

■ GAUI X5 VON HELI SHOP ■ KULT CHAMP VON GRAUPNER ■ EPP-FLUGBOOT SAVOIA MARCHETTI
■ MINI-SHARKY VON MOLLY-SHOP ■ PHOENIX STINSON EP VON DERKUM ■ DOKU PILATUS PC-9



Modell AVIATOR

www.modell-aviator.de

TEST & TECHNIK FÜR DEN MODELLFLUG-SPORT

PREISE
IM WERT VON MEHR ALS
60.000 Euro
GEWINNEN!



HABA 32
HORIZONS KLEINER E-TURBO



3D
IM EXTREMEN
SBACH 342 VON LINDINGER

DOWNLOAD
LEICHTWINDSEGLER MILANO

ANTRIEBSKONZEPTE
GETRIEBE FÜR AUSSENLÄUFER



Ausgabe 12/11 ■ Dezember ■ Deutschland: € 4,80

A: € 5,50 CH: 7,90 sfr Benelux: € 5,70 £: € 6,20 DK: 53,00 dkr

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

Der folgende Bericht ist in der
Ausgabe 12/2011 des Magazins
Modell AVIATOR erschienen.
www.modell-aviator.de

Blue Beauty

Fliegende Eleganz in Blau und Creme

Manchmal möchte man einfach nur abschalten, entspannen und den Herrn einen guten Mann sein lassen. Wir Modellflieger haben es da einfach: raus auf den Platz und glücklich sein. Doch hierzu ist natürlich auch das nötige Entspannungsgerät erforderlich. Die neue Phoenix Stinson EP von Derkum Modellbau sollte genau in diese Sparte passen.

Die Stinson wird als fertig gebautes Modell, bespannt mit Oracover-Folie, geliefert. Sie ist als typische Holzkonstruktion erstellt, die Bauqualität kann auf den ersten Blick überzeugen. Viele Kiefernleisten und passgenaue lasergeschnittene Sperrholzteile verleihen Rumpf, Leitwerk und Tragflügeln beeindruckende Stabilität, ohne das Modell schwer werden zu lassen.

Erstkontakt

Die Bauausführung ist, wie für ARF-Baukästen üblich, bis auf den RC-Einbau nahezu abgeschlossen. Lediglich die Ruder müssen noch mit Vliesscharnieren angeschlagen und die Höhenruderflosse mit dem Rumpf verklebt werden. Tipp: Zum Entfernen der Bügelfolie im Mittelteil der Leitwerksflosse kann man den Schnitt statt mit einem Cutter mit einem heißen Lötkolben durchführen, um eine Beschädigung der Balsabeklankung durch versehentliches Einritzen zu vermeiden.

Insgesamt fällt das Modell durch recht handfest wirkende mechanische Lösungen auf. So liegen dem Baukasten qualitativ erfreulich hochwertige Anlenkungs- und Beschlagteile bei, die für ein Modell dieser Größe schon fast überdimensioniert wirken. Auch die Befestigung der starren, aus 3 Millimeter (mm) dickem Alublech hergestellten Fahrwerksbeine über je drei M4-Inbusschrauben an den Rumpfseitenwänden stellt keine Sollbruchstelle dar. Ebenfalls stabil sind die aus GFK gefertigten Radverkleidungen. Sie sind bereits fertig lackiert und müssen noch zur Montage auf der Radachse mit Bohrungen versehen und am Radausschnitt leicht nachgearbeitet werden.

Das Servobrett im Rumpf ist für kleine 11-mm-Servos vorbereitet. Aufgrund des angelenkten Hecksporns und der eher schwergängigen Ruderanlenkung verrichten im Testmodell 13-mm-Servos mit Metallgetriebe zuverlässig ihren Dienst. Sehr einfach und servicefreundlich, dafür

aber optisch weniger ansprechend, ist die Montage der Flächenservos gelöst. Sie werden stehend eingebaut und schauen weit aus der Tragflächenunterseite heraus. Ein Zwischenboden im geräumigen Rumpf dient der Befestigung von Regler, Empfänger und Flugakku. Beim Testmodell sind im Bereich der Klettbandbefestigungen des LiPo-Akkus zusätzliche Verstärkungen aus Sperrholz eingeklebt, um punktuell die Lasten besser einleiten zu können. Der Motorträger glänzt mit hoher Festigkeit und perfekt passendem Sturz sowie Seitenzug.

