Bauanleitung/Testbericht

73“ Slick 360

von Skywing



Autor
Bernd Vogel, Ebersbach/Fils

modellmarkt24.de modellmarkt24.ch

Ihr Online-Shop für Modellflugzeuge, Multicopter und Modellautos.

Zuverlässig – Preiswert - Kompetent

Chr-Kunz-Olympiastr. 10b, CH-3714 Frutigen

Info@modellmarkt24.ch www.modellmarkt24.ch

Skywing Slick 360 73" (185 cm) Bau- und Erfahrungsbericht

Hallo,
heute möchte ich über den Aufbau der Skywing Slick 360 73" berichten.
Bislang gibt es dazu wenig Infos, auch vom Hersteller Skywing war bislang ja eher für ihre EPP Hybrid Flieger mit Holzkern bekannt, hat jetzt aber eine 61" Slick mit Holz/ Folie herausgebracht und innerhalb kürzester Zeit eine 73" nachgeschoben.

Derzeit werden in China wohl schon 56" hergestellt und danach soll das Modell noch in 91" folgen.

Das Modell ist in blau und rot erhältlich. Das Design zieht sich durch alle Größen durch.



Mein Setup:

Leomotion 5030 210KV
Castle Creation Talon 120HV
Xoar 21x10
4 x KST BLS 825 MG Servos
2x AGA Power 5S 4200 mah 25 Akkus

Es ist nicht das leichteste Setup, das möglich ist, hat aber genügend Power und sollte überhaupt kein Problem mit der Slick haben.

Am Donnerstag gg. 17.00 Uhr wurde der Karton bei mir geliefert. Ich habe mich dann gleich ans auspacken gemacht und wie immer alles gewogen. Muss man nicht, kann man aber mal machen. Für

mich war es jetzt doch immer wieder interessant mal zu vergleichen, welcher Flieger wie viel leer gewogen hat und so konnte ich im Vorfeld auch meist schon berechnen, was er Flug fertig wiegen wird.

Die 73" Slick von Skywing kann als Verbrenner oder als Elektroflieger aufgebaut werden.

Gewichte KIT:
- Rumpf: 1150 g
- Fläche r: 355 g
- Fläche l:360 g
- Steckungsrohr: 88 g
- Motorhaube: 160 g
- SR: 97 g
- HR: 190 g
- FW+ Abdeckung: 111 g
- Fairings+ Radschuhe: 70 g
- Räder + Hecksporn: 60 g
- Kleinteile: 126 g
- Elektro Dom: 76 g
- SFG´s: 50 g
- Halterungen für V Dämpfer: 22g

Sonstige Daten
- Spw. gemessen: 185,5 cm
- Länge inkl. Spinner: grob 188 cm

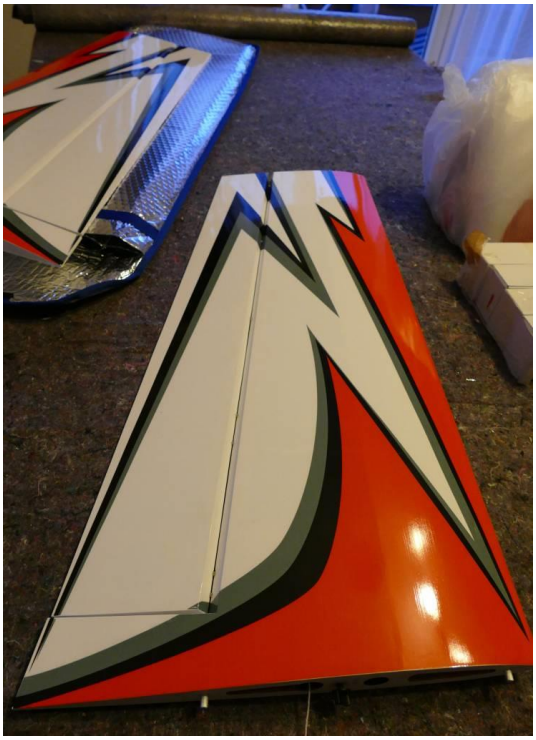
- Motor inkl. Montagekreuz und Propeller Aufnahme: 695g
- Regler: 195g
- Akkus 2x5s: 1038g

Ergibt 1928 g. Das sollte genug Spielraum für einen Verbrenner lassen.

Gesamt Elektro: 2893 g
Gesamt Verbrenner: 2893 g
Alles gut verstaut im Wabenkarton. Dieser wird glaub immer wichtiger, wenn ich mir die Kartons von außen immer ansehe, wird mir Angst und Bange. Aber Gott sei dank hält der Karton einiges Ab. Bei mir im Karton wurde dann auch noch das gesammte Setup verstaut.



Tragflächen von Oben. Das gesammte Design an der Slick ist gedruckt. Keine verschiedenen Folien. So wie die neuen von 3DHS und Extremeflight.
Die Ruder sind mit Stiftscharnieren komplett angeschlagen. Es muss nichts mehr eingeharzt werden! Auch hier wurden 2 Scharniere eng nebeneinander gelegt, um das Ausschlagen zu verhindern (insbes. beim Verbrenner)



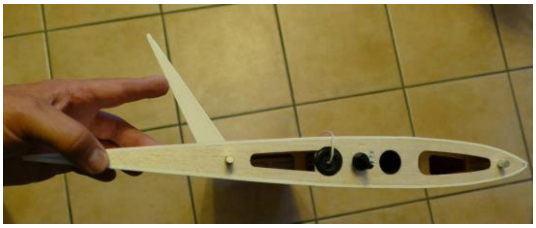
Flächen von Unten. Bei der blauen ist das Design unten rot/weiß kariert. Also wer da gerne einen heftigen Unterschied zwischen oben und unten mag ist mit der blauen besser beraten. Wobei das bei der roten auch gut zu unterscheiden ist.



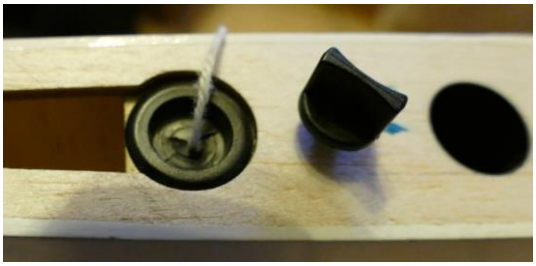
Sämtliche Öffnungen für die Servos und Ruderhörner sind schon fertig geöffnet. Lediglich die Bohrungen für die Servosschrauben sind noch nicht durchgeführt, falls man was zum jammern sucht.



Profil und möglicher Ausschlag der Tragfläche



Zum einziehen der Servokabel ist eine Schnur eingebracht. Sehr hilfreich bei der Montage, kennt man teilweise auch von anderen Marken, aber kaum im Kunstflug Sektor.
Ein weiteres nettes Gimmick ist die Durchführung für den Servostecker. Ein runder Gummideckel mit Schlitzen in der Mitte. Das verhindert, dass das Servokabel zurück in die Tragfläche geht.
Und gleichzeitig führt es das Servokabel in den Rumpf beim zusammenstecken ein.
Finde ich eine gute Idee und verspreche mir davon, dass es langlebiger ist, als die teilweise filigranen Einfräsungen bei anderen Modellen.



Die SFG´s. Nettes Gimmick ist die aufgedruckte Inch Größe des jeweiligen Modell



Es werden mit dem Modell auch Flächentaschen aus Luftpolsterfolie geliefert. Die fühlt sich nicht sonderlich dick an, wird aber ihren Zweck erfüllen. Auch hier wieder so eine Kleinigkeit, die mir Zeigt, dass die Hersteller mit Herz und Seele dabei sind und versuchen möglichst viel gut zu lösen. In der Flächentasche ist innen ein extra Fach für die SFG´s. So muss man die nicht immer von ganz unten rauskramen. Habe ich so noch bei keinem anderen Hersteller gesehen.



Die Motorhaube ist auch wieder nett und man merkt, dass die Jungs vom EPP Material kommen. Es sind bereits Luftführungen aus EPP in der Motorhaube verbaut.



Von vorne. Hinten besitzt sie einen umlaufenden Holzring.



Die Löcher in der Haube sind bereits auch schon gebohrt. Die Haube ist sauber verarbeitet und mach so weit einen guten Eindruck. Allerdings erscheint sie mir relativ hart. Denke dass sie bei einem entsprechenden Kontakt schneller Risse bekommen könnte als andere. Im Normalen Betrieb sollte es damit aber keine Probleme geben.



Seitenruder mit interessanter Konstruktion. Ich weiß es hat einen Namen, kenne ihn aber nicht 😎
Extreme Flight hatte dies auch mal bei seinen Modellen. Und auch hier die Schlitze auf einer Seite für die Anlenkung geöffnet. Die andere Seite ist zu, da man optional das SR Servo vorne mit Seilanlenkung oder hinten direkt angelenkt einbauen kann.



