

Leise surrend zieht die Fokker in Augenhöhe an mir vorbei, schön langsam, einfach herrlich! Etwas Höhe, ein Hauch Seite und etwas Quer, jaaa, keine slippt so schön wie sie. Oooh, Vorsicht! Zu langsam, Gas rein, mehr Höhe, leicht Quer gegen halten und ... knapp, aber sauber abgefangen. Ja, Manfred, da staunste, was!

Gemeint ist natürlich der historisch-imaginäre Manfred von Richthofen. Der berühmte Baron, der in den vergangenen Monaten deutschlandweit durch die Kinosäle jagte und jetzt den Platz im Cockpit meiner Fokker Dr.1 ausfüllt. Für Modellflieger ist der Krieger ein alter Hut, für alle anderen ein galanter Leinwandheld.

Überzeugender Auftritt

Die Firma Pemotec hat zum rechten Zeitpunkt ein tolles Modell der berühmten Fokker Dr.1 auf den Markt gebracht. Vollständig aus EPP gebaut, stellt es eine absolute Besonderheit auf dem Markt dar. Bis dato kennt man EPP eher als Baustoff, aus dem Kunstflugmodellträume sind – von gelegentlichen Pipers mal abgesehen. Oft wirken und sind diese Modelle zweckorientiert, werden von kantigen Formen geprägt und das Schaummaterial offenbart sich schon von Weitem. Nun, die Fokker fällt da aus dem Rahmen. Sie präsentiert sich in einer bestechend guten Bauausführung und Optik.

Das rote EPP ist nicht lackiert, sondern eingefärbt, was einen dauerhaften Erhalt der

Farbe garantiert. Der Rumpf besteht aus mehreren, geschnittenen EPP-Teilen, die hinten kantig und vorne gerundet sind. Die weiße EPP-Haube ist aus dem Vollen geschnitten und nicht gebogen. Alle EPP-Rumpfelemente sind bereits exakt und sauber verklebt. Sogar der Ausschnitt fürs Cockpit ist bereits erledigt. Damit ist Pemotec eine vorbildgetreue Wiedergabe des Rumpfes gelungen, die in jeder Hinsicht überzeugt. Hinzu kommt, dass der Motorspant bereits eingeklebt ist, das Seitenruder mit einem stabilen Stiftscharnier angeschlagen und die Bowdenzüge inkl. Draht verlegt sind. Selbst die zwei Holzbretter zur Aufnahme des Fahrwerks sind eingeklebt. Um den Rumpfbau zu vollenden, ist nicht mehr viel zu tun: 1. das Höhenleitwerk, an dem bereits das Ruder mit einem Holzcharnier angebracht ist, ankleben, 2. Ausschnitte für Servos im Servobrett sägen und dieses mit verschraubten Servos einkleben, 3. Motor am Motorträger befestigen und dann an den Motorspant schrauben. Das war's – weiter geht es mit den Flächen.

Durchdachte Konstruktion

Insgesamt liegen im Bausatz fünf EPP-Flächenteile, die bestens geschnitten und für den Einbau sehr weitgehend vorbereitet sind. Die untere Fläche ist aus einem Stück, bereits mit



Fokker Dr.1 von Pemotec

EPP-Schmuckstück

einem CFK-Holm versehen und wird in die passend geschnittene Aussparung unterm Rumpf eingesetzt und dort mit einer Nygonschraube fixiert (nicht geklebt). Die mittlere Fläche ist aus zwei Teilen, die ebenfalls in passende Aussparungen des Rumpfs zu stecken sind, dann allerdings dauerhaft verklebt werden, z.B. mit Weißleim. Sekundenkleber empfiehlt sich nicht, denn der härtet zu schnell aus, so dass die Flächen nicht exakt ausgerichtet werden können. Es folgt die dritte, obere Fläche. Auch sie ist zweiteilig und zusammenzukleben, dabei half ein kleiner Holm aus eigenen Restbeständen, der in eine fertig gefräste Nut passt. Ebenfalls fertig sind die Querruder, und zwar mit Elastic-Flaps, und die Schächte für die Querruderservos. Hinein kommt jeweils ein 9-mm-Servo, dessen Kabel zu verlängern sind (min. 27 cm). Holzdeckel drauf, Ruderhorn einkleben, Lenkgestänge einsetzen, fertig. Zum endgültigen Festkleben der oberen Fläche ist dann etwas Geduld mitzubringen.

