

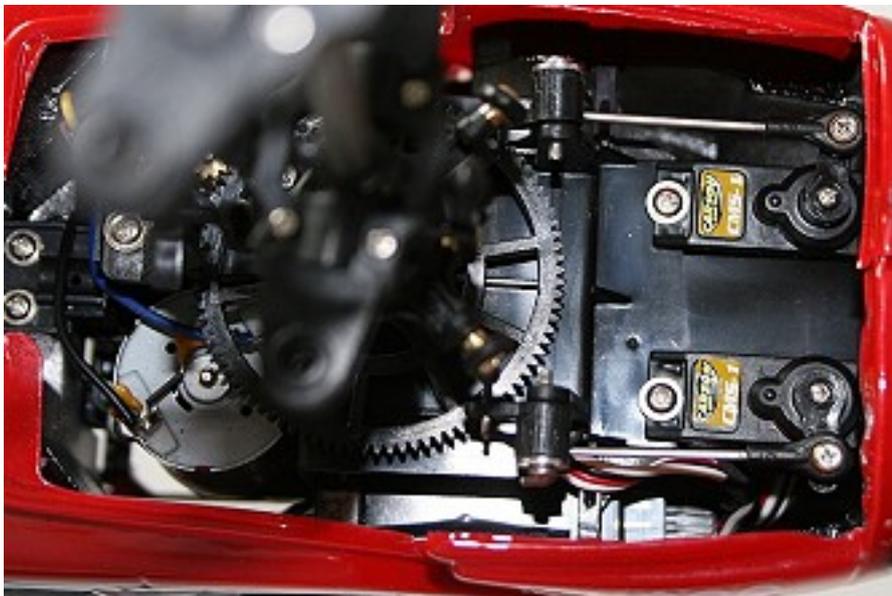
# BIG EC-135 “DRF” von Carson - Ein Erfahrungsbericht

BIG EC-135 “DRF” von Carson - Ein Erfahrungsbericht



BIG EC-135 DRF  
von CARSON

**BIG EC-135 "DRF" von Carson - Ein Erfahrungsbericht** Mit dem BIG EC 135 DRF wurde nun ein weiterer Koaxial-Heli konzipiert, der einen beachtlichen Rotordurchmesser von 455 mm aufweist. Bereits der Carboon DX-L Hughes 500 von BMI war ähnlich groß dimensioniert. In seiner Umsetzung im Dekor der Deutschen Rettungsflugwacht wirkt das Modell sehr vorbildgetreu. Das Modell ist auch in einer Air Zermatt Version erhältlich. In unserem vorliegenden Modell sind die hinteren Cockpitfenster werksseitig geöffnet worden. Bei der Vorgängerversion waren diese Fenster geschlossen. Der Grund der Änderung lag in der enormen Stauwärme, die im Cockpitinneren vorherrschte. Weitere wichtige Kühlungsschlitze sind am Modell nicht umgesetzt worden. Hier hätte man zumindest entsprechende zusätzliche Kühlschlitze auf der Rumpfoberseite erwarten können, da bekanntlich Wärme nach oben zieht. Mit den geöffneten Fenstern wird nun zumindest eine Luftzirkulation ermöglicht, bei der die einströmende Luft über die obere Öffnung am Rotorkopf wieder entweichen kann. Der 3-in-1 Einheit nützt dies nicht viel, denn diese wurde sehr eingengt direkt an der inneren Rumpfhülle platziert. Der Drehgeber der 3-in-1 Einheit ist über ein kleines Loch an der Rumpfhülle eher schwer zu erreichen. Das Verstellen wird zur Geduldsprobe.



