



SOUND-CHECK



Eigentlich war ich ja kein großer Fan von Impeller-Modellen, da ich meistens auf der grünen Wiese fliege – und der Geräuschpegel in freier Natur mir bislang einfach zu unangenehm erschien. Mit den neuen 12-Blatt-Impellern soll das ja ganz anders sein und auch Amewi wirbt bei der neuen AMX-Planes A-10 Thunderbolt II mit dem Sound. Und das ist nicht übertrieben...

Das Original

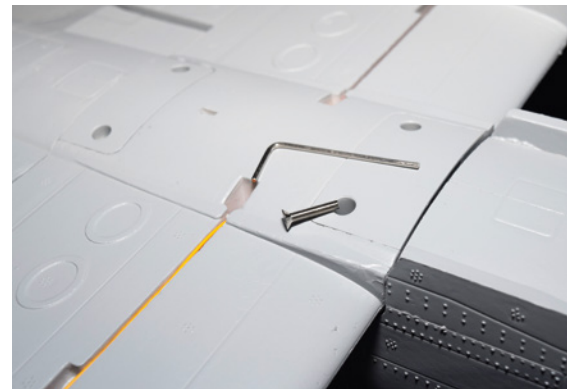
Die Fairchild-Republic A-10 Thunderbolt II (Deutsch: Donnerkeil), aufgrund ihres eigenwilligen Designs auch Warthog (Warzenschwein) genannt, wird seit 1976 in Serie gebaut – und ein Ende ihrer Dienstzeit ist noch nicht abzusehen. Die A-10 ist ein Erdkampfflugzeug und ist dementsprechend mit einer 540 kg wiegenden Titanpanzerung geschützt. Das Flugzeug kann im Notfall sogar mit nur einem Triebwerk, der Hälfte des Leitwerks, einem Höhenruder und einem stark beschädigten Flügel noch fliegen.



AMXPlanes A-10 Thunderbolt II von Amewi



Bei der Montage der Tragfläche werden zwei Kabel, jeweils für ein Querruder, verbunden.



▲ Die Tragfläche befestigt man mit vier metrischen Schrauben und dem mitgelieferten Sechskantschlüssel.

mensioniert und erhitzen sich auch bei längerem Vollgas kaum. Der Akku sollte allerdings eine Entladerate von mindestens 30C haben.

Zu den Einstellungen: Die maximalen Ruderausschläge sind in der Anleitung angegeben – und sollten auch eingehalten werden. Denn mit zu großen Ausschlägen reagiert die A-10 speziell auf den Querrudern giftig. Mit den empfohlenen Werten

▼ Wenn das Leitwerk mit dem Rumpf verklebt ist, werden beide Höhenruder mit den Anlenkungen verbunden und durch Lösen der Klemmschraube am Servoarm in Neutralposition gebracht.

Minimale Flugvorbereitungen

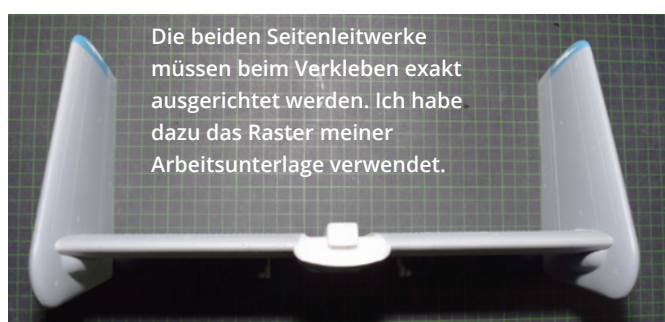
Das Modell wird fast flugfertig von Amewi ausgeliefert, nur noch der eigene Empfänger, Sender und Flugakku sind nötig. Der Zusammenbau beschränkt sich auf das Verkleben des Leitwerks, das Verbinden der Höhenruder mit dem Servo und das Befestigen der Flügel mit vier Schrauben. Durch das Verkleben des Leitwerks kann das Modell leider nicht mehr in der Originalverpackung verstaut werden. Aber das macht nichts, denn an der Wand im Hobbykeller präsentiert, macht sich das kleine Schmuckstück eh besser.

