

INSIDE F-SCHLEPP

INTERESSANTES, WISSENSWERTES UND NEUES AUS DER SZENE

TEAMPORTRAIT

Torsten Möckel, Jochen Möckel

Motorpilot: Torsten Möckel, 39
 Beruf: Radio- und Fernstechniker, Discjockey
 Familie: verheiratet, zwei Kinder
 Erfolge: Noch in Arbeit, da ich erst seit circa zwei Jahren Modellflug betreibe.
 RC-Anlage: Graupner „mx-16s“
 Mode: Gas rechts
 Aktuelles Modell: „BO-209 Monsun“ (1:3), Graupner
 Ersteinsatz DM: 2007 in Kirberg

Teamstruktur

Alles begann damit, dass mein Bruder Jochen im Jahre 2005 einen Schlepper gesucht hat und mich fragte, ob ich nicht Lust hätte Modellflug zu betreiben. Also entschloss ich mich zu ersten Flugversuchen auf einem Elektrosegler. Im Winter bauten wir dann ein „Taxi 2400“ (Graupner) als Schleppflugzeug. Im Frühjahr machte ich nach rund 20 Alleinflügen meine ersten Schlepps. Da wir uns stetig verbessert haben, entschlossen wir uns im folgenden Winter ein neues Schleppflugzeug anzuschaffen: die große Graupner-„Bo-209 Monsun“. Nachdem ich dann im Frühjahr das Modell eingeflogen hatte, lernten wir Andreas Schupp kennen. Er lud uns ein die DM 2007 im Seglerschlepp in Kirberg mitzufliiegen. Seitdem hat uns das Seglerschleppfieber gepackt.

Flugstunden?

Da ich das nicht in Zahlen nennen kann und das Hobby ja auch wetterabhängig ist, versuche ich so oft es geht, meine Zeit auf dem Modellflugplatz zu verbringen.

Größter Erfolg?

An dem arbeite ich noch.

Größtes Pech?

Dass ich erst so spät mit diesem schönen Hobby angefangen habe.

Wünsche?

Mich stetig zu verbessern und dass wir in den nächsten fünf Jahren unter die Top 15 in der Seglerschlepp-Szene kommen.

Projekt?

Ich baue an einer „Funtana“ von Weiershäuser. Weitere Projekte werden in näherer Zukunft eine neue Schleppmaschine und ein Großsegler sein.

Tipp für Neueinsteiger?

Man muss einen Partner finden mit dem man sich gut versteht. Denn im F-Schlepp kommt man nur als Team weiter.

Reiz an der DM mitzufliiegen?

Dass man immer mehr nette Fliegerkollegen kennen lernt. Der Erfahrungsaustausch und dass jeder das gleiche Ziel hat, immer perfekter bei der DM zu werden. Dadurch entwickeln sich schöne Freundschaften.

DM-Training, Stärken und Schwächen?

Wir trainieren im Heimatverein Fliegergruppe Hochtaunus in Wehrheim auf dem Flugplatz. Da aber dieses Jahr das Wetter nicht so mitspielte, hatten wir zu wenig Zeit für das Training und fuhren mit nur wenig Übungsflügen zur DM.

Best of der Szene?

F-Schleppwoche in Aarbergen, der LSC Luftsportclub in Neu Anspach und natürlich unser eigener Flugtag.

Seglerpilot: Jochen Möckel, 47
 Beruf: Radio- u. Fernstechniker
 Familie: Lebensgefährtin, zwei Kinder
 Erfolge: die großen stehen noch aus
 RC-Anlage: Graupner „mx-16s“
 Mode: Gas/Quer rechts, Handsender
 Aktuelles Modell: Airworld „ASW-15“ (1:3)
 Ersteinsatz DM: 2007 in Kirberg

Teamportrait

Albert Hiemstra, Franc Breet

Motorpilot: Albert Hiemstra
 Alter: 39
 Wohnort: Schagen (NL)



01 Albert Hiemstra und Franc Breet mit ihrer „Wilga“ und dem „Bocian“ **02** Jochen Möckel bei der Startvorbereitung seiner „BO-209 Monsun“ (Graupner). Dahinter Harald Behringer (Teamcoach der Gebrüder Möckel auf der DM 2008)



01 Perfekt eingestelltes Schleppgas beim Gespann der Geschwister Zimmer. Die „Wilga“ schleppt eine „ASK-21“ **02** Ein selbst gemachter Haubenschoner am „Puchasz“ von HB-Modellbau **03** Der Haubenschoner wird einfach an der Tragflächenaufnahme eingeklinkt

Beruf: Techniker Fachbereich Dachverkleidungen
 Familie: ledig
 RC-Anlage: Futaba „T-12FG“
 Mode: Gas links
 Aktuelles Modell: „Wilga“ (1:3), Frisch Modellbau
 Ersteinsetz DM: 2004 in Rothenburg/Tauber
 Heimatverein: Modelvliegclub Wieringermeer
www.mvc-wieringermeer.nl

Größter Erfolg?

