

DIESER BERICHT WIRD ZUR VERFÜGUNG GESTELLT VON



www.mfi-magazin.com

MSV MEDIEN
BADEN-BADEN

THEMEN IN AUSGABE 08-2022

STINSON SB-1 DETROITER

Edle ARF-Schönheit
von K&W Model Airplanes

RACER

Jugenderinnerungen
neu aufgelegt

AEROPARK BUDAPEST

Ein Blick zurück in die Anfänge
der Passagierluftfahrt

SENSATIONELLES COMEBACK

Die Junkers Ju 52 wird neu gebaut

P-38 LIGHTNING

Der Gabelschwanzteufel
von FlightLineRC

SOPWITH PUP

Die 2,45 m-Pup von Practical Scale
wird modernisiert

DER ROLLENDE HANGAR

Modellanhänger im Selbstbau

DIE QUAL DER SENDERWAHL

Welcher Sender darf's denn sein?

WINGSTABI MPX EVOLUTION PRO

Das 3-Achs / 3D-Kreiselsystem
von Multiplex

CORSA SLOPE

Kompakter Allrounder mit Spaßpotential

TABU

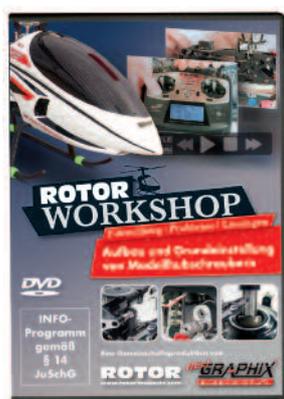
Voll-GfK-Segler von EMC-Vega /
RCRCM

JETMIX

McDonnell Douglas DC-9
der Hawaiian Airlines

Sie möchten MFI regelmäßig, pünktlich und bequem in Ihrem Briefkasten haben?
Sie wollen keine Ausgabe mehr versäumen? Dann sollten Sie MFI jetzt im Abonnement bestellen.

ES WARTEN TOLLE PRÄMIEN AUF SIE!



TEXT/BILDER: DIETER GROSS

CORSA SLOPE KOMPAKTER ALLROUNDER MIT SPASSPOTENTIAL

Ein Modell von Aeroic.eu im Vertrieb
von Composite RC-Gliders



Vor kurzer Zeit konnte Composite RC-Gliders den europaweiten Vertrieb der Modelle von Dr. James Hammond übernehmen, die unter dem Firmenlabel Aeroic.eu vertrieben werden. Hierbei handelt es sich um reinrassige Zweckmodelle, die besonders auf Speedleistung ausgelegt sind. In Grenzen und mit etwas Geschick können diese Segler auch zum E-Segler umgebaut werden. Angetan hatte es mir der Corsa Slope, der in zwei Versionen lieferbar ist. Einmal eine etwas preisgünstigere Variante in Glas/Karbon und dann die hier getestete Version in Vollkarbon-Ausführung.

Ausschlaggebend für die Anschaffung war das peppige Design, das den »Habenwollen-Effekt« und damit die unvermeidliche Bestellung auslöste. Nach wenigen Tagen erfolgte die Lieferung wohlverpackt in einem stabilen Karton. Nachdem alle Komponenten aus der Verpackung geschält waren, ging es zunächst zur Waage, die folgende Gewichte zutage brachte: Rumpf inkl. Haube und anscharnierten Seitenruder 257 g, Höhenruder links 36 g, Höhenruder rechts 37 g, Tragfläche links 661 g, Tragfläche rechts 656 g, Flächenverbinder 144 g und Kleinteile mit insgesamt 98 g. Zufrieden mit dem Bausatzgewicht von 1.889 g ging es an die Begutachtung der Bauteile.

Sofort angetan von den hochglänzenden Oberflächen von Rumpf und Tragflächen, den sauberen und feinen Trennnähten kann diesen Bauteilen eine sehr gute Verarbeitung attestiert werden. Das Höhenleitwerk steht in der Verarbeitung in nichts nach. Lediglich die Deckschicht wirkt einen Hauch, was allerdings nur bei ganz genauem Hinsehen auffällt. Das Kleinteileset beinhaltet einen fertig konfektionierten Kabelbaum für die Tragflächenservos, Servoeinbaurahmen für sämtliche einzubauenden Servos, die Composite RC-Gliders vorschlägt, die Servoschachabdeckungen aus GfK-Material sowie Gabelköpfe und Kugelköpfe. Was fehlt, sind die Rudergestänge für sämtliche Servos und eine Bauanleitung, die ein fortgeschrittener Modellbauer aufgrund der hohen Vorfertigung jedoch nicht vermissen wird. Vom Hersteller wird für die mögliche Motorisierung ein Hacker-Antrieb der B-Klasse vorgeschlagen. Ich habe mich nach jahrelangen guten Erfahrungen auch diesmal für einen KONTRONIK-Antrieb entschieden. Dieser spielt in der gleichen Gewichtsklasse und hat ähnliche Abmessungen. Zum Einsatz kommt ein KIRA 480 – 34 mit Getriebe 5,2:1, dessen Ansteuerung ein KOLIBRI 60LV übernimmt.

