



Kennen Sie das auch? Es gibt Flugzeugmuster, die sieht man einmal und vergisst ihre Form nie wieder. So erging es mir, als ich zum ersten Mal einen originalen Blanik erblickte: der wuchtige Rumpf im Verbund mit den tiefen, nach vorne gepfeilten Tragflächen – und dann noch in Ganzmetallbauweise gefertigt. Mit Fug und Recht kann man den Blanik als echten Charakter unter den Segelflugzeugen einordnen.

Blanik L-13 von Airworld



BLECHKULT

So kam schon früh der Wunsch in mir auf, dieses Muster als Modell zu fliegen. Lange bevor der Blanik-Hype in der aktuellen Modellflugszene ausgebrochen war, hatte bereits die deutsche Firma Airworld mit Sitz in Rodgau ein Modell des Blanik im Programm. Seinerzeit war das Flugzeug für mich als Schüler jedoch unerschwinglich, so dass die Geschichte in Vergessenheit geriet. Allerdings zeichnet sich Airworld dadurch aus, dass man dort nach wie vor alle jemals erstellten Formen im Besitz hat. So ist es auch nach Jahren noch möglich, Ersatzteile für sein Modell zu bekommen. Gerade in der heutigen Zeit, wo doch jeder allzu gerne von Nachhaltigkeit spricht, kann man dies der sympathischen Truppe um Hans-Dieter Reisert nicht hoch genug anrechnen. So ist der Blanik auch nach Jahren noch im Airworld-Programm zu finden. Mittlerweile im erwachsenen Alter, sah ich dann irgendwann auf der Wasserkuppe einen Airworld-Blanik – und mir war sofort klar, dass sich nun mein Jugendwunsch erfüllen sollte.

Kundenorientiert und flexibel

Das sind Eigenschaften, die definitiv auf Airworld zutreffen. Da ich meine Segelflugmodelle nämlich meistens am Hang fliege, wollte ich das Modell wenn möglich unter 5.000 g Abfluggewicht realisieren, da an vielen Hängen eben genau dieses Limit vorherrscht. So rief ich also bei Hans-Dieter Reisert an und schilderte ihm meine Idee des Fünf-Kilo-Blanik, wobei ich freilich auch eine Besatzung im Cockpit realisieren wollte.

„Vorne brauchst Du sowieso Gewicht“, war die Antwort und für eine Reduzierung des Zellengewichts gäbe es Möglichkeiten. Der Blanik wird normalerweise mit Holz als Stützstoff in den Flächen und Leitwerken hergestellt, da dies eine enorm robuste Oberfläche ergibt. „Wenn Du sorgsam damit umgehst, dann machen wir Dir die Flächen und Leitwerksteile mit Herex als Stützstoff“, kam es aus dem Hörer. Das würde geschätzt an die

150 g Gewicht einsparen! Ich sagte sofort zu und bestellte das Modell und einen Dekorbogen in meiner Wunschfarbe. Hier macht sich dann der Unterschied zwischen einem ortsansässigen Unternehmen und einem Importeur bemerkbar. Diese Flexibilität zu einem durchaus moderaten Aufpreis erhält man bei keinem Fernostmodell.

Der Blanik kommt

Einige Zeit später kam der Anruf, dass das Modell zur Abholung bereit läge – und so konnte ich kurz darauf endlich meinen Blanik in Besitz nehmen. Bei den jetzt anstehenden Arbeiten stellte sich mir die Aufgabe, die 5-kg-Grenze zu unterschreiten. Aber zuerst musste ich natürlich alles ausgiebig begutachten. Und kam dabei kaum aus dem Staunen heraus. So sind alle Teile makellos in der Form lackiert und verfügen über eine sehr schmale Trennnaht, die kaum nachbearbeitet werden muss. Der Rumpf ist im vorderen Bereich sehr

fest, bereits ohne Spanten, und mit 925 g nicht übermäßig schwer. Die Tragflächen haben bereits eingebaute Störklappen und verfügen über eine sehr dünne, dabei aber feste Endleiste. Die Passungen der Teile untereinander sind sehr gut; so müssen zum Beispiel die Querruder an der seitlichen Naht leicht beschliffen werden, damit sie nicht an der Flächennaht anlaufen.

Ein weiteres Highlight der Tragflächen sind die angeformten Keulen an den Randbögen, welche gewiss nicht einfach zu laminieren sind. Durch die Servoschächte fällt der Blick dann auf den gut dimensionierten und gut verklebten Hauptholm, mit unterlegtem Kohleband. Die Flächenhälften differieren im Gewicht gerade mal um 6 g zueinander, was bei einem Flächengewicht von durchschnittlich 860 g einen sehr guten Wert darstellt und ebenfalls für die hohe Verarbeitungsqualität spricht. Das setzt sich bei den Leitwerken fort: So wiegt das ziemlich große Seitenruder gerade mal 61 g. Ein Flächenstahl von 10 mm Durchmesser nimmt die Biegekräfte auf und ist dafür gut dimensioniert, jedenfalls bei vorbildgetreuem Flugstil. Für die „Aus-400-m-Ablasser-und-



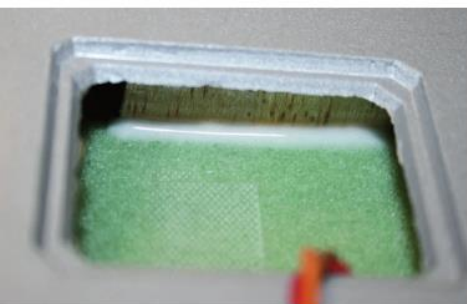
Der Blanik von Airworld ist binnen weniger Minuten aufgerüstet.

dann-im-90°-Winkel-Abbieger-Fraktion“ ist dieses Modell nämlich nicht geeignet!

