

# F-104 Starfatter

Martin Gassmann

## Cartoon Style Planes

Flugzeuge im Comic-Stil sind bei uns durch den Zeichentrickfilm «Planes» wohl etwas bekannter geworden. Die Idee ist aber nicht neu; vor allem in Asien erfreuen sich Comics mit bekannten Fahr- und Flugzeugen grosser Beliebtheit.

Wer sich als RC-Modellbauer dafür interessiert, der findet das eine oder andere RC-Projekt in internationalen Modellbauforen, vereinzelt gar mit Bauplänen. Eine weitere Variante sind sogenannte Egg-Planes. Dies sind meist sehr knuffige Plastikmodelle, ihren Vorbildern exakt nachempfunden – doch gleichen deren Proportionen einem Ei (daher der Name). Jedoch sind sie in der Realität kaum flugtauglich.

## Legendary Fat Fighters

«Begonnen hat das Ganze als Gute-Laune-Projekt, geteilt von einer Handvoll Freunden – und dies ist nach wie vor der Fall», erklärt Stephan, einer der Urväter dieser Idee. Erste Skizzen entstanden auf einem Bierdeckel, die Ideen wurden in heimischen Kellern umgesetzt und mittlerweile ist eine ganze Staffel einzigartiger Fatty-Modelle entstanden. Diese kreativen Köpfe sind mehrheitlich in der Eigenbauszene des Modellbaus zu Hause und kennen sich mit dem Entwurf von Modellfliegern aus.

Inzwischen sind etliche Baupläne oder Teilbausätze bei Scale-Parkflyer.de für jedermann erhältlich. Die kleinen Modelle fliegen erstaunlich gut, aber es ist unweigerlich zu spüren, dass Aerodynamik nicht an erster Stelle im Pflichtenheft steht. Optisch sind alle sehr gut ge-

## Avions au look de BD

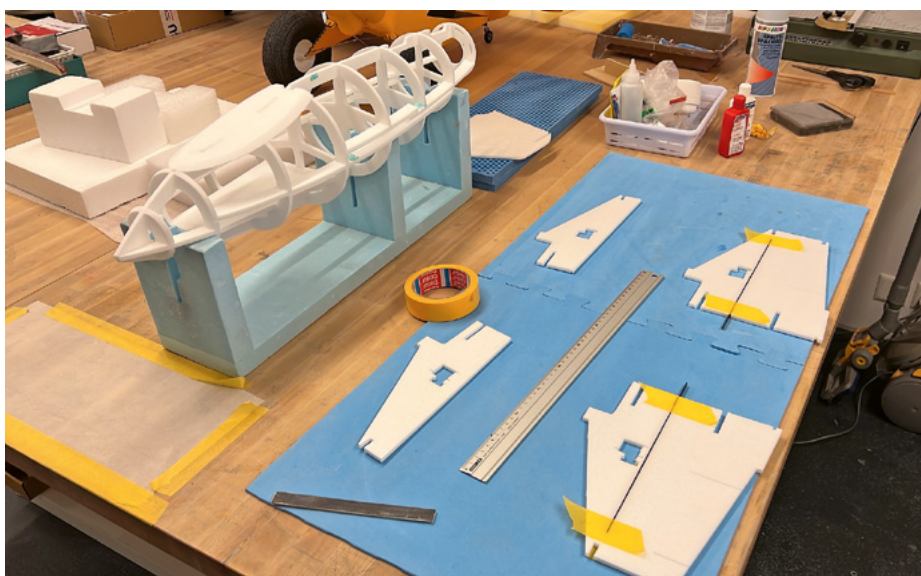
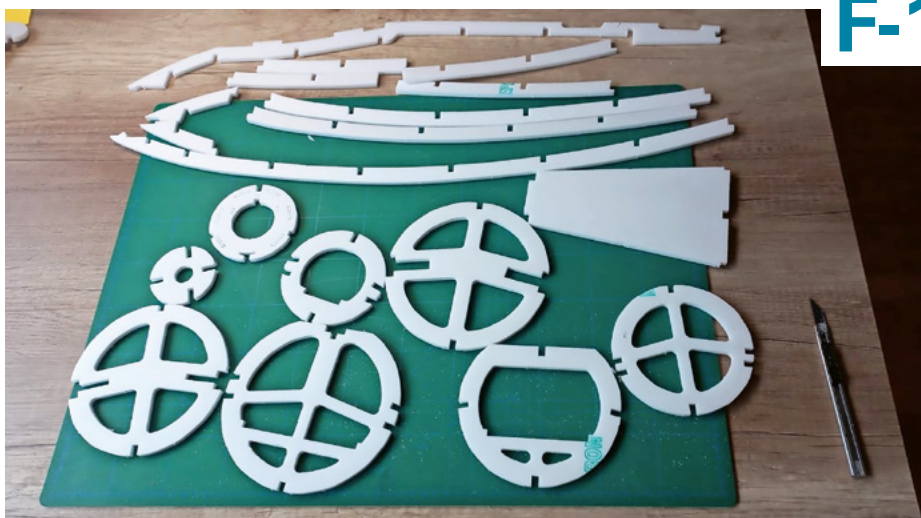
Les avions comiques rappelant un style de BD sont sans doute devenus un peu plus connus chez nous grâce au dessin animé «Planes». Mais l'idée n'est pas nouvelle: en Asie surtout, les bandes dessinées mettant en scène des véhicules et des avions célèbres sont très populaires.

