



Leistung und Dynamik

„ASH-31 Mi“ von TUN-Modellbau

Nach den guten Erfahrungen mit dem „Duo-Discus X“ aus der Hand, beziehungsweise Werkstatt von Radim Horky (H-Model) war ich doch sehr auf sein nächstes Werk, die „ASH-31Mi“ gespannt. Bestellt habe ich sie wieder bei TUN-Modellbau in der Schweiz. Diesmal sollte meine Bestellung aber komplett flugfertig ausgeliefert werden, das heißt, inklusive Klapptriebwerk „AFT-25 Turbo“ von Florian Schambeck (www.klapptriebwerk.de), aller Servos der Marke Hitec sowie der 2,4-GHz-Empfangseinheit von Weatronic (www.weatronic.com). Bestellt hatte ich die „ASH-31Mi“ Mitte 2008. Zu diesem Zeitpunkt fanden mit der Originalmaschine gerade die ersten Flugversuche statt.

Die „ASH-31“ ist der zurzeit modernste Einsitzer im Programm von Alexander Schleicher Segelflugzeugbau aus Poppenhausen (www.alexander-schleicher.de), er absolvierte den Erstflug am 21. April 2009. Die „ASH-31“ wurde von Dipl.-Ing. Martin Heide konstruiert und ist mit der vierteiligen Tragfläche mit 18 oder 21 Metern Spannweite lieferbar. Die eigenstartfähige „Mi“-Version verfügt über ein Klapptriebwerk mit einem Drehkolbenmotor von Austro-Engines mit einer Leistung von 41 Kilowatt.

Die Übergabe meines Modells sollte im Frühsommer 2010 erfolgen. Leider verzögerte sich der Termin, da es laut TUN eine überarbeitete Software für das „ATF-25“ gab, die die Leistung noch erhöhen sollte. Auch die Temperaturprobleme sollten dadurch endgültig der Vergangenheit angehören. Treffen wollten wir uns nun bei der Schleppwoche in Interlaken in der Schweiz. Gerne bin ich dieser Einladung gefolgt und habe es gleich mit unserem Sommerurlaub verbunden. Hier konnte ich nun das erste Mal mein neues Modell sehen: Fix und fertig auf einem Ständer aufgebaut stand die „ASH-31“ parat. Qualität und Bauausführung dieses Modells ließen keinen Wunsch offen. Mindestens genauso gut, wenn nicht sogar besser als der „Duo-Discus“ aus gleichem Hause. Wer schon einmal Gelegenheit hatte, sich die Modelle von Radim Horky anzuschauen, weiß, wovon ich rede: Cockpitausbau mit Instrumentenpilz, Sitzwanne mit Lederverkleidungen, Polsterungen sowie Teppicheinlagen laden meine „Axel“-Pilotenpuppe förmlich dazu ein Platz zu nehmen. Lediglich die strammen „Radler-Oberschenkel meines Piloten“ mussten eine Diät erfahren, da die Sitzwanne etwas hoch und der Platz zum Instrumentenpilz dadurch sehr eng wurde. In der weiteren Er-

probung des Modells wurde die Wanne dann tiefer gesetzt und damit auch die Kopffreiheit des Piloten erhöht. Die vorne angeschlagene Kabinenhaube mit Gasdämpfer wird durch einen Bowdenzug unterhalb des Flächenanschlusses geschlossen gehalten. Die sehr genau passende Haube hat leider in der Vierkantaufnahme etwas Spiel, sodass sie zeitweise vorne um drei Millimeter übersteht. Beim Schließen der Haube muss darauf geachtet werden, dass die Haube vorne runter gedrückt wird. Dann ist die Passgenauigkeit gegeben. Ich denke aber, dass dieser kleine Mangel durch den Hersteller bei der Lieferung der nächsten Modelle bereits beseitigt sein wird.

Ein vorbildgetreues Einziehfahrwerk mit Trommelbremse sowie ein extrem sauber eingebautes „AFT-25“ sorgen im mittleren Teil des Rumpfes für eine überschaubare Enge. Als Energiespender übernehmen zwei 5s-LiPo-Packs mit jeweils 5.000 Milliamperestunden die Arbeit für das Klapptriebwerk und ein 2s-Pack der gleichen Größe – zusammen mit einem 2s-Pack mit 2.600 Milliamperestunden – für die Empfangsanlage. Bei dieser Bestückung in der Rumpfnase waren nur noch 60 Gramm Trimmblei erforderlich, um den Schwerpunkt einzuhalten. Der von TUN-Modellbau gemachte Servo- (15 Stück!)