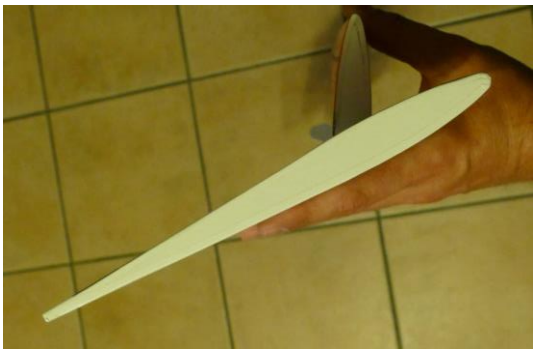
Auch hier bereits die Bohrung für die Anlenkung vom Seitenruder ausgeführt. Warum allerdings 2 Bohrungen dort unten sind hat sich mir nicht erschlossen, mir würde eine reichen 😁
Ansonsten auch hier alle Scharniere eingeklebt und das Seitenruder wird mit einem Stift durch alle Scharniere fixiert. Ist somit dann auch abnehmbar.



Das Höhenruder. Es wird mit einer Führungsschiene eingeschoben und dann mit 4 Schrauben gesichert. Verkleben nicht erforderlich. Zum ständigen Abbauen ist die Konstruktion aber wohl nicht gedacht, da sich im Rumpf an dieser Stelle keine Einschlagmuttern befinden. Es wird mit Holzschrauben verschraubt. Ich hab einige Zeit überlegt, ob das so viel Sinn macht. Aber letztendlich ist es nicht schlecht, sollte man den Flieger mal verkaufen wollen, kann man ihn so sehr weit demontieren und auch verschicken ohne Sperrgut Aufschlag. Oder wenn der Rumpf beschädigt ist und man einen Ersatzrumpf braucht, kann man HR und den Rest einfach tauschen



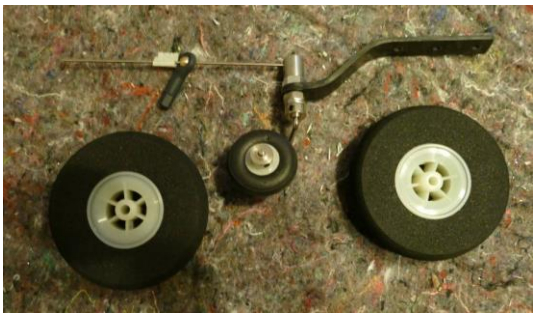
und muss ihn nicht wie bei verklebten Modellen auseinander schneiden. Und dennoch kommt man mit einem HR Servo aus.
Ausschlag des Höhenruder. Auch das ist bereits komplett angeschlagen.



Fahrwerksbügel. Alle Löcher sind bereits gebohrt. Sowohl für die Aufnahme, als auch für die Achsen und Radschuhe.



Die Räder und der Hecksporn. Der ist komplett vormontiert und sogar die Anlenkung schon aufgeschoben.



Die Fairings. Auch hier wieder tolle Vorarbeit. Der schwarze Gummi ist bereits zugeschnitten und aufgeklebt. Kein zurechtschneiden und aufschlitzten des Gummi. Von den Vorarbeiten her ist das bislang der beste Baukasten den ich in Händen hatte. Noch bei keinem war so viel vorbereitet.



Die Radschuhe. Auch hier schon alles fertig und gebohrt, mit Blindmuttern. Die Schrauben sind hier bereits eingedreht. Das ist auch bei vielen anderen Dingen so. Man muss zwar alles dann erst vor der Montage raus drehen, aber ich finde es gut. Zum einen weiß man genau wo welche Schrauben hin kommen, zum anderen hat man das Gefühl dass die schon mal alles eingedreht und geprüft haben und man so nicht auf verklebte Blindmuttern stößt wie das ja auch immer wieder mal vorkommen kann.



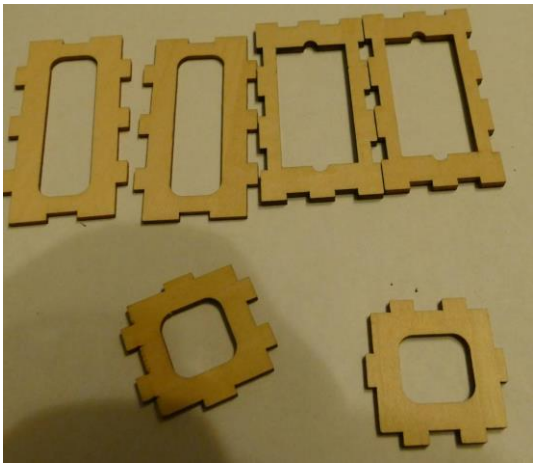
Auch von Innen wurde das Holz nochmals mit einem Gewebe überzogen um es stabiler zu machen. Auch wenn das Gewebe an der einen Seite nicht optimal aussieht, die Radschuhe machen einen sehr guten und recht stabilen Eindruck. Da hatte ich schon labberige in der Hand. Sie sind, bzw fühlen sich relativ dick an.



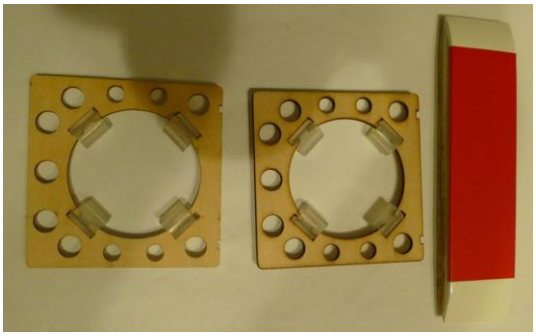
Elektro Motordom (Version 1 => wurde bis zur gelieferten Serie von Skywing verbessert, siehe später im Bericht).



Servo Halterung für die Verbrenner Version. Werde ich nicht brauchen.



Die Abdeckung für den Fahrwerksbügel und die Halterungen für einen Dämpfer. Auch bereits komplett mit "eingefädeltem" Silikon.



Die Ruderhörner und Servokabel Sicherungen. Bei den Ruderhörnern ist noch eine Folie drauf:



Kleinteile Set. Witzig, ohne großen Nutzen, aber optisch ein Highlight finde ich die farbigen Rosetten Unterlagscheiben. Ich steh auf so kleine optische Details



Auf der anderen Seite kaschieren sie aber in der Tat auch die etwas höheren Schraubenköpfe z.B. an der Motorhaube. Die Höheren Köpfe wiederum bieten dem Werkzeug mehr Gripp als die bgeflachten Schrauben.

Zuvor auch noch nie gesehen, eine Holzschraube mit Imbus Kopf. Sämtliche Schrauben im Bausatz haben Imbus Köpfe. Zudem sind die alle am Kopf geriffelt, was das eindrehen mit der Hand erleichtert. So kann man oftmals relativ weit mit der Hand eindrehen, finde das geht schneller als mit dem Imbus Schlüssel.



Seilanlenkung:



Klett und auch ein paar Kabelbinder.



Werkzeug, bzw. Imbusschlüssel sucht man vergebens im Aber gut, das setzte ich auch nicht zwingend voraus, obwohl es immer ganz nett ist, wenn das passende dabei ist. Wobei manchmal die Qualität eh so schlecht ist, dass man es eigentlich nicht verwenden kann.
Das schönste ist halt immer den Rumpf auszupacken. Der kommt gut. Bullig wie ich finde. Deutlich bulliger als meine GW Slick. Hoch ist er. Das sollte im Messerflug und bei Rollen zu spüren sein.









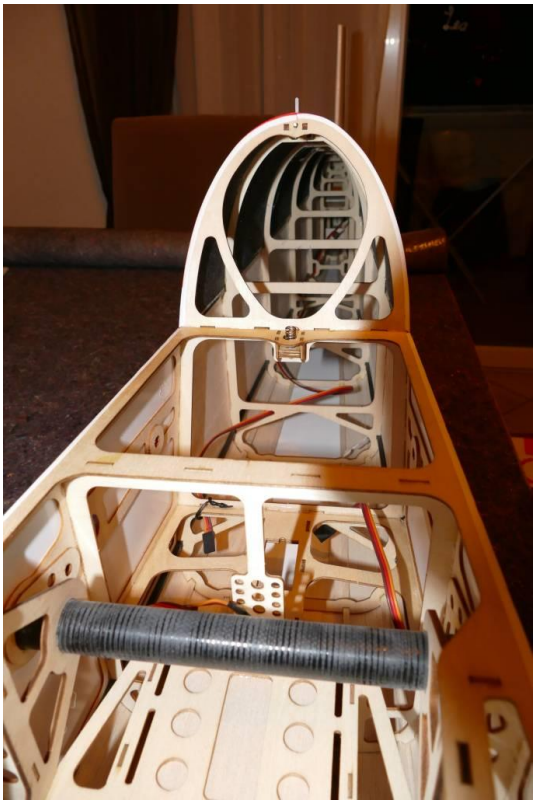
Dann mal ein Blick in den Rumpf. Hier nach vorne in den Motordom. Unter dem Akkubrett/ Tankauflage gibt es einen Dämpfertunnel. Die Schlitze an der Seite eigenen sich optimal fürs Klettband für die Akkus oder den Tank.:



Von Oben. Hier ist noch der Abschluss des Dämpfertunnels zu sehen und dahinter die Vorgesehene Öffnung zur Entlüftung, wenn man einen Elektro Antrieb verbaut. Und wer sich wundert, warum sich darin schon Kalbel tummeln... auch das finde ich ein kleines Highlight. Es sind bereits Servoverlängerungskabel für das HR und die 2 QR Servos eingezogen.



