

Ihr Spezialist für elektrisch betriebene **Großmodelle!**



Florian **Schambeck**
Luftsporttechnik

DIE NEUE ASH 25MI VON SCHAMBECK LUFTSPORTTECHNIK

GLEITEN BIS ZU HORIZONT.
OHNE KOMPROMISSE AN DIE GRENZEN DES TECHNISCH MACHBAREN.

Schon lange ist diese wunderbare „Langohr- Orchidee“ der Traum vieler Großseglerpiloten, die Wert auf ein wirklich originalgetreues Flugbild und vor allem auf höchste Segelflugleistung legen. Ziel war es, ein Segelflugzeug zu entwickeln, welches sich deutlich von bisherigen Konstruktionen abhebt, einen Schritt in die Zukunft zu wagen und konsequent ohne Aufwandsrestriktionen neue Wege zu gehen.

Über drei Jahre wurde bei uns intensiv an diesem enorm aufwendig gestalteten Super Segler konstruiert und gebaut. In enger Zusammenarbeit mit der Fa. Josef Eichstetter wird die ASH25Mi in einer exklusiven Kleinserie hergestellt.



AERODYNAMIK

Da wir bei der Konstruktion der Struktur, Auslegung und Aerodynamik auf einen großen Erfahrungsschatz bei langgestreckten Großseglern zurückgreifen konnten, wurde kompromisslos eine höchst aufwendige, völlig neue Konstruktion verfolgt.

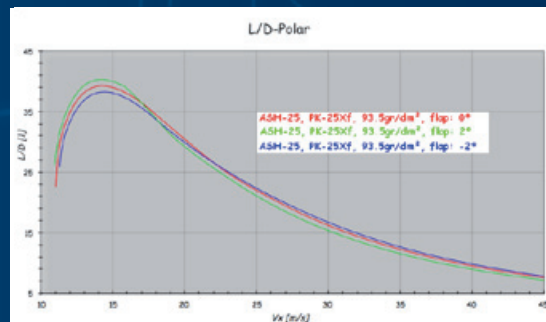
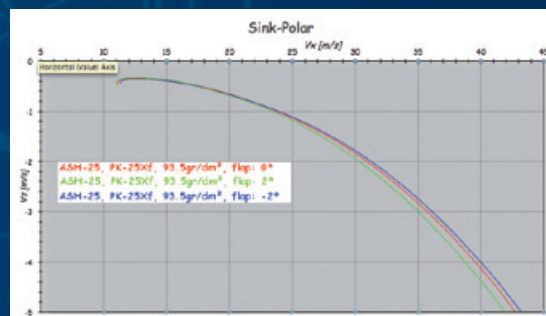
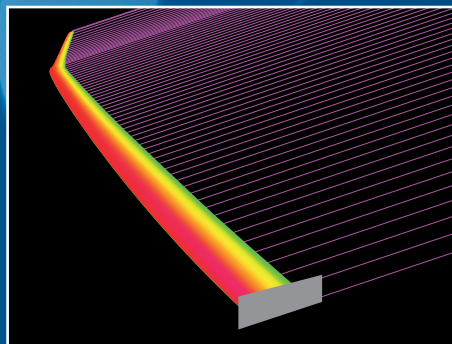
Ein Hauptkriterium lag natürlich in der optimierten Aerodynamik. Dafür konnten wir Philip Kolb, der in Zusammenarbeit mit

