

Airworld Me 262

Test und Pilot: Sascha Trinks

Text und Fotos: Peter Kaminski u.Sascha Trinks



Die Messerschmitt Me 262 schrieb Geschichte und setzte in ihrer Zeit technische Maßstäbe denn sie war das erste in serie hergestellte Flugzeug mit Strahltriebwerk. Es wurde sowohl als Jäger (Schwalbe genannt) als auch als Jagdbomber (Sturmvogel) sowie in verschiedensten weiteren Varianten gebaut. Der Erstflug war 1941 noch mit Kolbenmotor und im Juli 1942 gelang dann der Erstflug mit einem Jumo 004 Strahltriebwerk von Junkers. Es wurden bis April 1945 insgesamt 1368 Flugzeuge gebaut. Nach dem Zweiten Weltkrieg gelangen einige Muster in die Hände der Amerikaner und Sowjets und so beeinflusste die Me 262 die weitere Entwicklung der Strahlflugzeuge ganz entscheidend. In Tschechien gab es sogar Nachkriegsversionen mit den Typenbezeichnungen Avia S-92 und Avia CS-92.

Baukasten

Das Modell in Voll-GFK-Bauweise von Airworld gibt es in einer Variante für Turbine und in einer EDF-Variante. Der Maßstab beträgt 1:6 mit annähernd maßstabsgerechten Proportionen. Die Oberfläche ist sehr detailgetreu mit allen

Nieten und Sicken und wird silbern eingefärbt ausgeliefert. Gegen Aufpreis kann Airworld auch ein Modell in Tarnlackierung liefern.

Die Aufnahme für das Einziehfahrwerk ist bereits eingebaut. Ein Scale-Fahrwerk wird von Airworld als Option angeboten. Der Rumpf ist aus GFK, wobei das Seitenruder angeformt ist. Das Höhenleitwerk ist ebenfalls aus GFK und lässt sich für den Transport abnehmen. Die Ruderklappen sind bereits ab Werk fertig montiert. Die allgemeine Bauausführung ist, insbesondere die Qualität und Passgenauigkeit der Teile, sehr gut. Kleinteile werden nicht mitgeliefert.

Bau

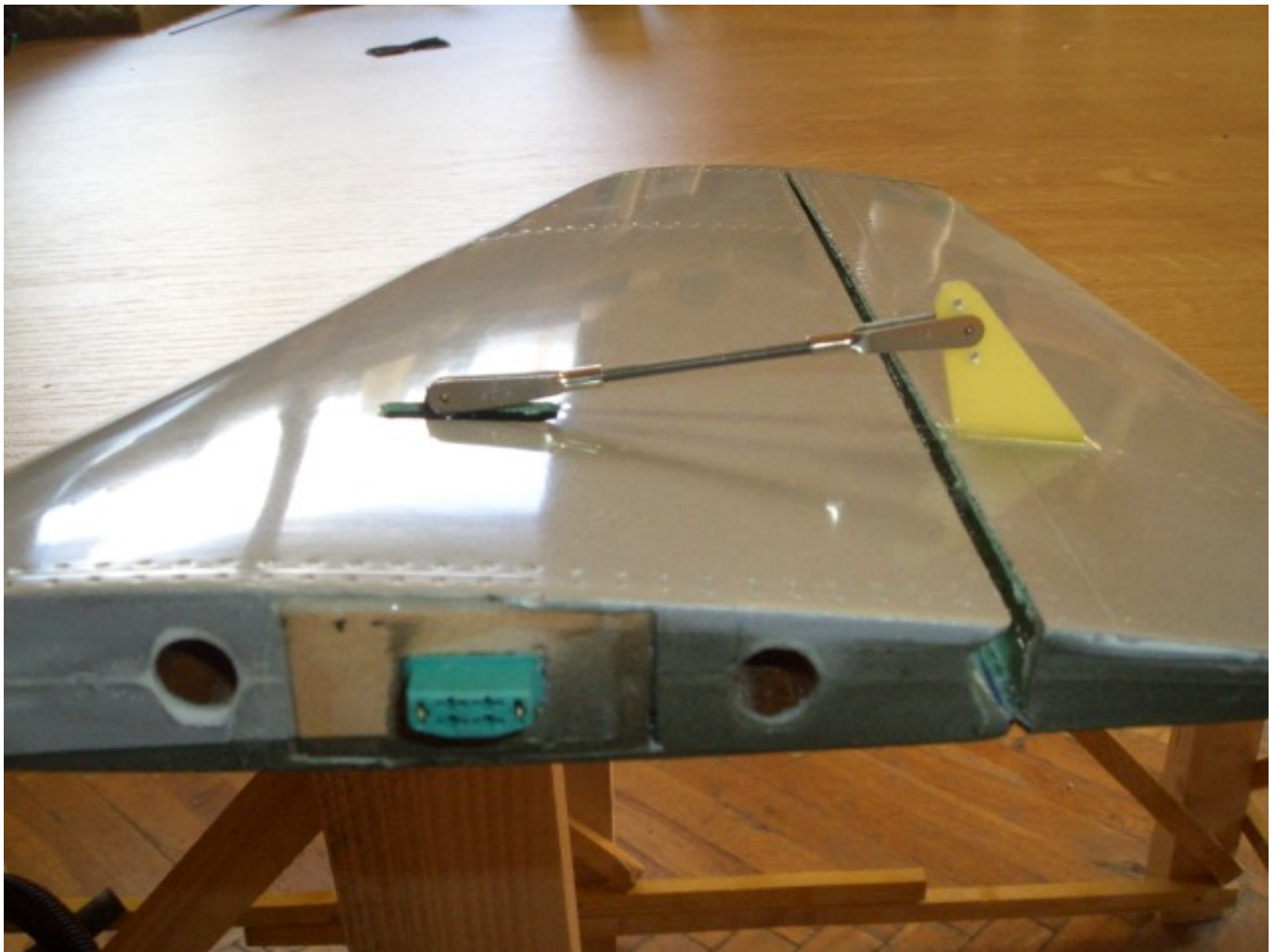
Der Rumpf sollte hinten zusätzliche Rumpfspanten aus leichtem Pappelsperholz erhalten. Diese sind notwendig, um eine größere Steifigkeit im hinteren Rumpfbereich zu erreichen. Der Rumpfausschnitt für die Tragflächen wurde mit mehreren Kohlerohvings verstärkt.



