wellhausen & marquardt
Mediengesellschaft

Der folgende Bericht ist in Ausgabe 04 – August/September 2016 des Magazins modellflieger erschienen.

www.dmfv.aero

MUTTER DER SEGELFLIEGER

DIE WIEDERAUFERSTEHUNG EINER ASK 13

Die ASK 13 zählt zu den bekanntesten Segelflugzeugen der Welt. Vielerorts sieht man das charakteristische Flugzeugmuster am Boden und in der Luft. Doch nicht nur in manntragenden Kreisen, auch bei Modellfliegern ist die alte Dame ein beliebtes Flugzeug. Dieser Bericht zeichnet den Werdegang einer ganz besonderen ASK 13 von Jung-Modellbau nach, mit dem so wohl niemand gerechnet hätte – am wenigsten Rudolf Jung, Erbauer des Modells.

Natürlich findet ein so erfolgreiches Flugzeug wie die ASK 13 im Modellflugbereich viele Liebhaber. Wer möchte nicht auch selbst eine solch seltene Schönheit in Miniatur besitzen. Und so ist es nicht verwunderlich, dass dieses Flugzeug zahlreiche Modellbauer motiviert hat, sich selbst eine kleine ASK 13 zu erstellen. Gerade aus dem Großseglerbereich ist die ASK 13 nicht mehr wegzudenken. Selten findet man ein Großseglertreffen oder ein F-Schlepptreffen, bei dem nicht mindestens eine ASK 13 vertreten ist. Dabei handelt es sich zumeist um liebevoll und in vielen Stunden, manchmal sogar Jahren, gefertigte Unikate. Diese Schmuckstücke sind dann oftmals auch mit allen Details des großen Vorbilds ausgerüstet und mit aufwändigen Cockpitausbauten versehen. Im Flug sind diese Modelle nur mit großer Mühe von dem Original zu unterscheiden.

Nichts Kompaktes

Für alle Modellflieger, die nicht an Großsegelflugmodellen interessiert sind und lieber auf handlichere Größen bis zu 3.500 Millimeter Spannweite zurückgreifen möchten, wird die Sache dann schon schwerer. Wer einen Baukasten von diesem Modell sucht, muss schon sehr intensiv forschen,

Das Original der ASK 13 auf dem Flugplatz Amöneburg

RC-Modelle der ASK 13 auf einem Großseglertreffen. Im Hintergrund eine ASK 13 mit über 6 Meter Spannweite. Im Vordergrund eine Jung-ASK 13 im Maßstab 1:5

um fündig zu werden. So wurde in der Vergangenheit ein Holzbausatz mit 2.800 Millimeter Spannweite von der Firma Lenger angeboten. Für Freunde von ARF-Modellen und Modellflieger mit nicht viel Zeit zum Selbstbau ist dieser Baukasten aber eher ungeeignet. Ebenso entbehrt dieses Modell einiges an Details des großen Vorbilds. Für diesen Interessentenkreis wurde, ebenfalls von Lenger, ein Fertigmodell mit einer Spannweite von 3.200 Millimeter angeboten. Obwohl dieses Modell gelungen erscheint, fehlen auch hier einige wichtige Details. Aus welchen Gründen dieser Klassiker aus dem Programm von Modellbau Lenger genommen wurde, ist nicht bekannt.

Ein ähnliches Fertigmodell wird bei Modellbau Pollack angeboten. Dieser ARF-Bausatz ist dem Baukasten der Firma Lenger sehr ähnlich und soll nicht weiter beschrieben werden. Ansonsten ist der Modellbaumarkt, was ASK 13-Baukästen im Maßstab 1:5 angeht, sehr leer gefegt. Wünschenswert wäre hier auch ein kompaktes Schaummodell, ähnlich wie beispielsweise die Parkzone Ka 8b von Horizon Hobby mit einer Spannweite von 2.250 Millimeter. Doch auch hier ist das Angebot eigentlich nicht vorhanden. Da erinnert man sich gerne an die ASK 13 der Firma Jung-Modellbau, die etwa in den Jahren 1988/89 und danach produziert wurde – und genau bei diesem Gedanken beginnt meine Geschichte.

