

**Baubericht von Klaus Schulze (Modellfluggruppe Liestal)
über einen Doppeldecker aus dem Jahre 1925
Die Udet Flamingo 12a von Ernst Udet
Ein CNC Bausatz von Peter Wildorf Modelltechnik,
Loppershausen.
7. Kapitel**

Der Rumpf...

...von Gontermanns Maschine konnte leider seinen Tod nicht verhindern, da diese Konstruktionen damals einfach nicht stark genug gewesen sind, auch nur kleine Havarien wegzustecken; geschweige denn, einen Absturz wie ihn Gontermann erleben musste. Wie ich Euch schon im Kapitel 6 beschrieben habe, bat Udet Gontermann um seine Versetzung in eine andere Jagdstaffel (Jasta)...*Seit sechs Wochen bin ich Führer der Jagdstaffel 37. Wir liegen in Myngehne, einem kleinen Städtchen mitten in der flandrischen Marsch. Das Gelände ist*



Udet, Führer Jasta 37

schwierig, von knicks (knicks= etwelche Verformungen im Gelände, welche nicht unbedingt zum sauberen Not.-landen einladen) und Wassergräben durchzogen, jede Notlandung bedeutet hier Bruch. Wenn man höher steigt, kann man hinüber sehen nach Ostende und zum Meer. Graugrün und endlos dehnt es sich nach Norden bis zum Horizont. Manche in der Staffel haben sich darüber gewundert, dass Grashoff gerade mir das Kommando überlassen hat, als er nach Mazedonien versetzt wurde. Denn es gibt Ältere hier an Jahren und im Dienstrang. Aber damals im Herbst, als ich über Lens die drei Engländer herunterholte, hat er es mir versprochen. Es war ein Überraschungserfolg im Stile Guynemer's (Ass in Frankreich). Ich kam aus der Sonne heraus auf sie herunter,

Jasta Boelcke



griff den letzten links aussen an, erledigte ihn mit fünf Schuss, dann den nächsten und zuletzt das Führerflugzeug. Die beiden anderen waren so verblüfft, dass sie gar nicht zum Schuss kamen. Das ganze dauerte nicht länger als zwanzig Sekunden, genau wie damals bei Guynemer...Man muss als Jagdflieger im Kriege sein Handwerk lernen oder kaputtgehen. Ein drittes gibt es nicht. Als ich landete wusste Grashoff schon bescheid. „Wenn ich hier mal weggehe,

Knägges", saget er, "sollst Du die Staffel erben" So bin ich Führer der Jasta 37 geworden.

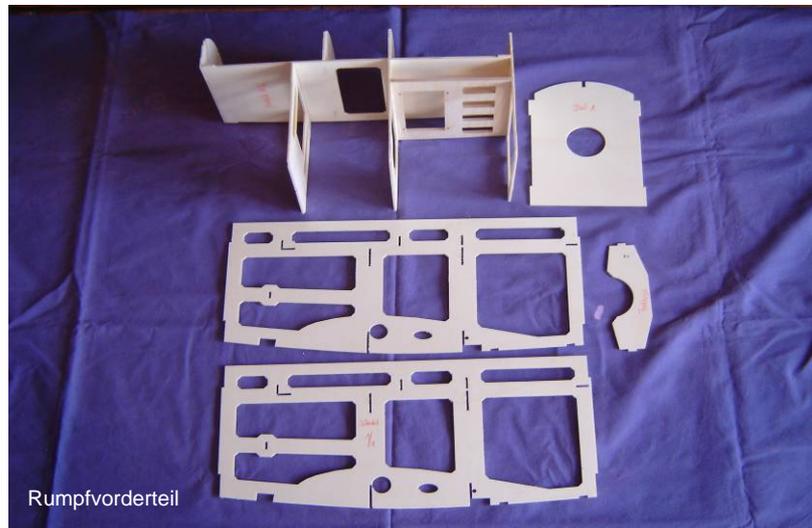
Udet und seinen Kameraden gegenüber lagen die Engländer, junge schneidige Burschen. Diese Jungens nahmen jeden Kampf auf und hielten immer bis zum bitteren Ende durch. Die Engländer brachen keinen Kampf ab. Sie kämpften bis derselbe entschieden war. Knallhart. Die Deutschen Flieger aber waren ihnen ebenbürtig. Das bedrückende Gefühl der Unterlegenheit, welches in Boncourt alle lähmte war verschwunden. Udet's Staffel hatte in dieser Zeit schon allerhand Luftsiege vorzuweisen und er selbst nun schon 19 anerkannte Abschüsse zu verzeichnen. Tja, Jungens und je weiter der Winter vorrückte, umso mehr schief auch der Flugbetrieb auf beiden Seiten ein. Es gab viel Regen und Schnee und selbst an trockenen Tagen in diesem Winter anfangs 1917 trieben schwere Wolken so tief am Himmel, dass der Flugbetrieb ausfiel. Dann erzählt Udet... *Im Frühjahr 1918 läuft eine Unruhe durch die deutsche Front von Flandern bis hinauf zu den Vogesen. Das ist nicht allein der Frühling. Man spricht überall bei Offizieren und*



*Mannschaften von der Grossen Offensive, die bevorstehen soll. Aber niemand weiss genaueres. Am 15. März 1918 erhält die Staffel den Befehl, Mannschaften und Flugzeuge sofort zu verladen. Der Bestimmungsort ist unbekannt. Wir wissen alle, die Offensive beginnt. An der Landstrasse nach Le Chateau schlagen wir die Flugzeugzelte auf. Der Regen rinnt, ein feiner rieselregen, der langsam alles in einen grauen Brei verwandelt, Bäume, Häuser, Menschen. Ich habe meine Lederjacke übergezogen und helfe den Mechanikern beim einschlagen der Zeltplöcke. Ein Auto rattert die Strasse herauf. Es kommen viele Autos hier vorbei, man sieht sich nicht mehr um danach. Wir arbeiten schweigend und verbissen. Jemand klopft mir auf die Schulter. Ich fahre herum:...**Richthofen**... Der Regen rinnt an seiner Schirmmütze herunter, läuft ihm übers Gesicht. „Tag Udet!“ sagt der Rittmeister und tippt mit seinem Stock an die Mütze. „Schönes Sauwetter heute.“ Ich grüsse stumm und sehe Ihn an. Ein ruhiges völlig beherrschtes Gesicht,*

