

Hans Bauer

Bilder: Gitta Groer, Axel Pipahl

Weil meine Karriere als Modellbauer/-pilot in völliger Perspektivlosigkeit vor sich hin dümpelte, suchte und fand ich in meiner Unzufriedenheit – die Zweimotorigen. Selten zu sehen, mit eigenem Charme, stimmigem Sound und, selbstredend, eine Aufgabe für gestandene Elektromodellbauer. Als erstes Objekt meiner Begierde baute ich die 122 cm spannende *Mosquito* von PAF, was auch mit akzeptablem Ergebnis gelang. Auf der Suche nach weiteren Zweimot-Projekten fiel mir die *He 219* der Firma *aero-naut* auf: 140 cm Spannweite, handstartfähig, mit drei LiPos zu betreiben, Kosten in überschaubarem Rahmen, außergewöhnliches und dabei angenehmes Äußeres, geschichtsträchtig (es gibt genügend über diesen Nachtjäger zu lesen oder im Netz anzuschauen) und nur selten zu sehen (vor Jahren mal in Aspach).

Bestellen, bezahlen und auf das Paket warten war eins und das Öffnen des Baukastens dann wie Weihnachten (im Oktober). Die weiß eingefärbten GfK-Teile sind von einer vorzüglichen Qualität und so leicht, Nähte kaum zu sehen. Den Rumpf habe ich einen ganzen Abend vor dem Fernseher gestreichelt, genau wie meine bessere Hälfte ihre Katze. Die mir zugeworfenen Blicke wären sicherlich Offenbarungen für einen geschulten Psychologen gewesen. Auf weitere Beschreibungen verzichte ich zu meinen Gunsten. Ansonsten etliche Holz-, Kunststoff-

Wenn die richtigen Faktoren zusammentreffen, dann muss es nicht unbedingt eine top-aktuelle Neuheit sein, die einem das Herz höher schlagen lässt. Bei Hans Bauer war dies der Fall: So hatte er zum einen seine Liebe zu den Zweimotorigen entdeckt, und zum Zweiten eröffnet die zwischenzeitlich längst alltagstauglich gewordene LiPo-Technik auch älteren Modellen neue Möglichkeiten. Ergebnis: Nach ersten Zweimot-Erfahrungen sollte nun die »Uhu« von aero-naut das zweite Objekt der Begierde werden!

und Zubehörteile in guter Qualität. Trotz der kompletten Ausstattung ist der Baukasten nicht für Anfänger geeignet. Wer sich also diesem Modell nähern möchte, sollte über Modellbauerfahrung verfügen. Ich gehe deshalb nicht auf die einzelnen Bauabschnitte ein, sondern lediglich auf mögliche Änderungen und Abweichungen zu der ansonsten sehr ausführlichen Bauanleitung.

Das Höhenruder

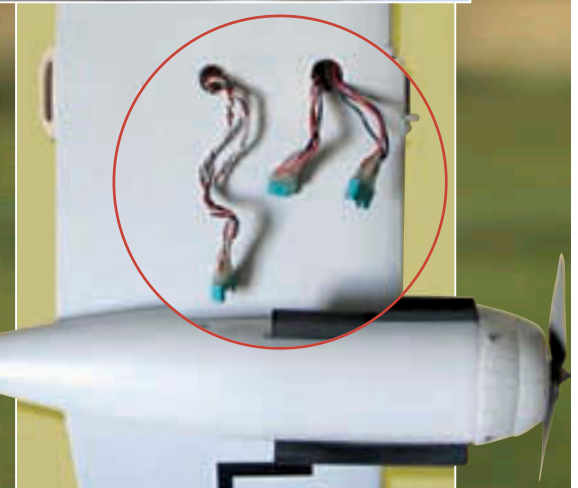
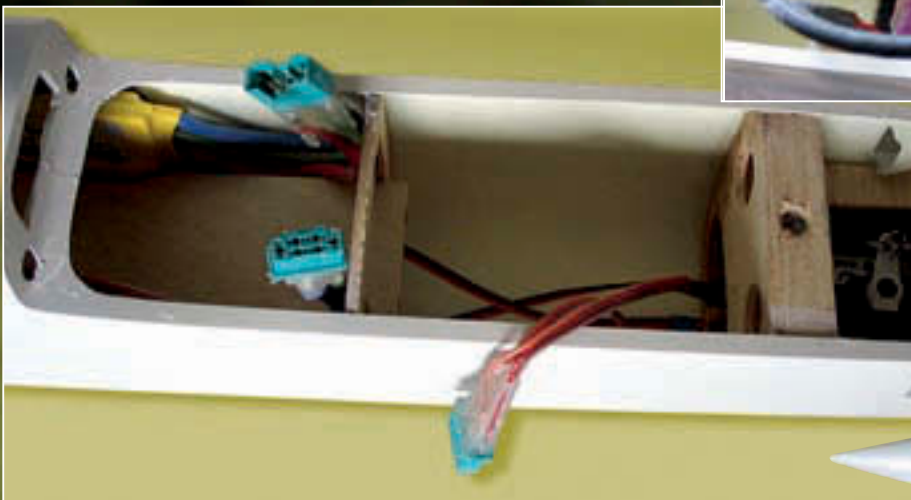
Die Anlenkung des Höhenruders würde ich heute von der Unterseite her vornehmen. Es ist genügend Bodenfreiheit vorhanden und vereinfacht den Bau des Rumpf-Höhenruder-Übergangs erheblich. Außerdem sieht das Modell dann noch ein Quäntchen besser aus, wenn man die Anlenkung nicht wahrnimmt.