Les modélistes qui s'y intéressent peuvent trouver l'un ou l'autre projet RC sur les forums internationaux de modélisme, parfois même avec des plans de construction. Une autre variante est ce que l'on appelle les «Egg-Planes». Il s'agit généralement de modèles en plastique très mignons, reproduisant exactement leurs modèles, mais dont les proportions déformées ressemblent



# F-104 Starfatter

Martin Gassmann  
(traduction libre: T. Ruef)



**Moosgummi/Schaum als Bauunterlage schützt das Depron beim Bau vor Dellen. Le caoutchouc mousse ou la mousse comme support de construction protège le Depron lors de la construction.**

lungen und ein gewisser Wow-Effekt ist allen Modellen sicher.

Flugzeuge mit ausgeprägten charakteristischen Formen eignen sich am besten für die Transformation zu einem Fatty. So landen wir zwangsläufig bei den Warbirds. Trotz des ursprünglich militärischen Zwecks sind diese Flieger auch zu Legenden der Aviatik geworden. Die bekanntesten, wie die P-51 Mustang, die Corsair mit ihren Knickflügeln, die P-40 Warhawk, waren die Ersten, die als Fatty-Modelle gebaut wurden, und bilden quasi den Ursprung für die Legendary Fat Fighters.

## Starfatter

Der Starfatter – wie die Fatty-Variante der Lockheed F-104 genannt wird, hat Mathias Jasinski entworfen. Vom Fatty-

Virus längst infiziert, von schlaflosen Nächten geplagt, wollte er mit diesem Modell den Schritt ins Jet-Zeitalter besiegeln. Er hat den Bau und die ersten Flugversuche im RC-Network-Forum in Text und Bild ausführlich dokumentiert. Die Videos der ersten Testflüge sind sehenswert und bieten Unterhaltungswert.

Offiziell ist das Modell nicht erhältlich. Auf mehrfachen Wunsch hat Mathias trotzdem eine Kleinserie an Teilesätzen produziert und den Kreis der Testpiloten erweitert. Die CNC-geschnittenen Depronenteile ergänzte er nachträglich mit tiefgezogenen Formteilen. Die seitlichen Lufteinlässe, die Kabinenhaube sowie die Flügeltanks sind alle am heimischen Backofen mit viel Engagement und einer DIY-Tiefziehbox entstanden. →

à celles d'un œuf (d'où le nom). Cependant, ils ne sont guère aptes à voler dans la réalité.

## Légendaires Fat Fighters

Tout a commencé par un projet lancé dans la bonne humeur, partagé par une poignée d'amis, ce qui est toujours le cas, explique Stephan, l'un des pères fondateurs de cette idée. Les premières esquisses ont été réalisées sur un rond de bière puis les idées ont été concrétisées partout dans tous les coins de la maison et, entre-temps, toute une escadrille de modèles Fatty uniques ont vu le jour. Ces esprits créatifs sont pour la plupart issus du domaine des «constructions personnelles» du modélisme, ceux qui sont rompus en matière de conception de modèles réduits d'avions.

Entre-temps, plusieurs plans de construction ou kits partiels ont été publiés pour tout le monde sur Scale-Parkflyer.de. Ces petits modèles volent étonnamment bien, mais on sent inévitablement que l'aérodynamisme n'est pas la première priorité du cahier des charges. Visuellement, tous sont très réussis et un certain effet «waouh» est assuré pour tous les modèles.

