

## Oldtimer sind modern!



Dass im MFC gleichzeitig zwei Modelle aus der Zeit des 1. Weltkrieges entstehen, also aus den Anfängen der Fliegerei von vor fast 100 Jahren, ist reiner Zufall. Obwohl ich gestehen muss, dass mich das Vorhaben unseres Vorsitzenden mit seiner großen Albatros doch etwas befeuert hat, mit meiner BRISTOL M1C nun endlich etwas Gas zu geben. Die Pläne dazu hatte ich mir vor vielen Jahren aus den USA kommen lassen, weil ich vorher zufällig sehr günstig an ein neuwertiges Getriebe für einen ZG 22/23 gekommen war und dafür ein Modell suchte.

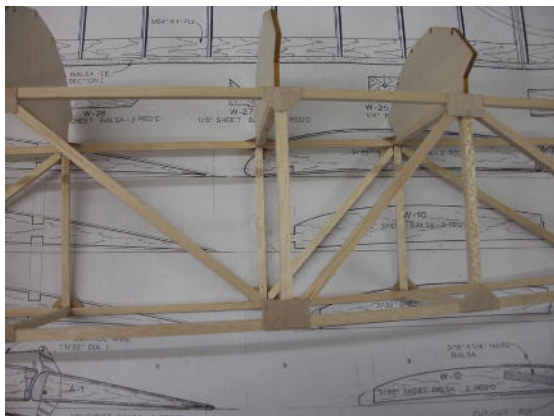
Den Motor hatte ich noch aus meiner Anfangszeit der Modellfliegerei. Oldtimer mit ihren im Original sehr langsam drehenden Motoren und großen Propellern haben als Modell mit Direktantrieb ein ziemliches optisches Handicap, erst mit Getriebe kommen Sound und Aussehen richtig zur Geltung. Da es seit 2012 einen lasergeschnittenen Rippen- und Spantensatz für den Plan gab, hieß es jetzt also: Ran an den Speck!

Die M1C wurde schon 1915 entworfen und der britischen Armee angedient. Dort glaubte man aber, dass ein Flugzeug mindestens zwei, besser drei Tragflächen bräuchte und die M1C demzufolge gar nicht fliegen könne. Bis 1916 unternahm der Konstrukteur erhebliche Anstrengungen, um das Gegenteil zu beweisen, u.a. organisierte er Wettrennen zwischen der M1C und den etablierten Modellen (Pup, Strutter, SE5a) und konnte nachweisen, dass die M1C nicht nur flog, sondern trotz schwachem Motor (110 PS Clerget Umlaufmotor) besser beschleunigte und schneller war. Die Piloten wollten sie haben, also ließ sich das Royal Flying Corps (Vorläufer der RAF) plattschlagen und bestellte eine Kleinserie. Im Truppenalltag offenbarte die M1C aber einige Schwächen. Zunächst war der Ein- und Aus(!)stieg durch den Spannturm, der über dem Cockpit angebracht war, sehr umständlich. Man sprach von Schlangenmenschen, für die das Flugzeug nur geeignet sei. Dann waren die breiten Tragflächen unter dem Piloten im Luftkampf sehr sichtbehindernd (man baute später Fenster in die Flächen ein) und das Bodenhandling war grottenschlecht (Piloten sprachen von einem Gefühl wie bei einem Stück nasser Seife in der Hand). Außerdem war die

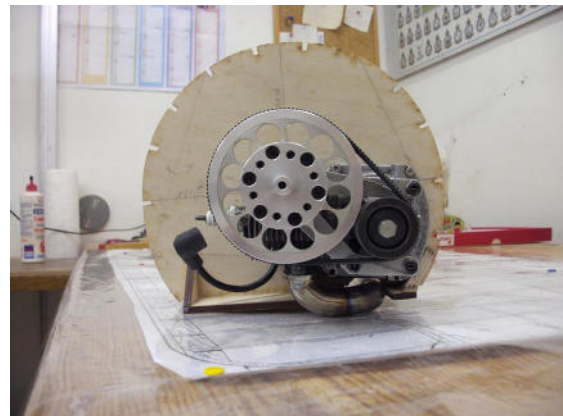
Landegeschwindigkeit ungewohnt hoch, was zu Unfällen führte. Deshalb wurde die M1C bald unbeliebt und nur noch als Schulflugzeug und „Spielzeug“ für Kommandeure verwendet. Unterm Strich also hervorragende Voraussetzungen für einen Nachbau als Modell!

Übrigens: Ich hatte die M1C schon mal in klein. Sie gefiel mir immer überragend, aber ich hatte nicht viel Freude daran: Sie hatte all die bösen Eigenschaften, die dem Original nachgesagt wurden und war schlussendlich bei der Lärmmessung vom Ständer gefallen – ein unrühmliches Ende! Jetzt also der zweite Anlauf.