Zuerst sind die beiden Flächenstiele in die untere und mittlere Fläche einzukleben. Zwar ist die Position beider Flächen fest vorgegeben, doch kontrollieren sollte man schon, ob durchs Einkleben der Stiele kein Verzug verursacht wird. Erst jetzt können obere Fläche und Stiele

zusammenkommen. Damit der Einstellwinkel jetzt auch passt, gibt Pemotec in der Bauanleitung einen klasse Tipp. Die im Baukasten liegenden Rundholzstäbe mit Tesa-Krepp an die Unterkanten aller Flächen kleben und vor dem Verkleben den korrekten Sitz der oberen Fläche durch Messen sicherstellen. Super mitgedacht! Bei der Gelegenheit sollten gleich die Baldachin-Stäbe eingeklebt werden.

Da das Fahrwerk quasi fertig gestellt dem Baukasten beiliegt - es sind nur noch die Stummelfläche und die Räder einzuschrauben - kann es gleich am Rumpf montiert werden und die Fokker steht fertig auf ihren Beinen. Naja, fast! Schließlich soll der Dreidecker vernünftig geradeaus fliegen, also sind noch Motorsturz und -seitenzug korrekt einzustellen.

Motorträger mit Pfiff

Erwartungsgemäß hat Pemotec auch dafür eine pfiffige Detaillösung parat. Der Motor sitzt auf einem eigenen, dreieckigen Holzträger, der am Motorspant mit drei Schrauben festzuschrauben ist. Um den Winkel von Zug und Sturz passend einzustellen, ist der Motorträger über zwei der drei Schrauben entsprechend schräg zu montieren. Dabei gehen die Schrauben durch CFK-Rohre, die als Distanzhalter zwischen Träger und Spant dienen. Mindestens zwei Rohre sind mit ei-

ner Säge passend abzulängen. Eine Tabelle in der Bauanleitung gibt Auskunft, wie kurz das linke und untere Rohr sein müssen, um einen bestimmten Winkel von Sturz und Zug zu erzielen. Maximal jeweils 2° haben sich in der Praxis bewährt. Zugleich kann man durch gleichsinniges Kürzen der Rohre die Distanz zwischen Propeller und Motorhaube bestimmen und damit flexibel auf die Baulänge des Motors reagieren - wirklich pfiffig.

Pemotec empfiehlt einen 60-g-Außenläufer. Weniger wegen der Power, sondern mehr wegen des Gewichts, um den Schwerpunkt korrekt einstellen zu können. In meine Fokker kam, versorgt von einem 3S1P 1.100 mAh LiPo der Marke LemonRC, ein vorhandener 43-g-BL von Ikarus. Ob der reichen würde?

Einmalig

Vor dem Start kamen kurz die Maler mit Pinsel vorbei und dann folgte die technische Abnahme: Schwerpunkt stimmte. Das Programmieren des Modells mit der DX7 von Spektrum war schnell erledigt. Ins Cockpit wagte sich eine bis dato arbeitslose Pilotenbüste. Na, dann los Manfred!

Wie sich beim Fliegen zeigte, waren die fehlenden Gramm des Motors am Ende doch mit Blei zu ergänzen. Der empfohlene Schwerpunkt passt schon, doch minimal kopflastiger



♣ Ein sehr hoher Vorfertigungsgrad und vollständiger Inhalt zeichnen den Fokker-Baukasten aus

♥ Acryllack von Marabu haftet sehr gut auf EPP - vorher wird mit Tesa-Krepp abgeklebt



♥ Mit Lackstift werden die Konturen der selbst gemachten Schablone gezogen und ausgemalt



♥ Die stelligenauen und zuverlässigen Digi 5G von Jamara passen optimal in den Querruderservoschacht





Mit Hilfe von Holzstäben kann die EWD der oberen Tragfläche eingestellt werden

Über gezielt gekürzte Distanzröhrchen werden Motorsturz und -seitenzug eingestellt

fliegt die Fokker noch besser. Die Geschwindigkeit kann dann auf doppelte Schrittgeschwindigkeit reduziert werden, was beim Landen hilft, und in Kurven kann sie nochmals enger fliegen. Die Motorkraft reicht zum senkrechten Steigflug. Maximal fließen 10 A, mit einem 8x3,8 APC Slowfly Propeller, im Schnitt sind es deutlich weniger. Gut 15 Minuten Flugzeit sind drin, das hat was.

Die Wirkung des Seitenruders ist brachial: Turns und 180°-Wenden kommen bei Vollauschlag knackig. Loopings gelingen sowohl eng- als auch weiträumig. Um Fassrollen zu vermeiden, sind mit Tiefen- und Seitenruder gestützte Querruderausschläge optimal. Trudelfiguren sehen spektakulär und gefährlich aus, lassen sich aber problemlos ausleiten. Auf dem Rücken ist nur wenig Tiefe nötig. Alle empfohlenen Ruderausschläge können übernommen werden; etwas Expo empfiehlt sich.

