

■ SKYDREAMER VON CARSON ■ E-CHECK: KIRA600-22 ■ F9F PANTHER VON INSIDER MODELLBAU
■ T-REX 450 PRO VON ROBBE ■ V-MOTOREN-GRUNDLAGEN: ETHANOL ■ LIPO-AKKUS VON LRP



Modell AVIATOR

www.modell-aviator.de

TEST & TECHNIK FÜR DEN MODELLFLUG-SPORT

KIND DER WILDEN JAHRE

KYOSHOS RYAN STA 50



TAKTIK-BOMBER

GRAUPNERS B-25 MITCHELL

STARTER'S FRIEND

RTF IN EDLER VOLLENDUNG



FUNKTION VON STÖR- UND WÖLBKLAPPEN
GRUNDLAGEN-SERIE

ZWEI AUF EINEN STREICH
PICHLERS DOPPELTES LOTTCHEN



Ausgabe 6/09 ■ Juni ■ Deutschland: € 4,30

A: € 4,90 CH: 8,40 sfr Benelux: € 5,10 I: € 6,00 DK: 44,00 dkr

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

Der folgende Bericht ist in der
Ausgabe 6/2009 des Magazins
Modell AVIATOR erschienen.
www.modell-aviator.de



Text: Jürgen Arndt

Fotos: Steffi und Jürgen Arndt

Taktik-Bom

Beeindruckende Eleganz

Bei großen Flugshows kann man sie noch live erleben, die B-25 Mitchell. Stattlich, aber dennoch dynamisch und erstaunlich wendig. Und der sonore Sound der zwei 14-zylindrigen Sternmotoren ist Musik in den Ohren vieler Flugzeugliebhaber. In etwa 30 Versionen wurde dieser mittelschwere Bomber des zweiten Weltkriegs von der US NAVY und den Luftstreitkräften vieler Länder bis in die 1960er-Jahre eingesetzt. Knapp 10.000 Exemplare des taktischen Bombers wurden insgesamt gefertigt. Wem eines der wenigen noch erhaltenen Exemplare zu teuer ist, kann bei Firma Graupner einen erschwinglichen, immerhin fast 1.600 Millimeter spannenden Nachbau erwerben. Dieser soll in nur wenigen Arbeitsgängen fertig zu stellen sein, hat ein geringes Abfluggewicht und sehr ausgewogene Flugeigenschaften.

Es ist fast windstill. Das Thermometer zeigt 0 Grad Celsius, aber die Sonne wärmt ein wenig aus wolkenlosem Himmel. Am Rand der asphaltierten Startbahn steht die B-25 Mitchell von Graupner mit Klappen in Mittelposition, bereit zum Erstflug. Schwerpunkt und Ruderausschläge wie in der Bauanleitung empfohlen. Reichweiten- und Funktionstest ohne Beanstandung. Also – Gasknüttel

nach vorn! Kerzengerade rollt das Modell an und hebt unter leichtem Ziehen nach etwa 20 Meter mühelos ab. Schon in der ersten Kurve vermittelt die Silhouette des Modells den Eindruck, einen dicken Brocken zu fliegen. Wenige Minuten später steht fest, dass der Schwerpunkt stimmt, und dass sich die Maschine mit den empfohlenen exponentiellen Ruderausschlägen sehr präzise steuern

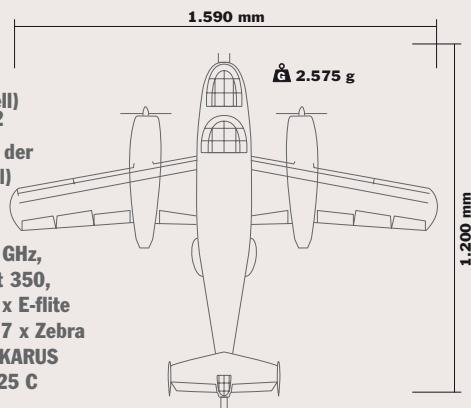


Flight Check

B-25 Mitchell Graupner

- **Klasse:** Zweimotoriges Elektromodell
- **Kontakt:** Graupner
Postfach: 1242
73230 Kirchheim/Teck
Telefon: 070 21/72 20
Fax: 070 21/222 00
E-Mail: info@graupner.de
Internet: www.graupner.de
- **Bezug:** Fachhandel
- **Preis:** 288,- Euro

