



Am Schluss wurden die Ruderausschläge und Mischer mit Flugphasen am Jeti-Sender nach den Einstellvorgaben vom Stefan Eder vorgenommen; bzw. habe ich die leichten Korrekturen aus den Erfahrungen des *Delphin-3.9* mit einfließen lassen.

FLUGPRAXIS

Der Erststart fand mit dem 4s/1.800 mAh/50C LiPo und der GM16x13 statt. Die EWD war auf gut einem Grad und den Schwerpunkt auf 109 mm voreingestellt. Leider war es ein ruppiges Wochenende mit frischen 3 Bft Wind, in Böen bis zu 5 Bft und dazu noch teils starker Bewölkung. Eines fiel vor Ort beim Zusammenstecken auf. Der *Delphin* ist auf die robusten Anforderungen im Alltagsbetrieb ausgelegt. Den kann man anpacken und beim Aufbauen gut händeln. Fingerakrobatik ist hier gottlob nicht angesagt, da alles sauber, ohne zu Pressen mit noch etwas Luftpolster unter die Haube verschwindet. Ein »Piep-Piep« signalisierte mir, einen voll geladenen Akku.

Aufgeregt war ich nicht, weil ich mir dachte, so viel anders als der *Delphin-3.9* wird der *D-Race* auch nicht starten! Und ich behielt recht. Ein kurzer, horizontaler Schubs genügte und der *D-Race* zog sofort ohne Durchsacken in einen Bogen nach oben, um die 60° mit dem Tiefenruder gehalten. Nach gefühlten zehn Sekunden waren knapp 200 Höhenmeter erreicht und ich wollte es nun wissen. Motor aus und laufen lassen. Ich konnte es kaum glauben, großartiges Trimmen benötigte der *D-Race* nicht. Ich konnte sofort in einen Feintrimm übergehen, so stabil lag er in der Luft. Das gleiche bei den Flugphasen Thermik und Speed. Die Trimmung erfolgt am Sender, natürlich Flugphasen-abhängig und nicht global. So voreingestellt, folgten die ersten Kunstflugeinlagen wie Rückenflug, Rollen oder Streckenflug in Speedstellung. Alles war sehr vertraut und sogar mein Kollege merkte an (er stand mit dem Fo-

toapparat neben mir): »Du fliegst den nicht das erste Mal.« Für mich war klar, an den Grundeinstellungen wie die Ausschläge der Ruder, ändere ich erst einmal nichts. Die passen für's Erste!

Erst später nahm ich einen persönlichen Einstelltrimm vor, später dazu mehr. Aber bei der Landung wurde ich eines besseren belehrt. Es musste eine angepasste HR-Kurve gemischt werden. Einfach nur linear dazu mischen passt nicht. Eine degressive Fünfpunkt-Kurve brachte die benötigte Feinkorrektur im gesamten Bereich der Klappenstellung. Jetzt ist sie nahezu perfekt. So gelingen steile Abstiege bei der extremen Wirkung der Klappen und anschließend ein weiches Abfangen zur Landung ohne großartige HR-Korrekturen. Eine Änderung habe ich noch vorgenommen. Der GM-16x13 Prop passte nicht von der Strömungsgeschwindigkeit. Der GM-16x10 lies den *D-Race* genauso zügig steigen, nur mit fast zehn Ampere weniger Stromaufnahme!

Doch wie fliegt sich der *D-Race* nun? Für mich ist der *D-Race* flugtechnisch ein typischer Allrounder. Er regiert zackig auf sämtliche Ruder, was mir sehr entgegen kommt. Er ist dabei nicht nervös oder gar zickig im Abreißverhalten, wenn mal langsamer geflogen wird. Im Gegenteil, erst kommen merkbliche Zeichen wie schwammige Ruder und anschließend senkt er erst die Nase.

Die Einstellungen zum Original wurden noch leicht modifiziert; z. B. Schwerpunkt auf 110 mm gesetzt, QR und Klappen auf Tief in Stellung Speed um 40% vergrößert, mitlaufende Klappen in Stellung Thermik nur auf Hoch und zu 50% in Stellung Normal (und noch einige Kleinigkeiten wie z. B. Differenzierungen und Dualrate). Das Kurvenkreisen ist stabil und kann sehr eng erfolgen, wenn mit SR und HR leicht geführt wird. Leider war an diesem Wochenende das Wetter zu gemischt, um ausgedehnte Thermikerfahrungen zu sammeln. Aber

HERSTELLER / BEZUG

Aer-O-Tec, www.aer-o-tec.de
