

Dieser Bericht wird zur Verfügung gestellt von

MFI die Fachzeitschrift für den Modellflug

WEITERE THEMEN IN DIESER AUSGABE

Scale Dokumentation
Mayer MS II
– Leistungssegler für wenig Geld

Junkers F-13
Neuaufgabe einer Erfolgsgeschichte

Edge im Doppelpack
Die Red-Bull-Serie von Kyosho



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



Zum ersten Mal als eigenständige Veranstaltung vom MFC Untermünkheim ausgerichtet, war das Sternmotortreffen ein voller Erfolg. Nicht nur die exklusiven Triebwerke wussten zu begeistern – auch die vorgestellten Modelle waren erste Sahne und alles andere als nur »Motorträger«.

Michael Rogg

Eine Sternstunde des Modellflugs! Sterne glänzten am Modellfliegerhimmel! Eine absolut runde Sache! Jedes einzelne dieser Schlagwörter würde sich durchaus als Aufhänger für diesen Bericht über das zweite Sternmotortreffen beim MFC Untermünkheim eignen. Dem einen oder anderen mögen solche Phrasen durch den allzu offensichtlichen Bezug zu Sternmotoren wie schale Kalauer vorkommen – tatsächlich treffen sie jedoch den Nagel auf den Kopf: Was am 26. Juni 2010 auf dem Flugplatz des MFC zu sehen und zu hören war, sucht seinesgleichen. 34 Teilnehmer präsentierten teils mehrere mit Sternmotoren ausgerüstete, in der Regel sehr vorbildgetreue Modelle in der Luft

und am Boden. Wen wundert es da, wenn so manches Augenpaar vom frühen Morgen bis in den späten Abend mit den für das Meeting auf Hochglanz polierten Motoren und Modellen um die Wette glänzte?

All den Piloten, Modellen und Motoren im Rahmen dieses Berichts gerecht zu werden, ist ein Ding der Unmöglichkeit. Gehen wir deshalb die Sache technisch an und orientieren wir uns in puncto Modell- und Motorvorstellung an der Zündfolge eines »idealen« Sternmotors:

Eins

Beginnen wir mit »Eins«, wie einzigartig. Das war auf jeden Fall die Veranstaltung

selbst: Wo hat man je so viele durch Sternmotoren betriebene Modelle im Pulk gesehen? Einzigartig auch die Atmosphäre der Veranstaltung: Welches Modellbauerherz bleibt unberührt, wenn die Flightline mit vorbildgetreuen Modellen von ca. 1910 bis 1960 aus allen Nähten platzt? Ganz zu schweigen vom Ohren- und Augenschmaus der unablässigen Flugdarbietungen!

Ein Ehrenplatz gebührt unter diesem Abschnitt einem der absoluten Veteranen unter den Sternmotoren: dem 150er Moki mit der Seriennummer 1. Er wurde vorgefliegen vom allseits bekannten Thomas Gleißner in einer 1:4-Fw 190-A. Das Modell entstammt einem der allerersten Bausätze seiner Art der Firma Airworld. Der Motor hatte mit dem rund 17,5 kg wiegenden Modell sichtlich leichtes Spiel. Über die Qualität der Flugdarbietungen des Piloten Worte zu verlieren, hieße Eulen nach Athen tragen. Und der Moki? »Wir haben ihn damals mehrere Monate getestet, ehe wir damit auf den Markt gingen. Er ist jetzt schon viele Jahre im Einsatz und läuft, übrigens mit dem Originalvergaser, absolut zuverlässig!«, freute sich Thomas.

Schon am Boden eine Schau, im Flug absolut vorbildgetreu präsentiert: die beiden Focke-Wulf Fw 44 »Stieglitz« von Klaus Heppenheimer und Heinz Winter. Die Modelle sind der perfekte Arbeitsplatz für die beiden Seidel-Sternmotoren ST 7-250-B. Skurrile Quizfrage am Rande: Was haben Hundenapf, Klobürste und Wannengriff mit der »Stieglitz« zu tun? Aus diesen Utensilien entstand der Ringschalldämpfer der weiß-blauen Maschine! ◀▶



▲ Zum 100. Geburtstag: 1:4-Modell der Vickers 1910 des Autors; Antrieb Saito 170-R3. Der Keleo-Ringschalldämpfer sorgt für einen kernigen Sound, die zusammen knapp 28 ccm Hubraum der drei Zylinder stemmen genügend Kraft auf den Propeller, um das 2,5 Meter spannende Modell mit Flächenverwindung angemessen durch die Lüfte zu bewegen.

