

So^krat Newsletter No. 02

Zofingen, 1. Juni 2023

Daniel Steffen (d-steffen@bluewin.ch)

Als Kind wollte ich ein Einheimischer sein. Dazugehören. Deshalb wünschte ich mir den Namen und Heimatort meiner Mutter: Plüss, Rothrist, Kanton Aargau. Doch meine Mutter hatte damals nicht einmal das Wahl- und Stimmrecht - so blieb es bei Steffen, Lützelflüh, Kanton Bern. Viel, viel später hätte mir die Stadt Zofingen in einer einmaligen Aktion ihr Bürgerrecht geschenkt. Doch zu diesem Zeitpunkt fühlte ich mich bereits als Europäer, der weiss, dass die Plüss eingewanderte Hugenotten aus Südfrankreich sind – wie übrigens auch die Ringiers. Und die Steffens stammen direkt von den Wikingern ab. Das glauben jedenfalls einige Angehörige der Steffen-Sippe zu wissen.

Besuch in Rothrist

Im August 2021 kurve ich seit einer gefühlten Stunde in einem Aussenquartier von Rothrist herum und suche verzweifelt die Nr. 10 am Bleicherhubelweg. Die Wikingen hatten sicher einen besseren Orientierungssinn – oder eine übersichtlichere Strassenführung.

Endlich stehe ich vor der richtigen Türe. Franz Walti empfängt mich freundlich. Er ist Mitglied der Modellfluggruppe Pfaffnau, ehemals Stengelbach. Franz konnte mir am Telefon nicht viel zum Thema «Sokrat» erzählen - ausser dass er einen Sokrat hat, den er gerne in meine Obhut geben würde. Franz führt mich in sein Reich, in welchem für meine Verhältnisse sehr grosse Motorflugmodelle herumstehen. Mitten drin ein riesiger Bell-Boeing V-22 Osprey (engl. für Fischadler) - ein Kipprotor-Wandelflugzeug mit Senkrechtstart- und -landefähigkeit (Definition Wikipedia).



Bild 10: Franz Walti mit seinem gewaltigen Osprey-Projekt auf der Piste der MFG Pfaffnau

Ich bin beeindruckt. Franz Walti hat sich als Pionier von Modellflugzeugen mit Strahltriebwerken einen Namen gemacht. Mit seinem Lieblingsflugzeug Dassault Rafale B01 wurde er 2001 in Thailand Weltmeister in der Open Class F4J.



Bild 11: Weltmeisterschaftsmodell von Franz Walti von 2001 - eine Dassault Rafale B01

Seine Weltmeisterschaftsmodelle sind von Grund auf in Verbundtechnik selbst hergestellt. Hugo Amsler - Pionier der Verbundtechnik – hat Franz Walti beim Bau seiner Weltmeisterschafts-Jets unterstützt. Zu diesem Zeitpunkt waren die Sokrats nicht mehr aktuell, deshalb haben Franz und Hugo nicht gross über diese Segelflugzeugmodelle gesprochen. Doch Franz übernahm von Hugo einen Sokrat, welchen er einlagerte, ohne damit zu fliegen.

Absoluter Tiefpunkt

Franz Walti zeigt auf ein Regal hoch oben an einer Wand. Dort steht ein grosses, elegantes Segelflugmodell. Franz will es herunterholen. Den Blick nach oben auf das Regal gerichtet, steigt er über ein Motormodell am Boden - und bleibt mit einem Fuss daran hängen. Franz fällt auf die Hand. Er weiss sofort, dass sie gebrochen ist. Ich bin schockiert und fühle mich schuldig. Ich biete Franz an, ihn ins Spital zu fahren; doch er meint, dass das seine Gattin tun würde. Zuvor soll ich noch den Sokrat vom Regal holen und in das Auto laden.

Die Hand wird nur langsam verheilt und Franz kann längerer Zeit keine Modellflugzeuge steuern. Das ist ein absoluter Tiefpunkt in meiner Sokrat-Geschichte.