Die Kabel sind teilweise beschriftet und teilweise nicht. Mit etwas Ausprobieren

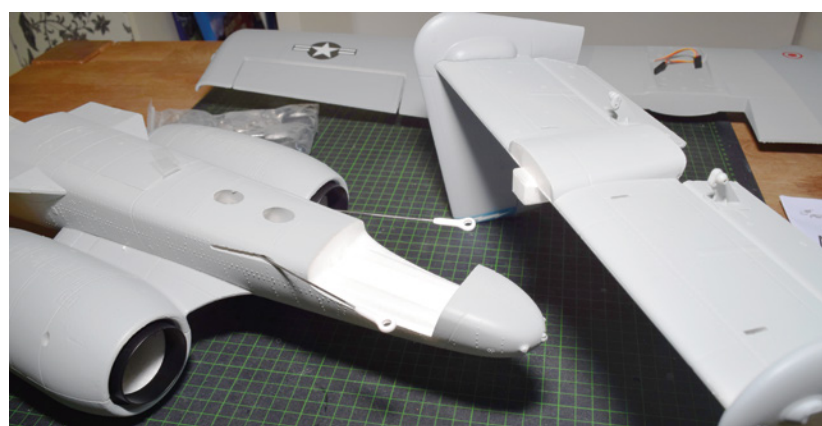
habe ich das Querruder- und Regler-Kabel aber schnell identifiziert. Das starre Hauptfahrwerk wird, wenn man vom Boden aus starten möchte, gesteckt und das Bugrad mit einem Stellring gesichert.

Außen und innen

Der erste Eindruck? Das Schaummaterial der A-10 ist sehr hochwertig und auch fingerdruckfest. Dabei ist das Modell klasse detailliert und trägt ein vorbildgetreues Cockpit mit Pilot. Aber auch die Technik überzeugt schon auf dem Boden: Der Standschub beträgt 1,06 kg bei einem Abfluggewicht von 1,27 kg, dazu kommt eine Leistung von rund 800 W bei 58 A. Die beiden 40-A-Regler sind damit also gut di-



Die beiden Seitenleitwerke müssen beim Verkleben exakt ausgerichtet werden. Ich habe dazu das Raster meiner Arbeitsunterlage verwendet.



A-10 Thunderbolt II

Verwendungszweck: EDF-Jet**Modelltyp:** flugfertig mit Antrieb und Servos**Hersteller/Vertrieb:** AMXPlanes/Amewi
Fachhandel; Infos unter: www.amewi.com,
Tel.: 05251 2889650**Bezug und Info:****UVP:** 299,- €**Lieferumfang:** Modell mit eingebauter Elektronik ohne Empfänger, Sender und Akku**Erforderl. Zubehör:** 4-Kanal-Sender, Empfänger, 4s-LiPo mit 2.200 bis 2.600 mAh**Bau- u. Betriebsanleitung:** Deutsch, Englisch, 26 Seiten**Aufbau****Rumpf:** EPO, fertig lackiert und dekoriert**Tragfläche:** EPO, fertig lackiert und dekoriert**Leitwerk:** EPO, fertig lackiert und dekoriert**Einbau Flugakku:** Akkuklappe auf der Oberseite**Technische Daten:****Spannweite:** 1.000 mm**Länge:** 920 mm**Spannweite HLW:** 320 mm**Flächentiefe an der Wurzel:** 180 mm**Flächentiefe am Randbogen:** 120 mm**Tragflächeninhalt:** 15 dm²**Flächenbelastung:** 85 g/dm²**Tragflächenprofil:** k.A.**Gewicht/Herstellerangabe:** 1.190 g**Fluggewicht Testmodell o. Flugakku:** 1.040 g**mit 4s-2.200-mAh-LiPo:** 1.270 g**Antrieb im Testmodell eingebaut****Motor:** 2 × 2627-4600kV Brushless**Regler:** 2 × 40-A-Regler**Propeller:** 2 × 50-mm-Impeller (12-Blatt)**Akku:** 4s-2.200- bis 2.600-mAh-LiPo empfohlen, 4s 2.200 mAh verwendet**RC-Funktionen und Komponenten****Höhenruder:** MFLY Model 9C Digital-Servo**Querruder:** 2 × MFLY Model 9C Digital-Servo**Bugrad:** MFLY Model 9C Digital-Servo**Empf.-Akku:** BEC

Meinen Empfänger habe ich in der Nase positioniert. Mit dem 2.200er 4s-Akku an der vorgegebenen Position stimmt der Schwerpunkt genau.