- **Technische Daten:**
Tragflächeninhalt: 44,5 dm²
Fluggewicht: 2.575 g (Testmodell)
Flächenbelastung: ca. 58 g/dm²
Schwerpunkt: ca. 85 mm hinter der Nasenleiste (an der Flügelwurzel)
- **Verwendete Ausstattung:**
Empfänger: Futaba R617FS 2,4 GHz,
Motoren: 2 x Graupner Compact 350,
8,4 V, 1.270 U/min/V, Regler: 2 x E-flite
EFLA 1040 40 Ampere, Servos: 7 x Zebra
ZS-F135MG, 8,9 g, Akkus: 1 x IKARUS
Pi-Nuke LiPo 3S1P 5.000 mAh 25 C



Schon bei der Bestandsaufnahme fällt auf, wie leicht und gut verarbeitet die Teile sind. Die Bespannfolie ist ausnahmslos faltenfrei. Flügel und Leitwerk passen exakt in die dafür vorgesehenen Aussparungen im Rumpf

lässt. Drittelgas reicht für eine vorbildgetreu wirkende Geschwindigkeit aus. Nur beim extremen Aushungern schmiert die B-25 – mal nach links, mal nach rechts – ab, ist aber etwa 2 Meter tiefer schon wieder kontrollierbar. Die typischen Manöver, die mit dem Original bei Flugveranstaltungen vorgeführt werden, lassen sich problemlos nachfliegen. Langgezogene Steilkurven, Wingover oder tiefe Vorbeiflüge sind ein Genuss für die Augen.

Aber auch die Ohren kommen nicht zu kurz, denn die Motoren und die Propeller haben einen angenehmen Sound. Nach der Aufforderung an die Anwesenden: „Alle mal umdrehen“, fliegt die B-25, ohne Fahrt aufholen zu müssen, mit Vollgas locker einen großen Looping und danach eine saubere Rolle. Das geht zwar, sieht aber fürchterlich aus, finden auch die Anwesenden, die sich natürlich nicht umgedreht haben. Zehn Minuten nach dem

Start wird der erste Landeanflug eingeleitet, auch wenn der Akku noch über Reserven zu verfügen scheint. Mit ausgefahrenen Klappen gelingen auf Antrieb ein sehr flacher, ruhiger Sinkflug und eine butterweiche Landung. Somit war der erste Testflug zugleich Arbeit und pures Vergnügen.

Zurück auf Anfang

Beginnen wir aber am Anfang. Erstaunlich, wie leicht das Modell ist. Besorgniserregend, dass der schlecht angeleimte Haltezapfen der Höhenflosse schon beim ersten Abnehmen abfällt. Zum Glück aber ein Einzelfall, wie die Überprüfung der übrigen Klebverbindungen ergibt. Die Kleinteile wirken ausreichend stabil. Die später in die Ruder einzuklebenden Laschen der Ruderhörner sind aber ein wenig kurz geraten. Mehr schlecht als recht sind die Substangen gekröpft. Alle müssen nachgebogen werden, was aber schnell von der Hand geht. Die Bauan-



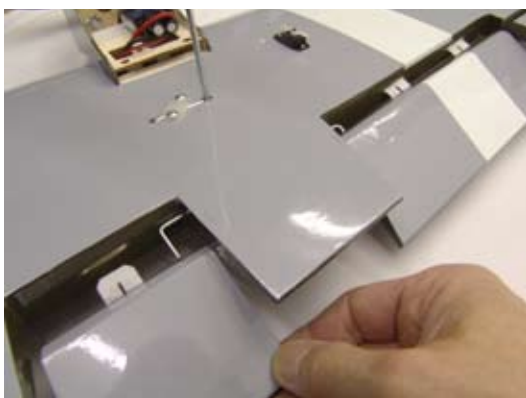
Gute Teile-Verarbeitung
Sehr gute
Flugeigenschaften
Eindrucksvolles Flugbild

Ein paar auszugleichende
Ungenauigkeiten beim
Bausatz





Beim Lösen des Höhenleitwerks nach dem ersten Zusammenstecken fällt dieser unzureichend angeleimte Haltezapfen ab. Nicht auszudenken, wenn dies beim Fliegen passiert wäre. Also, unbedingt mindestens die für die Stabilität besonders wichtigen Klebungen kontrollieren! Beim Testmodell waren keine weiteren schlechten Klebungen zu finden



Die zweiteiligen Landeklappen werden über einen abgewinkelten Stahldraht miteinander verbunden. Die in die Klappen hineinragenden Enden des Drahts werden mit Harz festgeklebt

