

■ VIDEOSTORY: HACKERS PARA-RC ■ AUTOPILOT VON DIY DRONES ■ ZU GEWINNEN: GFK-SEMINAR  
■ SUNDOWNER VON HORIZON HOBBY ■ PACE FXE VON LESKY ■ RYAN STA VON STAUFENBIEL



**Modell** [www.modell-aviator.de](http://www.modell-aviator.de)  
**AVIATOR**  
TEST & TECHNIK FÜR DEN MODELFLUGSPORT



**BONUS**  
Kalender 2012



**SEGLER-CLASSICS**

AMIGO VON GRAUPNER  
EASYSSTAR II VON MULTIPLEX  
SPERBER VON DECKER

**BLITZSCHNELL**

KUNSTFLUGJET  
FLASH VON CARF



**TELEMETRIE**  
DAS WEATRONIC-SYSTEM



**DER UNIVERSALHELI**  
BLADE 450 3D VON HORIZON HOBBY



Ausgabe 01/12 ■ Januar ■ Deutschland: € 4,80

A: € 5,50 CH: 7,90 sfr Benelux: € 5,70 £ € 6,20 DK: 53,00 dkr

wellhausen  
&  
marquardt  
Mediengesellschaft

Der folgende Bericht ist in der  
Ausgabe 01/2012 des Magazins  
Modell AVIATOR erschienen.  
[www.modell-aviator.de](http://www.modell-aviator.de)

# King Size

## Blitzschnell mit 6,4 Meter Spannweite

**Da diesen ambitionierte RC-Piloten mit riesigen Hotlinern der Fünfmeterklasse durch die Luft und überlegen, ob das fliegende Sportgerät vielleicht noch größer und leistungsfähiger sein könnte. So erging es dem Autor – und prompt bestellte er einen Pace FXE mit 6.400 Millimeter Spannweite bei Lesky Composite. Worauf es bei einem XXL-Segler mit Power-Brushlessantrieb ankommt, diese Erfahrungen stehen hier im Fokus.**

Modellflugsportler, die sich auf Zwecksegler mit etwa fünf Meter Spannweite und auf Elektroantriebe um 2.000 Watt (W) eingeschossen haben, legen irgendwann die Messlatte höher, weil die bisherige Fünfmeterklasse ausgereizt ist. Ein neues Sportgerät mit mindestens 6.000 Millimeter (mm) Spannweite und einem standesgemäßen Elektro-Powerantrieb muss her. Zum einen ist starke LiPo-Thermik die beste Absaufversicherung am Hang, zum anderen katapultiert in der Ebene ein alltagstauglicher und wohl dimensionierter Elektroantrieb jeden Hotliner zum Thermikanschluss.

### Projektplanung

Gesucht ist ein Mega-Hotliner mit mehr als 6 Meter (m) Spannweite, der kompromisslos für dynamischen Segelflug, enges Kreisen in Thermikschläuchen und exzellentes Gleiten optimiert ist. Dynamischer Segelflug bedeutet, mit Höchstgeschwindigkeit möglichst verlustfrei unterwegs zu sein. Hierfür ist ein Flügel mit einem hauchdünnen und widerstandsarmen Profilstrak obligatorisch. Auch muss die Profilwölbung deutlich unter 2 Prozent liegen, denn mehr bremsende Wölbung ist tabu. Damit der Segler große Strecken zwischen Bärten ohne merklichen Höhenverlust zurücklegen kann, ist eine Flügelstreckung von größer als 30 Voraussetzung.

Zudem sollte das Modell mit einem Achtklappenflügel ausgestattet sein – nur so ist der Spagat zwischen Thermikkurbeln und dynamischem Segelflug möglich. Für erstklassigen Kurvenflug sollte das Tragwerk ausreichend V-Form mitbringen, und für die Flügelsteckung (Holmbrücke) kommen wegen der geringen Profildicke ausschließlich leichte und rechteckförmige Carbonprofile mit Knick infrage.

