



Seit 10 Jahren nun trifft sich meist Ende März eine kleine Schar Unentwegter im Norden von Schleswig-Holstein, um dort an den Hängen und Steilküsten ihrer gemeinsamen Leidenschaft nachzugehen: Ja, hier werden (immer noch) PSS-Modelle geflogen, während zwischendurch die EPP-Fraktion in heißen F(l)ights ihre Slope-Combat-Nuris auf Herz und Nieren testet.

**PSS-Treffen in Kiel:** Mittlerweile haben sich auch in Berlin, dem Ruhrgebiet und im Großraum Frankfurt lokale Schwerpunkte gebildet, und so reisten schließlich insgesamt 16 Piloten an, die zur Abwechslung endlich einmal wieder von der örtlichen

# PSS

## Aktivitäten ...

Ein kurzer Rückblick  
als Anregung zum Mitmachen



Ein heißes Teil ist die ganz oben abgebildete, im Original bemannte Version der V1. Komplette aus Balsaholz gefertigt, ist das Modell mit dem markanten Schubrohr ein Hangrenner für gute Auftriebsbedingungen. Trotz Clark-Y-Profil ist der Flieger erstaunlich schnell unterwegs; die Rollwendigkeit steht dabei außer Frage!

Die D.H. Comet (daneben) von Hans-Jürgen Hartmann aus Berlin ist schon fast ein Oldie unter den PSS-Fliegern, aufgrund der langsamen Flugeschwindigkeit aber immer wieder ein begehrtes Foto-Objekt.

Ein Floater für leichte bis mittlere Windstärken ist die Douglas Skyray von Scorpio (oben). Bei entsprechender Schwerpunktrücklage fliegt das Modell im Rückenflug nahezu neutral, und die Delta-Konfiguration ermöglicht es, das Höhenruder ohne Tendenz zum Abschmieren durchzuziehen.

Die schweizer Cross Air BAe 146 Topolino (rechts) gab es mal von robbe. Mit ihrer leichten Styroporbauweise kommt sie gut mit weniger Wind klar – die super-kleinen Querruder erfordern aber einen Hang, der weiträumiges Fliegen erlaubt.



Ein phantastisches Teil ist diese British Aerospace Nimrod. Erbaut von Steffen Harbusch aus Kassel und dort mangels Hangflugmöglichkeiten über mehrere Jahre eingelagert, hatte der Autor die Chance, diesen Ausnahmeflieger zu erwerben.



Wetterlage nach Kräften unterstützt wurden. Die Location am Hessenstein war zwar die gleiche wie im letzten Jahr, aber diesmal haben immerhin bis zu 4 Windstärken die vorhandene Thermik noch ordentlich verstärkt; so konnten unter anderem *LET 510*, *Hercules C130*, *U-2*, *P-51 Mustang*, *Me 109*, *BAe Hawk*, *Comet BAe 146* oder *F-86 Sabre* ihre zum Teil wirklich hervorragenden Segelflugeigenschaften so richtig unter Beweis stellen und kurbelten mit beachtlicher Hangüberhöhung im weiträumigen Auftriebsband. Dazwischen ergaben sich immer wieder heiße Gefechte und zahlreiche Vollkontakte, um den »Master of Disaster« unter den Combat-Piloten zu ermitteln. Wir hatten auf jeden Fall den ganzen Tag lang eine Menge Spaß miteinander, und genau dafür findet ein solches Treffen auch alle Jahre wieder statt. Am Sonntag war dann mit Flaute und Regen bis in den frühen Nachmittag hinein leider mal wieder alles beim Alten.

**Hammerwoche in Dänemark:** Mitte Mai war in Dänemark wieder eine ganze Woche Hangfliegen bis zum Abwinken angesagt, und der gewählte Termin erwies sich erneut als Volltreffer. Wechselnde Windstärken von 1 bis 8 Beaufort an so traumhaften Hängen wie Bovbjerg, Toftum Bjerge und Hanstholm begeistern einfach jedes Jahr wieder aufs Neue, und hier kommt man auch mit so außergewöhnlichen PSS-Fliegern wie dem Nachbau einer bemannten *V-1* wirklich voll auf seine Kosten. Vor allem der Auftrieb in Toftum ist selbst bei leichtem Wind schon so kräftig, dass dort nahezu pausenlos eine komplette Kunstflugshow mit *Douglas Skyray* oder *F-20 Tigershark* abgezogen werden konnte.

**Intermezzo im Juli:** Ende Juli machte dann ein Teil des »Chapters« Frankfurt ebenfalls Urlaub in Dänemark, und ich machte mich kurzentschlossen nochmals für drei Tage auf an die Nordseeküste von Westjütland. Da ich am Vortag der Reise leider meine schnelle *ASW 20* durch eine Kanaldoppelbelegung verloren hatte, machte sich bei mir

schon etwas Frust breit: Nun geht es wieder zu den Hammerhängen, und ich hab' zur Zeit nur Kleinteile parat... Mein Blick fiel auf die phantastische *Nimrod*: Das könnte mit der Reaktivierung nach gut drei Jahren Speicheraufenthalt ja fast noch klappen, oder? Klar, gebastelt bis nachts um drei Uhr, Montag morgen den Wagen im wahrsten Sinne des Wortes vollgeladen und dann ab nach Toftum Bjerge. Bei phantastischem Wetter und einem unvergesslichen Erstflug hat Kollege Markus das Teil dann schließlich noch bei der Landung im Standflug aus der Luft gegriffen! Die Arbeit hatte sich also wieder mal gelohnt, und ich bin mehr als zufrieden mit dem riesigen U-Boot-Jäger. So ein geiles Teil!

**Planungen für 2005:** Natürlich werden wir bei uns in der norddeutschen Tiefebene wieder ein PSS-Treffen durchführen (siehe Kasten). Vielleicht erklärt sich ja aber auch mal ein anderer Ausrichter bereit, eine derartige Veranstaltung an seinem Haushang zu organisieren. Eine Dänemark-Woche wird auch 2005 fester Bestandteil unserer Aktivitäten sein, und da wir der Meinung sind, dass sich andere Modellflieger nicht immer vorstellen können, welche Faszination von PSS-Modellen oder von beinharten Combat-F(l)ights ausgeht, werden wir versuchen, für den Hausgebrauch ein kleines Video zu drehen. Außerdem ist zur Zeit eine Homepage im Aufbau.

Frank Hackbarth



Die tschechoslowakische *Let 510* war im Original ein zweimotoriges Verkehrsflugzeug für den Regional- und Zubringerverkehr. Dass der Voll-GfK-Flieger von Airworld auch als Segler eine gute Figur macht, wurde in diesem Jahr endlich unter Beweis gestellt.

Ein perfekter Kunstflieger ist die *F-20 Tigershark* von SL Modell (rechts). Dass das Modell aus EPP besteht, sieht man weder auf den ersten, noch auf den zweiten Blick.

Zufriedene Gesichter beim 10. PSS-Treffen in Kiel – kein Wunder, hat es doch zumindest zufriedenstellende Auftriebsbedingungen gegeben.



**i** Termine 2005: PSS-Treffen an Schleswig-Holsteins Ostseeküste am 2./3. April 2005 • Eine Woche PSS- und Hangflug-Spaß an Dänemarks Nordseeküste vom 14. – 21. Mai 2005. Kontakt: Frank Hackbarth, Tel. 043 47/96 60.