grosse, kalte Augen, von schweren Liedern halb bedeckt. Das ist der Mann der schon siebenundsechzig herunter geholt hat, der beste von uns allen, hüben und drüben. Sein Auto steht unten auf der Landstrasse, er ist durch den Regen die Böschung zu mir hinaufgeklettert. Ich warte. „Wie viel Abschüsse haben sie jetzt eigentlich, Udet?“ „Neunzehn anerkannt, einer angemeldet“, antwortete ich. Er stochert mit seinem dünnen Eichen Spazierstock im feuchten Laub. „hm, zwanzig also“, wiederholt er. Er blickt auf und sieht mich prüfend an. „Dann wären sie ja eigentlich reif für uns. Haben sie Lust?“ Ob ich Lust habe? Selbstverständlich habe ich Lust. Riesige Lust sogar. Und wenn's nach mir ginge, würde ich sofort aufpacken und mit Ihm fahren. Es gibt viele gute Jagdstaffeln in der Armee, und Jasta 37 ist nicht das schlechteste. Aber es gibt nur ein Jagdgeschwader Richthofen...„Jawohl, Herr Rittmeister“, sagte ich. Wir schütteln uns die Hände. Ich sehe Ihm nach. Wie er schmal und schlank, zierlich fast, die steile Böschung herunterklettert, in seinen Wagen steigt und um die nächste Wegbiegung im Schleier des Regens verschwindet. „Na, nun hätten wir beide es ja geschafft“, sagt Behrend, als ich mich wieder neben ihn kauere, um die Zeltplöcke in die Erde zu treiben.....

Tja...und ihr wollt nun doch sicher endlich wissen, wie das denn bei meinem Rumpf so war als ich diesen zusammen zimmerte. Die Konstruktion des Rumpfes sieht vor, dass die Teile ohne besondere Helling absolut verwindungsfrei aus einem Rumpfvorder- und Heckteil zusammengefügt werden. Wie wir das ja nun langsam gewohnt sind, werden auch bei unserem Rumpf, wie vor jedem Bauabschnitt, alle benötigten Teile ausgelegt um sich einen Überblick auf die kommenden Arbeiten zu verschaffen. Dann geht es weiter mit der Grundplatte des

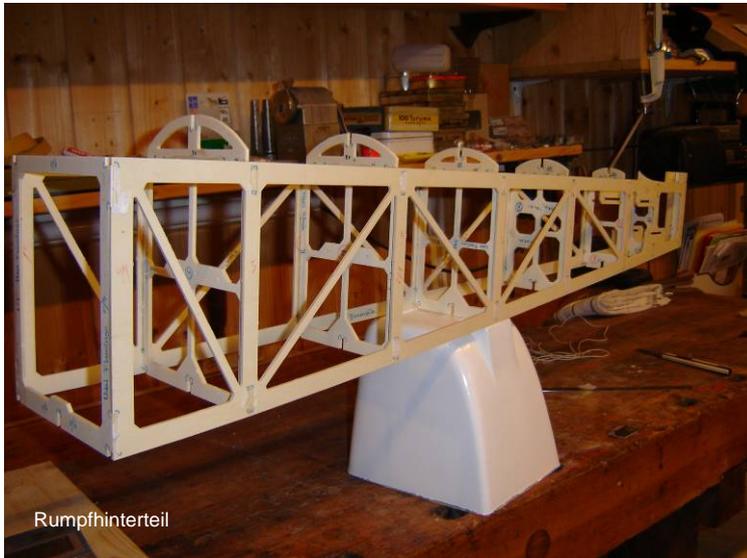


Rumpfvorderteiles, welches auf das Baubrett gelegt wird und mit den zu verklebenden Spanten rechtwinklig ausgerichtet und verleimt wird. Dieser Arbeitsgang bildet die Basis für einen verzugsfreien Weiterbau des Vorderteiles. In diesem frühen Rumpfbaustadium müssen wir bereits auch an den Einbau des Servobefestigungs-brettes denken. In diesem müssen auch gleich vier M 3 Einschlagmuttern eingearzt werden, damit wir später dann den Empfänger schön weich eingepackt zwischen Servobrett und Pilotensitz unterkant einklemmen können. Auch dürfen wir uns schon einmal Gedanken machen was denn später für ein Treiberlein dieses



Schöne Modell in sein Element befördern soll....Als ob wir das nicht schon gemacht hätten... Gell? Also fliegen soll dieser Doppeldecker ja gemäss Bauanleitung schon ab 20 ccm Viertakter... Ich kann mir das nur einfach nicht so gut vorstellen. Denk mal; 2.30 m Spannweite und dann 9 oder 10 Kilo soll diese Fuhre werden! Und das mit einem 20er? Ich habe auch schon von einem Flamingo gehört, welcher mit einem ZG 38 sehr zufrieden stellend fliegt. Die passende Motorhaube kann man bei Wildorf auch bestellen. Und das ist nicht einmal ein Stilbruch, denn auf der

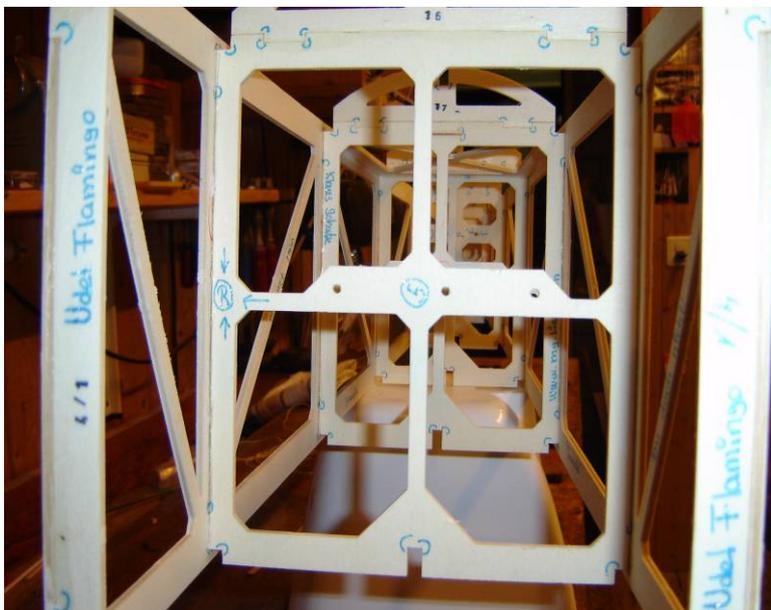
Wasserkuppe gibt es ja einen manntragenden Nachbau, wie ihr alle ja wisst, wenn ihr meinen kleinen Bericht aufmerksam gelesen habt. Und dieser Nachbau ist mit einem 150 PS starken Lycoming O320 befeuert. Auch habe ich Post von einem Flugmodellbaukameraden aus Bayern bekommen, welcher seinen Flamingo mit einem Sirius 5 Zylinder Sternmotor befeuert, aber zum Meister Eder später mehr. Ich kann nur schon mal sagen das der Schorsch (so heisst unser Modellbaukamerad aus Bayern nämlich...und dann erst noch Eder)...Eben, ich kann nur schon mal