Fantasievolle Namen

Zuhause schaue ich mir das teilweise verpackte Segelflugmodell in aller Ruhe an. Die noch eingebauten Fernsteuerungskomponenten stammen aus den 1990er-Jahren. Das Modell ist an diversen Stellen mit der Zahl 15 beschriftet. Auf der Innenseite der Kabinenhaube ist die



Bild 12: E Socrat von Hugo Amsler aus den 1990er-Jahren

Adresse von Hugo Amsler eingeklebt. Das Höhenleitwerk ist auf einem Klebstreifen von Hand mit Kugelschreiber mit «E. Socrat» beschriftet.

Hugo Amsler hat «Socrat» also mit C geschrieben. Das werde ich ab sofort auch tun. Meine Entscheidung wird sich ein halbes Jahr später als absolut richtig erweisen. Socrat ist wohl eine selbst kreierte Kurzform von Sokrates (lat. Socrates). Namen von griechischen Philosophen sind in der Modellflugszene eher selten. Dagegen tauchten immer wieder Helden aus der griechischen Mythologie auf. Allen voran verständlicherweise Ikarus und Dädalus. Oder Orpheus, ein Club-Segelflugmodell der Modellfluggruppe Rothrist.

Den längsten und meiner Meinung nach originellsten Modellflugzeugnamen lernte ich in den 1970er-Jahren kennen: Ocatarinetabellachitchix. Das war – soweit ich mich erinnere – ein Kunstflugmodell von Peter Bärtschi aus Strengelbach. Jahrzehnte später realisierte ich, dass dieser Name nicht in Strengelbach erfunden wurde. Ocatarinetabellachitchix heisst ein korsischer Dorfhäuptling im Buch «Astérix en Corse» (Band XX, 1973) von Albert Uderzo und René Goscinny. Französische Weltliteratur. René Goscinny – der für die Texte zuständig war – hat den Namen dem Liedtitel «O Catarinetta bella! Tchi-Tchi» (1936) von Tino Rossi (ursprünglich aus Korsika) entlehnt. In der deutschen Version heisst die Figur Osolomirnix; bezieht sich auf das Lied «O sole mio» von Eduardo di Capua (1898). Genial gewählt ist der Häuptlingsname in der englischen Ausgabe: Boneywasawarriorwayayix. Hier stand das Seemannslied «Boney was a warrior away, a-yeah» Pate, das um 1830 entstanden ist. Boney war ein realer Häuptling aus Korsika, der in der Schweiz unter anderem einen Kanton neu formte, den bis heute niemand so richtig mag - nicht einmal die Aargauer.



Bild 13: Zwei korsische Häuptlinge: Ocatarinetabellachitchix und Boney

Flugzeugnamen sind ein spannendes Thema. Die zwei Leserinnen und rund hundert Leser haben hoffentlich Verständnis, dass ich an dieser Stelle ein Namensrätsel von Beat Jäggi auflöse: Warum hat Slingsby ihrem dopsitzigen Segelflugzeug Typ No. 49 den Namen «Ankerwinde» (Capstan) gegeben? Die Erklärung fand ich im 1996 erschienen Buch «Slingsby Sailplanes» von Martin Simons:

«While the T-49 was still on the drawing board Walter Kahn, a well-known and influential sailplane pilot and member of the BGA council (BGA = British Gliding Association, Red.), met representative from the firm of W.D. & H.O. Wills, whose widely advertised trade mark was capstan. The possibility of the cigarette manufacturers supporting gliding as they supported other sports was discussed, and the outcome was that W.D. & H.O. Wills agreed to provide a two-seater for the BGA, to be used for training and checking gliding instructors. Slingsby was persuaded without much difficulty to name his new two-seater Capstan.»

Auf den Punkt übersetzt: Das Segelflugzeug Slingsby T 49 erhielt in Folge von Sponsoring den Namen der in England bekannten Zigarettenmarke CAPSTAN.



Bild 14: Viermastbark PADUA von 1926 segelt für die Zigarettenmarke CAPSTAN vor dem Wind. Gut erkennbar die Ankerkette, die mit der Ankerwinde (Capstan) verbunden ist.