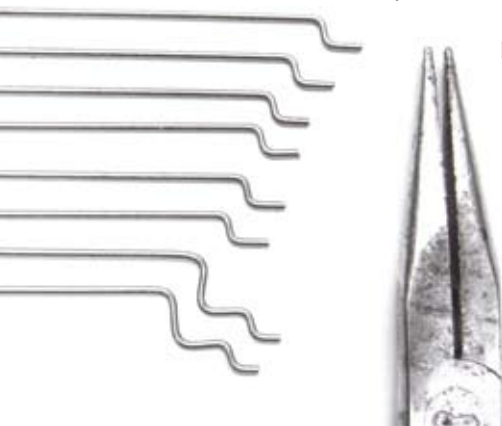
PRAXISTIPP

Wenn man wie beim Testmodell mehrere Regler mit BEC (Battery Eliminator Circuit) an einem Empfänger betreibt, darf man nur das Plus-Kabel eines Reglers an den Empfänger anschließen. Das Pluskabel des anderen Reglers zieht man am besten aus dem Stecker und isoliert es. Wenn beide Pluskabel am Empfänger angeschlossen werden, beeinflussen sich die Regler gegenseitig und können irreversibel beschädigt werden. Eigentlich gehört dieser Tipp in die Bauanleitung jedes mehrmotorigen Elektromodells.

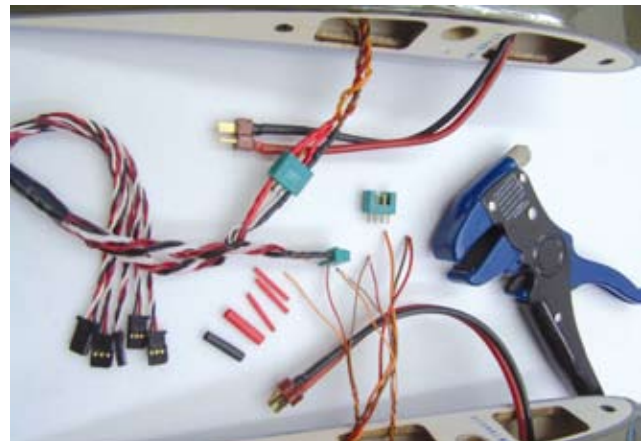
leitung stellt mit 46 schwarz/weißen Bildern und mit knappen, auf das Wesentliche beschränkten Worten den Zusammenbau dar. Ebenso sind Sicherheitshinweise, Auflistungen der noch benötigten Komponenten, Werkzeuge, Kleber und schließlich Empfehlungen zu Schwerpunkt und Ruderausschlägen zu finden. Vergeblich sucht man aber nach einer Auflistung des Bausatzinhaltes, mit der man schnell die Vollständigkeit prüfen könnte, und nach einer Dreiseitenansicht, die die richtige Positionierung der Aufkleber erleichtern würde. Auf Seite neun werden andere Servos und Propeller empfohlen als auf dem Karton. Und die für Luftschraubenaufnahmen und Motorträger angegebenen Bestellnummern stimmen nicht. Das Testmodell wurde mit den auf dem Karton angegebenen – und passenden – Motoren, Luftschraubenaufnahmen und Propellern ausgestattet. Die weiteren verwendeten Komponenten stammen aus dem Teilevorrat.

Das Testmodell ist je Tragflächenhälfte mit zwei Servos und einem Regler ausgestattet. Deren Kabel müssen bis zum Empfänger beziehungsweise Antriebsakku verlängert werden. Also muss man entweder fertig konfektionierte Verlängerungskabel anschließen oder wie beim Testmodell die Servo- und Reglerkabel durchtrennen und Verlängerungsstücke anlöten. Diese

Die gekröpften Enden aller dem Bausatz beiliegenden Schubstangen mussten rechtwinklig gebogen werden



Diese Komponenten ermöglichen kraftvolle Starts – auch von einer Graspiste – und bis zu 11,5 Minuten vorbildgetreues Fliegen. Nach der Landung sind Motoren, Regler und Akku nur leicht erwärmt



Die Kabel der vier Flächenservos und der zwei Regler müssen auf jeden Fall verlängert werden. Mit sechspoligen Hochstromsteckern kann man eine bei der Tragflächen(de)montage einfach zu handhabende und sichere Steckverbindung herstellen

Verlängerungsstücke ragen etwa 10 Zentimeter aus der Wurzelrippe heraus und sind an einen sechspoligen Hochstromstecker angeschlossen. Von dort geht es über eine Buchse, vier Servoanschlusskabel und ein V-Kabel zum Empfänger. Das V-Kabel verbindet die beiden Regler, allerdings ist die Plusleitung (BEC) eines Reglers abgeklemmt. An Stecker und Kupplung sind alle Plus- und Minusleitungen jeweils an einem Pin zusammengelötet, die Impulsleitungen sind auf die freien Pins verteilt. Diese Steckverbindung sorgt für einen sicheren Kontakt, lässt sich leicht handhaben und ist verschleißarm. Andernfalls müsste man bei jeder Demontage fünf Servokabel aus dem Empfänger ziehen, was auf Dauer weder den Kabeln noch der Steckerleiste im Empfänger gut bekommen würde.

