

"Leidens" - Geschichte!

von K.G. Krafft

Mein Interesse an Scale-Modellen war schon immer da !

Zunächst flog ich sie auf Wiesen und Äckern nur so zum Spaß und daher war ich sehr erfreut, als Mitte der 80er Jahre die ersten Semi-Scale-Wettbewerbe in Bietigheim veranstaltet wurden.

Später kamen dann auch andere Treffen hinzu, schließlich auch Kader-Wettbewerbe und Deutsche Meisterschaften. Ich konnte mich für mehrere EM- und WM-Nationalmannschaften qualifizieren und mir interessante Einblicke in die internationale Szene verschaffen.

Natürlich habe ich in dieser Zeit so gut wie alle Fehler gemacht, die man machen kann – den Rest habe ich bei anderen Piloten beobachten können.

Die Hauptfehler sind waren nach meiner Einschätzung:

- Unkenntnis des Regelwerkes
- unzureichende Dokumentation
- schlecht fliegende Modelle
- zu wenig Training

Wettbewerbsregeln

Es gibt keine Entschuldigung dafür, sie nicht zu kennen. Das ist so wie in jeder anderen Sportart.

Man kann sich in aller Ruhe auf der Couch liegend damit beschäftigen. Welche Dokumentation wird verlangt? Was muss mein Modell können? Welche Pflichtfiguren müssen geflogen werden? Welche Wahlfiguren kommen in Betracht?

Als Semi-Scale Flieger sollte ich wissen, dass als einzige technische Zusatzfunktion die Motordrossel vorgesehen ist, die aber nicht als Wahlfigur gewertet wird, sondern während des gesamten Flugs.

Warum sich also in dieser Klasse mit Einziehfahrwerk, Landeklappen oder ähnlichen Dingen herum plagen, wenn es dafür eh keine Punkte gibt?

Wichtiger sind daher Fragen wie:

Wie weit muss mein Modell rollen? Vor dem Start oder nach der Landung? Wie hat ein Touch-and-go auszusehen? Muss ich zwischen allen Figuren auf Mindesthöhe von 5 Metern gehen?



Ich habe auf einer WM ausländische Teilnehmer getroffen, die keinerlei Vorstellung von einem regelkonformen Flugprogramm hatten.

Dokumentation

Sie ist eine Angelegenheit, die man in aller Gelassenheit lange vor der Wettbewerbs-saison anfertigen kann.

Semi-Scale verlangt nur eine Drei-Seiten-Ansicht und ein Foto zur Dokumentation der Farbgebung. Beides sollte genau das Vorbild zeigen, welches man nachgebaut hat – nicht nur ein ähnliches oder baugleiches.

In Zeiten des Internet ist es ein Vergnügen, sich das notwendige Material zu besorgen – und das noch kostenlos. Wenn ich daran denke, wie viel Geld ich in den Vor-Internet-Zeiten für Bücher, Zeichnungen oder Fotosätze ausgegeben habe, wird mir ganz anders !

Auch bei Semi-Scale-Wettbewerben ist es nicht so toll, den drei Punktrichtern bei der Baubewertung irgendwelches ungeordnetes Material vorzuwerfen, sondern ohne großen Aufwand lassen sich drei identische Unterlagen in Klarsichthüllen oder besser noch laminiert zusammenstellen, so dass jeder Punktrichter eine Dokumentation zur Hand hat.

Modell

Natürlich habe ich anfangs den Fehler begangen, meine Lieblingsflugzeuge nach zu bauen, ohne mir großartig Gedanken über deren Flugeigenschaften zu machen. Das war nicht gut.

Man muss Kompromisse eingehen zwischen Sympathie zum und Eignung des Flugzeuges.



Mein erstes Wettbewerbsmodell war eine *Laird Turner Special*, ein Rennflugzeug mit kleinen Tragflächen, viel zu klein und zu schwer.

Beim nächsten Modell war ich schon etwas schlauer – eine *Gee Bee Y* mit ordentlichem Flächeninhalt und fast komplett Stoff bespannt. Und auch ein paar Nummern größer. Unter 1.40 m Spannweite würde ich nichts empfehlen.

Man sollte auch mal überlegen, ob man für Semi-Scale nicht mit einem Profilrumpf-Flugmodell gut beraten ist. Wenn die Seitenansicht exakt ist und die Flugeigenschaften stimmen, ist das eine prima Lösung.

Ich habe mit meiner *Gee Bee R2* beste Erfahrungen gemacht; die war ursprünglich sogar als Kunstflieger konzipiert.



Motorisierung

Um auch dem Klangbild eines Originals nahezukommen, kann ich als Antrieb nur Viertakter empfehlen.