Außerdem sollte der neue Hotliner ein rasantes Fluggeschoss mit harter Nehmerqualität am Hang sein. Deshalb führt kein Weg an einem Pendelkreuzleitwerk vorbei, das Plumpslandungen wesentlich besser wegsteckt als etwa ein T-Leitwerk (Peitscheneffekt). Zudem bietet ein Pendelruder den entscheidenden Vorteil, dass man während des Flugs die EWD ändern und somit den Segler an die vor Ort herrschenden Flugbedingungen optimal anpassen kann. Bei über 6.000 mm Spannweite ist ein vierteiliger Flügel aus Transportgründen vorteilhaft.

### Pace-Gewichtsklassen

Den Pace FX gibt es in drei Härtegraden beziehungsweise Gewichtsklassen. Beim Pace FXL (L = Leichtbauweise) liegt der Fokus beim klassischem Hang- und Thermikflug sowie beim anspruchsvollen Fliegen in der Ebene mit oder ohne Elektroantrieb. Modellflugsportler, die eine härtere

Gangart bevorzugen, greifen zum Pace FXH (H = Hangflug), der sich prima fürs Hangbolzen, knackigen Kunstflug und schnelle Überflüge aus großen Sturzhöhen eignet.

Für Modellflugsportler, bei denen weniger das Gewicht, sondern eher Tempo und Stabilität im Vordergrund stehen, ist der Pace FXE (E = Extrem) gedacht. Deutlich mehr Rovings im Holmgurt, breitere Holmstege und zusätzliche Carboneinlagen bringen zusätzliche Torsionsfestigkeit bei einem vertretbar geringen Gewichtszuwachs. Für den vorliegenden Testbericht wählten wir den Pace FXE aus, weil er die Forderungen im Pflichtenheft am besten erfüllt.

### Pace-Bausatz

Etwa sieben Monate nach der Auftragserteilung trudelt der Bausatz ein. Zum Vorschein kommen mustergültig verarbeitete Komponenten in Sicht-Carbonbauweise und stützstoffloser Hartschalentechnik. Deren Vorteil: Flügel, Rumpf und Leitwerke sind brettartig, äußerst torsionssteif und haben eine außergewöhnlich widerstandsfähige Oberfläche. Da knackt nichts, wenn rohe Kräfte walten.

Alle acht Klappen im Flügel sind leichtgängige Elasticflaps mit sauberen Epoxid-Dichtlippen. Um möglichst große Ruderausschläge zu errei-

**Text: Loys Nachtmann**

**Fotos: Ludwig Schmidberger und Loys Nachtmann**

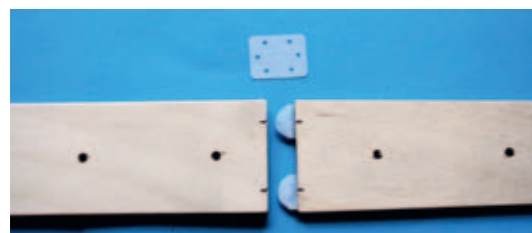


Mit Orastick Neon-Folien-Finish hebt sich das schwarze Modell bei jedem Wetter prima vom Himmel ab

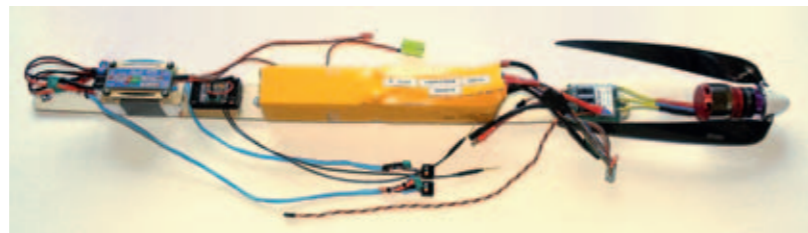
chen, steuern die Servos in der Tragfläche alle Ruder mittels Diagonalanlenkung an. Die dafür benötigten Abdeckungen und Hutzen sind im Bausatz enthalten. Schaut man durch die Servoöffnungen ins Flügelinnere, kommen der massive Holmgurt aus abgestuften CFK-Rovings, der Holmsteg aus stehend einlaminiertem Hartbalsa und der Abschlusssteg – ein Carbonschlauch – zum Vorschein. Alle Verklebungen sind kraftschlüssig ausgeführt. Da war ein Profi am Werk, der genau weiß, wie man sparsam mit Laminierharz umgeht.

