

Hallo!

Hier mal wieder ein aktueller Baubericht aus dem Keller in der Haymogasse!

Allerdings nicht über die Stinson Reliant – die steht unverändert auf ihrer Heling. Ich bin Ihr im Oktober untreu geworden und habe mich an ein anderes Projekt herangemacht:

Den semi-Scale Wiederaufbau einer Messerschmitt M35 in 1:5.



Ich habe das Modell als Crash erworben – die linke Flächenwurzel war in Stücken, leichte Schäden am Höhenruder, Motorhaube in Trümmern.

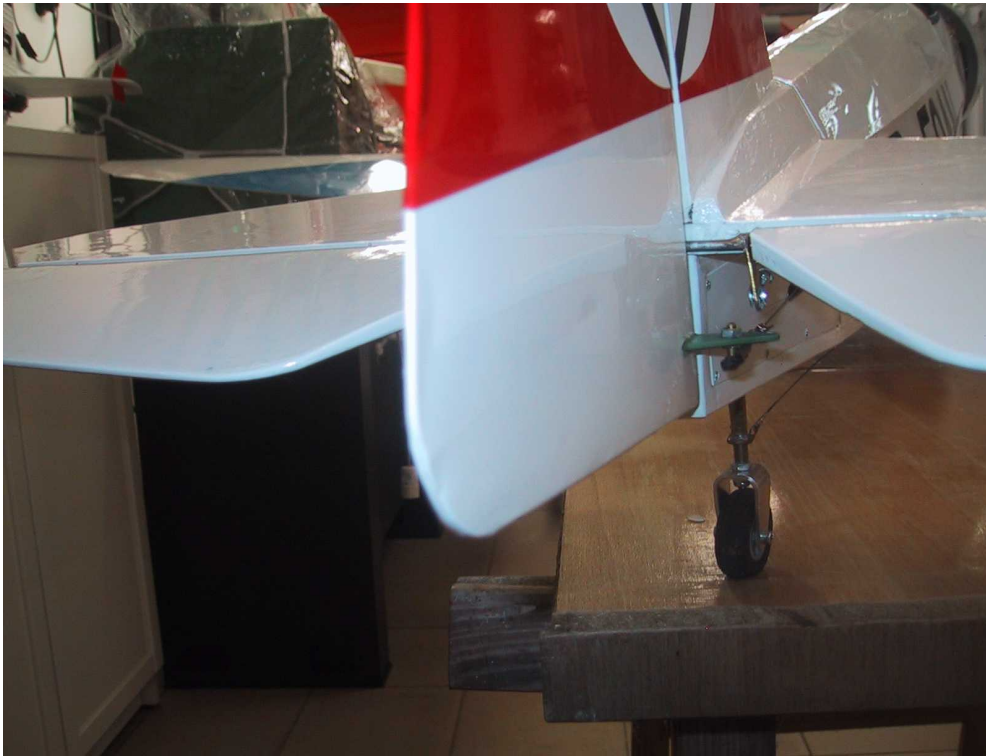
Eigentlich sollte ich bei meinen Projektplanungen mehr Realismus walten lassen (gedacht waren 4 Wochen Bauzeit, geworden sind es etwa 12).

Zuerst wurde die Fläche geflickt (nachdem ich neue Rippen gescratcht und verbaut hatte, habe ich in der Transportkiste Originalersatzteile gefunden – echt zum Beißen in den Allerwertesten). Nach dem Bespannen kam eine lackierte Folie für die Oberflächendetails zum Einsatz, da das Hellblau von Orastick eher Mittelblau ist. Versprochen wurde 'die ist kraftstoffest' – dazu später mehr.

Das Drahtfahrwerk sollte durch Federbeine mit selbst den entsprechenden Verkleidungen ersetzt werden.

Das Höhenruder wurde demontierbar gemacht, korrekt lt. Fotos verkleidet und erhielt eine

gemeinsame Anlenkung über eine Schubstange statt der hässlichen Servos im Heck.  
Seilanlenkungen f.d. Seitenruder und ein gedämpftes Fahrwerksbein statt des Schleifsporns  
vervollständigten diese Arbeiten.



Ende November erfolgte die empirische Lösung der Frage 'wie oft kann man eine Motorhaube lackieren' – die Antwort lautete 'das will man nicht im Vorhinein wissen'.  
Dafür weiß ich nun, wo man eine 7-Zylinder-Siemens-Sternmotorattrappe herkriegt und wie man diese in einer Motorhaube zentriert (Kirchert's Laserschneider kennt meine dxf-Dateien inzwischen sehr gut).