Ein Blick auf den Akkuanschluss sowie die Steckverbindung zu den Flächenservos.

Auch wenn dem Erbauer die Tränen in die Augen steigen: Bauen Sie das komplette Heck keinesfalls leicht. Ich habe 50 Gramm Blei unter dem Höhenruder unterbringen müssen, um den LiPo bequem durch die Kabinenhaube wechseln zu können und um ein Abnehmen der Fläche zum Akkuwechsel zu vermeiden. Mit diesem 50-Gramm-Bonus kann man vermutlich alle Holzteile aus massivem Holz herstellen.

Die Fläche

Fertige Servoschächte aus dem Zubehörhandel fanden hier ihre Bestimmung. Vergessen Sie nicht, die Leitungen für Servos und Motoren (1,5 mm genügen bis 30 A) zu legen. Die Fläche als Ganzes mit einer Menge Kabel, Motorhaube, Motoren usw.





Fast fertig – allerdings soll ja auch das Auge am Spaß teilhaben können. Das wird sicher nach dem Finish der Fall sein!

LiPo-Technik für die Zweimot von aero-naut

He 219 »Uhu«



schien mir anfällig und würde – meiner Erfahrung nach – mit Sicherheit beim Transport Schaden nehmen. Deswegen entschied ich mich, die Fläche voll zu beplanken und anschließend mit einer 30-Gramm-Matte zu überziehen. Sprühfiller von Simprop und Schleifen, bis der Arzt kommt, lassen eine annehmbare Oberfläche entstehen.

Der Rumpf

Es gibt nichts über den Rumpf zu sagen, außer dass ich den Flieger nicht unbemann

lassen wollte – ein Püppchen in der Kanzel sieht einfach viel besser aus, als wenn Kabel durch die Fenster lugen.

Regler/Motoren

Die neueste Reglergeneration der Firma Simprop, im speziellen Fall ein Magic Speed 42A, stellt sich das Timing selbst ein, hat 3,8A BEC, Bremse An/Aus und programmierbare Drehrichtungsänderung, das alles für etwas über 60 Euro. Suchkriterien für die Motoren waren: dreizelliger LiPo, Luft-