Nimmt man den Pace FXE aus dem Karton und steckt ihn zusammen, so hat der Hightech-Segler ein Leergewicht von gerade mal 6.885 Gramm (g). Ein super Wert für ein äußerst robustes Sportgerät mit 6.400 mm Spannweite in stützstoffloser Hartschalenbauweise. Beeindruckend ist die mächtige Holmbrücke in der Flügelmitte, die alle Kräfte während des Flugs aufnimmt. Dieser Verbinder in äußerst stabiler Carbonbauweise ist 580 mm lang, hat einen rechteckigen Querschnitt von 40,5 x 20,5 mm und eine V-Form von 3 Grad auf jeder Seite – wiegt aber nur 358 g. Die beiden äußeren Flächenverbinder haben ebenfalls einen recht-

Damit die Rutsche mit allen montierten Komponenten ins Rumpfbrett passt, ist im hinteren Drittel ein Folienscharnier angebracht



Beide Folienscharniere werden mit einer Schere rund zugeschnitten, damit sie in die mit einer Diamant-Trennscheibe gefrästen Schlitz passen



Mit stabilem Gewebe- und doppelseitigem Klebeband sind Bordstromversorgung, Jeti Duplex R14-Empfänger und Antriebsakku auf der Rutsche befestigt. Zum Balancieren sind die Stromquellen mit Schulze BalCab 10- und BalCab 20-Steckern ausgerüstet

**GETESTETE ANTRIEBE PACE FXE**

	Antrieb #1	Antrieb #2	Antrieb #3	Antrieb #4	Antrieb #5
Strecker Motor	RS 378.15-10-10p	RS 378.20-13-8p	RS 378.20-13-8p	RS 378.20-15-8p	RS 378.20-13-8p
Windungen	10	13	13	15	13
Pole	10	8	8	8	8
Timing	18°	14°	14°	14°	14°
Reisenauer Getriebe	SuperChief 5.94:1	SuperChief 5.94:1	SuperChief 5.94:1	SuperChief 5.94:1	SuperChief 5.94:1
Klappluftschaube	RFM 23 x 12	RFM 20 x 13	RFM 23 x 12	RFM 23 x 12	RFM 23 x 12
Lipo-Akku	6s	12s	10s	12s	12s
Eingangsleistung	1.695 W	3.200 W	2.260 W	2.490 W	3.650 W
Motorstrom	81 A	74 A	63 A	58 A	84 A
Propellerdrehzahl	5.350 U/min	7.100 U/min	6.000 U/min	6.200 U/min	7.050 U/min
Stand Schub	98 N	114 N	122 N	130 N	164 N

eckigen Querschnitt, sind aber bei der FXE-Variante in stützstoffloser Carbonroving-Vollbauweise ausgeführt.

Sämtliche im Baupaket enthaltenen Teile passen exakt zusammen und zeichnen sich durch höchste Fertigungsqualität aus – die Nähte sind kaum sichtbar. Ein Beutel mit Kleinteilen wie Ruderhörner, Kugelgelenk fürs Pendelhöhenruder und acht Ballaststäbe aus Edelstahl mit etwa 1.200 g Gesamtgewicht runden den komplett ausgestatteten Bausatz ab.

**Montage**

Beim Pace FXE spielen die Montagearbeiten in der Bastelbude eine untergeordnete Rolle, stattdessen stehen Flugspaß und fliegerische Qualitäten im Fokus. Deshalb gehen wir auf die Montagearbeiten nur am Rande ein. Auch die Größe der Ruderausschläge und Offsets bei den drei Flugphasen Normal, Thermik und Speed kehren wir hier bewusst unter den Teppich, denn diese sind in der Bauanleitung präzise angegeben. Obwohl der Segler in



Dank des Knicks im Brett im hinteren Drittel, ist die etwa 750 Millimeter lange Rutsche gut einzubringen