Nach der Betriebsanleitung der Motoren darf die Kabellänge zwischen Motor und Akku 20 Zentimeter möglichst nicht überschreiten. Im Widerspruch dazu sind gem. Bauanleitung aber die Original-Kabel sogar noch um etwa 25 Zentimeter zu verlängern. Solche Widersprüche verunsichern. Beim Testmodell ergibt sich eine Kabellänge zwischen Motor und Akku von über 45 Zentimeter. Es funktioniert aber alles störungsfrei, wozu vielleicht auch die 2,4-Giga-



Die B-25 wirkt in der Luft, wenn sie langsam und weiträumig geflogen wird, wesentlich größer, als sie tatsächlich ist



Die vorgesehenen Befestigungspunkte für die beiden Umlenkhebel zur Anlenkung der Seitenrunder liegen zu dicht an der vom Servo kommenden Schubstange

hertz-Anlage beiträgt. Der LötKolben ist noch heiß, also schmelzen wir mit ihm noch die Aussparungen für die Servos und die Fahrwerksaufnahmen frei. Um zu verhindern, dass die Ruder und Klappen bei den folgenden Montagearbeiten herabfallen und Schaden nehmen, sollte man sie so früh wie möglich befestigen. Dazu beträufelt man erst die Hälfte jedes Vlieschamriers mit dünnflüssigem Sekundenkleber und schiebt es in einen der Aufnahmeschlitz im Flügel beziehungsweise in den Stabilisierungsflossen. Danach werden die außen liegenden zweiten Hälften mit Sekundenkleber beträufelt und die Ruder aufgeschoben. Beim Ankleben der beiden zweiteiligen Landeklappen sind gleichzeitig Stahlverbinder mit Harz in vorbereitete Bohrungen festzukleben.



Zum Festkleben der Seitenrunder muss an beiden Außenseiten der Stabilisierungsflosse des Höhenleitwerks Folie entfernt werden



An der richtigen Stelle findet die Befestigungsschraube keinen Halt, da die Verstärkung unter der Beplankung zu weit hinten liegt. Beim Testmodell wurde die Schraube mit eingedicktem Harz am Holm festgeklebt

Gut gelöst

Mit Hilfe der in den Flächen befindlichen Fäden ist es einfach, die Kabel für die Querruder- und die Klappenservos zu verlegen. Anschließend können die Servos festgeschraubt und die Ruderhörner mit Sekundenkleber in die vorbereiteten Langlöcher geklebt werden. Bei eingeschalteter RC-Anlage werden die Gestänge in die Ruderhörner eingehängt und mittels Gestängeanschluss, mit Rudern in Mittelstellung und mit eingefahrenen Klappen an den Servoabtriebshebeln befestigt. Die Hebel der Klappenservos zeigen hierbei genau auf das Ruderhorn. So üben die Klappen später beim Fliegen keine Kraft auf die Servogetriebe aus.

Die Montage des H-Leitwerks erfordert nur wenige und einfache Kleb- und Schraubarbeiten. Eigentlich! Gut, dass beim Testmodell vor dem Ankleben der Seitenleitwerke die Umlenkhebel für die Seitenrunder probeweise an den vorbereiteten Befestigungspunkten festgeschraubt wurden. Die Hebel lagen danach zu weit hinten, um die zum Servo



Die beiden Seitenleitwerke werden mit Harz am Höhenleitwerk festgeklebt. Passgenaue Aussparungen tragen zur korrekten Ausrichtung bei

BAUTIPPS

Sechspolige Hochstromstecker und -buchsen eignen sich gut für die Herstellung einer lösbaren Verbindung von bis zu vier dreiadrigen Kabeln, die aus dem Rumpf in die Tragflächen führen. Man kann zum Beispiel die vier Plusleitungen an einem äußeren Pin, die vier Minusleitungen an dem gegenüber liegenden Pin und die vier Impulsleitungen verteilt auf die vier inneren Pins anlöten. Die Lötstellen sind natürlich mit Schrumpfschlauch zu isolieren. Wenn man vom Stecker aus auf einer Länge von etwa 1,5 Zentimeter die Zwischenräume zwischen den Kabeln zum Beispiel mit Silikon auffüllt, erhält man einen haltbaren, flexiblen Übergang vom Stecker zum Kabel.