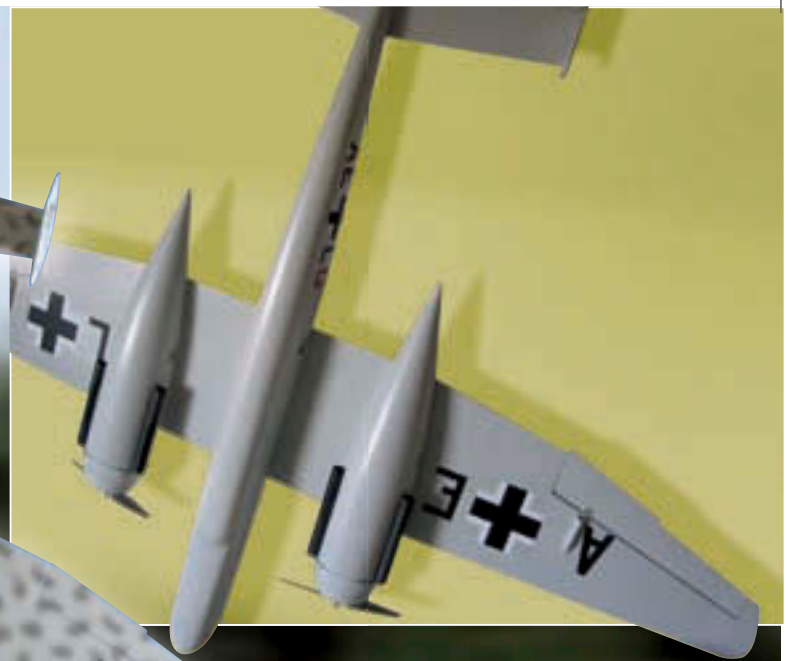
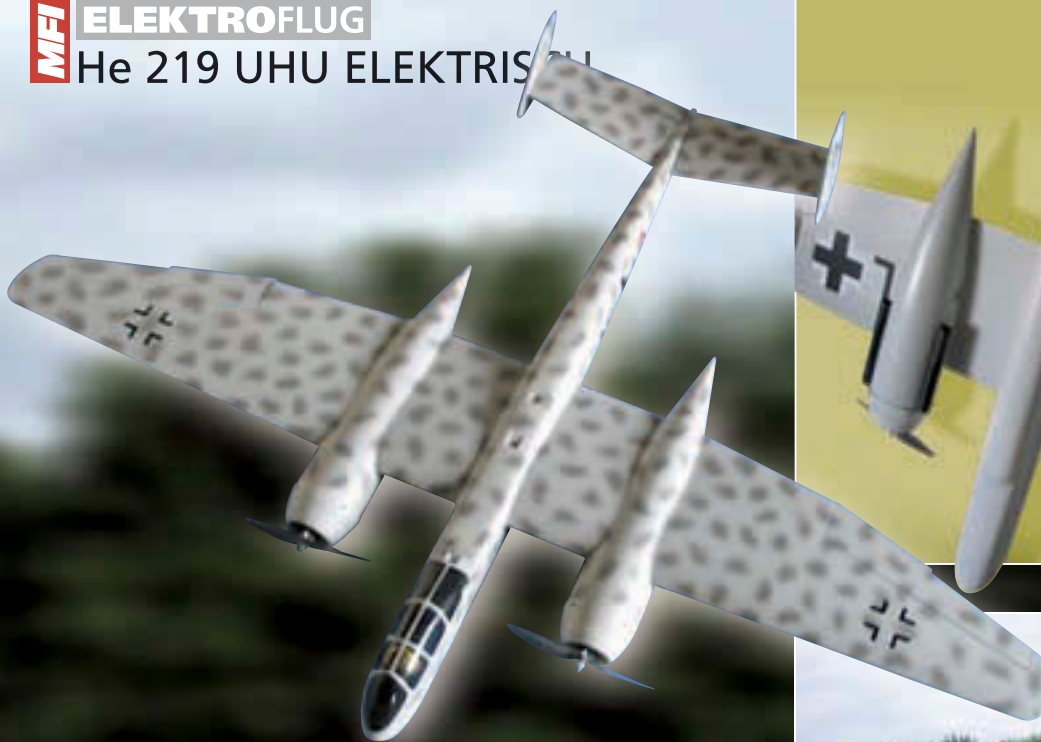
schraubengröße bis 9x?, maximal ca. 30A pro Seite, guter Wirkungsgrad, bezahlbar. Mit dem Hacker A30/12M wurde ich fündig. 104 Gramm Gewicht, 1.370 U/V, komplette Befestigung und Luftschaubenaufnahme für 70 Euro pro Motor – was will man mehr?