Beim Strömungsabriss kippt die Fokker zwar schlagartig zur Seite und verliert spürbar Höhe, lässt sich aber mit einem beherzten Gasstoß gut abfangen. Langsame und tiefe Überflüge, am besten geslippt, sehen toll aus, doch auf-



passen sollte man schon; leichter Gegenwind ist dabei optimal. Zum Landen ist etwas Gas zu halten und nur wenig Höhenruder zu geben. Was folgt, ist der obligatorische Kopfstand. Da die untere Fläche beim Landen eigentlich immer im Gras schleift, kann das Modell gar nicht anders. Das macht sich auch beim Starten bemerkbar. Am besten schiebt man die Fokker mit 2/3-Gas per Hand in die Luft. Auf einer Hartpiste gelingen Bilderbuchstarts, -landungen und Touch-and-Go-Manöver.

Prädikat: empfehlenswert!

Der Vorfertigungsgrad ist sehr hoch, die Konstruktion von vielen pfiffigen Detaillösungen geprägt und alle Arbeiten vom Hersteller perfekt ausgeführt - da darf man auch bei einem EPP-Modell ins Schwärmen geraten. Somit hebt sich dieses EPP-Fliegerchen auch deutlich von seinen EPP-Kollegen ab. Fliegerisch macht die Fokker richtig Laune und lädt ein zum Rumtoben und Genussfliegen zugleich. Wer ein schönes, außergewöhnliches, weit vorgefertigtes und gut fliegendes Modell möchte, braucht nicht weiter zu suchen!

Datenblatt FMT-TEST Park- & E-Flyer

Modellname: Fokker Dr. 1

Verwendungszweck: Parkflyer

Hersteller / Vertrieb: Pemotec

Preis: 149,- Euro

Modelltyp: ARF-Modell aus EPP

Lieferumfang: Rumpf, fünfteilige Tragfläche, Seiten- und Höhenleitwerksteile inkl. Rudern, Flächenholm, Holz-Fahrwerk, Holzräder mit Gummimantel, Rudergestänge und -anschlüsse, Schrauben, Flächenstiele aus Holz, Kleinteile, Bauanleitung

Bau- u. Betriebsanleitung: deutsch, gut bebildert, 12-seitig, Einstellwerte vorhanden

Aufbau:

Rumpf: EPP, rot eingefärbt, fertig montiert, Motorhaube und -spant angeklebt, Seitenruder bereits angeschlagen

Tragfläche: EPP, rot eingefärbt, fünfteilig, Querruder bereits angeschlagen, QR-Servoschacht ausgefräst

Leitwerke: EPP, rot und weiß eingefärbt, Rider bereits angeschlagen

Motorhaube: EPP, weiß

Motoreinbau: Motorträger aus Holz muss an eingeklebten Spant angepasst werden, Bohrungen bereits vorhanden

Einbau Flugakku: Freie Wahl, Akku verschiebbar

Technische Daten:

Spannweite: 710, 615, 550, 140 mm

Länge: 580 mm (o. Prop)

Spannweite HLW: 265 mm

Flächentiefe: 110, 100, 100, 80 mm

Tragflächeninhalt: ca. 20,5 dm²

Flächenbelastung: ca. 20,9 g/dm²

Tragflächenprofil: ähnl. Clark Y, gerade Unterseite

Profil des HLW: Ebene Platte

Gewicht Herstellerangabe: ab 430 g

Fluggewicht Testmodell ohne Flugakku: 334 g
mit 3S1P 1.100 LemonRC: 428 g

Antrieb empfohlen:

Motor: 60-g-Außenläufer

Akku: k.A.

Regler: k.A.

Propeller: k.A.

Antrieb im Testmodell verwendet:

Motor: 43-g-BL von Ikarus

Akku: 3S1P 1.100 LemonRC

Regler: Lexors 18 A

Propeller: 8x3,8 APC Slowfly

RC-Funktionen und Komponenten:

Höhe: Digi 5G Jamara

Seite: Digi 5G Jamara

Quer: 2x Digi 5G Jamara

verwendete Mischer: Keine

Fernsteueranlage: Spektrum DX7

Empfänger: AR6100e Spektrum

Empf.Akku: BEC

Erforderliches Zubehör: Verlängerungskabel
Querruderservos

Geeignet für: Fortgeschrittene

Bezug: Fachhandel



Hohe Vorfertigung, tolle Bauausführung, klasse Flugeigenschaften - bei dieser EPP-Fokker gerät man ins Schwärmen