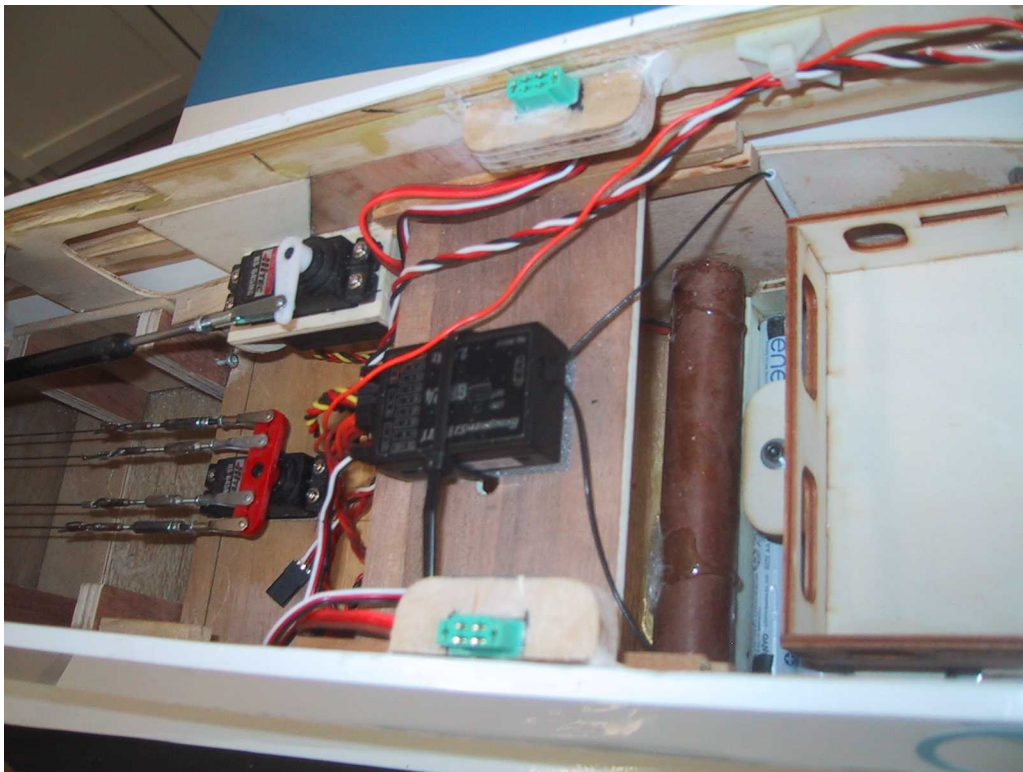


Im Dezember habe ich mich dann am Cockpitmodul ausgetobt – es wurde dreimal umgebaut, inklusive der dort nun untergebrachten Doppelstromversorgung und der Hauptschalter unter der Pilotenfigur (warum kommen die guten Ideen erst, wenn die weniger guten schon eingebaut sind?).





Ende Dezember Passprobe aller Module – Weihnachtsüberraschung! Die Höhenrudderanlage blockiert das Seitenrudder!  
Also alles wieder an den Anfang – Servos und Schubstange umverlegen, neue Durchbrüche im Heck, und weils so lustig ist, wird auch der Rumpf neu bespannt.



Dafür bringt der Weihnachtsmann dann den neuen Graupner Hott-Controller T120 Opto.

