

OSPREY VON LEOMOTION

Der Thermikfischer

Motorisierte Leichtgewichte haben Konjunktur. Dabei gilt: je leichter, desto besser. Aber kann Urs Leodolters Fischadler mit drei Metern Spannweite und sagenhaften 1.260 Gramm richtig thermikfischen?

TEXT UND FOTOS: *Ralph Müller*



Eine gute Frage, die es hier zu erörtern gilt. Bevor aber diesbezügliche Antworten möglich sind, ist aus den exorbitant verarbeiteten Einzelteilen ein flugfertiges Modell zu bauen. Und diese Bauteile betören die Sinne! Nach leicht kommt noch leichter, ge-paart mit einer Verarbeitung, einer wahren Qualitätsoffensive, die selbst gestandenste Modellbauer in die Knie zwingt. Die hochglänzend auf Sicht laminierte Carbon-D-Box begeistert nicht minder als der totale Kontrast zu ihr, die offene Rippenbauweise des Restflügels. Vervollständigt wird der Bausatz durch zwei Datenblätter, die alle Einstellvorgaben nennen, eine Bauanleitung im eigentlichen Sinn

gibt es nicht. Sie wird auch nicht wirklich gebraucht. Bis hierher also alles bestens. Und wo spielt das Zubehör?

Also in der Champions League nicht. Es hinterlässt einen zwiespältigen Eindruck, die GfK-Ruderhörner sind viel zu klein, zu kurz, wurden am Prüfling durch längere ersetzt – was schlussendlich stocksteife und stellgenaue Ruder ergibt – und die Plastikgabelköpfe mussten M2-Metallexemplaren weichen. Getreu dem Motto: „Gutes zu Gutem“ wurde bei den Servos verfahren. In einem solchen Modell hat Billigware nichts verloren. Einerseits. Teure High-End-Servos müssen es andererseits aber auch nicht sein. Im Testmodell werden Höhen- und Seiten-

ruder von KST-Winzlingen betätigt, an allen Flächenklappen sind HiTEC HS 70 MG verbaut. Deren fachgerechter Einbau auf Servorahmen (liegen aber nicht bei) und die nötige Verkabelung geht dank eingebauter Trinkhalme als Kabelkanäle leicht von der Hand.

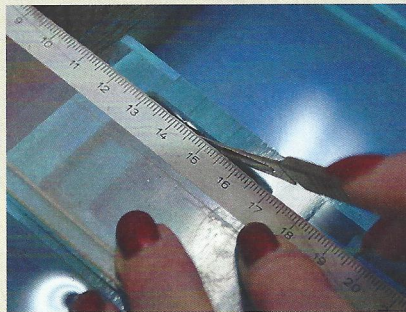
Paartherapie

Beim Rumpf sind die anfallenden Arbeiten gänzlich anders geartet. Zunächst ist er seiner Nase zu berauben. Theoretisch ginge ein 32-mm-Spinner, was aber ob der nach unten gekrümmten Rumpfnase unmöglich aussieht. Ein 38er-Spinner von Vladimirs Model kaschiert das jetzt wunderbar. Sitzt der Motorspant, kommt die wichtigste Tä-

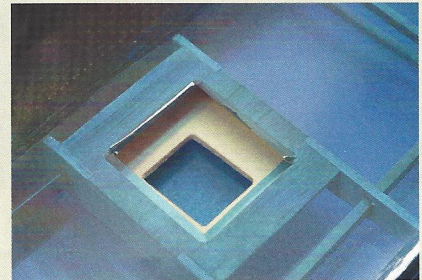
Umschlagen und festbügeln

EXPERTEN-TIPP

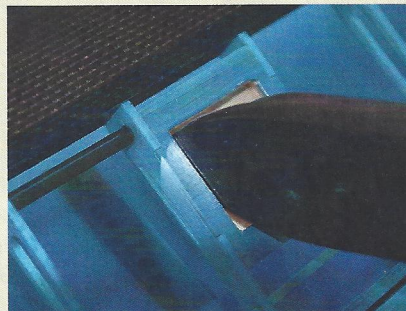
Bei den meisten folienbespannten Modellen sind die Servoschächte noch freizulegen. Sie einfach von der Folie zu befreien, indem an ihrem Rand entlang geschnitten wird, ist keine gute Idee, weil sich die Folie dann leicht lösen kann. Viel besser ist das Freischneiden (neue, scharfe Skalpellklinge benutzen) mit Rand und anschließendes Einbügeln in den Schacht. Das verhindert auch, sollte der mit Klebeband aufgebrachte Servoschacht-Deckel mal herunter müssen, dass die Folie gleich mit abgeht



