EIN OLDTIMERSEGLER IM VERTRIEB VON PICHLER

Slingsby T45 Swallow

Eine Schwalbe macht noch keinen Sommer, heißt ein geflügeltes Wort. Vielleicht wurde die Original Slingsby T45 Swallow deshalb gut 120-mal gebaut, um zum Segeln im Aufwind immer sommerliches Wetter zu haben? Nun, das Modell von Pichler bringt vieles mit, um Segelspaß zu erleben, wie FlugModell-Autor Knut N. Zink herausfand.

TEXT UND FOTOS: *Knut N. Zink*

Primär wurde die Slingsby T45 Swallow als günstiges Club-Segelflugzeug entwickelt. Der Erstflug fand am 11. Oktober 1957 statt und bis 1968 entstanden zirka 120 Exemplare, als ein Feuer die Fabrik zerstörte und damit die Ära der Swallow beendete. Der Segler wurde in der RAF in ihrem Air Training Corps, in der Abteilung Soaring Association und der Royal Navy geflogen. Weitere Exemplare gingen nach Spanien, Pakistan, Burma und anderen Ländern des Commonwealth sowie in die USA. Die Schwalbe kam weit herum.

Neue Aufmerksamkeit

Viele Modellbauer haben mit Zweckmodellen angefangen, beispielsweise Taxi, Beta und anderen, bevor es dann zu vorbildgetreuen Modellen überging. Ab dem Moment rücken Modellnachbauten von Minimoa, Reiher, Condor, Lo-100, Grunau Baby, Ka7, Ka8 oder welche aus der Spatzenfamilie in den Fokus. Mir ging es jedenfalls so. In all den Jahrzehnten verlor ich die Slingsby T45 zwar nie ganz aus den Augen, baute sie aber auch nicht. Vielleicht liegt das auch daran, dass das Vorbild erst 1957 auftauchte und darum nicht ganz in meine beziehungsweise die Oldtimerszene passt.

Einen Clubsegler, einfach aufgebaut mit Kastenrumpf und spitz zulaufenden Flügeln, so etwas haben die meisten Modellhersteller gar nicht im Programm. Offenbar haben nun aber einige asiatische Modellfabrikanten diese Lücke erkannt, denn inzwischen gibt es die Swallow mit 800, 1.800 und 3.270 mm Spannweite – so weit mir bekannt, vielleicht ist das Angebot größer. Pichler ist einer der Anbieter eines der Bausätze, wobei mir die 1.800-mm-Version zusagte.

Rumpf zuerst

Der Bausatz besteht aus gelaserten Teilen, Leisten, Beplankungsmaterial, Kohlefaser- und PVC-Rohren für die Steckung der Flügel, Schubstangen aus Stahldraht in PVC-Röhrchen, Kabinenhaube und Nasenhaube aus PVC, Kleinteilen, Bauanleitung mit Bildern und mehreren Plänen. Interessanterweise scheinen die Kabinen- und die Nasenhaube direkt von einer 3D-gedruckten Urform tiefgezogen zu sein. Wenn man genau hinsieht, sieht man die Linien des Filaments.

Angefangen habe ich mit dem Bau des Kastenrumpfs. Der wird zunächst aus zwei Seitenteilen und fünf Spanten erstellt. Die Seitenteile wiederum sind aus je zwei Hälften zusammenzukleben. Schon hier merkt man, dass der Bausatz sehr gut durchkonstruiert ist und sehr passgenau gefertigt wurde.



Da es ein Hochdecker ist, werden die Flügel an eine Konstruktion oben auf dem Rumpf angesteckt. Die Steckung besteht aus einem 12-mm-CFK-Rohr, das oben durch den Rumpf geht und in den Flügeln in PVC-Rohren steckt. Buchendübel hinten funktionieren als Verdrehsicherung. Wie man die Querruderservos in den Rumpf zum Empfänger verbindet, bleibt dem Modellbauer selbst überlassen. Ich habe bei mir bewährte 9-polige D-Sub-Steckverbindungen verwendet, weil ich die grünen Multiplex-Stecker oder Servostecker an langen Kabeln nicht mag.