Alle Gestängeanschlüsse wurden sorgfältig mit Schraubensicherung (zum Beispiel Loctite) fixiert. Die Muttern zusätzlich dadurch, dass man die aus ihnen ragenden Gewinde gefühlvoll vernietet

Ein Blick in den Rumpf zeigt, dass bei der Konstruktion konsequent auf Leichtbau geachtet wurde. Für die nur wenigen, in den Rumpf einzusetzenden RC-Komponenten steht reichlich Platz zur Verfügung

ALTERNATIVEN

Deuces Wild 25E
von Horizon



Spannweite: 1.570 mm
Länge: 1.580 mm
Gewicht: 4.200 g
Preis: 299,- Euro
Internet: www.horizonhobby.de

Cessna 421
von Wild Technik



Spannweite: 1.800 mm
Länge: 1.590 mm
Gewicht: 5.800 g
Preis: 338,99 Euro
Internet: www.wild-technik.de

Heinkel HE 111
von Graupner



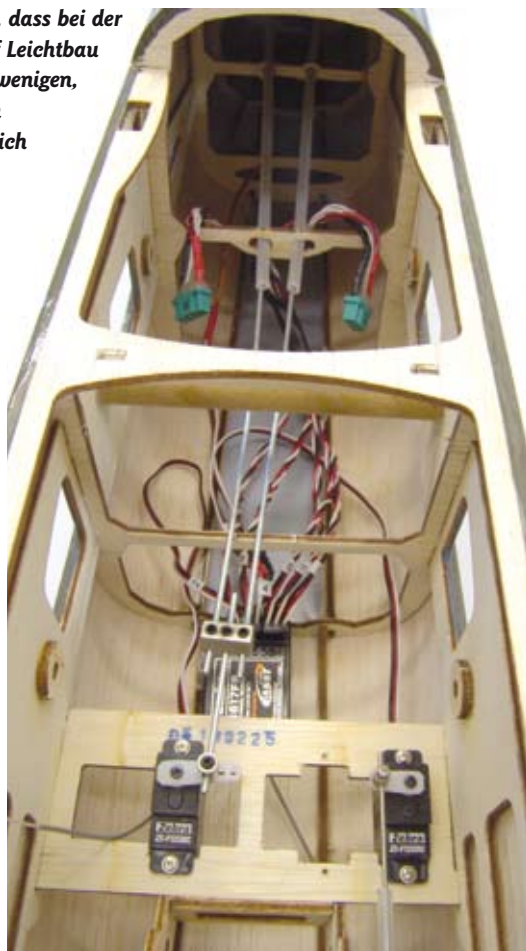
Spannweite: 1.750 mm
Länge: 1.280 mm
Gewicht: 3.000 g
Preis: 329,- Euro
Internet: www.graupner.de

Grumman F7 Tigercat
von Eurolight



Spannweite: 2.120 mm
Länge: 1.850 mm
Gewicht: ab 8.800 g
Preis: 499,- Euro
Internet: www.eurolight.aero

Bitte beachten Sie bei den vorgestellten Modellen die unterschiedlichen Ausstattungs-Varianten



führenden Schubstangen einhängen zu können. Bei dem Versuch, die Umlenkhebel weiter vorn anzubringen, fanden die Befestigungsschrauben keinen Halt in der dort von innen nicht mehr verstärkten Beplankung. Kurzerhand wurden in die beiden Endrippen der Höhenflosse Öffnungen geschnitten, um die beiden Befestigungsschrauben von unten mit eingedicktem Harz am Holm festkleben zu können. Danach verschließt man die Öffnungen wieder. Bevor die Seitenflossen mit Harz festgeklebt werden, muss die Bespannfolie im Bereich der Klebflächen – am besten mit Hilfe eines Lötkolbens – entfernt werden. Passgenaue Aussparungen in den Seitenflossen tragen zur korrekten Ausrichtung bei. Die Befestigung des Seitenruderservos, der Ruderhörner und Schubstangen sind danach schnell erledigt. Ebenso der Einbau des Höhenruderservos im Rumpf und die Anlenkung der Höhenruder. Insgesamt ist das abnehmbare Leitwerk durchdacht konstruiert und trotz seiner Leichtigkeit sehr stabil. Die Anlenkung der vier Ruder ist geschickt gelöst und funktioniert gut.

Motoren-Duett

Aus den Tragflächen ragen hölzerne Motorgondeln mit verschieb- und neigbaren Kopfspanten. Diese Spanten sind je nach verwendetem Motor zu positionieren und festzukleben. Es ist sinnvoll, vorher die Motoren und die oberen Gondelverkleidungen zu montieren. Die Motoren befestigt man einfach mittels Schrauben und Einschlagmuttern. Zum Anbringen der oberen Gondelverkleidung wird in diese ein weitgehend vorbereitetes Holzstück eingepasst und festgeklebt. Danach schiebt man die Verkleidung von vorn auf die Tragfläche und schraubt sie hinten fest. Jetzt kann man mit einer Hand die aus der



Das Seitenruderservo ist von unten in die Stabilisierungsfläche des Höhenleitwerks eingesetzt. Die Anlenkung der Seitenruder ist nahezu spielfrei und ermöglicht eine feinfühligere Steuerung