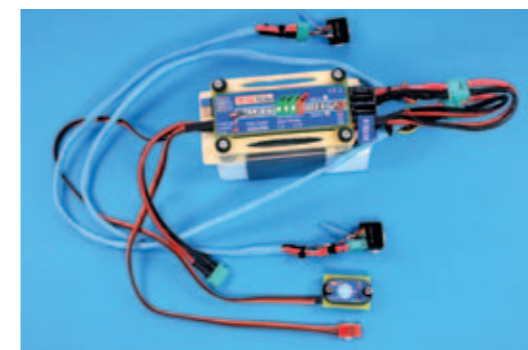
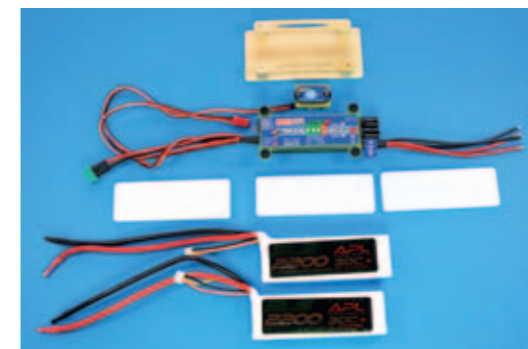
Carbonbauweise weitgehend vorgefertigt ist, fallen etwa 50 bis 60 Arbeitsstunden an, bevor er abheben kann: Zehn Servos, Empfänger, Telemetrie, Elektroantrieb und die erforderlichen LiPo-Akkus sowie 15 Meter Servokabel wollen montiert und verlegt sein.

Bei unserem Lesky-Segler sollen alle Komponenten leicht zugänglich sein. Deshalb wurde die Elektronik im Rumpf samt Akku auf ein etwa 750 mm langes Sperrholzbrett montiert, das unter die Flächenaufnahme geschoben und mit drei Senkkopfschrauben am Rumpfboden befestigt wird. Des Weiteren sind in dieser stabilen Rutsche aus Buchensperholz zusätzliche Einschlagmutter für einen Flitschenhaken eingebracht. Auf diese Weise kann der Pace FXE bei Bedarf in den Bergen per Bungeestart über steile Felswände hinausgeschossen werden. Damit sich alle auf dem Brett befestigten Komponenten in einem Rutsch montieren/demontieren lassen, ist das Trägerbrett mittels Scharnier im hinteren Drittel knickbar ausgeführt.

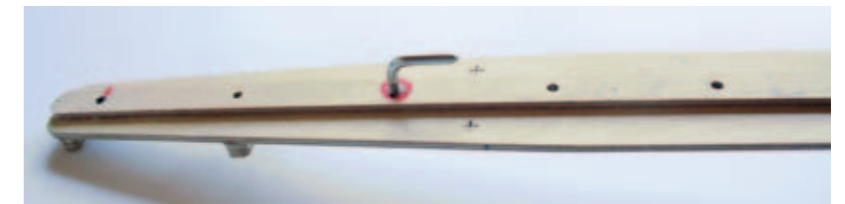
**Servos**

Der Pace hat acht Klappen im Tragwerk. Wegen des dünnen Außenflügelprofils dürfen die Querruderservos nur 11 mm dick sein; für die beiden Wölbklappen im Innenflügel eignen sich Servos mit maximal 16 mm Dicke. Da alle Servoausschnitte in der Fläche nur 40 x 31 mm messen, passen nur Rudermaschinen mit kleineren Abmessungen in die Schächte.

Der Hersteller empfiehlt, alle Flügelklappen und das Seitenleitwerk mit Futaba S 3150-Servos – Stellmoment 46 Newtonzentimeter (Ncm) bei 6 Volt (V) – anzusteuern. Fürs Pendelhöhenleitwerk ist ein Futaba BLS 451 MG (106 Ncm bei 6V) einzusetzen. Diese relativ preisgünstige Servobestückung haben wir auch in unser Testmodell ein-



Die Empfängerstromversorgung für zwölf stromhungrige Digitalservos besteht aus zwei 2s-LiPo-Packs und einem Jeti MaxBEC-2D als Linearregler mit Magnetschalter – das Paket liefert 12 Ampere Dauerstrom



