

Ein Weg an die Scale-Schweizermeisterschaft F4C

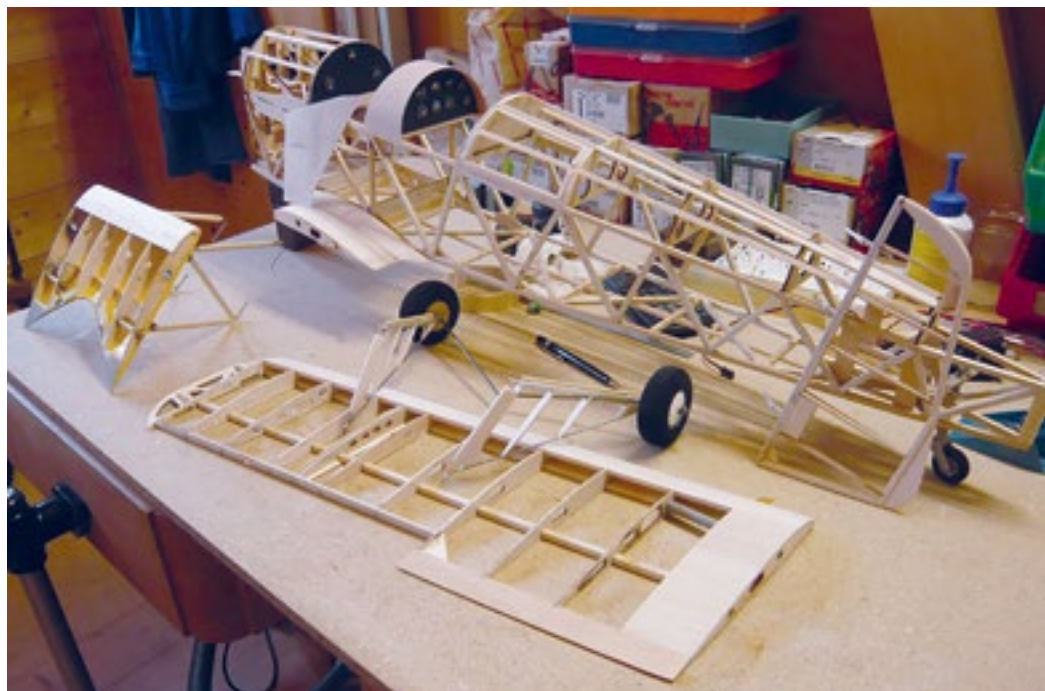
Es gibt viele Gründe, sich *nicht* für eine Scale-Schweizermeisterschaft anzumelden. Die populärsten sind: «Der Lüthi Res g'winnt sowieso geng!» und «lg wott mi doch nid ga blamiere!» Ich habe es trotzdem gewagt und prompt gewonnen. Nein! – Natürlich nicht den Wettbewerb – das war schon der Lüthi Res. Was ich gewonnen hatte, war die erlebnisreiche Erfahrung «Schweizermeisterschaft F4C» auf dem Militärflugplatz in Emmen, bei schönstem Herbstwetter.

Die erste Berührung mit Scale

«Scale-Modellbau ist etwas für Spinner!» Trotzdem besuchte ich das Modellbau-Symposium '09 im Technorama Winterthur mit dem Thema «Herausforderung Scale-Modellbau». Die Namen der Vortragenden sagten mir damals noch nicht viel, aber was sie zeigten oder zu erzählen hatten, beeindruckte mich. Trotzdem: Nachdem ich mir die Modelle der beiden Maxe (Schilt und Merckenschlager) aus der Nähe betrachtet hatte, war klar: So etwas Verrücktes baue ich nie!

Der Short Kit von Laurent Buissyne

Der Eigenbau steht für mich meist im Vordergrund, obwohl ich nicht den Ehrgeiz habe, wirk-



Erste Rohbauteile, im Dezember 2010.

lich jede Rippe und jeden Spant selbst ausgesägt haben zu müssen. So stiess ich im Internet auf den englischen Begriff «Short Kit», welcher mich wider Erwarten nach Frankreich, zur Modellbau-Zeitschrift «RC-Pilot», brachte. Diese Zeitschrift führt ein Angebot von Flugmodell-Bauplänen mit lasergeschnittenen Spanten und Rippen, eben «Short Kits» von Laurent Buissyne. Und so verliebte ich mich in die Bucker Jungmann dieses französischen CAD-Konstrukteurs. Da-

zu beigetragen hat sicher auch, dass auf dem Flugplatz Thun ein solches Flugzeug stationiert ist – wenn auch nicht mehr mit dem Original-Hirth-Motor ausgerüstet.