Ein Blick nach hinten. Auch hier wieder das Servoverlängerungskabel zu sehen. Meckern kann man hier nur noch, dass kein 2. Eingezogen, bzw. eingelegt ist, falls man das SR im Heck verbauen will. Aber ja, das getraue ich mir fast nicht laut zu sagen.



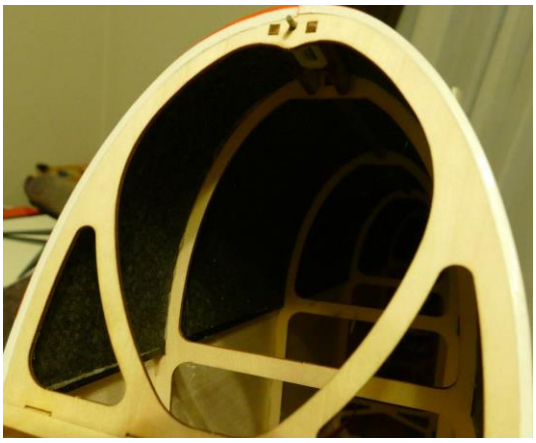
Fahrwerksaufnahme. Die konnte ich irgendwie aus keiner Position so richtig fotografieren. Sie wird nicht großartig durch Querstreben in den Rumpf eingeleitet, aber es ist ein Alu Winkel eingebracht und das Holz teilweise aufgedoppelt. Ich sehe hier keinen Grund zur Beanstandung.



Interessant finde ich auch, dass nicht nur am Rumpfboden, sondern auch an der Oberseite CFK Verstrebungen vorhanden sind. Nur so macht das in meinen Augen auch wirklich Sinn, da Versteifungen erst mit 2 gegenüberliegenden Streben möglich sind.



ein Schöner Rücken kann entzücken. Hier ungewöhnlich aber wohl im Style von Skywing die Rückendämmung ebenfalls aus EPP



Auch das noch nicht gesehen, die Kabine mit einer Feder darunter. Beim Entriegeln drückt das die Haube gleich etwas hoch, so dass die Entriegelung mit einer Hand zu bedienen ist. Ob es im Flug auch etwas bringt, weil die Haube immer etwas unter Spannung steht, weiß ich nicht. Funktioniert aber irgendwie ganz gut.



Am Verbrenner Dom kann man eine Abdeckung entfernen, kommt so besser an die Servos für den Motor, oder auch besser ins innere um den Elektro Dom zu verschrauben. Auch hier Holzschrauben mit Imbus drauf.



Dom und Dämpfertunnel von Vorne. Schlecht zu erkennen bei dieser Aufnahme, am Dom ist die Befestigung für einen DLE 35Heck und einen DLE 40 bereits aufgezeichnet.



Die Unterseite des Rumpf. Zu erkennen die Fahrwerksaufnahme. Selten, aber nett bei der Montage, die Bohrungen sind verschoben, so dass das Fahrwerk nur in eine Richtung montiert werden kann. Auch hier wie bereits weiter vorne angedeutet, waren die Schrauben wieder eingedreht.
Dahinter ist der Deckel für den Dämpferschacht. Dieser kann mittels 4 Schrauben abgenommen werden und erleichtert den Zugang. Auch kann man diesen Öffnen, es sind Ausfräsungen im Holz vorhanden.



Am Ende des Rumpf befinden sich bereits vorgebohrt Öffnungen für die Montage des Hecksporns.



Erstes Fazit:
Der Bausatz liefert bislang wenig Anlass zur Kritik. Kleinigkeiten gibt es fast bei jedem Bausatz. Ich hatte dieses Jahr viel in Händen, auch teilweise identische Bausätze und musste auch hier feststellen, dass es praktisch keinen Bausatz mit identischer Qualität gibt.

Hier wurden meiner Meinung nach extrem viel gute Ideen in einem Bausatz vereint. Viele Kleinigkeiten, die ich einfach gut finde, weil man daran merkt, dass der Hersteller sich Gedanken macht, selbst Modell fliegt und versucht das umzusetzten, was ihn sonst vermutlich stört. Skywing ist wohl eine relativ kleine "Fabrik". Mir gefallen die kleinen Details einfach.

Was ist zu bemängeln? Der ein oder andere kleine Fehldruck in der Folie, ein evt. fehlendes Servoverlängerungskabel und nicht vorgebohrte Löcher für die Servos. Das wären aber nur noch Punkte zur Perfektion, bemängeln darf man das nicht wirklich. Und ja, es lag dem Bausatz keine Anleitung bei. Weder gedruckt noch digital. Ist für mich im Prinzip kein Thema, aber dennoch. Für die kleinere 61" gibt es eine Bildanleitung zum Download, für die 73" (noch) nicht.

Würde ich am Bausatz was ändern?
Der Dämpfer Tunnel scheint mir an der Seite aus relativ starkem Holz zu sein. Sollte er keine tragende Rolle haben, könnte man hier ggf. Gewicht mit Balsa sparen. Die Beplankungen an der Seite im Rumpf, gerade im hinteren Bereich finde ich etwas großzügig. Hier hätte man meiner Meinung nach Gewicht sparen können, da die Flanken relativ gerade sind. Wie viel das ist, oder ob das doch auch entsprechende Stabilität mit sich bringt und der Hersteller sich dabei vielleicht etwas gedacht hat, kann ich aber nicht abschätzen. Verglichen mit meiner Goldwing Slick 74" hat die Skywing Slick nur 200g mehr auf dem Buckel. Wenn man den deutlich bulligeren Rumpf und die integrierte Pilotenpuppe berücksichtigt ist das gar nicht so viel mehr. Obwohl die Skywing Slick hier einen kräftigeren Eindruck macht.

Von der gedruckten Folie weiß ich noch nicht so recht, was ich halten soll. Sie macht es dem Hersteller einfacher, die wildesten Designs um zusetzten. Wie sich das in der Praxis bewährt und die Haltbarkeit ist, weiß ich nicht. Aber andererseits wird das Verfahren ja auch bei Aufklebern so angewandt.

Aber im gesamten bin ich positiv überrascht. Mir gefallen die vielen kleinen Details und interessanten Lösungen. Alles ist stimmig und Aussehen tut das Teil auf den ersten Blick auch einfach gut.

Baubericht

Ich fange immer mit dem für mich unangenehmen an, alles was mit Harz zu tun hat. Außerdem kann man dann während dem aushärten sich um andere Dinge kümmern.

Es werden also zunächst alle Ruderhörner von mir eingeklebt. Am Seitenruder habe ich mich entschieden erst mal nur eine Seite einzukleben, da ich aufgrund des etwas schwereren Setup davon ausgehe, dass ich das SR Ruder Servo hinten einbauen werde. Die Öffnung dafür ist noch verschlossen, genau so wie die 2. Öffnung für die Ruderhörner.

Zunächst werden alle Ruderhörner einmal in die Schlitze eingesteckt. Passen alle gut und stramm. Könnte man bei der Passgenauigkeit wohl auch mit Sekundenkleber einkleben.
Ich bleibe aber bei Harz. Am Seitenruder ist das Ruderhorn zu lang, das lässt sich nicht weit genug einstecken. Scheint auch so, wie in der Mitte des Horn eine Holzleiste dort verläuft. Aber selbst ohne diese wären meiner Meinung nach beide Hörner zu lang, wenn man eine Seilanlenkung verwendet. Also kürze ich das Ruderhorn.

Nachdem alle so weit passen, werden sie von mir an den Kontaktflächen mit der Schleifmaschine vorsichtig angeschliffen (Atemschutz + Lange Kleidung wg. Kohle Staub)



Danach mit isopropyl Alkohol oder Aceton reinigen:



Für die weiteren Arbeiten lege ich mir Harz, isopropyl, Zahnstocher und Q-Tips bereit.



Den Bereich um die Öffnungen klebe ich mit Malerklebeband ab. So kann überschüssiges Harz die Folie kaum noch verschmutzen.
Harz bringe ich mit dem Zahnstocher in die Schlitze ein. Ich habe 5min. Harz verwendet, da sollte man immer nur für 1 oder 2 Ruderhörner anmachen und muss recht flott sein. 30 min oder gar 24 Stunden Harz liegt den meisten vermutlich mehr. Mich stören aber die langen Trockenzeiten und bislang hat es immer gehalten.



Das Ruderhorn selbst wird an der Kontaktfläche auch mit Harz bestrichen. Insbesondere passe ich immer auf, dass auch die Löcher mit Harz gefüllt sind. Ich montiere bei doppelten Ruderhörnern meist schon die Kugelköpfe vor der Montage, dann haben sie den richtigen Abstand. Hier wäre es auch ohne kein Problem gewesen, wenn die Schlitze nicht sauber sind, oder zu groß, kann das hilfreich beim ausrichten sein.