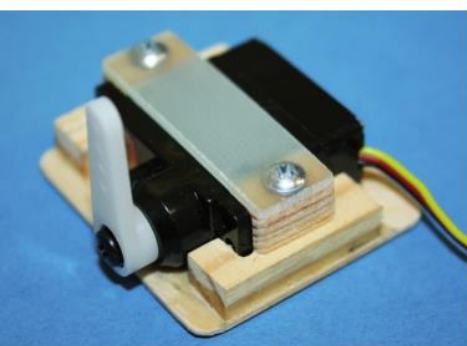
Ein Servobrett und die glasklare, schlierenfreie Kabinenhaube samt Rahmen runden den Bausatzumfang ab. Ein Rad sowie Anlenkungsmaterial muss der Blanik-Eigner selbst zukaufen. Da dabei aber jeder seine eigene Philosophie hat, war mir das gerade Recht, denn dort lässt sich noch einiges an Gewicht einsparen.

Los geht's mit dem Flügel

Voll-GFK ist hier natürlich nicht gleichzusetzen mit heute kaufen, morgen fliegen. Das gilt umso mehr, wenn man wie ich auf das Gewicht



Die beiden Außenschalen der Tragfläche sollte man gegeneinander abstützen, damit die Kräfte besser in die Struktur eingeleitet werden: mit einem (mit der Maserung senkrecht zur Schale eingeklebten) Stück Balsaholz.

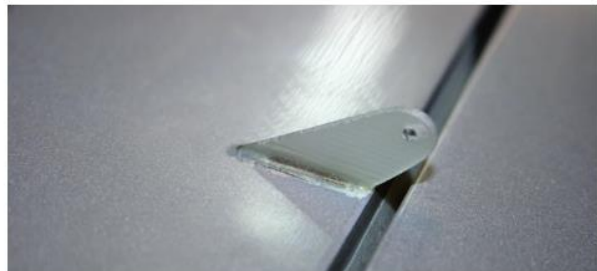


Die selbstgefertigte Halterung für das Querruder-Servo ermöglicht es, im Schadensfall das Servo ausbauen zu können. Das Servo sollte im 90°-Winkel zur Scharnierachse des Querruders eingebaut werden.

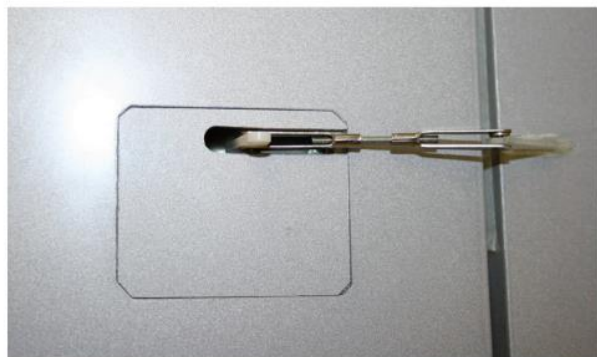
achten muss. Jeder Einbau will wohl überlegt sein bezüglich Position und Ausführung. Geht das vielleicht noch etwas leichter? Oder: Kann man das noch etwas weiter vorne platzieren? ... das waren von nun an Gedanken, die mich beim Bau permanent begleiteten. Daher beschloss ich, mit den Tragflächen zu beginnen, denn hier haben die wenigen Komponenten ihren festen Platz. Dass allerdings selbst dort noch Einsparpotenzial herrscht, sollte sich noch zeigen.



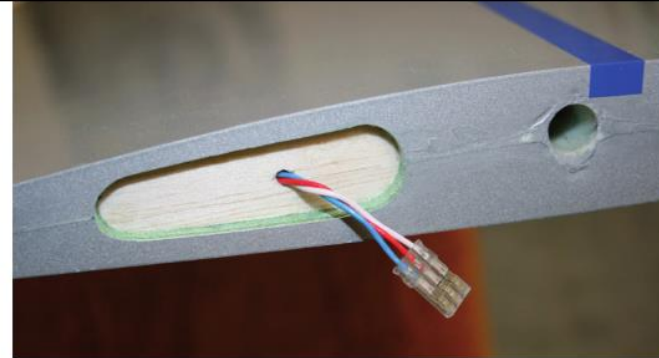
Die Taschen zur Aufnahme der Ruderhörner lassen sich sehr einfach mit einem 2-mm-Bohrer bei mittlerer Drehzahl „ausfräsen“.



Das selbstgefertigte Ruderhorn aus 2 mm starkem GFK-Platten-Material wird mit UHU endfest 300 sicher im Ruderblatt verklebt. Hierbei reicht das Ruderhorn bis zur Innenseite der gegenüberliegenden Außenschale.



Das Ergebnis ist eine kurze und spielfreie Anlenkung in der Dimension M2. Die Abdeckungen lassen sich dank gerader Abmaße der Schächte einfach anpassen. Auf einen Gestängeschutz kann man verzichten.



Diese Öffnung war notwendig, um die Originalkabel gegen das sehr leichte Kabel von PowerBox Systems zu ersetzen. Durch den Wiederverschluss ergeben sich keinerlei Festigkeitseinbußen.

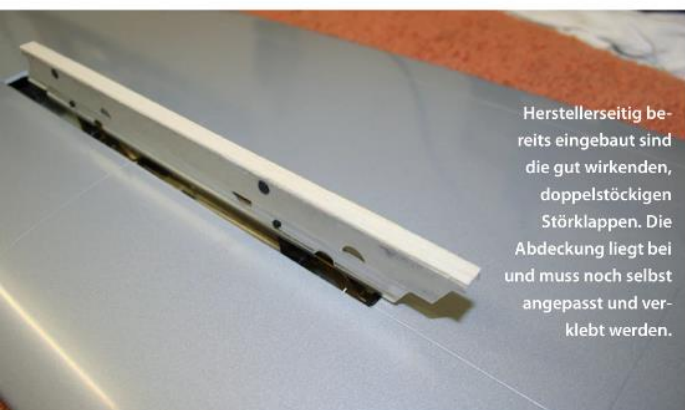
schon die Schachtabdeckungen angepasst werden, was dank der geraden Schachtabmaße (40x50 mm) sehr leicht gelingt.

