



PACKMASS- OFFENSIVE



Adventure Sport Travel F5J von Leomotion

Fertigungsstrategie

Wie bei derlei Modellen, wenn es auf geringstes Gewicht ankommt, seit Längerem üblich, bestehen die Flächen und Leitwerksteile aus gefrästen Schaumkernen mit CFK-Haut. In Negativformen laminiert und verpresst, glänzen sie mit einer makellosen Oberfläche. Carbon-Solidcore-Bauweise nennt sich das, ist recht druckfest und daher alltagstauglich. Der Rumpf ist in der üblichen Laminiertechnik gefertigt und besticht durch saubere Verarbeitung und Leichtigkeit. Das aus Glas und Kevlar gefertigte Rumpfvorderteil macht ihn 2,4-GHz-tauglich. Bis hierher also alles bestens.

Offene Fragen

Auch das Zubehör kann in weiten Zügen gefallen, allenfalls die elektrischen Schnittstellen können Stirnrunzeln verursachen. Zumindest was die schwarzen, noch zu crimpenden Teile angeht. Eine Bau- und Einstellanleitung findet sich leider nicht, die wäre aber hier und da hilfreich. Zu mysteriös sind einige Details, hier ist Eigeniniti-

Er kommt sechsteilig in einem Karton mit den ungewöhnlich knappen Abmessungen 80×42×12 cm zur Kundschaft. Noch kleiner erscheint bei einem 3-m-Modell kaum machbar. Möglich wird das durch eine vierteilige Fläche, einen zweiteiligen Rumpf und das abnehmbare V-Leitwerk mit einem ungewöhnlich steilen Öffnungswinkel. Wie sich der auswirkt, finden wir auch heraus.

ative gefragt. Auch bei den Einstellungen der riesigen Flächenklappen! Dazu finden sich an beiden Rumpfseiten Markierungen. Nur, was bedeuten sie? Lösen wir also das Rätsel.

Bei detaillierterer Analyse klärt sich Punkt für Baupunkt, kommt man den anfänglichen Mysterien auf die Schliche. Da

es für die Neutrallage der Flächenklappen leider keine Schablone gibt, sondern jene Markierungen am Rumpf hierzu dienen müssen, startet die Fertigstellung mit dem Einbau aller Flächenservos. Da die Verkabelung von außen nach innen erfolgt (etwas anderes ist nicht möglich), gestaltet sich dieses Unterfangen allerdings recht unor-



thodox. Sitzt alles und geht es ans Anlenken der Klappen, muss zuerst die jeweilige Wölbklappe fertig angelenkt werden. Nach deren Null-Lage, von der mittleren Rumpfmarkierung vorgegeben, können die Querruderanlenkungen fertiggestellt werden. In diesem Stadium müssen die Außenfläche an der inneren angesteckt und die Klappen mit Kreppband miteinander fixiert sein.

Ohne Einstellmöglichkeit

Beim Adventure ist, wie bei den meisten seiner Artgenossen auch, keine Möglichkeit zur Gestängelänge-Einstellung gegeben. Der beiliegende 1,2-mm-Stahldraht ist an beiden Enden einfach abgewinkelt und in Ruderhorn und Abtriebshebel eingesteckt. Exaktes Ermitteln und Abwinkeln der Endlänge ist also nötig. Um dennoch minimal „einstellen“ zu können, ist das Ru-

derhorn in seiner Länge (Klebestelle) leicht modifiziert worden, kann daher im Klappenschlitz etwas verschoben werden. Den Rest muss die Einbaulage des Servos erledigen. Stimmt alles, können Ruderhorn und Servoeinbaurahmen eingeklebt werden. Minimale Korrektur der Servomittelstellung über den Sender sei erlaubt. Ist das erledigt, haben die Flächen große Pause.