Les avions aux formes caractéristiques bien marquées se prêtent le mieux à la transformation en Fatty. Nous en arrivons donc inévitablement aux Warbirds. Malgré leur objectif militaire initial, ces avions sont également devenus des légendes de l'aviation. Les plus connus, comme le P-51 Mustang, le Corsair avec ses ailes articulées, le P-40 Warhawk, ont été les premiers à être construits en tant que modèles Fatty et constituent quasiment l'origine des «Legendary Fat Fighters».

## Starfatter

Le «Starfatter», comme on appelle la variante Fatty du Lockheed F-104, a été conçu par Mathias Jasinski. Infecté depuis longtemps par le virus du Fatty, tourmenté par des nuits blanches, il voulait sceller avec ce modèle le pas vers l'ère du jet. Il a documenté en détail la construction et les premiers essais en vol sur le forum RC-Network, en textes et en images. Les vidéos des premiers vols d'essai valent la peine d'être

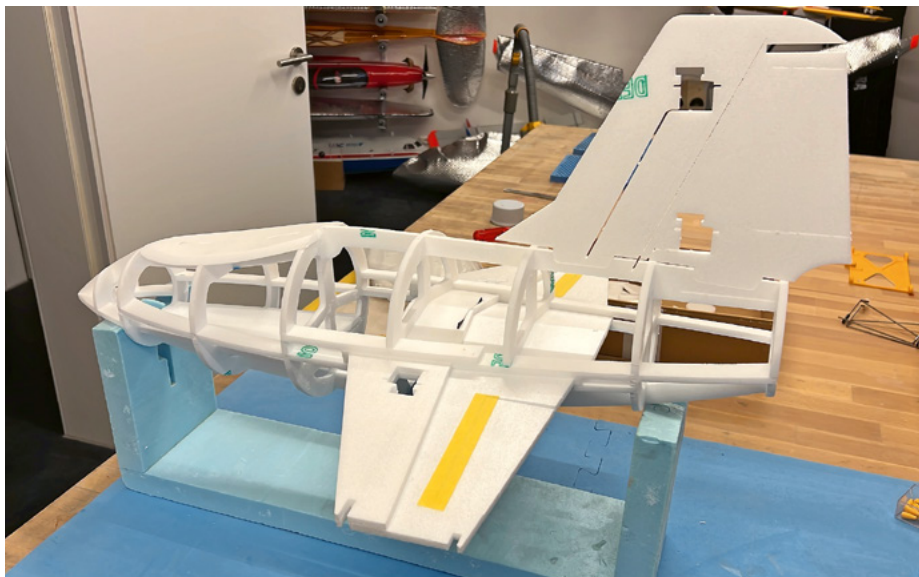
## Depron – der Stoff, mit dem sich Träume verwirklichen lassen

Der Rumpf ist mit Spanten und Längstringern aus 6-mm-Depron klassisch aufgebaut und wird mit 3-mm-Depron beplankt. Das Leitwerk besteht aus wenigen Teilen. Die Verbindungen passen exakt. Im Nu sind alle zu einem Gerippe zusammengefügt, welches sich bereits von selbst zusammenhält. Auf einer Bauhilfe ausgerichtet, wurde mit dünnflüssigem Sekundenkleber geklebt. Etwas Nacharbeit bei der Kontur der Spanten ist nötig, damit die anschließende Beplankung gut aufliegt.

Der Flügel hat ein KfM-2-Profil und besteht aus je zwei 6-mm-Depronplatten plus einem eingelegten 6×1-mm-CFK-Stab als Holm. Die KfM-Profile eignen sich bestens für solche Plattenkonstruktionen. Gemäss der Theorie sind sie bei

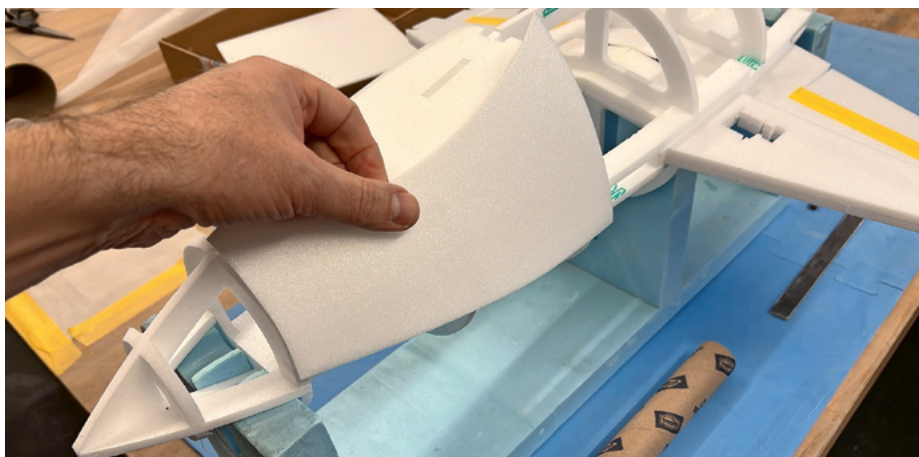
langsamen Fluggeschwindigkeiten mit einem konventionellen Flügelprofil vergleichbar.