Überhaupt bei der internationalen deutschen Meisterschaft mitfliegen zu können, bedingt durch berufliche Veränderungen konnte ich in diesem Jahr wieder an den Start gehen.

Größtes Pech?

Der Absturzverlust meiner 1/4-„Wilga“ von Frisch-Modellbau.

Wünsche?

Dass unser Modellflugplatz bedingt durch bauliche Maßnahmen (Planung eines Seeprojektes) erhalten bleiben kann. Denn eine Alternative gibt es derzeit nicht und der nächste Modellflugplatz ist zu weit weg.

Projekt?

„Bocian“ von HB-Modellbau und „Minimoo“ mit 7,5 Metern Spannweite als Eigenbauprojekt. Franc baut an einer „ASW-15B“ von Airworld (5 m, Maßstab 1:3).

Tipp für Neueinsteiger?

Geht zu Treffen im In- oder Ausland. Die Fliegerkollegen helfen gerne.

Reiz an der DM mitzuflogen?

Das Erlernen sicherer Schlepptechniken, das kollegiale Miteinander, die Kameradschaft und Geselligkeit vor und nach dem Fliegen.

DM-Training, Stärken und Schwächen?

Während einer Woche versuchen wir zwei bis drei Mal zu trainieren. Die Schwäche ist, dass wir erst seit sechs Monaten zusammen fliegen. Unsere Stärke ist der Faktor Wind. Bedingt durch die nahe Nordsee bei uns zu Hause haben wir fast immer starken Wind.

Best of der Szene?

DM Seglerschlepp, F-Schleppwoche in Aarbergen und das Großsegelertreffen in Annaberg

Seglerpilot: Franc Breet
 Alter: 47 Jahre
 Wohnort: Julianadorp (NL)
 Beruf: Flugzeugtechniker
 Familienstand: verheiratet
 RC-Anlage: Futaba „FC-28“
 Mode: Gas links, Pultsender
 Aktuelles Modell: „Bocian“, HB Modellbau

Praxistipp: Haubenschoner

Spätestens beim ersten Ärger über einen Kratzer auf der Kabinenhaube eines Segel- oder Motorflugmodells wird sicher ein jeder denken: „Verdammt, hätte ich doch einen Haubenschoner!“ Ein solcher Schoner ist auf denkbar einfache Art und Weise schnell gemacht: Besorgen Sie sich im Stoffgeschäft aus der Restekiste weiche Stoffreste, möglichst aus leichtem und minimal ausdehnendem Material, denn der

Schoner soll ja auch nach wiederholtem Abziehen nicht herunterfallen. Ferner kaufen Sie ebenfalls dort ein breites Gummiband, das später in den Schoner eingenäht wird. Nun bocken Sie den Rumpf des Modells auf einem Tisch auf und nehmen ein grobes Aufmaß von dem vorderen Korpus. Nach dem Ausschneiden der ungefähren Stoffmenge stülpen Sie den Stoff über den zu schützenden Korpus am Rumpf. Mit einem feinen Filzstift markieren Sie den in der Regel konischen Verlauf zur Rumpfnase hin. Sofern Sie selbst mit der Nähmaschine umgehen können, geht es jetzt an den Feinschliff des Schoners: Die Röhre wird zusammengenäht und an den Enden sollten Sie in die Rundung ein Gummiband einlegen, das den Anfang und das Ende des Haubenschoners auf Spannung hält. Last but not least näht man noch Gummibänder in der erforderlichen Länge bis zur Tragflächenaufnahme am Ende ein, sodass diese mit einem kleinen Metallbügel den Schoner fixieren. Einen solchen Metallbügel kann man sich leicht aus 3 bis 4 mm Federstahl selbst zurechtbiegen. Derartig gesichert kann man schadenfrei die Fahrt zum Flugplatz antreten. Obendrein schützt ein solcher Schoner auch das Modell und die RC-Komponenten vor Sonnenlicht. Der Kostenaufwand variiert je nach Größe und Stoffqualität zwischen fünf und zehn Euro.

Szenelinks

Wie in der letzten Ausgabe schon berichtet, waren auf der DM aus den Vereinen MFC Roth und VMC Vreden quantitativ und qualitativ hervorragende Teams und Piloten am Start. Da lohnt sich mal ein Blick hinter die Kulissen der Vereine: Im Süden der Republik findet man den MFC Roth unter www.mfc-roth.de und ganz im Westen die Vredener Grenzflieger unter www.vmc-grenzflieger.de. Beide Vereine waren bereits Ausrichter einer internationalen deutschen Meisterschaft im Seglerschlepp.