Die Motorwahl-Qual

Der Rumpf bietet viel Platz, da können unterschiedliche Motoren Platz nehmen. Ein dicker Brushless-Außenläufer geht aber nicht. Dünne Direktantriebe schon, machen aber weniger Sinn, ein gekapselter oder zurückversetzter Außenläufer wäre eine preiswerte Alternative, die aber allenfalls für kleinere Luftschrauben taugt. Weshalb die Wahl wiederum auf einen Getrie-

beantrieb fiel. Der brandneue L 3007-500 F5J mit der ungewöhnlichen Untersetzung von 5,5:1 ist mit 79 Gramm super leicht und treibt eine CFK-Latte der Dimension 13×8 Zoll 6.800 mal im Kreis herum (Stromaufnahme: satte 40 Ampere). Damit geht das extrem leichte Modell senkrecht in die Umlaufbahn. Der Einbau des Getriebemotors ist schnell erledigt, bei den Servos für das V-Leitwerk sieht das anders aus. Es gilt auch hier, zu verkabeln, die Schnittstellen und Anlenkungen zu schaffen. Ein Geduldsspiel.

Bei mir einteilig

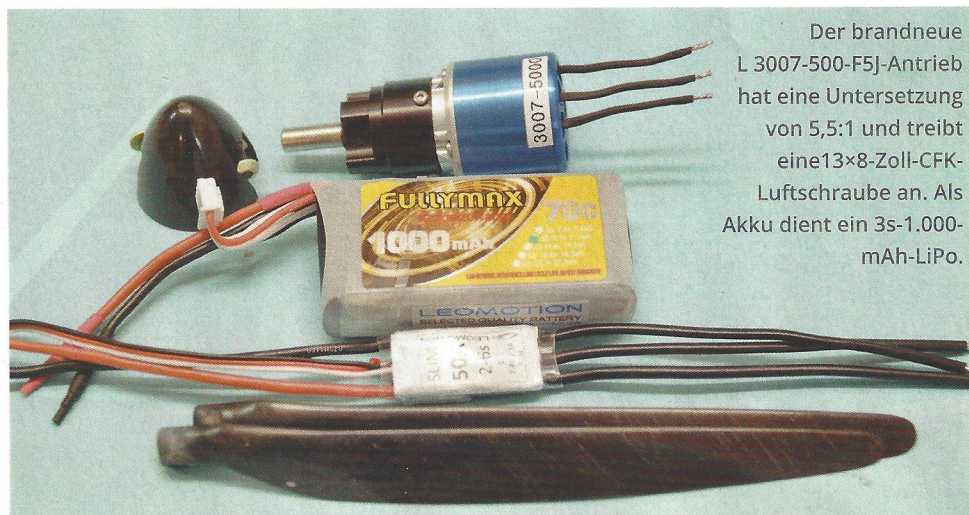
Da ich nicht die Absicht habe, mit meinem Adventure öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen (und somit nicht auf das kleinstmögliche Packmaß angewiesen bin), ist der Rumpf bei mir im fertigen Zustand einteilig



Sieht fast nach Freiflug aus: Das Profil mit nur 7% Dicke.



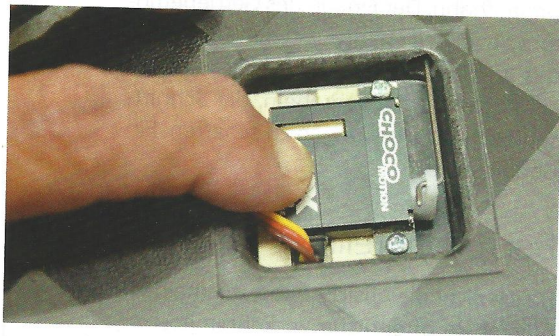
Kaum zu glauben: In diesem Mini-Karton wird der Adventure Sport Travel F5J ausgeliefert.



Der brandneue L 3007-500-F5J-Antrieb hat eine Untersetzung von 5,5:1 und treibt eine 13×8-Zoll-CFK-Luftschaube an. Als Akku dient ein 3s-1.000-mAh-LiPo.



Diese Markierung am Rumpf ermöglicht das exakte Ausrichten (Neutrallage) der Flächenklappen.