An der Unterseite der stabilen Rutsche sind Einschlagmutter für einen Flitschenhaken eingebracht

gebaut und nach weit über 100 Flugstunden noch keinerlei Macken, Aussetzer oder Probleme gehabt – trotz knackigem Flugstil und etlichen harten Landungen. Alle Servos wurden in Schrumpfschlauch eingehüllt, die Klebestellen aufgeraut und mit Sekundenkleber laut Bauanleitung an ihrem Arbeitsplatz befestigt. Die Stellkräfte der Querruder- und Wölbklappenservos sind in der Praxis für den Pace FXE völlig ausreichend, denn die acht Klappen verteilen sich auf 6.400 mm Spannweite. Dementsprechend haben die Steuerorgane im Pace FXE etwa die gleichen Abmessungen wie in einem F3B-Segler – und dort haben sich die Futaba S 3150 bisher bestens bewährt. Fürs Pendelhöhenleitwerk passt eigentlich jedes Standardservo mit Metallgetriebe, jedoch muss es mindestens 80 Ncm Stellmoment haben.

**Powerantrieb**

Je nach Motorisierung, Größe des Antriebsakkus und zusätzlicher Aufballastierung bringt der Pace FXE etwa 9 bis 11 Kilogramm (kg) Gewicht auf die Waage. Ein Hightech-Flugmodell mit 35er-Flügelstreckung erfordert einen standesgemäßen Elektroantrieb. Beispielsweise bringt Daniel Lesky seinen Pace FXL (leichte Thermikversion) am Hang mit einem Kontronik Kira 650 und einem 5s-LiPo mit 5.000 Milliamperestunden (mAh) Kapazität per Handstart in die Luft. Damit steigt der Segler zwar nicht senkrecht nach oben – doch das soll er auch nicht. Liegt einmal die Strömung am Flügel an, wird nach ein paar Sekunden der Motor ausgeschaltet und der Pace will nicht mehr runter.

In der Ebene sieht die Sache jedoch anders aus. Hier soll unser Testmodell mit LiPo-Thermik selbst bei schwachen

+

Bauausführung und Materialqualität

Zahlreiche Einstelloptionen dank Achtklappenfläche

Sehr gute Flugeigenschaften

Hohe Flugdynamik

---

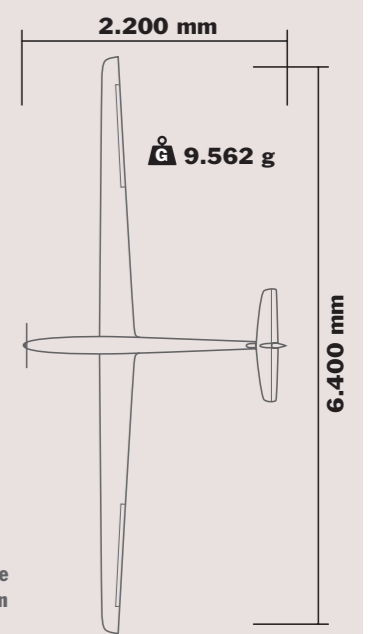
-

Keine Beanstandungen

**Flight Check**

- Pace FXE Lesky Composite**
- **Klasse:** Hightech-Vollcarbon-Segler
  - **Kontakt:** LeskyComposite  
Dipl.-Ing.(FH) Daniel Lesky  
Grubweg 15  
8580 Köflach  
Österreich  
Telefon: 00 43/66 45/03 22 63  
E-Mail: [info@leskycomposite.at](mailto:info@leskycomposite.at)  
Internet: [www.leskycomposite.at](http://www.leskycomposite.at)
  - **Bezug:** Direkt
  - **Preis:** Pace FXL (Thermik): 2.300,- Euro  
Pace FXH (Hang): 2.560,- Euro  
Pace FXE (Extrem): 2.980,- Euro

- **Technische Daten:**
- Flächeninhalt: 115 dm<sup>2</sup>
- Tragfläche: vierteilig mit drei Steckungen
- Flügelstreckung: 34,9
- Profil: DLfxStrak mit 1,7% Wölbung
- Wurzeltiefe: 230 mm
- Bauweise: Carbonhartschale mit GFK-Decklage
- Elasticflaps: 8 Klappen mit Epoxyd-Dichtlippen
- Höhenruder: Vollcarbon-Pendelleitwerk





