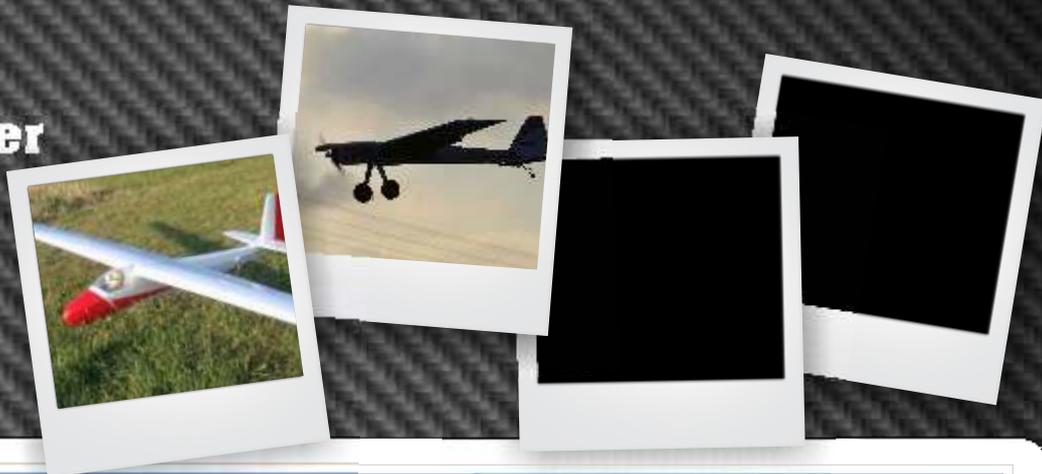


1
2014

RC-Kurier.de

Die neue, innovative, Bimediale RC Zeitung
Von Modellbauern für Modellbauer!

Testberichte:
Arkai Sea Master
Horizon Ka8
Pichler Joker XL



Weitere Themen im Heft:
Toolbox: GFK
Modellbau Theorie: Der Propeller mehr als das drehende Ding an der Nase
Großer Einsteiger Almanach
von A wie Akku bis Z wie Zaunkönig

100% Kostenlos

Ka 8 von Horizon Hobby

Was habe ich sie geliebt, "meine" Ka8.

Als ich 1988 als Jugendlicher mit dem Segelfliegen angefangen habe, war bei uns im Verein die Reihenfolge fest vorgegeben:

K7 - K8 - L-Spatz - Jeans Astir - Flugschein.

Ich bin irgendwie bei der Ka8 hängen geblieben. Sie fliegt absolut unkritisch, hatte im Inneren viel Platz, kostete bei den Flugstunden so gut wie nix und meistens war eine Maschine frei.

Diese Liebe ist bis heute geblieben. Immer wenn ich auf einem Flugtag - oder wo auch immer - einen Piloten mit so einem Flieger sehe, bin ich hin und weg.

Dieses Jahr, kurz nach meinem Sommerurlaub habe ich bei dem Modellbauhändler meiner Wahl die **Ka8** von Horizon bestellt. Nach 8 Tagen stand das Paket im Laden.

Was bekommt man?

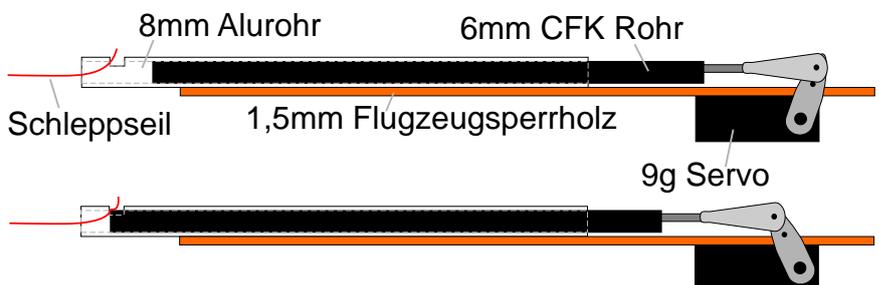
Geliefert wird die **Ka8** sauber verpackt in einem großen bunten Karton. Alle Teile sind einzeln gesichert und machen von Anfang an einen guten Eindruck. Der vordere Rumpfboden hat eine Plastikwanne die gegen die üblichen Landeschäden schützt. Dahinter sitzt ein leider etwas groß geratenes Hauptrad welches ich bei erster Gelegenheit gegen ein kleineres ausgetauscht habe. Die bereits eingebauten 9gServos sitzen sicher im Modell und ich kann schon mal soviel verraten, das nach geschätzten 50 Flugstunden alle noch bestens funktionieren. Ein Pilot hat sich im Cockpit breit gemacht, der meiner Ansicht nach etwas zu klein ist. Nun begab es sich, dass der "Schachtelwirt" genau zu der Zeit in seiner Kindertüte Gelbe Comikfiguren verteilte. Notgedrungen habe ich mich geopfert und eine solche geordert, seitdem hat meine **Ka8** einen äusserst attraktiven Piloten, den besonders Frauen und Kinder gut finden. Ein bereits fertig montierter Hochstarthaken sowie 2 Doppelstöckige Störklappen runden das Gesamtpaket ab. Ich möchte hier noch die Kabinenverringerng erwähnen. Zwischen den Tragflächen sitzt ein Druckknopf, der eine Verriegelung löst, so das sich die Haube löst. Selbst bei härtester Gangart mit Kunstflug und Negativfiguren sitzt alles bombenfest.