Probesitz des Wölbklappen-Servos. In diesem Zustand ist weder das Ruderhorn noch der Servorahmen verklebt. Grund: Einstellung der Neutrallage.



Um ein Herausrutschen zu verhindern, sollte man die Anlenkungsdrähte noch entsprechend biegen.

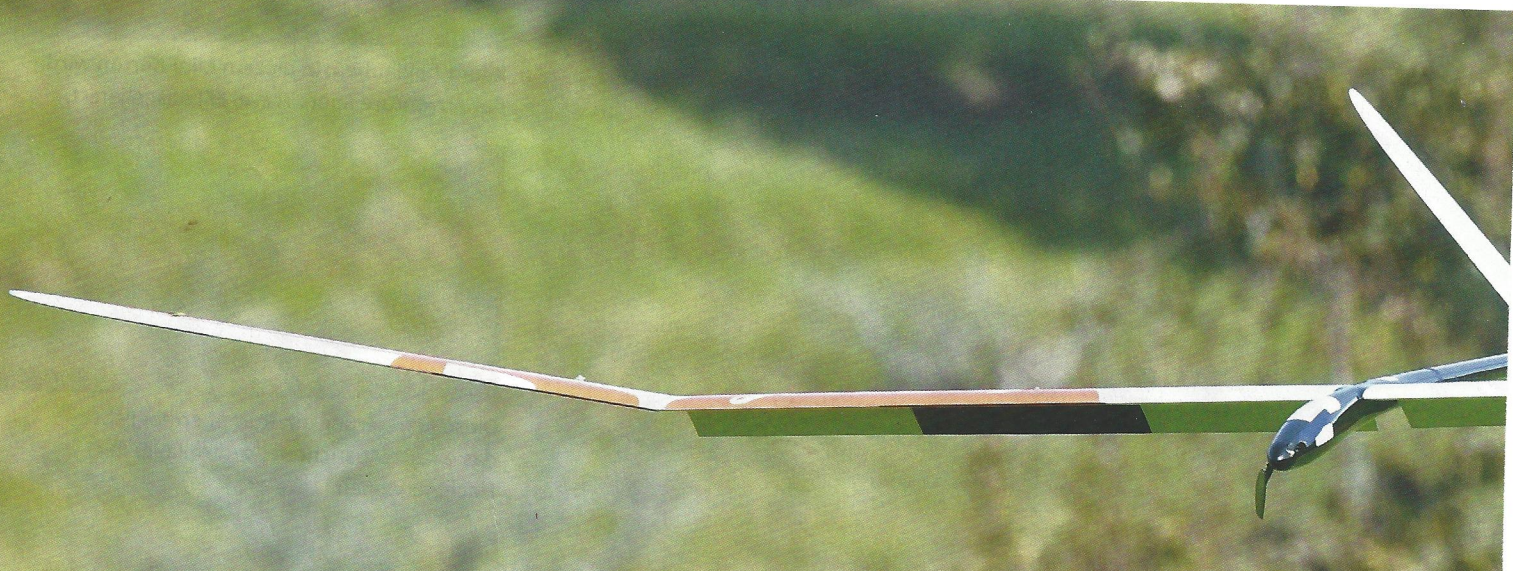


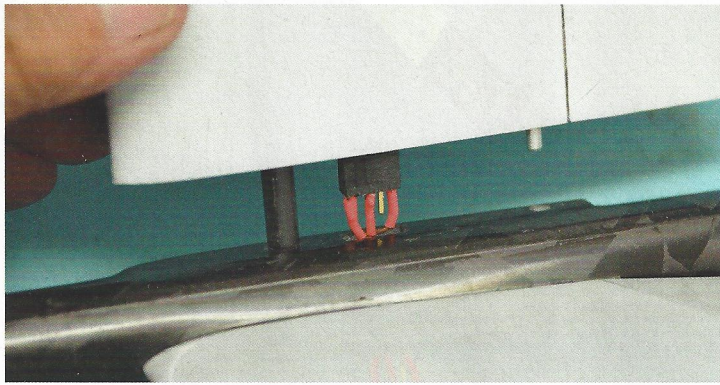
Die Schachtdeckel darf man noch – wie hier auf dem Bild gezeigt – selbst bearbeiten.