Der Rumpf bekommt noch ein Rad mit einer kleinen Kufe spendiert. Beides scheint mir aber eher nur der Originalität halber gemacht worden zu sein. Eine große Funktion traue ich beiden nicht zu, da das Modell unter 2.000 g wiegen wird. Und abweichend vom Original erhält das Modell einen FES-Antrieb mit Brushless-Motor. Das gefällt mir inzwischen sehr gut, da ich kein Vereinsmitglied bin und somit kaum Schleppmöglichkeiten habe. Dafür habe ich aber hier im Voralpenland jede Menge Hänge für nahezu alle Windrichtungen.

Kabinenhaube und Leitwerke

Die Haube wird aus einem Rahmen und drei Halbspanten hergestellt. Vier Neodym-Magneten, die auf dem Rumpfrahmen zu befestigen sind, sichern die Haube. Das vordere Drittel wird mit 2-mm-Balsa beplankt. Eine Klarsichthaube, mit vielen Schräubchen befestigt, liegt dem Bausatz bei.

Das Seitenleitwerk wird aus Dreieckrippen, einem Holm und einer Sperrholzendleiste hergestellt; es gibt keinen Randbogen. Als Scharniere liegen Vliesplättchen bei. Das mitgelieferte Ruderhorn aus weißem Kunststoff mit Anschraubplatte habe ich durch eines aus 2-mm-GFK ersetzt; so etwas mache ich immer selber. Als Anlenkung liegen sowohl für das Seiten- als auch das Höhenruder Stahldrähte mit PVC-Röhrchen bei. Herstellerseitig ist der Stahldraht bereits

Technische Daten

Slingsby T45 Swallow von Pichler

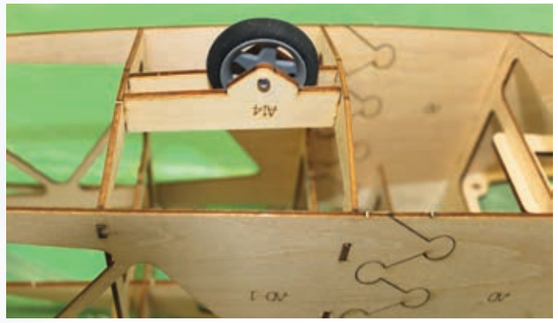
Preis:	159,– Euro
Bezug:	Fachhandel
Internet:	www.pichler.de
Spannweite:	1.800 mm
Länge:	1.160 mm
Gewicht:	ca. 2.000 g
Motor:	A2217/1260kv
Regler:	Pulsar C30
Akku:	3s-LiPo, 2.200 mAh
Luftschraube:	9 x 5 Zoll, Klapp-Propeller

Testmuster-Bezug

Testmuster | Zubehör



Tragflächenaufnahme am Rumpf mit dem 12-mm-CFK-Steckungsrohr



Das Rad ist fürs Modell zu klein, als dass es später Wirkung haben wird, aber es gehört wie beim Original dazu



Markant am Rumpf ist die Gitterbauweise, die hier jedoch mit gelaserten Sperrholzbrettern realisiert wurde



Dämpfungsfläche und Ruder sind profiliert und passend zu schleifen



Beide Höhenruderhälfte sind über ein Rohr verbunden, das hier bereits eingekastet ist

auf einer Seite gekröpft und für die PVC-Röhrchen sind Aussparungen und Durchbrüche in den Spanten vorhanden.

Das Höhenleitwerk, ebenfalls gedämpft wie das Seitenleitwerk, wird im selben Stil wie schon das Seitenleitwerk gebaut. Mit dem Unterschied, dass die Dämpfungsfläche mit 2-mm-Balsa zu beplanken ist. Wieder wurden selbst hergestellte GFK-Ruderhörner verwendet und eine weitere Änderung umgesetzt. Eigentlich soll das Höhenleitwerk auf den Rumpf geklebt werden. Ich habe es aber mit zwei M3-Nylonschrauben befestigt. Weniger aus Gründen der besseren Transportmöglichkeit, sondern wegen der Möglichkeit, bei Bedarf die EWD anpassen zu können.

