

Das lange Leben eines antiken Flugmodells

Einer unserer regelmässigen «Secondhand-Leser», Joe Amberg (85), Modellflieger seit 70 Jahren, hat kürzlich in unserem Heft 5/2013 den Artikel von Hans Jürg Baum «Amphibium mit Vergangenheit» studiert. Bruno Ferrari präsentierte darin seine Sea Cat, gezeichnet vom legendären Henry Struck und produziert von der Berkeley Models Inc. Mit Überraschung stellte Joe fest, dass sein dienstältestes Flugmodell vom gleichen Konstrukteur 1952 gezeichnet und von der gleichen Firma vertrieben wurde. Im Gegensatz zur Sea Cat ist sein Modell ein braver Motor-Brummi mit Bugradfahrwerk. Es heisst «Bootstraps», was wörtlich «Stiefelriemen» bedeutet. Hier seine Story:

Aller Anfang ist leicht

Ich kaufte den Bootstraps-Baukasten im Frühling 1959 bei Streil in Zürich. Im Sommer machte ich mich mit meinem jüngeren Schwager an den Bau dieses «Holzwurms». Das Balsaholz und die perfekt geschnittenen Einzelteile waren von hervorragender Qualität und anhand des übersichtlichen Bauplanes war der Aufbau des klassischen Gitterrumpfs mithilfe einer Tube «Uhu hart» ein Vergnügen. Der einteilige Flügel mit dem typischen Doppel-V bei einer Spannweite von 140 cm war dank der sauber ausgestanzten Rippen leicht zu bauen. Es folgte die seinerzeit übliche Bespannung mit Papier und Spannlack, und in einer gut investierten Ferienwoche war das Modell fertig. Der Bootstraps flog auf Anhieb perfekt und war dank seines tragenden und überdimensionierten Höhenleitwerks völlig eigenstabil. Gut sichtbar ist auf dem Bild



Bootstraps im Originalzustand 1959.



Meine Tochter Lucia präsentiert stolz das renovierte Wundermodell.



Bootstraps mit Hacker brushless.

der 1,5-ccm-«Taifun»-Selbstzündermotor, von dem links der grüne Zylinderkopf mit verstellbarem Gegenkolben herausausschaut. Das Anlassen des Motors war etwas knifflig, musste man doch den Propeller von Hand durchdrehen und dabei die Kompression mit dem Gegenkolben langsam erhöhen, bis der Motor ansprang. Aber es klappte, und wenn der Motor losheulte, war das Modell kaum mehr zu halten. Mit so viel Kraft waren sogar Bodenstarts ab einer halb-

BOOTSTRAPS "A-RC"

FOR RADIO CONTROL FREE FLIGHT.... PAA-LOAD

FOR .09 TO .14 ENGINES WINGSPAN - 54" WING AREA - 350 SQ." EMPTY WEIGHT - 21 OZ. LOADED WEIGHT - 35 OZ.	DESIGNED BY: HENRY STRUCK DRAWN BY: DON MCGOVERN KIT ENGINEERED BY: BILL EFFINGER COPYRIGHT 1952 - REPRODUCTION FOR RESALE FORBIDDEN!
---	--

BERKELEY MODELS INC.,

WEST HEMPSTEAD, NEW YORK, U. S. A.

Trockenzeit nach Renovation, 3-Kanalsteuerung 1120 \$
 Belastung of Fläche allein = 50 g
 Fläche Höhenruder 7.5 dm². GFL = 30 dm² je Teil = 37.3 g

Bootstraps «A-RC».



Gestrippt – Flächenservos wurden eingebaut.

wegs ebenen Naturstrasse möglich. Eine Motordrossel gab es nicht. Gelandet wurde, wenn der sorgfältig dosierte Treibstoff aufgebraucht war.

