Baubericht Piper Super Cub von Krick

Baubericht Piper Super Cub von Krick



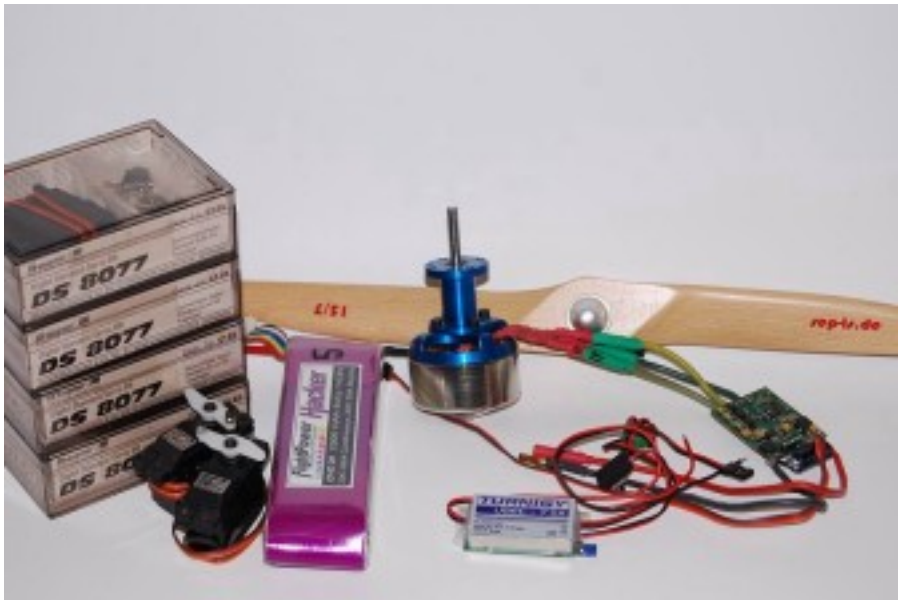
Baubericht Piper Super Cub von Krick Â Seit einigen Jahren nannte ich eine 2m Piper mein eigen, die langsam aber sicher nicht mehr so schön aussah und auch schon einige Gebrechen zeigte. Auf der Suche nach einem Nachfolgemodell in möglichst gleicher Größe fiel mir im Sommer 2008 die Anzeige der Firma Krick ins Auge, in der eine Piper Super Cub mit 2,06m Spannweite beworben wurde. Insbesondere war diese Piper mal nicht in dem Piper-Einheitsgelb gehalten, sondern besaß eine weiß/rote Lackierung. Â Nach Preisanfrage beim Himmlischen Höllein wurden dann insgesamt drei Modelle geordert, da auch zwei Vereinskollegen von dem Modell angetan waren. Krick versprach die Auslieferung dann zum Ende des Jahres und tatsächlich fünf Tage vor Heiligabend kam die „himmlische“ Meldung, dass der Versand erfolgte. Einen Tag vor Heiligabend lagen dann also drei Kartons in der Bastelbude und warteten auf die Verteilung an die zukünftigen Piloten.



Nach dem Auspacken konnten sehr gut verarbeitete Einzelteile in Augenschein genommen werden. Die Bügelfolie ist sehr gut verarbeitet, einzig an einer Stelle am Rumpf mußte ein wenig nachgebügelt werden.
Für eine Ausrüstung mit einem Verbrenner liegt ein Motorträger sowie ein Tank bei, für die Elektroversion ein Motorgerüst sowie Akkuwanne aus Sperrholz.



Die Motorhaube ist aus GfK und sauber lackiert, das Fahrwerk besteht aus einem sehr steifen Alubügel und muss noch lackiert werden. Die vorgesehene Ausrüstung übernahm ich größtenteils aus der alten Piper, dazu kamen noch vier Servos DS8077 für die Querruder und Landeklappen. Motor ist ein SHP XL07 mit einer Luftschraube 15x7.
Der Regler ist ein SBL-Mega. Da insgesamt sechs Servos in dem Modell arbeiten, kommt noch ein UBEC 7,5A hinzu. Als Akku war ein 4S/3300 geplant. Bei diesem Akku verweigerte eine Zelle recht schlagartig ihre Mitarbeit, also wurde ein 4S/4000 geordert.



Im Rumpf sind Rohre für die Anlenkungen der Leitwerke bereits eingezogen. Die Verklebungen im Rumpf sind alle recht großzügig mit Weißleim versehen, ein erfreulicher Unterschied zu sonstigen Fertigmodellen, wo nur tröpfchenweise Sekundenkleber eingesetzt wird. Zur Aufnahme des Fahrwerks und der Flächenstreben sind die erforderlichen Einschlagmuttern schon eingesetzt.

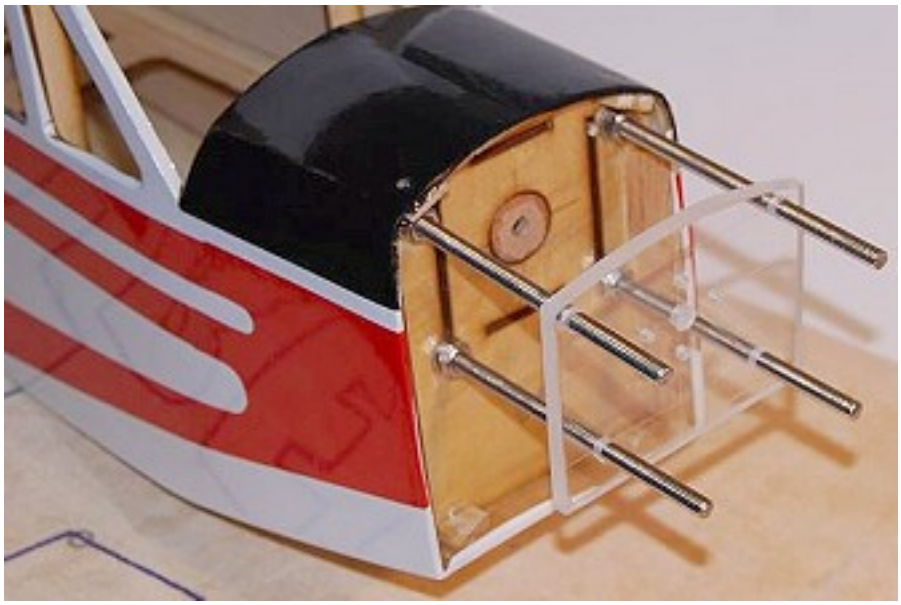




Begonnen habe ich den Bau mit dem Einbau des Motors und der Motorhaube. Auf dem eingeklebten Motorspant ist die Luftschraubenachse angezeichnet, so dass ich mit Hilfe einer Gewindestange die Haube ausrichten konnte.