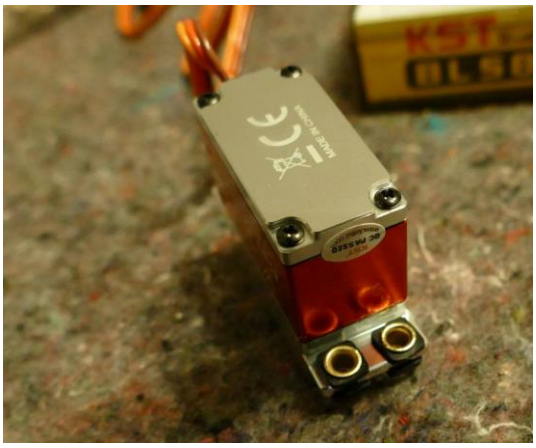
Dann das Ruderhorn in den Schlitz einstecken. Überschüssiges Harz entferne ich mit dem Q-Tip und isopropyl oder Aceton. Danach entferne ich gleich das Klebeband und habe so sofort eine Saubere Fläche. Hier erkennt man leicht, dass an einer Stelle durch das Abziehen des Klebeband auch der Aufdruck samt Decklack mit abgegangen ist. Das ganze wird an beiden Querrudern, Höhenruder und Seitenruder so durchgeführt. Jetzt kann das ganze in Ruhe aushärten und man kann mit den nächsten Schritten weiter machen.



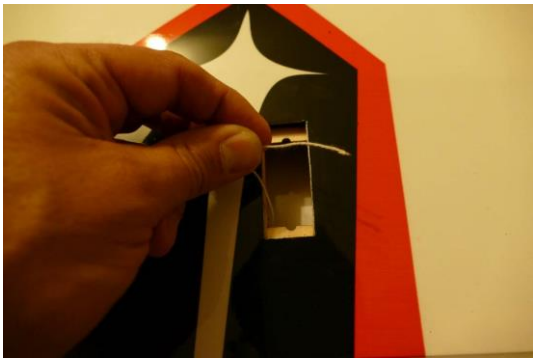
Da ich in diesem Fall das 5 min. Harz verwendet habe, kümmere ich mich aber gleich um die Servo Ausstattung der Tragflächen. Zunächst werden hierzu die Servos vorbereitet. 4 x BLS 825. Auf HR ist nur ein Servo vorgesehen bei der Slick, für das BLS mit 35 KG sollte das kein Problem sein. Und ja, die Servos sind Oversized, die braucht man nicht wirklich, aber die kosten nicht mehr als 20 KG Servos:



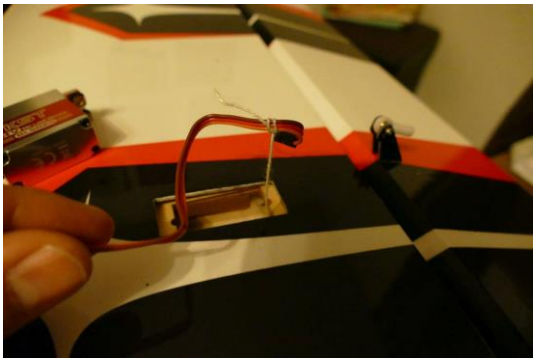
Vorbereitung der Servos mit den Gummitüllen. Darin werden die Messinghülsen mit der umgebogenen Seite nach unten (!) eingesteckt. So steht diese Weiche Seite nacher auf dem Holz auf und fungiert ähnlich einer Unterlagscheibe. Würde man die andere Seite nach unten stecken, würde sich das Messing beim einschrauben in das Holz drücken. (funktioniert auch, ich hab es lange genug falsch rum eingebaut 😎🤓)



Mann muss etwas suchen, dann findet man im inneren des Servoschacht aber eine weiße Schnur, die dort angeklebt ist. Leider etwas stark verklebt, aber man bekommt sie ab, bzw. kann sie abschneiden und zum Servoschacht heraus ziehen. (aber nicht zu weit, nicht dass sie auf der Gegenseite hinein gezogen wird.



An die Schnur kann mann dann das Servokabel so nah wie möglich am Servostecker binden.



Nun muss man nur noch von der Gegenseite sanft das Kabel durch die Tragfläche und die Gummilippe ziehen. Hier kann es etwas schwer gehen, bis der Stecker durch ist, je nachdem wie er liegt, aber mit etwas zurecht rücken klappt das recht gut.
Eine angenehme Art das Servokabel einzuziehen und die geschlitzte Gummilippe verhindert, dass das Kabel in die Tragglächе zurück fällt. So braucht man nicht immer suchen bis man es beim Zusammenbau hat. Zudem wird es so genau in den Rumpf geschoben, wenn man die Tragfläche später montiert.



Das Servo wird dann in den vorgesehenen Schacht mit dem Ritzel nach vorne eingesteckt. Ich musste mit dem Bastelmesser minimal an einer Seite erweitern, dass das Servo sauber rein passte. Wenn es sitzt, werden mit dem 1,5mm Bohrer die Löcher für die Servoschrauben vorgebohrt. Das verhindert ein Reißen des Holz.



Anschließend werden alle 4 Schrauben des Servos ins Holz eingedreht. Noch nicht fest anziehen. Danach werden sie wieder ausgedreht und das Servo wieder aus dem Servorahmen genommen. Durch das Eindrehen der Holzschrauben haben wir ein Gewinde ins Holz eingebracht.



Die Löcher werden jetzt mit dünnflüssigem Sekundenkleber beträufelt. Dieser sollte in die Löcher einziehen. Er verfestigt das Gewinde und macht das Holz hart. Dadurch halten die Schrauben nachher besser. Wenn alles getrocknet ist (und zwar richtig), wird das Servo wieder eingesetzt und mit den Schrauben montiert. Oft merkt man jetzt bereits dass sie schwerer einzudrehen sind als beim ersten mal.



Jetzt noch eine der 3 kürzeren Anlenkungen mit einem Kugelkopf eindrehen...



... den Servoarm dran und fertig ist die erste Tragfläche. Mit der 2. Wird entsprechend gleich verfahren.
Die Servoarme stammen von Savox Servos. Im Bausatz sind keine Verlängerungen beigelegt, auch nicht für das Seitenruder. Die bei den KST Servos beigelegten waren zu kurz.

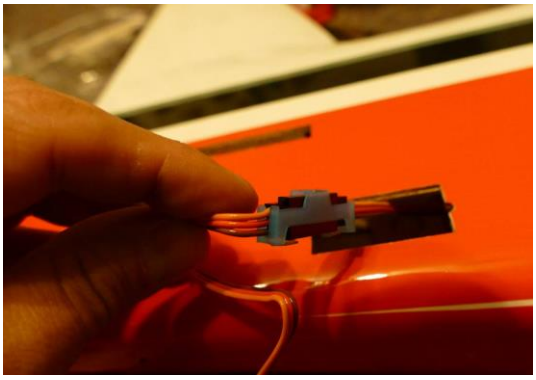


Nachdem die Servos in die Flächen eingebaut wurden, mache ich das auch gleich mit Höhenruder Servo. Das SR Servo lasse ich an dieser Stelle noch offen, da ich mir nicht sicher bin, ob ich eine Seilanlenkung oder das Servo im Heck direkt angelenkt verbaue. Ich werde es ziemlich am Schluss einbauen, wenn ich weiß, wie es um den Schwerpunkt bestellt ist.



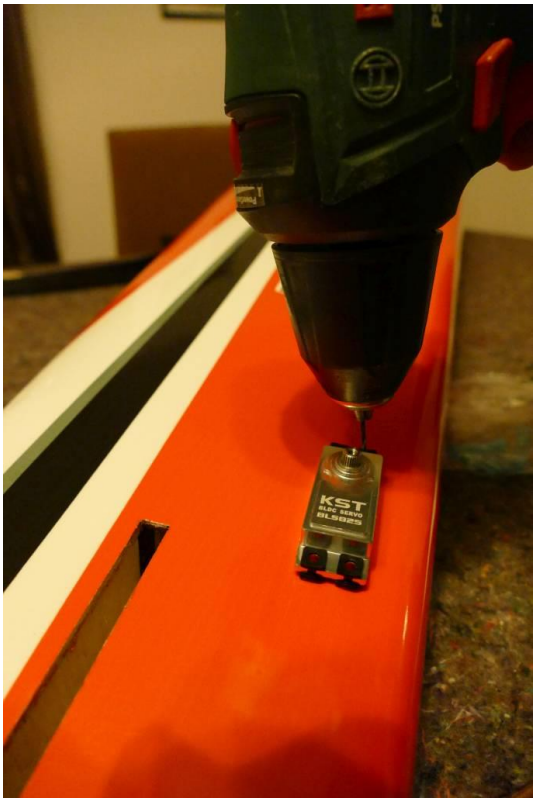
Bisschen im Rumpf suchen und man findet das bereits verlegte Verlängerungskabel für das Höhenruder.

Höhenruder Servo einstecken und sichern. Der Clip wird mitgeliefert. **Achtung:** Bei mir lies sich das kabel mit dem Clip nicht durch die kleinen Öffnungen im Rumpf ziehen. Entweder lag es Quer oder die Ausschnitte sind hierfür zu klein. Da es aber ausreichte bis nach vorne habe ich es so gelassen. Entweder hier die Kabel anderweitig sichern (Sekundenkleber, Schrumpfschlauch), oder schauen, ob es geht. Die Verlängerungskabel haben zumindest im Zusammenspiel mit den KST Servos einen relativ lockeren Sitz, sollten also unbedingt gesichert werden.