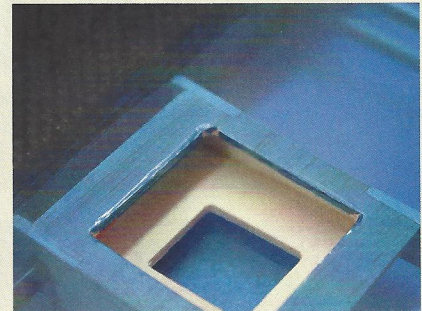
Trennschnitt innerhalb des Servokastens



Fertig freigelegt, Folie in den Ecken eingeschnitten



Anbügeln am Kastenrand



An allen vier Kanten angebügelt



Alles sitzt perfekt, jetzt kann der Deckel drauf

tigkeit des ganzen Baus: das Zusammenfügen von Rumpfboot und Ausleger. Das Höhenleitwerk ist zu diesem Zweck aufgeschraubt, ebenso das Flächenmittelteil. Jetzt kommt die Trockenübung, alles winklig zueinander auszurichten und an Boot und Röhre eine Markierung anzubringen. Ist das geschafft, kommt alles wieder auseinander, um die Klebestelle gut anrauen zu können.

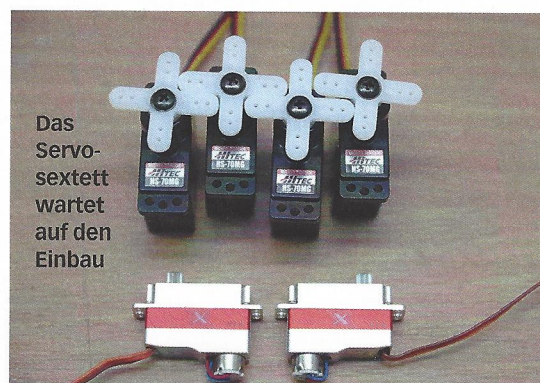
Bevor der 2-K-Kleber angerührt wird – der Autor bevorzugt leicht eingedicktes 15-min-Epoxy – liegen eine Lanzette, ein sauberer Lappen, Verdünnung und zwei Streifen Tesa-Band bereit. Beim Zusammenschieben der beiden Rumpfteile (Markierungen deckungsgleich) wird unweigerlich



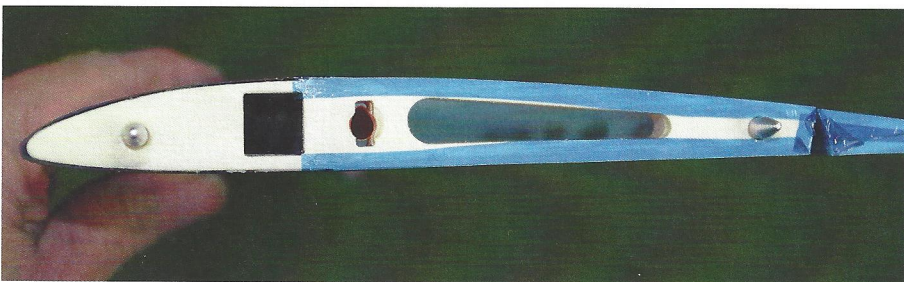
Superleichter (9,7 Gramm), aber hochfester Flächenverbinder



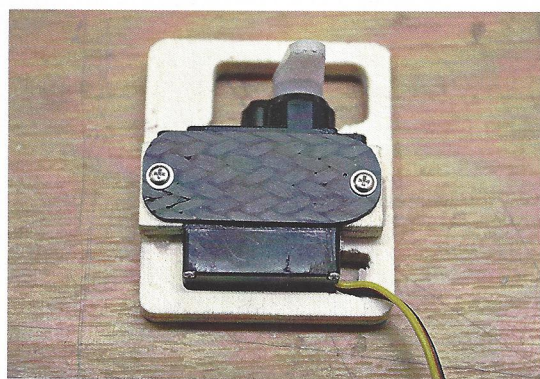
Die Swisspower und ihre Kumpäne. Dieses Setup geht ordentlich zur Sache



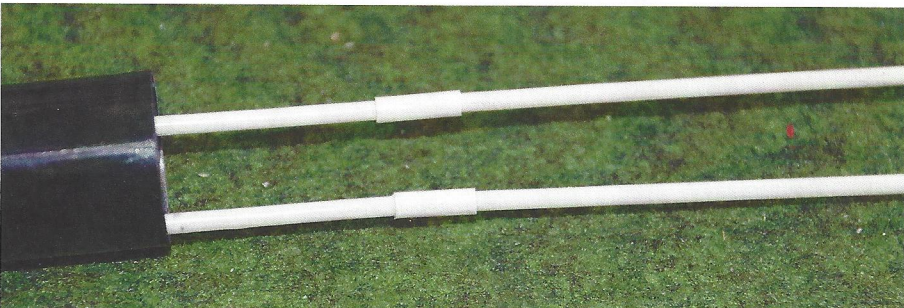
Das Servosextett wartet auf den Einbau



Superleichtbau mit Carbon-D-Box



Gekaufter Servorahmen mit selbst gebauter Befestigung



Da der Rumpf zweiteilig geliefert wird, ist diese vermurkte Verlängerung der Bowdenzughüllen notwendig