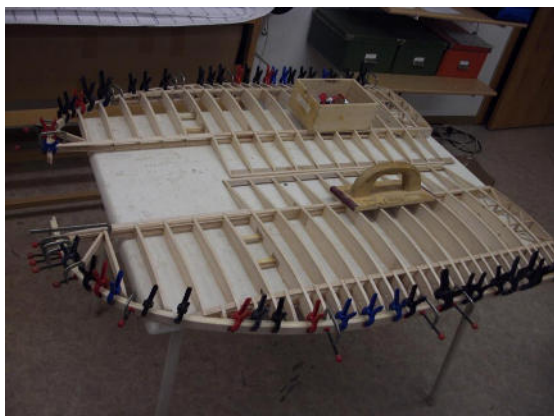
Der Plan stammt aus der großen Sammlung von Jerry Bates und ist im Maßstab 1:4 gehalten, was eine Spannweite von ca. 235 cm ergibt, das Gewicht sollte bei ca. 8 kg liegen. Das Flugzeug war vollständig bespannt, nur der vordere Teil fast bis zum Cockpit war blechbeplankt. Und so wird das auch im Modell umgesetzt:



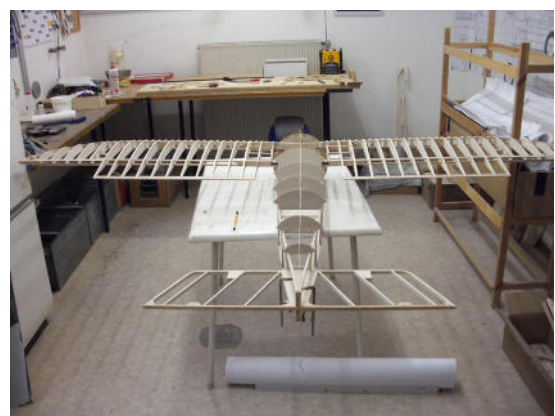
Aufbau des Rumpfgerüsts



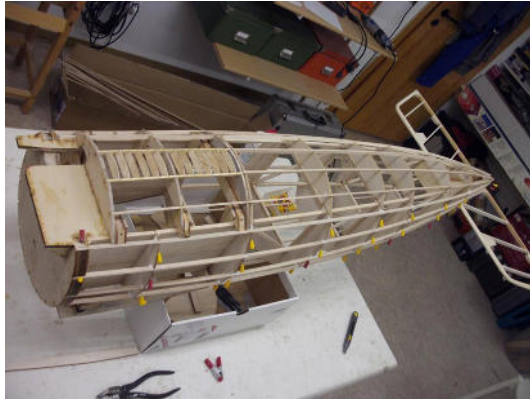
Motorspann mit Motor-/Getriebekombination



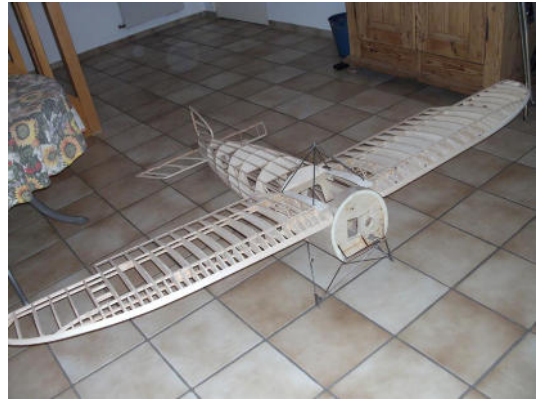
Flächenbau



Einmessen der Tragflächen zur Fixierung der Steckungen



Fortschritt Rumpfbau (Rumpf von unten)



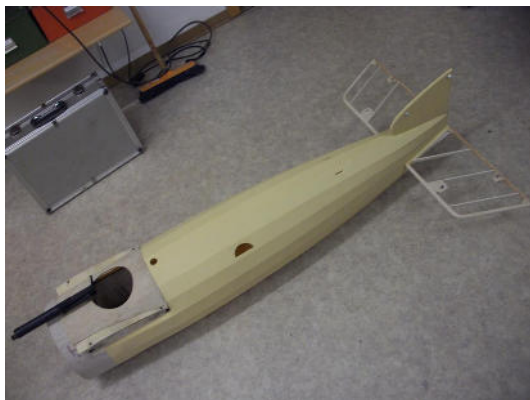
Rohbau mit allen wesentlichen Teilen



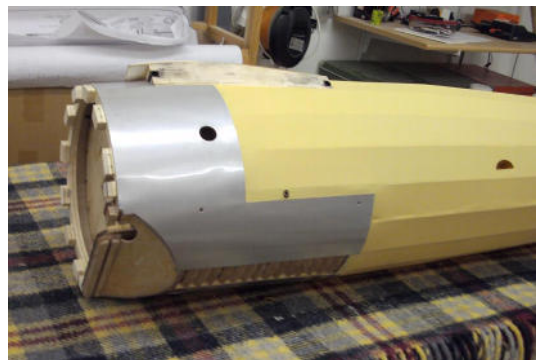
Spinnerherstellung: Eine IKEA-Salatschüssel dient als Urmodell (links), daraus wurde die Form gezogen (Mitte) und schlussendlich die Spinnerkappe (rechts) laminiert.  
Weitere Bearbeitung erforderlich!



Das fertige Fahrwerk, Federung der Starrachse mittels Gummischnur



Rumpfbespannung und Cockpit-Einsatz mit Bordwaffe



Blechverkleidung und Auslass für die Kühlluft an der Rumpfunterseite



Lackieren, lackieren ...



**„Von mir aus kann's losgehen!“**