PSS im hohen Norden

FRANK HACKBARTH ÜBER DAS FÜNFTE TREFFEN DER »STARKEN SEGLER«

Das PSS-Treffen Ende März war für alle Beteiligten mal wieder ein Wechselbad der Gefühle, und nach dem Highlight des letzten Jahres sind wir also wieder auf den Boden der Tatsachen zurückgekehrt. Zusätzlich zur PSS-Veranstaltung hatten wir auch einen kleinen Slope-Combat-Wettbewerb eingeplant, da erstens ein Teil der hierfür eingesetzten Modelle einem Warbird nachempfunden wurde und damit den Bezug zu den Power-Scale-Soarern herstellt, zweitens weil jeder F(l)ight in zehn Minuten abgehandelt ist, und damit bequem in den Zeitablauf eines zwanglosen Treffens paßt, und drittens weil Combat-Fliegen einfach geil ist und viel Spaß macht (wenn genug Wind vorhanden ist).

Bei der Zusammenkunft am Samstagmorgen war die Laune dann auch witterungsangepaßt mehr als durchwachsen. Trotzdem war meine Wohnstube um 9:30 Uhr gerammelt voll, und ich möchte mich bei allen Teilnehmern bedanken, da es einfach nicht selbstverständlich ist, trotz Windstille und extrem hoher Luftfeuchtigkeit (Regen) das Auto mit den oft sperrigen Modellen zu beladen und anschließend einige Hundert Kilometer in Richtung Norden zu fahren. Mit jedem Blick nach draußen hellte sich dann aber die Miene der Anwesenden etwas auf.

Okay, fahren wir also an unseren Haushang nach Brekendorf. Dort wurde zuerst neugierig in die Kofferräume der zahlreichen Autos geschaut; neben den bereits aus den Vorjahren bekannten Fliegern wurden auch einige phantastische Neuheiten ausgeladen. Neben einer *Nimrod* und zwei *MiG* fiel vor allem die wirklich gigantische *F-86* von Steffen Harbuch aus Kassel auf. Mit drei Metern Spannweite wirklich ein Power-Scale-Soarer der Extraklasse.

Zunächst wurden die Combatflieger an der Hangkante einsatzbereit gemacht, da die Auf-

Mit vereinten Kräften ...

... muß die F-86 Sabre von Steffen Harbuch über die Kante geschoben werden. Dann aber ein Ergebnis, auf das alle den ganzen Tag gespannt gewartet haben. Bei diesem leichtgewichtigen Thermikflieger fehlte allerhöchstens eine halbe Windstärke zum Obenbleiben; aber auch so hinterläßt das phantastische Modell im wahrsten Sinn des Wortes einen imposanten Eindruck. Die Flugtauglichkeitsprüfung jedenfalls wurde mit Bra-

triebsverhältnisse einen Start der PSS-Modelle noch nicht zuließen. In Anbetracht der Tatsache, daß dies der allererste Combatf(l)ight für alle war, wurde auf starre Wettbewerbsregeln verzichtet. Die einzelnen Runden wurden deshalb als Fun-Event durchgeführt, was die Mega-Gaudi an dieser neuen »Trendsportart« aber keineswegs schmälerte. Innerhalb kürzester Zeit ist ein wildes Durcheinander in Gange, jeder versucht jeden durch einen Rammstoß in das hohe Gras am Hang zu schicken. Zusammenstöße werden hier nicht mit wüstem Geschimpfe, sondern mit Lachen und Grinsen beantwortet, um dann im nächsten Augenblick nach Möglichkeit ebenfalls einen Treffer anzubringen.