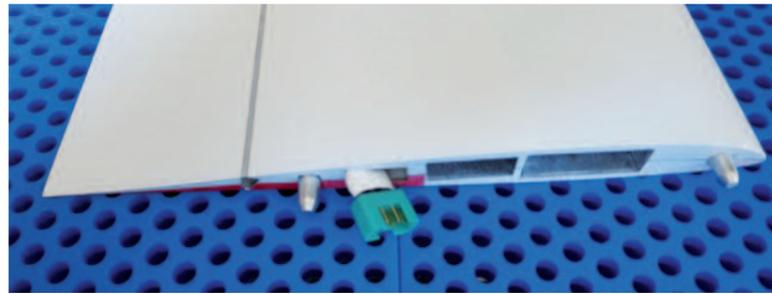
TRAGFLÄCHENFERTIGSTELLUNG

Begonnen habe ich die Fertigstellung des *Corsa* mit der Ausrüstung der Tragflächen. Aber erst einmal mussten sich diese einer eingehenden Begutachtung unterziehen. Die hochglänzende Oberfläche wurde bereits angesprochen. Die Tragfläche hat mit der recht elliptischen Form und der hohen Streckung eine überaus elegante Form. Die Wurzeltiefe beträgt 212 mm und liegt damit im üblichen Rahmen dieser Modellgröße. Des Weiteren sind die Servoschächte fix und fertig ausgeschnitten und die Torsionsstifte passgenau in die Wurzelrippen eingeklebt. Ein erster Check zeigt, dass diese einwandfrei in die vorhandenen Löcher der Rumpfaufnahmen passen. Gleiches gilt für den mitgelieferten, massiven CfK-Tragflächenverbinder mit eingebauter V-Form. Mit den Abmessungen 36 x 12 mm und einer Länge von 370 mm zeigt er eindeutig, dass der *Corsa Slope* für die flottere Gangart ausgelegt ist. Die Tragflächen überzeugen mit einer ausgezeichneten Stabilität und sehr guter Druckfestigkeit. Ausschlaggebend ist hierfür sicherlich die sorgfältige Materialauswahl durch das zur Verwendung kommende Kohlefasergewebe.

Sämtliche Ruderklappen sind als Elastic-Flaps bereits fertig an der Tragflächenunterseite angeschlagen. Auf der Oberseite sorgen sauber verarbeitete Dichtlippen für optimierte Strömungsverhältnisse. Die Endleisten sind beinahe messerscharf und absolut kerzengerade. Die Anlenkung der Ruderklappen ist vorgegeben. Sie erfolgt auf der Tragflächenoberseite. Hierfür sind bereits aus GfK-Material gefertigte Ruderhörner in die Ruderklappen eingeharzt. Das ist eine tolle Sache, denn so müssen keine Bohrungen gesetzt werden und Verstärkungen für die Ruderhörner angebracht werden. Selbst die Löcher für die Gestängedurchführungen sind herstellerseitig an den entsprechenden Stellen in der Tragflächenoberseite angebracht. Gegebenenfalls müssen die Durchführungen, je nach Servoeinbau, etwas nachgearbeitet werden.

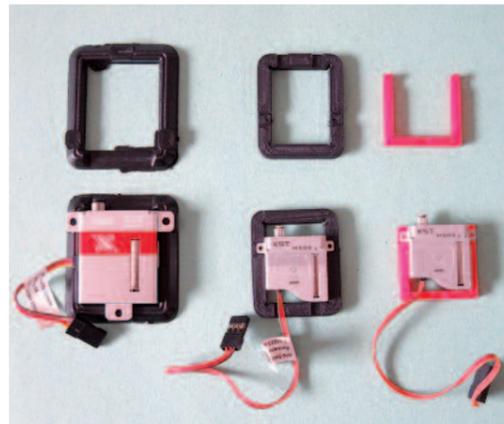


Die Unterseite ist kontrastreich in weiß/roten Blockpartien lackiert.