Die 1894 lancierte Zigarettenmarke CAPSTAN symbolisiert den Duft der weiten Weltmeere, den nicht nur Angehörige der Royal Navy rauchen dürfen/können/sollen/müssen.

Zurück zum E Socrat: Das E bleibt mir ein Rätsel. Für Elektroflugzeug kann es nicht stehen, denn in der Rumpfnase steckt kein Elektromotor, sondern eine Klinke für Flugzeugschlepp. Und gibt es einen A, B, C und D Socrat? Ich weiss es nicht.

Gross und schwer

Der E Socrat hat eine Spannweite von 3,6 Meter bei einem mutmasslichen Fluggewicht von 3,6 Kilogramm. Der Rumpf ist schlank und spitzig - ein reines Zweckmodell, das sich an keinem manntragenden Segelflugzeug orientiert. Mit Ausnahme der Kabinenhaube, die in einem speziellen Blau-Violett eingefärbt ist. Der Rumpf ist 1,58 Meter lang, das Seitenleitwerk gross und mit 60 Grad Neigung an der Eintrittskante nicht so stark gefeilt wie beim Jonny Socrat (45 Grad). Die Höhenleitwerksanordnung hinter dem Seitenleitwerk erinnert an den Jonny. Das ermöglicht eine einfache, zentrale Höhenruder-Anlenkung im Rumpfheck. Die beiden E-Socrat-Flügel werden auf ein (fehlendes) Rohr gesteckt und zusammen auf den offenen Rumpf geschraubt – analog zum Jonny Socrat. Identisch sind auch die vier herausstehenden Schrauben auf der Flügelunterseite, über welche Gummiringe gespannt werden, um die Flügel zusammenzuziehen. An den Flügelenden des E Socrats werden Winglets angesteckt, welche dem Modell eine gewisse Eleganz verleihen.



Bild 15: E Socrat und Jonny Socrat aus unterschiedlichen Jahrzehnten – doch die Verwandtschaft ist unverkennbar.

Der E Socrat erinnert in keiner Weise mehr an die 1960er-Jahre. Die beplankten Styropor-Flügel sind mit weisser Folie bespannt und verfügen über Wölbklappen und Querruder. Die vier Flügelservos stecken unter verschraubten Deckeln und könnten problemlos ersetzt werden. Der E Socrat ist perfekt gebaut und befindet sich in einem guten Zustand. Selbst ein Skeptiker aus der Helikopter-Ecke der Fluggruppe Zofingen bezeichnet den E Socrat als elegant – jedenfalls im Vergleich zum Jonny Socrat. Gebrauchsspuren lassen darauf schliessen, dass der E Socrat häufig im Einsatz war. Doch ich werde den E Socrat vorerst nicht fliegen. Nach dem Wiedereinstieg in den Modellflug wollte ich nur noch einfache Segelflugmodelle mit bis zu zwei Metern Spannweite zu betreiben. Mit der Restauration

meines Brillant Vz von 1976 sprengte ich zwar die mir auferlegte Grössenlimite, doch 3,6 Meter Spannweite ist mir des Guten zu viel. Also lagert der E Socrat erneut in einem Regal – und ich konzentriere mich auf die Restauration des Jonny Socrats. Kommt Zeit, kommt Rat.

Jonny Socrat soll wieder fliegen

Der schlechte Zustand des Jonny hat auch Vorteile: Ich kann an einem defekten Modell den Umgang mit Glasfaser verstärkten Kunststoffen (GFK) üben und Modifikationen vornehmen, die für mich bei einem intakten historischen Modell nicht in Frage kämen. Zum Beispiel den Einbau eines Elektromotors. Der im SNL 01 erwähnte Strengelbacher Weissberg liefert bei Bise zwar einen zuverlässigen Hangaufwind und ausgezeichnete Leethermik. Doch die Krete, der Hang und die Ebene davor sind mit Häusern und Bäumen besetzt. Eine sichere Landung ist nur auf der Wiese im Lee möglich. Von dieser Wiese aus kann auch der Hangaufwind auf rund 20 Meter über der Krete mit einem Elektromotor gefahrlos erreicht werden – und auch die «Absaufefahr» ist gebannt. Früher sind wir ohne Hilfsmotor am Weissberg gesegelt, doch man wird halt älter, und die Technik besser.