Diese neue Hobby-Variante kommt, wie so vieles, aus den USA und hat sich wie ein Lauffeuer auch bei uns verbreitet. Die Modelle bestehen aus einem sehr biegsamen Schaumstoff und werden zur Erhöhung der Festigkeit noch mit einem glasfaserverstärkten Klebeband getaped. Selbst Abstürze aus 30 bis 40 Metern Höhe werden in der Regel unbeschadet überstanden. Neben den »Warbird-foamies« *FW 190* (2x), *Kawasaki Ki 61* (2x) und *Messerschmitt P 1111* (1x) sind vor allem *Zagis* (6x) am Herumfetzen. Der *Zagi* ist ein sehr populärer Nurflügel aus den USA und hat den Vorteil, daß Rumpf und Leitwerke fehlen. Zum einen fällt dadurch den »Gegnern« das Zielen schwerer, und zum anderen sind diese Flieger noch robuster als die konventionellen Leitwerkler.

Dann etwas mehr Wind – Zeit also, um die leichteren PSS-Flieger in die Luft zu bringen; na also, es geht doch. Aufsehen dann beim Start des Doppeldeckers *Pfalz D III*. Dieser von Simprop eigentlich als Slowflyer vorgesehene Doppeldecker ist einer der Hits an diesem Tag. Bei der leichten Brise wird das Modell locker im Standflug in etwa 1,50 Meter Höhe vorgeflogen. Der Antriebsakku liefert dabei lediglich den Strom für die Empfangsanlage, der Propeller ist abgeschraubt. Ihren Tauglichkeitstest für PSS-Light-Einsätze haben auch die Combat-Foamies bestanden, die mit ihrem Abfluggewicht von ca. 950 Gramm auch erfolgreich im Hangaufwind unterwegs waren.

Mittlerweile hatte es geringfügig aufgefrischt; Zeit also, um das absolute Mega-Erlebnis über die Bühne zu bringen. Die riesige *F-86* im Maßstab 1:3,3 ist komplett aus Styropor gebaut und für diese Monstergröße ein absolutes Federgewicht. Der Erbauer hat inzwischen vermutlich die Platincard vom örtlichen Baumarkt erhalten, denn auch seine sehr gut detaillierte *Nimrod* besteht aus diesem Material. Steffen Harbuch hat bis zuletzt an diesem Giganten gearbeitet, der Start in Brekendorf ist damit gleichzeitig der Erstflug. Insgesamt drei Helfer befördern den PSS-Jet schließlich über die Hangkante, und der majestätische Anblick dieser langsam dahinschwebenden *Sabre* hat bei allen Anwesenden eine Welle der Begeisterung entfacht. Leider mußte auch die *F-86* nach viel zu kurzer Zeit die unterhalb des Hanges gelegene Koppel in Anspruch nehmen, aber die Flugtauglichkeitsprüfung war mit Bravour bestanden. Das war der Samstag, eigentlich doch ein kleinerer Erfolg, wenn man die unsichere Vorgeschichte betrachtet.

Am Sonntag dann leider nur Flaute auf der ganzen Linie, oder? Heute würde der Flugzeugschlepp die einzige Möglichkeit sein, unsere Modelle in die Luft zu befördern. Da wir bereits gute Erfahrungen mit dieser Startmethode gemacht hatten, sind zwei Schlepp-Piloten aus den eigenen Reihen rekrutiert worden, die mit ihren Motormodellen auf dem Modellflugplatz Kropp bereit standen, um unsere PSS-Segler in die Luft zu befördern. Danke für den unermüdlichen Schleppeinsatz, und Dank auch an den MFC Kropp für das Gastrecht auf Eurem Platz.

Der Flugzeugschlepp ist mittlerweile Standard und entsprechend sicher. Das besondere ist eigentlich nur der Hintermann, hier hängt eben eine *B-52, Bae 146, MiG 21* oder *D.H. Comet* am Seil. Wenn diese Modelle dann zum Teil noch mit Bussarden zusammen in der Thermik kreisen und dabei Höhe machen, ist das auch

Rechts oben die Me 110 von Hans-Peter Thayssen. Rumpf und Leitwerke stammen aus einem Multek-Bausatz, die Fläche ist eine Eigenkonstruktion mit Ritz 3-Profil.

