

Dieser Bericht wird zur Verfügung gestellt von

MFI die Fachzeitschrift für den Modellflug

WEITERE THEMEN IN DIESER AUSGABE

Gigantischer Eigenbau
Austria »Elefant«

Software DevFus
Rumpfkonstruktion für jedermann

Graupners »Jodel«
Der elektrifizierte Schlepper



Sie möchten MFI regelmäßig, pünktlich und bequem in Ihrem Briefkasten haben? Sie wollen keine Ausgabe mehr versäumen? Dann sollten Sie MFI jetzt im Abonnement bestellen.

Es warten tolle Prämien auf Sie!

Besuchen Sie auch unseren Onlineshop und entdecken Sie actionreiche DVDs, informative Bücher, Flugzeug-Dokumentationen und vieles mehr!

Klicken Sie sich
einfach rein

MFI



Wenigstens einen Tag im Jahr unter Gleichgesinnten erleben, möglichst viele Sternmotoren an einem Ort versammeln und auch die Modellbauer und Piloten erreichen, die gewöhnlich nicht aktiv mit ihren Sternmotor-Kreationen an Flugschauen teilnehmen: Das ist Andreas Heilemanns Idee und Motivation, auf der diese Veranstaltung aufbaut.

Sterne am Himmel über Untermünkheim

3. Treffen

Alexander Obolonsky

Andreas ist nicht nur Urheber des Treffens, sondern selbst ein ambitionierter Sternmotor-Konstrukteur, -Hersteller und Modellpilot. Doch dazu später mehr. Kräftige Unterstützung bei der Ausrichtung des diesjährigen Treffens (25. Juni 2011) erhielt er durch den MFC Untermünkheim, der am Samstag seinen Flugplatz ausschließlich für die Modelle bereit hielt, die mit einem Sternmotor – gleich welcher Marke und Größe – ausgerüstet waren. Das Treffen der Sterne war gleichzeitig Auftakt für die Flugschau des Clubs am Sonntag. Viele der am Samstag teilnehmenden Piloten blieben über Nacht und präsentierten ihre Schätze dann auch auf der Sonntagsveranstaltung. So

schlugen die Untermünkheimer gleich zwei Fliegen mit einer Klappe!

Das Fluggelände bietet für Modellveranstaltungen aller Art hervorragende Platzverhältnisse. Mit einer Gesamt-Bahnlänge von 350x30 m, davon 100x10 m Hartbahn, müsste wohl jeder Pilot klarkommen. Zudem verläuft die Bahn in Ost-West-Richtung, von wo bevorzugt die Winde wehen. Ideal ist auch der Sonnenstand im Rücken der Steuerer. Was will man also mehr? Ach so, noch gutes Wetter! Nun ja, immerhin wurde die Veranstaltung nur wenig

durch Regen unterbrochen; das hin und wieder leichte Nieseln hielt den Betrieb allerdings nicht auf. Und im Ernstfall waren die Modelle schnell in einem großen Schutzzelt untergestellt.

Überhaupt war das Umfeld hervorragend organisiert! Neben der umfassenden kulinarischen Versorgung waren auch Stände von Anbietern aus der Szene aufgebaut. So war die Firma Airworld (Moki) mit einem dreiköpfigen Team vor Ort, die Firma Seidel-Props bot reichlich Scale-Propeller in passenden Größen und Formen an, und Heilemann-

Die aufgereihten Schaustücke am Stand von Seidel-Props (www.seidel-props.de) zeigen zum einen die typische Blattform, wie sie z. B. bei der Wilga Verwendung findet. Der vierte Prop in der Reihe hat eine aus dem Vollen gefräste Scale-Nabe. Was im Vordergrund noch als Kunststoff-Dummy zu sehen ist, wird in Zukunft in Serie lieferbar sein: Auf Wunsch fertigt Seidel z. B. einen Dreiblatt-Propeller mit der abgebildeten Scale-Nabe – auch hier alles per CNC aus dem Vollen gefräst! Ein kleiner Metall-Spinner mit intelligenter Befestigung verdeckt dann die Propellerschrauben.