Rumpfhinterteil

so viel sagen, dass mir Schorsch eine CD mit sage und schreibe bald 100 Fotos von seinem Bau des Flamingos geschickt hatte, welche natürlich sehr hilfreich beim Bau meines Modells sind. Also weiter... bei mir kommt da ein 5 Zylinder Sternmotor von Magnum mit 64 ccm rein...Und darum habe ich mich gegen den Rat des Präsidenten unserer Modellfluggruppe (er meinte es sicher nur gut mit mir), also gegen seinen Rat habe ich mich für einen 1000 ccm Tank entschieden, weil ich weiss, dass mein Magnum Methanol trinkt, wie

die Bayern Bier am Oktoberfest... Am liebsten hätte ich ja einen 7er Seidel eingebaut... Aber da meine Flugzeugmodellbaukasse sich permanent in einem äusserst desolaten Zustand befindet, gab ich mich mit diesem Magnum 5 Zylinder Stern zufrieden. Wisst Ihr, man muss sich mit diesen Maschinen nur ein wenig anfreunden, dieselben immer schön polieren und ihnen immer gut zureden, immer gut zu trinken geben, mal ein wenig Öl und die Schrauben gut angezogen, ein



bisschen Elektronische Glühhilfe von Microsens (finde ich die beste), dann wird man merken, dass es halt nicht immer der Rolls Royce sein muss, sondern auch mal nur ein... Gell?

Danach haben wir wieder ein bisschen Zeit den Plan zu studieren, weil die zuvor zusammengesetzten Teile gut durchtrocknen müssen. Und da fand ich den Tank doch ein bisschen gross, als er nun schön eingebaut im vorderen Teil des Rumpfes, tipp top gegen Vibrationen geschützt vor mir lag... Aber nichts desto trotz,

der bleibt drinnen, man will ja nicht schon nach 10 Minuten wieder landen... mit so einem schönen Flieger. Nach dieser Pause fügen wir die beiden vorderen Rumpfseitenteile zusammen und setzen die restlichen Spanten ein. Nun können wir uns bereits dem Rumpfhinterteil widmen. Dieses besteht wieder aus zwei Seitenteilen in welche erst einmal ein Versteifungsteil mit seinen beiden Stützspanten eingeklebt wird. Diese Einheit ergibt schon einen relativ sehr verwindungsfesten Kasten. Danach verfahren wir wie beim Rumpfvorderteil mit insgesamt 11 Spanten, welche einzukleben sind. Ich habe jeden Spant immer zuerst peinlich genau

ausgerichtet und auf genaueste Passung geachtet bevor ich den jeweiligen Kandidaten verklebt habe. Aber Achtung Jungens: überschüssiger Kleber bringt nicht nur unnötiges Gewicht mit sich, sondern muss wohl möglich dann später noch mühselig entfernt werden, weil just dort z.B. noch eine Kiefernleiste aufgeklebt werden muss. Also auch an schwerzugänglichen Stellen den überschüssigen Weissleim gegebenenfalls auch zur Not mit einem Balsa-Abfall-Stückchen wegwischen. Ebenfalls nicht unkritisch sind Ausschnitte, in die später die Zapfen der Spanten eingreifen. Und nicht vergessen alle Teile jeweils trocken zusammen stecken, bevor verleimt wird.



Hier wird der Rumpf dann später zusammengefügt

Damit sind wir schon am Ende des ersten Rumpfbauteiles angekommen, denn nun können wir Rumpfvorder- und Hinterteil zusammenfügen.

Ich habe diese Arbeiten absolut exakt ausgeführt und musste zu meinem Bedauern gleichwohl feststellen, dass ich wiederum eine Differenz von ca. 0.5 mm zwischen den beiden Rumpfteilen auf der jeweiligen Seite habe, welche dann stumpf zusammengefügt werden. (Nur komisch; Rumpfober- und Unterseite stimmen)

Nun war ich seit zwei Tagen

darin zu überlegen, wie ich dieselben mit aller höchsten Präzision zusammen fügen könnte. Ich bin dann zum Schluss gekommen, dass ich mit vier Hilfsleisten arbeiten werde, welche die gleichen dim. haben wie dann später die Rumpfgurte. Diese nehme ich zur Hilfe, damit ich die Flucht von vorderem und hinterem Rumpfteil in den Griff bekomme. Also gesagt, getan. Nun musste ich nur noch die überstehenden 0.5 mm um welches das hintere Rumpfteil breiter als das vordere war, dem vorderen mittels Schleiflatte angleichen und fertig war die heikle Mission „Rumpfteile zusammenfügen“ Danach alle



Auf diesem Bild sieht ihr wie der Motorspant verhartet wird.



Rumpfgurte einpassen und schon können wir wieder schleifen...Glücklich und zufrieden schleifen...ja... schleifen...schleifen...schleifen...und.....wir schleifen immer noch...☹️ und dann, wenn dann alles wieder schön geschliffen ist und sauber vor uns steht, können wir uns an die Rumpfrücken- und Bodenbeplankung machen. Vor dem Aufbringen derselben sollte meiner Meinung nach der Rumpf noch einmal auf Verzug kontrolliert

werden um hier eine, wenn auch nur minimale, Verwindung zu verhindern. Vorzugsweise sollten wir mit dem Beplanken der unteren Rumpfseite beginnen, da die obere gewisse Rundungen aufweist... (ihr wisst schon...oder? Kapitel 6 Seite 4...psst...die Schiffer...☺)...und sich durch das Aufbringen der Beplankung auf dem runden Rumpfrücken doch eventuell ein leichter Verzug einschleichen könnte. Gemäss Wildorf ist vorgesehen die Seitenteile zu bespannen. Aber wenn



Auf diese Weise kann man genau kontrollieren, ob auch alles stimmt.

man dem vielen zusammengetragenen Material über dieses Flugzeug genaueste Beachtung schenkt, dann wird er feststellen, dass die Seitenteile auch mit Sperrholz beplankt waren. Diverse Revisionsklappen garantieren später den guten Zugang zu den Bauteilen. Um Originalgetreu zu bleiben, werde ich die Seitenteile in so grosse Sperrholzsegmente einteilen, wie dieselben früher auch im Original eingebaut worden sind. Selbstverständlich werden die Stossstellen dann geschäftet. Aber diese Arbeiten, ich meine die Seitenbeplankung kann ich erst anbringen wenn

ich die RC-Anlage und die Steuerelemente für Seiten- und Höhenruder in den Rumpf eingebaut habe, sonst ist das ein viel zu grosses Gefummel für meine kleinen feinen, schönen, gepflegten Bürogummihände. Entgegen der Bausatzvorgabe fiel bei mir bezüglich der Höhen- und Seitenrudernsteuerung die Entscheidung zu Gunsten von Seilzügen aus. Wenn man die Fotos von



Das aufbringen...