Die Ausrichtung der Motoren ist im Gegensatz vergleichbarer anderer Modelle buchstäblich auf den Kopf gestellt. Ein Antriebsmotor steht mit seinem Ritzel auf den Kopf und treibt über das oben liegende Zahnrad die Außenwelle an. Der zweite Motor ist mit seiner Antriebswelle nach unten ausgerichtet. Die Aufnahme des 7,4 V/1000 mAh Lithium-Polymer Flugakku erfolgt über eine Ladeklappe unterhalb des Rumpfes. Der Flugakku verschwindet somit vollständig im Rumpf. Der komplette Antrieb und die Bordelektronik wurden im hinteren Teil des Cockpits platziert, um eine gute vorbildgetreue Optik zu gewährleisten. Schaut man vorne auf das Cockpit, ist von der Technik nichts zu sehen. **Die Fernsteuerung** Die 35 MHz 4 Kanal Fernsteueranlage ist in ihren Ausmaßen deutlich kleiner ausgefallen, als vergleichbare Senderanlagen anderer Hersteller. Die Umsetzung der wichtigen Ladezustandsanzeige des Senders wurde mit nur einer LED-Leuchte realisiert. Für eine genaue Anzeige eines größeren Spannungsbereiches ist das nicht ausreichend. Die wichtigen Reverseschalter sind unter dem Sendergehäuse platziert und mit den Fingern nicht erreichbar. Erst über ein kleines Werkzeug können die Schalter umgelegt werden. Die Fernsteuerung liegt in einer sehr simplen Ausführung vor.



Â **Die Rotorblätter** Â Auffällig wird die enorme Schärfe der Rotorblätter. Mit ihnen lässt sich ein Blatt Papier durchaus durchschneiden. In der Anwendung meiner Probeflüge blieben Verletzungen an der Hand und an den Fingern leider nicht aus. Die Rotorblätter stellen eine Verletzungsgefahr dar.

**Im Flug** Beim Einschalten des Senders und dem nachfolgenden Anschluss des Flugakku am Helicopter vermisst man eine LED-Leuchte an der 3-in-1 Einheit, die die wichtige Initialisierung der Bordelektronik signalisiert. Nach dem Erststart zeigt sich ein deutliches Kreiseln des BIG EC-135 DRF, ein erstes Austrimmen wird zum Geduldspiel und führt zu keinem zufrieden stellenden Ergebnis. Der Flug wird abgebrochen und die Mechanik der Anlenkungen und der Taumelscheibe wird neu justiert (ohne technische Änderungen am Modell). Nach dem Neustart zeigen sich deutliche Verbesserungen. Das Kreiseln wurde neutralisiert und der BIG EC-135 DRF liegt ruhig in der Luft, so dass er nun endlich sinnvoll ausgetrimmt werden kann.