Technische Daten

Spannweite:	3.000 mm
Länge:	1.770 mm
Profil:	Drela AG
Gewicht:	1.260 g
Flächeninhalt:	62,6 dm ²
Flächenbelastung:	20,1 g/dm ²
Motor:	Leomotion 3013-4550
Regler:	ICE-60 A
Akku:	Gens Ace, 3S, 1.800 mAh
Luftschaube:	Leo 16 x 10 Zoll
Strom:	51 A
Drehzahl:	6.100 min
Schwerpunkt:	106 mm

Alle Einstellungen nach Datenblatt
 Tiefzumix: Butterfly 5 mm
 Tiefzumix: Steigflug 2 mm

Verkaufspreis: ca. 680 Euro



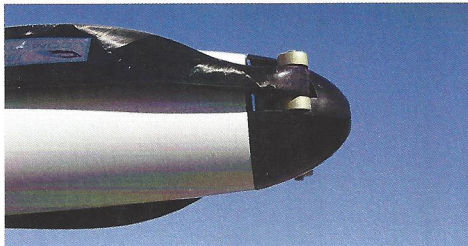
Die auf den Rumpf zu schraubende Seitenflosse mit den nötigen (perfekten) Passungen

Harz austreten, mit der Lanzette entfernen, mit dem mit Verdünnung getränktem Lappen sauberwischen, exakt ausrichten – Flächenmittelteil und Höhenleitwerk sind montiert –, mit den Klebebandstreifen sichern und härten lassen. Für diese Arbeit benutze ich immer einen Montageständer und die helfenden Hände meiner Frau. Im Ständer darf der zusammengefügte Rumpf dann seine Härtepause machen.

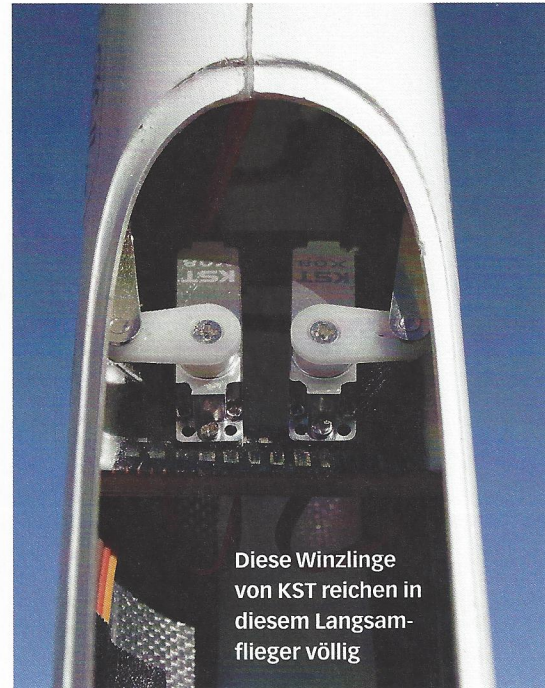
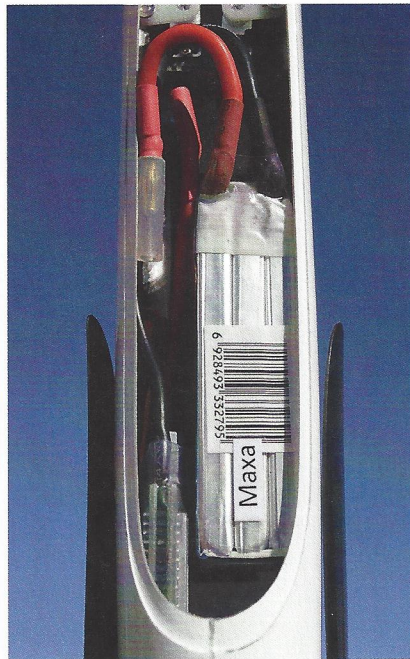
Ist das erledigt, kann man beim Verschrauben der Seitenleitwerksflosse – bei der ich mir allerdings eine Hohlkehle gewünscht hätte – nichts mehr falsch machen,



Der Empfänger sitzt unter der Fläche im Rumpf, mit zwei Schaumstoffteilen verkeilt



So fügt sich der 38er-Spinner an den Rumpf und so der Akku in den Rumpf



Diese Winzlinge von KST reichen in diesem Langsamflieger völlig

Der Kurvenkünstler stellt seine Rippenfläche demonstrativ zur Schau



Randbogen oder Kunstwerk?