Die Tragfläche wird mittels zwei stabiler Aluminiumelemente am Rumpf fixiert. Diese hat der Hersteller bereits passgenau eingeklebt. Die elektrische Verbindung der Tragflächenservos übernimmt das bekannte MPX-Hochstromsteckersystem.

Die für den Servoeinbau benötigten Einbaurahmen für die vorgeschlagenen Servos gehören zum Lieferumfang.



Kennern wird bereits aufgefallen sein, dass für sämtliche Ruder die sogenannte Cross-Link-Anlenkung zur Anwendung vorgesehen ist. Diese hat gleich mehrere Vorteile. Durch das fast komplett innenliegende Gestänge ist es vor mechanischen Beschädigungen sehr gut geschützt. Die kurzen Ruderhebel sorgen für eine geringere Belastung der Servogetriebe und minimieren das Getriebeispiel. Außerdem bedarf es keiner großen Gestängeverkleidung, was den Luftwiderstand zusätzlich mindert. Ein Nachteil soll jedoch nicht verschwiegen werden: Der Einbau der gesamten Einheit erfordert schon einiges mehr Aufmerksamkeit und Geduld, damit die Ruder anschließend einwandfrei laufen. Durch das sehr dünne Tragflächenprofil JH25-825 (8%) sind für die Tragflächen flache Servos notwendig. So sollten diese möglichst nicht dicker als 10 mm sein. Andernfalls passen die mitgelieferten Servoschachtelabdeckungen nicht mehr bündig. Composite RC-Gliders schlägt hier die vielfach bewährten KST X10 vor und legt dem Modell auch die entsprechenden Servoeinbaurahmen bei. Sie stellen eine gute Alternative dar. Diese Servos haben sehr

Durch das fast komplett innenliegende Gestänge der Cross-Link-Anlenkung ist es vor mechanischen Beschädigungen sehr gut geschützt. Die kurzen Ruderhebel sorgen für eine geringere Belastung der Servogetriebe und minimieren das Getriebeispiel.

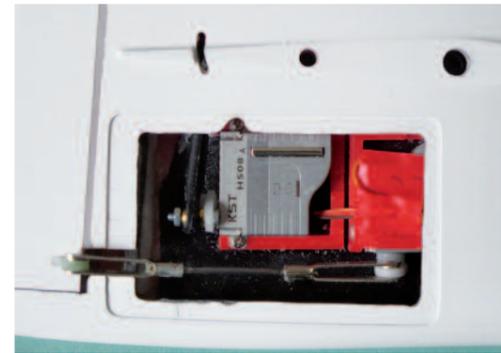
ansprechende Leistungsdaten und ein recht annehmbares Preis-Leistungs-Verhältnis.

Zur Montage wurden die Servos mit Frischhaltefolie eingewickelt und in die Servorahmen verschraubt. Die den Servos serienmäßig beigelegten Befestigungsschrauben sind etwas zu lang und sollten daher auf die Dicke der Einbaurahmen angepasst werden, damit es keine Druckstellen auf der Tragflächenoberseite gibt. Die Verklebung in den Servoausschnitten erfolgte mittels Uhu Plus Endfest 300. Das hält bombenfest und lässt eine genaue Ausrichtung der Servorahmen ohne Zeitdruck zu. Zu beachten ist hierbei, dass sämtliche Servos möglichst weit in Richtung Nasenleiste einzukleben sind, damit die Abdeckungen später sauber passen. Für die elektrische Anbindung der Servos zwischen Rumpf und Tragfläche kommt der fertig konfektionierte Kabelbaum zum Einsatz. Als Steckersystem kommt der unkomplizierte grüne Multiplex-Hochstromstecker zum Einsatz. Für den Einbau des Steckersystems sind sowohl im Rumpf wie auch in den Tragflächenwurzelrippen bereits entsprechende Löcher gefräst, die an das Steckersystem noch etwas anzupassen sind.

