

ALTERS

„MAXA 4M PRO F5J“ VON VLADIMIR MODEL

VORSORGE

Man(n) will es ja nicht wahrhaben, das Schlammassel mit dem Alter werden. Heute jagen wir noch gelenkig auf diversen Wettbewerben herum, ziehen F3J-Modelle am Seiljoch hoch und stemmen uns gegen brutal anreißende Schlepper. Aber wie wir alle wissen, wird das nicht immer so bleiben. Schon die statistische Überalterung der Gesellschaft lässt nichts Gutes erwarten. Und sollten Sie schon eine dieser pfiffig ausgetüftelten Altersvorsorge-Versicherungen auf dem Tisch liegen haben, dann wird es leider – jedenfalls für so manchen – auch Zeit, sich schon mal präventiv nach sportlichen Alternativen zum Handschlepp umzusehen. Zum Glück hat sich in den letzten Jahren eine Sportklasse rasant entwickelt die unseren „körperlichen Ge-

brechen“ Rechnung trägt. Okay, die taktische Spannung der Klasse F5J erfordert trotz allem eine gute mentale Konstitution und zieht auch genügend jüngere Wettbewerbsteilnehmer in ihren Bann. Körperlich hingegen sind wir Piloten doch deutlich weniger gefordert. Und da sich im F5J-Sport ein Modelltypus entwickelt der auch jedem Freizeitpiloten entgegenkommt, erfreuen sich Hightech-Sportsegelflugzeuge mit Elektroantrieb steigender Beliebtheit.

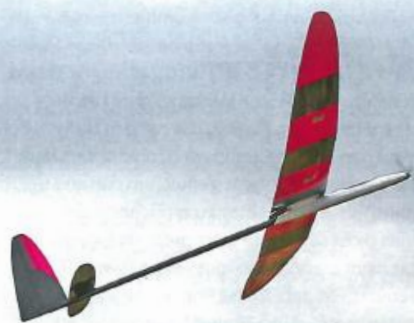
Schon in AUFWIND 5/2014 habe ich die „Maxa Pro 4M“ von Vladimir Models vorgestellt – auch 2015 noch eines der Top-F3J-Sportmodelle. Da ist es dann auch völlig logisch, dass ich mich mit Blick auf meine persönliche Altersvorsorge auch an meinem F3J-Modell orientiere. So habe ich

kurzerhand einen F5J-Rumpf zu meinen „Maxa“-Flügeln bestellt.

Vladimir Gavrilko ist auch im F5J sehr nah am Puls der Zeit und hat den F5J-Rumpf in zwei Konfigurationen im Angebot. Die eine Version ist im Grunde eine F3J-Konfiguration, bei der die Ballastkammer erhalten bleibt und als Antrieb ein sehr leichter Direktantrieb mit einem kleinen Akku von circa 80 Gramm seine Arbeit leisten soll. Die andere Version verlegt die Servos für Höhen- und Seitenruder unter den Flügel und schafft so Platz für Akku, Regler und Getriebeantrieb.

Da ich keinen extrem leichten F5J-Flügel habe, sollte der Rumpf eher alltagstauglich werden und gegebenenfalls etwas mehr Motor-

Der Powerline-Antrieb von Schambeck zieht das 1,9 Kilogramm leichte Modell locker aus der Hand



