

“Ich habe noch nie einen Flieger besessen, den ich genauso gerne am Boden anschau wie in der Luft, wenn aus den vielen Tagen der Vorbereitung, der Gedanken um ein solches Projekt dann irgendwann der Tag kommt, an dem es in die Luft geht, dann sind es genau diese Momente, die man braucht, um die Faszination Fliegerei wieder mal hautnah zu spüren.“

Christoph Fackeldey März 2010

SZD 59



SZD 59 inkl. Winglets, Scalenachbau des Originals vom dänischen Club Fyns Svaeflyveklub in der 6 Meter Version im Maßstab 1: 2,5

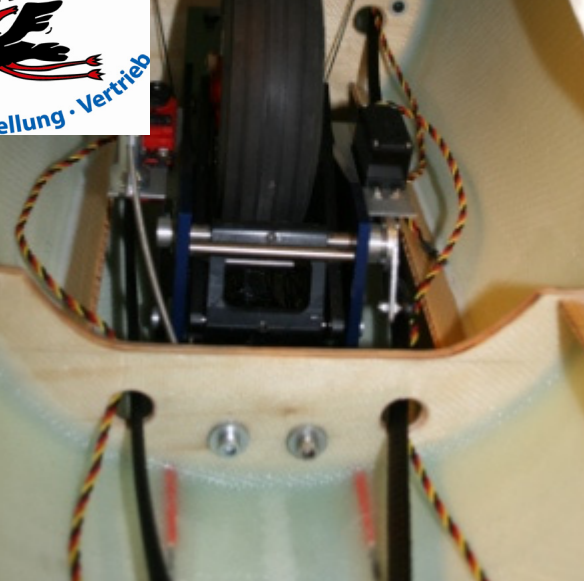
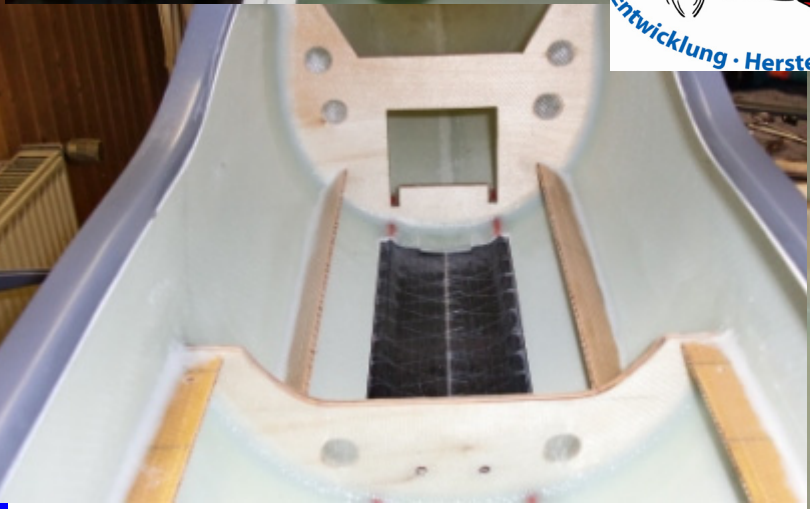
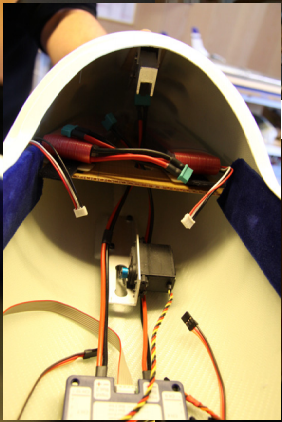
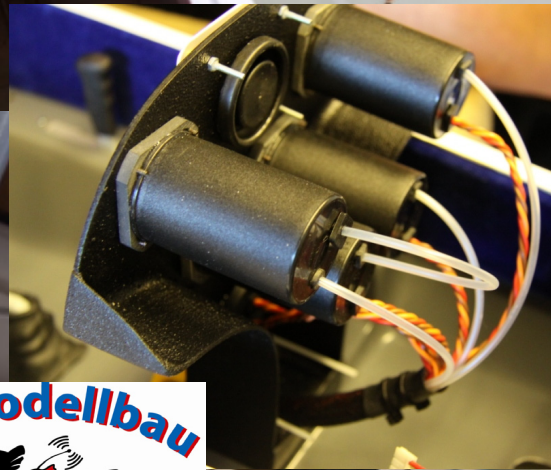




Abholung Bausatz Dez. 2009



100 Tage verging ...



Als im Jahr 2009 der Wunsch nach einem neuen Segler aufkam, fiel die Entscheidung recht schnell auf das Flaggschiff aus dem Hause Baumgärtner, den SZD 59. Wie oft hatte ich diesen SZD 59 in der Luft bestaunt, vor allem seine Wandlungsfähigkeit vom Thermik- zum Acrosegler und das binnen Sekunden.

Im Dezember 2009 war es dann soweit und ich fuhr zusammen mit meinem Sohn Richtung Thüringen zu einem Tagesausflug nach Ostdeutschland. Heiko Baumgärtner wohnt in Gera-Alttaubenpreskeln und wir waren sehr wißbegierig, alles um diese kleine Manufaktur zu erfahren.

