



Schneidet 2,5 m/sec; dies ergibt eine Gesamt-Steigleistung von 1.250 Metern oder beispielsweise fünf Steigflüge auf 250 Meter.

Der Akku muss normalerweise während eines Flugtags nicht nachgeladen werden. Selbst mit fast entladenerm Akku sind noch problemlose Bodenstarts möglich, was das AFT zum idealen Triebwerk für dieses Modell macht.

Die Flugerprobung

Eigentlich wollte ich den Erstflug der ASH 31 im F-Schlepp hinter einer *Bellanca* mit 3,40

◀ ▼ **Ganz wie das manntragende Vorbild: Mit dem Klapptriebwerk aus dem Hause Schambeck sind Bodenstarts des knapp 25 kg schweren Modells problemlos möglich!**



TECHNISCHE DATEN

ASH 31 MI	
Spannweite	7,20 m
Länge	2,82 m
Abfluggewicht	24,1 kg
Antrieb	AFT 25 Turbo (Schambeck)
Regler	YGE 120 HV
Akku	Kokam 10s, 8.000 mAh, 15C
Liefergewichte	
Rumpf	6.130 g
Fläche rechts innen / links innen	5.050 / 5030 g
Außenfläche (7,2 m Version) rechts / links	562 / 550 g
Höhenruder	290 g
Gewichte fertiges Modell	
Rumpf inkl. Antriebsakku und AFT 25	11.812 g
Fläche rechts innen / links innen	5.440 / 5.380 g
Außenfläche rechts / links	595 / 580 g
Höhenruder	295 g
Gesamt	24.102 g
Preis (je nach Ausführung)	
	ca. 6.000 Euro
Hersteller	
	Hmodel, Tschechische Republik; www.hmodel.cz
Vertrieb	
	Florian Schambeck Luftsporttechnik, 82380 Peissenberg; www.klapptriebwerk.de TUN Modellbau, CH-5614 Sarmenstorf; www.tun.ch

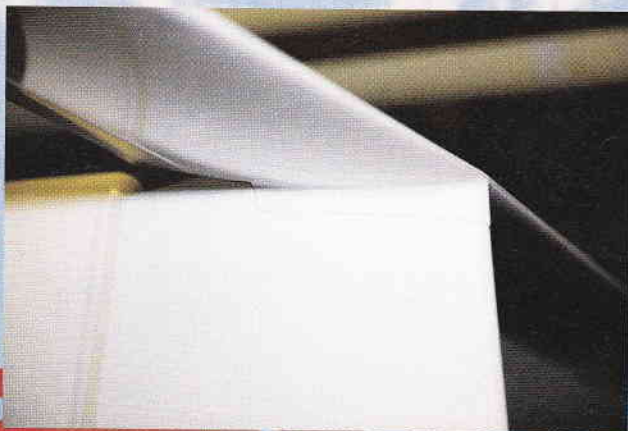
warm. Den Akku habe ich mir speziell für die ASH 31 anfertigen lassen; er besteht aus einer Prototypen-Zelle Kokam 8000 in 10s1p-Konfiguration, die aktuell noch nicht auf dem Markt verfügbar ist. Bisher, nach ca. 50 Zyklen, hält sich der Akku hervorragend, und ich erwarte speziell bei meiner niedrigen C-Rate viele Jahre problemlosen Betriebs. Verfügbar ist aber bei Florian Schambeck eine ebenfalls sehr gute 8.000er LiPo-Zelle, die ebenfalls empfehlenswert ist.

Meinen Motor-Timer habe ich auf 8:20 Minuten Motorlaufzeit eingestellt, dann ist der Akku zu 75% entladen. Während dieser Zeit habe ich eine Steigleistung von im

Metern Spannweite und 3W-150 durchführen. Als mein Schlepppilot nach gewissenhaftem Aufbau und der Überprüfung aller Funktionen immer noch nicht aufgetaucht war, entschloss ich mich angesichts der perfekten Wetterbedingungen, den Erstflug direkt mit dem Klapptriebwerk durchzuführen.

Hier bin ich von allen mir bekannten Seglern mit Klapptriebwerk gewohnt, dass die Modelle beim Start anfänglich auf die Nase gehen, was erstens unschön aussieht und zweitens das Steuern erschwert, da gewisse Ausbruchtendenzen vorhanden sind. Völlig verblüfft stellte ich fest, dass die ASH 31 nichts dergleichen tut – nicht einmal ein

leichtes Nicken beim Beschleunigen trat auf. Vermutlich liegt es am weit vorne liegenden Fahrwerk der ASH 31. Einen entspannteren Klapptriebwerksstart hatte ich jedenfalls bis dato noch nicht erlebt. Ohne jedes Problem hob das fast 25 kg schwere Modell nach 50 bis 60 Metern Rollstrecke von unserer Graspiste ab und gewann zügig an Höhe.



◀ Die Anformung des Höhenleitwerks passt perfekt. SubD-Stecker sind in Rumpf und Höhenruder schon passgenau vorhanden und mit dem Kabelbaum verlötet. Im Seitenruder-Abschlusssteg sind Ausschnitte vorhanden, um zwei Servos der 15-mm-Klasse für das Höhenruder einzubauen.