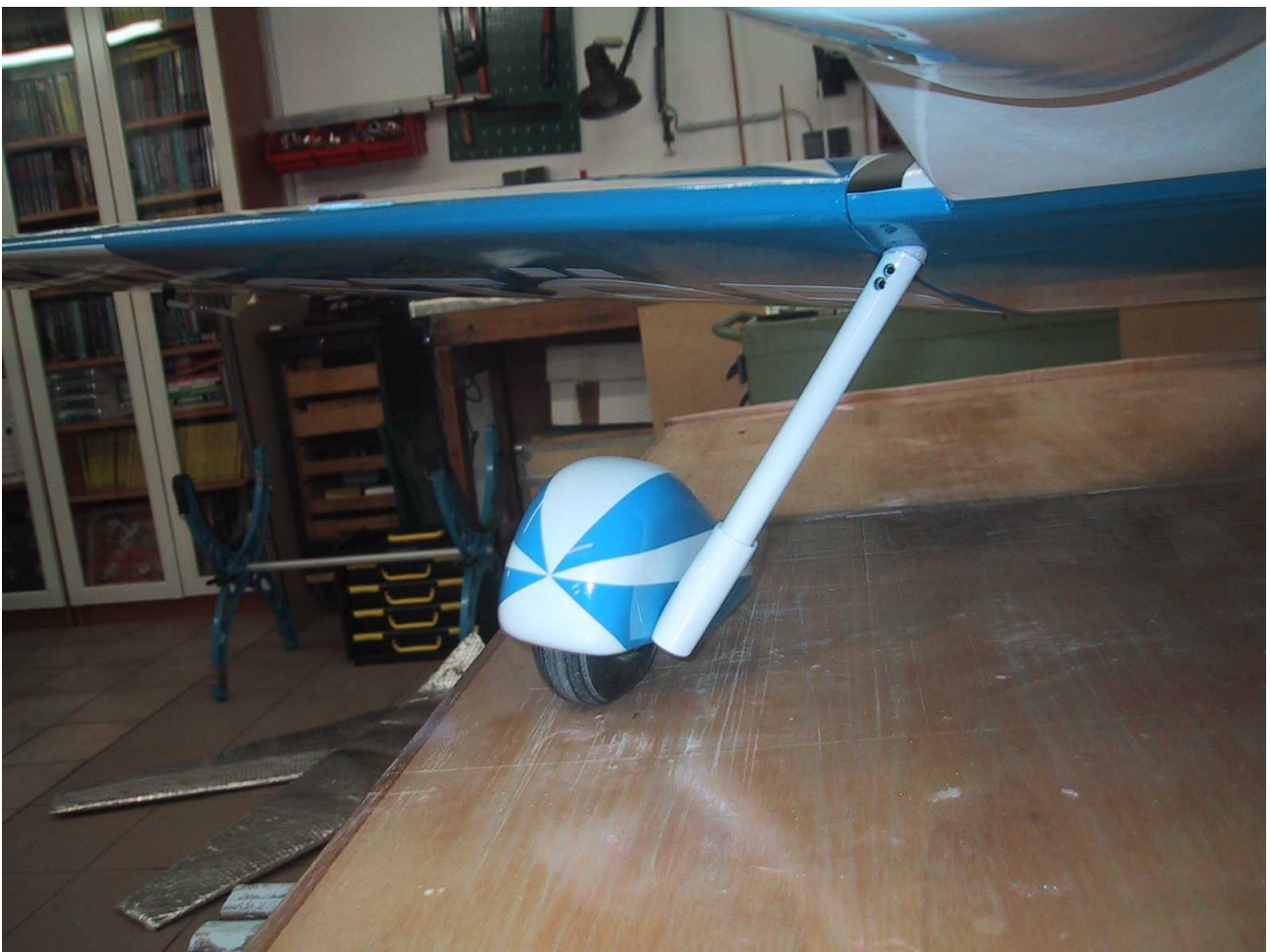
Zusammen mit einem C6364/10 Außenläufer (230 KV, 80A) und einer 22“ Mentz soll dieser für den Vortrieb sorgen.

Noch gibt's kein Fahrwerk – das wird im Dezember erschwitzt. Die Maße für die Hosenbeine werden vom Bauplan abgenommen (leider!) – aussagekräftige Fotos zum Fahrwerk fand ich erst nach Fertigstellung im Internet.

Nachdem der Dezember so warm war kommt jetzt der Schnee – und nix is mit dem Lackieren der Radschuhe im Haus. Die Besitzerin will kein Lackierzelt im Keller – also geht ein entsprechender Auftrag an DH-Colorworks in Salzburg.

Ende Jänner – die Fahrwerksschuhe sind da, die Federbeine mit Ihren Hosen warten seit Dezember – endlich entsteht das Hauptfahrwerk.

Auch hier wieder eine tolle Erkenntnis – traue keinem Plan! Die Fahrwerksverkleidungen sind in diesem viel zu schmal, wenn man sie mit den bekannten Fotos vergleicht (allerdings bleiben sie erstmal so – die nächste Reparatur kommt bestimmt!).



Nach der Montage wird geputzt – und der Lack der Folienapplikationen geht gleich mit herunter!

Für ein kurzes Intermezzo mit Veitstanz wurde die Werkstatt geschlossen!

Alle lackierten Folienteile werden entfernt und reumütig zu Orastick zurückgekehrt.

Erste Februarwoche – Auswiegen mit voll geladenem Batteriefach (10S, 4400mAh) – es brauch nur wenig Blei – die M35 steht!



Ein paar Tage darf Sie so im Keller thronen – dann wird sie zerlegt und in der Transportkiste verpackt.

Darin wartet die M35 auf das Softwareupdate aller Steuerungs-Komponenten und den Erstflug im neuen Outfit.



Anmerkung: Das ist KEIN Sarg für den Testpiloten!