...der oberen Beplankung

dem von Ernst Udet geflogenen Flamingo sich ganz genau zu Gemüte führt, dann wird er feststellen, dass bei der von ihm geflogenen Maschine D-822 die Seile für die Anlenkung des Höhenruders vor dem Höhenleitwerk oben aus dem Rumpf traten...Und so wird das auch bei



...tja...so geht das...☺

meinem Flamingo gemacht. Für solch eine Ansteuerung gibt es im Modellbaufachhandel fertige Wippen zu kaufen. Gut, und was macht der Modellbauer mit einer Kasse, welche sich in einem sehr traurigen und desolaten Zustand befindet? Er geht in ein Modellbaugeschäft, schaut sich so ein Ding an, jammert dem Präsidenten der seinigen Modellfluggruppe dermassen in den Schoss, bis selbiger auch fast zu weinen beginnt und er sich schlaflos nachts in seinem Bette wälzt und am nächsten Tag dem seinigem Kameraden zwei, drei oder gar vier Stückchen 2m/m GFK Platten von der

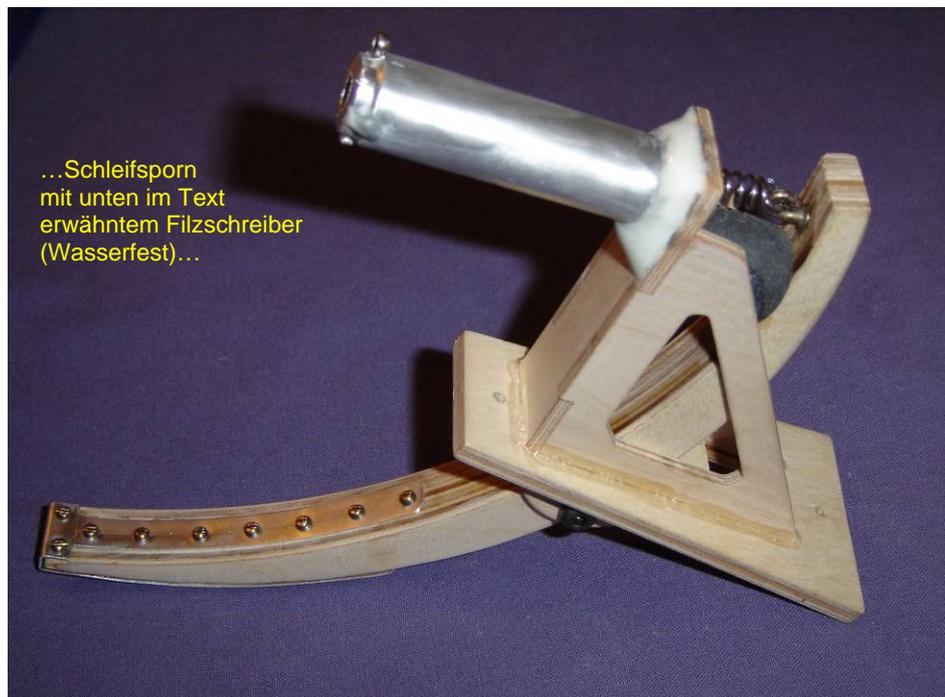
allefeinsten Sorte mit der Bemerkung übergibt „ Das ist für Dich, weil Du so ein guter Kerl bist“ Dieter... Gott wird es Dir eines Tages vergelten☺. Tja und als nächstes kommt dann schon der Sporn an die Reihe, denn der Sporn gehört ja auch zum Rumpf. In unserem Falle ist das zusammensetzen der Teile relativ schnell erledigt. Der Sporn selber ist aus drei 5 m/m



Birkesperrholz- Teilen verleimt und wird danach gemäss Plan beschliffen bis dieser durch die Ausfräsung der Spornträgerplatte passt. Der Sporn ist als eine Einheit auf einer Trägerplatte hinten auf den Rumpf in eine passende Aussparung mit zwei Schrauben befestigt und kann jederzeit gewartet werden. Ich bin mir am überlegen, ob ich eine zweite Trägerplatte anfertige, auf der ich dann ein ganz normales lenkbares Spornrad montieren kann und dieses

danach am Rumpf befestige. Ich könnte dann immer schön abwechseln, wie es gerade sein muss. Wenn mein Flamingo Original aussehen muss, dann wird der Originalschleifsporn montiert und wenn ich ganz normal am Fliegen bin, montiere ich ganz einfach das Spornrad mit welchem mein Flamingo sicherlich ein bisschen besser zu manövrieren ist. Auch Behrend wartete Udet's

Maschine immer tadellos, denn der richtige Unterhalt eines solch komplexen Apparates ist das A und O für einen Erfolgreich geführten Luftkampf, erst dann kann der Pilot sich auch voll und nur dem Kampfe widmen. Es gab viele gute Staffeln auf beiden Seiten im WK I. Aber es gab nur ein „Jagdgeschwader