Die mechanischen Störklappen werden zentral vom Rumpf aus angelenkt, was ein Servo und damit Gewicht einspart. Die Anlenkung erfolgt über eine Stahlhitze, welche noch abgelängt und mit einem Gabelkopf versehen werden muss. Die Störklappen sind herstellerseitig bereits „unter Putz“ eingebaut und bekommen nur noch eine Abdeckung verpasst. Das Material hierfür liegt bei, ist aber etwas zu dünn. Abhilfe schafft eine kleine Zwischenlage aus Balsa, welche auf die gut angeraute Oberfläche der Klappe geklebt wird. Für das Anpassen der Abdeckungen sollte man sich schon etwas Zeit nehmen, damit dann später alles schön zum Profilverlauf der Tragfläche passt.

Durch Markierungen am Rumpf wird das passgenaue Setzen der Bohrungen für Kabel, Anlenkungen der Störklappen sowie der Spanngummis wesentlich erleichtert. Stichwort Spanngummis: Airworld empfiehlt, die Tragflächen mittels Klebefilm am Rumpf zu sichern. Dies ist sicherlich ausreichend, aber mich stören die eventuellen Kleberückstände und die Tatsache, dass diese Sicherung nicht wiederverwendbar ist. Daher entschied ich mich nach alter Väter Sitte, Haken in der Wurzelrippe zu befestigen, in die dann Spanngummis eingehängt werden. Da die Wurzelrippe aber aus dickerem Stützmaterial besteht,



Im unteren Teil des Seitenruders wird das doppelseitige Ruderhorn aus GFK-Plattenmaterial über die ganze Breite mit dem Seitenrunder verklebt. Um eine sichere, vollflächige Verklebung zu gewährleisten, wird das Ruderblatt von unten geöffnet und nach dem Verkleben wieder verschlossen. Das GFK-Plattenmaterial ist stabil genug, um gleichzeitig das untere Lager des Seitenruders aufzunehmen, das ebenfalls aus einer gekürzten M3-Schraube besteht.



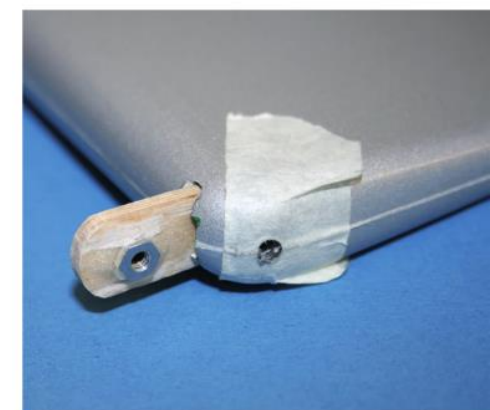
Herstellerseitig bereits eingebaut sind die gut wirkenden, doppelstöckigen Störklappen. Die Abdeckung liegt bei und muss noch selbst angepasst und verklebt werden.



Quer- und Höhenrunder werden mittels Scharnierband angeschlagen, für welches sogar eine Vertiefung in der Oberfläche angeformt ist.



Der Lagerstift für die obere Lagerstelle des Seitenruders besteht aus einer in der Tischbohrmaschine zurechtgeschliffenen M3-Innensechskant-Schraube. Der untere Teil hat 2 mm Durchmesser und greift in eine passende Bohrung des rumpfseitig eingeklebten GFK-Lagers. Das Gewinde im oberen Teil ermöglicht eine rasche Demontage des Seitenruders durch Schrauben und greift in die verklebte M3-Einschlagmutter. Das ganze Gebilde wird dann im oberen Teil des Seitenruders verklebt.





Der Rumpf hat im Bereich der Seitenruderdämpfung eine massive CFK-Verstärkung. Dies verleiht zusammen mit dem noch einzuklebenden Abschlussspant ausreichend Stabilität. Auch zu sehen: die eingefrästen Öffnungen für den beidseitigen Austritt der Höhenruderenlenkung.



Der Abschlussspant mit den beiden GFK-Zungen zur Lagerung des Seitenruders wird durch einlaminierete CFK-Rovings verstärkt. Um den Ballast vorne zu verringern, mussten Erleichterungsbohrungen geschaffen werden.



Die Öffnung für das Rad muss noch erstellt werden. Danach wird der Rumpf im Klebebereich des Hauptspants gut angeschliffen.



Der Spant selbst übernimmt gleich mehrere Aufgaben (siehe Text). Seitlich ist die Halterung für die Höhenruder-Bowdenzüge zu sehen. Letztere mussten später verlängert werden, um das Höhenruderservo weiter vorne platzieren zu können.

des Höhenruders über Bowdenzüge, so dass beide Servos hierfür im vorderen Bereich des Rumpfs untergebracht werden können.

Arbeiten am Vorderrumpf

Die Leitwerksservos sitzen auf dem zentralen Hauptspant im Bereich kurz vor der Steckung im Vorderrumpf. Dieser hat gleich mehrere Aufgaben zu übernehmen: Im unteren Bereich



findet ein Schraubhaken hierin keinen Halt. Die Lösung brachte ein Holzdübel mit 12 mm Durchmesser und 20 mm Länge, der an seinem Umfang genug Klebefläche für eine sichere Verbindung bietet. Das Anscharnieren der Querruder mittels Scharnierklebeband sollte dann erst später erfolgen. Hierfür ist eine Sicke in der Fläche und im Ruder vorhanden, welche den Klebefilm aufnimmt und für einen bündigen Abschluss zur Flächenoberseite sorgt.