Die beiden nicht miteinander verbundenen Höhenruder werden mit zwei Schubstangen angesteuert. Die Gabelköpfe sind mit einem Stück Silikonschlauch gesichert



Die Ruderhörner werden mit Sekundenkleber festgeklebt. Sie würden mehr Vertrauen erwecken, wenn die in die Ruder hineinragenden Laschen länger wären

Motorgondel ragende Luftschraubenaufnahme ausrichten, und mit der anderen Hand den Motordom zusammendrücken, damit der Motorspant seine Position behält. Nach Abnahme der Motorgondel bietet es sich an, den Motorspant mit Sekundenkleber provisorisch zu fixieren und erst danach endgültig, zum Beispiel mit Harz festzukleben. Bevor die obere Gondelverkleidung wieder angebracht wird, ist noch der Regler anzuschließen. Bei der Gelegenheit kann man auch gleich Funktion, Laufrichtung und die Einstellungen des Reglers prüfen und ggf. umprogrammieren. Reichlich Platz steht zur Verfügung, um den Regler zum Beispiel mit Doppelklebeband zu befestigen. Außer(bau)planmäßig wird senkrecht auf den Kopfspant



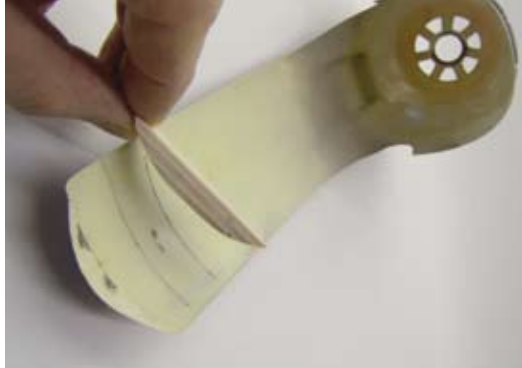
Nach der Bauanleitung muss die am Rumpf festgeklebte vordere Cockpitverglasung abgenommen werden, um die im Anlenkhebel des Bugfahrwerks befindliche Kreuzschlitzschraube festziehen zu können. Dies ist nicht nötig, wenn man diese Schraube gegen eine Inbusschraube M3 x 13 austauscht

noch eine Auflage für die Gondelverkleidung aus 6-Millimeter-Depron geklebt. Hierdurch rutscht die Verkleidung nicht zur Seite. Nun kann die obere Gondelverkleidung montiert werden.

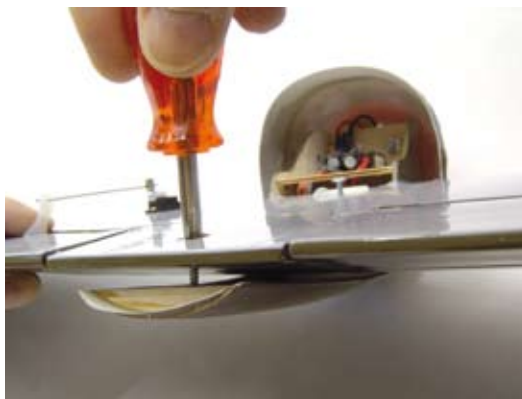
Damit die untere Gondelverkleidung befestigt werden kann, sind fünf Halterungen am Rand der Innenseite festzukleben. Das ist in der Anleitung anschaulich dargestellt und so einfach, dass es keiner weiteren Erläuterung bedarf. Erst sind aber noch die Fahrwerksbeine anzubringen.

Auf großem Fuße

Das Fahrwerk einschließlich der Aufnahmen ist sehr stabil und steckt, wie sich beim späteren Landen herausstellte, Bodenunebenheiten und stärkere Stöße locker weg. Die Hauptfahrwerksbeine brauchen lediglich in die zuvor schon freigelegten Öffnungen eingesetzt und festge-



Dieses Holzteil dient zur Befestigung des Oberteils der Motorgondel und muss sorgfältig angepasst und festgeklebt werden



Das Oberteil der Motorgondel wird mit einer Schraube befestigt. Es schmiegt sich an den Profilverlauf an und umschließt die Nasenleiste

schraubt werden. In die unteren Gondelverkleidungen müssen aber noch Öffnungen für die Fahrwerksbeine geschnitten werden. Diese Öffnungen sollten so groß sein, dass die Fahrwerksbeine in alle Richtungen, besonders aber nach hinten federn können, ohne die Verkleidung zu beschädigen. Beim Testmodell war die Öffnung anfangs zu klein, wie sich nach dem Überrollen eines Maulwurfhügels zeigte. Die unteren Verkleidungen werden nun von hinten auf die Fläche geschoben und vorn festgeschraubt.