Drei

Saito FA 170 R3. So lautet die Bezeichnung für den kleinsten Sternmotor des Treffens. Die auf drei Zylinder verteilten rund 28 ccm Hubraum stemmten mehr als ausreichend Kraft auf den Propeller, um den Drahtverhau einer 2,5 m spannenden Vickers 1910 angemessen durch die Lüfte zu bewegen – Verzeihung: zu schaukeln. Mit Flächenverwindung ausgerüstet, gehörte das Modell zu den Exoten des Treffens. Und der Sound? »Klingt ja wie ein Großer!«, meinte Andreas Heilemann erstaunt und definitiv nicht ironisch, als er das dumpfe Brabbeln vernahm, das dem Keleo-Ringschalldämpfer entwich. Anmerkung für

Perfektionisten: Scale-Propeller, Speichenräder und Pilot sind noch in Arbeit.

Fünf

Diese Zahl muss man einfach den bei diesem Treffen so überaus zahlreich vertretenen Moki-Sternmotoren widmen. Egal ob Barnstorming mit Riesenmodellen oder Hetzjagden mit Warbirds angesagt waren: Mokis in den Größen 150, 215 und 250 ccm mit ihrem sonoren Klang waren stets in Überzahl vertreten. Sind die Saugleitungen kurz, gibt man sich in der Regel mit dem Originalvergaser zufrieden; liegt der Tank etwas weiter zurück oder sind lange senkrechte Steigflüge gefragt, greift man gerne auf das »System Albinger« zurück.



So sauber, dass man sich drin spiegeln kann. Eine absolute Augenweide sind die Modelle von Peter Straub. Seine Ryan PT-22 entstand im Maßstab 1:2,25 (3,6 m Spw., 2,56 m Länge, Gewicht 18,8 kg). Die Bepunktung aus Lithoblech wurde perfekt vernietet und von Hand auf Hochglanz poliert. Der 215er Moki tat schon in einem Vorgängermodell Dienst und macht Peter bislang viel Freude. ◀▶



Zwei

...der eindrucksvollsten Hingucker des Treffens präsentierte der in meinen Augen ab-

STERN MOTOREN

1-3-5-7... plus zwei Boni





◀ ▲ Eine Klasse für sich sind die in extremer Leichtbauweise erstellten Udet »Flamingo« von Klaus Barth und Peter Gunkel. Es ist nicht nur die schiere Größe der Modelle im Maßstab 1:2,5 die besonders beeindruckt. Wenn die Flugzeuge am Himmel ihre Bahnen ziehen, fühlt man sich im Nu in die große Zeit der Originale zurückversetzt. Getreidefelder, ländliche Idylle – »Barnstorming« wie im Bilderbuch.

getretenen riesigen Udet Flamingo und Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz gelangt sind. Die Berichte zu Ernst Udets berühmtem Tuschentuch-Stunt schossen mir spontan durch den Kopf, als mein Blick auf die riesigen, im Maßstab 1:2 erstellten Flamingos von Klaus Barth und Peter Gunkel fiel. Trotz 500 cm Spannweite, 375 cm Rumpflänge und 125 cm Höhe bleiben die Modelle unter der zulassungspflichtigen Grenze von 25 kg. Ich kann mich noch gut an Zeiten erinnern, als mir erfahrene Modellbauer versicherten, dass ein Doppeldeckerrumpf für einen 10-ccm-Motor mit mindestens 1,5 mm starkem Birkenperrholz zu beplanken sei. Klaus' und Peters Rümpfe sind mit lediglich 0,6-mm-Sperrholz teil(!)beplankt und zeigten trotz 215er Mokis keinerlei strukturelle Schwächen. Peter Barths Motor ist seit sechs Jahren zur Zufriedenheit im Einsatz und wird mit einem Gemisch aus Benzin und Fuchsöl in 1:50 betrieben. Wegen des Standgases wird lediglich das Ventilspiel häufig kon-