Die Beplankung ist bei diesen Modellen der aufwendigste Teil. Die Panels müssen einzeln auf die Kontur angepasst werden. Falls es mal gar nicht passen will, kommt transparentes Backpapier zum Einsatz, um den Umriss eines Panels am Modell direkt abzupausen. Es empfiehlt sich, in kleinen Schritten (von Spant zu Spant) vorzugehen. Ich benutze UHU POR zum Verkleben, da er sich mit Waschbenzin gut lösen lässt, sollte ein Panel nicht wie gewünscht zu liegen kommen. Dies ist eine Fleissarbeit, die man sich heute bei den vielen Ready-to-fly-Modellen nicht mehr gewohnt ist. Entsprechend hoch ist die Befriedigung, wenn ein stabiler, stromlinienförmiger Zylinder fertig in der Hand des Erbauers liegt.



**Für den Rumpfaufbau lohnt es sich, eine einfache Helling zu erstellen.**

**Pour la construction du fuselage, il vaut la peine de créer un simple support de montage.**



vues et constituent un bon divertissement.

Officiellement, le modèle n'est pas disponible. À la demande de plusieurs personnes, Mathias a tout de même produit une petite série de kits de pièces et élargi le cercle des pilotes d'essai. Il a complété ultérieurement les pièces en Depron découpées par CNC par des pièces moulées par thermoformage. Les entrées d'air latérales, la verrière ainsi que les réservoirs d'aile ont tous été réalisés dans le four de la maison avec beaucoup d'engagement et une boîte d'emboîtement «DIY».

## Depron, matière grâce à laquelle les rêves se réalisent

Le fuselage est construit de manière classique avec des couples et des longerons en Depron de 6 mm recouverts de Depron de 3 mm. L'empennage se compose de peu de pièces. Les assemblages s'ajustent avec précision. En un rien de temps, tout est assemblé en une ossature qui se tient déjà toute seule. Aligné sur un gabarit construction, le collage a été effectué avec de la colle cyanoacrylate très fluide. Un peu de travail sur les contours des couples est nécessaire pour que le revêtement s'ajuste correctement.

L'aile a un profil KfM-2 et se compose de deux plaques de Depron de 6 mm et d'une barre de carbone de 6×1 mm comme longeron. Les profilés KfM conviennent parfaitement à de telles constructions d'ailes. Selon la théorie, ils sont comparables à un profil d'aile conventionnel à des vitesses de vol lentes. Le revêtement est la partie la plus complexe de ces modèles. Les panneaux doivent être adaptés individuellement aux contours. Si cela ne convient pas du tout, on utilise du papier sulfurisé transparent pour reproduire directement le contour d'un panneau sur le modèle. Il est recommandé de procéder par petites étapes (d'un couple ou d'une nervure à l'autre). J'utilise de l'UHU POR pour le collage, car il se détache facilement avec de la benzine si un panneau ne se pose pas comme prévu. C'est un travail assidu auquel on n'est plus habitué aujourd'hui avec les nombreux modèles «prêts à voler». La satisfaction est d'autant plus grande lorsqu'on obtient une courbe stable et aérodynamique.

## Mise en forme du Depron

Je construis depuis longtemps avec du Depron et j'ai souvent des regards étonnés lorsque j'explique que les surfaces



**Der Regler war hier kühltechnisch nicht ganz optimal platziert. Pour un refroidissement optimal, le régulateur n'était pas placé de manière idéale.**

### Depron-Walking

Ich baue schon länger mit Depron und ernte oft erstaunte Blicke, wenn ich erkläre, dass diese runden Oberflächen meiner Modelle gebogenes Depron sind. Deshalb hier eine kurze Erklärung: Depron hat eine bevorzugte Biegerichtung, die liegt 90° zur aufgedruckten Beschriftung.