Dann das übliche Prozedere. Löcher vorbohren, Schrauben rein, Schrauben raus, Holz mit Seku härten, trocknen lassen und Servo endgültig einbauen.

Wer sich von vornherein sicher ist, dass er das SR Servo ins Heck einbaut, dem empfehle ich das auch jetzt zu tun. Dazu muss gegenüber vom Höhenruder etwas nach oben versetzt die Folie geöffnet werden. Es liegt kein Verlängerungskabel für das evt. zu verbauende Seitenruder Servo bei. Weder im Rumpf noch im Baukasten. Warum jetzt schon einbauen? Wenn das Höhenleitwerk montiert ist, kommt man mit dem Bohrer schlechter hin. Das ist aber auch schon der einzige Grund.



Im nächsten Schritt montiere ich das Fahrwerk. So steht die Maschine auf Beinen und der Rumpf wird weniger beim hantieren beansprucht, bzw. evt. verkratzt. Zunächst ist das Hauptfahrwerk dran. Da alles schon vorgebohrt und mit Blindmuttern versehen ist, werden die Schrauben ausgedreht.



Sie werden durch den Fahrwerksbügel gesteckt und mit Schraubensicherung benetzt. Anschließend wird der Bügel an den Rumpf geschraubt. Eine Falsche Montage ist durch die Anordnung der Schrauben nicht möglich. Wenn alle 4 Schrauben passen, sitzt auch der Bügel richtig herum.



Es ist eine Abdeckung für den Fahrwerksbügel dabei. Ich habe mich entschlossen diesen mit Shoegoo zu montieren. Das ist ein transparenter, flexibler Kleber, den man normalerweise für Schuhsolen nimmt. Gut lüften bei der Anwendung. Auch wenn er nicht extrem riecht, meine ich, dass er u.a. wegen den Inhaltsstoffen nicht mehr direkt bei uns erhältlich ist (Über UK geht es noch).

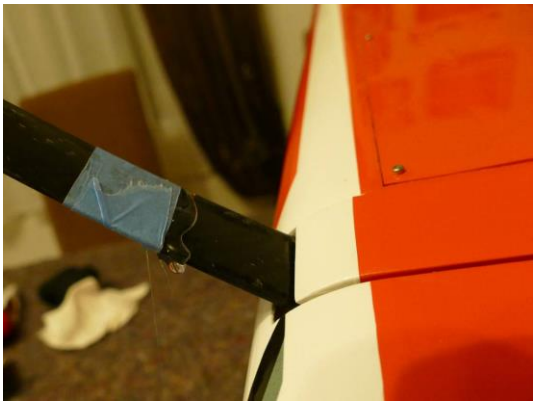


Die Abdeckung dann einfach auf den Bügel drücken. Auch diese passt aufgrund der Öffnungen in denen die Schraubenköpfe verschwinden nur in eine Richtung.
Danach mache ich mich gleich an die Montage der Fahrwerksfairings. Diese werden aufgesteckt und geschaut, ob alles passt. Hier passen sie von vornherein sehr schön und legen sich auch gut an den Rumpf an. Eine Besonderheit beim Bausatz ist, dass die Schwarzen Gummis rundherum bereits montiert sind.
Ich befestige die Fairings ebenfalls mit Shoe goo (Silikon geht auch). Das bleibt flexibel und zerfetzt die Fairings nicht gleich, wenn es mal etwas härter wird. Außerdem lässt sich der Kleber im Notfall immer Rückstandsfrei entfernen.
Einige bohren auch durch die Fairing und den Fahrwerksbügel und drehen dort eine kleine Schraube ein. Ich habe es aber schon erlebt, dass dann bei unsanfteren Landungen druck drauf kommen kann und die Fairing kaputt geht.

Nach der Probepassung klebe ich den Bügel über dem Rand des Fairing mit Malerband ab.



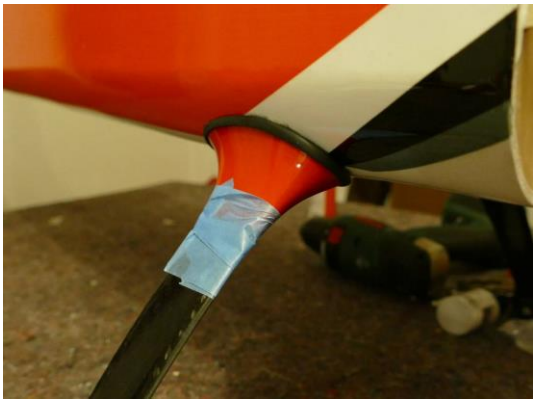
Danach wird das Fahrwerk rundherum mit Shoe goo eingekleistert.



Ebenfalls der obere schwarze Rand des Fairings. Hier nicht zu viel Kleber, das drückt es sonst nur raus und ist sichtbar.



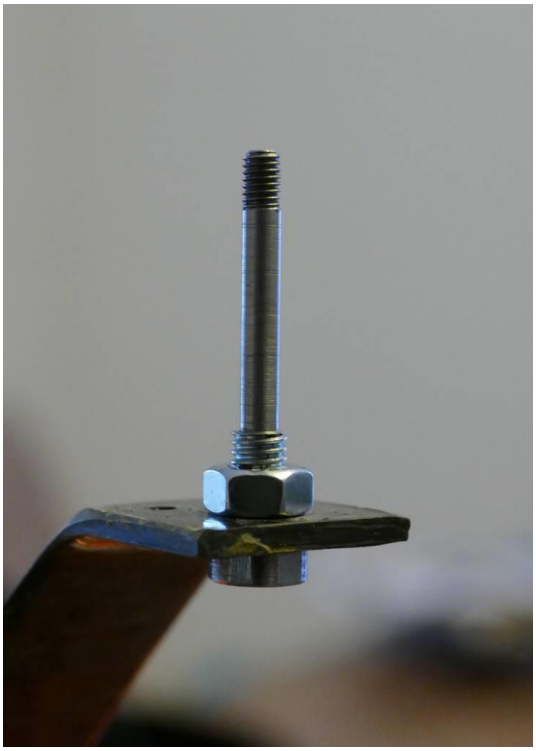
Danach wird die Fairing aufgeschoben, gut angedrückt und mit Malerklebeband fixiert bis sie trocken ist.



Jetzt können noch die Räder montiert werden. Die Achsen die beiliegen ermöglichen das auf einfache Art und Weise. Die Achsen werden einfach durch das vorgebohrte Loch in der Achse geschoben und mit einer Stopmutter gesichert. Das Rad wird aufgeschoben und ebenfalls mit einer Stop Mutter gesichert.
Die Achsen sind aus sehr leichtem China Alu und das wurde mir auch gleich zum Verhängnis.
Mit etwas zu viel Kraft habe ich eine Achse gleich abgerissen:



Das Dumme ist, dass es eine 4mm Achse mit 6mm Befestigung ist. Gar nicht so leicht zu bekommen. Ich hatte Glück und ein Vereinskollege hat mir eine neue Achse gedreht. Dazu eine 6mm Schraube auf 4mm abgedreht und am Ende ein Gewinde rein gemacht. Wird jetzt halt von innen festgeschraubt, statt von aussen, spielt aber keine Rolle:



Mit montiertem Rad. Das Rad mit Achsen passt sehr gut und läuft gut frei.

Die Radschuhe montiere ich wie immer zu diesem Zeitpunkt noch nicht, da die Gefahr immer recht Groß ist, dass man mit ihnen beim Montieren hängen bleibt.



Zum Hecksporn gibt es nicht viel zu sagen. Wie oben zu sehen, ist er ja bereits komplett fertig montiert. Die Montage am Rumpf erfordert nur noch das Eindrehen von den beigelegten Schrauben in die vorgebohrten Löcher. Danach ausdrehen, Sekundenkläber zum Härten des Holz und nach vollständiger Abtrocknung wieder eindrehen. Fertig ist der Hecksporn. (ja, auf dem Bild steckt das SR schon drin, weil das Bild ohne zu schlecht war)



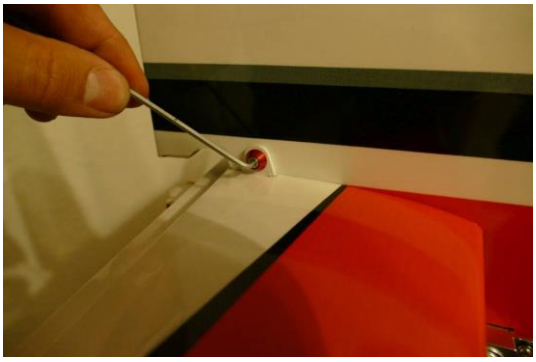
Die Slick kann damit auf eigenen Beinen stehen und man kann besser an ihr hantieren.