Bild 16: Weissberg in Strengelbach: Rechts der ca. 50 Meter hohe Bisenhang, links eine modellfliegerisch nutzbare Agrarfläche, die wir Bundesrat Dr. Friedrich Traugott Wahlen (1899-1985) zu verdanken haben. Auf dieser Wiese ist das Titelbild zur AeroRevue Nummer 11/2021 entstanden - und hier flog der weiter oben erwähnte Ocatarinetabellachitchix.

Ich habe es bisher noch nie über das Herz gebracht, einem Segelflugmodell für den Einbau eines Elektromotors die Nase abzusägen. Auch der angeschlagene Jonny hat das nicht verdient. Deshalb kommt für mich nur ein entfernbarer Motoraufsatz in Frage. Damit bleibt auch der Hochstart als antriebsloses Segelflugmodell stets eine Option.

Arbeiten mit Glasfaser verstärktem Kunststoff

Meine Erfahrung mit Glasfaser verstärkten Kunststoffen (GFK) ist bescheiden. Doch in den 1980er-Jahren hatte ich ein Schlüsselerlebnis: Mein Flamingo-Contest-Rumpf wurde im Kabinenbereich bei einer (Steck?)Landung durch die negativ beschleunigten Flügel eingedrückt. Auf eine Empfehlung hin verstärkte ich den Rumpf inwendig mit weissen Schnüren (Glasfasern - Rovings) und einer schlabbrigen Masse (Epoxidharz). Nach dem Aushärten hatte ich nie mehr Probleme mit dieser konstruktiven Schwachstelle. In der Schule war für mich Chemie ein sehr abstraktes und eher langweiliges Fach; doch in der Praxis vollbringt die Chemie Erstaunliches.



Bild 17 Polyester mit Härter vor dem Mischen – Chemie pur



Bild 18: Der von der Farbe befreite Jonny Socrat neben der Flickfibel von Ursula Hänle

Eugen und Ursula Hänle waren Pioniere im Bau von GFK-Segelflugzeugen. Bereits in den 1950er-Jahren stellten sie für den Hütter H30 Holme aus GFK-Rovings her. Unter dem Motto «selbst ist die Frau» experimentierte Ursula Hänle in ihrer Küche mit dem neuen Material, das im Segelflugzeugbau eine kleine Revolution auslöste. 1967 – als Hugo Amsler vermutlich seine ersten GFK-Rümpfe herstellte – tippte Ursula Hänle den Text zur ihrer Fiberglas-Flugzeug-Flick-Fibel in die Schreibmaschine und ergänzte die Anleitungen mit einfachen Zeichnungen. Die Fiberglas-Flugzeug-Flick-Fibel wurde zu einem GFK-Standardwerk, das in der dritten Auflage aus dem Internet heruntergeladen werden kann. Für mich jetzt eine Pflichtlektüre.

Als ersten Arbeitsschritt schleife beim Jonny-Rumpf die Farbe herunter. Dabei entsteht ein süßlicher Duft, der eindeutig dem Material Polyester zuzuordnen ist. Epoxid kann man geruchsfrei schleifen. Polyesterharz kam im Modellbau vor dem Epoxidharz zur Anwendung. Man kann einen Polyester-Rumpf mit Epoxidharzen reparieren, doch ich will beim originalen Material bleiben und kaufe mir eine Dose Polyesterharz. Nach dem Verschleifen fällt die Rumpf-Flick-Stelle gar nicht mehr so auf (vgl. Bild 18). Mit der kleinen Rumpfverdickung kann ich leben. Deshalb verzichte ich hier auf eine professionelle Reparatur, die unter Umständen gar nicht fachmännisch ausfallen würde. An anderen, wirklich defekten Stellen – z.B. beim Seitenleitwerk - muss ich tatsächlich mit Polyesterharz und Glasgewebe arbeiten.