Richthofen“ Richthofen holte sich nur die allerbesten Piloten zu sich in sein Geschwader. Da waren Namen wie: Karl Almenröder, Hintsch, Festner, Emil Schäfer, Scholz, Kurt Wolff, Georg Simon, Otto Brauneck, Kreffft, Lothar v. Richthofen, Tust, Gussmann, etc, etc. Und nun kam Udet hinter das Geheimnis des doch so erfolgreichen Geschwaders. Seine Staffeln und die seiner Kameraden wohnten jeweils in Schlössern oder Herrenhäusern oder kleinen Ortschaften, oft zwanzig, dreissig Kilometer hinter der Front. Das Geschwader Richthofen hauste in Wellblechbaracken, die in wenigen Stunden abzurechen und wieder aufzubauen waren und diese standen oft nur wenige Kilometer hinter der Front. Andere Staffeln starteten zwei- bis dreimal

am Tage, Richthofen und seine Leute stiegen fünf- bis sechsmal am Tage in die Luft. Andere stellten bei schlechtem Wetter den Flugbetrieb ein, aber beim Rittmeister wurde immer geflogen. Das Überraschendste aber für Udet waren die Gefechtslandeplätze. Das war eine Erfindung Oswald Boelckes,



des Altmeisters der Deutschen Fliegerei. Richthofen, sein begabter Schüler, hat diese Idee übernommen. Wenige Kilometer hinter der Front, oft noch unmittelbar im Bereich der feindlichen Granaten, sassen die Piloten, fertig angezogen, auf Liegestühlen, mitten im freien Felde, die Flugzeuge startbereit daneben. Sobald sich ein Gegner am Horizont zeigte, stiegen sie auf, einer drei, oder eine Ganze Staffel. Und gleich nach einem Kampf landeten sie und streckten sich wieder in die Feldstühle und suchten den Himmel mit ihren Zeissgläsern nach gegnerischen Flugzeugen ab. Sperrflüge gab es nicht, Richthofen hielt nichts davon. Nur Patrullienflüge in das

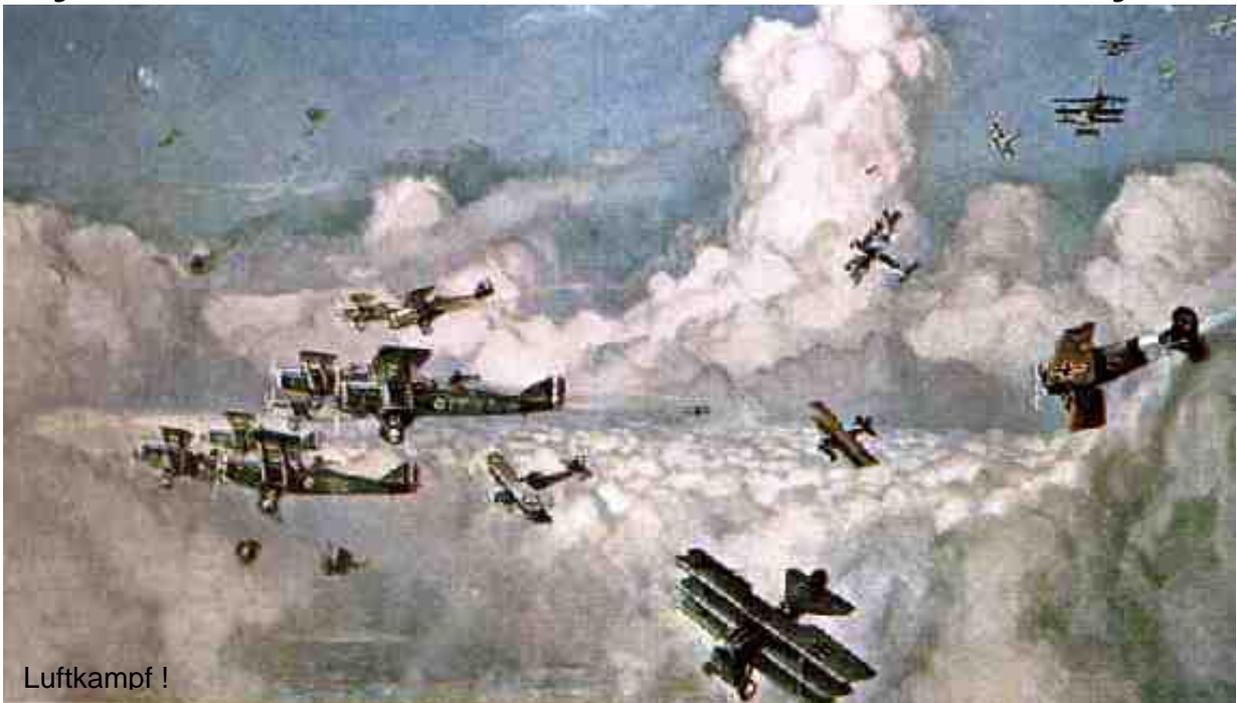


feindliche Hinterland lies er gelten. Richthofen sagte einmal zu den Sperrflügen „ *Dies Posten stehen in der Luft schwächt die Kampfesfreudigkeit eines Jagdfliegers*“ Also stiegen er und seine Leute nur zum Kampfe auf. Ja, und da war es dann soweit, um zehn Uhr ist Udet und sein Mechaniker beim Geschwader angekommen, um zwölf Uhr bereits startete Udet mit Jasta 11. Ausserdem Gehörten noch die Staffeln 4, 6 und 10 zum Geschwader. Die Staffel 11 führte Richthofen selber. Er legte besonderen Wert darauf, jeden neuen persönlich im Kampfe zu erproben. Udet schreibt: *Wir fliegen zu fünft, der Rittmeister voran, hinter ihm Tust und Gussmann. Scholz und ich bilden den Abschluss. Zum ersten mal fliege ich mit dem Fokker Dreiecker DRI. Wir streichen etwa 500 Meter hoch über das Trichtergelände hinweg gegen Westen. Unter den zerschossenen Albert hängt dicht unterhalb der Wolken ein R.E., englischer*



Jagdgeschwader Richthofen, Udet in der Mitte sitzend in die Kamera schauend auf den nächsten Einsatz wartend.

Artilleriebeobachter. Schiesst wohl seine Batterien ein. Wir sind etwas tiefer als er, wahrscheinlich hat er uns nicht bemerkt. denn er zieht ruhig weiter seine Kreise. Ich tausche einen raschen Blick mit Scholz, er nickt, ich verlasse die Staffel und sause auf den Tommy zu. Ich greife ihn von vorne an. Von unten her stosse ich wie ein Habicht auf ihn, feuere auf ganz



Luftkampf !