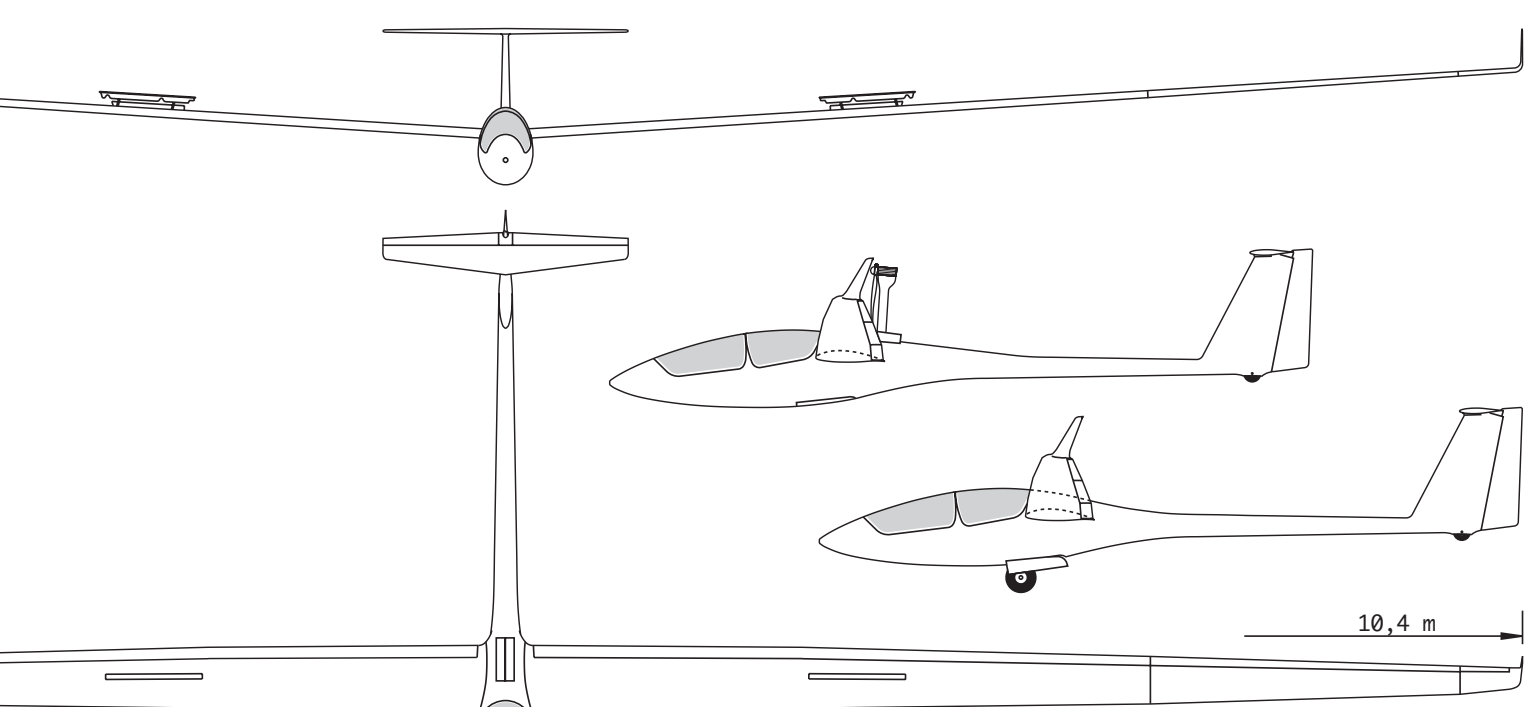
Benjamin Rodax auch unseren Arcus (M1:2,9) ausgelegt hat, gewinnen.

Durch neue Rechen- und Simulationsverfahren dieser Aerodynamik-Experten ist es gelungen, einen deutlichen Fortschritt in Bezug auf ein größeres Geschwindigkeitsspektrum zu erzielen.

Zum einen kann die ASH 25Mi hervorragend in der Thermik langsam und gutmütig gekreist werden. Wenn auch die Auslegung infolge der hohen Streckung nicht auf Endgeschwindigkeit erfolgte, ist die erzielte Dynamik beeindruckend. Das Umsetzen von Geschwindigkeit in Höhe bzw. Gleitstrecke ist bemerkenswert. Der große aerodynamische Fortschritt kann beim Gleiten im mittleren und höheren Geschwindigkeitsbereich voll ausgeschöpft und genossen werden.

Die ASH 25 zeichnet sich auch in allen Klappenstellungen mit ihrer besonderen Gutmütigkeit aus und ist daher sogar in bodennaher Thermik einfach zu fliegen.





RUMPF

Der Rumpf ist in Vakuum Sandwich mit Glasfaser, Kevlar, Kohle und Kevlar-Waben gefertigt. Die Oberfläche des mit 2 K-Lack lackierten Rumpfes ist geschliffen und poliert. Teile des Cockpits sind fest zur Verstärkung im Rumpf einlamiert.

TRAGFLÄCHEN

Es war uns ein großes Anliegen, eine Durchbiegung der Tragflächen wie beim Original zu erreichen und gleichzeitig einen ausreichend festen Flügel zu gestalten. Die Tragflächen und Leitwerke sind komplett im Negativverfahren in Glas-, Kohlefaser und Aerex gefertigt. Der Hauptanteil der Schalen ist aus Kohlefaser, welcher aus vielen feinen Carbonlagen besteht. Der Holm und die Holmbrücken sind wie beim Original in Zunge-Gabelstreckung gehalten. Selbst die langgestreckten Negativ-Formen zum Bau der Flügel bestehen zum größten Teil aus Kohlefaser, um dieses moderne Tragwerk, welches ein höchstes Maß an Präzision verlangt, in Form zu halten.