Jung-Vogel

Die Firma Jung war eine kleine Modellbaumanufaktur in Kirchhain in Mittelhessen. Sie wurde von einem begnadeten Modellbauer gegründet und betrieben. Rudolf B. Jung war bekannt für seine hohe Qualität und Präzision im Flugmodellbau. Aus seiner Modellschmiede entstammten einige Modellbausätze in Holzbauweise und Fertigbauweise, heute ARF genannt. So stellte diese Firma auch Wettbewerbsmodelle, wie die bekannte Rubin her. Dieser Wettbewerbssegler war für F3B-Wettbewerbe vorgesehen und seiner Zeit voraus. In mehreren Fachzeitschriften wurde dieser Segler ausgiebig getestet und vorgestellt. Rudi Jung produzierte Modellbaukästen und Tragflächen in den Jahren von 1977 bis 1992, musste seine Firma aber leider später aufgeben.

Auch ein ASK 13-Baukasten entsprang seiner Fertigung. Dieser war in mühevoller Kleinarbeit erstellt worden. Allein die Herstellung der Rumpfform dauerte etwa ein Jahr. Hier wurde besonderer Wert auf scale-tauglichen Detailreichtum gelegt und immer wieder Maße vom Originalflugzeug übernommen und in das Urmodell eingebracht. Wieder und wieder wurde das Urmodell nachgearbeitet, um möglichst genau dem Original zu entsprechen. So entstand ein Modell im Maßstab 1:5 mit 3.200 Millimeter Spannweite. Das Profil war ein E 68 Strak und das Modellgewicht sollte 4.100 Gramm betragen.

Feinheiten

Um dem Trend der damaligen Zeit zu entsprechen, wurden die Tragflügel und die Leitwerke in Styro-Abachi-Bauweise computergestützt hergestellt. Und wieder zeigte sich hier die Detailverbissenheit von Jung, der auch die Tragflächenansätze dem Original nachempfunden hatte. So gehen die Tragflächen eben nicht einfach gerade in den Rumpf über, wie zum Beispiel bei den Modellen von Lenger und Pollack, sondern zeigen die eigentümliche Verdickung im Flächenwurzelbereich. Allen ASK 13-Liebhabern lässt dieses besondere Detail ganz sicher ein Kribbeln über den Rücken laufen, wenn sie dieses Modell betrachten könnten.

Der ASK 13-Baukasten nach etwa 30 Jahren Dornröschenschlaf. Der Karton und die Bauteile haben etwas gelitten und der Zahn der Zeit hat deutliche Spuren hinterlassen

Der Baukasteninhalt nach der Lagerung. Die Leitwerke sind noch in der Original Styropor-Verpackung und der Rumpf in gutem Zustand

Alle Kleinteile liegen dem Baukasten bei. Scharniere, Landeklappen und sogar ein robustes Rad mit Metallfelge

Teile der Baukastenausstattung, die in Kunststoffbeuteln geordnet waren

Zusätzlich zu dieser Scale-Optik war der Baukasten mit allen notwendigen Bauteilen ausgestattet. Letztere waren, entsprechend der Baubeschreibung, in Kunststoffbeuteln verpackt, die den Baustufen angepasst waren. Sogar Störklappen von Multiplex, eine Kabinenhaube von Ulmer, ein Landerad, Epoxid-Kleber, Glasgewebeband und Kleinteile wie der Haubenverschluss, Gabelköpfe, Scharniere und vieles mehr lagen dem Baukasten sauber verpackt bei. Neben dem RC-Equipment musste man lediglich noch die gewünschte Bügelflolie zukaufen.