Vor der Werkshallenbegehung zum Objekt unserer Begierde gab es ein schmackhaftes Adventsmenu und so gut gestärkt schilderte uns Heiko in einer knappen Stunde alles Wissenswerte um die Bauausführung meines neuen Prachtstücks. Da lag er nun vor uns und da mich die vielen Eindrücke erschlagen hätten, zog ich es vor, die Dinge in Wort und Bild festzuhalten. An diesem Tag folgte noch eine kleine touristische Entdeckungsreise zur weltgrößten Ziegelsteineisenbahnbrücke der Welt und auf diesem Wege darf ich Heiko nochmals meinen Herzlichen Dank für diese besondere Form der Gastfreundschaft zum Ausdruck bringen.



Es scheint aber normal zu sein, das Heiko sich diese Zeit für die Auslieferung nimmt, im benachbarten Hangar stand ein Original Blanik, den Heiko derzeit abformt, - also mal wieder ein neues Projekt, welches erneut mit einer unglaublichen Präzision und entsprechendem Ehrgeiz im Bauch von ihm realisiert wird.

Mit vielen Eindrücken ging es dann Richtung Heimat und in den darauffolgenden Wochen bekam ich viel Unterstützung beim Zusammenbau insbesondere bei den Kapiteln, Fahrwerkseinbau, Tragflächenanpassung sowie Lackierarbeiten durch das befreundete Schleppteam West aus Erkelenz. Ohne diese beiden Jungs sähe der SZD 59 nicht aus, wie er nunmehr aussieht, .. perfekt. Eigentlich zu schade zum Fliegen, aber ich entschloss mich noch, das Cockpit so liebevoll wie möglich aufzubauen und schlussendlich war ich mit den Ausführungen sehr zufrieden. Es war für mich die Gratwanderung, einerseits einen alltagstauglichen Flieger sein Eigen zu nennen, andererseits ein Projekt zu schaffen, was mir auch beim Betrachten am Boden immer wieder Freude bereitet. Dazu allen, die in irgendeiner Form Ihre Unterstützung mir gaben, nochmals meinen herzlichsten Dank. Zu guter Letzt auch meinem eigenen Teamkollegen Holger Thoennes. In vielen Stunden Programmierarbeit und Abstimmung der Antennen sowie Austrimmen des Modells folgte der Einbau einer 2,4 Ghz Anlage, dessen Test- und Prüfbarkeiten mittels EDV-Auslesung über einen handelsübliches Notebook schierweg ungeahnte Möglichkeiten boten.



So kribbelte es natürlich schnell in den Fingern, den SZD am Flugplatz in den Luftraum zu übergeben. Auch dort testeten wir nochmals die Signalstärken der beiden Antennen und nach einigen Reichweitentests begann dann der große Moment.

Ein Vereinskollege hielt die Flächen gerade und nach wenigen Metern hob der SZD 59 ab und flog, als wäre das nicht der Erstflug. Ich habe nichts verändert, gar nichts. Man denkt ja, das kann nicht sein und so wartete ich gespannt auf den Moment des Ausklinkens, der in ca. 300 Meter erfolgte. Auch hier war der Respekt vor dem Modell größer als die eigentliche Aufgabe des Steuerns und so wurde auch die erste Landung ein Vergnügen. Ich mischte ein wenig Tiefenruder auf die Störklappen hinzu und das war es auch schon. Es sollten vier Landungen in der Wingletsversion folgen; faszinierend die Eigenschaft, das man hierbei den SZD gar ein wenig anstellen kann und danach wunderschön auf's Rad setzen kann. Meine neueste Errungenschaft, die Trommelbremse am Fahrwerk kam dann mittels Tippschalter ebenfalls direkt zum Einsatz und solche Momente lassen dann die vielen Gedanken um , ein solches Projekt vergessen. Nun „Kunstflug !“, rief mein Teamkollege und Schlepp-Pilot zugleich, ich liess mich überreden, die Winglets abzunehmen und die Acrorandbögen anzustecken. „Uii...“ – es ist nicht gelogen zu sagen, das ist ein anderer Flieger, viel agiler, nicht problematisch aber viel sensibler im Ansprechverhalten liess ich nicht lange den SZD gleiten und versuchte erste Rollen und Rückenflug. Ich nehme es vorweg, der Flieger wird wohl mehr können als ich auch auf Dauer zu steuern vermag und um es in Heikos Worten zu sagen: Der Flieger kennt keine Grenzen, die Grenze bist Du ... - den Spruch kenne ich vom Autotesttraining, und wie immer in allen Lebensbereichen heisst es nun, „üben, üben und nochmals üben ...“ – Ein Höhepunkt der Seglerkarriere ist erreicht, ihn zu besitzen ist schon ein tolles Gefühl, ihn zu beherrschen, ein befriedigendes Gefühl - ihn in allen Facetten in der Luft zu verstehen, meine neue Aufgabe für die nächsten Fliegerjahre.



In diesem Sinne, danke nochmals allen die in diesem Zusammenhang mir Unterstützung gaben und für all jene, die noch nicht wissen, ob ein SZD 59 die richtige Entscheidung sein könnte, darf ich vorweg sagen: „It is ...“

SZD 59

6.00 / 5.28 Meter

Kategorie:

Segelkunst- und Thermikflug

Art:

Scale-Modell, Maßstab 1:2,5

Nachbau eines dänischen Originals

vom Daensk Club Fyns Svaeeflyveklub



Technische Daten Modell SZD-59

Spannweite: **6.00m** Thermik-/ 5.28m Acroversion

Rumpflänge: **2.74m**

Profil: HQ-Strak (modifiziert)

Flügelpackmass: Tragflügelänge max. 2.55m (Acroversion)