lig. Rumpfvorderteil und -röhre sind auch miteinander verklebt, das spart außerdem die ansonsten nötige Kabeltrennung zu den Leitwerksservos. Also eine elektrische Schnittstelle und ein paar Gramm weniger. Der Empfänger wiederum sitzt bei mir nicht unter der vermutlich dafür vorgesehenen Rumpfklappe, sondern so weit wie möglich vorne, hinter dem Akku, an der Rumpfsseitenwand festgeklettet.

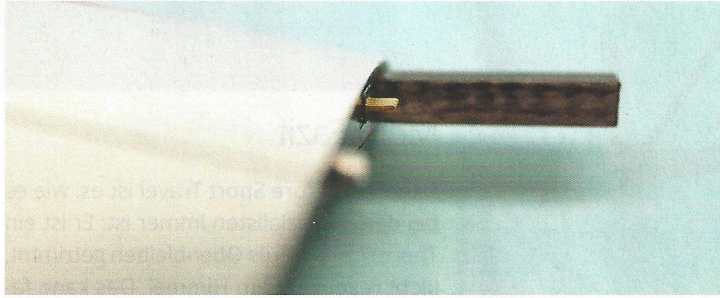
Abenteuerlich in der Luft?

Der eingebaute Leomotion-Getriebeantrieb hat mit dem Leichtgewicht des Adventure mit seinen gerade mal 1.087 Gramm natürlich leichtes Spiel. Es geht zügig nach oben. Die Optik des steilen V-Leitwerk-Winkels ist gewöhnungsbedürftig, das Flugverhalten nicht. Wenngleich sich auf Anhieb offenbart, dass da in Sachen Einstellungen Feinschliff nötig wird, fliegt unser Proband erst mal mit in Neutrallage stehenden Rudern brav und langsam durchs Schwarz-

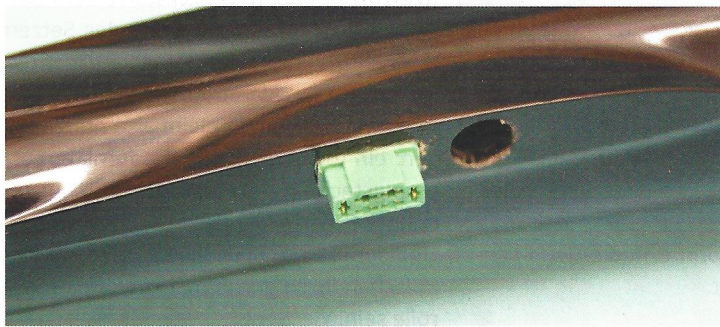




So sieht die elektrische Schnittstelle am V-Leitwerk aus...



... und so an den Flächenaußenteilen, wo sie der V-Form entsprechend eingeklebt werden muss.



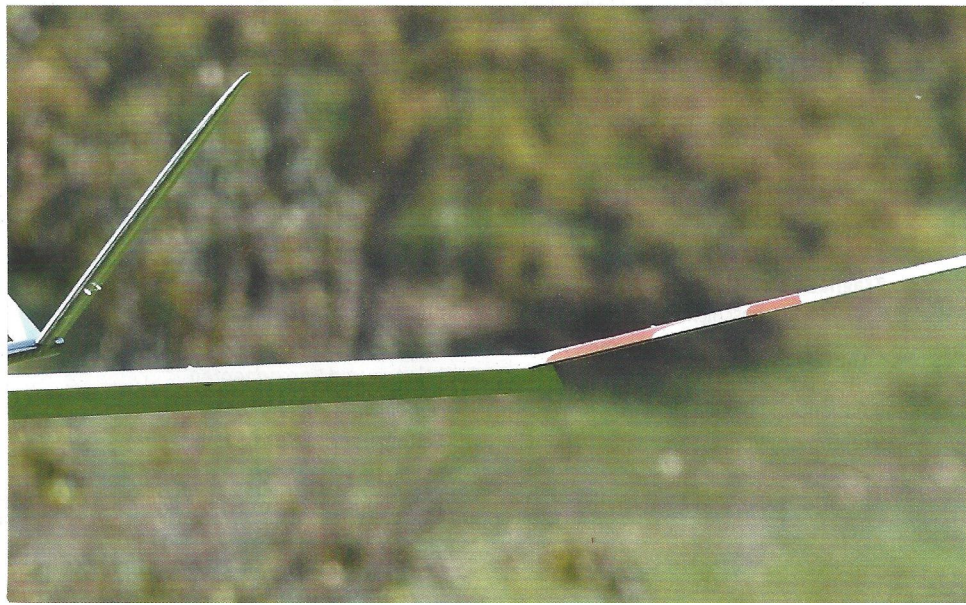
Am Flügel haben wir es dann mit gewohnten MPX-Kontakten zu tun.