Das Leitwerk

Am Rumpf wendete ich mich zuerst dem Leitwerk zu. Der Aufbau der Anlenkung und des Scharniers am Höhenleitwerk entspricht 1:1 dem an der Tragfläche und braucht daher nicht weiter erläutert zu werden. Was beim Höhenleitwerk jedoch der Erwähnung bedarf, ist die nötige Aluhülse im Bereich der Verschraubung

mit dem Rumpf. Da ich den Schraubenkopf bündig zur Oberfläche haben wollte, bestand die Gefahr, den darunterliegenden Stützstoff beim Anziehen der Schraube zusammen zu drücken. Durch die eingeklebte Aluhülse wird das sicher verhindert und das Höhenleitwerk kann sicher befestigt werden.

Das Seitenruder soll laut Anleitung an der Rudernase mit herkömmlichen Scharnieren am Abschlussspant befestigt werden. Die abgerundete Nase des Seitenruders schreit allerdings förmlich nach einer Hohlkehlenlagerung. Da das Ruderblatt zwar sehr tief, aber nicht allzu hoch ist, reichen hier zwei Lagerpunkte für eine sichere Befestigung aus. Darüber hinaus kann ich so das Ruderblatt binnen kürzester Zeit demontieren. Somit wurden zwei GFK-Lagerzungen im Abschlussspant verklebt, welche oben und unten die 3 mm starken Scharnierstifte aufnehmen. Der Abschlussspant sowie die Aufnahme zur Höhenleitwerks-Verschraubung wurden dann mittels Epoxidharz und Kohlerovings im Rumpf verklebt. Die Anlenkung des Seitenruders erfolgt doppelseitig über Stahlhitze, die

◀ Im vorderen Rumpfbereich kommt dieser „Turm“ zum Einsatz, der ebenfalls gleich mehrere Komponenten aufnimmt. Das spart Platz und Gewicht.

Den 10-mm-Rundstahl wurde durch ▶ eine Alu-CFK-Verbund-Steckung ersetzt, was fast 180 g Gewicht einspart und allen Belastungen im vorbildgetreuen Flug standhält.

ist der Spant mit der Fahrwerksaufnahme verbunden, um Landestöße und deren Kräfte in die Struktur einleiten zu können. Der Deckel des Radkastens nimmt hierbei auch das Höhenruderservo und den Empfänger auf, was jedoch später noch geändert werden musste. Im oberen Bereich finden dann sowohl Seitenruder- als auch Störklappenservo ihren Platz. Der Spant ist dann über die komplette Höhe mit der Rumpfwelle verklebt, wobei Kohlerovings für zusätzliche Stabilität sorgen.

Durch die Position des Hauptspants vor der Flächensteckung dient dieser zugleich als Schutz gegen ein Zusammendrücken des Rumpfs bei einer unsanften Landung. Somit konnten mehrere Bauteile und somit Gewicht eingespart werden. Als zusätzliche Verstärkung dient das Hüllrohr der Flächensteckung, welches noch mit dem Rumpf verklebt werden muss. Da mein Blanik auch ein ausgebautes Cockpit samt Piloten erhalten sollte, konnte das mitgelieferte Brett zur Aufnahme der RC-Anlage nicht verwendet werden. Und da alles soweit als möglich nach vorne musste, wurde auch hier eine Holzkonstruktion eingesetzt, welche gleich mehrere Aufgaben erfüllt. Auf dem Konstrukt finden nämlich Schleppkupplungs-Servo, Akkuweiche und die LiPos ihren Platz. Leider musste die Crew aus Gewichtsgründen auf eine Person reduziert werden, die zusätzlich eine Unterschenkel-Amputation erdulden musste. Dank des Instrumentenpilzes ist davon allerdings bei montierter Haube nichts mehr zu sehen. Sitze samt deren Befestigung wurden als Nebenprodukt auch erstellt – danach konnte es schon ans erste Auswiegen gehen.

Kampf gegen das Übergewicht

Nachdem der notwendige Ballast und somit das Gesamtgewicht ermittelt waren, kam die Ernüchterung: Über 300 g zu schwer war das Ergebnis. Wo hatte ich nicht aufgepasst, respektive wo könnte man noch etwas einsparen? Ich fing an zu überlegen:

Den Abschlussspant und die Leitwerksaufnahme erleichtern, das müsste schon ein paar Gramm bringen. Durch die Hebelverhältnisse sparen wenige Gramm ganz hinten ein Vielfaches an Ballast ganz vorne ein. Zum Schluss habe ich noch ein gehöriges Einsparpotenzial beim Flächenstahl identifiziert. Dieser wiegt nämlich 230 g und befindet sich um einiges hinter dem Schwerpunkt, der durch die Vorpfeilung beim Blanik ziemlich weit vorne liegt. Nach einiger Überlegung entschloss ich mich dazu, die Steckung als Verbund aus einem 10-mm-Strongal-Rohr mit eingeklebtem 8-mm-CFK-Stab zu realisieren. Hierbei verhindert das Strongal-Rohr ein Bersten bei Überlastung und der CFK-Stab nimmt zusätzlich Biegekräfte auf. Da die größten Kräfte an der

Flächenwurzel auftreten, konnte der CFK-Stab zusätzlich etwas gekürzt werden und reicht damit nicht über die gesamte Länge des Strongal-Rohres. Allein diese Maßnahme sparte 178 g Gewicht ein. In der Summe konnte so nach neuerlichem Auswiegen eine Einsparung von 419 g erreicht werden. Ich hatte es geschafft.