kurzer Entfernung. Sein Motor wird von den Schüssen durchsiebt. Er kippt sofort, platzt gleich

darauf in der Luft auseinander. Die brennenden Trümmer stürzten dicht bei Albert hinunter. Eine Minute später bin ich wieder bei der Staffel und fliege feindwärts. Scholz nickt wieder. Rechts unter uns die Römerstrasse. Die Bäume sind noch kahl. Wie durch ein Gitterwerk hindurch kann man Kolonnen unten ziehen sehen. Sie ziehen nach westen, es sind Engländer. Auf dem Rückmarsch vor unserer Offensive. Dicht über den Baumwipfeln streicht eine Kette Sopwith Camels entlang. Englische Einsitzer. Sie sollen wohl die Römerstrasse schützen, eine Hauptader feindlichen Abmarschs. Ich habe kaum Zeit das Bild in mich aufzunehmen, das saust Richthofens roter Fokker im Sturzflug nach unten, wir alle hinterher. Die Sopwith Camel spritzen auseinander wie Küken, wenn der Habicht stösst. Nur einer kann nicht mehr entweichen, der, den der Rittmeister aufs Korn genommen hat. Es geht so schnell, dass man kaum noch von Luftkampf reden kann. Einen Augenblick glaubt man der Rittmeister rammt ihn, so kurz war die Entfernung. Höchstens zehn Meter schätze ich. Da läuft ein Schlag durch den Sopwith. Seine Nase wird nach unten gerissen, eine weisse Benzinflagge flattert auf und in Rauch und Feuer schlägt er neben der Strasse auf. Richthofen aber, der stählerne Pfeil der Staffel, saust weiter im steilen Gleitflug nach unten auf die Römerstrasse zu. In zehn Metern Höhe jagt er über der Erde entlang, beide MGs schießen ununterbrochen in die Menschenkolonnen unten auf der Strasse. Wir alle bleiben immer hinter ihm und wir schießen, schießen wie er. Ein panisches Entsetzen scheint die Truppe zu lähmen, nur ein paar spritzen in den Schausseeegraben, die meisten fallen wie sie gehen oder stehen. Am Ende der Strasse dreht der Rittmeister eine kurze Kurve und fegt noch einmal über den Spitzen der Schausseeebäume entlang. Diesmal werden unsere Schüsse von unten erwidert. Infanteristen stehen da, die Gewehre an die Backen gerissen, und aus den Schausseeegraben bellt ein Maschinengewehr herauf. Doch der Rittmeister fliegt keinen Meter höher deshalb, wenn auch seine Tragflächen durchlöchert werden. Wir sind alle dicht hinter ihm, fliegend und schießend. Die ganze Staffel ist ein Körper, seinem Willen



Ohne Worte!

untertan. Er verlässt die Strasse, steigt, wir folgen ihm. In fünfhundert Metern Höhe fliegen wir nach Hause zurück... Als wir landen ist es halb eins. Es ist Richthofens dritter Start heute Morgen... Tja, Jungens, so ging das früher zu, schätze ich mal... Ich weiss, ich weiss, Kameraden, der eine oder andere könnte nun denken, warum der denn nun so etwas in seinen Baubericht schreibt. Ja, Ihr habt vielleicht Recht. Aber ich denke, dass dies ein Zeitdokument

ist, von einem Mann geschrieben der dabei war, wirklich dabei war... (Wenn ich richtig informiert bin, ist erst kürzlich der letzte ehemalige Soldat, welcher am WK I gekämpft hatte und denselben auch überlebte, gestorben)... Und Udet, welcher eigentlich nur seine Pflicht getan hat, gut vielleicht auf der falschen Seite, aber was kann er dafür, das ist eben Schicksal, wie dies der Truppe auf der Römerstrasse. Aber eines muss man dem Udet eben trotz allen Widersprüchen seiner Person lassen. Als er nämlich seine Seele dem Teufel verkaufte hatte und später bemerkt hat, dass dies kein guter Handel war, zeigte Ernst Udet wenigstens, dass er Konsequenz war, als er sich am 17. November, nach einem heftigen Streit mit Göring in Berlin in seiner Wohnung erschoss. Als letzte Botschaft an die Nachwelt schrieb er mit dem Lippenstift seiner Freundin auf das Kopfteil seines Bettes... "Stählerner", du hast mich belogen... (damit meinte er Göring).



Wusstet ihr denn eigentlich dass, als am 11. November Deutschland kapitulierte und der Kaiser ins neutrale Holland floh, wie die Bilanz dieses Krieges aussah? Na, dann schaut euch das mal an: 90% der franz. Männer zwischen 18 und 24 wurden getötet oder war verletzt. 60 % der franz. Truppen fielen im Kampf. Deutschland hatte 1,8 Mil., Österreich-Ungarn 1,2 Mil., Russland 1,7 Mil., Frankreich 1,38 Mil., USA 0,1 Mil., und England 0,94 Mil. Tote zu beklagen. Die Deutschen Luftstreitkräfte 6840 Männer verloren, 7350 Verwundete und 2751 in Gefangenschaft oder vermisst. Im Deutschen Heimatdienst kamen 1800 Personen um, davon 98% im Flugunterricht. Von den 3200 Toten im Dienst bzw. Felde kamen noch einmal 1450 ohne Feindeinwirkung ums Leben. Insgesamt 3250 Männer oder 47,5% des Fliegenden Personals kamen also ums Leben, ohne dass der Gegner irgendetwas dazu beigetragen hätte. Von den Verletzten kamen sogar 51,8% ohne Feindeinwirkung zu Schaden und davon wiederum 43,8% beim Fliegenlernen hinter der Front. Der Anteil der Offiziere an allen Toten und Verwundeten lag bei etwa 50 % weil insgesamt in der Fliegerei Offiziere dominierten (fast alle Beobachter waren wegen der besonderen Aufgabe Offiziere, auch wenn dies auf die Flugzeugführer nicht zutraf). Die Offiziell im Luftkampf Gefallenen mit 1420, davon allein 710 Beobachter, ist dagegen bescheiden. Der gegnerischen Luftabwehr hingegen fielen bei 104 Registrierten Abschüssen 230 Personen zu Opfer. Von den Assen, die sicher zu den allerbesten zählten, überlebte nur eine ganz kleine Zahl und diese war wesentlich geringer als die Zahl der im Krieg getöteten. So geht das eben im Krieg... im sinnlosen Krieg. Aber wenn ihr mal ein wenig nachdenkt, so müsst auch Ihr, meine Lieben Modellflug Kameraden feststellen, dass der Mensch im allgemeinen, und dass seit seinem bestehen, immer dann am Kreativsten war, wenn es darum ging, sich gegenseitig die Birne einzuschlagen...stimmts? Aber Kreativ können wir auch in unserer Werkstatt sein....mit Claudiaaaaaaahahahah. (Kleiner Scherz am Rande... tschuldigung) Ne, eben Kreativ müssen wir sein wenn es dann um die Baldachinstreben geht, welche nun anzupassen sind. Und ich sag euch, das ist gar nicht so einfach. Die werden nämlich zuerst nur provisorisch mit dem Flächenmittelteil verbunden und erst nach dem Zusammenbau des Flugzeuges und der