Die abnehmbaren Triebwerksgondeln sind für den denn Einbau von 90-mm-Impeller ausgelegt. Sascha entschied sich für zwei WeMoTec Midi Fan Pro.



Alle Servos sitzen direkt vor Ort ohne den Einsatz von langen Bowdenzügen.
Verbaut wurden insgesamt sechs Dymond D300 und drei Dymond D9500.



Hier die Steckung des Höhenruder (Bild unten) und der MPX-Stecker für die Servo-Steckverbindung, wie auch in den Flügelhäften für die Querruder (s. oben).



Die vordere Luke am Rumpf zum Bestücken mit Akkus nach Wahl links und rechts der Fahrwerksaufnahme auf den Brettchen mit Klettband. Bei Sascha sind das 2 x 5 S 5800er Lipos, welche in Reihe als 10 S beide Motoren versorgen. Insgesamt fließen so maximal 118 A. Rechts befindet sich das Lenkservo (13-mm-Metallgetriebeklasse) und links das Einziehfahrwerksservo D9500.

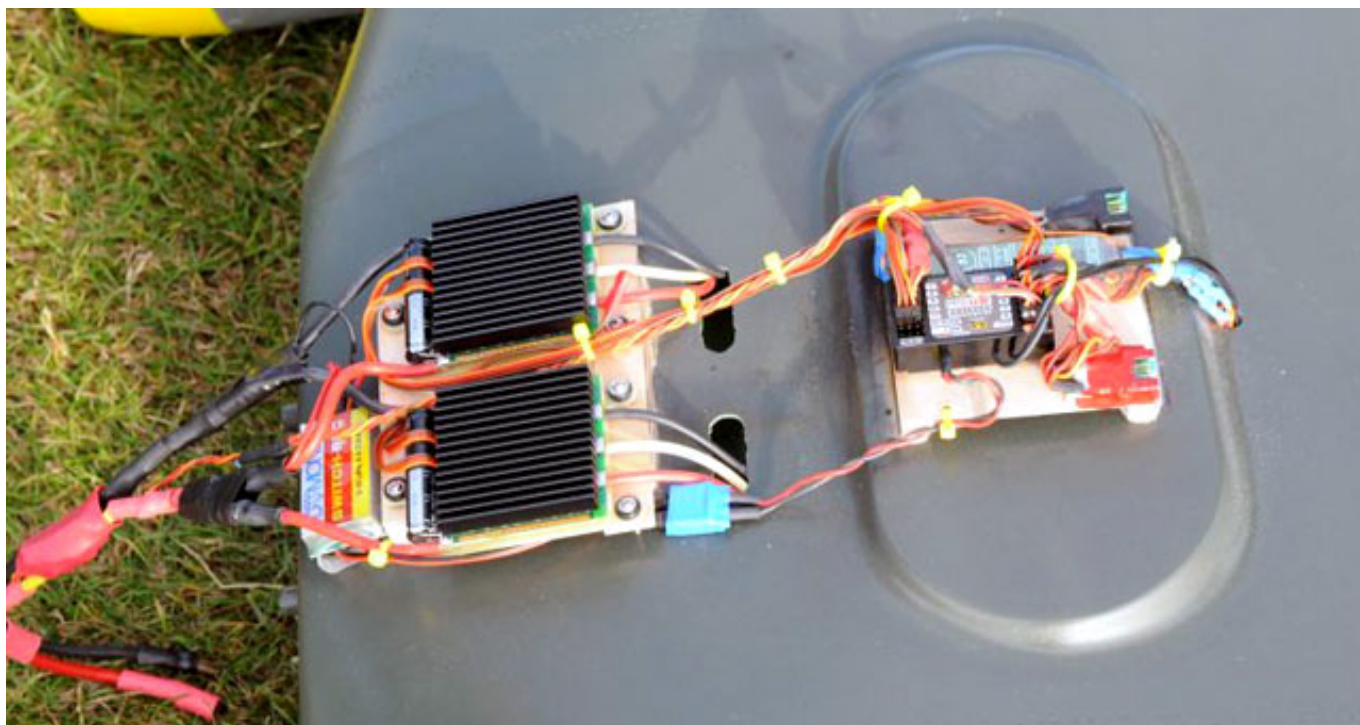


Bei den Fahrwerken handelt es sich um Mechaniken und Telebeine von Gerhard Kenner (www.einziehfahrwerk.de) speziell für die Airworld Me 262. Der Preis des genutzten Fahrwerks beläuft sich auf ca. 300 Euro. Die Räder auf den Hauptfahrwerksbeinen sind Kavan-Luftreifen mit einem Durchmesser von 100 mm. Vorne rollt ein Graupner-Leichttrad mit 85 mm Durchmesser.