Ich Halbhirn hatte ganz vergessen die F-Schleppkupplung gleich mit zu bestellen. Diese gibt es als Option und wird fertig zusammengebaut in die Kunststoffwanne der Rumpfunterseite verschraubt. Allerdings fiel mir bei einigen Webvideos auf, dass die Fluglage hinter dem Schlepper viel zu hoch ist. Ich entschloß mich etwas eigenes zu bauen. Aufgrund der engen Platzverhältnisse in der Nase hatte ich mir Gedanken über ein einfaches lastfreies System gemacht, welches die Leine einfach nur einklemmt und beim Auslösen sofort wieder frei gibt (siehe Abbildung). Nun hat die **Ka8** die Schleppkupplung in der Nase und der 2100MAh 2S LiFe hat auch noch Platz. Als Funke habe ich die FlySky T6 aus meinem Bestand ausgewählt. eine solide Computerfernsteuerung um 80€. Auf die sich selbst erklärende Anleitung nebst simpelster Montage brauche ich hnicht weiter einzugehen.



Funktionsweise Schleppkupplung



Der Tester Steckbrief



Name: Torsten
Alter: 41 Jahre
Bau Skill: Profi in Ausbildung
Flug Skill: Profi
Modellbau seit: 35 Jahren
RC Interessen: Motor und Segelflug, Wasserfliegen und RC Segelboote

Die Schleppkupplung im ausgebauten Zustand



Der Erstflug:

Viel zu viel Wind und massive Böen. Rann an den Schlepper und Vollgas. Die **Ka8** fliegt aus dem Baukasten heraus schon absolut Top, da ich aber aufgrund der Wetterlage nichts genaues sagen konnte, wurde schnell wieder gelandet.

Vier Dinge haben sich aber klar gezeigt.

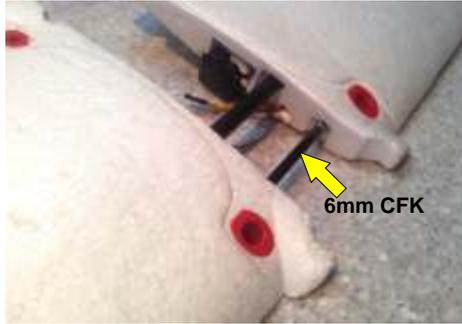
1. Die **Ka8** ist für mich zu leicht.
2. Die Tragflächen sind mir im Baukastenzustand zu weich.
3. Die Tragflächenschrauben sollten gegen getauscht werden.
4. Meine Schleppkupplung funktioniert.

Die Änderungen:

Dazu erkläre ich am besten mal schnell den Aufbau. In beiden Tragflächen steckt je ein ca. 1000mm langes 8mm starkes GFK Rohr. Diese sind nicht miteinander verbunden. Die einzige echte Steckung ist ein 410mm langes 10mm GFK Rohr welches in der Fläche aber nicht nochmals geführt wird. So kann dieses mit der Zeit ausschlagen. In der linken Tragfläche sitzt das zentrale Servo für beide Störklappen (dazu gleich mehr).

Lösung 1:

Ich habe aus meinem Fundus eine 1500mm lange 6mm CFK Rohr raus gesucht die satt/saugend in die beiden langen Tragflächenrohre passt.



Lösung 2:

Das eigentliche Steckungsrohr wurde mit Blei gefüllt, damit stieg das Gewicht um 110g und das genau im Schwerpunkt.

Lösung 3. Nach zwei bis dreimaligen Lösen der Tragflächenschrauben, waren die Kreuzschlitze plötzlich Kreuzlöcher und nicht mehr zu gebrauchen. Ich habe sie gegen Innensechskantschrauben getauscht und der passende Schlüssel darf auch immer mitfliegen. (Gewicht)



4. An der Schleppkupplung mußte ich seither nichts mehr machen. Nach gefühlten 500 F-Schlepps kann ich sagen, das es bisher nicht einmal Probleme mit der Konstruktion gab.

