

# Stork

## Ein Voll-GFK F3J-Floater

Die F3J-Welle hat uns voll erwischt. Wir wurden überrannt, angesteckt – der Virus sitzt tief und ist unheilbar. Diese Seglergeneration hat sich innerhalb weniger Jahre mehr als nur etabliert und ist in fast allen Landesecken zu finden. An der Anzahl der Anbieter für solche Modelle läßt sich erahnen, wie wichtig dieser Markt geworden ist. Jeder mischt mit – oder sollte man besser sagen „muß mitmachen“? Die F3J-Szene ist mittlerweile ein eigenständiger Entwicklungsbereich. Wenn da nur nicht die Qual der Wahl wäre: „Welches Modell soll nun her?“ Da können Optik oder Preis die Entscheidung beeinflussen, oder ob das eine oder andere Modell erfolgreich im Wettbewerb eingesetzt wurde. Ich entschied mich für den „Stork“.

Der Stork ist ein reines F3J-Kind und wird in Deutschland von Peter Adolfs Flugmodelle (PAF) vertrieben. Produziert wird der Stork in Slowenien von der Fa. Heinrich, bei der Entwicklung war der Schweizer Ueli Nyffenegger, TUN-Modellbau, maßgeblich beteiligt. Geliefert wird der „Stork“ mit Rumpf, Flächenmittelteil und Ohren, V-Leitwerk, einer kleinen Tüte mit Zubehör, Ballast und einem Infoblatt. Ich könnte meinen Bericht im Prinzip nach dem nächsten Satz so beenden: „Servos rein, fliegen gehen und Tschüss!“

Der Rumpf ist weiß eingefärbt, mit Nasenkonus und Rumpfboot für die Anlage, verlegten Bowdenzügen mit Gabelköpfen und einem Bowdenzugrohr für die Antenne. Die Servo-Aussparungen sind passend für zwei „Micro Maxx“-Servos von Volz. An der Rumpfunterseite ist eine Öffnung zur Ballastaufnahme (5 cm langen Messingstückchen) Der Rumpf hat eine Pylonflächenauflage mit

einer Vertiefung für den Sub-C-Stecker (Gewinde für die Verschraubungen ist schon drin) und zwei M4-Gewinden für die Flügelverschraubung. Hinten hat der Rumpf eine V-Leitwerks-Mulde – ebenfalls mit fertiger Verschraubung (zwei M3-Gewinde).



Bei der Tragfläche ist das Mittelteil

ebenfalls mit einer Vertiefung für den Sub-C-Stecker (selbstverständlich passend zum Gegenstück im Rumpf) ausgestattet. Die fertigen Servoaufnahmen sind wieder passend für „Micro Maxx“- oder „Micro Star“- Servos. Da müssen wirklich nur noch die Servos verschraubt werden, es ist alles paßgenau vorbereitet. Einziger Minuspunkt ist hier, daß keine Hartholzklötzchen in die Schale einlaminiert wurden, so daß die Verschraubung der Servos etwas heikel ist. Querruder und Wölbklappen sind mit einer GFK-Lippe an der Unterseite und Elasticflaps ausgestattet. Die mitgelieferten Kugelköpfe zur Anlenkung der QR und WK können sofort verschraubt werden, da das Gewinde in den Klappen auch schon drin ist. Das V-Leitwerk hat Ruderklappen – ebenfalls mit Elasticflaps – sowie fertige Anlenkung mit Kugelköpfe. Daß heißt: Leitwerk anschrauben, abgewinkelte Anlenkungen in die Kugelaufnahmen drücken, „Klick“, fertig! Die „Zubehör-Wundertüte“ enthält QR-/WK-Servoabdeckungen, die

lediglich der Markierung entlang zugeschnitten werden müssen. Außerdem fertige Rudergestänge, 550 g Ballast, zwei CFK-Verbinder für die Ohren und zwei weitere Sub-C-Stecker und Inbusschrauben.