Bild 19: Erster Versuch einer Socrat-Reparatur mit Glasfaser verstärktem Polyester

Das geht so weit gut; doch der Harz bleibt tagelang klebrig. Das Mischverhältnis von Harz und Härter war offensichtlich nicht perfekt. Doch aus dem Internet erfahre ich, dass Polyester viel Zeit bis zur vollständigen Aushärtung braucht. Schon bald stellt sich heraus, dass die lange Aushärtungszeit kein Problem darstellt, denn die Jonny-Restauration verzögert sich um Monate und Jahre. Andere Projekte/Restaurationen sind «wichtiger» und werden vorgezogen. Doch jetzt (im Mai 2023) steht der Jonny definitiv an erster Restaurations-Stelle und soll spätestens im SNL 05 wieder abheben.

Feedbacks zum SNL 01 vom 1. April 2023

1) Kein Streit zwischen den beiden Fluggruppen

Urs Kaufmann und Siddhartha Giger relativieren den Streit zwischen der Fluggruppe Zofingen und der Modellfluggruppe Strengelbach: Es war gar nicht so schlimm. Ich nehme diese Einschätzungen unwidersprochen entgegen - ohne mich jedoch von meinen eigenen Erinnerungen zu verabschieden. Bestätigen kann ich, dass sich das Verhältnis später entspannt hat und die beiden Gruppen gemeinsame Schlepptreffen durchführten.

Als mutmasslicher Nachfahre von Hugenotten stelle ich dennoch die Frage, warum sich Gruppen von Menschen der gleichen Kultur, Sprache und Religion (nur unterschiedliche Auslegung) gegenseitig auf höchster Eskalationsstufe hassen können. Unser Socrates (469 – 399 v. Chr.) soll als Lösungsvorschlag empfohlen haben, selber zu denken, anstatt blind fremden Meinungen zu folgen. In diesem Zusammenhang stellt sich allerdings die Frage, warum gebildete, intelligente Menschen glauben können, was nachweislich falsch ist.

2) Zwei Amsler-Modelle schafften es an die Goldküste

Georg Staub berichtet, dass in der Modellfluggruppe Erlenbach (ZH) ab 1969/1970 zwei Segelflugmodelle von Hugo Amsler im Einsatz waren. Für mich eine erfreuliche Nachricht, die ich nicht erwartet hätte. Georg Staub schreibt:

«1969 nahm Paul Pfenninger, ein Kollege aus meiner Modellfluggruppe Erlenbach, am sog. AeCS-Bauleiterkurs auf dem Hahnenmoospass teil. Danach schwärmte er von einem Segelflugmodell, das er dort hatte fliegen sehen. Dessen Dynamik und Agilität hatten ihn beeindruckt, was nicht verwundert, da wir uns zu jener Zeit noch mit den gemütlichen Amigos, Dandys und Cirrus von Graupner vergnügten.»



Bild 20: Fotoalbum Georg Staub: Segelflugmodell «Amsler» (1969) von Paul Pfenninger

Paul produzierte damals schon GFK-Teile und gründete später die Firma Paucoplast AG, die qualitativ sehr hoch stehende Karosserien aus Carbonfasern für Rennautos des Sauber-Rennstalls hergestellt hat. Bald hatte Paul seinen Amsler-Segler erworben, flog er uns damit um die Ohren. So einen Segler musste ich unbedingt auch haben.

Ein Jahr später wurde ich stolzer Besitzer eines «Amsler». Das Geld sparte ich zusammen, indem ich von den drei Franken, die mir meine Eltern für das Mittagessen in der Gymi-Kantine mitgaben, lediglich 50 Rappen für die Tagessuppe (mit viel Brot und Reibkäse!) ausgab und den Rest in meine Modellbau-Kasse legte. Meinen «Amsler» holte ich selber in der Werkstatt von Hugo Amsler in Oftringen ab, kurz nach bestandener Fahrprüfung. Es war meine erste, längere Ausfahrt allein und wurde zu einer Irrfahrt durch mehrere Kantone Mein «Amsler» war bald flugbereit und machte während vielen Jahren grossen Spass. Wir setzten unsere «Amsler» auch am Hochstart in der Ebene ein, ihre eigentliche Domäne war aber der dynamische Hangflug. Wann und unter welchen Umständen ich mich von meinem «Amsler» trennte, ist mir nicht mehr in Erinnerung. Es war aber kein Absturz. Mein «Amsler» war übrigens eines der ganz wenigen Modelle, die ich nicht selbst gebaut habe.»

