

# Rock am Himmel

Walter Felling

Fotos: Charly Paul

In der Musik gilt der Rock als fetzig. Genau dieser Begriff darf aber auch auf das neue Modell der Firma Staufenbergel angewendet werden. Denn die »ASH 26«, ein Geschöpf in Voll-GfK-Bauweise, ist ebenfalls fetzig, rassig. Schon die Erscheinung mit den schlanken Flügeln und der hohen Streckung weckt pure Lebenslust. Fliegen will sie und geflogen werden will sie auch. Doch genug der Schwärmereien und der Reihe nach: Baukasteninhalt, Montage und dann den Flugbericht.

Was den erfahrenen Modellflieger bei einem Voll-GfK-Segler neuerer Bauweise erwartet, dürfte allseits bekannt sein. Sauber vorbereitete Einzelteile sind dem noch als handlich zu bezeichnenden Karton zu entnehmen. Rumpf, Flügel, Leitwerke, Kabine und Kabinenhaube sind von ordentlicher Qualität. Beim Zubehör sind Änderungen aus der hausinternen Modellbauapotheke jedoch erlaubt. Ob nun z. B. Gabelköpfe aus Kunststoff das Maß aller Dinge bei diesem hochwertigen Modell sind, mag zu Recht bezweifelt werden. Wesentliche Einbußen erfährt die Gesamtbeurteilung dadurch wohl deshalb nicht, weil diese »ASH 26« ohnehin nur in die Hand des erfahrenen Piloten gehört. Doch dazu später noch mehr.

Weitgehend vorgefertigt sind die einzelnen in Klarsichtfolie eingeschweißten Elemente des Modells dem Karton zu entnehmen. So sind sämtliche Ruder (Quer-, Wölb-, Höhen- und Seitenruder) betriebsfertig vorbereitet. Lediglich die Anlenkung und das RC-Equipment sind noch anzufertigen bzw. einzubauen. Ebenfalls fertig eingebaut ist das Hauptfahrwerk; selbst die beiden Klappen für das einziehbare Fahrwerk sind bereits ausgeschnitten und montiert. Da fehlt wirklich nur noch das entsprechend starke Servo, was ich zugleich als Schleppkupplungsservo einsetze. Dies bedingt allerdings, dass das Fahrwerk beim Schleppvorgang ausgefahren bleibt. Der sich dadurch ergebende zusätzliche Widerstand beim Schleppvorgang ist eine eher erfreuliche Nebenerscheinung, fliegt die Kleine doch so etwas langsamer hinter der Schleppmaschine her.

Ein Mangel muss allerdings bei der RC-Montage angemerkt werden. Die Anlenkung für die Störklappen ist reinste Hebammenarbeit. Die Störklappen sind fertig eingebaut, lediglich die Abschlussklappe, ebenfalls aus GfK gefertigt, muss noch aufgeklebt werden. Aber das Problem stellt sich bei der Anlenkung der Klappen zu den Servos. Der Anlenkhebel liegt in fast unerreichbarer Entfernung zum Servoausschnitt. Wie soll da eine spielfreie Anlenkung eingehängt werden? Ein Metallgabelkopf, so schön er einzusetzen wäre, kann mangels Erreichbarkeit nicht geöffnet werden, um eingehängt werden zu können.

Ich habe mir wie folgt geholfen: Ein um 90° abgewinkelter Stahldraht wurde zunächst eingefädelt und anschließend mit sehr viel Geduld und Fingerfertigkeit mit einem für diese Fälle gedachten Kunststoffteil gesichert. Nach anfänglichen Zweifeln ist aber heute festzustellen, dass diese Anlenkung auch dem rauen Alltag standhält. Herr Och, Inhaber der Fa. Staufenbiel, will hier aber beim Hersteller auf Abhilfe drängen. Besser wäre es, wenn herstellerseitig ein bereits entsprechend gekröpfter Stahldraht bis zur Servoschachtöffnung verlegt wird.

Aber damit ist auch der einzige ernsthafte Kritikpunkt des Bausatzes abgehakt.



**SR-Lagerung in Hohlkehle**



**Hochstarthaken vor dem EZFW**



**Hochstromleitung: drei Servos (QR, WK und LK) wollen mit Strom versorgt werden**

Die Montage selbst ist, wie in diesen Fällen eigentlich immer, an einigen gemütlichen Abenden erledigt. Lediglich die Verkabelung der insgesamt neun Servos macht Mühe; immerhin sind in den Flügelhälften jeweils drei Servos unterzubringen, je eines für Querruder, Wölb- und Störklappe. Neben dem Empfänger und dem Ein-Aus-Schalter ist dann noch im



**Die Sitzwanne erzwingt diesen Anlagen einbau**



**Zum Abflug fehlt nur noch der Pilot**

vorderen Rumpfbot ein 2800-mAh-Akku eingesetzt worden. Dieser dürfte ca. 75 g schwerer sein als übliche 1800-mAh-Akkus.