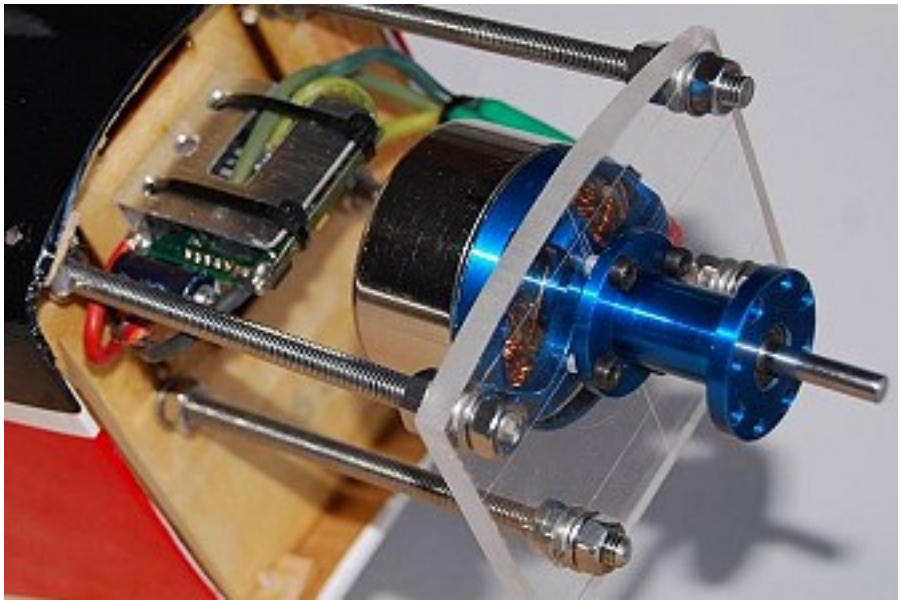


Für meinen vorgesehenen Motor konnte ich den beiliegenden Motorhalter nicht verwenden, aus diesem Grund habe ich einen Motorspant aus Plexiglas angefertigt, der von vier M5-Gewindestangen gehalten wird. Vorteil dieser Konstruktion ist auch die leichte Einstellbarkeit des Motorsturzes sowie Seitenzuges.

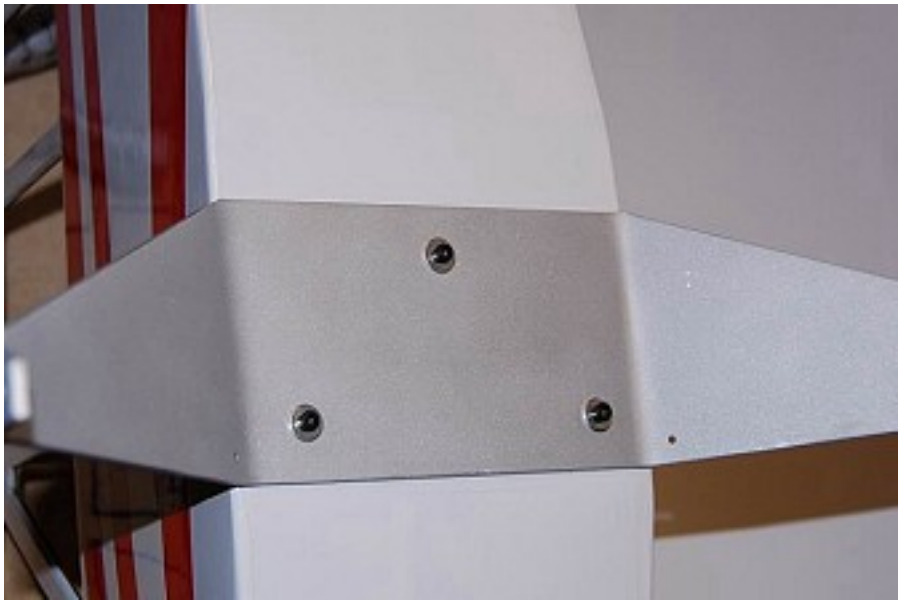




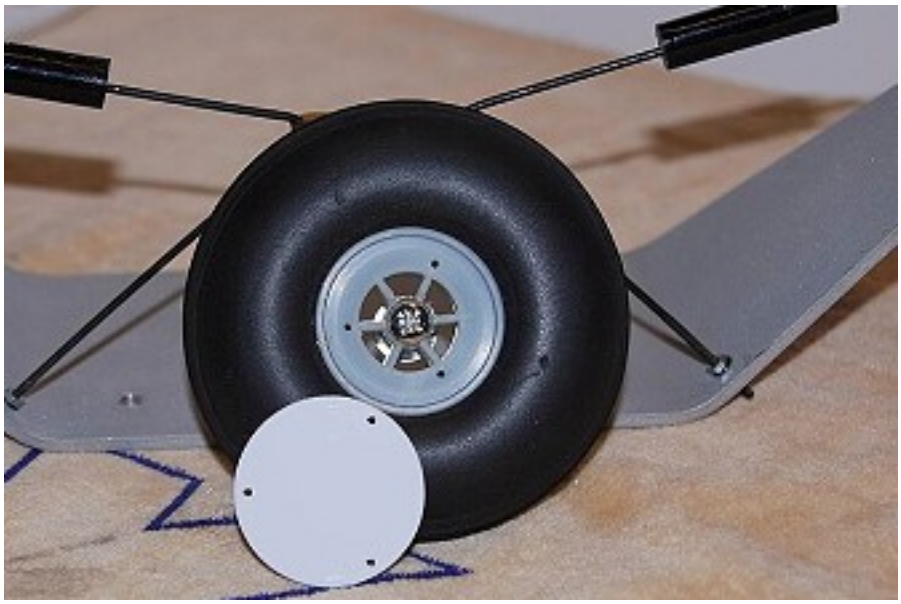
Der Regler wird von einem kleinem Aluwinkel gehalten.