Als nächstes habe ich das Höhenleitwerk montiert. Das erscheint prinzipiell Abnehmbar, was bei einem Höhenleitwerk das durchgängig ist absolut unüblich ist. Ok, es ist auch etwas Aufwand, weil zuvor zumindest das Seitenruder auch abgenommen werden müsste (was hier machbar wäre)
Bei einer Nachschau habe ich aber festgestellt, dass es "lediglich" mit Holzschrauben fixiert wird. Die sprechen nicht dafür, dass es dazu gedacht ist ständig abzunehmen. Das würde das Holz vermutlich nicht lange mitmachen. Auch, wenn es wie auf dem nächsten Foto zu sehen ist mit einem Holzring innen verstärkt ist.



In diesen Ring sollte später die Schraube genau in das Loch. Um dies zu treffen empfehle ich, zuvor das Loch an der Folie zu markieren, bzw. durchzustechen, damit man auch weiß, wo man mit seiner Holzschraube rein muss und wann das HLW weit genug eingeschoben ist.

Ich musste das HLW relativ kräftig nach vorne drücken um in die Postion zu bringen. Unnötige Luft ist da keine. Vor dem Verschrauben kann man noch den korrekten Sitz überprüfen, aber viel Luft zum Variieren hat man eh nicht. Das HLW wird dann mit 4 Inbusholzschrauben und den netten Rosetten Unterlagscheiben fixiert. 2 Schrauben oben.



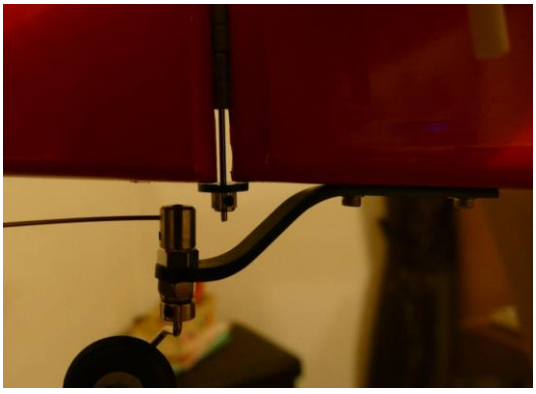
Und 2 Schrauben unten. Auch hier wie immer bei Holzschrauben das übliche Spiel... einschrauben, rausdrehen, Seku, trocknen, festschrauben.
Auch wenn das HLW durch die Holzschrauben nicht zum dauernden Abnehmen gedacht ist, so hat es meiner Meinung nach durchaus seinen Sinn. Zum einen ist die Montage einfacher als mit dem Ausrichten und dann endgültig verkleben. Selbst wenn es schief montiert werden würde, könnte man es noch berichtigen.



Viel wichtiger ist aber, dass es im Bedarfsfall tatsächlich abnehmbar ist. Bei einem Crash z.B. wenn man den Rumpf ersetzten muss. Dann kann man hier tatsächlich HLW und Seitenruder abmachen und am neuen Rumpf verwenden. Man könnte wirklich nur den Rumpf erneuern, was sonst meist in der Größe nicht möglich ist. Oder wenn man den Flieger verkaufen will. SR und HLW abmontieren, Fahrwerk abmontieren und auf einmal lässt er sich vernünftig versenden. Mit festem HLW ginge das nicht.
Es kann also durchaus Sinn machen und mit dem Hintergrund fände ich es in der Tat sogar gut, wenn das in kleineren Klassen ebenfalls Einzug finden würde (um es vorweg zu nehmen, bei der 61" Slick wird das HLW leider fest verklebt.



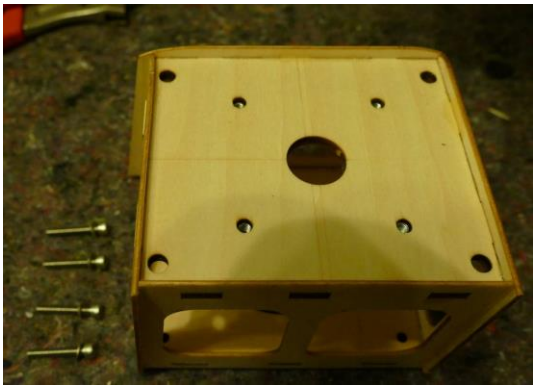
Tja, Seitenruder Montage. Hier kann man gar nicht viel sagen. Das Seitenruder ist fertig anscharniert. Es wird einfach an die Scharniere im Rumpf gehalten und von oben ein Draht eingeführt, der somit als Scharnier fungiert. Für den abgewinkelten Teil des Draht ist oben eine Vertiefung im Ruder eingebracht, so dass er nicht übersteht.
Als Besonderheit kann man bei der Skywing die Fixierung dieses Drahtes nennen. Nicht wie üblich oben mit Tesa, sondern unten wird der Draht mit einer Kunststoffscheibe und einem Stellring fixiert. Hier wird vermutlich auch davon ausgegangen, dass man es nicht jedes mal demontiert, denn sonst wäre die Fixierung mit Tesa evt. schneller und einfacher zu lösen. Wer das aber machen muss, der kann sich ja immer noch überlegen, ob er es nicht mit Tesa oben sichert und den Stellring weg lässt. Wobei die eine Madenschraube ist auch schnell entfernt.



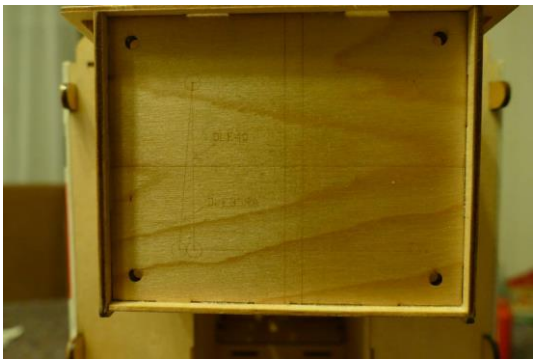
Jetzt kann noch die Anlenkung für das Spornrad im Seitenruder eingeklebt werden. Die Bohrung ist ja schon vorhaden, somit wird es ein Kinderspiel. Ich habe mittelflüssigen Sekundenkleber genommen und dann den Kugelkopf in das Loch gedrückt. Alternativ könnte man den Kugelkopf aber auch einführen und dann dünnflüssigen Sekundenkleber einträufeln, allerdings sitzt das relativ Stramm. Wer lieber mit Harz arbeitet, darf natürlich auch das verwenden, große Kräfte kommen auf den Kugelkopf allerdings nicht, deshalb habe ich mir auch das anrauhen mit Schleifpapier gespart. (und ja, der Kugelkopf hätte etwas weiter rein dürfen, man sollte sich beim Bauen einfach einschließen, so dass man nicht abgelenkt werden kann 😎)



Als nächstes geht es dann an die Montage des Elektro Dom. Der liegt aufgebaut bereit und muss nur noch verschraubt werden. Hierfür liegen Inbusschrauben bei. Diese werden mit Selbstsichernden Muttern an den Verbrennerdom geschraubt.



Am Verbrennerdom nochmals gut zu erkennen die Zeichnungen für diverse Motoren. In den Ecken sind die Bohrungen zum Verschrauben des Elektro Dom bereits vorhanden.



Am Elektro Dom sind vorne Löcher vorhanden, dass man mit dem Inbus durch kann und die Schrauben anziehen kann. Kleiner Nachteil, man muss auch so einen langen Inbusschlüssel parat haben. Mit einem Steckschlüssel kommt man nicht durch die Bohrungen. (man erkennt hier auch, dass der Verbrenner Dom bereits mit Harz behandelt wurde um Benzin resistenter zu sein)



Die kleine Luke am Motor Dom geöffnet erleichtert das hantieren auf der gegenüberliegenden Seite. Hier kann mit einer Zange oder dem entsprechenden Schlüssel die Stopmutter fixiert werden. Auf beiden Seiten habe ich Unterlagscheiben verwendet, damit sich die Schrauben nicht ins Holz bohren können. Ich denke an so einer beanspruchten Stelle ist das kein Fehler.



Und fertig montiert. Inbus steckt noch, aber alles passt. Der Motordom hat keine Passung, man könnte ihn theoretisch verkehrt herum montieren, aber da die obere Holzplatte mehr übersteht und schräg verläuft, weiß man eigentlich, wie herum er zu montieren ist.
Der Dom ist relativ leicht. Ich hab mich etwas gewundert, dass keine schrägen streben drin waren und hab es mit allem möglichen verglichen. Dann musste ich aber feststellen, dass die meisten Flieger bei mir entweder komplett auf Elektro ausgelegt sind oder dass die Motoren mit Stehbolzen montiert werden. Einen seeeehhhr ähnliche Elektro Modordom habe ich dann



nur bei 3 DHS entdeckt.

