

bracht, und nach entsprechender Trok-
kenzeit das Ganze auf Maß geschnitten;
dann noch eine weitere Lage unten
drunter – und schon war die Einlege-
sohle fertig. Auf den Bildern ist dies gut
zu erkennen.

Vor dem Erstflug muß natürlich das
Modell genauestens ausgewogen wer-
den. Der ASTIR reagiert sehr empfind-
lich auf Schwerpunktverlagerungen.
Ein wenig zu weit nach vorn und die zu
erreichende gute Leistung ist hin! Als
Beispiel dazu sei folgendes angeführt:
Ich hatte das Modell genau nach dem
Schwerpunkt im Plan ausgewogen, und
der Erstflug war entsprechend zufrie-
denstellend. Später bekam ich die pas-
sende Pilotenpuppe und klebte sie auf
die „Einlegesohle“. Prompt nahm das
Modell nach dem Ausklinken am Seil
die Nase nach unten – Trimmung also
ein wenig nach hinten und . . . Sackflug!
Mehr als eine Platzrunde gab es so nie.
Ich habe schon von einigen Piloten die
ähnliche Erfahrung mit dem Schwer-
punkt beim ASTIR gehört. Also Schwer-
punkt genau wie im Plan (zunächst)!!

Die Flugeigenschaften

Ist dann auch kein Verzug eingebaut,
wird der ASTIR aus der Hand weg einen
gestreckten Gleitflug ausführen. Im
Bewußtsein, ein Modell zu besitzen,
welches zur Höchstleistung fähig ist,
muß man sich die Mühe machen, ein
wenig mit dem Schwerpunkt zu experi-
mentieren. Im Laufe der weiteren Flüge
habe ich durch Bleizugabe am Leitwerk
den Schwerpunkt um 5 mm zurückver-
legt.

fliegt der ASTIR in Normallage mit
mittlerer Geschwindigkeit. Zum
„Streckemachen“ wird leicht ange-
drückt und recht flott holt er Fahrt auf.
Andererseits kann der ASTIR auch
genügend langsam geflogen werden,
ohne daß die Strömung abreißt.

Der Hochstart ist völlig problemlos. Ist
kein Verzug eingebaut, steigt das Modell
ohne jegliche Ausbruchtendenz nach
oben. Dank des ausklinkbaren Hoch-
starthakens (Simprop) kann man den
ASTIR nach der Freigabe gleich stark
anstellen, ohne befürchten zu müssen,
daß der Ring aus dem Haken rutscht.
Somit wird mit 30 m Gummischlauch
und 100 m Leine schon eine beachtliche
Ausgangshöhe erreicht. Es bleibt dann
auch ein wenig Zeit, um auf Thermiksu-
che zu gehen. Hat man Glück und einen
Bart gefunden, kann man ihn mit dem
Modell sehr schön ausfliegen. Dabei
wird im wesentlichen mit Seite und
Höhe gesteuert und das Querruder
lediglich zur Abstützung hinzugenom-
men. Mit dem Querruder sollte man
überhaupt sehr vorsichtig umgehen,
denn die Wirkung ist recht kräftig.
Bedingt durch das recht kleine Seiten-
ruderblatt ist die Wirkung etwas
schlecht, und man sollte von vornherein
für den größtmöglichen Ausschlag sor-

immer das Gelbe vom Ei. Besser geht es
dann schon mit Huckepackschlepp.
Man kan sich genüßlich ins Gras legen
und das Kommando des Schleppiloten
zur Übernahme abwarten. Originalge-
treuer ist natürlich der F-Schlepp, aber
ich habe leider keine entsprechende
Kupplung eingebaut.

Natürlich stand auch der Hangflug auf
dem Testprogramm. Wie nicht anders zu
erwarten, geht auch das absolut proble-
mlos. Voraussetzung ist allerdings,
daß es nicht allzu stürmisch ist. Auch
Papierfliegersturm ist als anderes
Extrem zum Fliegen weniger geeignet.
Bei allen dazwischen liegenden Wind-
stärken bietet dieses Modell jedoch ein
Höchstmaß an Flugvergnügen. Gerade
am Hang hat man dabei die Möglichkeit,
sich in fast unmittelbarer Nähe an dem
herrlichen Flugbild zu erfreuen.

Zusammenfassung

Aus einem sehr gut ausgestatteten Bau-
kasten läßt sich mit etwas Bauerfahrung
ein bildschönes Modell erstellen. Sei-
tens des Konstrukteurs ist alles getan,
um eventuell Höchstleistungen zu
erbringen. Ob das jedoch gelingt, bleibt
jedem selbst überlassen. Man muß un-
bedingt genau bauen und mit dem Schwer-
punkt experimentieren, will man die
Leistungsfähigkeit, die in dem ASTIR
steckt, ausschöpfen. Andererseits ist er
fliegerisch mit etwas Übung und
Gewöhnung leicht zu beherrschen, also
nicht nur dem Experten vorbehalten.
Wem die 3 m Spannweite noch zu klein
sind, bitte bei Wik gibt es auch noch
einen größeren SPEED ASTIR und zwar
in Vollkunststoffbauweise

TECHNISCHE DATEN:

Spannweite	3000 mm
Länge	1360 mm
Gesamtfläche	51,5 qdm
Gewicht	ca. 1650 g
Flächenbelastung	ca. 31 g/qdm