Da es sich um mechanische Einziehfahrwerke handelt, welche von Servos angetrieben werden, mussten drei Servos Dymond D9500 angeschafft und eingebaut werden, welche das Stellwerk erledigen. Hier empfiehlt sich ein Empfänger mit ausreichend Kanälen, um jede Mechanik einzeln über einen separaten Kanal justieren zu können. Die Servos sitzen in der Fläche über den Triebwerksgondeln. Dort musste ein Ausschnitt gemacht werden, um die Motoranschlusskabel durchzuführen zu können.



Nach reichlicher Überlegung hat Sascha es für zweckmäßiger gehalten, die Regler und den Empfänger mittig auf der Fläche zu installieren. Zwei Multiplexstecker (schwarz und rot) erwarten den Anschluss der fünf Rumpfservos. Der kleine Chip hinter dem Empfänger ist eine Überlastsicherung von Orbit. Daran sind die Fahrwerksservos angeschlossen. Sollte ein Fahrwerk mal beim Ein- und Ausfahren blockieren, so bringt dieses Servo nicht die komplette Bordspannung zum Erliegen, sondern wird abgeschaltet. Nach fünf Sekunden wird der Vorgang automatisch wiederholt. Das funktioniert nun schon sehr lange und sehr wirkungsvoll. Die Stromversorgung des Bordnetzes erfolgt übrigens ausschließlich über im Bild ersichtliche 5-A-BEC, welche vor den Reglern montiert ist.



Hier sieht man das Anstecken der Rumpfservos bei der Flächenmontage.



Flugpraxis

Die großen Räder bieten einen geringen Rollwiderstand. Rollen zum Startpunkt, kurzes Ausrichten und los. Nach ca. 50 m kann Dank der vorhandenen Leistung leicht gezogen werden und der Sturmvogel hebt von selbst ab und das auch völlig problemlos auf Gras.