Bedingt durch die Kreuzanlenkung sind die Ruderhörner der Servos in der Neutralstellung genau richtungsverkehrt anzubringen, um den maximalen Ruderausschlag zu erhalten. Für die Querruder bedeutet dies den Einbau ca. 10 Grad Richtung Endleiste in Neutralstellung und für die Wölbklappen ca. 20 Grad Richtung Nasenleiste. Hierauf sollte der Erbauer achten, bevor er die Servos einbaut. Die Servohebel sollten zwecks Minimierung des Getriebeispiels dabei so kurz wie möglich ausfallen. Für die Querruder- und auch die Wölbklappenservos hat sich dabei ein Lochabstand vom Drehpunkt zur Ruderanlenkung von 9 mm als ausreichend erwiesen. Dieser Abstand entspricht dem innersten Loch der mitgelieferten Ruderhörner. Die Länge der Rudergestänge beträgt bei mir für alle Ruder 60 mm. Diese Werte können als Anhaltspunkte gesehen werden, da sie mangels Bauanleitung selbst auszutüfteln sind. Hat man diese Anpassungs- und Einstellarbeiten hinter sich, ist der größte Teil des Baugeschehens auch schon erledigt. Die Anpassung und Montage der in GfK gefertigten Servoschachtelabdeckungen sind die letzte Aktion für die Fertigstellung der Tragflächen.

RUMPFBAU

Die hohe Vorfertigung des Rumpfs ist Garant für einen verhältnismäßig niedrigen Bauaufwand. Doch zunächst soll auch hier ein kleiner Abriss über die herstellerseitige Vorfertigung gegeben werden. Der Rumpf ist keine echte Elektrovariante und muss für die Motorisierung entsprechend modifiziert werden. Das bedeutet insbesondere, dass er für eine Motorspantaufnahme aus seiner ovalen in eine runde Form gebracht werden muss. Auch ist dann die Kabinenhaube an den verbreiterten Kabinenhaubenausschnitt anzupassen. Die Kabinen-



Höhenruder- und Seitenruderservo werden zwecks spielfreier Anlenkung in der Seitenruderdämpfungsflosse eingebaut.

Für die Querruderfunktion kommen KST DS 125 MG zur Anwendung.

haubenöffnung ist so gestaltet, dass problemlos LiPos bis 3s und einer Kapazität von ca. 1.800 mAh eingeladen werden können. Auch der Rumpf glänzt mit einer tadellosen Oberfläche. An wirklich keiner Stelle sind irgendwelche Unsauberkeiten zu entdecken. Die Trennnaht ist so fein und ebenmäßig, wie man sie nicht oft zu sehen bekommt. Die Kabinenhaube ist sorgfältig an den Haubenausschnitt angepasst. Das Seitenruder ist ebenfalls betriebsfertig per Elastic-Flap angeschlagen und das GfK-Ruderhorn fertig eingeklebt. Der Einbauplatz für die Leitwerksservos befindet sich in der Seitenruderdämpfungsflosse. Hierfür ist auf der rechten Seite eine entsprechende Öffnung herstellerseitig eingebracht, die nach erfolgreichem Einbau mittels einer GfK-Abdeckung verschlossen wird.

Der Rumpf besteht im Kabinenhaubenbereich 2,4GHz-freundlich aus einem GfK-Laminat. Der gesamte hintere Rumpfbereich ist durchgehend aus Kohlefasergewebe gefertigt und ist dementsprechend stabil ausgelegt. Sämtliche Bohrungen und notwendigen Ausfräsungen sind herstellerseitig passgenau angebracht worden. Die Fertigstellung betrifft nur den Einbau der RC- und Antriebskomponenten. Der Einbau der Leitwerksservos ist etwas tricky zu bewerkstelligen, da der Einbauplatz reichlich beengt ist. Dieser Umstand ist durch die Anlenkung des nicht als Pendelruder ausgelegten Höhenleitwerks vorgegeben. Um den Schlitz für die Ruderklappenanlenkung des Höhenleitwerks zu treffen, ist nur eine genaue Platzierung des Höhenruderservos unter diesem Schlitz möglich. Dadurch wird der Einbauplatz des Seitenruderservos deutlich außerhalb der Einbauöffnung vorgegeben. Die herstellerseitig vorgeschlagenen Servos KST HS 08 wurden ebenfalls in Frischhaltefolie eingetütet und in die mitgelieferten Einbaurahmen verschraubt. Nach mehreren Platzierungsversuchen wurden sie ebenfalls mit Uhu Endfest 300 in zwei Etappen – zunächst das Höhenruderservo – eingeklebt. Das Sei-



Zur Abdeckung des Servoschachtes befindet sich im Lieferumfang eine passgenaue GfK-Abdeckung.



tenruderservo verschwindet dabei zur Hälfte in der Seitenruderdämpfungsflosse. Ich hoffe, dass es lange störungsfrei funktioniert. Ansonsten muss für die Schraube des verdeckten Befestigungsflansches eine Öffnung in die Seitenruderdämpfungsflosse gefräst werden.