Der absolute Blickfang auf dem Heilemann-Stand war der neue, noch nicht lauffähige 18-Zylinder-Doppelstern mit einem Hubraum von 700 ccm und einer Getriebeübersetzung von 1:1,6! Auf dem Bild ist er bereits probeweise auf der großen F8F Bearcat von OFB Ostermeier Flugzeugbau montiert. In Abstimmung mit den von Heilemann vorgegebenen Motordaten entwickelte Seidel-Props einen Vierblatt-Verstellpropeller mit einem Durchmesser von riesigen 49 Zoll – das sind immerhin knapp 1,25 Meter!



Andreas Heilemann flog mehrfach seine sehr sauber gebaute PT-17 Stearman vor. Highlight und »Soundmaschine« ist aber sicher der hauseigene Neunzylinder mit 350 ccm. Der Motor lief in allen Phasen absolut zuverlässig – allerdings schien der Scale-Propeller noch etwas zu klein oder zu dünn, denn im nur kurzen Vollgasbereich knallten die Blätter des Seidel-Props. Das Modell ist im Maßstab 1:3 gebaut, hat eine Spannweite von 300 cm und ein Gewicht von ca. 24,5 kg.



Uli Richter brachte seine bildschöne Waco YFM-5 nach Untermünkheim. Sie wird von einem 215-ccm-Fünfzylinder-Moki kräftig angetrieben. Uli zeigte mit dem bis ins Detail perfekt gebauten Doppeldecker gewohnt ruhige Flüge und weichen, runden Kunstflug. So kommt die Schönheit des Modells am besten zur Geltung, und es wirkt originalgetreu! Zwei Scheinwerfer in den unteren Flügeln wurden selbstverständlich im Landeanflug eingeschaltet. Daten: Maßstab 1:3, Spannweite 300 cm, Gewicht ca. 22 kg.



Horst Streicher, der gleich mit einem ganzen Lastwagen voller Modelle angereist war, bolzte seine Critical Mass hammerhart dicht über die Piste. Butterweiche Landungen mit erstaunlich geringer Geschwindigkeit gehörten dabei zum entspannenden Abschluss der Flüge. Als Antrieb war ein 250-ccm-Moki installiert.

Sternmotoren zeigte ihr neuestes Werk, den 18-Zylinder-Stern mit 700 ccm – noch nicht ganz fertig, aber allemal beeindruckend. Daneben hatte Hans Kuschel einen kleinen Stand aufgebaut, an dem er seine Eigenbau-Sterne vorstellte. Sie sind nach einem Plan von Robert Standar gebaut, haben sieben Zylinder und 84 ccm. Eingebaut war einer der Kuschel-Antriebe in einer Bucker Jungmeister mit zwei Metern Spannweite.

Besonders Airworld hatte allen Grund zur Freude, denn von den 36 teilnehmenden Modellen waren 22 mit dem hauseigenen Moki-Stern ausgerüstet. Zehn Motoren stammten von Seidel und je einer von Heilemann, Sirius, Saito und Valach. Leider konnte die gewaltige, 58 kg schwere Hall Springfield Bulldog wohl mangels einer Genehmigung nicht fliegen. Schade, denn die Anwesenden hätten sicher gern das Klangerlebnis des 420-ccm-Valach im Flug genossen! Bereits am Boden ließ der Sound Gänsehaut-Feeling aufkommen.

Vom Flugbetrieb gibt es nur Positives zu berichten. Keine Motorabsteller, keine nennenswerten Ausfälle (bis auf einen hausgemachten Kipphebel-Klemmer mangels Wartung, der aber bereits am Platz repariert werden konnte) – alle Sternmotoren liefen mit einer unglaublichen Konstanz. Eine

wirklich eindrucksvolle Präsentation der aktuellen, zuverlässigen Motorentechnik!

Weniger positiv aufgenommen wurde allerdings das Erscheinen von Wolfgang Seidel (ehemals Seidel-Sternmotoren), denn es waren doch einige »Seidel-Geschädigte« am Platz. In erster Linie gingen die Klagen in Richtung geleisteter Anzahlung für einen Sternmotor und nicht gelieferter Ware. Mit diesem Geschäftsgebaren, das von den Betroffenen glaubhaft vermittelt wurde, hat sich Wolfgang Seidel seine anfänglich hervorragende Reputation in der Szene wohl endgültig kaputtgemacht. Schade, denn die Sternmoto-

ren aus seiner deutschen Fertigung gehörten und gehören zu den Spitzenprodukten im Modellbau (von den aus Asien stammenden Seidel-Aggregaten liegen mir allerdings keine Qualitäts-Erfahrungen vor).