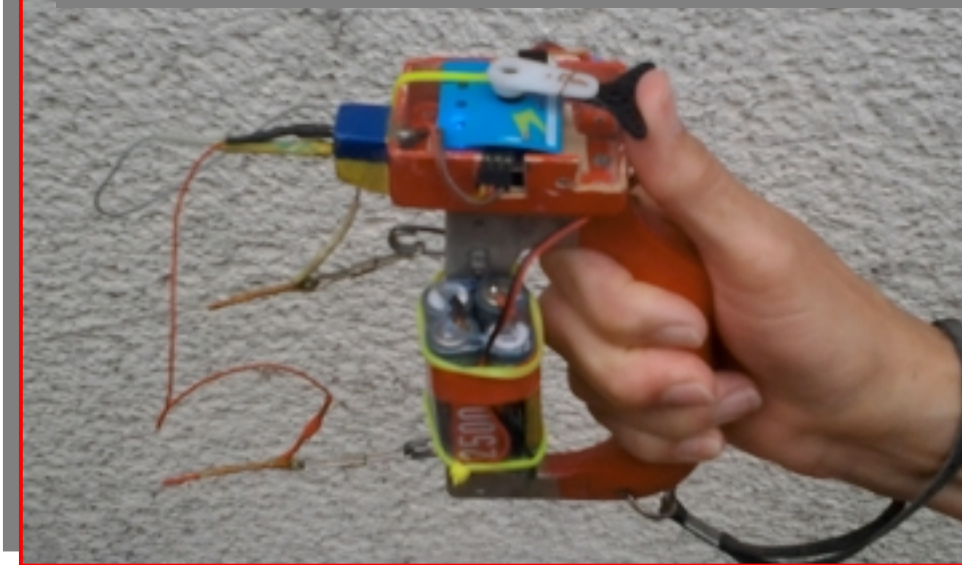
Steuerung - manuell oder elektronisch

Eine wichtige Komponente ist natürlich die Steuerung. Ich bin auch mit 3-Leinen Systemen angefangen, aus denen dann 4-Leinen-Steuerungen wurden.

Nach dem ich auf den WMs in Südafrika und in der Schweiz die elektronische Steuerung des damaligen Weltmeisters *Vladimir Kusy* kennengelernt habe, stieg ich darauf um. Sie war groß wie eine Zigarettenschachtel, auf einen normalen Griff montiert und konnte mehrere Funktionen (neben der Motordrossel) aktivieren.

Da ich bald bemerkte, dass ich diese Zusatzfunktionen bei meinen Modellen nicht brauchte, stieg ich auf ein einfaches System um, welches einen einfachen Servotester am Steuergriff benötigt; das machte die Sache noch kleiner.

Mein aktueller Griff mit Servotester, der im Netz für weniger als 2,- €!!!! zu kriegen ist. Der Drehknopf wurde gegen Servohebel ausgetauscht, um mit dem Daumen Gas geben zu können.



Ein ganz klarer Vorteil elektronischer Systeme ist die Unabhängigkeit vom Leinenzug. So hat man beispielsweise auch noch Kontrolle über das Modell, wenn es beim Rollen mal in den Kreis kommt.

Na klar, auch ich habe hier in meiner Mehr-als-zwei-Leinen-Zeit böse Erfahrungen gemacht. Mein jetziges System kostet wahrscheinlich keine 20 Euro (Servotester, Servo, zwei Akkupacks).

Natürlich werden noch isolierte Leinen benötigt.

Meine sind von Tony Clark, man kann sich aber auch in Angelläden danach umsehen.

Alles Übungssache ?

Mein großer Schwachpunkt in den ersten Jahren der Wettbewerbsfliegerei war meine mangelnde Flugerfahrung mit den Scale-Modellen, da ich keine Möglichkeiten hatte, sie auf Hartplätzen zu testen.

Mir blieb der Handstart auf der Wiese, so wie ich es mit meinen Kunstfliegern machte oder das Fliegen der Vorbildgetreuen nur auf Wettbewerben – beides keine empfehlenswerten Varianten.

Es gibt wohl keine Sportart, in der man für einen gewissen Erfolg nicht trainieren muss – so eben auch im Modellflug. Man sollte sich eine Routine aneignen, die vom Anschließen der Steuerleinen und elektrischer Kontakte sowie Betanken bis zu einem erprobten Anlassen des Motors reicht. Ich kann mich gut daran erinnern, dass hilfs-

bereite Piloten aller Wettbewerbsklassen mir Deppen helfen mussten, völlig ungeeignete oder nicht eingelaufene Motoren unbekannter Herkunft in meinem Scale-Modell zu starten. Dass ich gar nicht wusste, wie viel Zeit mir nach den Regeln dafür zustand, muss ich nicht erwähnen.

Natürlich ist es hilfreich, auch andere Modelle zu Trainingszwecken zu fliegen, aber das Wettbewerbsmodell richtig einzufliegen und zu beherrschen, ist durch nichts zu ersetzen.

Wie beim Kunstflugmodell müssen Schwerpunkt, Leinenzug und Außengewicht stimmen, sonst sieht das Ganze in der Luft nicht gut aus. Daher kann ich aus bitteren eigenen Erfahrungen nur dazu raten, das Wettbewerbsmodell so oft wie möglich zu fliegen, auch wenn mal ein Kratzer oder schlimmere Schäden zu reparieren sind. Es lohnt sich!

Zwar habe ich mich seit der WM 2006 in Schweden aus der Wettbewerbsszene zurück gezogen (Ausnahme Niederkassel), aber ich fliege regelmäßig und mehr denn je.

Ich helfe gerne bei weiteren Fragen weiter (ich weiß auch nicht alles !), aber wenn es um Dokumentations-Unterlagen geht, davon habe ich rrrreichlich !!

Karl-Georg Krafft

(k.g.krafft (at) web.de)

Anmerkungen zu den o.a. vorbildgetreuen Fesselflugmodellen (von oben nach unten)

Staaken Flitzer:	ein Doppeldecker Home-Built aus England ,OS 91 Viertakt
Miles Hawk Speed Six:	Rennflugzeug England, OS 91 Viertakt
Northrop Alpha:	Postflugzeug USA, ST 61 Zweitakt



Graupner Me 109 – Ruine, gesehen bei Ebay