Anzeige

TORCMAN®
E-MACHINES MADE IN GERMANY

FESiEx
TORCMAN GERMANY

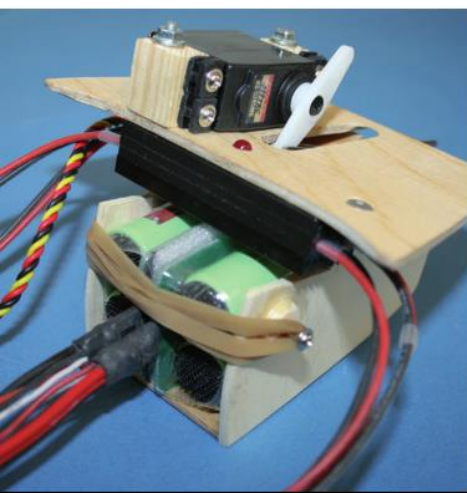
ORIGINAL QUALITY
TORCMAN
MADE IN GERMANY

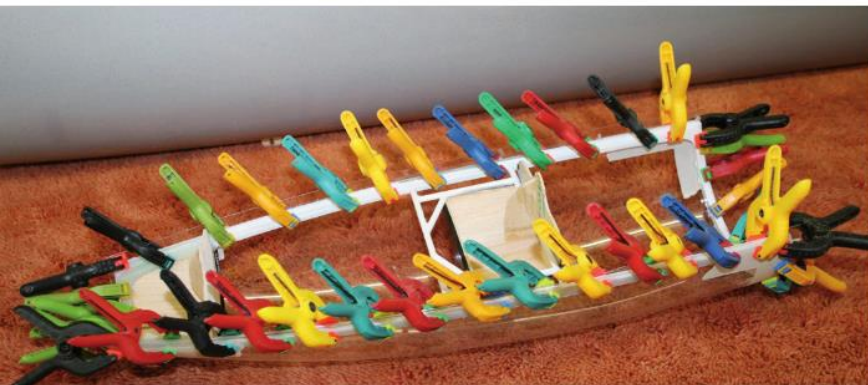
FESKit
TORCMAN GERMANY

Ab sofort auch bei Hacker erhältlich!

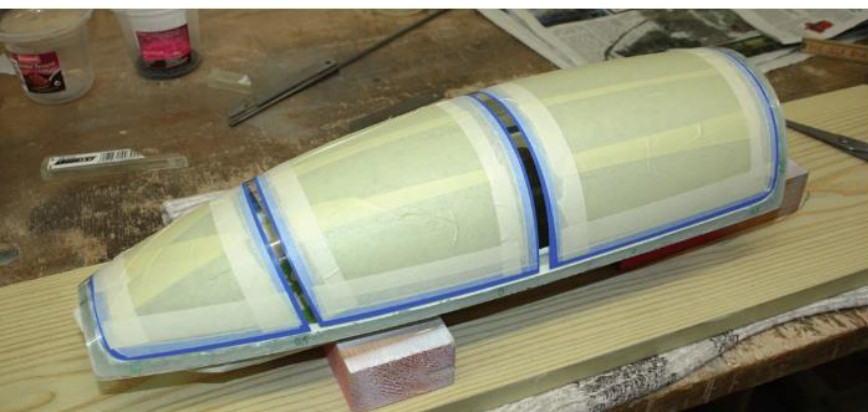



torcman.de





▲▼ Die Kabinenhaube muss vom Erbauer noch angepasst, mit dem stabilen Rahmen verklebt und lackiert werden.



Nur noch Dekor und Scharnierband...

Vollkommen entspannt wendete ich mich nun der Fertigstellung des Modells zu, denn das bisschen Dekor und das Scharnierband für die Querruder wiegen ja nicht die Welt, dachte ich. Dies sollte sich jedoch alsbald als kapitale Fehleinschätzung herausstellen. Nachdem nämlich die Haube verklebt, die Querruder anscharniert und das Dekor aufgebracht war, hatte mein Blanik – Sie ahnen es bereits – wieder Übergewicht. Also analysierte ich nochmals ganz penibel alle möglichen Bauteile und deren Gewichte. Bis zu diesem Zeitpunkt war ich zwar der Auffassung, das längst getan zu haben, aber die unbestechliche Waage zeigte mir deutlich, dass dem nicht so war. Ich wollte kaum glauben, was so ein spezielles, belastbares Scharnierband wiegt. Jede Fläche hatte etwa 9 g an Gewicht hierdurch zugelegt – was aber unmöglich einzusparen war.

Aber Moment, was ist denn mit den Kabeln für die Querruderservos? Herstellerseitig sind hier die üblichen Kabel mit PVC-Isolierung eingebaut. Und diese liegen auch hinter dem Schwerpunkt. Es kostete mich einiges an Überwindung, den Schalenflügel an der Wurzel zu öffnen, um von dort aus

agierend die Kabel zu entfernen. Da diese alle 15 cm mit einem kleinen, angedickten Harzbatzen fixiert waren, war diese Maßnahme jedoch unumgänglich. Ein späteres Verschließen der geschaffenen Öffnung mit Balsa beruhigte dann wieder mein Gewissen. Die Kabel wurden also durch das sehr leichte Kabel von PowerBox Systems ersetzt, was aber noch immer nicht ausreichen sollte. Zusätzlich habe ich das Höhenruderservo und den Empfänger weiter nach vorne verlegt. Letzterer kommt einzeln unter den Pilotensitz, was aufgrund des ausreichend hohen Rumpfs möglich ist.

Meine Spannung beim erneuten Gang zur Waage ist kaum zu beschreiben. Die Freude beim Ablesen des Ergebnisses allerdings auch nicht. 4.976 g für das nun flugfertige Modell waren dort abzulesen.