Die Tragflächen und Ruder waren an den vorgesehen Stellen vorgefräst, was den Einbau der Landeklappen und das Anschlagen der Ruder erleichterte. Die Flächen waren verschliffen und mit einer eingearbeiteten Abachi-Nasenleiste versehen. Der in der Form weiß lackierte GFK-Rumpf war makellos und für den Einbau der Steckung vorbereitet.

TECHNISCHE DATEN

Spannweite:	3.200 mm
Rumpflänge:	1.635 mm
Flügelfläche:	70 dm²
Gewicht:	4.600 g
Profil:	E68 Stark
RC-Funktionen:	Höhe, Seite, Quer, Schleppkupplung, Störklappen

Mit den vorgearbeiteten Holmstummeln ist es sehr einfach, eine feste Flächensteckung herzustellen. Ebenso wird hier die V-Form vorgegeben

Projekt-Beginn

Als Jugendlicher wollte ich immer einen solchen Baukasten erstehen, jedoch fehlten mir damals die nötigen finanziellen Mittel. Als ich Jahre später dazu in der Lage gewesen wäre, existierte die Firma Jung leider nicht mehr. So schlief das Projekt Jung-ASK 13 ein und fiel in einen Dornröschenschlaf. Etwa 30 Jahre später sollte dieser Dauerschlaf beendet werden. In einer Zeit von Internet ist es leichter, begehrte Dinge zu finden.

Die Firma Jung lieferte in der Zeit zwischen 1988 und 1989 etwa zehn Baukästen der ASK 13 an die bekannte Modellbaufirma Gewalt in Reutlingen. Einer dieser Baukästen überdauerte die Zeit, vermutlich auf einem Dachboden. Als der Besitzer aus Reutlingen diesen Baukasten 2015 wieder in Augenschein nahm, entschloss er sich nicht zum Bau, sondern denselben über ein Internet-Auktionshaus zu veräußern. Vermutlich ist dieser Baukasten einer der Letzen seiner Art gewesen und der Zufall wollte es, dass ich genau zu diesem Zeitpunkt den Suchbegriff ASK 13 im Suchfenster der Website eingab. Ich war schon sehr überrascht, als ich den Baukasten fand und zögerte nicht lange, um ihn für knapp 160,– Euro zu ersteigern.

Ein Vereinskamerad hatte in der Gegend von Reutlingen zu tun und holte den Baukasten bei dem Verkäufer ab. Einige Tage später übergab er mir den Bausatz auf unserem Fluggelände unter den kritischen Augen von

Die angeformte Kufe wurde mit dünnem Flugzeugsperrholz beklebt, verschliffen und farblos lackiert. So entstand ein schönes Detail

Die über ein zentrales Servo angelenkten Landeklappen wurden durch moderne, elektrische Störklappen ersetzt

Rudi Jung, den ich zwischenzeitlich kontaktiert hatte. Der Zahn der Zeit hatte am Bausatz seine Spuren hinterlassen. Einige Defekte am Rumpf und an den Tragflächen waren vorhanden, der Karton stark zerfleddert und unansehnlich geworden. Aber der Bausatz war noch vollständig und die Teilebeutel noch unversehrt. Für Rudi Jung muss es ein seltsames Gefühl gewesen sein, den Baukasten, den er vor etwa 30 Jahren produziert hatte, so wieder in Empfang zu nehmen. Ausgiebig wurden alle Teile bestaunt und untersucht. Mein neues Winterprojekt hatte begonnen.