Kleinigkeiten

Als schönes Detail sind in die sauber lackierte GFK-Motorhaube bereits silberne Lufteinlassgitter aus Polycarbonat eingeklebt. Eine gelöste Verklebung und nachlässig ausgeführten Kühlöffnungen erforderten beim Testmodell etwas Nacharbeit, stellten aber kein Problem dar. Alle Gewinde im Holz, speziell die der Tragflächenstreben, sollten mit einem Tropfen Sekundenkleber gehärtet werden, was häufiges Ein- und Ausschrauben ermöglicht.

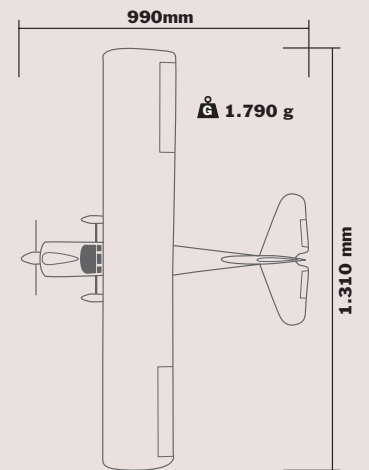
Eigeninitiative ist bei der Ausführung der elektrischen Schnittstelle zu den Tragflächen gefordert. Natürlich kann hier eine „fliegende“ Installation mit losen Steckern und Buchsen erfolgen. Aufgrund der großen Fensterfläche des Rumpfs ist ein eventueller Kabelsalat aber von außen direkt einsehbar. Daher erhält die Stinson eine feste Anschlussbuchse zwischen den Wurzelrippen. Der verwendete getrennte MPX Stecker verhindert effektiv ein Vertauschen der Anschlüsse. Der letzte Schritt der kurzen Bauphase ist das Aufbringen der amerikanischen Kennung, der Schriftzüge und des Firmenlogos. Optisch wertet dieser Dekorsatz das Erscheinungsbild der Stinson noch einmal deutlich auf. Leider finden bei der Kennung keine Einzelbuchstaben mit Transferfolie Verwendung,

Flight Check

Phoenix Stinson EP Derkum Modellbau

- **Klasse:** Elektro-Semiscale-Modell
- **Kontakt:** Derkum Modellbau
Blaubach 26-28
50676 Köln
Telefon: 02 21/205 31 72
Fax: 02 21/23 02 96
E-Mail: info@servocity.de
Internet: www.servocity.de
- **Bezug:** Direkt
- **Preis:** ohne RC 119,- Euro

- **Technische Daten:**
Spannweite: 1.310 mm
Länge: 990 mm
Tragflächeninhalt: 22,13 dm²
Gewicht mit Akku: 1.790 g
Motor: Dymond HQ-3644 mit 800 kv
Luftschrabe: 12 x 6 Zoll
Akku: 3s-LiPo mit 3.200 mAh
Flugzeit: 6 Minuten



Die Ruderanlenkungen sind qualitativ hochwertig



daher ist es recht schwierig die „Tapete“ auf die mit Oracover bespannte Rippenfläche aufzubringen und Blasen sind schwer zu vermeiden.

Eigenschaften

Nach reibungslosem Aufbau steht der Erstflug an. Überraschenderweise ergibt sich früh ein kleines Problem. Geometrisch stark am Original orientiert, befindet sich die Radposition sehr weit hinten, fast direkt unter dem Schwerpunkt. Schon zwischenzeitliche Gaswegnahme beim Rollen zum Startpunkt führt beim Testmodell anfänglich trotz voll gezogenem Höhenruder unweigerlich zu einem Kopfstand. Im Verlauf der ersten Testflüge zeigt sich, dass die Stinson mit dem nach Plan eingestellten Schwerpunkt auf der kurz gemähten Graspiste praktisch nicht ohne Kopfstand zu landen ist. Abhilfe schafft die Vorverlegung der Räder um etwa 25 mm durch die Verwendung neuer Fahrwerkstreben.