Eine Überraschung dann beim Wiegen. Schlank und dennoch etwas übergewichtig dürfte die richtige Bezeichnung sein. Denn statt der herstellerseitigen Gewichtsangabe von 1800 g waren es in



Schlank und rassig zeigt sich das Modell am westfälischen Himmel



Auch am Boden eine elegante Erscheinung: »ASH 26« von Staufenbiel

meinem Fall schließlich 2260 g. Bei einem Flächeninhalt von 29,8 dm<sup>2</sup> hat das zur Folge, dass statt der geplanten Flächenbelastung von 60 g/dm<sup>2</sup> eine solche von 75,8 g/dm<sup>2</sup> zu verkraften ist. Dies hat auf die Flugeigenschaften zwangsläufig erheblichen Einfluss.

## Fliegen

Nun liegt die »ASH 26« erstmals auf dem Rasen des Modellfluggeländes. Doch wie befördere ich sie das erste Mal in die Luft? Liebend gern per Schleppmodell, doch die geringe Bodenfreiheit der Flügel lässt Befürchtungen aufkommen, dass sich ein Flügel beim Anschleppen im etwas zu hoch gewachsenen Gras verfängen und Ringelpiez auslösen könnte. Also entschied ich mich für die altbewährte elektrische Hochstartwinde. Nach deren Aufbau wurde das Seil am Haken unmittelbar vor der Fahrwerksöffnung eingehängt, eine letzte Ruderkontrolle durchgeführt, tief durchgeatmet und dann das Pedal der Hochstartwinde kräftig durchgedrückt. Und mit sehr flotter

Fahrt ging das Modell auf Höhe, wobei zunächst noch auf Wölbklappenunterstützung verzichtet wurde. Spätere Starts erfolgten mit 5 mm positiver Anstellung der Wölbklappen; dies führt zu deutlich mehr Höhengewinn beim Windenstart.

Ausgeklinkt und frei wie ein Vogel konnte die »ASH 26« nun ihre ersten Minuten in ihrem Element genießen. Und ein Genuss ist es wirklich, diesen schlanken Vogel in der Luft zu bewundern. Die Flügel mit doch recht geringer Flächentiefe zeigen eine markante Kontur am Himmel. Und geflogen werden will sie. Denn die Flächenbelastung macht sich durch eine erhöhte Grundgeschwindigkeit bemerkbar. Mit flotter Fahrt geht es vorwärts; es ist, wie in der Überschrift bemerkt: Rock am Himmel. Nichts für Langweiler oder gemütliches Sonntagsfliegen. Nein, sie will und muss gesteuert werden, anders ist ein Lustgewinn nicht möglich. Aber es macht auch riesigen Spaß, dieses Modell weiträumig und großzügig zu bewegen. Zu den ersten Turnübungen gehörte dann auch der übliche Schwerpunkttest: alles im grünen

## Technische Daten

Spannweite	3000 mm	
Länge	1160 mm	
Gewicht (Testmodell)	2260 g	
Flächeninhalt	29,8 dm <sup>2</sup>	
Flächenbelastung	75,8 g/dm <sup>2</sup>	
Tragflächenprofil	HQ 3/13	
Rudereinstellungen in mm	unten/oben	
<b>Querruderservos</b>		
Querruder	5	8
<b>Wölbklappenservos</b>		
Querruder	-	-
Startstellung	5	-
Thermik	2	-
Strecke	-	2
Butterfly	-	-
<b>Höhenruderservo</b>		
Höhenruder	7	7
Seitenruder	beidseitig 32	

Bezug: Staufenbiel,  
[www.modellhobby-shop.de](http://www.modellhobby-shop.de)

Bereich. Lediglich die Einstellwinkeldifferenz habe ich nach einigen Flügen durch Unterlegen der HLW-Auflage um 1 mm erhöht, was eine etwas geringere Grundgeschwindigkeit bringt.

Und die Thermiktauglichkeit? Nun, ein geübter Pilot kommt auch mit diesem Modell im Thermikschlauch zurecht. Aber auch hier gilt: mit reichlich Fahrt den Schlauch ausfliegen. Bei zu wenig Fahrt kippt die »ASH 26« über einen Flügel ab und nimmt dann wieder selbstständig Fahrt auf. Wer sich auf diese Eigenart einstellt, hat keine Probleme mit dem Segler.