Bau der Flügel

Angenehmerweise zeigen die Pläne beide Flügelhälften, sodass man diese gleichzeitig aufbauen kann. Die Rippen werden in eine Kammverkastung gesteckt, die Endleiste ist aus Sperrholz, die mit Einschnitten versehen wurde, und die Nasenleiste ist eine 8 x 8-mm-Balsaleiste. Die Verkastung erhält oben und unten eine 6 x 6-mm-Balsaleiste.

Ich habe die Rippen zuerst in die Endleiste geklebt und dann erst in den Holmkamm. Letzteren soll man mit 2-mm-Balsastücken unterlegen, weil später noch eine Nasenbeplankung (oben und unten) aus 2-mm-Balsa dazukommt. Man könnte auch die Beplankung auf den Plan legen und dann den Holm und die Rippen einsetzen. Aber dann ist der Plan verdeckt und das gefällt mir nicht so.

Die Querruder werden aus Balsaholm, Sperrholzendleiste und Dreiecksrippen gemacht. Wenn man die Rippen in der Flucht der Flügelrippen setzen will, müsste man die Einschnitte leicht schräg feilen. Ich habe das nicht gemacht, weil man das später durch die Bespannung nicht mehr sehen kann. Der Hersteller hätte aber die Einschnitte etwas breiter machen können, damit die Rippen leicht schräg stehen können. Kleiner Tipp: Man sollte das PVC-Steckungsrohr schon beim Bau in die ersten vier Rippen schieben, damit das später auch passt.

Im Bausatz sind Querruderhörner aus Sperrholz vorhanden. Aus demselben Material liegen auch Brettchen für die Servomontage bei. Ich habe die Servos aber auf Deckel geschraubt, die man bei Bedarf abnehmen kann. Zur Ruderanlenkung dienen 1,2-mm-Stahldrähte, die schon abgelängt und gekröpft beiliegen.

Die 8 x 8-mm-Nasenleiste wird in V-Einschnitte der Rippen geklebt. Wie schon erwähnt, bringt man die Beplankung aus 2-mm-Balsa erst dann auf. Diese Brettchen sind erstens ab Werk zugeschnitten und zweitens mit „upper“ und „lower“ gekennzeichnet. Besser geht’s nicht! Wenn die Beplankung festgeklebt ist, kann man die Nasenleiste entsprechend dem Profil schleifen. Einen Randbogen gibt es auch hier nicht. Ich habe allerdings sogenannte Endscheiben aus 2-mm-Sperrholz angeklebt. Sie schützen die Querruder vor Beschädigung.

Finish

Da die Swallow der Nachbau eines Originals ist, kam für mich ein buntes Finish nicht infrage. Ich habe dann ein bisschen nach Originalen gesucht und bin beim Air Cadets XS651 hängen geblieben. Dieses Muster wurde bei der Royal Air Force eingesetzt und war hellgrau mit einigen orangenen Applikationen gefinisht. Früher hätte ich mich nie getraut, einen Segler in Grau zu bespannen, aber das sieht sehr gut aus und passt zur Swallow.

Vor dem ersten Flug stellte ich eine EWD von zirka 2,3° ein. Dazu musste das Höhenleitwerk hinten um 2 mm unterlegt werden. Den Schwerpunkt bei 86 mm konnte ich erreichen, indem ich den 3s-Akku im Rumpf noch hinter dem Servobrett platzierte. Gut, dass ich das Servobrett nicht festgeklebt hatte. So konnte ich es herausnehmen und den Akku zwischen die beiden Rumpfspanten legen.

Schwalbe fliegt

Wie bei mir üblich, habe ich das Modell an einem Tag mit wenig Wind an einem relativ flachen Hang eingeflogen. Mit wenig Schwung warf ich die Swallow waagerecht in die Luft und sie dankte es mit einem schönen Geradeausflug. Nach dem Zuschalten des Motors stieg das Modell im 45°-Winkel. Für meinen Geschmack etwas zu steil, denn wie zuvor vermutet, ist die Motorisierung einfach zu kräftig.