Bereits beim Ausschneiden sollte die spätere Biegerichtung berücksichtigt werden. Danach werden die Biegeteile, mit der etwas glänzenderen Seite des Deprons nach aussen, vorsichtig mit der flachen Hand z.B. über eine runde Kante, Kartonrolle o.Ä. gezogen. Die Grösse der Rolle bestimmt den Biegeradius. Bei sehr starken Rundungen gilt, sich durch kleine Walk-Bewegungen an die gewünschte Form heranzuarbeiten. Die Teile im Bereich des Cockpits sind in zwei Richtungen gebogen. Es braucht etwas Übung und Geduld, das Bauteil in eine konkave Form zu bringen. Sollte doch mal was schieflaufen oder sollten mehrere Anläufe, bis es passt, nötig sein, kein Problem – ein neues Teil ist schnell nachgeschnitten.

### Antrieb und RC-Einbau

Das Modell verfügt am Ende lediglich über eine Öffnung via Kabinenhaube. Vor dem vollständigen Beplanken wurde der Antrieb eingebaut und die Akkualterung so positioniert, dass später möglichst kein Trimmblei notwendig wird. Ich habe mich an den Erfahrungen

meiner Kollegen orientiert. Ein F-60 PRO IV mit 2550 kV von T-Motor und 5×5,1-3-Blatt-Propeller wurden als Pusher-Antrieb eingebaut. Der Motorspant sitzt hinten auf 3 CFK-Stäben und ist mit Seitenzug und Motorsturz (nach oben) verklebt. Der maximale Strom liegt knapp unter 30 A. Wer sich jetzt fragt, ob nicht ein Impeller eingebaut werden könnte: Ja, dies wurde zwischenzeitlich ebenfalls gemacht; mehr dazu findet ihr im RC-Network-Forum.

Wohl etwas zu optimistisch, habe ich anfänglich nur einen 30-A-Regler eingebaut. Dieser wurde beim Erstflug – trotz winterlicher Temperaturen – um ein Haar verheizt. Mittlerweile habe ich ihn durch einen 40-A-Regler ersetzt. Gesteuert wird der Starfatter über Höhen-, Seiten- und Querruder, mit Standard-7-g-Servos. Dazu habe ich mir einen Empfänger mit Assist-Funktion geleistet. Als Augenzeuge diverser haarsträubender Manöver kam ich zur Erkenntnis, dass eine elektronische Dämpfung dem kleinen Modell sicherlich nicht schaden würde.

### Oberfläche und Scale Finish

Depron lässt sich problemlos schleifen. Die Nase am Starfatter brauchte definitiv ein wenig Tuning. Wo nötig, habe ich mit Spachtel aufgefüllt. Ich verwende «Molto Champion» (für innen) aus dem Baumarkt. Die Stösse der Beplankung wurden bewusst nicht ganz eliminiert; dadurch entstehen realistische Panel-Lines. →

arrondies de mes modèles sont en Depron courbé. Voici donc une brève explication: le Depron a un sens de courbure préférentiel qui se situe à 90° par rapport à l'inscription imprimée.

Lors de la découpe, il faut déjà tenir compte du sens de pliage ultérieur. Ensuite, les pièces à plier sont tirées avec précaution avec le plat de la main, par exemple sur un bord rond, un rouleau de carton ou autre, le côté un peu plus brillant du Depron étant tourné vers l'extérieur. La taille du rouleau détermine le rayon de courbure. Si les courbes sont très prononcées, il convient de se rapprocher de la forme souhaitée en effectuant de petits mouvements de va-et-vient. Les pièces au niveau du cockpit sont pliées dans deux directions. Il faut un peu de pratique et de patience pour donner à la pièce une forme concave. Si quelque chose devait mal tourner ou s'il fallait s'y reprendre à plusieurs fois avant que cela ne convienne, pas de problème, une nouvelle pièce est rapidement retaillée.

### Équipement RC et propulsion

Le modèle ne dispose que d'une ouverture par la verrière. Avant le coffrage complet, la propulsion a été installée et le support d'accu positionné de manière à ce qu'aucun plomb de trim ne soit nécessaire par la suite. Je me suis inspiré de l'expérience de mes collègues. Un moteur F-60 PRO IV de 2550 kV de T-Motor et des hélices 5×5,1 à 3 pales ont été utilisés. Le couple moteur repose à l'arrière sur 3 barres de carbone collées en intégrant les calages horizontal et vertical du moteur (vers le haut). Le courant maximal est légèrement inférieur à 30 A. Ceux qui se demandent si une turbine ne pourrait pas être installée: c'est possible, cela a également été fait entre-temps. Vous trouverez plus d'informations à ce sujet sur le forum RC-Network. J'ai été un peu trop optimiste en n'installant qu'un régulateur de 30 A au début. Celui-ci a été brûlé lors du premier vol, malgré les températures hivernales. Entre-temps, je l'ai remplacé par un régulateur de 40 A. Le Starfatter est piloté par les gouvernes de profondeur, de direction et les ailerons, avec des servos standard de 7 g. Pour cela, je me suis offert un récepteur avec fonction d'assistance. En tant que témoin oculaire de diverses manœuvres à faire dresser les cheveux sur la tête, j'en suis venu à la conclusion qu'un amortissement électronique ne ferait certainement pas de mal à ce petit modèle. →