In der Zwischenzeit war auch der Antriebsstrang eingetroffen. Der KONTRONIK KIRA 480-34 mit Getriebe 5,2:1 ist ein zweipoliger Innenläufer, der optimal mit 3s LiPos für Modelle dieser Größenordnung ausgelegt ist. Der Antrieb sollte mit einer GM 14x10, ggf. einer RFM 14,5x14 Klappflugschraube betrieben werden. Näheres würde die Flugerprobung bringen. Den Steuerungspart übernimmt dabei der oben erwähnte KOLIBRI 60 LV, der über ein generös ausgelegtes BEC mit 10 A Dauerlast und eine Spitzenlast von 30 A verfügt. Zusätzlich bietet er die Möglichkeit, einige Motor- und BEC-Daten wie Motordrehzahl, Motorstrom, entnommene Akkukapazität, BEC-Strom etc. über die eingebaute Telemetrie zur Verfügung zu stellen.

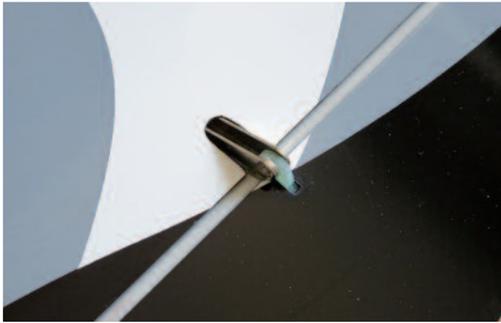
Für den Einbau des aus GfK-Platinenmaterial selbst hergestellten Motorspans mit 28 mm Durchmesser wurde der Rumpf zunächst seiner Spitze entledigt und mit einem ungefähr definierten Motorsturz von vier Grad beigeschliffen. Anschließend wurde der Rumpf für einige Minuten in ca. 65 Grad heißes Wasser gestellt und der Spant mittels einer stabilen Schraube und zwei passenden Unterlegscheiben mit sanfter Gewalt in den Rumpf implementiert. Hierbei verformt sich der angewärmte Rumpf in die gewünschte runde Form. Der Motorspant wurde zunächst mit dickflüssigem Se-

TECHNISCHE DATEN

Spannweite	2.750 mm
Länge	1.190 mm
Leergewicht Bausatzkomponenten	1.889 g
Fluggewicht Testmodell	2.533 g
Flächeninhalt	41,5 dm ²
Flächenbelastung	64,3 g / dm ²
Profil	JH25-825 (8 %)
Schwerpunkt Hersteller	96 mm
Schwerpunkt Testmodell	96 mm
Motor	KONTRONIK KIRA 480-34 5,2:1
Luftschraube	GM 14,5 x 14
Drehzahl mit Lipo 3s	5.510 U / min
Standstrom	51,8 A
Empfänger	Multiplex RX-7-DR compact
Servos Querruder	KST DS 125 MG
Servos Wölbklappen	KST X10
Servo Höhenleitwerk	KST HS 08
Servo Seitenleitwerk	KST HS 08

Ruderausschläge in mm	
	oben unten
Querruder	8 6
Wölbklappen	
als Querruder	5 5
Höhenruder	6 6
Seitenruder	8 8
Butterflystellung	
Querruder	6
Wölbklappen	max.
Tiefenruder-zumischung	2
Thermikflug	
Querruder	1
Wölbklappen	3
Speedflug	
Querruder	1
Wölbklappen	1

Die Durchbrüche für die Anlenkungen von Querruder und Wölbklappen hat der Hersteller bereits gefräst. Ebenfalls sind sämtliche Ruderhörner eingeklebt.



Der Antriebsstrang besteht aus einem KONTRONIK KIRA 480-34, der von einem KOLIBRI 60-LV I angesteuert wird.



kundenkleber gesichert und später ebenfalls mit Uhu Endfest 300 endgültig eingeklebt. Der KIRA ließ sich anschließend problemlos in der Rumpfnase fixieren. In einem zweiten Arbeitsschritt wurde die Kabinenhaube nun an den etwas geänderten Kabinenhaubenausschnitt angepasst. Auch sie wurde in ein entsprechend temperiertes Wasserbad gestellt und anschließend bis zum Erkalten auf dem Kabinenhaubenausschnitt fixiert. Danach wurde die Kabinenhaubenbefestigung mittels zweier kurzer Karbonstifte bewerkstelligt. Der vorgesehene Spinner mit 30 mm Durchmesser passte schon recht passabel auf die Rumpfspitze. Bis auf ein wenig Schleifen des Übergangs von Rumpf zu Spinner war Nacharbeit nicht großartig angesagt.