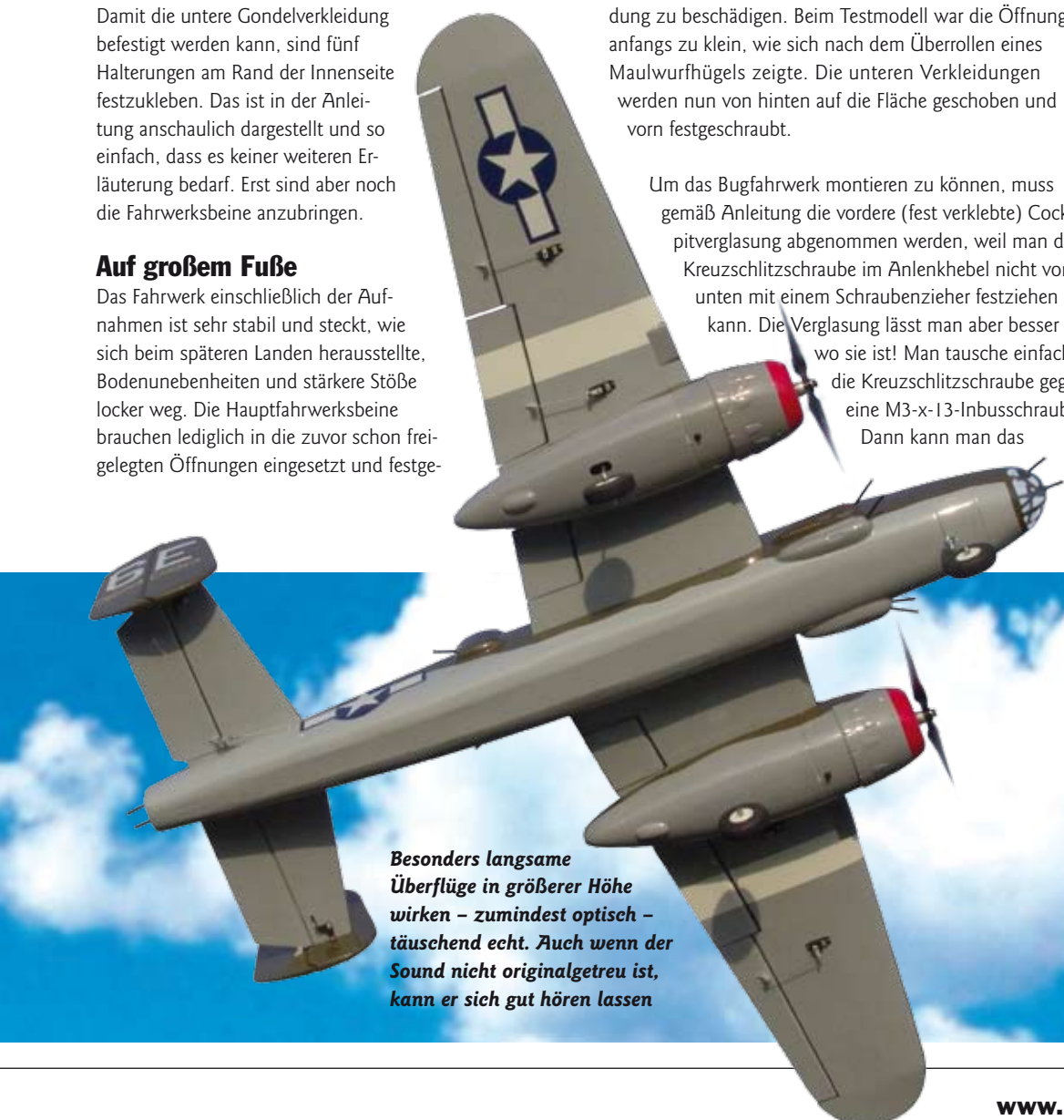
Um das Bugfahrwerk montieren zu können, muss gemäß Anleitung die vordere (fest verklebte) Cockpitverglasung abgenommen werden, weil man die Kreuzschlitzschraube im Anlenkhebel nicht von unten mit einem Schraubenzieher festziehen kann. Die Verglasung lässt man aber besser wo sie ist! Man tausche einfach die Kreuzschlitzschraube gegen eine M3-x-13-Inbusschraube. Dann kann man das



In die Motorgondel-Unterteile sind jeweils vier Kunststoffhaken zur Verbindung mit der Tragfläche einzukleben. Hier wird zuvor deren Position außen auf die Motorgondel gezeichnet



Eine Schablone erleichtert es, die Stelle zu ermitteln, an der das Fahrwerkbein aus der Motorgondel hervortritt