Die eigens in unserem Haus entwickelten doppelstöckigen, hoch ausfahrbaren Störklappen ermöglichen durch die überzeugende Bremswirkung kurze und sichere Landeanflüge. Im Zusammenspiel mit den inneren Wölbklappen, welche ca. 60 Grad nach unten gefahren werden können, sind sogar extrem kurze Landeanflüge möglich.

Alle Anlenkungen sind serienmäßig als RDS ausgeführt. Die Ruder sind mit Elasticflap, oben genau wie beim Original mit einem neu, für diese Größe entwickelten, Spaltabdeckungsband versehen.

FAHRWERK

Die Basis für das EZFW bildet die bewährte Mechanik von FEMA. Mit unserem hauseigenen Zubehör wie Leichtrad, Z-Servohalter, Trommelbremse, Spritzschutz usw. ist es voll ausgestattet und leistet einen sicheren Dienst. Für Liebhaber naturgetreuer Nachbauten bieten wir auch ein absolut originalgetreues EZFW von Josef Eichstetter an.

COCKPIT

Das sehr stark an das original angelehnte Cockpit rundet das Gesamtbild der ASH25Mi ab. Die Cockpitseiten sind fest in die Rumpfsseiten einlamiert und steifen so die große Kanzel zusätzlich aus. Die Sitze und Instrumentenpilze sind herausnehmbar. Neben dem fertig eingebauten Cockpit bieten wir natürlich auch originalgetreue Instrumentenpanels an.

BAUAUSFÜHRUNG

Bei unserer ASH25Mi werden standardmäßig die Wölbklappen und Querruder fertig angeschlagen. Spalte sind mit unserem speziellen Spaltabdeckungsband fertig abgeklebt. Außerdem werden in alle Ruder fertige RDS Systeme eingebaut. Auf unsere eingebauten Störklappen werden die passenden Deckel fertig aufgeklebt. Die obere Rumpfnah wird nachlackiert, geschliffen und poliert. Beide Kabinenhaubengläser sind fertig aufgezogen und die Ränder lackiert.

Fertige Flügelsteckungen und Passungen verstehen sich von selbst. Flügel und Leitwerke werden in CFK-GFK-Sandwichbauweise erstellt. Holme und Flügelschalen werden in Carbon und Glas gefertigt.

Für die ASH25Mi sind zwei Antriebsvarianten möglich. Als Eigenstarter mit dem bewährten AFT 25X turbo oder dem enorm kräftigen AFT 25XS turbo. Mit dem AFT 25X turbo ist die Steigrate um 3m/sek. Mit dem AFT 25XS turbo werden über 5m/sek erzielt.

TECHNISCHE DATEN:

Maßstab	1:2,5
Spannweite	10,4 m
Länge der Flügelinnenteile	3,42 m
Rumpflänge	3,43 m
Rumpflänge mit SLW	3,60 m
Flächeninhalt	266 dm ²
Flächenbelastung	93,5 g/dm ²
Flügelstreckung	41
Gewicht	ca. 24,8 Kg
Zugelassene Geschwindigkeit (Airspeed)	max. 200 km/h
Zugelassene Geschwindigkeit in thermischer Luft (Airspeed)	max. 150 km/h
Lastvielfache positiv	max. 10 g
Lastvielfache negativ	max. 6 g

OPTIONAL ERHÄLTlich:

- Fahrwerk. Standard FEMA oder Scale Eichstetter
- Fahrwerk funktionsfertig eingebaut
- Servos
- Servoeinbau
- Cockpit
- Cockpiteinbau
- Hauben-Scharniere
- Hauben-Scharnier Montage
- Winglet abnehmbar
- Schleppkupplung
- Schleppkupplung Montage (vorne oder unten)
- flugfertige Ausführung

Transportmittel:

Als hervorragende Transportmittel bieten wir entweder unsere superleichte GFK-Sandwich Box oder gleich unseren kompakten Leichtbau Anhänger, in dem bis zu vier Großsegler ihren sicheren Platz finden, an.