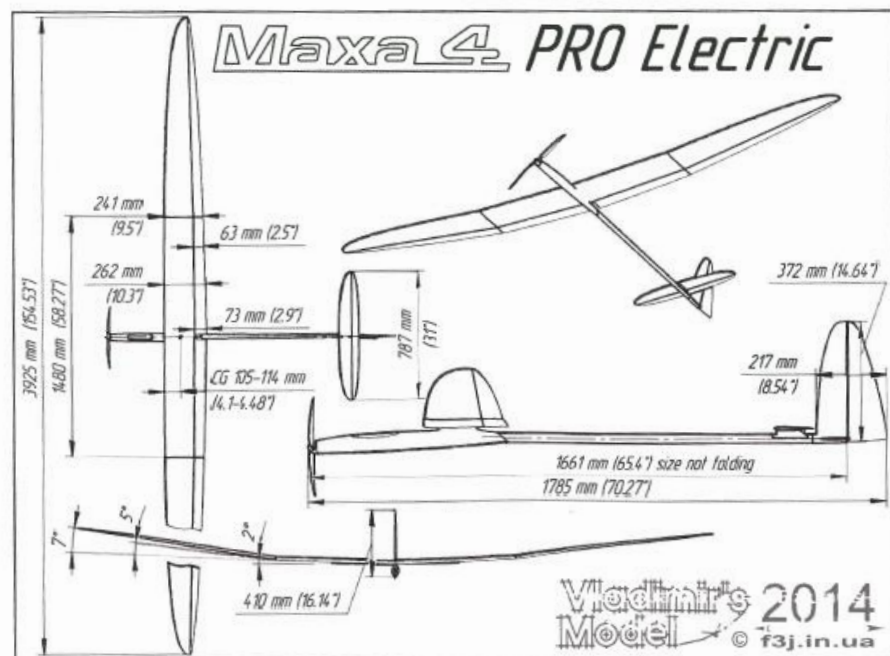


laufzeit zur Verfügung stellen. Deshalb entschied ich mich für die zweite Variante. Hier ist jede Menge Platz um Akkus verschiedener Größe und Gewicht unterzubringen. Der Nachteil einer nicht vorhandenen Ballastkammer ist in meinen Augen zu verschmerzen. Die „Maxa“ behauptet sich auch mit verhältnismäßig wenig Flächenbelastung sehr gut gegen den Wind. Außerdem kommt man zusammen mit einem sogenannten „Windy“-Flügel ja auch auf ein vernünftiges Abfluggewicht.

Der Rumpf war bestellt, somit ging es an die RC- und Antriebskomponenten: Die Servos waren vorgegeben. Vladimir Models hat nämlich eine sehr innovative Kunststoffhalterung auf das JR-„DS 285“-Gehäuse ausgelegt. Zum Antriebsstrang habe ich so einiges gelesen und mich auch ausführlich mit verschiedenen Wettbewerbspiloten unterhalten. Das universellste Antriebsset schien mir das „Powerline-micro 1025 F5J“-Set von Schambeck Luftsporttechnik zu sein. Und natürlich habe ich auch das Tuning-Set dazu bestellt. Alleine der Name ist es schon

wert. Und die schlanke 16x 8,5-Zoll-Luftschraube von Rudi Freudenthaler und der versetzte Spinner rechtfertigen den Aufpreis sogar faktisch. Ein weiterer Vorteil des Sets ist der beliebige Regler von Heino Jung. Der „YGE-60“ besitzt ein extra starkes BEC-System und liefert auf Anfrage auch eine BEC-Ausgangsspannung von 7,4 Volt. Somit konnte ich mein HV-Setup der F3J-Flügel ohne weitere Anpassung nutzen. Zusätzlich bestellte ich noch einen passenden Spant bei Schambeck, um die richtigen Lüftungsschlitze und Motorschrauben in den Motorspant der „E-Maxa“ zu bohren.

Nach ein paar Wochen Wartezeit lagen alle Komponenten auf meinem Bautisch. Ich steckte alle Teile zunächst zusammen. Die sehr ausführliche Anleitung in englischer Sprache ließ durch die vielen Bilder keine Fragen offen. Auch wenn die Verklebung von Rumpfausleger und Rumpfboot im ersten Moment komplex erschien, ging es problemlos voran, wenn ich mich nur exakt an die Anleitung hielt. Zunächst galt es aber das Prinzip der Servohalterung zu verstehen: Das Geniale an dieser Halterung ist, dass beide Servos über Kopf eingebaut werden. Dabei habe ich die Servohörner mit einem eingeschraubten Stift auf ein fest installiertes Kugellager gesteckt. So ließ sich der Bowdenzug sauber mit dem Ruderhorn auf die richtige Länge kürzen. Erst zum Schluss steckt man das Servo kopfüber auf das Ruderhorn. Die Servos werden dann mit je zwei Schrauben an den Standard-Befestigungslaschen in Position gehalten. Da ich die Servohalterung als Erstes eingeklebt habe, bestand keine Gefahr die Bowdenzüge auf die falsche Länge zu kürzen. Trotzdem ist hier



„Maxa 4m F5J“

Ein Elektro-Hochleistungsmodell

Spannweite.....	3.925 mm
Länge.....	1.860 mm
Gewicht.....	1.900 g
Fläche.....	82,16 qdm
Flächenbelastung.....	23,13 g/qdm
Preis.....	1.780,- Euro (Light), 1.970,- Euro (Windy)

Bezug bei FVK, Tel.: 0631/3508920,

www.fvk.de.

sorgsam arbeiten gefordert, da die Bowdenzüge aus GFK-Röhrchen bestehen und auf jede Art der Quetschung allergisch reagieren. Am besten kürzt man sie ohne großen Druck mit einer Trennscheibe. Die Anschluss-Stücke sollten dann auch nur mit Sekundenkleber geklebt und eventuell mit etwas Schrumpfschlauch gesichert werden. Nachdem ich das geschafft hatte, harzte ich Rumpfbau mit Ausleger entsprechend zusammen. Hier hieß es wieder: die Einstellwinkel-differenz wie im F3J-Bericht in AUFWIND 5/2014 sicher stellen.