Rock am Himmel zeigt die »ASH 26« dann aber am Hang. Hier zeigt dieser Voll-GfK-Segler sein wahres Gesicht. Fetzig ist sie dort zu bewegen. Schnell, fast schon superschnell kann die Hangkante abgeflogen und der Fahrtüberschuss wieder in Höhe umgesetzt werden. Dabei macht sie durch ein markantes Pfeifen jederzeit auf sich aufmerksam; keinem Piloten bleibt diese Erscheinung der Lüfte verborgen. Viele Kollegen fragen spontan nach Typ, Auslegung und Liefermöglichkeit. Daran lässt sich also auch die Begeisterung des Autors festmachen.

Und die Landung? Nun, im Flachland ist es kein Problem, mit genügender Fahrt flach auf das Gelände zuzusteuern. Die Landeklappen wirken gut, sodass auch der Aufsetzpunkt dadurch beeinflussbar ist. Und wer gleichzeitig die Wölbklappen etwas positiv setzt, kann die Grundgeschwindigkeit nochmals etwas niedriger gestalten. Dennoch passiert es relativ häufig, dass wegen der geringen Bodenfreiheit im letzten Teil der Landung nach dem Bodenkontakt des Fahrwerks sich eine Fläche im Gras verfängt. Beschädigungen sind dadurch bislang jedoch nicht aufgetreten.

Und am Hang? Nun, hier helfen ebenfalls die Wölbklappen, die Landung zielicher auszuführen. Und wer es brutal mag, kann zugleich die Querruder nach oben stellen; dann sind steile Abstiege und kurze Landewege möglich.



## Gezähmte Rocklady

Manche Rockladys werden erst mit zunehmendem Alter sittsam. Dies ist jedenfalls in der Musikszene häufiger zu beobachten. Die »ASH 26« von Staufenberg konnte jedoch noch in der ersten Saison zu einem ruhigeren Flugverhalten verleitet werden.

Wie im Bericht erwähnt, war das Modell grundsätzlich recht flott zu bewegen, wollte der Pilot keinen Strömungsabriss erleben. Aber es gibt eine altbekannte Methode, die Grundgeschwindigkeit eines Modells zu minimieren. Manchmal muss erst ein hilfreicher Kollege einen an solche Möglichkeiten erinnern. Nach dem Lesen des Beitrags rief mich dann auch unser Chefredakteur, Ralph Müller, an und bat mich, es doch mal mit einer „Stolperkante“ zu versuchen. Gleich machte es bei mir „klick“. Klar doch, damit könnte es gehen.

Die Aufgabe der Stolperkante, fachlich richtig Turbulator, ist es, eine laminare Strömung am Flügel gezielt zu verwirbeln,



also turbulent zu machen. Also klebte ich im Bereich der Querruder zwei Zierstreifen auf die Flügel der »ASH 26«, im Bereich der größten Dicke des Profils quer zur Flugrichtung. Folge: Der Luftstrom „stößt“ sich an dieser Kante, die laminare Strömung wird gestört und verwirbelt.

Nun, das Ergebnis im Flugtest war gut zu erkennen. Wesentlich langsamer lässt sich die »ASH 26« jetzt fliegen. Damit ist eine Grundgeschwindigkeit erreichbar, die die Mehrheit der Modellflieger bevorzugt. Besser und leichter lassen sich auf diese Weise Bärte auskurbeln. Deutlich besserer Höhengewinn in der Thermik ist eine weitere positive Folge dieser Maßnahme. Gerade in der Ebene ist dieses Ergebnis ein wünschenswerter Effekt, ohne dass das Modell zu sehr an Schnellflugleistung verliert.

*Landeanflug: mit Schwung ins Gras beißen (oder besser doch nicht)*

## Mein Fazit

*Die »ASH 26« von Staufenberg ist eine bemerkenswerte, weiße Orchidee des Himmels. Sie genießt die Fahrt und benötigt sie auch für ein unproblematisches Handling. Aber sie ist nicht für das gemütliche Sonntagnachmittagsfliegen gedacht, sondern für den engagierten und erfahrenen Piloten. Dem macht das Modell aber sicherlich viel Freude.*

*Und wer unbedingt die Thermikleistungen erhöhen will, für den gilt folgender Tipp: Ausbau des demonstrierbaren Fahrwerks einschließlich Servo. Dies dürfte eine Gewichtsreduzierung von ca. 200 g und damit ein deutlich verbessertes Verhältnis von Gewicht zu Flächeninhalt ergeben. Denn das Fahrwerk ist bei einem Vogel dieser Größenordnung nun tatsächlich nicht nötig.*