

2. Teil von „Wenn einer eine Reise tut ... und das Modell mitnimmt.“

Nachdem im ersten Teil die Ereignisse auf einer Urlaubsreise mit 2 Modellsegelflugzeugen nach Umbrien in die Nähe vom Umbertide bis zu einer Landung mit Beschädigung eines Höhenleitwerks beschrieben wurde geht die Geschichte nun nach der Reparatur desselben weiter.

Es herrscht wieder angenehmes Flugwetter am Urlaubsort. Leichter Wind aus Südwest und 30° Lufttemperatur, doch an Fliegen ist leider nicht zu denken. Der Bauer hat das Heu auf den umliegenden Wiesen zu Rollen gepresst und sie wild verstreut liegen lassen. Mit einer Drohne oder einem Heli dazwischen zu landen wäre sicherlich kein Problem, doch ich habe einen PICARES EVO (2m RES-Segler) und einen Flamingo Contest (3,2m Allround-Segler) jeweils in der E-Version dabei. Die kann ich nun leider nur einmal senkrecht landen und danach wäre dann Schluss mit Fliegen. Ja, ich höre schon die Stimmen, die mir sagen wollen, dass man den RES-Segler bei dem richtigen Gegenwind und ausgefahrener Bremse den Flieger ganz sachte fast senkrecht absetzen kann. Ja, da geht, aber nicht bei all den Verwirbelungen im Umfeld der Ferienunterkunft. Also musste wieder einmal ein Plan B her. Ich habe am Ende des Tages, als es schon dunkel wurde, kurzer Hand eine Landebahn „freigerollt“. Das beigefügte Dokumentationsfoto wurde „nachgestellt“, da es halt schon ziemlich dunkel war. So konnte ich zwei Tage später dann doch fliegen.

Es herrschte wieder exzellentes Segelflugwetter und bereits in den Vormittagsstunden war gute Thermik zu erwarten. Die Luft war unterhalb von 100 Metern wieder extrem unruhig. Diesmal waren es jedoch vertikale Wirbel. An einer Stelle ging es mit Hammerthermik nach oben, um 30 Meter höher an der gleichen Stelle sofort im Fahrstuhl wieder nach unten gedrückt zu werden. In „bodennähe“ war somit die Luft so am „kochen“, dass sich wie in einem Kochtopf mit heißem Wasser viele vertikale Wirbel bildeten, die jedoch keine stabile Form annahmen. Oberhalb von 100 Metern formierte sich dieses Brodeln dann zu stabilen Thermikschläuchen und Steigen mit 5 Metern pro Sekunde war zunächst kein Problem. Bei 160 Metern habe ich dann mal probeweise die Bremse voll ausgefahren, um festzustellen, dass das Steigen damit auf 2 Meter pro Sekunde reduziert wird. Somit blieb mir also nur noch steiles Kreisen wie in einer Kirmes-Raupe übrig, um dem Sog zu entkommen. Unter 100 Meter angekommen, fing wieder das Brodeln an. Das habe ich so 20 Minuten mitgemacht und dann meinen Flug abgebrochen, denn an ein richtig entspanntes Fliegen war leider nicht zu denken.

Übrigens sind Modellsegelflugzeuge in Italien noch eine echte Rarität und so zog ich allerhand Aufmerksamkeit auf mich. Jedes Auto das an „meiner“ Flugwiese vorbei kam hielt erst einmal an, um zu sehen, was denn da fliegt. Als nächstes interessierten sich die Vögel für das komische Ding am Himmel, das da flog, ohne mit den Flügeln zu schlagen. Sah man sonst den ganzen Tag keinen Vogel höher als 10 Meter über Grund zu fliegen, wurde der Segler quasi von Vögeln umringt. Zumal, wenn ich Thermik gefunden hatte, dann kamen auch die „Geier“ hinzu, die sogleich in das Kreisen in der Thermik mit eingestiegen sind. Dann gab es da noch ganz besondere Italiener, die mir das Leben auf ihre Art und Weise besonders schwer gemacht haben. Die Heuballen haben sich ideal dazu geeignet, sich beim Fliegen anzulehnen. Das schienen aber alle anwesenden italienischen Mücken und Fliegen als Einladung verstanden zu haben, nun über dieses in der Sonne an einem windgeschützten Platz ruhende Lebewesen herzufallen, besonders wenn es sich um einen „Ausländer“ handelt, der „frisches“ Blut mitbringt. Somit war ich dann auch die meiste Zeit damit beschäftigt, nicht nur das Modell zu steuern, sondern mich auch der Insekten zu erwähnen.