Motor aus und segeln. Das läuft ja wie aus dem Lehrbuch. Die Querruder (mit Differenzierung) wirken gut. Kurven mit Seitenruder-Unterstützung gehen einwandfrei. Dann sah ich einen Bussard in der Thermik kreisen (kein Witz) und bin gleich hingeflogen. Aber die Schwalbe ist wohl für geringere Thermik nicht so geeignet, den Bussard hat es nicht interessiert, er stieg, und ich bin einfach weiter meine Kurven geflogen.

Die Landung mit so einem leichten Modell ist unproblematisch; Störklappen braucht man nicht. Das Gras war schon fast etwas zu hoch, aber bei dem geringen Gewicht der Swallow T45 war auch das kein Problem, im hohen Gras aufzusetzen.

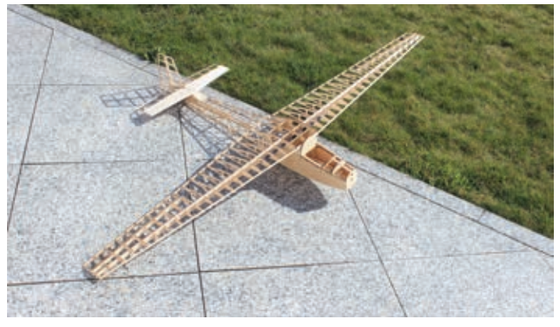
Wenn man sich für den Bau dieses verhältnismäßig kleinen Modells entscheidet, sollte man etwas Zeit einplanen. Nach meiner Erfahrung können Modelle um die 2.000 mm Spannweite fast so viel Arbeit machen wie große 6-m-Kisten. Schon kleine bauliche Ungenauigkeiten können am Ende größere Probleme verursachen. Manche Teile sind so winzig, dass mit einer Pinzette zu arbeiten ist. Wenn man sich aber auf das Abenteuer einlässt, hat man am Ende ein schönes und handliches Modell. Um es in die Luft zu bringen, braucht man nicht gleich einen großen Transporter oder eine Schleppmaschine. Und vor allem habe ich mit dem Design der Air Cadets mal was für mich ganz Neues gemacht: Grau mit Orange! Weiß kann ja schließlich jeder. ■



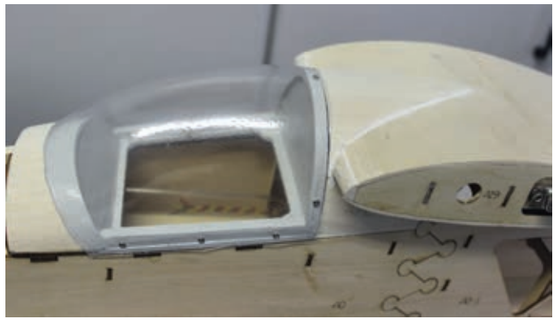
Mein Fazit

Der Bausatz der 1.800 mm spannenden Slingsby T45 Swallow von Pichler ist von sehr guter Qualität. Die Passgenauigkeit der gelaserten Teile und die Materialwahl überzeugt. Ausgestattet mit einem 3s-Setup ist das Modell leicht übermotorisiert, dafür ist man aber unabhängig. Das Vorbild ist weniger bekannt, sodass man nicht die x-te Version eines altbekannten Seglers bauen und fliegen kann.

Knut N. Zink



Abgeschlossener Holzrohbau. Die Passgenauigkeit der Laserteile ist sehr gut



Die Haube wurde vermutlich über einer 3D-gedruckten Urform tiefgezogen, denn die Layer sind noch erkennbar



Nicht vorgesehen, aber nützlich sind Endscheiben bei den Querrudern



Von Pichler stammt sämtliches verwendetes Zubehör, einschließlich Programmiergerät für den Regler



Ungewöhnlich für einen Segler ist das graue Farbschema, aber es gab ein Original in diesem Design



Die Slingsby T45 Swallow lässt sich gut aus der Hand starten und segelt sehr gut

Anzeige