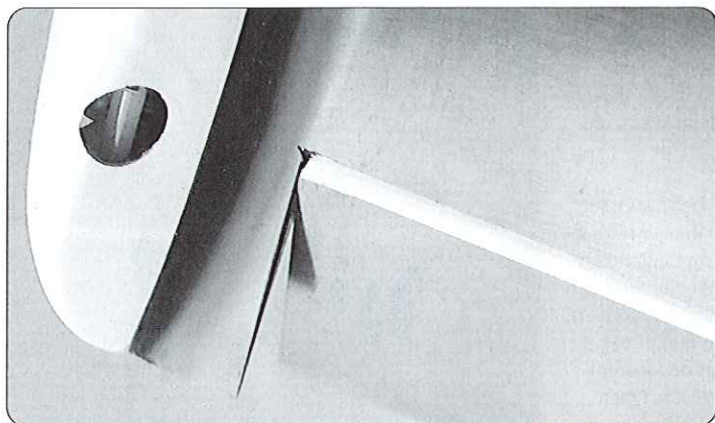
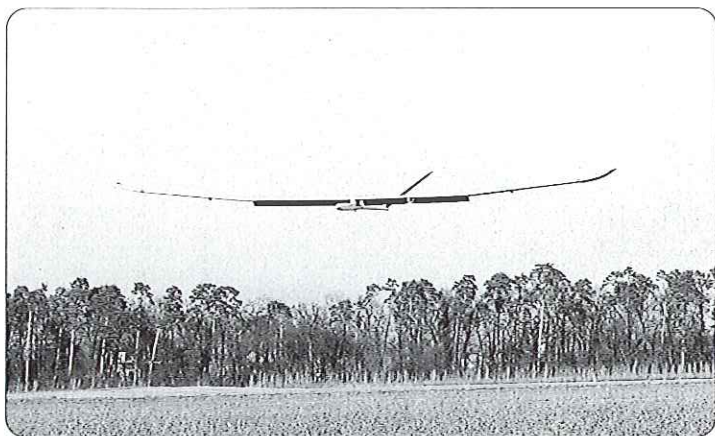
Fertiggestellt wurde der „Stork“ in genau fünf Stunden, inklusive der Senderprogrammierung. Der Rumpf nahm die größte Zeit in Anspruch, da ich mir vorgenommen hatte, mein Sky-Melody Variometer im Rumpfboot mit unterzubringen. Folgende RC-Komponenten kamen im Testmodell zum Einsatz: 8-Kanal-Empfänger von Eckardt-Elektronik (18 g), vier Zellen Sanyo KR1700-AU von Zwicker Akkutechnik, sechs „Micro-Maxx“-Servos von Volz und das Variometer „Sky-Melody“.

Noch was? Ach ja, 137 g Blei waren nötig um den angegebenen Schwerpunkt einzustellen. Beim Wiegen gab es dann eine Überraschung: 2.532 g Abfluggewicht! Die Werbung von PAF verspricht aber eine Flugge- wicht „ab 2.100 g“. Ist vielleicht der Löt- kolben oder ein Schraubenzieher in der Fläche geblieben? Des Rätsels Lösung, laut Peter Adolfs: „Falsche Gewichtsangabe im Inserat“.

Der Schwerpunkt wurde auf 105 mm von der Nasenleiste aus gemessen eingestellt. Der erste Flug erfolgte am Hang bei mäßigem Wind und es verlief alles gut. Die Ruderaus- schläge paßten auf Antrieb. Ich konnte sogar etwas Trimmblei herausnehmen, so daß ich heute mit zwei unterschiedlichen Schwer- punkten fliege: 94-96 mm für ruhige Wetter- lagen mit wenig Wind, und 106-108 mm für windige Tage (der „Stork“ wird dann voll aufballastiert und verhält sich dabei absolut

Auf einem Blick die vier wichtigsten Labels für meinen Stork: Volz und AUFWIND sind bekannt, die „Maltech“ hat mir meinen „Stork“ mittels Drehleiter aus einem 40 m hohen Baum gerettet.