Zum Fliegen

Der Erstflug wurde »nackig«, will heißen unlackiert, durchgeführt und verlief unspektakulär. Die montierten 8x6-zölligen

MFI ELEKTROFLUG

He 219 UHU ELEKTRISCH



Luftschauben zogen 31A pro Seite, und das Modell war vom Werfer kaum festzuhalten. Da mir ein einigermaßen gerader Bau gelungen war, waren lediglich kleine Trimmkorrekturen am Tiefenruder nötig. Das Modell lag satt in der Luft, flog schön geradeaus, musste auch in langsamen Kreisen kaum mit dem Höhenruder gestützt werden und hätte ein wenig schneller sein können.

Bei der anschließenden Landung musste ich das Modell flott zu Boden lassen, weil das Ende der Landebahn näher kam (130 Meter) und die 219 noch immer nicht landen wollte. Sie ging ein bisschen auf die Nase – kein Schaden, aber beide Props ab ... na toll.

Es folgte das Umrüsten auf 7x6-zöllige SlowFlyProps – 26A, 12.600 U/min. Starten mit Vollgas, und das Modell zieht nun in einem sauberen 40-Grad-Winkel beschleunig-

Hier haben wir sie also, die He 219 »Uhu« im standesgemäßen Outfit und mit zeitgemäßen Innereien. Dank moderner LiPo-Technik gewinnt so mancher Klassiker an Wert, der früher eher schwer oder gar nicht zu elektrifizieren war.

gend in den wunderbar blauen, sonnen-durchfluteten, mit kleinen Wölkchen betupften Himmel. So passt's! Vom langsamen Vorbeiflug bis zum flotten Jägerüberflug ist alles machbar. Die Props sind nach rund 40 Flügen noch immer unbeschädigt.

Die He 219 wurde nun mit 2:3 wasserverdünntem Seidenmatt-Buntlack von Caparol (125 ml 4,95 Euro) gearbrusst. Wohl dem, der Freunde hat, die mit einer Airbrushpistole umgehen können und über das notwendige Equipment verfügen – ich kann das nicht so wirklich – danke, Horst. Mit dem Anbringen der Aufkleber und der Flammrohre waren die letzten i-Tüpfelchen gesetzt, und die Maschine sieht jetzt »echt voll krass aus, weißt du«! Mit drei 3.700er LiPos im Bug, 50 Gramm Blei im Heck und all meinen »schweren« Baumaßnahmen wiegt sie nun 1.826 Gramm und sollte auf keinen Fall leichter sein. Ich bezweifle, dass man dann noch Durchzug hat, und außerdem würde wohl das Flugbild »schwammig«.

Was die Flugzeit betrifft: Gewöhnlich fliege ich etwa zehn Minuten und muss dann plus/minus 2.000 mA nachladen – will heißen, dass in dieser Zeit nicht einmal 2/3 der

Akkukapazität in Flugenergie umgesetzt wurden. Da wäre also noch weit mehr drin, zumal die Maschine mit Drittel- bis Halbgas bereits bestens unterwegs ist!

Die Maschine gleitet bei abgestellten Motoren wie ein flotter Segler und kann sehr schön langsam gemacht werden. Ihr Gleitwinkel ist enorm, und ich überlege, die Querruder zum Landen hochzufahren.

Alles in allem ist die He 219 eines der schönsten Modelle, die ich bisher gebaut habe. Sie ist zudem angenehm zu fliegen und ohne jegliche Allüren. Und wenn nun jemand mehr über sie wissen möchte, dann vermittelt die Redaktion gerne den Kontakt!

MFI



TECHNISCHE DATEN

HE 219 »UHU«	
Spannweite	ca. 1.400 mm
Länge	ca. 1.035 mm
Tragflächeninhalt	ca. 23,28 qdm
Fluggw. (lt. Hersteller)	ca. 1.750 g
Fluggw. Testmodell	ca. 1.826 g
Akku	Flightpower LiPo 3s, 3.700 mAh
Strom	48 A bei Volllast beider Motoren
Motor	2 x Hacker A30/12M
Propeller	2 x SlowFlyProps 7x6
Regler	2 x Simprop Magic Speed 42A BEC
<small>(bei einem Regler wurde der rote Draht durchtrennt)</small>	
Servos	Höhe Hitec HS 85 BB; Quer 2 x Dymond D60
Preis	€ 219,-
Hersteller/Bezug	aero-naut Modellbau, 72766 Reutlingen, www.aero-naut.net