Wieder zwei Tage später verfiel ich dann auf einen neuen Ansatz. Wie wäre es mal mit „Feierabend-Fliegen“ und siehe da, es war ein richtig schön entspannendes Segeln, nur die Thermik fehlte halt, weil jemand die „Herdplatte“ abgestellt hatte. Nun wird sich so mancher Leser fragen, warum ich nur alle zwei Tage geflogen bin. Ich war meiner Frau dankbar, dass ich meine Flugzeuge mit in den Urlaub nehmen durfte und da wollte ich den Bogen halt nicht überspannen. Zumal wir an den „fluglosen Tagen“ auch tagesfüllende Ausflüge gemacht haben – Siena , Perugia, Urbino, ...

Dann kam ein ganz besonderer Tag auf den ich mich insgeheim ganz besonders gefreut habe. Meine Frau wollte wie jedes Jahr nach Assisi. Da wir bereits X Mal da waren, habe ich meine Frau um 2 Stunden Flugzeit vor Ort erbeten. Dazu muss man wissen, dass Assisi an der Flanke eines Berges liegt, der sich wie ein Katzenbuckel (Monte Subasio 1290 m über NN) über das Umland (ca. 200 m über NN) erhebt und die letzten 200 Höhenmeter nicht bewaldet sind. Hinzu kommt dass es ein mehr oder minder gut ausgebaute Straße gibt, die wirklich bis nach ganz „oben“ führt. Oben gibt es zwar Weidezäune, aber die Wiesen sind dort so geschätzt jeweils 1 km² groß. Also ein ideales Hangflugrevier für wirklich jede Windrichtung. Der einzige Nachteil besteht darin, dass es eben keine „scharfe“ Hangkante gibt. Also habe ich mir einen Platz zum Fliegen ca. 25 Höhenmeter unterhalb der „Buckeloberkante“ gesucht. Das Gelände war dort nur leicht abfallend bevor es in ca. 100 Meter Entfernung anfang steiler abzufallen. Für meine Frau hatte ich dann auch extra eine Decke mitgenommen, so dass sie sich ausgiebig sonnen konnte und das bei angenehmer Luft. Im Tal waren es 30°+ und oben nur noch angenehme 25°. Somit war auch meine Frau mit dem Ausflug zufrieden.



Bild von www.motesubasio.it, Park of Mount Subasio - Assisi

Gestartet bin ich dann erst einmal mit dem RES-Segler, um die Tragfähigkeit bei leichtem Wind zu testen. Auch hier musste ich mich erst an die hiesigen Flugbedingungen „herantasten“. Richtig trug der Hang erst oberhalb von 20 Metern über meiner Startposition. Das hing damit zusammen, dass der Hang über weite Strecken von der Ebene bis oben mit über 60° ansteigt, damit war ich oben am Buckel quasi im Lee, weil der „Aufzug“ vor mir bzw. über meiner Startposition hinaus schoss. Als ich dieses dann so richtig realisiert hatte konnte ich das Fliegen am Hang so richtig genießen. Es war zwar nicht möglich so richtig an der „Kante lang zu fräsen“, was aber dem Einsatz eines RES-Seglers sehr entgegen kam. Nach 30 Minuten frischte dann der Wind merklich auf und mit Einsatz der Bremse war auch eine sanfte Landung vor den Füßen ohne „Absaufen im Lee“ möglich.

Also als nächstes den Flamingo startklar gemacht. Das „vorliegende“ Modell hatte ich zwar nach einem Erwerb im Netz im vergangenen Jahr erst zweimal am Platz geflogen, aber in meiner Jugend war dieses mein Lieblingssegler am Hang, da er wie auf „Schienen“ ging. Beim letzten Flug bei uns am Platz hatte ich mir das Höhenruder beschädigt, so dass ich mit ein komplett Neues gebaut hatte, nachdem ich einen Bauplan von damals noch in meinem Fundus hatte. Jetzt hieß es also Erstflug mit neuem Höhenleitwerk an einem neuen Hang. Um beim Zusammenbauen kam es wie es kommen musste, die „Kugel ist aus der Pfanne gesprungen“. Die Störklappen werden beim Flamingo Contest im Stil der 80er Jahre im Rumpf zentral durch ein Servo angelenkt. Dazu müssen beim Zusammenbau die beiden Gabelköpfe der Anlenkungen in den Ruderarm im Rumpf eingehängt werden. Dort befinden sich an den Enden des Ruderarms jeweils eine Kugel, um einer Verwindung ausgleichen zu können. Nun beim Einhängen eines Gabelkopfes springt eine Kugel aus einem der beiden Ruderarme

und verschwindet im Rumpfinnenen. Sch....