waldblau. Was soll ein solcher F5Jler denn sonst auch machen?

Flach und langsam kreisen, zum Beispiel. Das kann er ganz hervorragend, beherrscht den Kurvenswing aus dem Effeff. Bislang also kein Nachteil bezüglich des Öffnungswinkels des V-Leitwerks. Sollte sich das vielleicht auswirken, wenn er schneller fliegt? Denn das kann er auch, trotz des extrem niedrigen Gewichts geht er, negativ ver-

wölbt, ordentlich vorwärts. Das ließe sich noch steigern, wird die Möglichkeit der Ballastzuladung genutzt, was durch die obere Rumpflappe problemlos möglich ist. Doch das, was er ohne diese Option bietet, reicht für einen seiner Gattung allemal. Ein Hoch auf das dünne Profil.

Im Moment bleibt also alles, wie es ist. Es geht an das Erliegen der Einstellungen in den unterschiedlichen Flugphasen. Oh-



Anzeige

EMC-CFK-Modelle

Neue Serie Carbonica

1,2m, 2,5m, 3,2m

NEU T-CAT 1,86m

Hotliner / Hangrocker 559€

Quantum 2,96m

F3F / F3B Topmodell ab 1.300€

NEU

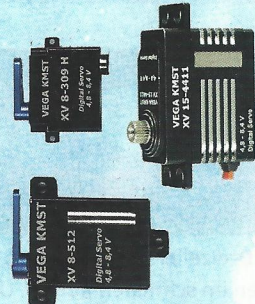
mail@emc-vega.de
emc-vega.com



VEGA-KMST:

- 4,8 bis 8,4 V, Alugehäuse
- 6 mm bis 4,2 Kg/0,09s NEU**
- 8 mm bis 6,6 Kg/0,09s
- 10 mm bis 11,0 Kg/0,10s
- 12 mm bis 6,2 Kg/0,04s
- 15 mm bis 13 Kg/0,04s
- 20 mm bis 35 Kg/0,06s

Präzise und Preiswert



GFK/CFK Spezialist



NEU SpinX-Regler
SWORD-Regler
EDF, Heli, E-Flug
10-25A starkes BEC
YGE 95 LVT



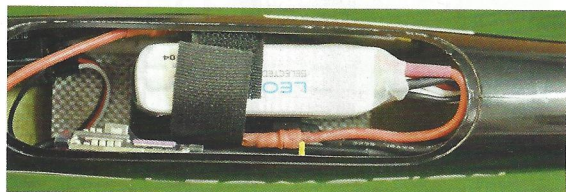
Rügenstraße 74
45665 Recklinghausen



Mein Fazit

Beim Adventure Sport Travel ist es, wie es bei derlei Spezialisten immer ist: Er ist ein Thermikfreak, aufs Obenbleiben getrimmt, klebt regelrecht am Himmel. Das kann fatale Folgen haben, Genickstarre zum Beispiel. Da ist es nur gut, dass das Setzen der Wölbklappen für steile, aber gleichzeitig extrem langsame Abstiege zuständig ist. Unter dem Strich bleibt also nur zu sagen: ein tolles Modell in modernster Fertigungstechnik zum genüsslichen, ausgedehnten Thermikfliegen im Freiflugtempo. Und damit es nicht langweilig wird, darf es zwischendurch gerne mal eine Zeitlupenrolle sein. Viel Spaß!