Der Erstflug

Nachdem der Kampf gegen die Pfunde also gewonnen war, musste der Blanik zeigen, wie er sich in der Luft benimmt. Aus dem ermittelten Abfluggewicht resultieren 64,6 g/dm² Flächenbelastung, was für ein Modell dieser Größenordnung am unteren Ende der Skala



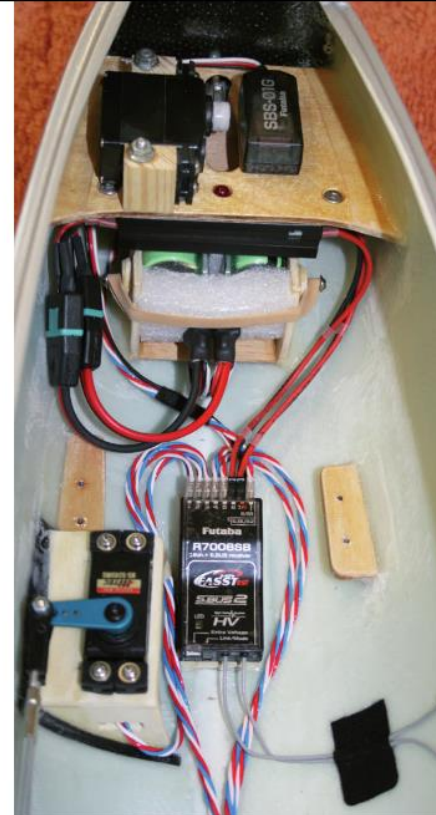
▲ Der notwendige Ballast in Form von 3-mm-Kugeln wird in der Rumpfspitze mittels Epoxidharz vergossen. Aufgrund der Wärmeentwicklung beim Aushärten des Harzes kühle ich den vorderen Bereich mit Gelpads. Dies verhindert ein eventuelles Abzeichnen der Gewebestruktur durch übermäßige Erwärmung.

liegt. Mit nach Anleitung eingestellten Ruder-ausschlägen und an einem Tag mit mäßigem Wind, sollte das Modell am Süd-Westhang seinem Element übergeben werden. Ich hatte den Flitschen-Gummi dabei, das gibt einem für die ersten Flüge mehr Ausgangshöhe und damit Sicherheit.

Gummi ausziehen, drei Mal wippen und schon zieht das Modell davon. Von Null auf etwas über 80 km/h beschleunigt, gibt einem der Blanik sofort ein gutes, sicheres Gefühl, denn er setzt jede Steuerbewegung am Knüppel direkt um. Ja, die Ruderfolgsamkeit ist hervorragend und bereits nach wenigen Schleifen am Hang fühle ich mich völlig vertraut mit der Maschine. Leider trägt es nur mäßig, so dass ich nach kurzer Zeit bereits landen muss. Dies gelingt als wäre das schon der x-te Flug. Noch mehrere Male starte ich an diesem Tag, aber irgendwie will keine richtige Thermik aufkommen und der Wind schläft zusehends ein.

Flugerprobung am Hang

Einige Zeit später sieht es schon anders aus, kräftiger Westwind lädt mich zu weiteren Flügen ein. Sicherheitshalber flitsche ich das Modell wieder in sein Element. Die Bedingungen