Doch zurück zu den erfreulichen Dingen der Veranstaltung. Über Zuschauer- und Teilnehmermangel konnten sich die Heilemanns und der MFC sicher nicht beschweren. Immerhin waren 27 Piloten mit den erwähnten 36 Modellen am Start. Rudolf Kratochwill aus Ungarn war mit seiner Airworld-Cmelak angereist. So konnten er, Hans-Dieter Reisert und ich unsere Agrar-



Die Fw 190 F8 von Roland Fuchs ist mit einem 215-ccm-Moki und dem im Text beschriebenen Verstellpropeller ausgerüstet. Damit zeigte das Modell sehr gute Flugleistungen. Daten: Maßstab 1:4, Spannweite 267 cm, Gewicht 22,5 kg.



Ein absoluter Hingucker ist die große Ryan PT-22 von Peter Straub. Dabei geht es weniger um den entsprechend dem Original verkleideten 215-ccm-Moki, sondern mehr um das Alu-Finish. Hier hat der Erbauer allerdings kein Folien- oder Lackimitat aufgebracht: Der komplette Rumpf ist vorbildlich mit Alu beplankt und mit der Tragkonstruktion per Miniaturnieten verbunden. Eine tolle Arbeit! Daten: Maßstab 1:2,55, Spannweite 360 cm, Gewicht ca. 18,8 kg.

maschinen im Dreierpack vorführen. Den Vogel bei den Flugvorführungen schossen aber die beiden Cracks Horst Streicher und Airworld-Werkpilot Thomas Gleißner ab. Horst fetzte mit dem Rennflugzeug-Nachbau *Critical Mass* so deftig über den Platz, dass man um das Überleben des Moki-Sterns fürchtete, und bei Thomas hielten die Zuschauer den Atem an, wenn er seine *Gee Bee R-3* mehrfach in Ameisenkniehöhe im Hochgeschwindigkeits-Messerflug die Bahn entlang fegte. Roland Fuchs hatte seine *Focke-Wulf Fw 190F8* ebenfalls mit einem Fünfzylinder-Moki (215 ccm) ausgerüstet.



Klaus Barth und Peter Gunkl flogen im Duett mit zwei dieser riesigen Udet Flamingo. Trotz 500 cm Spannweite bleibt das Fluggewicht unter der magischen Grenze von 25 kg! Die 215- bzw. 250-ccm-Moki-Sterne hatten sichtlich keine Mühe mit den Doppeldeckern.

Horst Streicher zeigte mit seiner 2,7-Meter-Jak 55 Kunstflug der harten Art, einschließlich hervorragender Torque-Rollen. Mit dem Moki S-150 war das Modell optimal motorisiert. Ein wirkliches Schmankerl ist das Russian Thunder-Folien-dekor auf den Flügeln (gibt es bei JR-Design!).

hin, dass seine Firma nichts, aber auch gar nichts mit der Firma Seidel-Sternmotoren gemeinsam hat. Die Namensgleichheit ist rein zufällig, sorgt aber oft für Irritationen! Mario Seidels CNC-gefräste Propeller machen allgemein einen sehr guten Eindruck. Interessant sind vor allem die Scale-Ausführungen. Diese gibt es in verschiedenen Bladdicken und -breiten und – derzeit ein echtes Alleinstellungsmerkmal – mit direkt aus dem Vollmaterial herausgearbeiteten Verstellpropeller-Naben, die zwar ohne Funktion, aber optisch ein echter Hingucker sind. Entsprechend lackiert und mit Dummy-Bolzen und -Muttern bestückt, sind sie von Alu-Teilen kaum zu unterscheiden.

