit laufender Turbine und halb gesetzten Landeklappen am Start: Es ging los – und wie es los ging, denn das Modell war schon nach rund 25 Metern in der Luft.

Auf Sicherheitshöhe gestiegen, drehte ich erst einmal ein paar Vollkreise, um das »Erstflug-Adrenalin« abzubauen. Die Ausschläge waren o.k., lediglich das Höhenruder musste ich drei Raster auf Tief trimmen. Nach dem Einfahren der Landeklappen musste ich die Tiefenrudertimmung aber wieder zurücknehmen. Das Fahrwerk ließ ich bei diesem ersten Flug noch draußen.

Der Bereich unter der Kabinehaube. Später wird hier ein entsprechend ausgebautes Cockpit den Einblick erschweren.

Die Tragfläche ist einteilig aufgebaut und wie der gesamte Bausatz sehr weit vorgefertigt. In diesem Bereich sind nur sehr wenige Komponenten unterzubringen.



Der Flieger reagierte ganz so, wie ich es von meinen Propellermodellen gewohnt war. Ich hatte auch keine Mühe, die Fluglage jederzeit zu erkennen. Das gab mir Sicherheit, und ich versuchte nun ein paar Landeanflüge mit fast gedrosselter Turbine, wobei die Landeklappen komplett ausgefahren wurden. An der Platzgrenze nahm ich den Schub ganz zurück, und trotzdem segelte die MB 339 bis zur anderen Platzgrenze! Also noch mal durchstarten, bange Sekunden nach dem Gasgeben vergingen, denn das Modell wurde jetzt richtig langsam und ich immer nervöser ... jetzt bloß nicht am Höhenruder ziehen! Gerade als ich dachte, jetzt würde die Mühle abkippen, stellte sich der volle Schub wieder ein, und mit lauchender Turbine schoss die MB 339 zurück in den Himmel.

Ich brauchte dann noch zwei weitere Anflüge, bis ich mich an die guten Gleitflugeigenschaften des Modells gewöhnt hatte. Die erste Landung war zwar noch ein wenig rustikal, dank des geschleppten Fahrwerks blieb sie aber ohne Folgen.

Bis in den Dezember hinein machte ich weitere Flüge (die Finger musste ich zuletzt schon im Abgasstrahl wärmen), aber das Fliegen mit der Aermacchi machte mir solchen Spaß, dass ich die Kälte gerne in Kauf nahm. Auch der Kerosinstart mit der Frank-Turbine bereitete bei den niedrigen Temperaturen keine Probleme. Starts und Landung auf unserem Platz (ca. 120 Meter) gelingen mir jetzt tadellos.

Die Zeit zwischen den Jahren nutzte ich zum Aufbringen des Freccia-Tricolori-Designs mittels Zierfolie aus der Autobranche und mit Hilfe des Dekorbogens. In der Zwischenzeit liefert FiberClassics-Scaleparts dafür auch einen vierfarbigen Dekorbogen.

Abschließend kann ich nur sagen, dass ich mit den Flugeigenschaften der MB 339 sehr zufrieden bin. Das Modell verzeiht auch schon mal einen Fehler, wofür wir, die »normalen« Piloten, auch sehr dankbar sind.

Nachtrag: Meine winterlichen Aktivitäten mit der Aermacchi blieben natürlich meinen Vereinskameraden nicht verborgen – und offensichtlich hat der Jet nicht nur mich von seinen gutmütigen Flugeigenschaften überzeugt: Seit Anfang April 2006 haben wir nun eine Nummer 2 am Platz!

Manfred Dallmann