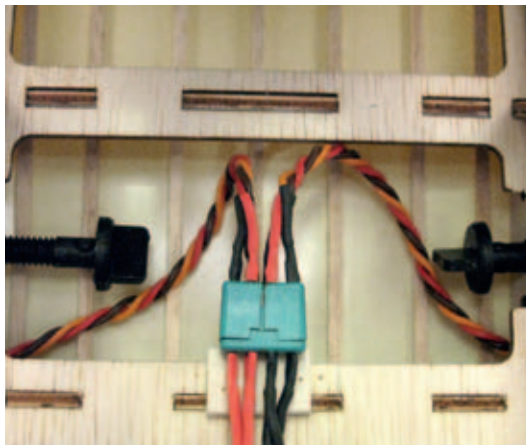
Mit den vorgegebenen Ruderausschlägen besitzt die Stinson eine starke Seitenruderwirkung. Am Boden lässt sie sich so gut beherrschen. Im Flug ist ein reduzierter

Text und Fotos:
Phillip Korntheuer

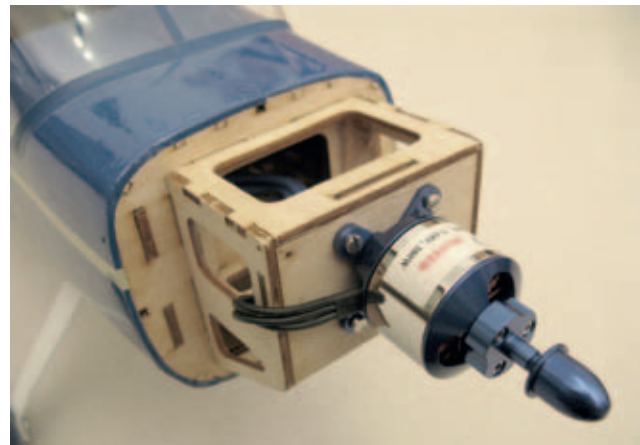




Der Rumpf ist stabil aufgebaut und alle Teile sauber verklebt



Kein Muss, hilft aber gegen Kabelsalat: die feste Steckverbindung mit geteilter MPX-Buchse



Funktionell, stabil und bereits mit Einschlagmuttern ausgestattet kann der Motorträger überzeugen

Ruderweg ausreichend, um ein ausgewogenes Verhältnis zur bereits angemessenen Wirkung von Quer- und Höhenruder zu erreichen. Als Nachbau eines historischen Hochdeckers ist die Stinson erwartungsgemäß weniger für Kunstflug ausgelegt. Zwar gelingen Loops problemlos und auch der Slip ist einfach und im Landeanflug effektiv einsetzbar, doch bereits Rollen vollzieht das Modell eher unwillig. Im Messerflug zeigt sich eine leichte Tendenz zum Aufbäumen. Hier wirkt sich die hohe Rumpfwand im vorderen Bereich aus.

Die empfohlene Leistungsklasse der Motorisierung ist kraftvoll, aber dem Flugbild des Modells dennoch angemessen. Sehr angenehm ist die gute Zugänglichkeit zu den Rumpfeinbauten durch die zentrale Serviceklappe. Der Akkuwechsel ist im Handumdrehen erledigt. Auch bietet sich hier die Möglichkeit, eine Abwurfleinrichtung oder eine Kamera zu integrieren.

Das Flugverhalten der Phoenix Stinson EP von Derkum ist insgesamt gut, aber nicht narrensicher. Für einen Oldie ist sie untypisch flott unterwegs und besitzt noch gutmütige Langsamflugeigenschaften. Anspruchsvoll ist sie bei der Landung auf Rasenpisten mit dem mitgelieferten Fahrwerk. Sauber und originalgetreu geflogen überzeugt sie Pilot und Zuschauer durch ihr ansehnliches Flugbild. Das Aufrüsten ist durch die mit Holzschrauben befestigten Flächenstreben etwas aufwändiger, dafür findet sie aber selbst zusammengebaut im Kofferraum eines Kombis Platz.



Die Flächenhälften werden seitlich gesteckt. Das Servokabel muss man durch die Flächenaufnahme fädeln



Die Arbeiten an den Radverkleidungen sind schnell ausgeführt



Ansprechendes Flugbild
Gute Bauausführung
Umfangreicher Kleinteilesatz

Fahrwerk zu nah am Schwerpunkt



Bilanz

Die Stinson EP eignet sich besonders für Piloten, die Wert auf ein bestechendes, originalgetreues Flugbild legen. Die Verarbeitungsqualität der stabilen Konstruktion stimmt ebenso wie das Preisverhältnis. Empfehlenswert ist allerdings das Vorverlegen des Fahrwerks zur Verbesserung der Landeeigenschaften auf Graspisten.



Simpel aber wenig dezent erfolgt der Querruderservoeinbau stehend

Die Höhenruderhälften werden einzeln angelenkt