Der Aufbau des Fahrwerkes geht recht zügig voran, gehalten wird es am Rumpf mit drei M3-Schrauben. Nach einem ersten Aufbau habe ich es später dann noch lackiert. Der leichteren Handhabung wegen habe ich alle dem Baukasten beliegenden Schrauben gegen Inbusschrauben getauscht.







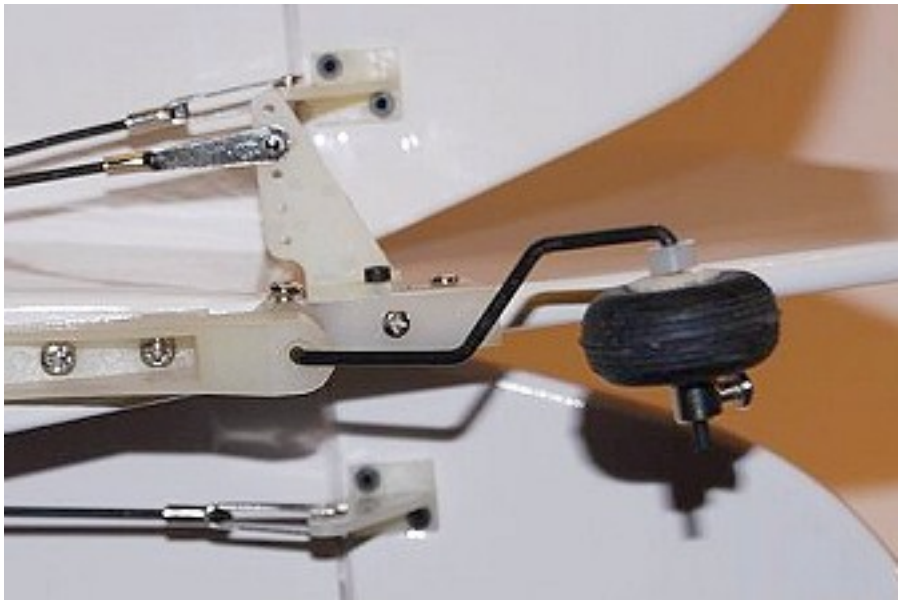
Nun kamen das Leitwerk an die Reihe. Dazu sollte die Tragfläche montiert werden um die korrekte Ausrichtung der Leitwerke überprüfen zu können. Zum Einkleben muss vorher noch die Bügelfolie in dem Klebebereich entfernt werden, dieses mache ich immer mit einem kleinen Lötkolben um nicht mit z.B. einem Messer die Holzoberfläche zu verletzen. Eingeklebt habe ich die Leitwerke dann mit Ponal-Holzleim. Â



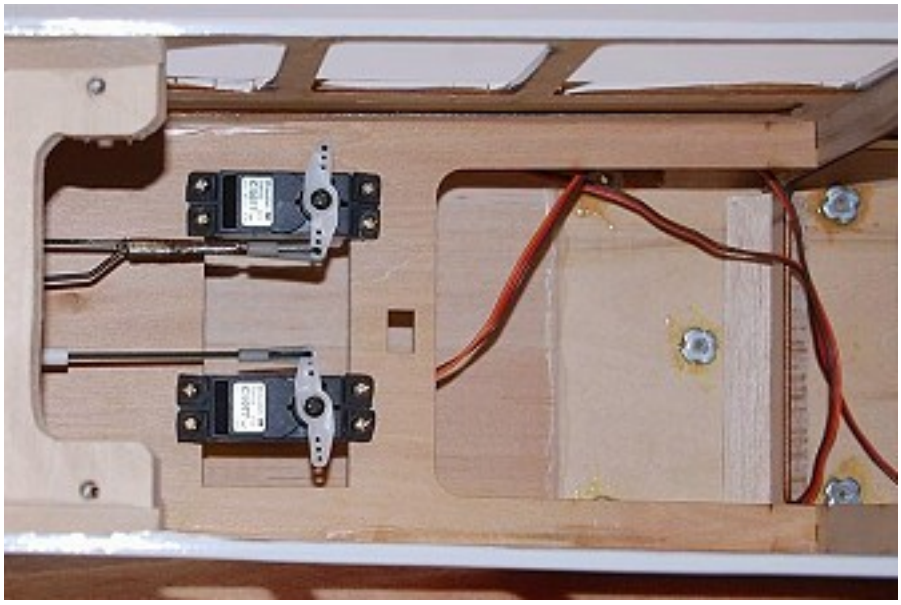
Â Die Ruder werden mit den bekannten Fliesschanieren befestigt. Die Schlitze für die Scharniere sind schon eingearbeitet. Geklebt habe ich die Scharniere mit dickflüssigem Sekundenkleber, nützlich ist ein vorheriger Trockenlauf wie man am besten die Teile ineinander steckt. Â



Â Die Anlenkungen sind alle im Baukasten enthalten. Wie sich später bei der Piper eines Vereinskollegen zeigte, sollte man allerdings die Plastikgabelköpfe nicht verwenden, da diese recht schnell brechen. Ich hatte diese allerdings schon beim Bau gegen Metallgabelköpfe ausgetauscht.