Anformung am Rumpf und Ausschnitt in der Flosse passen perfekt. Für die beiden Durchgangslöcher im Rumpf gilt das aber nicht, sie müssen erweitert werden.

Der Rest ist dann schnell gemacht, die Schwerpunktangabe von 106 Millimetern lässt lediglich den Einsatz eines 1.800-mAh-Dreizellers zu. Ein größerer Akku, der auch locker reinginge, würde zu einem kopplastigen Modell führen.

Ab ins Element

Vorhang auf für das Thema Steigflug. Gibt sich der Antrieb bei der Standstrom-Mes-

sung mit 51 Ampere eher knausrig, zeigt er in der Praxis gleich mal seine Vorzüge. Kampfansage, die Swispower zieht den Fischadler hörbar adrenalingeladen auf Ausgangshöhe. Da geht's zwar nicht im D-Zug-Tempo, aber mit gleichmäßiger Geschwindigkeit senkrecht in den Himmel. Denn runde 620 Watt Eingangsleistung sind für ein so leichtes Modell allemal mehr als genug.

Mit gut elf Metern in der Sekunde geht's nach oben. Und nach 20 Sekunden sind immerhin 220 Höhenmeter erreicht. Hat jedenfalls meine Jeti-Telemetrie gesagt.

Im Motor-aus-Modus offenbart sich sehr schnell, dass hier ein gelungenes Konzept am Himmel ist. Der Osprey ist dem genusslichen Segeln ohne Reue verpflichtet, das zeigt er mir von der ersten Sekunde durch seine unglaublich niedrige Eigengeschwindigkeit. Die große Koalition aus Sonne und Wolken will mein Leichtgedicht entschwinden lassen. Hammerthermik im Schwarzwald! Das ist in diesem Fall jetzt aber gar nicht gut. Denn die Stunde dieser F5J-Spezialisten schlägt immer dann, wenn von dieser warmen Luft möglichst wenig zu spüren ist. Doch das kleine Fünkchen heißt



**Extremes zu Extremem:
Hier ist die extrem
große V-Form zu erkennen**

Hoffnung, dass sie im schwarzen Walde bald nachlässt oder sich Richtung Elsass verdünnisiert. Doch heute will sie mir diesen Gefallen nicht tun, weswegen wir diese Mega-Chance nutzen und die andere Seite des Fischadlers ausloten.

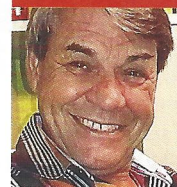
Leichtling fürs flache Kreisen

Die Wölbklappen lassen einen Ausschlag nach oben zu, drei Millimeter sind nach oben verwölbt, doch mein leichter Osprey will sich nicht nach unten auf die Beute stürzen. Na ja, ein gewisser Geschwindigkeitszuwachs ist zu bemerken, eine Sportkanone will er aber nicht sein. Dafür kam der Leichtling nicht auf diese Welt. Den gespannten Hahn mag er nicht.

Langsames, flachstes Kreisen ist seine Lieblingsbeschäftigung, was bei der gro-

ßen V-Form auch kein Wunder ist, frei nach dem Motto: Versuch's mal mit Gemütlichkeit. Auch der zweite Teil der Sonderprüfung bleibt fast im Versuch stecken. Die Rolle gelingt. Aber extrem zeitversetzt, wird hinten raus immer langsamer, trotz voller Mitnahme der Wölbklappen zu den Querrudern. Er kann es, macht es aber nicht gern. Was auch kein Wunder ist, wo Gewicht fehlt, kann kein Durchzug sein. Was nicht bedeutet, dass der F5Jler träge daherkäme – eher folgsam im besten Sinn.

Als weiteres Beispiel hierfür darf die Bremse gelten. Bei all diesen Vorzeichen wundert es daher überhaupt nicht, dass bei voller Butterflystellung die Fahrt nahezu gänzlich herauszuziehen ist, dass Landungen wie aus dem Bilderbuch gelingen. War klar, bei dem Leichtgewicht.



Mein Fazit

So adrenalingeladen der Steigflug auch ist, bei stehendem Motor präsentiert sich der neueste F3Jler aus

der Schweiz als Spezialist im Langsamfliegen. Und dabei ist er nicht nur für grau melierte Herren, fürs Seniorenprogramm, gedacht, denn auch Jüngere können bei der Entdeckung der Langsamkeit durchaus ihren Spaß mit ihm haben. Selbst wenn uns dieser rund 800 Franken kostet – das Modell ist jeden Rappen davon wert. Ach ja, und wenn es einen Thermikfischer gibt, dann den hier, der sich obendrein als Design-Ikone im Wohnzimmer auch ganz gut macht.

Ralph Müller