**Oben ein Strecker RS 378.20.15-8P mit 15 Windungen, einer Eingangsleistung von 2,5 Kilowatt und etwa 130 Newton Standschub. Unten ein RS 378.20.13-8P mit 13 Windungen, einer Eingangsleistung von 3,6 Kilowatt und etwa 165 Newton Standschub**



*Aus der Rumpfhaube ragen die 2,4-Gigahertz-Antennen des Jeti-Empfängers heraus*

Aufwinden mindestens eine Stunde lang oben bleiben können. In der Praxis heißt das, es müssen ein LiPo-Akku mit hoher Kapazität und ein möglichst leichter Brushlessantrieb mit hohem Wirkungsgrad im Rumpf montiert werden, um lange Flugzeiten zu ermöglichen. Da der Pace FXE in der Seglerversion mit zusätzlicher Ballastierung außergewöhnlich dynamisch fliegt, trotz des höheren Gewichts Thermik prima mitnimmt und Tempo perfekt in Höhe umsetzt, liegt es auf der Hand, den Ballast durch einen kräftigen Elektroantrieb zu ersetzen.

Insgesamt haben wir fünf Elektroantriebe getestet, die aus Außenläufern von Rolf Strecker und Reisenauer Super Chief-Getrieben bestehen. Alle relevanten Daten samt Steigleistungen sind übersichtlich in einer Tabelle zusammengefasst. Als Carbon-Klappflugschrauben haben wir je nach Antriebsleistung eine RFM 20 x 13 oder RFM 23 x 12 (von Freudenthaler) auf die Rumpfnase geschraubt. Mit

einem Spinnerdurchmesser von 45 mm und einem 50-mm-Distanzstück schmiegen sich die Propellerblätter optimal an die Rumpfkantur an. Wegen der hohen Eingangsleistung des Elektroantriebs sollten die LiPo-Akkus mindestens 3.700 mAh Kapazität und 30C Entladerate haben. Platzprobleme gibt es nicht, denn der Rumpf hat elliptische Ausmaße; er ist hinter der Kabinenhaube etwa 100 mm hoch und 80 mm breit – da passt vieles rein.

### Schrittmacher

Beim Erstflug liegt der Schwerpunkt 95 mm hinter der Nasenleiste und die EWD beträgt 0,5 Grad. Als Antrieb sind ein Strecker-Außenläufer RS 378.20-15-8P mit Reisenauer Super Chief 6:1 und RFM 23 x 12 Klappflugschraube, ein Steller YGE 120 HV und ein 12s-LiPo mit 5.000 mAh/30C eingebaut. Der erste Start und Flug verlaufen sehr gut: Den Pace FXE auf den Startwagen gelegt, Motor eingeschaltet und nach 15 Meter Rollstrecke ist der 6,4-m-Elektrosegler bereits airborne. Etwa 2.500 W Motorleistung und zwölfzellige LiPo-Thermik katapultieren den 9.562-g-Segler senkrecht zum Thermikanschluss. Auf 350 m Flughöhe angekommen, wird der Antrieb ausgeschaltet und beobachtet, was der Neue denn so macht. Abwechselnd mehrmals links und rechts eingekurvt – die Ruder im Achtklappenflügel und die Leitwerke wirken angenehm direkt, kein Zacken muss nachgetrimmt werden.

Laut GPS-Datenlogger geht's mit 90 bis 150 Stundenkilometer (km/h) auf Thermiksuche – der Pace FXE ist



**Die überragenden Flugleistungen, das schöne Flugbild und die 35er-Flügelstreckung begeistern immer wieder**



**Die Abtriebsachse des Reisenauer Super-Chief-Getriebes hat einen ovalen Querschnitt (6 x 7 mm), um die hohe Motorleistung auf das Propeller-Mittelstück übertragen zu können. Ein herkömmlicher 6-mm-Spannkonus würde durchdrehen**

angenehm schnell unterwegs, da kommt Freude auf. Im Bart zentriert, arbeitet er sich mit gesetzten Wölbklappen schnell nach oben. Mal sehen wie die Krähenstellung wirkt. Aus 500 m Höhe geht's im Sturzflug senkrecht nach unten und der Pace wird laut Vario in etwa 100 Meter Sicherheitshöhe hart abgefangen. Der steife Flügel biegt sich kaum durch. Bremsknüppel halb durchgezogen: Der FXE fliegt in Butterfly-Stellung schnurgerade weiter und baut sofort das hohe Tempo ab.