derausschlagen fehlt es also etwas an Benimm. Völlig entspannt ist auch das Landen: Das Leichtgewicht lässt sich gezielt ausbremsen, wird so langsam, dass man nebenher joggen könnte. In-die-Hand-Landen ist also erlaubt.



Der kleine Dreizeller mit 1.000 mAh wirkt fast verloren im schmalen Rumpf. Und er ist mit 95 g so leicht, dass für die richtige Schwerpunktlage (84 mm) 70 g Blei nötig sind. Daher werde ich ihn durch einen LiPo mit mehr Kapazität und Gewicht ersetzen.

ne jede Vorgabe ein mühseliges Geschäft. Da ist es gut, dass am Rumpf verschiedene Klappenstellungen angedeutet sind. Daran orientieren wir uns und erfliegen alle Klappenstellungen und Zumischungen, immer bezogen auf die individuellen Belange. Erstaunlich ist, wie wenig Tiefzumix (zwei Millimeter genügen) bei Butterfly nötig ist. Doch was heißt hier Butterfly? Es genügt nicht nur, sondern wirkt brachial, wenn man die Wölbklappen soweit es geht (90 Grad) nach unten fährt. Die Querruder bleiben im Strak.

Fünf-Sekunden-Rolle

Mit den normal möglichen (die Scharnierlinie begrenzt hier) Querruderausschlägen benötigt der Adventure für eine Rolle so um die fünf Sekunden. Werden die Wölbklappen so viel wie möglich (Scharnierlinie begrenzt nach oben) mitgenommen, gelingt das Unterfangen deutlich flotter. Den Ru-

Adventure Sport Travel F5J

Verwendungszweck:		Technische Daten	
(E-)Segler		Spannweite:	3.000 mm
Modelltyp:	ARF-Modell	Spannweite HLW:	750 mm
direkt bei		Länge:	1.445 mm
Bezug und Info:	www.leomotion.com, E-Mail: info@leomotion.com	Flächentiefe an der Wurzel:	225 mm
Preis:	999,- CHF (Kit, auch andere Ausbaustufen erhältlich)	Flächentiefe am Randbogen:	110 mm
Lieferumfang:	fertig gebauter Rumpf, Tragflächen und Leitwerke, ohne elektronische Komponenten	Tragflächeninhalt:	ca. 54,93 dm ²
Erforderl. Zubehör:	Antriebs- und RC-Komponenten	Flächenbelastung:	19,8 g/dm ²
Bau- u. Betriebsanleitung:	zum Testzeitpunkt nicht verfügbar	Tragflächenprofil:	k.A., 7% dick
Rumpf:	aus CFK/Kevlar	Profil des HLW:	vollsymmetrisch
Tragfläche:	Schaumkern, mit CFK in der Form beschichtet und lackiert	Fluggewicht/Herstellerangabe:	ab 970 g
Leitwerk:	Schaumkern, in der Form beschichtet	Fluggewicht:	1.087 g
Kabinenhaube:	aus GFK, lackiert	Schwerpunkt:	84 mm
Motoreinbau:	Vorspanntontage	Antrieb im Testmodell eingebaut	
Einbau Flugakku:	Akkuaufgabe im Rumpf mit Klettband	Motor:	L 3007-500, 5,5:1 F5J
		Regler:	Slim 50 A
		Luftschraube:	13x8" CFK
		Akku:	3s-1.000-mAh-LiPo
		RC-Funktionen und Komponenten	
		Höhenruder:	KST X 06 H
		Seitenruder:	KST X 06 H
		Querruder:	2 x Fox HV 8/4.0
		Wölbklappen:	2 x Fox HV 8/4.0

