

# Einfliegen von F1B-Gummimotormodellen

## Weitere Tipps / WE

In der THERMIKSENSE 4/2014 hat Rolf Stühler über das Einfliegen von neuen F1B-Modellen geschrieben. Sein guter Beitrag wird sicher Einsteigern in dieser Klasse sehr nützlich sein und Fehleinstellungen und Abstürze vermeiden helfen.

Im Verlaufe des vergangenen Jahres durfte ich einen F1B-Neueinsteiger in dieser Kategorie begleiten und unterstützen. Aus den Erfahrungen dieser „Einschulung“ schreibe ich hier meine Ergänzungen zum Beitrag von Rolf (Reihenfolge gemäß seinem Text). Meine Ergänzungen sollen keineswegs als Kritik am Text von Rolf verstanden sein, sondern sollen aufzeigen, dass „viele Wege nach Rom führen können“.

### Kontrolle vor dem ersten Flug

**Schrägringe zur Zugachsbestimmung:** Einfacher geht es unter Verwendung von Frontringen von AA oder Stefanchuck. Diese enthalten 3 Stellschrauben zum einfachen Einstellen des Sturzes und des Seitenzuges. Ich mache es so: Ich verwende Frontringe von Stefanchuck. Bei diesen schleife ich nach dem Einbau gleich einen Sturz von 1° und einen Seitenzug von 2° an. So sind beim Einfliegen mit diesen Grundeinstellungen nur kleinste Anpassungen mit den Stellschrauben notwendig. Bei den Ringen von AA geht dies aber nicht, da sie nicht genügend Material zum Anschleifen enthalten.

**Zeitschalter:** Für Einsteiger und für den Abwurf mit weniger Kraft scheint mir die Anlaufverzögerung des Propellers von 1 sec hoch und gefährlich. Ich empfehle den Start mit null Verzögerung oder höchstens 0,5 Sekunden.

**Wing-Wiggler:** Gemäß Stefanchuck Endleiste des linken Flügels 2,2 mm nach oben. Die Auslösung des WW zur Segelstellung ist nicht problematisch. Bei AA-Modellen nach ca. 18 bis 20 sec. Stefanchuck löst nach ca. 40 sec.

**Handstarts auf der Wiese:** Ich mache es auch so.

**Start mit Zug der Luftschraube:** Fehlerbeschreibung und Abhilfe - Mit den Grundeinstellungen von 1° nach unten und 2° nach rechts mache ich erste Motorstarts mit ca. 100 Umdrehungen. Einstellung des Zeitschalters (Ablaufen) wie durch Rolf beschrieben. Durch wiederholen dieser ersten Motorstarts kann auch gleich nebst dem richtigen Kurvenradius der Gleitflug optimal eingestellt werden. Anschließend weitere Starts mit 250 bis 300 Umdrehungen. Geht das Modell in dieser Phase zu eng in die Kurve: Seitenzug des Seitensteuers etwas mehr auf links stellen. Ist die Kurve im Kraftflug immer noch zu eng, evtl. Seitenzug des Propellers etwas verringern. Geht das Modell nach links, Seitensteuer etwas mehr nach rechts. Wenn notwendig, Propellerzug leicht mehr nach rechts.

Erst wenn die beiden ersten Probestartphasen zur Zufriedenheit ausgefallen sind, wird mit 350 und mehr Umdrehungen gestartet (Alle Zeitschalterfunktionen aktiviert).

Ich korrigiere **immer zuerst** am Seitensteuer mit minimalen Änderungen. Wenn dies nicht langt, zusätzliche Korrekturen am Propellerzug.

Bei meinen Modellen gibt es nur zwei Seitensteuerverstellungen: 1x nach links für den Kraftflug, 1x nach rechts für den Gleitflug.

Der Seitenzug des Propellers sollte für einen sicheren Steigflug nicht weniger als 1,5° eingestellt sein.

Grundsätzlich werden F1B-Modelle mit einem Motorensturz von 0 bis minus 1 und mehr Grad geflogen. Einzig Stefanchuck fliegt und verkauft Modelle mit Propellerzug von 1,2° nach oben. Ob dies Vorteile bringt, ist mir nicht bekannt, aber er macht dass so und es geht.

Ausschlaggebend für die Einstellungen sind natürlich die Verzüge in den Flügeln. Meine Bemerkungen basieren ausschließlich auf Erfahrungen mit den Verwindungen bei Stefanchuck-Flügeln.

Die Anleitung von Rolf Stühler ist eine sehr gute Basis, um ein F1B-Modell zum sicheren Flug zu trimmen.

Es wäre interessant und wünschenswert, in der TS zu lesen, wie andere F1B-Piloten ihre Modelle einfliegen.