Das Rumpfbau hatte vorne bereits einen installierten 32-mm-Motorspant. Da der Spant ab Werk keine Ausschnitte hatte, half jetzt der von Schambeck mitgelieferte Spant. Von diesem habe ich einfach die Bohrungen und – ganz wichtig – auch die Lüftungsschlitze übertragen. Mit etwas Fräsgeschick war der Antrieb ruck

zuck verbaut und ich konnte den Regler knapp hinter dem Motor installieren. Dann der Empfänger und dahinter kam der Akku hin. Da ich den Schwerpunkt mit circa 107 Millimeter weit hinten fliege, konnte ich den 1.000-mAh-Akku von „Stefanslipshop“ auch ganz nach hinten unter den Flügel schieben. Am sichersten befestigt man den Akku dort, indem man ihn auf eine kleine Holzschiene schrumpft und diese mit einer Schraube vorne im Kabinenausschnitt fixiert.

So ausgerüstet war die „Maxa 4M Pro“ für den F5J-Einsatz gerüstet. Zunächst habe ich den Rumpf unter meinen „Light“-Flügel geschraubt und kam so auf ein Abfluggewicht von 1.900 Gramm. Damit war ich also für die meisten Situationen gerüstet. Erst bei einem Wind ab etwa 15 bis 20 Stundenkilometer wird es dann Zeit, den „Windy“-Flügel aus dem Keller zu holen. Mit 150 Gramm mehr ist man damit für jede Wettersituation gerüstet.

Altersgerecht muss man für den Start der „Maxa F5J“ eigentlich gar nicht mehr laufen. Ein mittlerer Wurf aus dem Stand reicht und der kräftige Schambeck-Antrieb zieht die „Maxa“ steil in den Himmel. Man spürt förmlich, wie satt das Modell an jeder Umdrehung der 16x8,5-Zoll-Luftschraube hängt. Selbst senkrecht zieht der Powerzwerg die „Maxa 4m pro F5J“ in den Himmel. In wenigen Sekunden ist Thermikhöhe erreicht und man kann den Motor abschalten. Ab jetzt ist alles wie immer: Den Bart sauber zen-

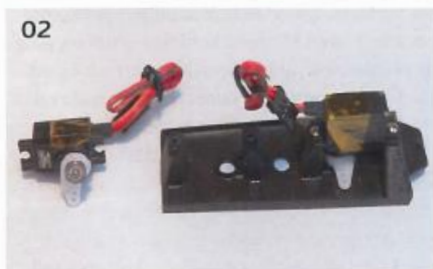
trieren und die „Maxa“ einfach machen lassen. Der 1.000-mAh-Akku ist bei einem Standstrom von 42 Ampere für fünf bis sechs Steigflüge gut und hat genug Reserven um je nach Thermik mindestens eine Stunde die Natur genießen zu können.

Für den Wettbewerb kommt noch ein Limiter rein, um den Motor nach 30 Sekunden zuverlässig abzuschalten und die Starthöhe zu loggen. Will man mit den sehr leichten Modellen der F5J-Szene mithalten, kann man eine spezielle „Maxa Ultralight“-Version bei Vladimir Models oder seinem deutschen Vertriebspartner FVK ordern. Damit erreicht man ein Abfluggewicht von unter 1.600 Gramm für vier Meter Spannweite. Zwar hält der Flügel dann keinen Seilstart mehr aus – muss er ja auch nicht – aber im Handling und in der Alltagsrobustheit büßt das Modell kaum etwas ein.

Für meinen ersten Wettbewerb der Saison in der Ukraine habe ich zwar nicht das leichteste Modell, fühle mich aber top gerüstet, um zumindest mal in meine Sportart der späteren Jahre reinzuschneppen. Solange ich mich allerdings noch am Luxus eines großen F3J-Teams erfreuen kann, werde ich auch gerne noch schleppen, werfen und was sonst noch alles gefordert ist. Für die ruhigen Nachmittage auf dem Modellflugplatz habe ich dann mit der „Maxa 4M Pro F5J“ eine sehr entspannte Alternative. ■

Text: Darius Mahmoudi

Bilder: Leonhard Axtner



01 | So kommt die 32 Millimeter messende Rumpfspitze beim Kunden an **02** | Die innovative Servohalterung. Das schwarze Kunststoffteil wird waagrecht in den Rumpf geklebt **03** | Auch die Landeeigenschaften sind identisch mit denen der F3J-Version