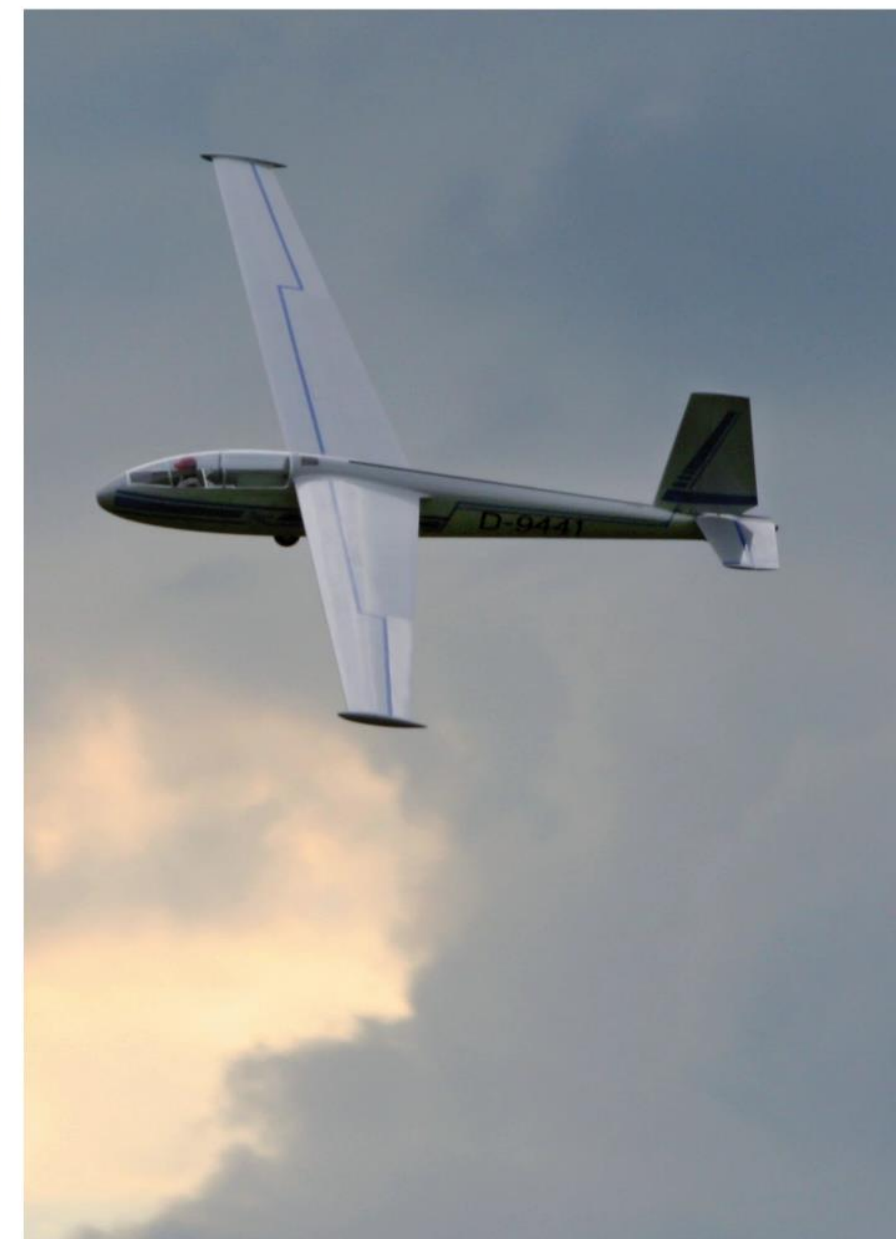


▲ Im vorderen Bereich halten Schleppkuppelung samt Servo, Flitschenröhrchen und die Akkuweiche Einzug. Dahinter sind der Empfänger und das Höhenruderservo zu erkennen.

an diesem Westhang sind meistens von starken Verwirbelungen im Startbereich geprägt, doch was soll ich sagen – der Blanik pflügt einfach durch sie hindurch. Vollkommen ruhig und ohne jegliches Gezappel fliegt das Modell durch den ruppigen Teil weiter raus über die Hangkante, wo die Verhältnisse ruhiger sind und ich zuerst mal etwas Höhe gewinne. Bei der relativ niedrigen Flächenbelastung staune ich nicht schlecht über diese Eigenschaften. Eigentlich hatte ich mehr ungewollte Bewegung erwartet, zumal der hohe Rumpf doch ausreichend Angriffsfläche bietet. Aber nichts davon tritt ein, seelenruhig – ja ich möchte behaupten, vollkommen unbeeindruckt – zieht das Modell seine Schleifen vor mir. Auf Sicherheitshöhe angekommen, fange ich mit ein paar Turnübungen an. Zunächst zurückhaltend, fliege ich den ersten Looping: Nach dem Andrücken baut die Maschine zwar Fahrt auf, wird aber nicht wirklich schnell. Jetzt sanft ziehen und darauf achten, dass der Radius nicht zu eng ist. Noch traue ich meiner Steckung nicht so richtig und so wird der erste Looping eher ein Ei. Beim zweiten Versuch packe ich stärker zu und schon wird die Sache rund. Mehr muss der nicht aushalten, denke ich mir und bin happy, dass alles hält. 230 g



Hier sieht man alle Anschlüsse an der Flächenwurzel. Der hintere Torsionsstift ist bereits herstellereitig verklebt, der Haken zur Aufnahme der Spanngummis ist in Eigenregie eingebaut.



Stahl wirken gefühlt nämlich stabiler als 52 g Alu-CFK-Verbundmaterial. Da es an diesem Tag wirklich sehr gut trägt, bleibe ich noch eine Weile oben und probiere noch Rollen, Rückenflug und Turns aus. All das macht der Blanik mit.

Vorbildgerecht abgestimmt

Mit etwas größeren Ausschlägen am Querruder würde der Blanik zwar etwas schneller rollen, dabei aber auch mehr Fahrt verlieren. Daher kann ich die in der Anleitung angege-

Etwas Leben habe ich dem Blanik-Cockpit eingehaucht: mit Balsa, GFK und Alurohr.



benen Ruderausschläge nur wärmstens zur Übernahme empfehlen. Damit ergibt sich ein ausgewogen und ruhig zu fliegendes Modell. Schließlich bewegt man mit dem Blanik einen Oldtimer. Mein Grundsatz lautet: Vorbildgetreue Modelle auch vorbildgetreu bewegen.

Fliegen heißt natürlich auch landen – und an diesem Hang auch wieder durch die starken Verwirbelungen durch zu müssen. Ich fliege also etwas steiler an, um mehr Fahrt zu haben. Dann die Klappen voll raus und – das Modell zieht mal locker an mir vorbei. Also Klappen wieder rein und nochmal raus über die Kante, denn ich habe den Durchzug wohl doch etwas unterschätzt. Der zweite Anflug ist dann etwas flacher und die Klappen werden nun etwas früher, dafür aber nur halb gefahren. Natürlich wackelt es ein wenig, aber das ist nichts im Vergleich zu anderen Modellen, die ich hier schon geflogen bin. Mit nun weniger Fahrt und den gut zu dosierenden Klappen schaffe ich es, das Modell weit von mir flach auszuschweben und sanft aufzusetzen. Auf dem eingebauten Rad und der kurz gemähten Wiese rollt der Blanik sogar noch ein kurzes Stück und ich bin überglücklich.

Im F-Schlepp

In der Folgezeit fliege ich das Modell häufig an den Hängen in der Umgebung und bin begeistert von meinem neuen Oldtimer. Einige Wochenenden später haben wir dann herrliches Sommerwetter. Wunderbare Cumulus-Wolken verleiten mich dazu, die ersten Schleppstarts zu unternehmen. Kreuzbrav folgt der Blanik der Schleppmaschine und man muss keine Angst haben, selbige zu überholen, wie das oft mit neueren Mustern der Fall ist. Die Bedingungen an diesem Tag sind sehr gut und ich erwische mehrfach einen guten Bart, wobei ich Höhen von über 350 m erreiche. Allerdings wird es mit der Erkennbarkeit dann schon etwas schwieriger. Die Maschine nimmt die

Thermik gut an, was sicher in der niedrigen Flächenbelastung begründet liegt und man kann bei Bedarf ziemlich eng damit kreisen.

