

Leichtgewicht

„Cessna Bird Dog“ von BMI

Kleine Elektro-Motormodelle sind eine Spezialität des belgischen Unternehmens BMI. In den vergangenen zwei Jahren wurden viele verschiedene Typen vorgestellt, sowohl Zweckmodelle wie auch schön gebaute vorbildgetreue Modelle. Die hier zu besprechende „Cessna Bird Dog“ ist wegen ihrer Robustheit und Größe das ideale Modell für entspanntes und preisgünstiges Elektro-Motorfliegen. Das Design – mehrfarbig bedruckt – macht das Modell zudem zu einem echten Hingucker auf dem Flugplatz. BMI bietet die „Cessna Bird Dog“ in zwei Design-Varianten an – ich entschied mich für den populären grauen „Military-Look“.

Die Bauteile werden grundsätzlich in guter Qualität geliefert. Schaut man allerdings genauer „hinter die Kulissen“, dann entdeckt man doch die eine oder andere unsaubere Ausführung der vietnamesischen Fertigung. Auch die Qualität des verwendeten Holzes lässt eher eine Quelle in der Bananenkistenherstellung vermuten, als bei einem Modellbau-Holzlieferanten. Dies beschert jedoch dem Fliegen des Modells keinen Abbruch und geht meiner Meinung nach angesichts des günstigen Preises in Ordnung. Die beiden Flügelhälften wiegen gemeinsam mit dem Verbinder 156 g, der Holz-Rumpf 172 g und die Brettchenleitwerke 42 g. Etwas überraschend für mich war das sehr dünne Flügelprofil, einem Eppler 205 nicht unähnlich. Das umfangreiche Zubehör enthielt die kompletten Anlenkungen, gelaserte Ruderhörner aus Holz (!), das Fahrwerk mit Rädern, eine Pilotenpuppe und so weiter.

Die Endmontage des Modells war dann Routine: Das Zusammenkleben der Tragflächen, das Einkleben der Leitwerke sowie die Montage der Ruderhörner, Anlenkungen und sonstigen Anbauteile. Insgesamt rund vier Stunden Arbeitszeit. Zur RC-Ausstattung habe ich auf vier Microservos „HS-65HB“ von Hitec zurückgegriffen. Die Bauanleitung sah vor, dass die Flächenservos stehend in die Flügel eingesetzt werden. Dort aber standen sie weit hervor und drückten zudem die Bespannung auf der Oberseite durch. Das sah wirklich bescheiden aus. Also habe ich die Servos kurzerhand hingelegt und in entsprechend angefertigte Ausschnitte mit 5-Min.-Epoxy bündig zur Oberfläche eingeklebt. Die Anlenkungen sind für diese Modellgröße mächtig stabil ausgelegt. Bei den Leitwerksanlenkungen ließ ich mir das ja noch gefallen, wenn gleich sich die Ruderhörner aus Sperrholz dort einer Schnitzattacke unterziehen mussten um optisch gefälliger zu werden. Die Querruderanlenkungen jedoch fertigte ich aus 0,8-mm-Stahldraht neu an und klebte Ruderhörner aus dem Parkfly-Bereich ein. Für die Leitwerksservos gab es im Rumpf mehr als genügend Platz, ebenso für den Empfänger. Für den Akkuschacht hinter dem Motorspant war ein abnehmbarer Deckel vorgesehen. Der jedoch passte nicht mehr, als das Fahrwerk angeschraubt war. Zwei Ausschnitte lösten das Problem.



Als Motor wurde ein bürstenloser Außenläufer „TM 200/10/22 12pol“ von Torcman ausgewählt. Er hatte sich bereits in mehreren Parkfly-Modellen bewährt. Eingeschraubt wurde er mit einem eigenen 2-mm-Sperrholzspant, der mit vier 2-mm-Kohlestäbchen vorgebaut wurde. Zusammen mit einem 9x4,5“-Slowfly-Propeller sollte das wohl ein passender Antrieb sein. Der dreizellige LiPo-Pack Kokam 1.550 mAh passte gut an die vorgesehene Stelle in den Rumpf und wurde mit einem Klettbandchen befestigt. Zu guter Letzt noch die Motorhaube, das sah ja jetzt schon richtig nach einem Flieger aus. Sehr ungenau war allerdings die „Passung“ der Tragflächenauflege und musste nachgearbeitet werden.

Mit 723 g Fluggewicht lag das Modellchen gut in der Hand, die es dann auch leise schnurrend zum Erstflug verließ. Die Ruderausschläge aus der Anleitung waren für meinen Geschmack reichlich groß bemessen und wurden später mit 65 Prozent Expo beaufschlagt. Das Überziehverhalten ist völlig problemlos, die Wendigkeit ausgezeichnet. Bei Windstille sind Schleichfahrten in Bodennähe ein Genuss für Auge und Ohr. Der Antrieb reicht für einfaches Herumfliegen mit passabler Steigleistung und bringt es auf immerhin 14 Minuten Flugzeit – Herz, was willst du mehr?

Ist die Wiese kurz gemäht, reicht es auch zum Bodenstart. Von einer Hartpiste machen Bodenstarts viel Spaß und sehen auch gut aus. Nur bei der Landung – ob Wiese oder Hartpiste – muss man ein wenig aufpassen und darf das Abfangen nicht vergessen, denn die Drähtchen des Fahrwerks sind dünn und weich.

Alle Bauteile sind bebügelt und mit detailliertem Finish versehen – Das Zubehör ist komplett. Selbst eine Sicherung für den Motor ist dabei (links) – Laut Hersteller sollten die Querruderservos stehend montiert werden. Besser sieht es aus, wenn das Servo liegend eingeklebt wird und kleinere Anlenkungsteile verwendet werden.



90 AUFWIND 2/2007 www.aufwind-magazin.de



Das bietet die kleine „Cessna Bird-Dog“: Ausgewogene Flugeigenschaften und ein schönes Flugbild. Herumfliegen in Bodennähe bei schwachem Wind macht besonders viel Spaß – Der Torcman-Motor wurde an einem Sperrholzspantchen befestigt, der mit vier 2-mm-Kohlestäben auf Abstand gehalten wird.

TECHNISCHE Daten

Cessna Bird Dog Kompaktes vorbildähnliches ARF-Modell

| | |
|-------------------|---------------|
| Spannweite: | 1.250 mm |
| Länge: | 860 mm |
| Fluggewicht: | 723 g |
| Fläche: | 90,65 qdm |
| Flächenbelastung: | 35,01 g/qdm |
| Ruderausschläge: | |
| Höhenruder: | +/- 12 mm |
| Seite: | +/- 15 mm |
| Quer: | +/- 10 mm |
| Schwerpunkt: | 55 mm |
| Preis: | ca. 95,- Euro |

Bezug im Fachhandel, www.bmi-models.com