solute Ausnahme-Modellbauer Peter Straub. Trotzdem: konzentrieren wir uns auf eines seiner Modelle. Peter Straubs Ryan PT-22 Recruit wird von einem seit Jahren im Einsatz befindlichen 215er Moki durch die Lüfte bewegt. Kaum satt sehen konnte man sich an der auf das Feinste gestalteten Rumpfbeplankung mit Lithoblech. Wie Peter freimütig erzählte, ließ sich das Aluminiumblech maschinell nicht aufpolieren. Also waren reichlich Geduld (und Spucke?) gefragt, um mittels Fingerkraft und unzähligen Tuben Polierpaste aus dem Kfz-Handel eine spiegelblanke Oberfläche zu erhalten.

Vier

Als kleiner schriftstellerischer Trick sei mir erlaubt, diese Zahl in zweimal zwei zu zerlegen – womit wir bei den im Doppelpack auf-

Die D-EQAN von Werner Merkl im Maßstab 1:4 wird von einem Seidel ST 7-70 adäquat befeuert. Das Modell entstammt einem Bausatz von »Oldyfly«/Modellbau Wagner. ▼



Auf den ersten Blick unterscheidet sich diese Fw 190-A kaum von den vielen Modellen ihrer Art, die landauf, landab so gern geflogen werden. Unter der Haube werkelt jedoch ein besonderer Edelstein: Mokis 150er Stern mit der Seriennummer 1! ▼



trolliert. Der Motor fühlt sich mit einem 36x10-Propeller von Urs Hartmann pudelwohl. Von technischer Seite gäbe es über die Leichtgewichte von Klaus und Peter noch viel zu berichten, allein fehlt der Platz. Nur noch ein paar Sätze zu den Flugeigenschaften: Die Kurzstarteigenschaften sind schlicht phänomenal. Die Anrollstrecke beim Start liegt bei Vollgas unter zehn Metern. Das Flugbild entspricht exakt dem Original. Eindrucksvoller kann man die Atmosphäre des »Barnstorming« wohl kaum heraufbeschwören als mit diesen riesigen Flamingos, wenn sie zu zweit ihre Bahn am Himmel ziehen.

Für Klaus Heppenheimer und seinen Freund Heinz Winter nahm die Suche nach einem zu ihren Seidel-Sternen ST 7-250-B passenden Doppeldecker mit der Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz ein äußerst glückliches Ende. Sie vergrößerten Originalunterlagen von Aeromax im Copyshop auf den Maßstab 1:2,7 und stellten in traditioneller Modellbauer-Manier fantastische Modelle auf die Beine. »Wir gingen davon aus, dass bei einem so großen Maßstab keine Veränderungen an den Originalmaßen notwendig sein würden«, erzählte Klaus. Sie haben sogar das Originalprofil verwendet. Ihre Entscheidung war goldrichtig. Wenn Klaus und Heinz dezent an den Knüppeln rührten, brandete ob der äußerst realitätsnahen Darbietungen immer wieder spontaner Szenenapplaus auf. Ihre Flüge waren sicherlich ebenfalls eines der absoluten Highlights des Treffens.



▲ ▶ Sternmotorenfreak und Organisator in Personalunion: Andreas Heilemann und seine PT-17 mit dem einzigartigen 350-ccm-Neunzylinder.

