



Vom Traum zum Jungfernflug

Wenn's einen mal gepackt hat, dann lässt es einen halt nicht mehr los.

Da die Spannweite mit den Jahren immer höher rauf gekraxelt ist und der Nervenkitzel immer größer werden muss, begab ich mich auf die Suche nach „etwas Anderem, etwas Schnellerem, einfach was Großem!“ (mit solchen Wortlauten wird auch so manche Kinderüberraschung beworben, nur das in diesem Falle die Schokolade fehlt).

Nach zahlreichen Stunden im Netz und so mancher schlaflosen Nacht, fiel die Wahl schließlich auf eine Suchoy 31. Das Original, eine russische Kunstflugmaschine, hat eine Spannweite von 7,8 m und wird mit einem 390 PS-starken Sternmotor angetrieben. Die SU 31 erreicht eine maximale Geschwindigkeit von 330 km/h bei max. 5000 m Höhe und hält einer Belastung von + 12 G / - 10 G stand. Sie wird in der Szene nicht nur wegen ihrer eigenwillig schlichten Form des Rumpfes geschätzt, der einer Jag 54 ähnelt, und sich dadurch von den anderen Kunstflugmaschinen deutlich unterscheidet, sondern sie weist überdies eine enorme Rollrate auf. Außerdem baut die Maschine aufgrund des großen Stirnwiderstandes der bulligen Motorhaube in senkrechten Abwärtspassagen etwas langsamer an Höhe ab als andere Kunstflugmaschinen.

All diese Eigenschaften findet man aufgrund zahlreichen Testberichten in Modellflug Foren auch bei der SU 31 von Lagemann Modellbau bei einer Spannweite von 2,40m. Beflügelt soll das Ganze mit einem 3 W 75 Powermaster werden, der das Modell mit einem Gewicht von ca.. 10 kg auch aus der Torkrolle wieder nach oben beschleunigen soll. Die Firma Lagemann ist ein 1-Mann-Betrieb der sich in der F3AX Szene schon vor Jahren durch seine perfekt verarbeiteten Modelle einen sehr guten Namen gemacht hat. Also griff ich



Mitte November schließlich zum Telefon und orderte bei Herrn Lagemann einfach mal so ein Teil. Rohbaufertig mit einem Motor 3 W 75 Powermaster samt Dämpferanlage von 3 W. Fertig soll das Ganze im Jänner 04 werden, sicherte mir Herr Lagemann zu. 2 Monate können ja soooooooooo lange dauern! Seufz!

In dieser Lage verzweifelten Wartens kam ich mit meinem Freund und Vereinskollege Cris auf die hirnverbrannte Idee, mal eben schnell nach

Lehrte in Deutschland (hin und retour 1800 km) zu fahren, um das gute Stück nicht irgendeinem rücksichtslosen Packerl-Schupfer auszuliefern. Zu dieser Zeit lernte ich Hans Baumgartner kennen, der, ebenso wie ich, gerade auf sein zweitallerliebstes Heiligtum wartete und von ähnlichen Lieferungsschwierigkeiten gequält wurde. Eine CAP 232 von DELRO Modellbau mit einer Spannweite von 3 m.

Gesagt getan!

Mit dem Van meines Bruders fuhren Cris und ich Mitte Februar mal schnell Freitag abends um 21 Uhr nach Deutschland um die besagten 2 Flieger zu holen. So richtig bewusst wurde uns das Ganze erst nach 9 Stunden Fahrt als uns nur noch 200 km von Amsterdam trennten. Mit müdem Blick saßen wir um 6 Uhr morgens in einer Raststätte, tranken 7 Kaffee und lachten eine Runde über diese Blödheit. Der Lohn dafür waren 2 Babies ohne Kratzer in den Armen ihrer sabbernden Besitzer. Von nun an ging es darum, das Modell fertig aufzubauen. Motor und Hydromountsystem waren schon von Herrn Lagemann angepasst worden und brauchten nur noch mit dem Pefa 3 W Reso-Rohr in den Rumpf eingeschraubt werden. Der Vorfertigungsgrad des Rohbau-Satzes war wirklich von ausgezeichneter Qualität. Seitenruder und das gesamte Höhenleitwerk können ohne Werkzeug mit wenigen Handgriffen zum Transport abgenommen werden. Als Rudermaschinen verwendete ich