Die Strecken zwischen den Thermikblasen überbrückt der Blanik natürlich nicht so souverän wie die modernen Muster, aber das stört mich nicht weiter. Ich genieße vielmehr das tolle Flugbild mit der Vorpfeilung und den schönen Keulen an den Randbögen. Der Durchzug reicht trotz des geringen Gewichts trotzdem für einen, sagen wir mal flotten Platzüberflug aus. Dabei kommt dann der Pilot der Maschine richtig schön zur Geltung. Durch das ruhige Wetter an diesem Tag kann ich einen schönen, langen Endanflug mit butterweicher Landung genießen – und das mehrfach.

Mein Fazit

Abschließend kann ich sagen, dass sich all die Mühen beim Aufbau gelohnt haben, um das Modell leicht zu halten. Ich kann in dieser 5-kg-Ausführung an jedem Hang fliegen und gleichzeitig bei Bedarf auch eng in der Thermik kreisen. Natürlich wären die Maßnahmen für den reinen Schleppbetrieb an meinem Modellflugplatz nicht notwendig gewesen, aber der Blanik ist bei mir ja als Allrounder im Einsatz.

Die Maschine lässt sich selbst bei ruppigen Bedingungen sicher steuern und stresst ihren Piloten nicht. Leichter, vorbildgetreuer Kunstflug ist möglich und mit etwas Übung kann man die Maschine aufgrund der gut zu dosierenden Störklappen auf den Punkt landen. Dies ist vor allem an kleineren Hängen von Vorteil. Beim Schleppbetrieb in der Ebene kann man dann eher den langen Endanflug mit halb gesetzten Störklappen genießen und dem Piloten beim vorausgegangenen Platzüberflug zuzwinkern. Dank Airworld hat sich mein Jugendwunsch nun doch nach vielen Jahren erfüllt und ich wünsche mir mehr Firmen, die derart konstant ihre Modelle im Produktportfolio behalten und um deren Pflege bemüht sind.

Blanik L-13

Verwendungszweck:	Semi-Scale-Segler
Modelltyp:	Voll-GFK-Modell
Hersteller/Vertrieb:	Airworld Modellbau
Bezug und Info:	direkt bei www.airworld.de , Tel.: 06106 79228
UVP:	795,- €
Lieferumfang:	Rumpf, zweiteilige Tragfläche mit eingebauten Störklappen, Höhen- und Seitenruder, Stahl-Flächenverbinder, Spannsatz, Bauanleitung
Erforderl. Zubehör:	Rad, Anlenkungsmaterial Empfänger, Servos, Empfängerakku
Bau- u. Betriebsanleitung:	deutsch, Einstellwerte und Schwerpunkttafel angegeben, CD mit Baustufenbildern
Aufbau	
Rumpf:	GFK mit silberner Deckschicht zweiteilig, GFK-Schalenbauweise mit silberner Deckschicht, Flächensteckung 10-mm-Stahlstab
Tragfläche:	abnehmbar, GFK-Schalenbauweise mit silberner Deckschicht
Leitwerk:	abnehmbar, klar
Kabinenhaube:	abnehmbar, klar
Einbau Empfängerakku:	unter der Kabinenhaube
Technische Daten	
Spannweite:	3.350 mm
Länge:	1.750 mm
Spannweite HLW:	690 mm
Flächentiefe an der Wurzel:	310 mm
Flächentiefe am Randbogen:	150 mm
Tragflächeninhalt:	77,05 dm ²
Flächenbelastung:	64,6 g/dm ²
Tragflächenprofil:	k.A.
Profil des HLW:	symmetrisch
Gewicht/Herstellerausgabe:	ab 5.000 g
Rohbaugewicht Testmodell ohne RC:	3.525 g
Fluggewicht Testmodell:	4.976 g
RC-Funktionen und Komponenten	
Höhenruder:	Hitec HS-5245MG
Seitenruder:	Hitec HS-5245MG
Querruder:	2 x Hitec HS-5070MH
Störklappen:	Hitec HS-5070MH
Schleppkupplung:	Hitec HS-5245MG
Verwendete Mischer:	keine
Empfänger:	Futaba R7008SB



MODELLFLIEGER

Urlaub

Glocknerhof
FERIENHOTEL
Familie Adolf Seywald
A - 9771 Berg im Drautal 43
T +43 4712 721-0 Fax -168
hotel@glocknerhof.at
www.glocknerhof.at

Fliegen in Österreich

Am Hang & am Platz: Hangfluggelände Rottenstein gut erreichbar
Modellflugplatz mit Top-Infrastruktur: Tische, Strom, Wasser, Toiletten, WLAN, E-Tankstelle, Schwebelplatz, Bastelräume, Flugsimulator, Modellflugschule für Segel- und Motorflug mit Peter Kircher, Hangflug-Seminare: April & September, Seglerschlepp-Woche im Frühling. Am Glocknerhof fühlt sich jeder wohl: Gute Küche, Wellness, Sportangebot & Abwechslung für die ganze Familie.
Tipp: Geschenk-Gutscheine sind alle Termine auf www.glocknerhof.at

Land

Wasser

3 Startplätze für Elektro-, Verbrenner und Hangfluggelände, Offroadbahn für Elektrobuggys und Teich für Elektromodelboote.

Edelweiss
WELLNESS & FAMILIENHOTEL BERGWANG
Fam. Sprenger
A-6622 BERGWANG 43
Tel. +43 5674 8423
hotel.edelweiss@berwang.at

Luft

Tirol