Überprüfung dessen Einstellwinkel, können dieselben in den Rumpf verleimt werden. Wenn man an dieser Stelle absolut exakt arbeitet, sollte später keine Korrektur der EWD notwendig sein. Macht man diese Arbeiten aber nicht absolut seriös, dann bekommt der Erbauer ein Modell welches nie richtig schön zu fliegen ist. Nun, ich auf meiner Seite habe zum einmessen des Tragflächen Mittelteiles je eine Hilfsleiste aus Kiefernholz

auf die untere Masslinie (Referenzlinie), auf der rechten und der linken Rumpffseite mit Sekundenleim gepunktet, also auf die Linie ab welcher vom Rumpf aus gerade hoch zur Endleiste- oder Nasenleiste des Tragflächenmittelstückes gemessen wird. Nun konnte ich als erster



Endlich.. EWD ist Eingestellt, Streben verhartzt...danke

Arbeitsgang so zu sagen, die Masse welche vom Plan her vorgeschrieben sind, (also die vom Rumpf bis Endleiste unten, und die vom Rumpf bis Mitte Nasenleiste vorne), diese Masse konnte

ich nun anpassen, überprüfen und gegebenenfalls angleichen. Und angleichen musste ich. Bei allen vier, gleichmässig bis zum Anschlag in den Rumpf eingeführten Streben hatte ich vorne eine Differenz zum Soll von 10mm/m (Statt 175mm gem. Plan hatte ich 165 mm). Und hinten hatte ich eine Differenz von 3,3mm. (Statt 161.87mm gem. Plan, hatte ich auch 165mm) Gut sagte ich mir, dies sollte eigentlich kein Problem sein. Danach wird die ganze EWD natürlich noch wie wir das alle gewohnt sind mit der EWD Waage eingesessen... (Ich habe *die* von Greatplanes...ja *die* tolle, teure mit dem Laser...und dem Laser seine Batterien sind immer gerade dann leer, wenn man die



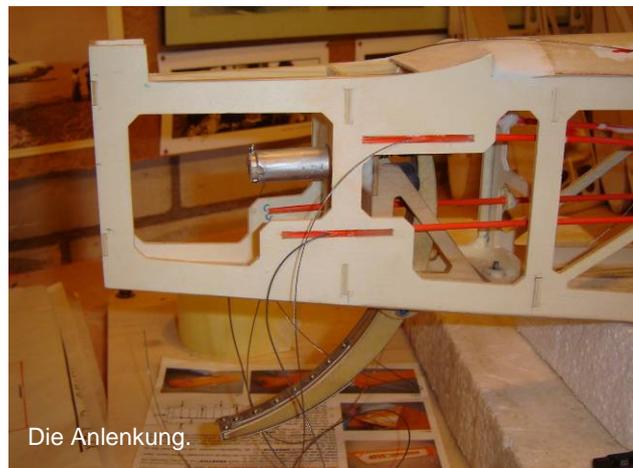
Umlenkwinde für das Höhenruder... "Dieter, Gott vergelts"...

EWD Waage mal wieder braucht!!!! Dem nicht genug, zwei Tankstellen, 3 Radio und TV Geschäfte und drei Händler musste ich aufsuchen bis ich die richtigen SPEZIELKNOPFBATTERIEN hatte!!!!!!...verkauf ich und zwar schnell.) ...Eben...wo waren wir stehen geblieben...Ach ja... Danach wird die ganze EWD mit der Waage eingesessen damit wir sicher sind (Untere Tragfläche +3°, Obere Tragfläche + 2,5° und das Höhenleitwerk + 2°). Aber ich frag da mal besser den Johann, er hat schon so manchen Tiefdecker, Schulterdecker

Mitteldecker und...Doppeldecker in seiner Modellflieger-Karriere gebaut und kann auf eine 3 Jahrzehnte lange Flugmodellbau Erfahrung zurückgreifen. Er weiss sicher Rat. Wir haben das Modell auf der Höhe des oberen Rumpfgurtes in die Waage gelegt und dann die geforderte EWD am Höhenleitwerk gemäss Plan auf die +2° eingestellt, danach haben wir die geforderte EWD am oberen Flügelmittelstück auch gemäss Plan auf 2,5° eingestellt sowie die untere Tragfläche auf +3°. Haben wir hier nun richtig gemessen, konnten wir die laut Plan geforderten Distanzen zwischen Oberkante Rumpfgurt und Mitte Nasenleiste (175mm) sowie zwischen Oberkante Rumpfgurt und Mitte Endleiste (161.87mm) exakt erhalten. Dies wurde dann auch, nach dem die Streben entsprechend aufgefüllt wurden, erreicht. Ich habe auch den Schorsch aus Bayern gefragt, er fertigte sich für diese Arbeiten eine Schablone an mit deren Hilfe er den von Wildorfs Plan geforderten Masse auf das Modell übertrug. Nachdem nun die geforderten Distanzen alle samt nach Plan eingehalten wurden, die EWD eingestellt war, konnten die Streben mit Sekundenleim fixiert werden um dann etwas später mit Epoxi verharzt zu werden. Tja, dann



Servo für Höhe und Seite.



Die Anlenkung.

ging es Schlag auf Schlag,

die Servos für Höhe/Seite und Motor waren eingebaut und die ganze Führung der Zugseile von Höhen und Seitenrudern konnten gelegt und verleimt werden. Dann konnte ich mit dem Beplanken der Rumpfseiten mit 0.4mm Birken Flugzeugsperrholz beginnen, was nur noch Formsache war.

Nun habe ich den Rumpf abermals so richtig gut verschliffen, ich achtete auf jede noch so kleine Unebenheit...eine gefunden...sofort verspachtelt. Während diesen Arbeiten viel mir ein, dass ich doch die Motorhauben Befestigung mittels M3 Schraubhülsen schon jetzt einbauen kann damit



ich nachdem das Modell Lackiert ist, nicht mehr Gefahr laufe, den Schönen Rumpf zu verletzen. Auch habe ich schon sämtliche Borungen für die Später zu montierenden Ösen angebracht, an welcher dann die Verspannung zum halten kommt. Dann Habe ich mir einen Balsaklotz von



Ernst Udet mit Flamingo.