Ich überlege die ganze Zeit ob ich viel vergessen habe, aber der Bau geht einfach relativ flott, da doch sehr viel bereits vom Werk erledigt wurde. Kein Anscharnieren, kaum Bohren usw. soll ja recht sein.
Somit bin ich auch schon beim Motor angelangt. Der Leomotion. Propelleraufnahme und Befestigungskreuz montieren. Montagematerial liegt alles dem Motor bei und wie immer gibts auf jede Schraube etwas Schraubensicherung drauf.
Seit ich Verbrenner fliege habe ich da eine kleine Phobie



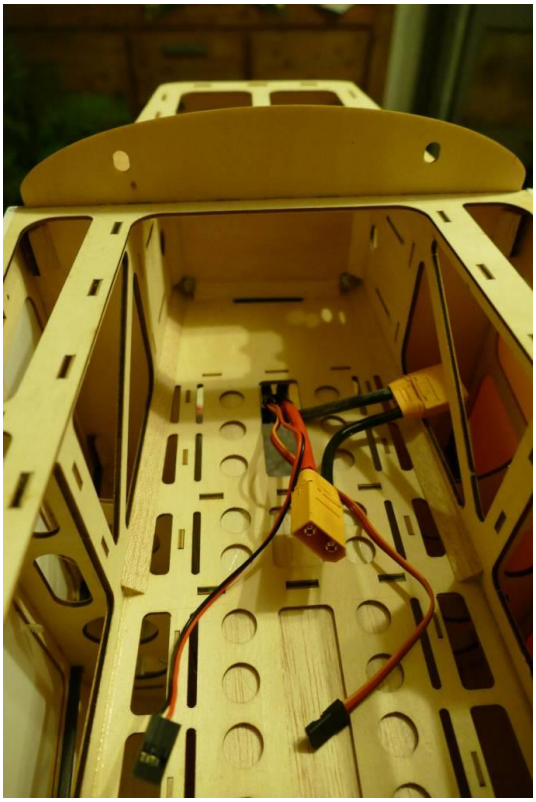
Motor bereit zur Montage.
Und mit 4 Schrauben montiert. Natürlich wieder mit etwas Schraubensicherung.



Den Talon 120A HV habe ich wie vorgesehen unten vor dem Dämpfertunnel montiert. Prinzipiell ist es mir an der Seite lieber, weil das die meisten so machen, da hier der Rumpf aber gut abgeschottet ist, denke ich ist es besser vor dem Dämpfertunnel zu montieren und dort die Abluft zu öffnen, damit der Regler im Luftstrom liegt.
Beim Talon wird der Motor direkt in den Regler gesteckt, ohne Kabel am Regler. Das lässt den Regler etwas weiter nach vorne wandern und somit auch den Schwerpunkt wieder.



Den Dämpfertunnel habe ich nach oben etwas geöffnet um die Kabel in den Rumpf zu bekommen. An den Regler habe ich direkt 2x XT 90S als Y angelötet um die 2x 5S Akkus als 10S zu betreiben.



Jetzt ist immer die Zeit zumindest provisorisch die Elektronik in Betrieb zu nehmen um zu schauen, ob der Motor richtig herum dreht. Es sei denn der Regler lässt sich problemlos umprogrammieren. Das darf jeder selbst für sich entscheiden
Nachdem der Motor richtig dreht wird die Motorhaube angepasst. Auch hier wird einem der Bastelspass genommen. Da die Haube über einen Holzring verfügt, der sich dem Rumpf gut anschmiegt und bereits die Löcher gebort sind beschränkt sich die ganze Arbeit darauf die Haube richtig ran zu halten, durch die Löcher ins Holz zu bohren (das widerspricht dem sonstigen Vorfertigungsgrad, dass hier nicht bereits gebohrt ist), das übliche eindrehen der Schrauben, ausdrehen, Seku, trocknen, Endmontage.



Spinnerplatte drauf und die Xoar 21x10 festschrauben. Dann den Spinner. Ich hatte gerade noch einen im Carbon Look den ich hierfür verwendete. Leider war beim Baukasten keiner dabei.



Spinnerspalt. 1mm weniger wäre auch ok gewesen, aber so ist es auch auch gut. Der Motor passt von der Länge eigentlich ganz gut rein.



Bislang war der Bau ziemlich unspektakulär, da doch ein sehr hoher Vorfertigungsgrad besteht. Fast alles ist vorgebohrt, bereits befestigt oder einfach gelöst. Mehr kann man sich eigentlich nicht wünschen, wenn man einen Flieger schnell in die Luft bringen will.



Ach zum Abschluss noch ein Bild.. ich finde das macht Laune auf den Flieger
Erst habe ich mal alle restliche Elektronik verbaut. Sprich Empfänger rein, Kabel ran entsprechend verlängert und alles festgemacht.
Dann Klettband rein für die Akkus. Da ich die genaue Postion noch nicht kenne und das nicht viel wiegt habe ich es mal großzügiger ausgelegt.



Für das Klettband das den Akku umschliesst sind praktische Schlitze im Dämpfertunnel, so dass es direkt eingezogen werden kann.
Hilfreich ist es, dass man hier die Abdeckung vom Dämpfertunnel abnehmen kann dann ist das arbeiten auch von der Unterseite her möglich und man muss sich nicht die Finger verbiegen:



Nach dem ich sie schon auf dem Rücken liegen hatte, habe ich auch gleich den Dämpfertunnel freigelegt und die Aussschnitte in der Abdeckung mit dem Lötkolben frei gelegt. Ebenso das vorgesehene Feld hinter dem Dämpfertunnel für Elektro Ausbau.
Warum ich beides Frei gelegt habe? Weil nur durch die Öffnung des Dämpfertunnels auch Luft am Regler vorbeigeht. Ob ich die Elektro Öffnung auch noch gebraucht habe? Wäre vermutlich auch so gegangen, aber Frischluft schadet nie.

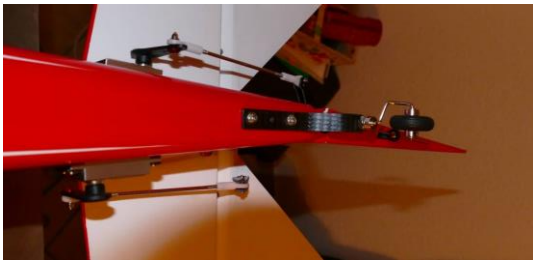


Die Akkus beschrifte ich immer so, dass ich die Packs auseinanderhalten kann und dennoch weiß, welche zusammen gehören. So werden immer die gleichen zusammen eingesetzt und wenn mal was nicht passt, weiß ich genau, bei welchem Pack ich darauf achten muss:



Nachdem ich jetzt soweit alles verbaut hatte bis auf das Seitenruder Servo ging es daran zu ermitteln, ob ich das hinten oder in der Mitte mit Seilanlenkung einbaue. Da ich einen Schweren Motor und Regler verbaut habe, rechnete ich mit hinten.
Ich habe die Slick komplett zusammengesteckt und dann das Servo auf das HR gelegt, wo es ungefähr in Postion kommt und dann geschaut, wie ich die Akkus postitionieren muss um an den Schwerpunkt zu kommen.
Letztendlich hätte ich wohl beide Positionen wählen können, mit jeder wäre der Schwerpunkt beim Steckungsrohr hin zu bekommen gewesen. Allerdings erschien mir die Variante mit dem Seitenruder am Heck direkt angelenkt sinnvoller. Erstens mag ich das lieber als mit Kabel, zweitens hat diese Variante mir einen größeren Spielraum beim Verschieben der Akkus gelassen.
Also Servo Schacht von der Folie befreien, Verlängerungskabel einziehen, Servo einbauen (.... das leidige bohren, Schrauben eindrehen, Schrauben ausdrehen, Seku, Schrauben wieder eindrehen....)

Hier ein Blick auf die montierten Servos im Heck. Höhenruderservo rechts im Bild mit Verzahnung nach vorne, Seitenruderservo links im Bild mit Verzahnung nach hinten.



So, nun ist alles zusammengebaut, Fernsteuerung ist programmiert. Donnerstagmittag angekommen, Freitagabend fertig aufgebaut, die Wettervorhersagen sind bescheiden

Flugfertig bin ich bei einem Gewicht mit SFG´s bei 5300g angekommen. Nicht die leichteste, liegt aber

auch mit an den Komponenten. Hier könnte man durchaus noch sparen. Wenn man auf das Gewicht achtet denke ich liegen 200 - 250g drin. Das würde auch mit meiner GW Slick übereinstimmen. Da ist der Baukasten ungefähr um das Gewicht leichter und im kompletten ist sie 500g leichter. (Leichterer Regler, leichtere Servos, kein Spinner...)

Aber egal, das Gewicht zeigt sich in der Luft.

Hier die Akku Postion für den Erstflug. Der Schwerpunkt ist da in etwa beim Steckungsrohr eingestellt. Eine Anleitung hatte ich nicht, bei den modernen Kunstfliegern passt das meist.



Pilotenaussicht auf die Teck



Einmal von schräg vorne. Schön ist hier die Luftführung zum Motor hin zu sehen.





Und von der Seite. Prinzipiell ein Flieger mit geiler Optik. Eines hat mich die ganze Zeit etwas gestört. Es ist ne Kleinigkeit, passt aber einfach nicht 100% ins Bild. Ich vermutete den Piloten etwas zu klein.
Kleiner Patzer von Skywing, die haben in der 73" den gleichen Piloten wie in der 61" verbaut. Dort passt er perfekt ins Bild, hier sieht er etwas zu klein aus.