**Sauberes Bauen wird belohnt – echte Panel Lines.**  
**La construction précise est récompensée, de véritables empreintes pour les panneaux.**

Das einzige Problem beim Schleifen von Depron ist: Nach dem Lackieren wird der Unterschied zwischen geschliffenen und nichtgeschliffenen Stellen ziemlich gut sichtbar. Dazu drei praktische Lösungsansätze:

1. Wenig schleifen und spachteln. Dies bedingt exaktes Bauen und eine saubere weiche Unterlage, um Dellen, Kratzer und Beulen, die während des Baus entstehen können, möglichst zu vermeiden.
2. «Parkettieren» – Das geschliffene Modell wird ganz oder teilweise mit klassischem Bespannpapier und Parkettlack überzogen. Dadurch wird auch die geschliffene Oberfläche gleichmässig glatt und, je nach Dicke der Schicht, widerstandsfähiger.
3. «Zwei-Meter-Regel» – Vergiss die schöne Oberfläche, aus zwei Metern ist diese eh nicht mehr zu sehen 😞
4. Beim Starfatter habe ich die Nase und die Unterseite parkettiert, da er kein Fahrwerk hat.

Lackiert wurde mit Spraydosen (ohne Lösungsmittel) und Airbrush. Gute Ergebnisse auf Depron erzielte ich auch mit Schaumstoffpinseln oder Rollern. Ich bin kein Airbrush-Profi, aber gerade solch kleine Modelle eignen sich bestens, um im überschaubaren Rahmen die Technik zu üben und/oder auszuprobieren. Warum nicht mal ein Weathering wagen? Ein solches an einem grossen teuren Scale-Modell zu testen, verlangt beträchtlich mehr Überwindungskraft.

Ich habe mich für eine zivile F-104-Version entschieden. Die originalen Starfighters sind im Kennedy Space Center in Florida zu Hause. Von dort wird eine kleine Flotte dieser ehemaligen Überschalljäger heute für wissenschaftliche und kommerzielle Zwecke eingesetzt. Mir gefällt der Pseudo-Scale-Look bei den Fatties am besten. Optisch an das Original angelehnt – und doch bleibt es auch eine Karikatur dessen. Darum habe ich auch das Cockpit ausgebaut, obwohl



## Préparation des surfaces et finition maquette

Le Depron se ponce sans problème. Le nez du Starfatter avait définitivement besoin d'un peu de «tuning». Là où c'était nécessaire, je l'ai mastqué. J'utilise du «Molto Champion pour l'intérieur» que l'on trouve dans les magasins de bricolage. Les jointures des coffrages n'ont volontairement pas été complètement éliminés, ce qui permet d'obtenir des lignes de panneaux réalistes.

Le seul problème du ponçage du Depron: après le vernissage, la différence entre les parties poncées et non poncées est assez visible. Voici trois solutions pratiques:

1. Réduire le ponçage et le masticage. Cela nécessite une construction précise et un support souple propre afin d'éviter autant que possible les bosses, les éraflures et les vagues qui peuvent apparaître pendant la construction.
2. Le modèle poncé est entièrement ou partiellement recouvert de papier d'entoilage classique et de vernis à parquet. Cela permet également de rendre la surface poncée uniformément lisse et, selon l'épaisseur de la couche, plus résistante.
3. «Règle des deux mètres» – oublie la belle surface, à deux mètres, elle n'est de toute façon plus visible 😞

Sur le Starfatter, j'ai résiné le nez et le dessous, car il n'a pas de train d'atterrissage.

J'ai peint avec des bombes aérosols (sans solvant) et à l'aérographe. J'ai également obtenu de bons résultats sur le Depron avec des pinceaux en mousse ou des rouleaux. Je ne suis pas un professionnel de l'aérographe, mais de tels petits modèles conviennent parfaitement pour s'exercer et/ou essayer la technique sur une surface raisonnable. Pourquoi ne pas oser un «weathering»? Le tester sur un grand modèle «scale» coûteux demande beaucoup plus d'énergie.