Wiederbelebung

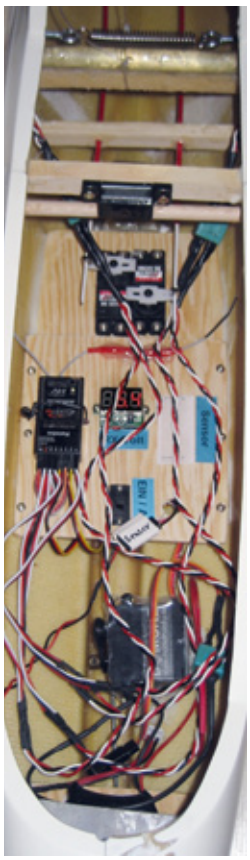
Zunächst wurden alle Teile genau beurteilt und aus den Beuteln entnommen. Die Messingröhrchen hatten Grünspan angesetzt und mussten gereinigt werden. Auch hatte eine der Tragflächen einen Knick und musste repariert werden. Ebenso der Rumpf. Er war im Bereich der Seitenflosse und im Nasenbereich gebrochen. Auch hier stand zunächst eine Instandsetzung an. Nachdem alle Bauteile überprüft und repariert waren, wurde der Bausatz sorgfältig über die Sommerzeit eingelagert, um dann wieder Anfang November 2015 begonnen zu werden.

Da die Originalanleitung noch vorhanden war und sehr übersichtlich und gut gegliedert ist, ging der Bau schnell voran. Hier wurde wieder einmal deutlich, wie gut dieser Baukasten ausgestattet und vorgefertigt war.

Als einer der ersten Bauschritte erfolgte der Einbau der Steckung. Die Bohrungen für die Rumpfsteckung sind am Rumpf außen markiert und innerhalb kurzer Zeit problemlos erledigt. Ebenso die Flächensteckung. Hier werden die nötigen Messingröhrchen einfach in vorgefräste Holmstummel eingeharzt und nach Trocknung in die Ausfräsungen der Tragflächen verklebt. Diese Bauschritte sind von Jung so gut vorbereitet, dass man eigentlich nichts falsch machen kann und in sehr kurzer Zeit eine zuverlässige Tragflächensteckung erhält. Natürlich wurde auf ein zentrales Servo für die Querruder und die Landeklappen, wie es zur damaligen Zeit üblich war, verzichtet. Hier wurden robbe Servo-Lock-Halterungen und zwei Hitec HS82MG-Servos für die Querruder eingebaut. Anstelle der MPX-Landeklappen konnten elektrische Störklappen von Lindinger eingesetzt werden. Um diese auch später noch problemlos auswechseln zu können, wurde kurzerhand je eine Verkastung erstellt und eingeharzt.

Die Leitwerke sind in Styro-Abachi-Bauweise erstellt und schnell angefertigt. Das Seitenruder ist in Hohlkehle angeschlagen. So wie beim Original auch

Bei der Jung-ASK 13 ist der Flächenübergang zum Rumpf mit einer Verdickung erstellt worden. Diese Verdickung und die Vorpfeilung von minus 6 Grad geben dem Flugzeug seinen Charakter



Der geräumige Rumpf bietet viel Platz für den Ausbau mit der RC-Elektronik

Alle Kabel wurden verlötet und mittels eines langen Drahts durch die vorhandenen Bowdenzugkanäle gezogen. Jung hatte damals schon in den Tragflächen Bowdenzugröhrchen verlegt, um die Landeklappen und die Querruder anlenken zu können. Diese Kanäle wurden somit als Kabelkanäle genutzt. Nach dem Anpassen der Wurzelrippen war der Bau der Tragflächen beinahe beendet. Die Querruder mussten noch verkastet, und die Randbögen nach einer genauen Vorlage des Bauplans verschliffen werden. Somit stand der Bespannung der Flächen nichts mehr im Wege.

Fertigstellung

Der Ausbau des Rumpfs war ebenso einfach wie schnell erledigt. Das Servobrett nahm die beiden Servos für Höhenruder und Seitenruder auf. Der Rest der Empfangsanlage wurde im vorderen Rumpfbereich, der reichlich Platz bietet, untergebracht. Um den Segler standesgemäß mit einer Schleppmaschine in die Luft zu befördern, wurde in der Rumpfspitze eine Schleppkupplung installiert. Der beiliegende GFK-Radkasten und das 70-Millimeter-Gummirädchen wurden im Fahrwerksbereich eingebaut. Um den Rumpf zu vollenden, wurden die Ruder ebenfalls fertiggestellt und angeschlagen. All diese Arbeiten sind sehr genau in der Anleitung beschrieben und weitgehend vorgefertigt, sodass hier auf eine Beschreibung verzichtet werden kann.