Wie verhält sich der Pace FXE beim extremen Langsamflug oder wenn er gar ausgehungert wird? Dazu geht's mit

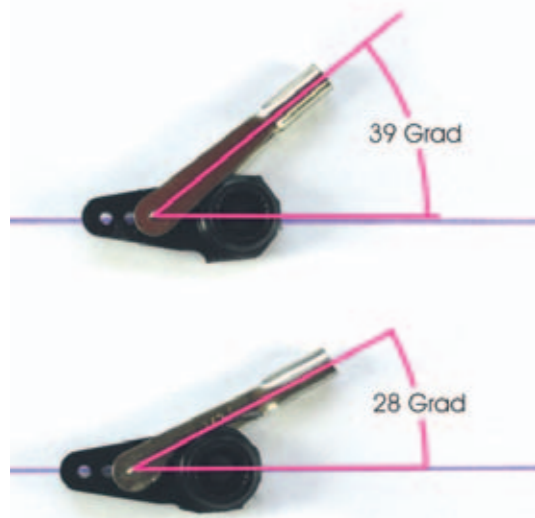
LiPo-Thermik nochmals auf 100 m Sicherheitshöhe und der Butterfly wird bei ausgeschaltetem Motor maximal ausgefahren. Für den Geradeausflug verlangt der Segler minimal Tiefenruder, steht dann scheinbar in der Luft und nimmt brav die Nase runter. Es ist schon erstaunlich, wie langsam dieser 9,5-kg-Brocken im Schrittempo fliegt, ohne dass er ausbricht oder gar über die Fläche abschmiert. So ist es kein Kunststück, den Hightech-Segler bereits beim Erstflug butterweich ins Gras zu setzen und vor den Füßen des Piloten zu landen.

### In Arbeit

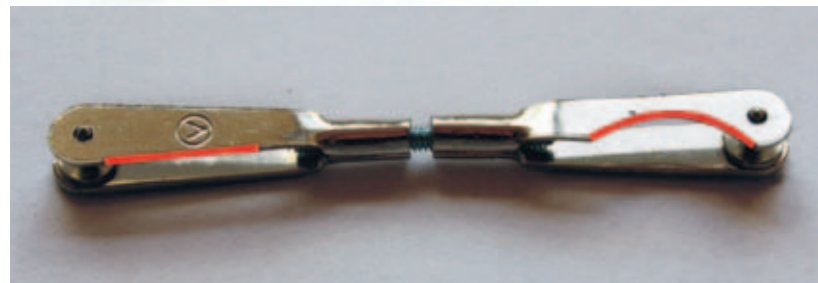
Nach etwa 20 Testflügen ist der Pace FXE optimal auf die individuellen Fluggewohnheiten des Autors abgestimmt.



**Die verwendete Schablone berücksichtigt einen Seitenzug von 4° nach rechts und einen Motorsturz von 6,5°**



Um möglichst große Querruder- und Wölbklappenausschläge zu ermöglichen, sollten die Gabelköpfe einseitig ausgeschliffen werden. Der Servohebel kann sich auf diese Weise um etwa 11° weiter drehen, bis er an der Servo-Antriebsachse anstößt



Laut Bauanleitung erstreckt sich der Schwerpunktbereich zwischen 91 und 106 mm. Bei unserem Testmodell wandert er von 95 mm beim Erstflug auf 106 Millimeter nach hinten – da sollte aber auch Schluss sein. Mit geschicktem Klappenmanagement kreist der große Vollcarbonsegler selbst in kleinen schwachen Thermikblasen und lässt sich dank optimaler V-Form im Flügel und hervorragender Seitenrunderwirkung wie auf dem Teller drehen. Beim Umschalten der Wölbklappenstellungen reagiert der Pace FXE momentfrei – die Thermik- und Speed-Stellung sind deutlich spürbar.