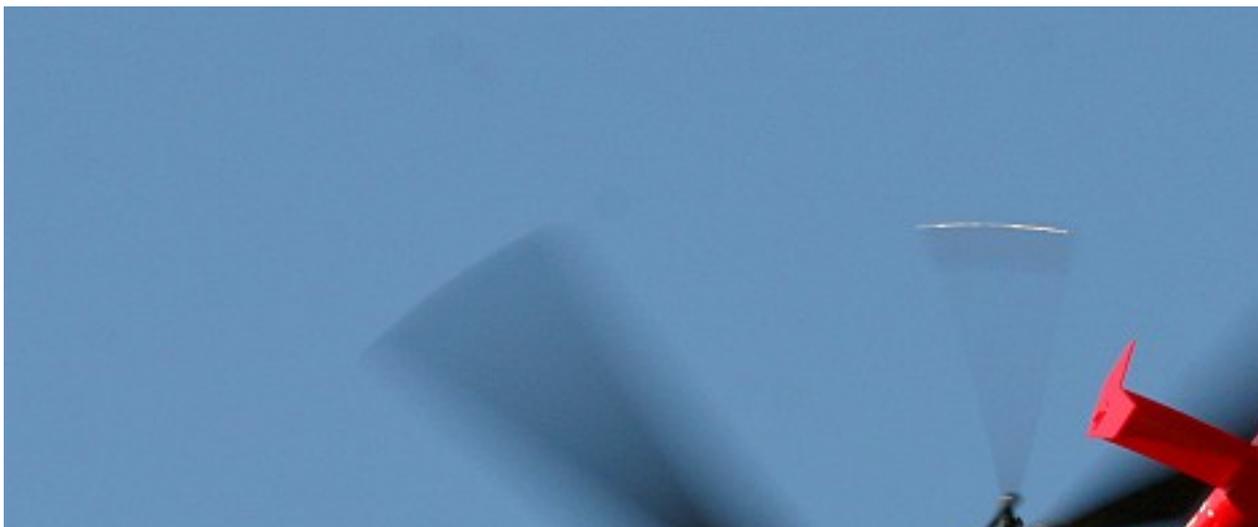
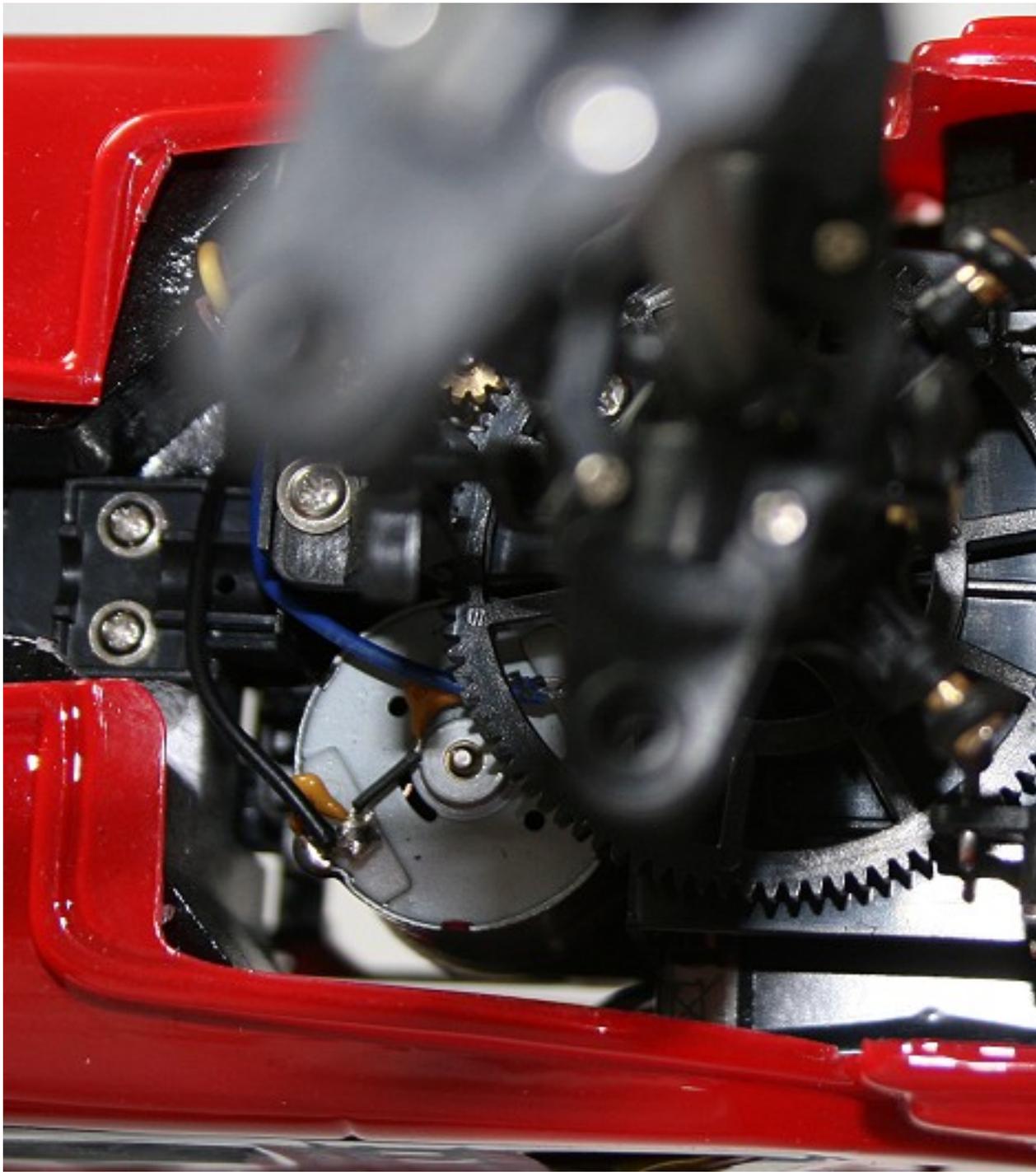
Ein Anfänger oder Laie würde nun an dieser Stelle vor einem fast unüberwindbaren Hindernis stehen, denn er wüsste nicht wo die Mechanik entsprechend angepasst werden müsste. Ein deutliches Manko hinsichtlich einer gewissen „Anfängertauglichkeit“, die ein Koaxial-Heli mit sich bringen muss. In den Testflügen zeigt sich der BIG EC als enorm träge. Schnelle Wendemanöver oder Kurven sind nicht seine Stärke. Dennoch lassen sich rückwärts und vorwärts geflogene Kreise ohne Probleme abfliegen, seine Zielsteuerung ist auch zufriedenstellend. Die fehlende sichtbare LED-Leuchte der 3-in-1 Einheit, die bei anderen Modellen bei Erreichen der Mindestspannung des Flugakkus rot leuchtet und somit den Piloten warnt, ist zum Ende der Akkuleistung ein echtes Manko. Ohne Vorwarnung verliert der BIG EC die wichtige Drehzahl. Hier hätte die Umsetzung eines Lipo-Savers an der oberen Rumpfhülle sehr viel Sinn gemacht. So könnte der Pilot über eine blinkende Warnleuchte zumindest vorgewarnt werden. Bei einem der letzten Testflüge verabschiedete sich das Modell in eine Hecke. Als nach dem Modell an den Rotorblättern gegriffen wurde, um das Modell aus der Hecke zu ziehen, waren durch die scharfen Rotorblätter mehrere Schnittwunden an der Hand und an den Fingern zu beklagen. Die Gebrauchsanweisung zeigt auf der Seite 37 eine Nicht-Übereinstimmung mit dem Modell in der Kaufpackung. Dort wird beschrieben, dass der Flugakku „von hinten in die Aussparung im Rumpf“ eingefädelt werden soll. Auf dieser Infoseite der