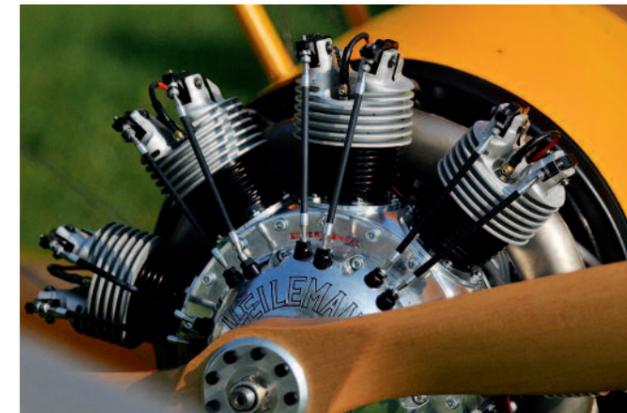
Sechs

Die 6 ist eine heiße Nummer. Und wenn wir heiß mit Geschwindigkeit gleichsetzen, sei stellvertretend für all die verschiedenen Rennflugzeugtypen, Wild- und Bearcats usw. ein kurzer Blick auf die 1:4-Corsair F4U-4 von Willi Schachermayer geworfen. Seine Voll-GfK/CfK-Eigenkonstruktion misst 310 cm Spannweite und ist mit einem 250-ccm-Moki mit Albinger-Pumpe ausgerüstet. Das Einziehfahrwerk stammt von Martin Hug (ehemals Wabo), das Fluggewicht liegt vollbetankt bei 24 kg. »Fliegt wie ein Trainer!«, schwärmt Willi von seinem Modell, dessen Bausatz inzwischen bei Schauflugpiloten recht begehrt ist. Obwohl Willi wiederholt eindrucksvoll demonstrierte, dass er das originalgetreue Fliegen beherrscht, legt er gerne mal »die Knüppel auf den Tisch« und schoss im Tiefflug mit Höchstgeschwindigkeit über den Platz. Nein, der

Echte Corsair-Fans: Willi Schachermayer und sein Freund Michel Grandpair. Willis Corsair F4U-4 ist eine Eigenkonstruktion im Maßstab 1:4. Das inzwischen bei Schauflugpiloten begehrte Voll-GfK/CfK-Modell hat 3,1 m Spannweite und wiegt flugfertig und betankt 24 kg. Willi ist von seinem installierten 250-ccm-Moki begeistert. ▼



Modellflug international 9/2010



Sie begeisterte vor allem durch hohe Endgeschwindigkeit und rasante Tiefflüge: die Bearcat F8F von Steffen Bayer.

Schnellste von allen war er damit sicherlich nicht (was auch nicht sein Bestreben war) – aber die mit einer Radarpistole gemessenen knapp 200 km/h beeindruckten durchaus.

Zwei plus...

Bleibt noch, von den »Boni« zu berichten: Allen voran ist hier Andreas Heilemann zu nennen, dessen Motor-Eigenkonstruktion (siehe MFI 7/2010) mit 350 ccm eben zwei Zylinder mehr hatte als alle anderen. Beim Treffen waren mehrere absolut perfekt gearbeitete Exemplare seines Motors in verschiedenen Baustadien zu bewundern. In der Luft hinterließ der Motor an einer PT-17 mit seiner unbändigen Kraft und seinem kernigen Sound einen absolut nachhaltigen Eindruck.

Der zweite große Pluspunkt muss einfach Andreas und Elke Heilemann sowie ihrem Team des MFC Untermünkeim aufgedrückt werden. Sie hatten die Veranstaltung von A bis Z nicht nur sicher im Griff, sondern boten eine nicht alltägliche Infrastruktur, bei der man sich vom ersten Moment an als Gast willkommen und rundum wohl fühlen musste. Ein entsprechendes großes Dankeschön ist hiermit mehr als angebracht und kommt von Herzen.

Ausblick

Letztes Jahr war Andreas mit seiner Idee ins kalte Wasser gesprungen. In den jährlichen Flugtag des MFC Untermünkeim integrierte, waren zum ersten Sternmotorentreffen ein Dutzend Modellflieger erschienen. Die Entscheidung, 2010 ein Freundschaftsfliegen zum Erfahrungsaustausch als separate Veranstaltung durchzuführen, war goldrichtig. Am Ende des Tages durfte sich Andreas Heilemann über eine hohe Teilnehmerzahl und eine äußerst positive Resonanz der Teilnehmer freuen. »Besser hätte es nicht laufen können!«, resümierte Andreas. »Natürlich soll es wieder ein Sternmotoren-treffen geben. Wann und unter welchen Bedingungen, darüber wird noch zu diskutieren sein.« Wir freuen uns schon darauf!