Nach den Gästen noch ein paar Worte zum Initiator des Treffens. Andreas Heilemann ist bereits seit 18 Jahren vom Sternmotorenbau infiziert. Geboren wurde das Vorhaben durch ein Modellprojekt: Ein großer Doppeldecker im Maßstab 1:3 sollte vorbildgetreu mit einem Neunzylinder-Stern von 150 bis 200 ccm Hubraum ausgerüstet werden. Nachteil: Es gab zu diesem Zeitpunkt kein entsprechendes Aggregat am Markt. Da er gelernter Stahlbauschlossler im Maschinen- und Behälter-

bau ist und bereits Zweitakt-Benzinmotoren gebaut hatte, entschloss er sich, das gewünschte Produkt selbst herzustellen! Eine Fügung des Schicksals führte ihn mit Peter Haag zusammen, ohne dessen Hilfe und Wissen der Bau des Sterns sicher nicht zum Erfolg geführt hätte.

Das Ergebnis war der erste Heilemann-Neunzylinder mit 180 ccm. Die teils ernüchternden Rückschläge im Betrieb ließen Problemlösungen erwachsen. Der geballte Erfahrungsschatz mündet nun in dem aktuellen Neunzylinder mit 350 ccm, der, und das konnte Andreas durch etliche Flüge mit seiner 1:3 *PT-17 Stearman* unter Beweis stellen, kraftvoll und absolut problemlos läuft. Aufbauend darauf startet gerade die Produktion des brandneuen 18-Zylinders mit gewaltigen 700 ccm! Passend dazu liefert Seidel-Props eine Scale-Vierblatt-Latte. Die Triebwerkseinheit soll demnächst in der 1:3,2 *Bearcat* von Bertram Ostermeier (OFB Ostermeier Flugzeugbau) zum Einsatz kommen. MFI wird zu gegebener Zeit darüber berichten.

Und ehe ich's vergesse – neue Sternmotor-Konstruktionen hatte auch Airworld am Stand: einen 7-Zylinder-Moki mit 250 ccm und einen 5-Zylinder mit 180 ccm. Die Auslieferung soll noch Ende des Jahres beginnen. Da weiß man schon jetzt, was auf dem weihnachtlichen Wunschzettel steht!

Nach den so positiven Erfahrungen von drei Sternmotoren-Treffen wünschen sich nicht nur die absoluten Sterne-Fans eine Fortführung der Veranstaltungsreihe. Über den nächsten Termin wird entsprechend rechtzeitig informiert.



Interessant war der verwendete neue Dreiblatt-Scale-Propeller, den übrigens sein Bruder Ralf (Fuchs-Propeller) herstellt. Die CfK-Blätter sind in der Alu-Nabe mittels Lehre manuell zu verstellen. Noch experimentiert man mit den richtigen Graden. Die gewähl-

te Einstellung schien aber bereits recht gut – dies vermittelte zumindest der Geräusch- und Geschwindigkeitseindruck im Flug.

Sehr informativ war auch der Stand von Seidel-Props. Inhaber Mario Seidel wies im Gespräch noch einmal ausdrücklich darauf

Ein Kracher der besonderen Art ist die *Gee Bee R3* von Airworld, hier hervorragend und entsprechend heiß von Thomas Gleißner geflogen. Bei seinen tiefen Vollgas-Überflügen hielten die Zuschauer den Atem an.

Ralf Fuchs ließ seine *Monocoupé* regelrecht durch die Luft tanzen. Das war zwar alles andere als scale, machte aber doch einen riesigen Spaß zuzusehen! Der 250er Moki lieferte die Kraft, die man bei solchen Turnübungen braucht. Allerdings endete der letzte Flug nicht so glimpflich. Der Turn war doch etwas zu niedrig angesetzt, und da sprang der Boden plötzlich das Modell an... Resultat war auf den ersten Blick nur ein relativ harmloser Fahrwerkschaden. Daten: Maßstab 1:2, Spannweite 480 cm, Gewicht ca. 24,3 kg.



Der Sound des 420-ccm-Valach-Sternmotors konnte leider nur im Stand erlebt werden. Ein tiefes Blubbern mit Gänsehaut-Potential! Die 58 kg schwere und zulassungspflichtige Hall Springfield Bulldog konnte aus Genehmigungsgründen leider nicht geflogen werden. Eigner des gewaltigen und optisch sehr ansprechenden 4,2-Meter-Modells ist Harald Jezek. Der Nachbamaßstab beträgt 1:1,75!