Gebrauchsanweisung ist die Aufnahmebox außerhalb unter dem Rumpf montiert, beim vorliegenden Modell befindet sich die Aufnahmebox aber komplett im Rumpf. Von daher kann das Anschlusskabel auch nicht bequem durch die Aufnahmebox geführt werden und wird somit an einer Aussparung am Akkudeckel aus der Aufnahmebox gezogen. Das Gewicht des Akkus und der Druck des Kabels beeinflussen den Halt des Deckels der Aufnahmebox. Bei zwei Testflügen löste sich der Deckel und der Akku hing plötzlich nur noch am BEC-Verbindungskabel. Bei diesem Umstand verliert der Helicopter seine wichtige Schwerpunktlage und im schlimmsten Fall kann das BEC-Kabel beim Rausfallen getrennt werden – die Folge wäre ein unvermeidlicher Absturz. **Fazit** In der Gesamtheit der Mängel kann der BIG EC-135 "DRF" nicht überzeugen. Ein schöner Modellhelicopter ergibt noch lange kein Produkt, mit dem man zufrieden sein kann. Mit den scharfen Rotorblättern besteht in der Anwendung sogar „Verletzungsgefahr“. Die fehlende LED-Leuchte an der 3-in-1 Einheit ist ein weiteres wichtiges Manko am Modell. **Pro** - vorbildgetreue Optik **Contra** - scharfe Rotorblätter/Verletzungsgefahr  
 - kein sichtbares LED an der 3-in1 Einheit  
 - der Heli wirkt im Flug sehr träge  
 - anfängertauglich?  
 - kein Lipo-Saver  
 - der Deckel der Akkuaufnahme kann sich lösen **Mein Fazit:** **nicht zufriedenstellend**

**Bild-Impressionen**











**Autor** Â Â Walter Neyses **Fotograf & Grafik** Claudia MüllerÂ & Walter NeysesÂ **Copyright**  
**Alle Bilder, Grafiken und Videos**Â unterliegen dem Urheberrecht -Â ©Â RC  
**Line 2008 Realisiert Juli**Â 2008  
**2736 Klicks als Newsartikel**

(c) by 'RC Line Redaktion'  
URL : <http://www.rcline.de>