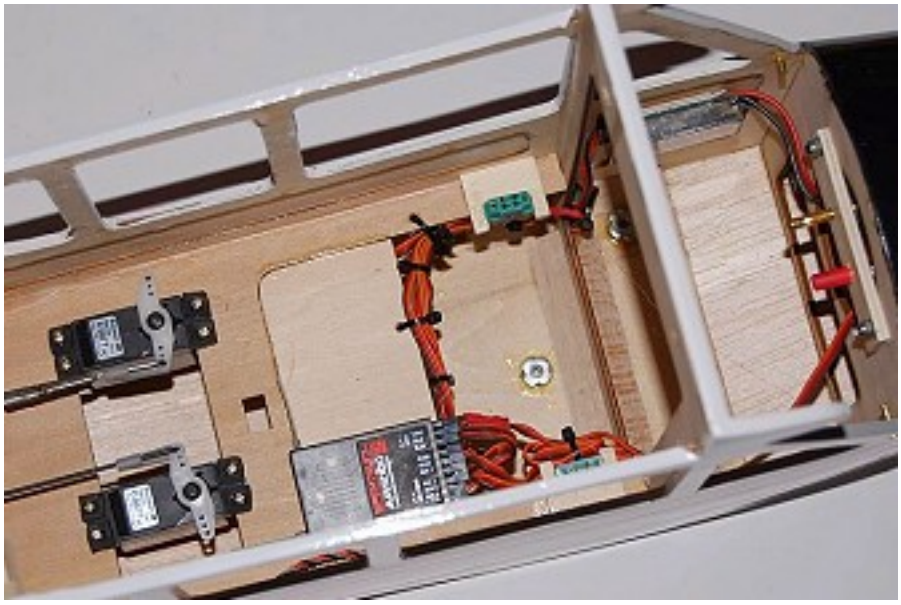
Die Höhenruder werden über zwei Gestänge von einem Servo betätigt. Dazu habe ich die Gestänge miteinander verlötet und zusätzlich durch Umwickeln eines Drahtes gesichert.



Im Kabinenbereich wurde das BEC mittels Spiegelband an einer Rumpfseite an geklebt. An der Stirnwand habe ich eine Akkusteckdose angebracht, so daß man den Akku nur durch Abnehmen der Frontverglasung (gehalten von zwei 2mm Goldsteckern) wechseln und anstecken kann.



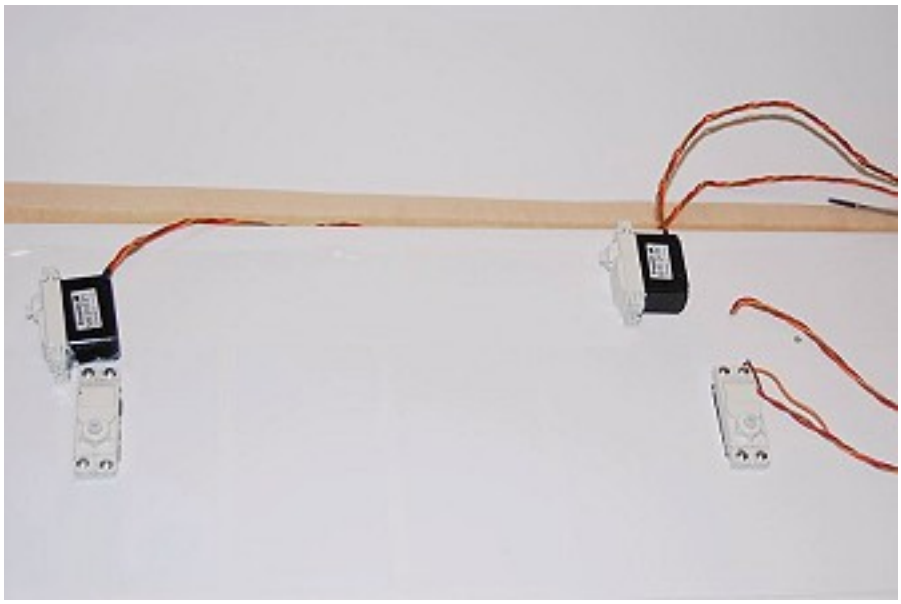




Für die Kabel der Querruder- und Landeklappenservos wurde auf jeder Seite ein Multiplexstecker eingeklebt. Danach konnten alle Kabel sauber verlegt und an den Empfänger (AR9000) angeschlossen werden. Nun mußten die Flächen mit den Servos ausgerüstet werden. Da die Servos aus der Unterseite hervorragen, habe ich die Oberteile der Servos demontiert und dann weiß lackiert.



Â



Nach dem Verkabeln sollte man einen kurzen Funktionstest durchführen.



Die Klappen und Ruder werden ebenso wie beim Leitwerk mit den Fliesscharnieren befestigt. Zur Verbindung der Flächen untereinander sind zwei Aluprofile hochkannt bereits fertig eingeklebt. Gesichert werden diese durch Schrauben, die in entsprechende Aussparungen greifen. Für diese sind wie für die Schrauben der Streben schon entsprechende Gewindeeinsätze eingesetzt. Nach dem Einbau des Akkuhalters konnte dann das Modell (dank des Wetters nur im Hausflur...) das erste Mal komplett zusammengebaut werden.



Der Bereich des Schwerpunktes wird in der Anleitung von 70mm bis 95mm hinter der Nasenleiste angegeben. Ich kam ohne weiteres Gewicht auf 90mm, durch Erfahrungen mit der alten Piper habe ich es erst mal so gelassen. Am Tag des Erstfluges war auch die zweite Piper in unserem Verein fertig geworden, so daß erst mal ein paar Bilder gemacht wurden.