Airliner einmal anders: Die D. H. » Comet« macht auch als PSS-Segler eine gute Figur (oben).

Auf der linken Seite oben die beiden »Alpha Jet« von Andreas Konitzer. Die Mini-Ausgabe im »Desert Storm«-Outfit besteht komplett aus Balsa; der Maxi-Flieger hat einen GFK-Rumpf erhalten und ist im Finish einer Sonderlackierung der belgischen Luftwaffe nachempfunden.

Die Foamie-Warbirds FW 190 und Ki 61 sind mit 900 Gramm Gewicht absolut leichtwindtauglich und zudem hervorragende Combat-Modelle. Der Hersteller Dave's Aircraft Works war einer der ersten in den USA, der solche Fighter serienmäßig herstellte (Bild unten).

Gut gefallen hat auch der Slow-Flyer »Pfalz D III« von Simprop, der sich ausgezeichnet für Light-Einsätze am Hang eignet. Lediglich das Fahrwerk sollte für diesen speziellen Einsatzbereich etwas verstärkt werden.

schon ein Erlebnis der besonderen Art. Zwischendurch startet Andreas immer wieder seinen kleinen Eigenbau-*Alpha Jet* im Huckepack-Start – auch eine Möglichkeit, um auf Höhe zu kommen. Dieser PSS-Pocketflieger paßt schon fast in das Handschuhfach eines Mittelklassewagens hinein.

Als »Top Act« an diesem Sonntag wird dann wieder die *F-86* zum Start vorbereitet. Zuerst wird mit einem Stückchen 1,5-mm-Federstahl und einigen Streifen Klebeband eine Ausklinkvorrichtung befestigt, die in dieser Art und an jedem Modell direkt vor Ort angebracht werden kann. So wird man bei Bedarf unabhängig vom Hangaufwind. Diese Methode ist inzwischen diverse Male erprobt und absolut zuverlässig.

Das eigentliche Problem war letzlich nur die Frage, ob die Motorkraft eines S 3000 Super Tigre ausreichen würde, um den Reibungswiderstand von ca. 0,5 Quadratmeter Flugmodell beim Start zu überwinden. Sämtlichen Zweifeln zum Trotz zog das relativ kleine Schleppmodell diesen Riesenvogel mit Leichtigkeit über den Rasen, hob deutlich vor Ende der Piste ab – und dann heißt es up and away. Dieses Schleppgespann wird wohl noch wochenlang Gesprächsthema in der Szene sein. Nach einem phantastischen Flug schwebte der Supervogel wie auf einem roten Teppich herein. Die Begeisterung am Platz war verständlicherweise grenzenlos.

Was gibt es sonst noch zu berichten? Erste Combat-Versuche am Schleppseil scheiterten zwar schon beim Start, was aber in erster Linie an der fehlenden Motorkraft der *Citabria* und in unserer geringfügigen Selbstüberschätzung lag. Sechs *Zagis* auf einmal waren dann doch zuviel – mit dreien hat es aber später doch noch geklappt. Wer genauer wissen will, wie's funktioniert – ich gebe gerne Auskunft.

Das war also unser PSS-Treffen, das zum Glück doch noch relativ erfolgreich verlaufen ist. Auch dieses Jahr waren wieder die unterschiedlichsten Power-Scale-Soarer am Start und demonstrierten damit ihre Vielfalt. Über die zahlreichen Teilnehmer und die freundliche Atmosphäre haben sich wohl alle gefreut, und so wird es auch ein 6. PSS-Treffen in der norddeutschen Tiefebene geben. Diese Veranstaltung wird übrigens in Zukunft jedes Jahr Ende März, am Wochenende der Umstellung von Winter- auf Sommerzeit stattfinden. Und vielleicht klappt es im neuen Jahrtausend auch mit einer frischen bis starken Brise aus Nordost.

Frank Hackbarth