Nach mehreren Landungen hat sich der Sicherungsring am rechten Rad gelöst. Ich habe danach die Sicherungsringe durch 2-mm-Stellringe ersetzt.

fliegt sie dagegen sehr gutmütig und liegt satt in der Luft. Der Schwerpunkt befindet sich, wenn man das Modell in der Rückenlage auswiegt, ziemlich genau bei den zwei roten Kreisen auf der Tragflächenoberseite. Mit meinen 2.200er 4s-LiPo-Akkus passt der Schwerpunkt sehr genau.

Starten mit dem Warzenschwein

Beim Erstflug habe ich das Modell von einer Piste gestartet. Natürlich kann die A-10 auch aus der Hand geworfen werden – allerdings versuche ich das bei einem ungetrimmten Modell, also beim Erstflug, zu vermeiden. Die A-10 benötigt auf

der Straße durchaus eine gewisse Rollstrecke und man darf nicht zu früh ziehen, denn dann wird sie unlenkbar. Die Seitenruder sind hier ja nicht angesteuert, was die Konstruktion beim Doppelleitwerk stark vereinfacht. Dafür ist das Bugrad über den Seitenruder-Kanal angelenkt. Freilich hilft das nur, wenn die Nase unten ist. Sobald man zieht, sollte die Geschwindigkeit also hoch genug zum Abheben sein, sonst kommen die Seiten der Startbahn bedrohlich schnell näher. Hier heißt es also: Nerven behalten, beschleunigen und spät ziehen. Und noch ein Hinweis: Beim Start auf Gras muss der Platz aufgrund der relativ kleinen Räder schon ziemlich kurz gemäht sein.



Der 12-Blatt-Impeller ist perfekt ausgewuchtet und erzeugt neben dem hohen Schub ein sehr angenehmes Fluggeräusch.



Gutmütig ist die A-10

Beim Überziehen nimmt das Modell die Nase einfach runter, ohne irgendwelche Tendenzen zu einem einseitigen Abkippen. Rollen und Loopings gelingen ohne Probleme und die Thunderbolt hat Leistung satt für steiles Steigen. Wenn man die Triebwerke abschaltet, segelt sie sogar verblüffend lange. Die großen Rechteckflügel verleihen der A-10 sehr gute Gleiteigenschaften für einen Jet.

Mit meinen 2.200er Akkus und einer zugegeben Spaß-orientierten Flugweise ist es nach vier Minuten Zeit für die Landung. Danach verbleiben noch rund 30% Restkapazität in den Akkus. Landen kann man fast

wie mit einem Segler: Wenn man den Antrieb im Endteil abschaltet, hat das Modell eine sehr angenehme Sinkrate – und lässt sich gut ohne Antrieb aufsetzen.

Ja, das klingt gut

Der Hersteller schreibt, das Modell habe einen ausgewuchteten Impeller mit einem Turbinen-ähnlichen Sound. Das kann ich nur bestätigen. Direkt nach dem Start habe ich immer ein breites Grinsen im Gesicht. Das EDF-Geräusch liegt in einer angenehmen Tonlage und vor allem ist es nicht besonders laut. Ich habe manches Propellermodell, das lauter ist als dieser EDF-Jet. Angesichts des angenehmen und tollen Sounds

macht es richtig Spaß, mit Vollgas Figuren zu fliegen oder Erdkampfflugzeug-like mit niedrigerer Geschwindigkeit in Bodennähe einen fiktiven Geländeparcours auszukurven.

Mein Fazit

Diese A-10 ist mal richtig handlich, ein echtes Immer-dabei-Modell. Mit der abnehmbaren Tragfläche kann ich den Jet sogar aufs Fahrrad packen, um zum Fliegen zu fahren. In der Luft begeistert mich das dynamische, aber gutmütige Verhalten – und der tolle Klang. Zu guter Letzt macht die hochwertige und detaillierte Oberfläche das Modell zu einem Blickfang im heimischen Hangar.