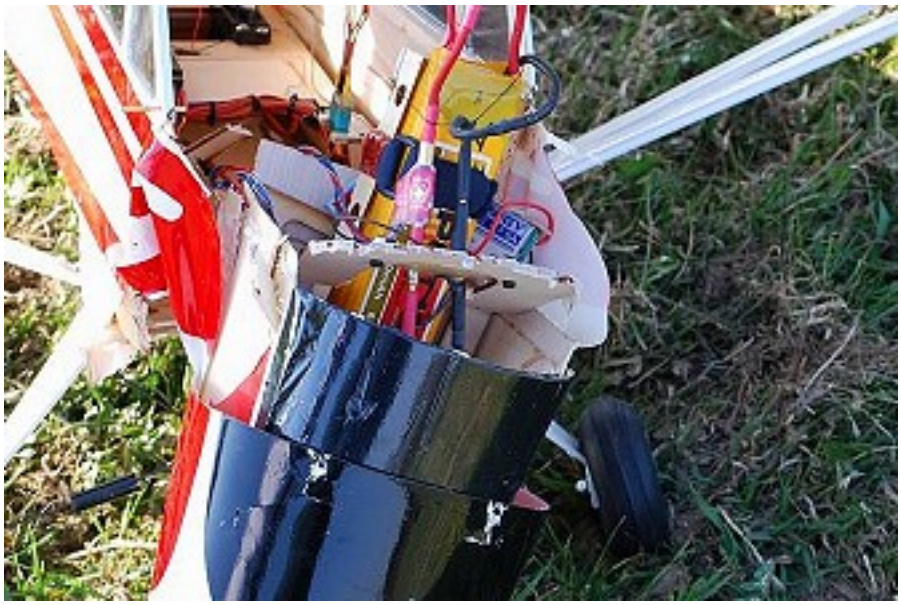




Nun sollte es losgehen, also noch mal alle Ruder kontrolliert (ob sie auch richtig rum laufen...) und dann Vollgas. Die Piper ließ sich sehr leicht mit dem Seitenruder in der Richtung halten, nach dem Nachlassen des Höhenruders nahm sie recht schnell das Leitwerk hoch und fünf Meter weiter konnte dann mit leichtem Höhenruderausschlag abgehoben werden. Danach erstmal auf Sicherheitshöhe und die ersten Kurven fliegen ... nun ja, flog sich halt wie ein Hochdecker.



Einzig der Strömungsabriß kam sehr schlagartig, dabei kippte sie über eine Fläche weg. Nach fünf Minuten wurde dann die Landung eingeleitet, noch ohne Landeklappen. Mit Schleppgas konnte man sie sehr schön an die Wiese ranziehen und dann aufsetzen lassen. Die zweite Piper absolvierte dann ebenfalls erfolgreich den Erstflug, so dass ich danach den zweiten Flug machen konnte. Dabei habe ich es dann etwas übertrieben und bin zu tief mit zuwenig Fahrt mit dem Wind zu eng gekurvt. Resultat war der Strömungsabriß mit nachfolgendem satten, kurzen Ton. Leider wurde der Rumpf dabei recht stark bis ins Leitwerk hinein beschädigt worden, so daß es praktisch ein Totalschaden war.



Hier gibt es ein Video des Fluges: http://www.rcline.tv/video/1112

Da wollte mein Vereinskollege mich dann nicht im Regen stehen lassen und hat kurzerhand seine Piper beim Starten auch stark deformiert.



Kurzentschlossen haben wir dann ein paar Tage später wieder beim himmlischen Höllein eine Bestellung aufgegeben ;-) Die zweite Auflage habe ich im Prinzip genauso aufgebaut wie die Erste. Einzig ein neuer Regler (jetzt ein Hyperion 80A) und ein Emcotec SafetyPowerSwitch wurden eingebaut. Den Schwerpunkt habe ich noch ein paar Millimeter nach vorne (85mm) gelegt und nach den Erfahrungen des dritten Piperpiloten die Ausschläge der Querruder gegenüber den Bauplanangaben vergrößert. Als Differenzierung sind 50% eingestellt. Wegen der doch recht holprigen Wiese bei uns habe ich noch die Räder gegen solche mit 100mm Durchmesser gewechselt. Nun konnte also der zweite Erstflug erfolgen, wie üblich erstmal ein paar Bilder:







Der Start war dann auch keine Überraschung mehr, sauber hob das Modell ab und wurde dann wieder auf Sicherheitshöhe den üblichen Tests unterzogen. Es zeigte sich keine Änderung gegenüber der ersten Auflage. Zum Landen fahre ich die Klappen auf ca. 20-25° aus, eine Beimischung von Tiefe habe ich nicht programmiert. Wenn das Modell die überschüssige Fahrt abgebaut hat, ist praktisch keine zusätzliche Tiefe erforderlich. Bei Vollauschlag der Klappen kann man sehr steil reinkommen, wichtig ist hierbei allerdings immer noch genügend Fahrt beizubehalten. Mit Schleppgas kann man die Piper sehr schön bis zur Landepiste ranziehen und dann ausschweben lassen. Bei Starten sind die Klappen ebenfalls gut zu gebrauchen, schon nach recht kurzer Rollstrecke kann man die Piper in die Luft befördern. Nach nun einigen Flügen kann ich sagen, daß diese Ausgabe einer Piper sehr viel Vergnügen bereitet und ein netter Kontrast zum sonstigen gelben „Pipereinerlei“ ist. Das Preisleistungsverhältnis empfinde ich bei diesem Baukasten als sehr gut.

Pro
- attraktives Design
- gute Bausatzausführung
- Sehr gutes Preis-LeistungsVerhältnis
- komplette Ausstattung für Elektro- oder Verbrennerflug

Contra
- Frontscheibe könnte stabiler ausgeführt werden
- Fahrwerk sehr stabil, dadurch keine Federung
- Gabelköpfe aus Plastik brechen sehr schnell

Technische Daten: (bis auf Gewicht alles Herstellerangaben)
- Spannweite 2057mm
- Flächeninhalt 58,1dm
- Länge 1289mm
- Gewicht mit RC-Ausrüstung ohne Akku 3279gr
- Abfluggewicht mit 4S/4000mAh 3747gr

Bezug: Fachhandel (z.B. www.hoellein.de)
Videobeitrag:



Bild-Impressionen




DS 8077
DS 8077
DS 8077
FlightPower Hacker
EVO 20 3300 mAh 4s1p 14.8V
20C 66A Continuous 30C 99A Burst
15/7