J'ai opté pour une version civile du F-104. Les «Starfighters» originaux se trouvent au Kennedy Space Center en Floride. De là, une petite flotte de ces anciens chasseurs supersoniques est aujourd'hui utilisée à des fins scientifiques et commerciales. Ce qui me plaît le plus, c'est le «pseudo scale look» des



Cockpit-Ausbau, hier Pseudo-Scale.

Cockpit construit «quasi Scale».



Mit wenig Aufwand liess sich der Original-Schriftzug anpassen.  
L'inscription d'origine a pu être adaptée avec peu d'efforts.

diese Pilotenfigur einiges an zusätzlichem Gewicht gekostet hat. Am Ende habe ich ein paar einfache Decals und Stickers mit dem Plotter geschnitten. Übrigens: Bei den meisten Fatty-Modellen sind genau diese witzigen Details das Tüpfchen auf dem i.

### Erstflug im Schnee

In einem Wort zusammengefasst, könnten die Flugeigenschaften des Starfatters als vorbildgetreu bezeichnet werden. Vielen mag der berühmte Ruf des Originals schon mal zu Ohren gekommen sein. Der Starfatter lässt sich diesbezüglich nicht lumpen, der Grenzbereich im Langsamflug ist eher schmal. Bekanntlich geht mit Brushless-Antrieb heute alles senkrecht, doch weiterhin gilt: Leicht gebaut fliegt besser! Wird das Modell mit weniger als 200 g gebaut, lässt es sich problemlos indoor fliegen. Dies wurde anlässlich der Modellbaumesse in Friedrichshafen eindrücklich bewiesen – wie man so leicht baut, ist eine ganz andere Geschichte. Inklusiv dem 3S-1800er-Akku beträgt das Abfluggewicht bei mir 680 g. Diese gilt es beim Start zu beschleunigen, dass schnell genügend Auftrieb da ist und die Ruder ihre Wirkung haben. Bricht die Fuhre bei langsamer Geschwindigkeit

zur Seite aus, ist es unmöglich, zu korrigieren. Auf kurz geschnittenem Rasen oder auf Schnee gelingt der Bodenstart am besten. Versucht man den Starfatter zu früh in die Luft zu reißen, endet dies meist in einem unkontrollierbaren Flugzustand. Für den Handstart empfiehlt es sich, einen versierten Werfer anzuheuern, oder man behilft sich mit einem kleinen Flitschengummi. (Einen Haken hätte ich dran, probiert habe ich es noch nicht.)

Ich habe für meinen Erstflug bewusst auf Schnee gewartet. Ich konnte problemlos geradeaus beschleunigen und sicher durch leichtes Ziehen abheben. Einmal in der Luft, fliegt der Starfatter selbst ohne Kreisel, wie auf Schienen. Die Silhouette ist klein; allzu weit weg sollte man nicht fliegen. Landungen im Gleitflug funktionieren mit den Fatties nicht. Auf keinen Fall zu früh das Gas weg und dann versuchen, eine feine Landung zu machen, sondern mit reduziertem Schub kontrolliert bis zum Boden fliegen.

### Der Gedanke am Schluss

Auch wenn es auf den ersten Blick vielleicht nicht danach aussieht – der Starfatter ist mehr als nur ein Jux-Modell. Erfahrung beim Bauen wäre sicher von

Fatties. Il s'inspire visuellement de l'original, tout en restant une caricature de celui-ci. C'est pourquoi j'ai aussi installé un cockpit, même si cette figure de pilote a coûté un certain poids supplémentaire. Pour finir, j'ai découpé quelques décalques et autocollants simples au plotter.

D'ailleurs, sur la plupart des modèles Fatty, ce sont justement ces détails amusants qui constituent la «cerise sur le gâteau».

### Premier vol dans la neige

En un mot, les caractéristiques de vol du Starfatter pourraient être qualifiées de «fidèles à l'original». Nombreux sont ceux qui ont déjà entendu la sulfureuse réputation de l'original. Le Starfatter ne se laisse pas démonter à cet égard: la zone limite en vol lent est plutôt étroite. Il est bien connu qu'avec une propulsion brushless, tout vole aujourd'hui «à la verticale», mais la règle reste la même: une construction légère vole mieux! Si le poids du modèle est inférieur à 200 g, il peut être piloté sans problème en indoor. Cela a été démontré de manière impressionnante à l'occasion de l'exposition de Friedrichshafen. Comment construire aussi léger est une toute autre histoire.