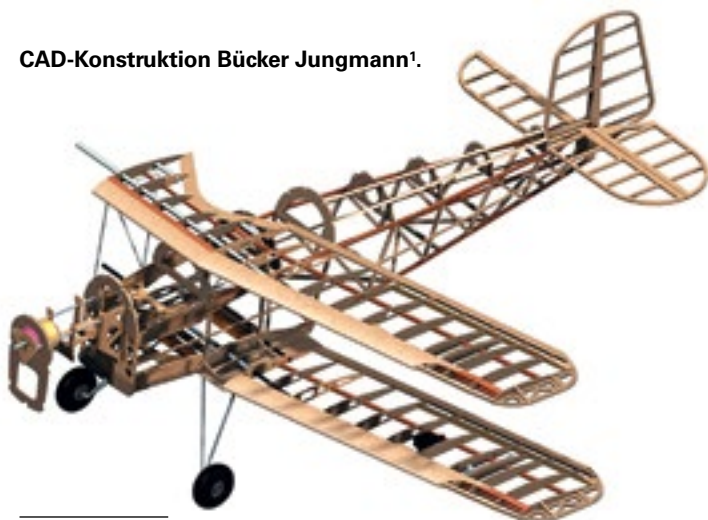
Änderungen am Modell

Nun war natürlich das allgemeine Interesse an der Bü 131B geweckt, und so fand ich im Internet auch bald Originalpläne und Bilder von noch fliegenden Originalmaschinen. Kurzum: Ich recherchierte und sammelte, was mir in die Hände fiel.

Wenn ich auch die Konstruktion im Grossen und Ganzen

als gut gelungen erachte (Verstrebung und Verspannung der Tragflächen sind funktionell), bröckelte die Liebe zum Short Kit doch hier und da etwas ab: Die Querruder sind um eine Rippenbreite zu kurz, die Flügelstreben sind um eine Rippe zu weit aussen, das Fahrwerk besteht nur aus Stahldraht, das Heckrad ist zu weit hinten und die Motorachse zu hoch. So begann ich, die entdeckten Fehler zu korrigieren, ein möglichst originalgetreues Fahrwerk zu konstruieren, Tiefziehformen für Motorhaube und Radkappen zu bauen etc. Dabei zeigte sich, dass für jedes Bau-

CAD-Konstruktion Bucker Jungmann¹.



Rohbaufertig, im Dezember 2011.

¹⁾ Quelle: <http://www.rcpilot-online.com>



(Foto vom Original: Roger Wilhelm, CH-5620 Bremgarten).

teil neben dem Bauplan immer auch der Originalplan sowie alle vorhandenen Zeichnungen und Fotos mitberücksichtigt werden mussten. Differenzen zwischen den diversen Unterlagen erschwerten die Sache und mir wurde klar: Ich muss mich endlich für ein Originalflugzeug entscheiden:

Die HB-UVG steht heute im Birrfeld und gehört der Motorfluggruppe Veterano. Das Flugzeug wurde 1937 in den Dornierwerken Altenrhein in Lizenz hergestellt und diente mit der militärischen Kennung A-21 der Schweizer Luftwaffe als Schulflugzeug.

Freude an selbst gebauten Details

Je länger ich mich mit dem Originalflugzeug beschäftigte, desto mehr stiess ich auf Details, welche im Bauplan des «Short Kit» fehlten, aber am Modell unmöglich fehlen durften: Haltegriffe am Baldachin und an den unteren Tragflächenenden, Trimmklappen am Leitwerk und an den oberen Tragflächen, Tankanzeige, aussenliegender Drehzahlmesser, Gepäckraumdeckel, Pitot-Rohr usw. →

An zwei Dingen habe ich heute noch besonders Freude, und das muss ich euch unbedingt verraten: Der Kugelkompass im Cockpit besteht aus einem Reserve-Veloglühbirli von Grossmutter's Fahrrad, und das Glasröhrli in der Tankanzeige ist eine 5×20-mm-Feinsicherung aus der Zeit meiner Berufslehre. Ist das nicht originell?