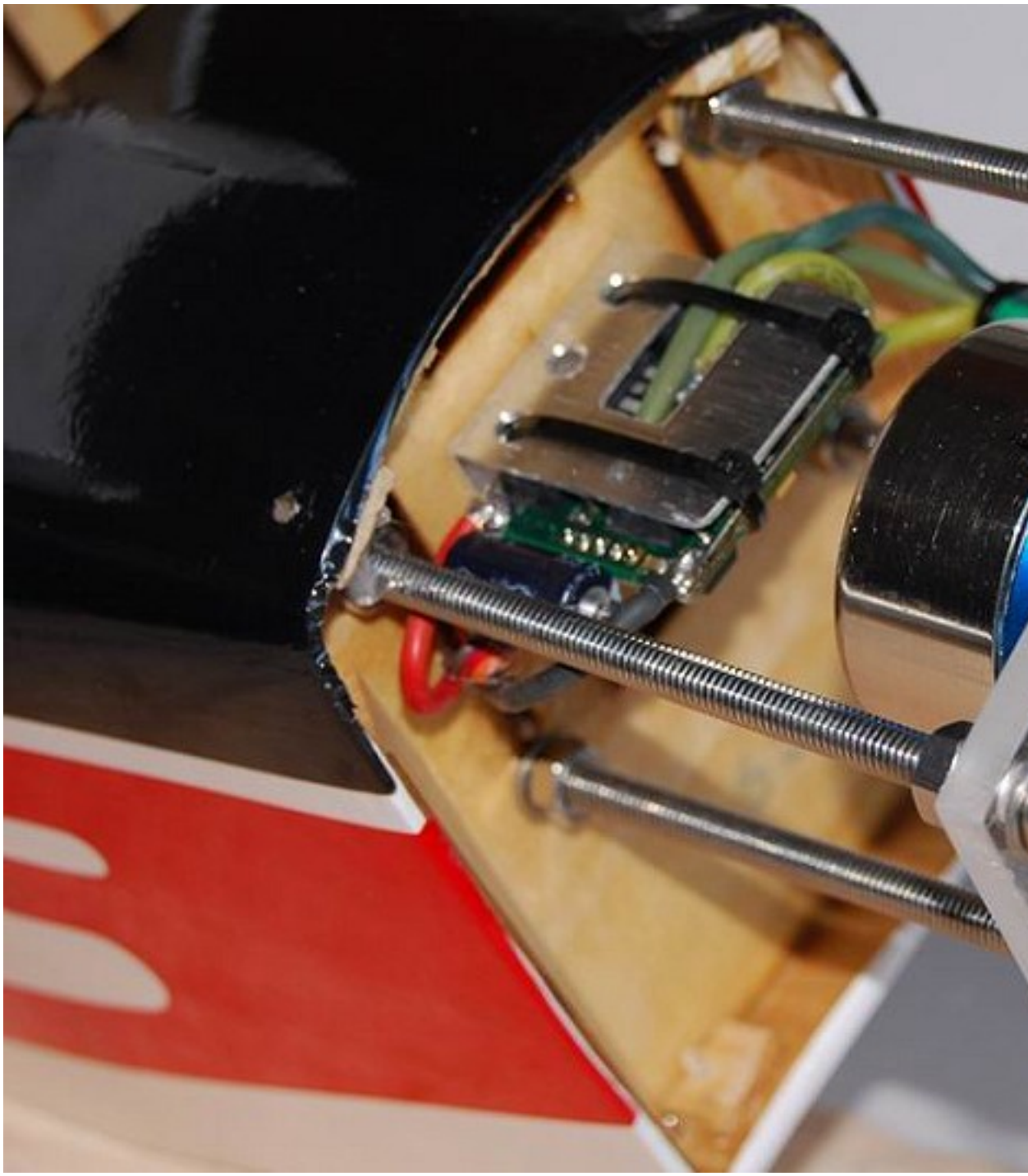
















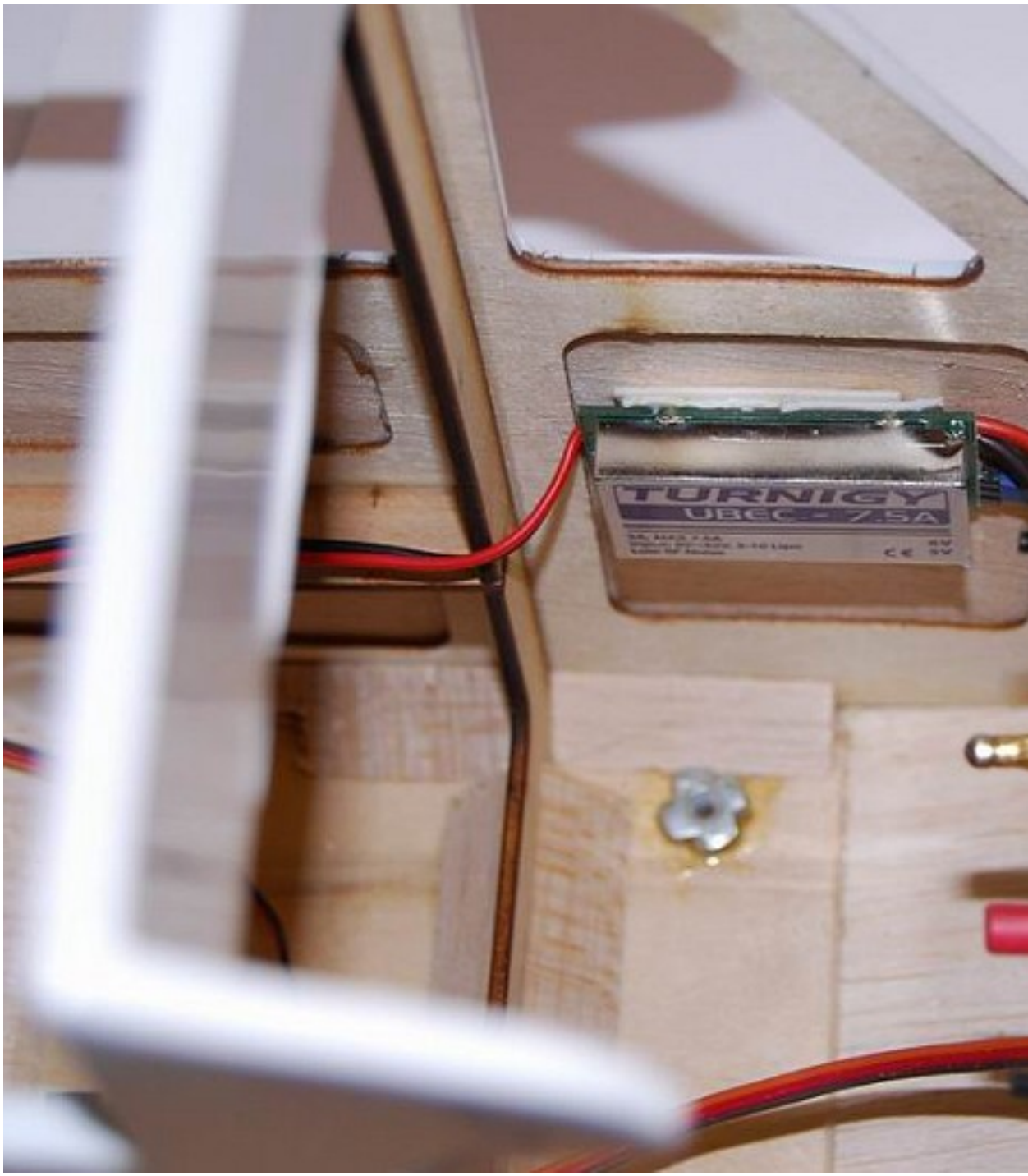




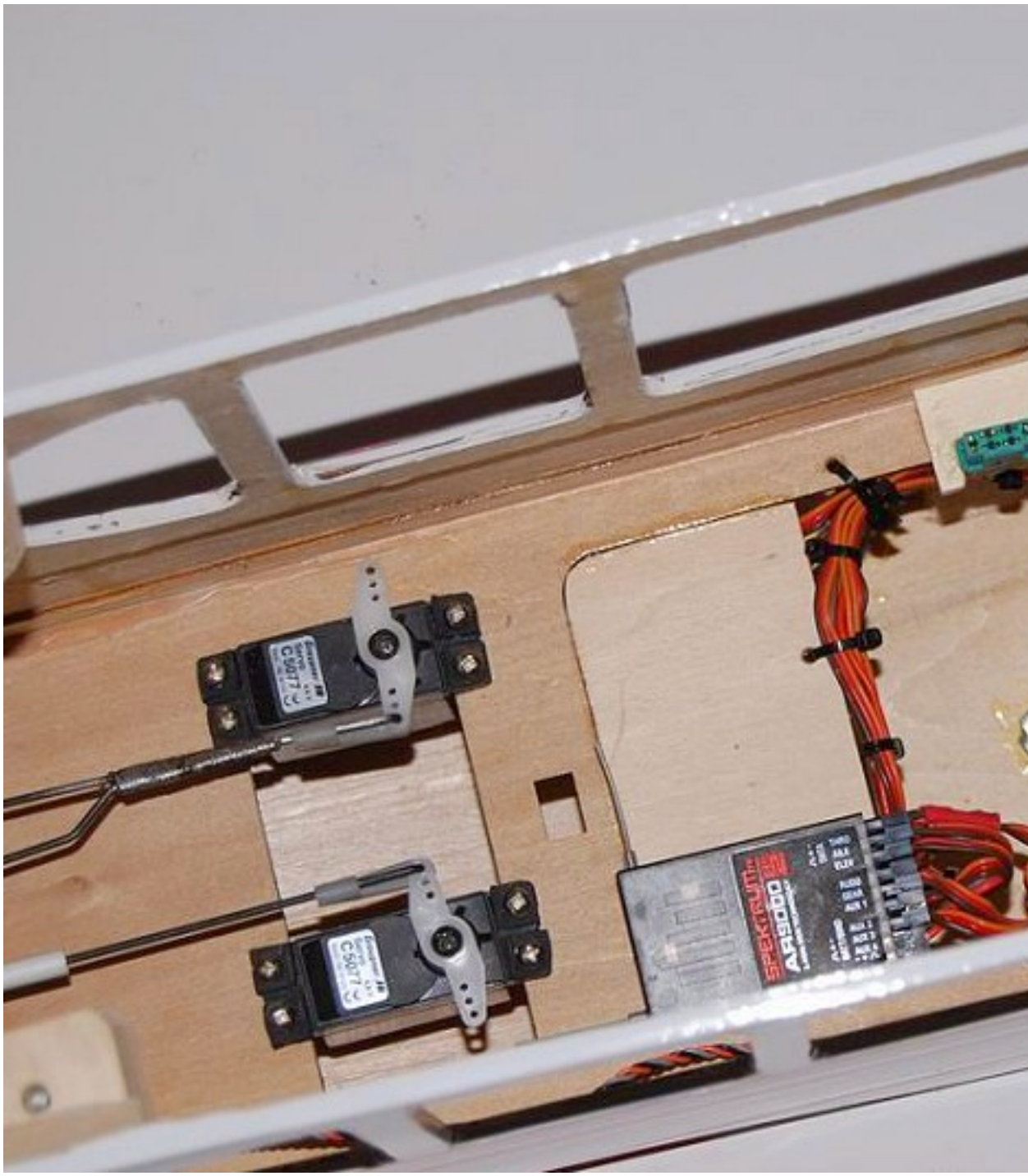




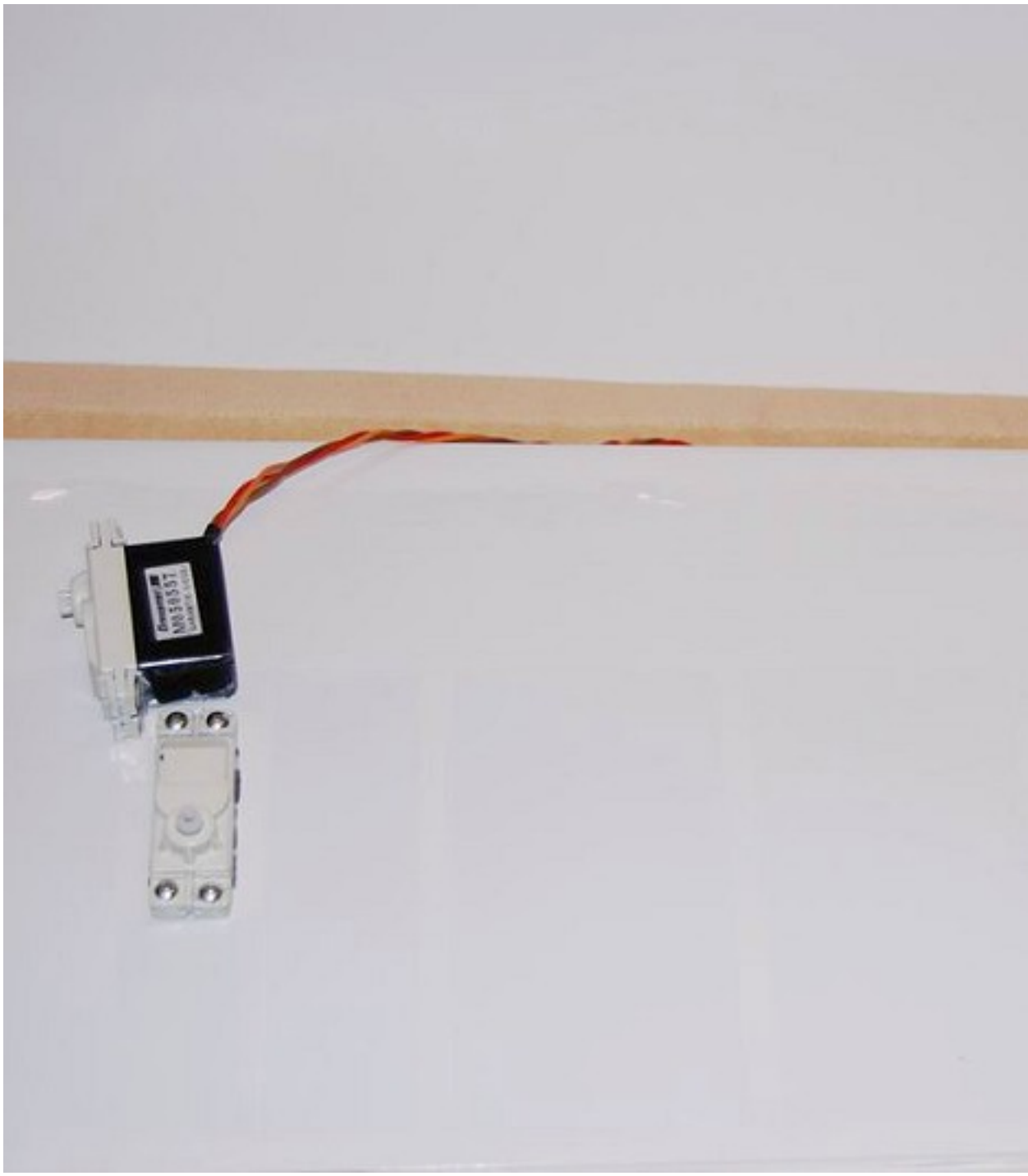



TURNIGY
UBEC 7.5A




SPEKTRUM
AR9000








D-WOLF