Und damit konnte die Fertigstellung des *Corsa Slope* auch schon fast abgehakt werden. Das Höhenleitwerk ist betriebsfertig ausgelegt. Einzig die Fixierung des Antriebsakkus musste noch ins Auge gefasst werden. Der Akku muss zwecks Einhaltung des herstellerseitig angegebenen Schwerpunkts von 96 mm hinter der Nasenleiste bis hinter den Motor geschoben werden. Zusätzlich waren noch 120 g Blei in der Rumpfspitze unterzubringen. Dann kam das komplett aufgerüstete Modell noch einmal auf die Waage und erfreut konnte ich ein Abfluggewicht von 2.669 g festhalten. Für einen Elektrosegler mit 2,75 m Spannweite und einer hervorragend stabilen Auslegung ein überaus zufriedenstellendes Ergebnis.

Abschließend wurde ein Abend mit der Einstellung der Ruderwege und deren genauen Vermessung verbracht. Die Werte können von der Webseite bei Aeroic.eu abgerufen werden. Die angegebenen Ausschlaggrößen machen einen marginalen Eindruck. Jedoch haben die Ruderklappen recht ordentliche Abmessungen. Deshalb übernahm ich die Angaben. Es wurden jedoch vorsorg-

lich drei Flugphasen programmiert: Normalflug, Thermikflug und Speedflug. So kann man ohne große Klimmzüge unterschiedliche Flugzustände ausprobieren.

FLUGERFAHRUNGEN

Ungeduldig fieberte ich dem kommenden Wochenende entgegen, um auszuprobieren, ob der *Corsa Slope* fliegerisch ebenso zu gefallen weiß, wie es das peppige Outfit suggeriert. Doch die kalte Jahreszeit wollte nicht enden und der Wettergott hatte zunächst absolut kein Einsehen. Die Temperaturen sanken auf unter zehn Grad und es stellte sich ein geradezu stürmischer, bockiger Nordwind ein. Zusätzlich wurde das Wetter trübe und regnerisch. Also war mal wieder nichts mit fliegen. So ging es geschlagene drei Wochen, bis Besserung in Sicht war. Als es endlich so weit war, begann die fieberhafte Vorbereitung zum Erstflug. Sämtliche Akkus, auch die der Kamera waren geladen, und das Modell wurde nach einem letzten Reichweiten- und Rudercheck zum Erstflug von einem netten Modellfliegerkollegen in sein Element übergeben. Die ersten Starts wurden mit der GM 14x10 ausgeführt. Diese erzeugt genug Vortrieb, um den *Corsa Slope* problemlos und zügig auf Ausgangshöhe zu bringen. Hierbei sollte man das Modell nicht zu steil an die Latte hängen, sondern in flacherem Winkel zügig Fahrt aufnehmen. In guten 15 Sekunden werden so sicher 120 m Startüberhöhung erreicht. Der Antrieb genehmigt sich hierbei lediglich 36 Ampere. Das reicht dann für gute acht Steigflüge mit ein wenig Reserve für einen verpatzten Landeanflug.

Und schon begann mir der *Corsa Slope* zu gefallen. Dank des kontrastreichen Dekors und der recht ordentlichen Flächentiefe sichert er dem Piloten eine prima Erkennbarkeit der Fluglage und damit auch einen angenehm weiträumigen Operationsbereich. Zufrieden registriere ich, dass keine Tiefenrudermischung im Steigflug notwendig ist. Der von mir angenommene Motorsturz passt ganz ausgezeichnet. Nach diesem problemlosen ersten Steigflug wurde der Motor abgestellt und der *Corsa Slope* auf Geradeausflug gebracht. Sofort fielen die angenehm harmonischen Reaktion auf die Ruderausschläge auf. Insbesondere die Querruderreaktionen mit weicher, aber direkter Wirkung wusste zu gefallen. Regelrecht geschmeidig nimmt der *Corsa Slope* Richtungsänderungen willig und ohne Verzögerung an. Getrimmt hatte ich lediglich einen Klick Höhenruder. Ruhig, aber mit einer zügigen Grundgeschwindigkeit drehte das Modell seine ersten Runden und zeigte, dass die angegebenen Einstellwerte keine Phantasieangaben sind. Sicher wird hier der eine oder andere Pilot die Einstellungen seinen persönlichen Vorlieben entsprechend anpassen. Jedoch auch mit den Standardeinstellungen ist man schon recht gut bedient.