Ich glaube, ich werde langsam verrückt, aber gemäss meiner bisherigen Auffassung ist das ja Voraussetzung zum Bau eines Scale-Modells. Aber in einem Punkt werde ich konsequent bleiben: **Das Cockpit wird nicht ausgebaut! Schliesslich ist mein Hobby «Flugmodellbau» und nicht «Einrichten von Puppenstuben».**

Plötzlich merke ich, dass ich mit einem noch nie dagewesenen Gedanken spiele: Ich könnte mich doch einmal – rein spasseshalber – an die Scale-SM 2013 in Interlaken anmelden, das wäre ja ganz in der Nähe! So lade ich mir versuchsweise das Dokument «Nationales Scale-Flugreglement F4C» vom Schweizerischen Modellflugverband herunter und beginne das Kapitel «GRUNDLAGEN FÜR DIE BAUBEWERTUNG VON FLUGZEUGMODELLEN» zu studieren.



Baldachin mit Einstiegshaltegriffen.



Blechabdeckungen.


 A yellow biplane is shown from a low angle, parked on a grassy field. The plane has a wooden propeller with a blue logo. The background features a clear blue sky with white clouds and a range of green mountains.

Bereit für den Wettbewerbseinsatz.

Der Crash von Huttwil

Zwischen «Modell fertig» und «Modell flugbereit» dauert es meist noch eine Weile, und so sollte der Erstflug schlussendlich am Eigenbautreffen stattfinden. Mit diesem Vorhaben fahre ich am letzten Juni-Wochenende des Jahres 2013 gegen «Huttu», nachdem kurz vorher noch etwas Hektik aufgekommen war wegen einer Unsicherheit im RC-System. Der erste Startversuch endet mit einer harmlosen Pirouette auf der Piste.

Der zweite Startversuch endet aber mit bösen Folgen: Bei leichtem Seitenwind gebe ich langsam Gas und versuche, das Modell auf Kurs zu halten – zu zögerlich! Der rechte Flügel hebt ab – das Modell ist zu langsam, unkontrollierbar. Diesmal folgt ein nicht gestandener doppelter Axel: Flügel geknickt, Seitenruder zerquetscht. Eine Frage steht nun im Raum: War das der Erstflug? Wie lange

dauert eigentlich ein Erstflug? Zwei Sekunden? Länger? Gut, dann war es zum Glück nur ein Fehlstart! Der richtige Erstflug findet dann am 8. August 2012 auf der Allmend Thun statt. Nachdem ich mir nochmal den Start der richtigen Bucker Jungmann angeschaut hatte, ist mir klar geworden: Für den Start braucht es VOLLGAS!

Vorbereitungen für die SM Interlaken

Nun steht der Anmeldung an die Scale-SM 2012 in Interlaken eigentlich nichts mehr im Wege, ausser dass es noch einiges zu tun gibt:

- Fertigstellung der angefangenen Scale-Dokumentation
- Herstellung eines Standpropellers aus einem Menz-Holzpropeller 15"×8". Die Masszeichnung dazu steht seit zwei Tagen bereit.
- Zusammenstellung eines Flugfigurenprogramms, bestehend aus
 - a) Flugfiguren, welche beim Originalflugzeug üblich sind
 - b) Flugfiguren, welche das Modell kann, und
 - c) dem Schwierigsten: Flugfiguren, welche der Pilot steuern kann.

Viel Zeit bleibt also nicht; trotzdem schicke ich das ausgefüllte Anmeldeformular an Hans Blättler (MG Interlaken) und mache mich an die Arbeit. Es kann ja nichts Schlimmeres passieren, als dass ich am Wettbewerb Letzter werde. Es kam schlimmer: Am 23. September, eine Woche vor Beginn der SM, verunfallte ich schwer: Eine Unvorsichtigkeit beim Zwetschgenlesen führte zum rückwärtigen Sturz von der Leiter aus 4 m Höhe, mit Trümmerbruch des linken Handgelenks und Beckenbruch. An die folgenden Monate erinnere ich mich nur ungern, und es



verging mehr als ein halbes Jahr, bis ich wieder einigermaßen bei Kräften war.

Inzwischen hatte ich festgestellt, dass ein neues F4C-Reglement herausgegeben worden war, wo ich den Vermerk, dass Stabilisierungssysteme nicht zugelassen sind, vergeblich suchte. Diese Neuerung, welche ich mir telefonisch von Andreas Lüthi bestätigen liess, ermöglichte nun den Einbau einer ferngesteuert zuschaltbaren Kreiselstabilisierung des Seitenruders für den Startvorgang. Dies beruhigte meinen bisherigen Zickzackkurs beim Starten erheblich.