Nach dem Abheben etwas Höhe nachlassen, um das gefürchtete Stallen zu verhindern. Die Triebwerke unterhalb der Flugzeuglängsachse bewirken ein aufrichtendes Moment und dies kann bei zu langsamer Geschwindigkeit und damit verbundener zu geringer Höhenruderwirkung, dann zum Stallen führen. Sascha konnte dies aber nie beobachtet - hat es aber auch nie provoziert. Nach weiterer Fahrtaufnahme kann der Pilot, wenn er von Scale-Fliegen nicht hält, das Modell erstmal senkrecht steigen lassen.



Der Schwerpunkt nach Herstellernangaben passt sehr gut. Die von Airworld angegebenen Ruderausschläge sind aber zu gross. Eingestellt wurden +/- 12 mm für Quer und +/- 13 mm für Höhe mit je 30 % Expo. Der Ausschlag des Seitenruders beträgt bei Sascha +/- 25 mm.



Das Fliegen selbst ist vollkommen unproblematisch. Wegen dem Aufrichtmoment der Impeller wurden ca. sechs Prozent Tiefe auf Gas gemischt. Damit kommen alle Figuren sauber und neutral. Erwähnenswert ist noch das extrem gute Gleitverhalten wegen der großen Fläche. Daher fließen für den normalen "Reiseflug" lediglich 30 A Strom. Dies ermöglicht lange Flüge mit gemischtem Gas von sechs bis sieben Minuten. Fliegerisch gibt es sonst keine weiteren Besonderheiten. Saschas Me 262 ist etwas übermotorisiert aber dafür lässt sich die Maschine von jedem Kartoffelacker starten.



Zur Landung fährt Sascha die Querruder 15 mm nach oben. Dies vernichtet Auftrieb und schränkt die Fläche. Sie kann damit wirklich sehr langsam zuerst auf dem Hauptfahrwerk aufgesetzt werden. Der Landeanflug erfolgt flach und mit dem Gas wird der Sinkwinkel gesteuert.



Klasse sieht es aus, wenn das Bugrad dann während des Ausrollens noch eine Weile oben gehalten wird und erst 20 Meter später den ersten Bodenkontakt hat.

Hier noch ein Video vom Impeller-Meeting Südharz 2011:

UzGVLH76Kog

Fazit

Der Preis für das Modell beträgt ca. 800 Euro und noch mal knapp 600 Euro für das Scale-Fahrwerk. In dieser Kategorie und Größe von Modellen kann man den Preis des Modells ohne Frage als günstig bezeichnen. Die Flugeigenschaften sind ausgezeichnet und über den Eindruck den das Flugzeug in der Luft hinterlässt brauchen wir uns gar nicht weiter äußern. Daher kann das Fazit nur lauten: ein wirklich beeindruckendes und zudem bezahlbares Top-Modell mit sehr ausgewachsener Spannweite und super Flugeigenschaften.

Technische Daten

Spannweite: 2,00 m

Länge: 1,75 m
Gewicht: 7,1 kg
Impeller: 2 * WeMoTec Midi Fan Pro
Motor: Medusa 36-60 (1.100 KV)
Regler: Jeti Spin 77
Max. Strom: 118 A
Schub: 6,0 kp

Scale-Informationen

- Vom Original zum Modell: Messerschmitt Me 262 (Broschiert, 63 S.), Helmut Erfurth,
Verlag: Bernard & Graefe, ISBN-10: 3763760342 / ISBN-13: 978-3763760343
- Messerschmitt Me 262 Sturmvogel - Typen und Technik im Detail (100 S.),
Dennis R. Jenkins
Verlag: Bechtermünz, ISBN-10: 3828953395 / ISBN-13: 978-3828953390

Darüber hinaus gibt es eine ganze Reihe von Plastikmodellbausätzen im Maßstab 1:48. Hier ein Auszug:

- Italeri, Me 262 A-1A, No. 2613 und Me 262 B-1a/U, No. 2679
- Hobby Boss, Me 262 A-1a/U4, No. 80372
- Dragon Me 262A-1a, No. 5507 und 5515
- Pegasus, Me 262, No. 8415
- Lindberg, Me 262, No 70

www.airworld.de