Also wurde der *Corsa Slope* erst einmal auf Strecke geschickt, um zu sehen, wie es um den Gleit-

winkel bestellt ist. Der eingestellte Flugzustand ist dabei der Normalflug, was bedeutet, dass die Ruderklappen hierbei im Strak stehen und alle Ruderausschläge mit den Herstellerangaben programmiert sind. Der beobachtete Gleitwinkel ist erfreulich, denn es ist kaum ein Höhenverlust ausmachbar. Die Profilwahl lässt für den propagierten Einsatzzweck eine gute Wahl erwarten. Also wurde erst einmal das obligatorische Einflugprozedere absolviert, was mit der Erprobung der Schwerpunktage begann. Mit den angegebenen 96 mm fliegt man eindeutig sehr entspannt und hat ein angenehm, wenn auch sehr direkt zu steuerndes Modell. Der Schwerpunkt wurde im Laufe der Flugerprobung unverändert belassen, da er optimal meinen Fluggewohnheiten entspricht. Die EWD ist durch die Konstruktion fest vorgegeben und kann ohne größere Umbauarbeiten am Rumpf auch nicht anderweitig eingestellt werden.

Über das Abrissverhalten gibt es absolut nichts Negatives zu berichten. Der *Corsa Slope* gibt sich hier ausgesprochen gutmütig. Wird der Höhenruderausschlag nicht zu groß gewählt, kann das Modell fast bis zum Stillstand ausgehungert werden, bevor es auf die Nase geht und wieder Fahrt aufnimmt. Dieser Zustand kann beliebig beibehalten werden, wenn man die leichten Abschmiertenden über die Tragflächen mit dem Querruder aussteuert. Dieses äußerst angenehme Flugverhalten sorgt augenblicklich für eine gewisse Unbekümmertheit an den Steuerknüppeln. Sofort wurden die ersten Kunstflugeinlagen ausprobiert. Auch hier kann das Modell begeistern. Bei richtig eingestellter Querruderdifferenzierung kommen die

Ungeduldig fieberte ich dem kommenden Wochenende entgegen, um auszuprobieren, ob der Corsa Slope fliegerisch ebenso zu gefallen weiß, wie es das peppige Outfit suggeriert. Doch die kalte Jahreszeit wollte nicht enden und der Wettergott hatte zunächst absolut kein Einsehen.

Rollen exakt und fast wie auf der Schnur gezogen. Loopings sind eine Freude, und können mit Motorunterstützung oder entsprechendem Schwung mit fast jedem Durchmesser geflogen werden. Die Tragflächen zeigen bei dem vorliegenden Fluggewicht keinerlei Biege- oder Verwindungstendenzen. Die Festigkeit des Modells ist für den gedachten Einsatzzweck jedenfalls vollkommen auf der sicheren Seite.

Doch wie sieht es tatsächlich mit den Flugleistungen, insbesondere den beiden Extremen Thermiktauglichkeit und Speedflug aus? Dieses sind ja eigentlich die Disziplinen, die die Spreu vom Weizen trennen. Über die Thermiktauglichkeit konnten angesichts der herrschenden Wetterlage zunächst nur Mutmaßungen angestellt werden. Jedoch ist eine merkliche Thermikempfindlichkeit eindeutig vorhanden. Immer wieder konnte ich ohne erkennbare Höhenverluste minutenlang meine Bahnen ziehen. Der *Corsa Slope* scheint also durchaus in der Lage zu sein, auch geringe thermische Bedingungen auszuloten. Diese Neigung hat sich dann in den nachfolgenden Flügen bewahrheitet, insbesondere dann, wenn die Ruderklappen in die Thermikstellung gefahren wurden. Trotz der verringerten Fluggeschwindigkeit ist das Handling





Der Rumpf- Spinnerübergang passt mit dem verwendeten RFM-Spinner recht gut.



Im Rumpfvorderteil herrscht drangvolle Enge. Mehr Antrieb ist hier nicht unterzubringen.

des Modells auch hier sehr angenehm und problemlos. Gleiches gilt für die höheren Geschwindigkeitsbereiche. Werden die Tragflächen in Speedstellung verwölbt, legt der *Corsa Slope* trotz seines niedrigen Gewichts augenblicklich an Geschwindigkeit zu. Leise pfeifend – wahrscheinlich melden sich hier die nicht verkleideten Gestängedurchbrüche der Tragflächenservos – zieht er mit beachtlichem Geschwindigkeitszuwachs durch sein Element. Vergleiche mit normalen Hotlinern zeigen, dass er in einem recht ähnlichen Geschwindigkeitsspektrum geflogen werden kann. Lediglich in den Steigflügen gerät der *Corsa Slope* deutlich ins Hintertreffen. Dieses ist jedoch den beengten Raumverhältnissen im Rumpf geschuldet.