Die Slick lässt sich sehr stramm zusammen stecken. Ich habe erst mal das Steckungsrohr und die Führungen mit Alkohol und Zewa gereinigt, sonst hätte ich sie überhaupt nicht zusammenstecken können. Es war auch etwas an CFK Staub darin/ dran. Jetzt geht es, aber immer noch recht stramm. Irgendwie erwische ich in letzter Zeit immer die Baukästen mit Strammen Steckungen

Ansonsten passt alles sehr gut und lässt sich gut zusammenbauen. Die Haube mit der Feder lässt sich auch gut schließen und auch sehr gut öffnen. Ein kleines Manko ist die Verriegelung der Tragflächen. Auch hier jammern auf hohem Niveau, aber hätte man bei der Konstruktion drauf geachtet, dass man die Schrauben nicht so nah an das Steckungsrohr und einen Spant setzt, wäre das Sichern der Tragflächen etwas angenehmer gewesen. Abhilfe könnten hier auch Schrauben mit einem Langen Kopf schaffen.

Nun, ich denke anhand der Bilder und des kurzen flapsigen Berichtes ist es schon klargeworden, dass der "Zusammenbau" eher ein Kinderspiel war. Alles hat so weit gepasst, die Vorfertigung ist sehr groß, Verlängerungskabel für HR und QR sind bereits eingebaut, die Halterung für die QR Kabel ist recht inovativ, auch der Einbau des HR ist eher von der "sehr leichten" Art. Seitenruder abnehmbar und mit der Fixierung per Stellring ist auch gut gelöst. Alles passt relativ gut, die Motorhaube, das Cockpit usw. Lediglich bei der Abdeckung für das Fahrwerk ist die Folie nicht ganz genau überlappend passend mit dem Rumpf. Aber das ist schon sehr genau betrachtet. Kleine Druckfehler sind teilweise vorhanden, fällt so aber eigentlich nicht auf. Ich habe explizit danach gesucht, weil ich davon gelesen hatte.

Steht dem Erstflug eigentlich nur das Wetter entgegen. Das war am darauffolgenden Samstag doch trockener als erwartet. Eigentlich war Regen angesagt, aber es hatte in der Tat nur sehr starken Wind
Also Raus auf den Platz und die Slick in die Luft befördert. Bei dem Wind war sie nach wenigen Metern in der Luft. In der Luft war der Eindruck von ihr relativ schlecht einzuschätzen, da es doch starker und auch böhiger Wind war, aber ein Akku Satz ging.

mhh... hier das Video vom Erstflug. Wollte es eigentlich nicht zeigen, ist nicht so besonders, aber ich hatte bislang keine Gelegenheit ein besseres zu machen. Die Landung war Müll. Das lag mit daran, dass ich zu diesem Zeitpunkt noch mit einer provisorischen Radachse und einem anderen, etwas kleineren Rad unterwegs war. Beim Rollen auf dem Boden mit Wind von hinten hat es sie mir 2-mal auf die Nase gestellt damit, weil das Rad nicht richtig lief. Wie man aber so ist, fliegt man ja trotzdem und beim Landen wollte ich halt nicht mehr weit rollen um das zu verhindern.

Erstflug-Video bei starkem Wind veröffentlicht auf http://www.modellmarkt24.ch/pi/Skywing-Slick-360-73-Rot-ARF2.html

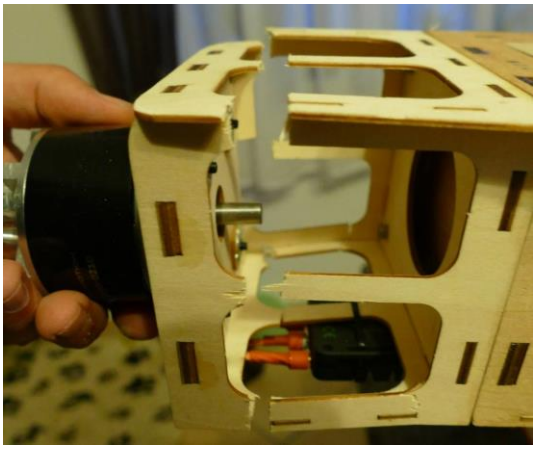
Letztendlich konnte ich nach diesem Flug nicht viel zur Slick sagen. Sie fliegt gut, trotz dem Wind relaitv stabil im Harrier, Im Messerflug ist sie nicht so eingerastet wie meine GW Slick, Drehfiguren macht sie gut. Top Pops macht sie mit viel Schwung. War einfach ein übler Wind, und auch von einer unangenehmen Seite, schräg von vorne. Ich mag das nicht, wenn es das Flugzeug so zu mir herdrückt.
Die Slick hat relativ stark auf den seitlichen Druck des Windes reagiert, das sieht man manchmal in Kurven, wie schnell es die auf einmal rumdrückt. Andersrum im Harrier benötigtes sie ne ordentliche Eingabe vom Seitenruder um gegen den Wind zu drehen.
Der Wind wurde zunehmends stärker und obwohl ich eigentlich da nicht so empfindlich bin, lies ich es aber bei diesem einzigen Flug (und ihr könnt mir glauben, dass mir das schwergefallen ist.)

Eines kann ich noch sagen, das mehr an Gewicht gegenüber meiner GW Slick habe ich nicht gespürt. Der Motor ist auch kräftig, zieht sie richtig stark raus. Er ist auch leise, auch wenn sich das im Video anders anhört, ich empfand die Slick als sehr leise.

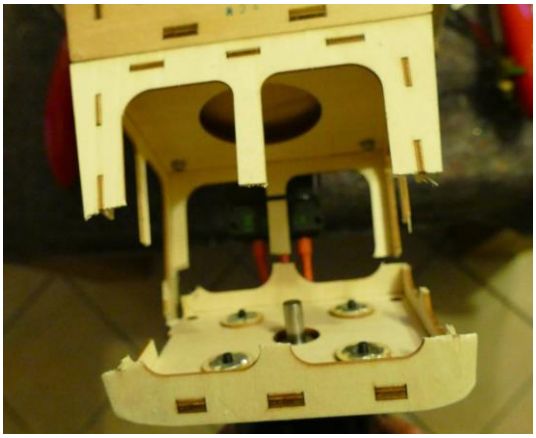
Wir hatten oben schon angemerkt, dass uns der Dom etwas schwach vorkam. Oliver (der 2. Glückliche der eine Slick testen darf) hat ihn verstärkt, ich habe ihn nach Rücksprache mit Modellmarkt24.ch original gelassen um zu testen, ob er wirklich zu schwach ist, oder ob wir uns täuschen. Adrian vom Modellmarkt24.ch meinte, wenn der Dom nicht hält, taugt ja das Flugzeug auch nicht und so bekam ich praktisch den Auftrag, die Kiste in der Luft auf Risiko des Verkäufers zu zerlegen. (unsere beiden Modelle dürften die ersten außerhalb Chinas in der Luft gewesen sein).



Die Kiste macht richtig geile Top Pop´s mit sauberen Drehungen. Die haben mir richtig gut gefallen und da habe ich es auch deftig knallen lassen. Mit Vollgas angeflogen, HR gezogen, QR rein, dann in Top Pop und mit viel Gas versucht immer noch etwas mehr Drehungen raus zu holen.

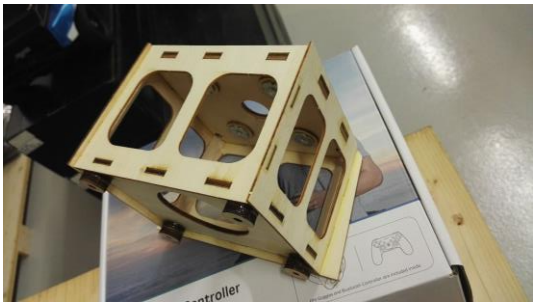


Letztendlich, was soll ich sagen? **Auftrag erledigt** Nach dem Top Pop ein Schleifendes Geräusch, kein Power. Konnte sie in einer sauberen Außenlandung ohne weiteren Schaden nach unten bringen.
Beim Nachsehen zu Hause gesehen, dass der Motordom schön abgeschert ist.



Adrian vom Modellmarkt24 hat sich dann mit Skywing in Verbindung gesetzt und innerhalb 1 Stunde sogar eine Antwort erhalten. Am nächsten Tag (Zeitverschiebung) gab es per Mail dann tatsächlich schon ein Bild eines überarbeiteten Motordoms.
Das ist eine super Reaktion vom Hersteller.

Tja, aus diesem Grund stand die Slick dann einige Zeit auf dem Boden. Ich hätte sie mit Abstandshalter relativ schnell wieder Flugfertig machen können, aber wir wollten es mit dem verbesserten originalen Dom versuchen um auch wieder zu sehen, ob der nun wirklich alles mitmacht. Wenn die Jungs bei Skywing weiterhin so offen und reaktionsfreudig bleiben glaube ich, kommt da wirklich super was dabei raus. Die sind zumindest momentan auch noch mal für individuelle Anfragen offen.
Nachdem die erste grosse Lieferung im Modellmarkt24.ch / Modellmarkt24.de angekommen ist, haben wir eine 73 ausgepackt (äh.. natürlich auch die beiden anderen, 56'' und 61'' Slick's) und die Motorbox angeschaut. Der Motordom ist definitiv nicht identisch und verstärkt. Da sind neue Dreiecksleisten drin.



Wem das noch zu wenig ist, der kann die Seitenteile mit leichtem GFK Gewebe laminieren.