Avec l'accu 3S 1800, le poids au décollage est pour moi de 680 g. Il s'agit de l'accélérer au décollage pour qu'il y ait rapidement suffisamment de portance et que les gouvernes fassent leur effet. Si le modèle sort de sa trajectoire sur le côté à faible vitesse, il est impossible de la corriger. C'est sur une pelouse coupée à ras ou sur la neige que le décollage au sol est le plus réussi. Si l'on essaie de faire décoller le Starfatter trop tôt, cela se termine généralement par un vol incontrôlable. Pour le décollage à la main, il est recommandé d'engager un lanceur expérimenté ou de s'aider d'un petit élastique (j'y aurais mis un crochet, mais je ne l'ai pas encore essayé).

Pour mon premier vol, j'ai délibérément attendu la neige. J'ai pu accélérer en ligne droite sans problème et décoller en toute sécurité en tirant légèrement. Une fois en l'air, même sans gyroscope, le Starfatter vole comme sur des rails. La silhouette est petite, il ne faut pas voler trop loin. Les atterrissages en vol plané ne fonctionnent pas avec les Fatties. Il ne faut surtout pas couper le gaz trop tôt et essayer ensuite de faire un atterrissage fin, mais voler de manière contrôlée jusqu'au sol en réduisant la poussée. →



Das Schwestermodell von Mathias – bereits etwas gezeichnet vom harten Flugtestprogramm.

Le «modèle jumeau» de Mathias déjà un peu marqué par l'exigeant programme de tests en vol.

Vorteil. Aber man kann sich auch einfach mal daran versuchen; der Materialaufwand ist vernünftig.

Der Starfatter ist ein aussergewöhnliches Modell, welches sich nicht durch rekordverdächtige Daten auszeichnet. Seine Form ist aus einer witzigen Idee entstanden, welche mit viel Kreativität und klassischen Baumethoden umgesetzt wurde. Wie das Original, kann der Starfatter ziemlich unbarmherzig auf Fehlmanipulationen am Steuerknüppel reagieren. Er hat seinem Konstrukteur, Mathias, die eine oder andere Sorgenfalte ins Gesicht getrieben.

Und trotzdem – eines kann ich euch abschliessend versichern: Wenn ihr den Starfatter erfolgreich in die Luft bringt,

zaubert dieser nicht nur euch als Pilot ein Grinsen aufs Gesicht. Und schon bald ertappt man sich beim Gedanken, dass man ja noch schnell einen weiteren Fatty bauen könnte...

#### Quellen

Bausätze/Pläne für andere Fatty-Modelle: [www.scale-parkflyer.de](http://www.scale-parkflyer.de)

Video eines «Starfatters:

Starfatter im RC-Network-Forum:



#### Considérations finales

Même si cela n'en a peut-être pas l'air au premier abord, le Starfatter est plus qu'un simple modèle humoristique. Une expérience de construction serait certainement un avantage. Mais on peut aussi s'y essayer simplement, l'investissement en matériel est raisonnable.

Le Starfatter est un modèle hors du commun, qui ne se distingue pas par des paramètres hors normes. Sa forme est née d'une idée amusante, qui a été mise en œuvre avec beaucoup de créativité et des méthodes de construction classiques. Comme l'original, le Starfatter peut réagir de manière assez impitoyable aux mauvais ordres de commande. Il a donné quelques soucis à son concepteur, Mathias.

Et pourtant, je peux vous assurer d'une chose en conclusion: si vous réussissez à faire décoller le Starfatter, vous ne serez pas le seul pilote à avoir le sourire. Et bientôt, on se surprend à penser que l'on pourrait «encore rapidement» construire un autre Fatty...

#### Sources

Boîtes et plans de construction pour d'autres modèles «Fatty»:

[www.scale-parkflyer.de](http://www.scale-parkflyer.de)



Video «Starfatter»:



Starfatter dans le RC-Network-Forum:



A-9771 Berg im Drautal 43  
T +43 4712 721 0

hotel@glocknerhof.at

[glocknerhof.at](http://glocknerhof.at)

## Fliegen in Kärnten



**Am Hang & am Platz mit Rundum-Service:**  
**Modellflugplatz** mit Top-Infrastruktur, **Schleppwochen**  
**Hangfluggelände Rottenstein** gut erreichbar  
**Flugschule** mit Trainer Marco: Fläche & Heli  
**Am Glocknerhof fühlt sich jeder wohl:** Wellness,  
 Sportangebot & Abwechslung **für die ganze Familie.**



**Neu:**  
 - Bau-Seminare  
 - Bau-Service  
 - Helikurse



Marco