Für ein Allroundmodell bietet der *Corsa Slope* schon eine erstaunliche Leistung. Ich bin immer wieder erfreut, wie lange das Modell die aufgenommene Geschwindigkeit mitnimmt und beibehält. Lediglich in den Aufwärtspassagen ist der Abbau dann deutlich merkbar. Aber hier fehlt diesem Leichtgewicht einfach die schiebende Masse. Doch hier kann gegebenenfalls mit einem kurzen Motoreinsatz nachgeholfen werden. Auch wenn Ballasttaschen in den Tragflächen vorhanden sind, halte ich es bei der Elektroversion nicht für notwendig, diese zu benutzen. Der Durchzug wäre wahrscheinlich erkennbar besser, aber das Steigflugvermögen würde dann auch merklich leiden.

Mit diesem zu Beginn der Flugerprobung eingebauten Antriebskonzept bin ich jedenfalls ganz zufrieden. Die Steigleistung ist recht ordentlich abgestimmt und harmonisiert erstaunlich gut mit dem Modell. Der Motor ist nach der Landung kaum

merklich wärmer als beim Start, was darauf hindeutet, dass er bei Bedarf noch einiges mehr an Eingangsleistung verkraften dürfte. Die LiPos werden ebenfalls nicht sonderlich belastet und sind bei der Landung lediglich handwarm. Anders verhält sich der Steigflug mit der RFM 14,5x14. Hier gestaltet sich auch der Start etwas diffiziler. Sinnvoll ist es, dem Antrieb nach dem Start einige Sekunden Geradeausflug zu gönnen. Dabei sollte man langsam Gas geben, damit der *Corsa Slope* Geschwindigkeit aufnehmen kann und die Luftschraube richtig greift. Nach ungefähr drei Sekunden kann am Höhenruderknüppel gezogen werden und auf geht es. Mit erstaunlicher Leichtigkeit zieht der Antrieb das Modell in wenigen Sekunden auf geschätzte 150 m. Der Steigflug ist zwar nicht annähernd so vehement wie bei einem gut motorisierten Hotliner. Aber es geht mit ca. 45 Grad in die Höhe. Der Antrieb konsumiert dabei ca. 52 Ampere. Mit der so veränderten Antriebsauslegung sind problemlos sechs bis acht Steigflüge in thermikverdächtige Sphären möglich. Die Flugzeit bei ganz normalem Abgleiten der Höhe pendelt sich dabei auch mit gelegentlichen Ablassern und Kunstflugeinlagen immer noch auf lockere 20 Minuten ein. Doch auch die schönsten Flüge gehen bekanntlich einmal zu Ende und man landet irgendwann wieder auf dem Boden der Tatsachen. So auch mit dem *Corsa Slope*. Die Landung wird dabei jedoch kein Alptraum. Dank der äußerst wirksamen Butterflykonfiguration der groß dimensionierten Wölkappen und Querruder baut das Modell sauber Höhe und Geschwindigkeit ab. Bei richtiger Tiefenruderzumischung von ca. 1,5–2 mm kommt er mit geringer Fahrt hereingeschwebt und lässt sich sauber bei Fuß landen.

ABSCHLUSSBETRACHTUNG

Der *Corsa Slope* hat mir viel Spaß gemacht. Das begann bereits, als ich das Modell auspackte und die gelieferten Einzelteile begutachtet habe. Fortgesetzt wird dieser Eindruck bei der Fertigstellung, weil einfach alles sauber zusammenpasst. Doch der richtige Spaß beginnt mit dem Fliegen des Modells. Es macht einfach unglaublich Freude, ihn durch die Luft zu scheuchen oder auch gemütlich auf Thermiksuche zu gehen. Beide Disziplinen beherrscht er wirklich ganz ausgezeichnet. Hier ist dem Konstrukteur Dr. Hammond meiner Ansicht nach eine außerordentlich glückliche Symbiose gelungen, die dem Piloten dieses Modells immer wieder ein zufriedenes Grinsen ins Gesicht weißelt. Mit seinen harmonischen Flugeigenschaften ist mir das Modell schnell ans Herz gewachsen. ♦

Mit dem Corsa Slope Hier ist dem Konstrukteur Dr. Hammond meiner Ansicht nach eine außerordentlich glückliche Symbiose gelungen, die dem Piloten dieses Modells immer wieder ein zufriedenes Grinsen ins Gesicht weißelt. Mit seinen harmonischen Flugeigenschaften ist mir das Modell schnell ans Herz gewachsen.