

Jäger-Duell

Focke Wulf FW-190 und Bell Aircraft P-39 Airacobra von LRP electronic



Vor zwei Jahren hat LRP electronic die Speedbirds aus der Taufe gehoben. Bei den Modellen dieser Serie handelt es sich um handliche Semi-Scale-Warbirds aus Schaum mit Spannweiten um 640 Millimeter. Die kleinen Immer-dabei-Maschinen, deren Vorbilder allesamt der Ära des Zweiten Weltkriegs entstammen, werden in ARF-Ausführung ausgeliefert und zeichnen sich durch ihren hohen Vorfertigungsgrad aus. Nun hat LRP das Speedbird-Sortiment um zwei Modelle erweitert: eine Focke Wulf FW-190 sowie eine Bell Aircraft P-39 Airacobra.

Eine Besonderheit aller Speedbirds von LRP ist der – selbst für ARF-Modelle – ungewöhnlich hohe Vorfertigungsgrad. Der Rumpf, die Tragfläche und sogar das Höhenleitwerk sind bereits ab Werk miteinander verbunden. Darüber hinaus sind der Brushlessmotor

inklusive Luftschaube und Spinner sowie die drei Servos zur Ansteuerung von Höhen- und Querruder inklusive der Anlenkungen bereits betriebsfertig eingebaut. Aus diesem Grund fällt die Umverpackung ungewöhnlich groß aus. Hobbyeinsteiger ohne Bauerschaft sowie RC-Piloten, die ihre Modelle schnell in die Luft bringen möchten, dürfte dies freuen.

Fertigstellung

Um die Focke-Wulf FW-190 und die Bell Aircraft P-39 Airacobra zu komplettieren, sollte man sich etwa jeweils eine Viertelstunde Zeit nehmen. Mehr ist schlicht und einfach nicht erforderlich, schließlich müssen nur noch das Seitenleitwerk am Rumpf

Viel Liebe zum Detail haben die Designer bei LRP bei der Gestaltung der Kabinen bewiesen

Bezug

LRP electronic
Hanfwiesenstraße 15
73614 Schorndorf
Hotline: 09 00/577 46 24
Fax: 071 81/40 98 30
E-Mail: info@lrp.cc
Internet: www.LRP.cc
Preise: je 139,99 Euro
Bezug: Fachhandel

verklebt, der beiliegende Brushless-Regler angeschlossen und die Kabinenhaube aufgesteckt werden. Um die Speedbirds anschließend in Betrieb zu nehmen, empfiehlt LRP einen 3s-LiPo mit einer Kapazität zwischen 800 und 1.000 Milliamperestunden sowie ein Vierkanal-RC-System. Die beiliegende Anleitung ist ausführlich und reich bebildert. Das Manual gibt zudem Aufschluss über den Schwerpunkt und die empfohlenen Ruderauslässe sowie nützliche Tipps für den Erstflug.

Stehen die beiden Modelle fertig aufgebaut vor einem, zeigt sich, mit wieviel Liebe zum Detail die Warbirds gefertigt sind. Die





Die beiden Speedbirds von LRP weisen bei allen Gemeinsamkeiten auch einige Unterschiede auf. Zum Beispiel bei der Rumpfform, die bei der FW-190 deutlich wuchtiger ausfällt

Lackierung ist sehr gut gelungen und wird durch eine Reihe passgenau aufgebrachter Decals vervollständigt. Das Highlight ist jedoch die Kabinenhaube. In beiden Modellen ist in der Kanzel je ein Pilot platziert, der angeschnallt an seinen Sitz mit starrem Blick voraus bereit ist, den Himmel zu erobern.



Der Motor der Speedbirds wird von einem programmierbaren 20-Ampere-Brushless-Regler angesteuert. Er ist für den Betrieb an 3s-LiPos ausgelegt

Die gesamte obere Sektion ist bei den LRP Speedbirds abnehmbar gestaltet. Arretiert wird sie vorne unter der Cowling und hinten mittels eines Zapfens vor dem Leitwerk. Für zusätzlichen Halt sorgen zwei Magnete, die im Rumpf eingelassen sind und die exakte Position des Bauteils vorgeben.

Entfernt man die Haube, hat man Zugriff auf das Innenleben der Speedbirds. In den Rümpfen ist ausreichend Platz, um den beiliegenden Brushless-Regler sowie Flugakku und Empfänger zu verstauen. Als Energiespender kommt bei beiden Testmo-

dellen jeweils ein dreizelliger LiPo mit einer Kapazität von 850 Milliamperestunden und einer Entladerate von 35C zum Einsatz. Dieser wird mittels Deans-Stecksystem mit den Reglern verbunden. Die Schwerpunktangabe in der Anleitung lässt sich bei beiden Miniatur-Warbirds durch das Verschieben des Akkus erreichen.