digital Servo der Firma Hitec. Auf Quer und Höhe sitzt je Ruder ein HS 5945 MG mit einer Stellkraft von 11 kg. Beim Seitenruder habe ich ein HS 5735 MG mit einer Stellkraft von 16 kg verwendet. Am Vergaser zieht ein Futaba 3305 Servo. Für genügend Strom sorgt eine Powerbox 40/24 Professional von Deutsch, die von zwei 5-zelligen 3000 mA Akkus gespeist wird.



5 Zellen als Empfangakku machen Servos schneller und erhöhen die Stellkraft. Die Akkuweiche verfügt zusätzlich über einen Impulsverstärker, der für noch mehr Sicherheit sorgen soll. Der 3 W 75 Powermaster benötigt eine elektronische Zündung dh noch mal 5 Zellen mit jeweils 2300 mA in den Rumpf dazu gepackt. Ich entschied mich für ein rot-weißes Design mit schwarz- goldenem Dekor, wie es die Maschine auch in Original gibt. Rumpf und Motorhaube wurden von meinem Vater lackiert, der auch selbst passionierter

Modellbauer ist. Er durfte bei so einem Großprojekt natürlich nicht fehlen und stand mir mit Rat und Tat zur Seite.

Nach ca. 5 Monaten wurde die Maschine ins Auto gepackt und bekam zum ersten Mal Gras unter den Rädern zu spüren. Man hat schon Respekt, wenn man an der 24/12 CFK Latte von Mejzlik dreht! Das dumpfe Ansag-Geräusch ist einfach genial. Reichweiten Check, Zündung ein, Choke gezogen, ein paar Mal drehen bis zum ersten Huster. Choke aus, jetzt wird's ernst. Zwei wuchtige Schläge und der Motor läuft. Geiler Sound! Mit einem Gemisch von 1:30 soll die Maschine eingeflogen werden. Na gut, ein letzter Check, kein Wind (kann das sein in diesem Jahr?) Gas rein. Schon nach ca. 10 m hebt sie das Heck, ein leichter Zug am Höhenruder und die SU hebt ab. Der Drehmoment des Motors ist enorm. Erst mal rauf in Sicherheitshöhe, 2 Zacken auf Quer muss nachgetrimmt werden, sonst passt alles auf Antrieb. Das Flugbild ist genial, sie liegt unkritisch in den Rudern und hat sehr gute Langsamflug- Eigenschaften. Den größten Respekt verschafft ihre Größe



und ihr Wert, der mich an ein riesiges Sparschwein erinnern lässt. So, jetzt mal einen Landeanflug versuchen, sie baut mit Schleppgas relativ langsam an Höhe ab und ist immer noch viel zu hoch. Ich hab unsere Piste irgendwie etwas länger in Erinnerung. Das wird zu knapp! Gas rein und durchstarten. Zweiter Versuch, etwas tiefer, Gas raus. Sie setzt auf, das Fahrwerk biegt sich extrem durch. Die Erde hat sie wieder, Gott sein Dank! Jungferflug geschafft. Die Arbeit hat sich gelohnt. Mittlerweile hab ich 5 Flüge hinter mir und kann sagen, das ein Modell dieser Größe herrlich zu fliegen ist. Keine hektischen Bewegungen, präzises Flugverhalten in den Figuren und ein tolles Flugbild. Die größte Herausforderung bleibt immer noch die Landung, wo halt doch so ziemlich alles passen sollte. Im Grossen und Ganzen bin ich ganz zufrieden, aber ein bisschen größer könnte es schon noch sein.



Mit freundlichen Grüßen Vereinskollege Michael