Auf Modellbaumessen streift man oft genervt durch die vielen Anbieterstände mit Kabeln, Steckern und sonstigen Kleinmaterialien. Ein gutes Beispiel, wie man anhand von detaillierten Bildansichten den richtigen Stecker findet, bietet die Internetseite von www.muldentalelektronik.de.

Praxistipp: Schleppgas richtig einstellen

Zunächst blicken wir wieder einmal zu den manntragenden Kollegen. Die setzen langsam aber stetig Vollgas und der Schlepp kann beginnen. Wieder einmal haben wir es da ein wenig schwerer, natürlich gibt es auch in Modellfliegerkreisen viele Piloten, die Vollgas beim Schlepp geben, nach dem



AUFWIND traf die beiden frisch gekürten, internationalen deutschen Meister Ulf Reichmann und Alexander Frisch

Motto, schnell hoch mit dem Gespann. Das ist ohne Frage eine völlig legitime Möglichkeit, Seglerschlepp zu betreiben. So manches schwach motorisierte Schleppmodell wird auch sowieso Vollgas geben müssen um überhaupt auf Höhe zu kommen. Oftmals jedoch sind die Schleppmaschinen im Vergleich zu den manntragenden Vorbildern übermotorisiert. Und wer mal mit dem Gedanken spielt an einer Meisterschaft oder einem regionalen Wettbewerb mitzufiegen, der wird irgendwann damit beginnen müssen, das Gas so zu reduzieren, damit er einen vorbildgetreuen Steigwinkel fliegen kann. Also: Gas reduzieren. Zwischendurch mal ein wenig mehr oder weniger – klingt einfach und gut, leider aber genau der falsche Weg! Denn jede Veränderung des Gasanteils bringt Unruhe in das Gespann, genau dies gilt es ja zu verhindern.

Viele Piloten setzen eine Gaskurve ein, um das Ansprechverhalten bei der Landung sanfter ausprägen zu können. Warum also nicht auch im Schlepp das Gas künstlich begrenzen? In jedem Fall sollte man die Begrenzung über einen Schalter ein- und ausschalten können, um somit im Falle eines zu langsamen Schlepps durch beherrztes Umlegen des Schalters den nötigen Schub zurückzuerhalten. So ziemlich jeder Sender ist mit dieser Möglichkeit ausgestattet.

Doch wie stelle ich das Gas nun richtig ein? Nun, das liegt an erster Stelle an den Modellen im Teamgespann. Sprechen Sie sich mit Ihrem Seglerpiloten ab und erfliegen Sie zunächst Ihr persönliches Limit nach unten. Zu Beginn lieber eine etwas höhere Drehzahl wählen. Sie werden sicherlich nicht sofort das optimale Drehzahlband des Motors finden. Dies gilt es in der Praxis zu erfliegen. Zunächst versucht man dies auf Gefühlsebene herauszufinden: Wie ruhig liegt das Gespann in der Luft? Gibt es Ausbrechmomente des Seglers oder gar ein Aufbäumen? Sobald man hierfür ein gutes Gefühl entwickelt hat, sollte man sich die Knüppelstellung merken und ab diesem Punkt mit der Senderprogrammierung ausblenden. Nach einer geraumen Zeit der Übung kann man dann mit dem Drehzahlmesser die Werte notieren und beginnen, das Ganze weiter zu verfeinern, soll heißen, mit steigender Schlepp-Teamroutine wird die Drehzahl sinken, bis man eines Tages gemeinsam für sich das Optimum gefunden hat. Wer mal den Profis bei einer Schleppmeisterschaft über die Schulter geschaut hat, wird feststellen: der Gasknüppel ist ganz vorne, aber die Drehzahl bei vielleicht einem Drittel der möglichen Leistungsabgabe. Ein klares Indiz für ein festgelegtes Drehzahlband über einer Senderprogrammierung.

Interview mit den Siegern

AUFWIND traf die beiden frisch gekürten, internationalen deutschen Meister Ulf Reichmann und Alexander Frisch:

AUFWIND: Herzlichen Glückwunsch zunächst, wie ist es gelaufen?

Ulf Reichmann: Wie man an den Platzierungen sehen kann, war die Dichte der Leistungen sehr hoch. Jedes der besten fünf Teams vor dem Finaldurchgang hätte noch Sieger werden können. Schön, dass es mal wieder gereicht hat.

Alexander Frisch: Es war ein harter und fairer Wettkampf. Für alle Spitzenteams herrschten die gleichen Wetterbedingungen. Nach dem ersten Durchgang lagen wir vorne, konnten diese Position im zweiten Durchgang aber nicht halten, da beim Bodenstart durch eine Fremdstörung ein gewaltiger Punktabzug die Folge war.

AUFWIND: An welcher Stelle seit Ihr vor dem finalen Durchgang gelegen und welche Taktik habt Ihr im finalen Durchgang geflogen?