**Mit dem Startwagen ist der Pace FXE schnell und sicher airborne: Motor einschalten, anrollen und abheben.**

Die mitgelieferten Ruderhörner passen perfekt und können direkt eingearzt werden. Fürs Rudergestänge muss man in die Abschlussleiste ein Loch fräsen

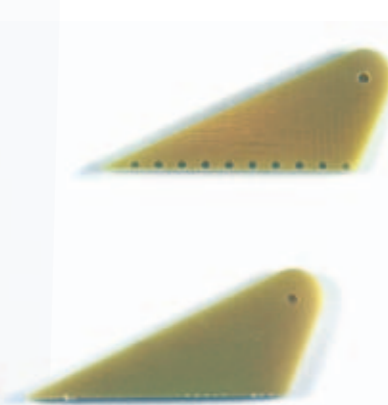


Liegen die MPX-Stecker lose im Flügel, vermeidet man Biegebelastungen. Uhu Sofortfest schützt die Servokabel

Was beim Pace FXE immer wieder beeindruckt, ist das schnelle Gleiten ohne scheinbaren Höhenverlust zum nächsten und übernächsten Bart. Beim Fliegen kommt viel Freude auf, weil mit der hauseigenen Lesky-Profilierung und Formgebung der Tragfläche vom gemütlichen Thermikreisen an der Hangkante bis hin zum Hochgeschwindigkeitsflug bei alpinen Bedingungen alles drin ist.



Alle Servos sind in dickem Schrumpfschlauch eingebracht und mit Epoxy befestigt



Unten das Original-Ruderhorn, oben ein modifiziertes. Die zusätzlichen Löcher bewirken eine untrennbare Klebeverbindung mit dem Flügel

### Aerobatik

Zudem begeistert der Pace FXE mit seinen imposanten Speed- und Kunstflugeigenschaften. Aus mehreren 100 m Höhe anstechen und im Rückenflug tief über die Startbahn zischen, das sind Nervenkitzel und Flugspaß pur – aber nicht riskant. Solch ausgefallene Flugmanöver sind prima beherrschbar, weil der Achtklappenflügel und das Höhen- sowie Seitenrunder alle Steuerbefehle des RC-Piloten direkt und präzise umsetzen. Klassische Kunstflugfiguren wie etwa Looping, Turn, Kubanacht, Humpty und Quadrat-Loop mit halber Rolle auf- und abwärts absolviert der Pace mühelos – ohne den Motor einzusetzen. Verblüffend bei solchen Kunstflugfiguren ist, wie verlustfrei der Lesky-Segler das Tempo in Höhe umsetzt.

Modellflugsportler, die wie der Autor dem 3D-Motorkunstflug frönen, können bei guten Thermikbedingungen auch einen Rollenkreis an den Himmel zaubern. Jedoch muss man dabei auf hohes Tempo achten und kräftig ins Seitenrunder greifen, damit der 6,4-m-Segler in Messerfluglage nicht zu sehr nach unten wegtaut.

Wer einmal Blut geleckt hat an Spannweiten über 6 m, Streckungen jenseits der 30er-Marke und Profilwölbungen mit weniger als 2 Prozent, will nur eines: Einen Pace XXL mit noch mehr Spannweite, noch höherer Streckung und noch weniger Wölbung. Daniel Lesky arbeitet angeblich schon an einem neuen Projekt – lassen wir uns überraschen.



**„Laut GPS-Datenlogger geht's mit 90 bis 150 Stundenkilometer auf Thermiksuche“**

### Bilanz

Stark in der Thermik, traumhafter Kreisflug, blitzschnell trotz 6.400 mm Spannweite, außergewöhnliche Kunstflugeigenschaften und gutmütig bei der Landung – das sind die herausragenden Features des Pace FXE. Unterstützt durch gehörige Motorpower ist das Einsatzspektrum nochmals erweitert. Keine Frage: für viel Geld erhält man hier ein Voll-CFK-Modell der Königsklasse.