150mmx50mmx50mm zusammengeleimt aus welchem ich die Kopfstütze für den Piloten Konisch zugeschliffen habe. Diesen an die Rundungen des Rumpfrücken angepasst und verleimt. Den Tankstützen positioniert und das dafür vorgesehene Loch gebohrt, die Löcher für die Befestigung desselben angebracht und somit

war der Rumpf dann eigentlich im Rohbau fertig gestellt. Womit wir, bevor das Kapitel endet noch einmal im Detail zum Schleifsporn und zum fertig verschweissten, dem Baukasten als Fertigteil beiliegenden Fahrwerk kommen müssen, da dies ja auch noch an den Rumpf angepasst werden muss, bevor lackiert werden kann. Der Schleifsporn besteht aus 6 Teilen welche schon fertig gefräst sind und nur noch aus den Trägerplatten herausgetrennt werden müssen. Nach deren Vorbereitung war der Sporn in gerade Mal einer halben Stunde zusammengesetzt. Nur war ich da wieder einmal nicht ganz mit Wildorfs Lösung der Federung desselben einverstanden. Zur Federung schlägt Wildorf vor, lediglich einen Gummi um das obere ende des Spornes und das obere ende des halte -Rahmens zu wickeln. Als Dämpfung nimmt wildorf ein Stück Kautschuk. Ich auf meiner Seite habe ganz einfach einen Wasserfesten Filzschreiber ohne mit der Wimper zu zucken, äusserst kaltblütig die Gurgel umgedreht und von unten her kommend auf einer länge von etwa 7 cm sauber geköpft. Nachdem der Filzschreiber nun das Zeitliche gesegnet hatte und mir

meine mordenden Finger mit seinem Wasserfesten schwarzen Saft zu dank verfärbte (in diesen Situationen ist es doch gut, das sich bei den meisten von uns die Werkstatt im Keller befindet...da hört man das Fluchen nicht so gut) Eben, als ich dann meine Finger so einigermassen gesäubert hatte bohrte ich am oberen ende der Alu hülle des Stiftes ein 3m/m loch damit ich



Das Fahrwerk nach der Modifikation.



nach dessen Positionierung und verharzen am Spornrahmen später dann eine genügend starke Feder einsetzen kann. Diese Feder wird dann immer wieder auswechselbar sein und wird auch mittels Kautschuk am Anschlag gedämpft....Soweit zum Sporn.... Nun, wisst ihr noch, was ich anfangs meines Bauberichtes über das Fahrwerk schrieb? Das Fahrwerk sei eine Augenweide ist



es auch... nur, als ich dieses an den Rumpf anpassen wollte, musste ich leider feststellen dass dieses so überhaupt nicht zu gebrauchen war. Ja, ihr hört richtig. Das Fahrwerk war viel zu tief. Ich meine die Schenkellänge der Haupt stützen waren viel zu kurz bemessen. Montierte ich die Räder, hatte ich von der Oberkante des jeweiligen Pneus bis zur Unterkante der jeweiligen Tragfläche nur gerade einmal 22m/m. Wenn also bei einer Landung das Fahrwerk bis zu Anschlag einferdert, hatten wir gerade noch etwa 3m/m Luft zu Verfügung. Tja...und

wieder konnte ich mich Glücklich schätzen, denn da war doch noch ein netter Modellbaukamerad in Bayern, ja, der Schorsch, er baut doch den gleichen Vogel wie ich. Mal fragen was er sich da für eine Lösung ausgedacht hat.

Am gleichen Tag noch schrieb ich Schorsch ein E-Mail. Selbstverständlich musste ich nicht lange warten und ich hatte eine Antwort mit einem Satz Bilder auf dem PC. Schorsch löst das Problem mit einer kompletten neuen Konstruktion des Fahrwerkes. Er teilt die Hauptachse ich zwei Segmente, welche jede für sich federn kann. Für dieses Fahrwerk muss jedoch einiges an Zeit investiert werden, da es eine Geniale Lösung dieses Problems darstellt. Schorsch hatte die Freundlichkeit mir einen Plan seines



Fahrwerkes zukommen zu lassen, mit allen Massen im Massstab 1:1. Vorweg sei gesagt, dass ich das Problem anders gelöst habe, aber es mir sicherlich nicht entgehen lasse dieses Fahrwerk an einem Späteren Zeitpunkt zu bauen und dann unseren lieben Roland Schaffner mal wieder höflichst betreffend Frästeile und Hartlöten um seine Hilfe anzufragen. Auch möchte ich an dieser Stelle mal dem lieben Zingg Johann und dem Schorsch für all ihre Guten Ratschläge danken die sie mir immer und immer wieder geduldig zukommen liessen oder gar bei mir zuhause in der Werkstatt vor Ort lösungs- Vorschläge ausgrübelten. Danke an dieser Stelle...danke... Nun gut...snif...(bin ganz gerührt...snif) Also das Fahrwerk sei fertig verschweisst sagt Wildorf. Aber warum hatte es dann überall, an jeder Seite wo das 5m/m Stahl in den jeweiligen Verbinder einläuft so kleine runde Einbuchtungen? So wie wenn man mit dem Körner eines drauf geschlagen hat um so den 5m/m Rundstab zu Arretieren (Quetschen) Auch waren die Verbinder leicht angerostet. Na ziehen wir doch mal an so einem verbinder...und?...weg war er!?! Ja, ich traute meinen Adleraugen nicht der Fahrwerks Draht war mit nur einem geringen Kraftaufwand aus den



jeweiligen Verbinder zu ziehen!?! Was soll ich dazu sagen. Also ab in den Modellbauladen und neuen Fahrwerks-Draht kaufen, welcher natürlich auf Lager ist...oder sein sollte...oder? Gut nach dem ich dann endlich im besitze des oben genannten Materiales war, habe ich ganz einfach das gleiche Fahrwerk noch einmal genau gleich gebogen, nur liess ich die Schenkel auf jeder Seite 20m/m länger.

Das ganze mit Silberlot hart gelötet und verputzt. Nun hat mein Fahrwerk noch die dem Original gleichenden Profile bekommen, welche ich in gemischt Bauweise Holz/Kohle/Harz erstellt habe. Das ganze noch einmal verschliffen und grundiert kann sich durchaus sehen lassen und... Ich habe eine vernünftige Distanz zwischen Pneu und Tragflächenunterseite, auch wenn das Fahrwerk ganz eingefedert hat. So viel zu einem Sensationellen Aufwändig gestalteten fix fertig verschweissten Fahrwerk, welches dem Bausatz Montage fertig beiliegt! So, mal sehn was Udet macht...denn...dies war mein siebter Streich... der achte folgt sogleich.

Ende des 7.
Kapitels
Klaus Schulze