Nach der diesmal erfolgreichen Flugvorführung am Eigenbautreffen in Huttwil 2013 war die Zeit reif für die Anmeldung an die SM F4C in Emmen.

Ein ganzes Wochenende Wettbewerb

Beim Eintreffen in Emmen am Samstagmorgen des 21. September 2013 sind viele Teilnehmer bereits damit beschäftigt, ihre schönen, zum Teil riesigen Flugmodelle zusammenzubauen. An diesem Wochenende sollen ja gleich vier Wettbewerbe stattfinden, nämlich in den Kategorien F4C, Jet-Scale, Heli-Scale und Heli-Semiscale. Für ein interessantes Wochenende ist also gesorgt, die eigene Teilnahme bei F4C ist bloss noch das Sahnehäubchen obendrauf.

Nach einem gemütlichen Erkundungsgang durchs Wettbewerbsareal und einem ersten Kaffee hole ich meinen Rucksack und den flugbereiten, nur

2,1 kg schweren Bucker Jungmann aus dem Kofferraum. Bald schon komme ich in freundlichen Kontakt mit den alten Hasen der F4C-Szene, treffe bekannte Modellflieger der MG Huttwil, und ich stelle fest: Hier gefällt es mir!

Nach dem Briefing muss mein gelber Doppeldecker zum «Stelldichein». Das ist der Platz – lasse ich mir erklären –, wo alle Modelle aufgereiht hingestellt werden, damit sich die Punktrichter auf die bevorstehende Baubewertung «einschiessen» können.

Die erste Wettbewerbsdisziplin ist die Baubewertung. Das geht locker: Zuerst ein wenig das Heck hochhalten, dann noch das Modell auf die Nase stellen

mit Übersicht gegen die Punktrichter. Das gibt bereits 2118 Punkte, knapp 100 Punkte hinter Max Schilt. Freude herrscht! (Modellflugsport ist ja schliesslich auch Sport – nicht wahr, Herr Ogi?)

Die nächste Disziplin folgt am Samstagnachmittag und heisst Fliegen. Jetzt ist Feingefühl an den Steuerknüppeln gefragt. Zum Glück habe ich in den letzten Jahren zwei F3A-Regionalwettbewerbe bestritten, so hält sich das «gesunde Zittern der Steuerknüppel infolge von höchster Konzentration» in Grenzen.

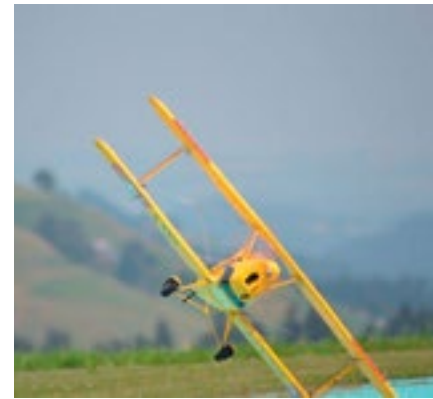
Nach der schadenfreien «Montag-Dienstag-Mittwoch-Landung» – erstmals auf einer harten Piste – bin ich erleichtert. Da kommt auch schon der mehrfache Schweizermeister



Einfaches Cockpit, Tankanzeige und Drehzahlmesser.



Noch ahne ich nichts Böses.



Erstflug oder Fehlstart?



Bald kommt mein Doppeldecker vor die Punktrichter.



Die Hawk von Walter Gähwiler ist ein wenig grösser.



Abendstimmung nach dem Wettbewerb.

Andreas Lüthi auf mich zu und gratuliert mir zum 1. Schweizermeisterschaft-Flug (Kommentar überflüssig.)

Am Sonntagvormittag kann leider wegen dichtem Bodennebel nicht gestartet werden, und so wird der zweite Durchgang auch gleich der letzte.

Mit der Rangverkündigung geht auch mein abenteuerlicher Weg an die F4C-Schweizermeisterschaft zu Ende. Die in den beiden Flugbewertungen erreichten Punkte zeigen mir klar auf, wo ich stehe, nämlich am Schwanz. Aber das ist für mich nichts Unerwartetes; ich bin es bei Flugwettbewerben gewohnt, meinen Namen am Ende der Rangliste zu suchen. Glücklicherweise über mein erreichtes Ziel besteige ich den Erdwall vor dem Hangar, um noch eine Weile den Ort dieser beiden erlebnisreichen Tage von oben zu geniessen. ■

Ruedi Schmid, MG Thun