Der 2. Erstflug:

"Besser als jetzt wir das Wetter niemals." sagt meine innere Stimme. Sonne, 3/8 Cumulus, der Wind ist grade so fühlbar. Als Schlepper steht eine Multiplex Funcup mit reichlich Dampf bereit. Rudercheck, "OK Segler ist fertig" Der Kollege legt den Knüppel nach vorne und das Gespann hebt PERFEKT ab. Die **Ka8** fliegt auf einer Ebene mit dem Schlepper und ich bin absolut begeistert. Durch das höhere Gewicht liegt sie bedeutend satter als vorher in der Luft. Nach dem Ausklinken in ca. 150m Höhe kann ich als erstes mal das fantastische Flugbild genießen. Der Schwerpunkt liegt bei 70mm und alle in der Anleitung angegebenen Servo Werte passen gut.



Das Video zu diesem Flug gibt es auf unserer Website

Und siehe da, Thermik. Das Einkreisen geht fast wie von selbst denn fast alle Oldtimer Segelflugzeuge können extrem eng kreisen. Mit viel Seitenruder und nur relativ wenig Querruder geht es sehr schnell aufwärts. Bei ca. 350m steige ich aus und gleite die Höhe großflächig ab. Ok... da ist schon wieder Thermik, ich entscheide mich aber zu sehen wie die **Ka8** im Kunstflug verhält. Erstmal Schwerpunkt erfliegen. Der passt aber auf Antrieb. Ich steche leicht an zum Looping mit anschließender Rolle. Ersteres geht sehr gut, die Rolle ist etwas eierig, was auch klar ist bei der Auslegung als Schulflygezeug. Aber Turns und Trudeln gehen wunderbar. Nach erneutem Einstieg in den Aufwindschlauch entscheide ich mich aufs ganze zu gehen um die Flattergrenze der Tragflügel auszuloten. Was soll ich sagen, besser als bei den meisten Schaumseglern. Der Schlepperpilot fragt höflich an ob ich ihn noch brauche. Ich setzt an zum Schnellabstieg. Hierzu fahre ich die werksseitig eingebauten Bremsklappen voll aus. Die **Ka8** sinkt deutlich schneller, wobei sie die ganze Zeit voll kontrollierbar bleibt. Lediglich leichtes drücken damit sie sich nicht wieder von selbst aufrichtet.



Am Hang:

Da wir viel am Hang fliegen kommt die **Ka 8** eigentlich immer mit, ob ich sie dann mit hoch trage, entscheide ich meist spontan vor Ort. Wenn ich aber mit Flieger oben bin, habe ich es bisher noch nie bereut. Selbst als wir bei Nebel und maximal 30m Sicht auf der Wasserkuppe standen, habe ich sie geflogen, denn Wind war ja. Nach ca. 50 hochgezogenen Fahrtkurven, einer Paradenfigur der **Ka8**, mit jeweiligen Hangkantenpolieren waren alle Anwesenden überzeugt. Der Typ ist bescheuert, aber das Modell geht sehr gut.



Nach all der Zeit:

Wer Schaummodelle hat und diese auch fliegt, weiß das sie mit der Zeit leiden. Das ist auch bei der **Ka8** von Horizon so, aber dank der von Haus aus montierten Kunststoffteile viel weniger wie vergleichbare Modelle. Ich habe extra mal ein Bild der Schäden gemacht. Mein Fehler war, das ich ihr keine Transporttaschen spendiert habe. So sind Dreiviertel aller Druckstellen reine Transportschäden. Ich DEPP.

Ein Modellbaukollege von mir fliegt die **Ka8** übrigens so, wie sie aus dem Karton kam und ist auch ohne Änderungen mehr als begeistert. Ne Alex ;)

Mein ganz persönliches Fazit:

Ich habe MEINEN Schaumflieger gefunden. Er liegt immer im Auto und wird nahezu überall geflogen. Dank des immer noch kleine Gewichtes und der großen Fläche reicht selbst ein altes Motormodell mit Bürstenmotor zum sicheren Schleppen aus.

Die **Ka8** ist durch's fliegen nicht kaputt zu bekommen, und so individuell einsetzbar wie kaum ein anderes meiner Modelle. Sollte sie mal unreparabel abstürzen, ich werde mir 100% einen neuen kaufen.

Modellsteckbrief:

Spannweite:	2250 mm
Länge:	1065 mm
Abfluggewicht:	ab 780 g
Preis:	ca. 149,90 €
Bauausführung:	ARF
Besonderheiten:	Scale Segler mit eingebauten Störklappen und vorbereiteter F-Schleppkupplung

Bezugsquelle: **Fachhandel**



Foto: Christian Kiefer