Als letzte Arbeit bahnte sich nun die Bespannung des Seglers an. Da der Bau aber recht flott von der Hand gegangen war und sehr viel Spaß bereitet hatte, entschloss ich mich noch für weitere Details. Die Kufe des Originals besteht aus Eschenholz. Daher beschichtete ich die Kufe meiner ASK 13 mit dünnem Flugzeugsperrholz, das ich farblos lackierte. Ebenso gestaltete ich das Cockpit in Anlehnung an das Original. Ein

Rudolf B. Jung, ehemaliger Firmeninhaber der Firma Jung-Modellbau in Hessen

passendes Dekor wurde bei der Firma Plott&Fly in Auftrag gegeben. Nun erfolgte die Bebügelung mit Oratex-Gewebefolie in weiß.

Als letzter Arbeitsschritt galt es nun, verschiedene Stellen an Rumpf und Flächen blau zu lackieren. Hierzu musste eine Lackierung gefunden werden, die die reparierten Stellen an Rumpfnase und Seitenruderflosse überdeckten. Nachdem alle Arbeiten erledigt und die RC-Anlage programmiert waren, konnte der Segler erstmals zusammengebaut und die Tragflächen mit dem beiliegenden GFK-Stab verbunden werden. Ein wunderbares Modell war entstanden und aufgrund der hervorragenden Qualität und guten Vorfertigung hatte ich dazu nicht einmal zwei Monate benötigt. Einen solchen Baukasten wünscht man sich auch heute noch.

Erbauer und Autor Wolfgang Weber mit seinem Modell

Die Carbon Cub von E-flite diente als Schleppflugzeug und brachte die ASK 13 ohne Probleme auf 200 Meter Ausklinkhöhe

Lammfromm

Der Tag des Erstflugs war ein kühler Dezembertag. Ein leichter Wind wehte aus West und lag somit genau auf der Startbahn. Zur Feier des Tages bat ich Rudi Jung die Schleppmaschine zu fliegen, was der Altmeister nur zu gerne tat. Alle Funktionen wurden nochmals überprüft und dann das Seil in die Carbon Cub von E-flite und die Jung-ASK 13 eingeklinkt. An diesem Schleppzug sah man deutlich, was sich in den letzten Jahrzehnten verändert hatte. Ein Gespann bestehend aus einer Schaumwaffelschleppmaschine und einer Jung ASK 13. Ein eigentümliches Bild. Auf mein Zeichen hin zog die Carbon Cub an und der Schleppzug stieg lammfromm in dem Himmel. Die Carbon Cub ist als Schleppmaschine für Modelle bis 5.000 Gramm ausgelegt und hatte mit der 4.600 Gramm schweren ASK 13 keine Probleme. In 200 Meter Höhe löste sich der Segler vom Seil, um seinen Erstflug durchzuführen.

Die Flugeigenschaften der Jung-ASK 13 stellten sich, genau wie beim Original, als gutmütig und angenehm dar. Das Profil scheint eine gut Wahl von Jung gewesen zu sein und so folgte eine unspektakuläre Landung mit etwas Klappeneinsatz auf dem Flugplatz. Vor dem zweiten Start wurde noch etwas Blei aus der Rumpfnase entfernt und die Trimmeinstellungen optimiert. Sofort erfolgte der nächste Start, der ebenso wie der Erste sehr gut gelang.