## Fact Box

### Stork

Spannweite:	3.400 mm
Länge:	1.520 mm
Fluggewicht:	2.532 g
Flächeninhalt:	67 qdm
Flächenbelastung:	37,8 g/qdm
Tragflächenprofil:	SD-7037
Ruderausschläge:	Höhe, Seite, Quer, Wölbklappen Querruder +25/-5 mm Höhenruder +10/-10 mm Seitenruder +9/-9 mm Wölbklappen +4/-34 mm
Hochstart-Startstellung:	Wölbklappen -10 mm Querruder -10 mm Höhenruder 0 mm
Beschleunigungsphase:	Wölbklappen +1 mm Querruder +1 mm
Thermik:	Wölbklappen -2 mm Querruder -2 mm
Butterfly:	Wölbklappen +20 mm Querruder -15 mm Höhenruder -3 mm
Schwerpunktlage:	103-106 mm

Bezug Deutschland: Peter Adolfs Flugmodelle, Graf-Berghe-von-Trips-Ring 125, 50169 Kerpen, Tel.: 02273/940666, Fax: 02273/940667. Preis: 1.299,- DM.

neutral). Bei 110 mm Schwerpunkteinstellung wird der Vogel kippelig und fliegt wie auf Eiern. Mit den Standard-CFK-Verbindern haben die Ohren eine V-Form von 1° pro Seite, was sich in der Praxis als ungenügend erwiesen hat. Die ebenfalls verfügbaren Verbindern mit 4° pro Seite (nicht im Baukasten enthalten) verbessern das Kreisverhalten um Welten und besonders die Wirkung des Seitenruders ist wesentlich direkter. Hat man sich für diese Verbindern entschieden, müssen noch kleinere Anpassungsarbeiten an Mittel- und Außenteil gemacht werden. Ich habe den Spalt einfach mit einem Harz/Microballongemisch aufgefüllt. Mein Tip an den Hersteller: Diese Verbindern sollten von Haus aus mitgeliefert werden. Es ist, als hätte man einen anderen Segler am Steuerknüppel.

Der „Stork“ ist eine echte Kampfmaschine. Er verlangt eine sehr genaue Einstellung, muß präzise und mit „Feeling“ gesteuert werden und kann für jeden Durchschnittspiloten eine Herausforderung werden, wobei das Steuerverhalten jederzeit einwandfrei ist. Die Kunst liegt in den feinfühligten Knüppelbewegungen. Geschafft hat man es, wenn der „Stork“ ohne Höhenverlust flach und langsam kreist, vorher nicht! Wenn man einmal oben ist und der Pilot die Zeichen die seiner Edelkiste richtig deutet, dann besteht kein Grund für eine baldige Landung. Bedingt durch die hohe Streckung und den relativ kurzen Rumpf reagiert das Modell etwas träge auf Querruder; durch Beimischung der Wölbklappen kann die Wirkung aber verbessert werden. Außerdem reagiert das Modell empfindlich auf zu heftige, große Höhenruderausschläge.

Macht man sich die Mühe das Modell im Aero-Design-Programm nachzurechnen, ist der Rumpf nur um wenige cm zu kurz. Ein etwas längerer Hebelarm würde sich angenehmer anfühlen und die Flugstabilität verbessern. Na vielleicht denkt man ja in Slowenien mal darüber nach.

Diese Anregungen sollen aber niemanden davon abhalten sich einen „Stork“ anzuschaffen. Es ist und bleibt eine Super-Orchidee mit ausgezeichneten Leistungen, ein Segler mit dem man seinen Flugstil und fliegerisches Können verbessern kann. Ein Volltreffer, bei dem eigentlich alles stimmt zu einem attraktiven Preis.

**Bruno Sigris**

### Bilder oben:

· Gelandet werden kann einerseits in Butterflystellung, oder aber, wie auf dem Bild gezeigt, nur mit maximalem Wölbklappenausschlag nach unten.

· Zur Montage und Demontage des V-Leitwerks können die Kugelclips leicht gelöst, bzw. angeclipst werden.

**Bild unten:** So wird der Ballast geladen. Die feinen Messingdrehteile sind übrigens im Lieferumfang des Modells enthalten.

**Großes Bild links:** Zum Start des „Stork“ verwende ich 30 m Hochstartgummi (12 mm Durchmesser) mit 150 m Seil (1,3 mm Durchmesser). Das Gummi wird auf 60-70 m gespannt – die Ausgangshöhe ist ausreichend um auf Thermiksuche zu gehen.