FLOW-D
















D-WOLF
RC LINE


ADAC









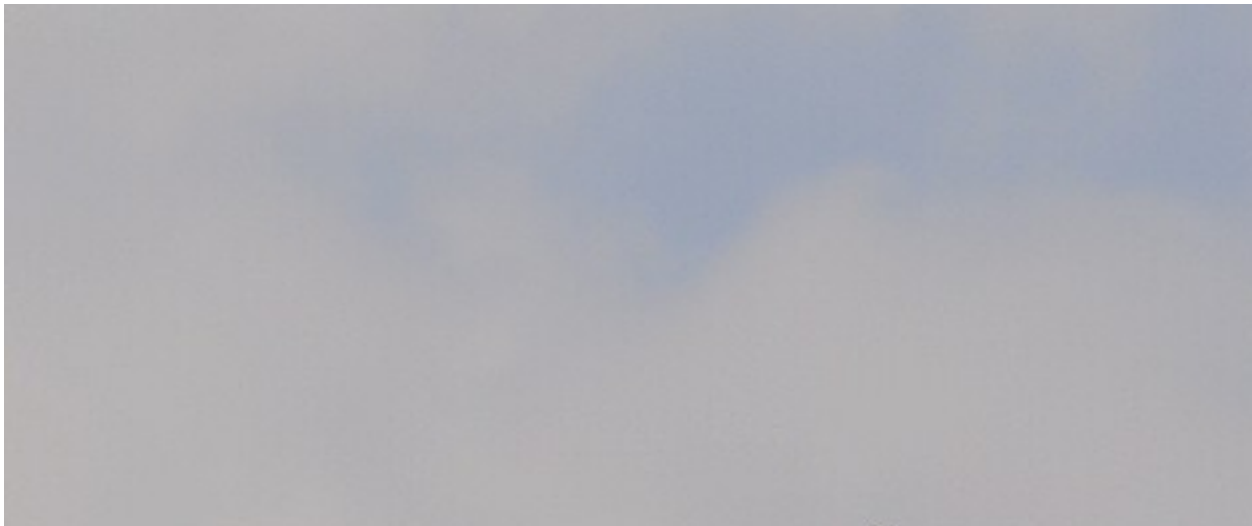

RC Line




RC Line












D-WOLF
RC Line





AutorÂ Â Â Â Wolfram Holzbrink **FotografÂ Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â** Wolfram Holzbrink, Dirk von der Mühlen **Copyright**
Alle Bilder, Grafiken und VideosÂ unterliegen dem Urheberrecht -Â ©Â WolframÂ HolzbrinkÂ 2009 **Realisiert** MaiÂ bis Juli 2009
4058 Klicks als Newsartikel

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