Die erste Fernsteuerung

Natürlich musste so bald wie möglich eine Fernsteuerung her und damit begannen unsere Sorgen. Die im Originalbauplan von 1952 vorgesehene Ansteuerung des Seitenruders mit Gummistrang und Schaltkreuzrelais erschien uns zu primitiv und so leisteten wir uns eine Einkanal-Steuerung von Metz. Dazu gehörte ein Seitenruderantrieb mit Drehkurbel für die vier Stellungen geradeaus, links, geradeaus, rechts. Aus heutiger Sicht eindeutig Steinzeit! Schon der erste ferngesteuerte Flug geriet mangels Übung mit dem Druckknopf-Sender und wegen der mangelnden Reichweite der Fernsteuerung zur Katastrophe. Wir starteten in der damals noch wenig bebauten Ebene nördlich von Schaan. Das Modell flog stabil wie immer, gewann rasch an Höhe und kümmerte sich schon bald keinen Deut mehr um unsere verzweifelten Steuerimpulse. Bei leichter Bisse verschwand es mit perfekten, grossen Kreisen langsam am Horizont in Richtung Schweiz. Zur Sicherheit hatten

wir ja das Modell für diesen Flug gut aufgetankt! Unser Frust war gross und die sofortige Suche erfolglos. «Vom Winde verweht» inserierten wir in der Lokalzeitung und ein ehrlicher Finder brachte den Bootstraps später zurück. Der Fundort lag viele Kilometer entfernt jenseits des Rheins in der Nähe von Buchs. Das brave Modell hatte in den Ästen eines Bau-



Bootstraps mit Glühzylinder.

mes drei Monate lang bestens überlebt. Glück gehabt!

Die Generalüberholung

Nach dieser Aufregung durfte das Modell zwanzig Jahre lang auf unserem Estrich ausruhen. Erst 1980 erhielt es im Rahmen einer Totalrevision einen 2,5-ccm Glühzylinder mit Drosselklappe. Eine handelsübliche Mehrkanalanlage steuerte Servos

für Höhe, Seite und Motordrossel. Das Modell war komfortabel zu fliegen und es bewies erneut seine hervorragenden Flugeigenschaften. Bloss benützt habe ich es wegen des Motorenlärms und der leidigen Verschmutzung der Bespannung mit Rizinusöl nur noch selten. Und so blieb das Modell weitere 25 Jahre auf dem Estrich liegen. →



Das Modell «ready for Take-off», rundum geflickt, aber noch ohne Motorverschalung.

Bootstraps im Flug.



Die «Elektrifizierung»

Mein Nachbar und Fliegerfreund Franz erzählte mir vom Elektroflug mit Brushless-Motoren. Die Vorteile dieser Motorisierung leuchteten mir ein und so folgte im Jahre 2006 der Einbau eines Hacker-A-20-Motors mit einem 1350-mA-Lipo-Akku. Damit war unsere Modellfliegerei auf einen Schlag sauber, geräuschlos und äusserst komfortabel geworden.

Die Dreiachssteuerung

Bis dahin flog das Modell mit dem originalen Doppel-V-Flügel. Das war zwar problemlos, aber mangels Querruder auch etwas langweilig. So entschieden wir uns 2009 für einen chirurgischen Eingriff. Wir haben das ganze Modell bis auf die Knochen gestrippt, den Flügel zum einfachen V gestreckt, Kabel eingezogen und Flächen-servos eingebaut. Nach der Neubespannung mit Antikfolie hängten wir Querruder vom Typ «Minimoa» an die Endleisten. Der Erfolg unseres Umbaus war verblüffend. Das Modell hat seine gutmütigen



Meine Enkelin Valerie präsentiert anstelle meiner Tochter Lucia den rundum erneuerten Bootstraps.

Flugeigenschaften behalten, aber die Kurven sind jetzt flott zu fliegen und das präzise Landen wurde stark erleichtert. Sogar einfache Akrobatik ein-

schliesslich Rollen ist mit dem antiken Modell jetzt möglich. So weit die Erfolgsgeschichte des legendären Bootstraps, der seit etwa 55 Jahren mein

Modellfliegerleben begleitet. Das Modell hat also zwei volle Generationen in unserer Familie überbrückt!

Joe Amberg