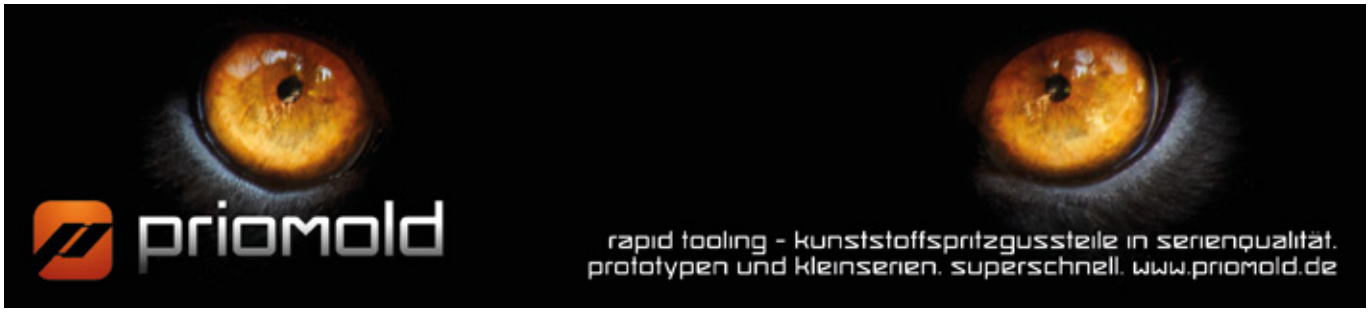
Die Jung-ASK 13 ist ein sehr gutmütiges Modell, das auch langsam geflogen werden kann und Thermik gut annimmt. Auch in engen Aufwinden lässt sich der Segler recht gut kreisen und möchte gerne oben bleiben. Jeder Flug ist absolut stressfrei und ein Genuss für den Piloten. Diese Konstruktion hätte es auch auf jeden Fall verdient, nochmal als Repro aufgelegt zu werden. Auch wenn dieser Bericht vielleicht knappe 30 Jahre zu spät erscheint, soll trotzdem nicht versäumt werden, auf die Fähigkeiten der damaligen Modellbaufirmen und Modellflugzeugkonstrukteure hinzuweisen. Auch wenn sich heute, im Zeitalter der Computertechnik und der Schaummodelle, alles viel einfacher darstellt, muss man doch zugestehen, dass die „alten Modellbauer“ vor mehreren Jahrzehnten sehr viel von ihrem Handwerk verstanden.

Denkanstoß

Der Baukasten von Jung-Modellbau hat die Reise in unsere Zeit überdauert und sich zu einem schmucken Segler entpuppt. Auch dieses Modell wird sicherlich in unserem Verein für die Anfängerschulung eingesetzt werden und so manchen Modellsegelflieger hervorbringen. Daher habe ich meine Jung-ASK 13 mit dem Namen „Mutti“ versehen, als Mutter der Segelflugzeuge.

Dass es möglich ist, gut vorgefertigte Baukästen zu erstellen, ist keine Neuigkeit. Auch ARF- oder RTF-Baukästen mit detailreichen Scale-Modellen sind im Umlauf. Sicherlich würde ein ähnlicher Baukasten wie der von Jung-Modellbau auch heute noch seinen Absatz finden und den Modellfliegerhimmel im 3-Meter-Spannweitenbereich vervollständigen. Auch in der Schaummodellwelt sollte einmal darüber nachgedacht werden, eine ASK 13 im Maßstab 1:5 anzubieten. Wenn man sich den Erfolg der kostengünstigen Parzone Ka 8b anschaut, könnte dieser ASK 13-RTF-Schäumling der neue Kassenschlager werden. Da gilt es abzuwarten und zu hoffen.

Wolfgang Weber

Die ASK 13 dient in vielen Vereinen als Schulflugzeug und hat in den letzten Jahrzehnten sicherlich sehr viele Segelflugpiloten hervorgebracht. Daher erscheint der Name „Mutti“ gerechtfertigt zu sein

ANZEIGE