Ulf: Bekanntlich wurden ja drei Durchgänge geflogen. Vor dem dritten Durchgang lagen wir auf Platz 2. Nur Claudia und Marc Zimmer konnten sich bis dahin noch besser behaupten. Der letzte Durchgang sollte also wieder alles entscheiden. Die Wetterbedingungen waren einfach genial, somit konnte keiner etwas auf den Wind oder auf störende Thermik schieben. Einfach die beste Leistung sollte entscheiden.

Alexander: Nach dem zweiten Durchgang lagen wir auf Platz 2 und dementsprechend mussten wir als Vorletzte starten. Die Taktik war nach den vorgelegten Flügen klar: Ruhe bewahren, Nervenstärke zeigen, alles oder nichts – aber gleichzeitig nicht zu viel riskieren.

AUFWIND: Ihr seid zum vierten Mal deutscher Meister. Welcher Titel war der härteste, welcher der glücklichste und welcher der knappste?

Ulf: Der schönste ist sicherlich immer der erste errungene Titel, damit verbunden ist auch der glücklichste. Welcher der knappste war weiß ich gar nicht genau. Rückblickend kann ich jedoch sagen, eine harmonische Vorbereitung spielt dabei eine große Rolle. Dieses Jahr war die Zeit des Einstellens meines neuen „SZD 59-Acro“ von HB Modellbau sehr knapp bemessen. Um so glücklicher bin ich, dass ich mit Alex zusammen eine präzise Abstimmung unseres Gespanns gefunden habe.

Alexander: Also ich will es mal für mich so ausdrücken: Der schönste Titel war mit Sicherheit der erste in Borstel-Hohenraden, der härteste der zweite Titel nach einem Jahr Pause. Den knappsten kann ich nicht mehr sagen, da alle Wettkämpfe immer sehr enge Punktedifferenzen bei den vorderen Plätzen hatten.

AUFWIND: Wenn man so oft gewonnen hat, wo steckt man dann seine neuen Ziele?

Ulf: Die F-Schlepp-Szene ist sehr kreativ. Immer entstehen neue Modelle oder neue Techniken, wie zum Beispiel der Bordanlasser am 140-cm-King in der „Wilga“ vom Alex. Diese Technik vollendet und sicher vorzuführen ist unser gemeinsamer Antrieb.

Alexander: Das ist gar nicht so einfach zu beantworten. Einerseits heißt es immer, nach dem Wettbewerb ist vor dem Wettbewerb, aber der Rest des Jahres ist so schnell vorbei und zum Training kommen wir kaum noch, da wir ja viel unterwegs sind. Im neuen Jahr heißt es dann plötzlich: Schon wieder ein Jahr um! Und auf geht's, die DM steht vor der Tür.

AUFWIND: Was sind Eure persönlichen Eindrücke von der DM 2008?

Ulf: Selbstverständlich möchte ich dem Verein FMC Flachslanden mit seinen freundlichen Mitgliedern ein großes Kompliment aussprechen. Der Modellflugplatz mit all seinen Annehmlichkeiten sucht wirklich seinesgleichen. Sicherlich kann man sagen, dass dieser Wettbewerb zu den harmonischsten Veranstaltungen gehört, die ich je besucht habe. Die Kameradschaft hatte ihren Höhepunkt, als die bis dahin Bestplatzierten im letzten Durchgang fliegen sollten. Die Stimmung und Anspannung ist mit Worten kaum wieder zugeben. Auch in den Zuschauerreihen gab es kein lautes Wort mehr – alle flüsterten. Gute Seilabwürfe und Landungen wurden mit Beifall bedacht, danach wieder Stille bis zum Ende. Das und vieles mehr wird mir lange in guter Erinnerung bleiben.

Alexander: Eine spannende und zugleich auch sehr harmonische Veranstaltung hat am Samstagabend ihren Sieger ermittelt und wir sind sehr froh, es geschafft zu haben.

AUFWIND: Ulf, das Siegermodell ist doch eigentlich ein Kunstflugsegler?

Ulf: Im Wettbewerb habe ich mich entschlossen den „SZD“ in der Seglerversion, also mit Ansteckflügeln und Winglets, mit sechs Metern Spannweite zu fliegen. Ich bin selbst immer wieder erstaunt, welchen Geschwindigkeitsbereich dieses Modell aufweist und wie harmonisch damit F-Schlepp, Thermik und auch uneingeschränkt Kunstflug möglich ist. Hartmut Schürmann und Markus Böhm vom Acro Team Velbert hatten ja ebenfalls dieses Modell dabei und konnten mit gleicher Begeisterung diese vorführen und danach berichten.

AUFWIND: Alex, „Wilga“-Modelle auf der Meisterschaft gehören inzwischen dazu wie Kamelle zum