Besonders langsame Überflüge in größerer Höhe wirken – zumindest optisch – täuschend echt. Auch wenn der Sound nicht originalgetreu ist, kann er sich gut hören lassen



Das Depronteil Marke Eigenbau auf dem Motorspant trägt dazu bei, dass die Motorgondel vorn in der richtigen Position bleibt



Ein Start von Grasboden ist kein Problem. Spätestens nach etwa 25 Meter Rollstrecke hebt das Modell ab



Rechts ein überrollter Maulwurfshügel und links davon im Ausschnitt für das Fahrwerkbein die Folgen. Dieser Ausschnitt sollte also mindestens 1 Zentimeter weiter nach hinten reichen. Dann kann das Fahrwerkbein nachgeben, ohne die Motorgondel zu beschädigen

Bugfahrwerk mit wenigen Handgriffen und mit einem Inbusschlüssel von unten montieren. Dabei werden auch das Bugrad-Servo eingebaut und die Steuerstange angeschossen. Nach Befestigung der Räder mit Stellingringen ist das Fahrwerk komplett.



Reichlich Platz für Motor und Regler

Letzte Handgriffe

Mit montierten Flächen und Leitwerk werden die Servo- und Reglerkabel an den Empfänger angeschlossen und der Empfänger mit Doppelklebeband am Rumpfboden befestigt. Durch die große, verschließbare Öffnung auf der Rumpfoberseite ist das Rumpfinnere gut zugänglich. Nun sind nur noch ein paar Tiefziehteile (zum Beispiel die MG-Stände) und die Aufkleber nach den Abbildungen in der Anleitung und nach den Kartonbildern aufzukleben. Nicht besonders schwierig, aber mit einer Dreiseitenansicht wäre es einfacher, die Positionen festzulegen. Wem es gefällt, klebt auch das beiliegende Raubfischmaul auf die Unterseite des Bugs.

Am Ende des siebten Bastelabends nimmt der 5.000er-LiPo-Akku in seinem ausgepolsterten Fach Platz und wird angeschlossen. Zum ersten Mal dürfen beide Motoren gleichzeitig laufen. Der Schub ist enorm. Der Schwerpunkt passt auf Anhieb, und das Modell wiegt flugfertig ausgerüstet 2.575 Gramm, also 25 Gramm weniger, als in der Anleitung angegeben. Zum Ab-

schluss werden noch die in der Anleitung empfohlenen Ruderausschläge und Exponentialwerte einprogrammiert.

Rückblick

Inzwischen hat die B-25 bei mehr als 20 über elf Minuten langen Flügen, also fast vier Flugstunden, die zu Beginn dieses Artikels wiedergegebenen Eindrücke bekräftigt und gezeigt, dass sie sich auch problemlos von einer Graspiste starten lässt. Am meisten Spaß macht das Modell bei wenig Wind oder bei Windstille. Bei böigem Wind lässt es sich zwar auch gut beherrschen, fliegt aber sehr unruhig und verliert seinen Reiz. Angesichts der mit dem geringen Gewicht verbundenen Vorteile kann man aber gut mit dieser Einschränkung leben. An keiner Stelle des Modells sind Ermüdungserscheinungen zu erkennen. Und die Haut blieb bei Temperaturunterschieden von mehr als 20 Grad Celsius faltenfrei. Die B-25 hat somit keinen Anlass gegeben, ihre Anschaffung zu bereuen, ganz im Gegenteil.



Durch die große Öffnung auf der Oberseite des Rumpfs kann man bei der Montage des Modells die vier Kunststoffschrauben zur Befestigung der Tragflächen, das Akkufach und die zu verbindenden Stecker und Buchsen gut erreichen. Für die Aufrüstung des Modells benötigt man kein Werkzeug. Die große Klappe auf der Oberseite des Rumpfes wird vorn durch eine Holzlasche und hinten durch zwei Kunststoffschrauben sicher gehalten und ist nach der Montage unauffällig

Bilanz

Die B-25 Mitchell von Graupner ist ein binnen einer Woche fertig zu stellendes, stattliches und hochwertiges Flugmodell mit sehr guten Start-, Flug- und Landeeigenschaften. Es eignet sich besonders für fortgeschrittene Piloten, die einen ruhigen, eleganten Flugstil bevorzugen und Wert auf ein vorbildgetreues Flugbild legen. Beim Steuern und beim Anblick dieses Flugzeugs kann man sich wunderbar entspannen und gleichzeitig Zuschauer begeistern, wie das Testmodell bei jedem Flug bewies. Man sollte sich die B-25 von Graupner aber erst zulegen, wenn man ein Dreiachsmodell in annähernd gleicher Größe sauber steuern und vor allem sicher landen kann. Zum Verheizen ist sie einfach zu schade!