Zum Glück ist die Kugel (Durchmesser ca. 3 mm) nicht in die Wiese gesprungen, denn dann wäre sofort Schluss mit Fliegen gewesen. Zum Glück hatte ich in dem „beschränkt eingepackten“ Werkzeugsatz auch eine Spitzzange mit dabei. Die Kugel konnte ich im Rumpf finden und dann auch noch problemlos „ergreifen“. Dann also gefühlvoll mit der Zange wieder auf die Pfanne setzen und vorsichtig eindrücken. Und „zack“ ist die Kugel wieder weggesprungen. Leider war ein Lösen des Ruderarmes vom Servo nicht möglich, da ich den dafür notwendigen extra langen Kreuzschlitzschraubenzieher halt nicht mit in den Urlaub genommen hatte. Also Kugel suchen und noch einmal versuchen. Ich habe dann noch gefühlte 5 Mal einen „zack“ mit „Sch...“ gehabt und glücklicherweise ist die Kugel jeweils an einer gut erreichbaren Stelle im Rumpf gelandet. Am Ende war mir das Glück hold und es hat geklappt. Sollte das ein gutes oder schlechtes Omen gewesen sein?

Inzwischen war der Wind mehr als merklich aufgefrischt und ich musste den Flieger vor dem Start gut festhalten, weil er ständig versuchte „auszubrechen“. Also zu Sicherheit den Motor mit anwerfen und das pochende Herzklopfen „einfach“ mal nicht beachten. Schon als der Flamingo meine Hand verließ merkte ich, dass es zu einem „sauberen“ Start gekommen ist. In der Luft musste ich mich erst einmal an den Flieger gewöhnen, denn er musste natürlich ganz anders „gesteuert“ bzw. mit Speed geflogen werden als der RES-Segler. Da galt es an das „alte Wissen“ anzuknüpfen.

(S)low Turn - Einlenken mit voll Seitenruder, Gegenhalten mit Querruder, um nicht abzukippen, um die Ecke herum mit etwas Tiefe und dann wieder mit Schwung in die lange Gerade.

High Turn – Nase hochziehen, quer legen und mit Seitenruder Nase wieder nach unten drücken, mit Höhe und Quer wieder horizontal legen und ab in die lange Gerade.

Nachdem ich so das Modell wieder wie früher wie auf „Schienen“ fliegen konnte und ich ausreichend Sicherheitshöhe erreicht hatte fing ich dann wieder an, so richtig in die „Knüppel“ zu greifen, dass es nur so „pfeift“. Es war im wahrsten Sinne des Wortes „wie im Himmel“. Ideales Flugareal, ideales Wetter und das passende Modell dazu.

Nach einer halben Stunde „Traumfliegen“ habe ich das Thema Landen ins Auge gefasst, um die Wohlgesonnenheit meiner Frau auch nicht über die Gebühr zu strapazieren. Also probeweise einmal die Wirkung der Störklappen ausprobieren. Schließlich hatte ich eine Tiefenruderzumischung noch nicht programmiert. Die Wirkung war auf jeden Fall ganz hervorragend und ich konnte das Sinken gezielt steuern. Eine Landung quer zum Hang war damit ohne Probleme möglich. Inzwischen war es nach 18 Uhr und der Himmel hatte sich merklich zugezogen. Damit war ein tolles Ende für einen Flugtag erreicht. Das aus diesen beiden Flügen resultierende Grinsen auf meinem Gesicht hielt dann auch noch bis zum Zu-Bett-Gehen an.

Modellsegelfliegen in Umbrien kann ich somit nur empfehlen, zwar muss man sich auf Grund der dichten Wälder den geeigneten Hang suchen, aber Fliegen ist an vielen Stellen möglich und investiert man etwas Fahrzeit, so kommt man an Berge heran, die bis auf 1500 Meter reichen und ein Fliegen wie in den Alpen ermöglichen. Nach allem, was ich von Umbrien gesehen habe, halte ich den Buckel von Assisi noch für einen der besten Hänge der Region.

FORTSETZUNG FOLGT.