Die Technik

Der Antrieb der Speedbirds besteht aus einem programmierbaren 20-Ampere-Controller sowie einem kraftvollen Brushlessmotor mit einer spezifischen Drehzahl von



Der Brushlessmotor in der FW-190 und der P-39 hat eine spezifische Drehzahl von 1.950 kv und ist ab Werk bereits samt Motorträger in den Modellen verbaut



Die Rumpfoberseite inklusive der Kabinenhaube ist abnehmbar gestaltet und wird mittels zweier Magnete und eines Zapfensystems in Position gehalten. Hier zu sehen am Beispiel der FW-190

1.950 kv. Letzterer treibt eine 5,5 x 4,5-Zoll-Luftschaube an. Ohne Zweifel eine mehr als angemessene Antriebsauslegung für die rund 330 Gramm wiegenden Modelle. Verantwortlich für die Umsetzung der Steuerbefehle sind drei 8-Gramm-Servos – zwei für die Querruder, eines für Höhe. Sie sind bereits betriebsfertig im Rumpf sowie in der Tragfläche eingebaut.

Die Querruder werden über die Oberseite der Tragfläche angesteuert, was Beschädigungen an Servos und Gestängen bei der Landung verhindert. Schließlich haben die Speedbirds kein Fahrwerk. Die Querruder-Servos sind passgenau auf der Unterseite der Tragfläche eingelassen. Einziges Manko: Seitens LRP wurde auf Abdeckungen für die Rudermaschinen verzichtet. Darüber hinaus bietet es sich an, die Kabel vorsorglich mit einem Streifen Klebeband in ihrer Nut zu sichern.

Erstflug

Nun sollen die beiden Warbirds von LRP zeigen, was sie drauf haben. Geflogen wird mit den in der Anleitung vorgegebenen Ruderausschlägen, lediglich die empfoh-



In beiden Modellen ist ausreichend Platz zur Unterbringung von Akku und Empfänger. Besonders geräumig ist die FW-190

lenen 50 Prozent Expo scheinen etwas hochgegriffen. Für den Erstflug sollten 30 Prozent vollkommen ausreichen. Gestartet werden beide Modelle aus der Hand. Die FW-190 sowie die P-39 sind hervorragend motorisiert und bauen schnell Geschwindigkeit auf. Das Handling ist dabei sehr neutral, sodass sich schnell ein Gefühl der Sicherheit einstellt. Obwohl der Wind am Testtag relativ stark und böig weht, beeindruckt dies die Warbirds en miniature wenig.

Aufgrund der hohen Motorleistung kann man nahezu das gesamte Kunstflugprogramm mit den Quirlen abspulen: Loopings, Rollen und Rückenflug sind kein Problem für die Speedbirds, die ihrem Namen alle Ehre machen – denn schnell sind sie allemal. Lediglich auf Messerflug muss man verzichten. Dies ist dem fehlenden Seitenruder geschuldet. Im direkten Vergleich ist man mit der P-39 etwas schneller unterwegs. Zurückzuführen ist dies auf den wuchtigeren Rumpf der FW-190. Die Unterschiede sind jedoch marginal und können vernachlässigt werden. Die Landung gestaltet sich mit beiden Modellen genauso unkompliziert

Auf der Unterseite der Tragflächen sind die Querruder-Servos zu sehen. Diese sind passgenau eingebaut. Abdeckungen für die Rudermaschinen wären das Tüpfelchen auf dem i gewesen



Zur Fertigstellung ist bei beiden Modellen das Seitenleitwerk am Rumpf anzukleben. Wie hier am Beispiel der P-39 zu sehen ist

wie der Flug: Mit Halbgas einschweben, kurz vor dem Aufsetzen das Gas rausnehmen und landen. Abhängig vom Flugstil, reicht die Akkulaufzeit für vier bis sieben Minuten Spaß.

Mit der Focke-Wulf FW-190 sowie der Bell Aircraft P-39 Airacobra hat LRP electronic sein Speedbird-Programm um zwei hervorragend motorisierte und sehr hübsch anzusehende Semi-Scale-Warbirds erweitert. Die Verarbeitung ist ausgezeichnet und der hohe Vorfertigungsgrad kommt Hobbyeinsteigern und jenen Piloten entgegen, die nicht bauen, sondern fliegen möchten.

Tobias Meints

Technische Daten

FW-190

Spannweite: 645 mm
Länge: 520 mm
Gewicht 325 g
Motor: Brushless, 1.950 kv
Regler: Brushless, 20 Ampere
Servos: 3 x 8 Gramm

P-39

Spannweite: 620 mm
Länge: 535 mm
Gewicht 345 g
Motor: Brushless, 1.950 kv
Regler: Brushless, 20 Ampere
Servos: 3 x 8 Gramm



Die Anlenkung der Querruder erfolgt auf der Oberseite der Tragfläche. Auf diese Weise sind Servo und Gestänge bei der Landung geschützt