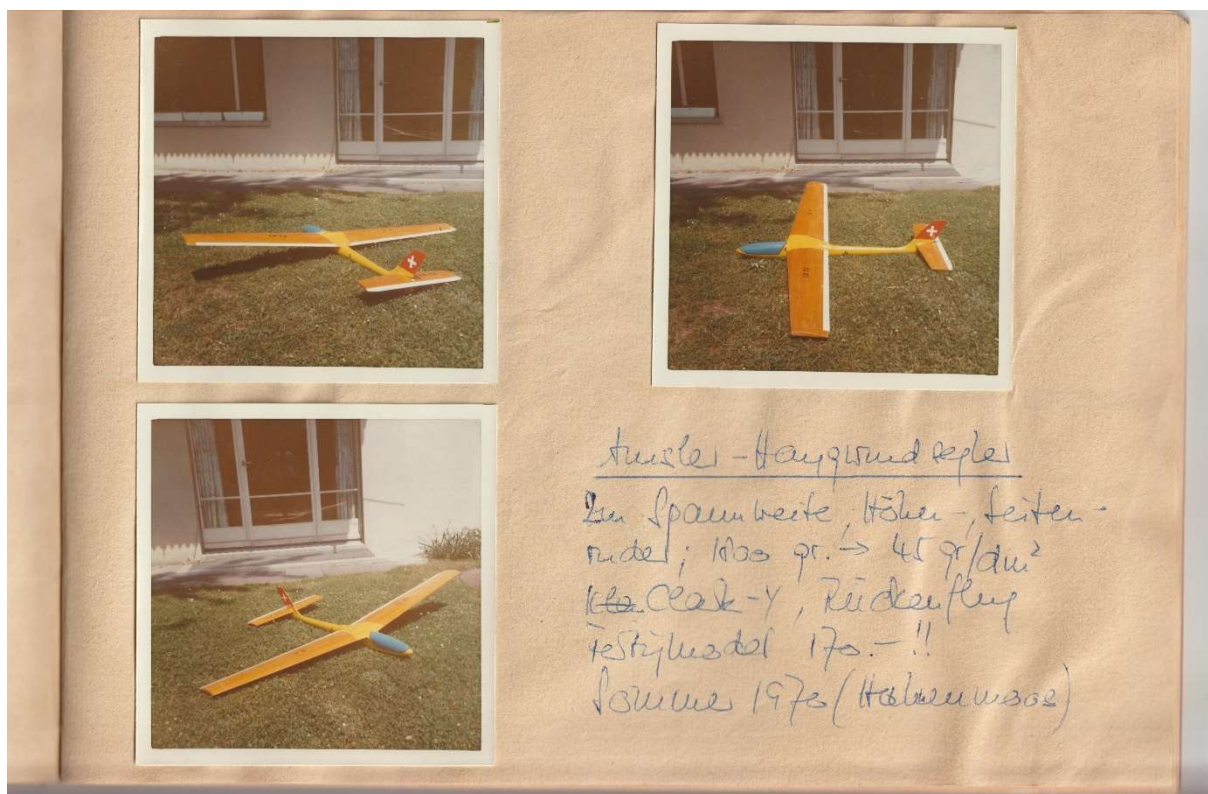


Bild 21: Fotoalbum Georg Staub: Segelflugmodell Amsler (1970) von Georg Staub

Diese Nachricht entschädigt mich für das Verfassen aller Socrat Newsletters! Meine Hoffnung, mit Informationen an weitere Informationen zu gelangen, hat sich erfüllt. Ich weiss nicht, ab wann Hugo Amsler seine Segelflugmodelle Socrat nannte. Optisch erinnern die «Amsler» an den Jonny Socrat (inkl. Farbgebung). Doch die «Amsler» haben nur 2 Meter Spannweite und einen einteiligen Flügel.

Zudem hatten die «Amsler» keine abnehmbaren Kabinenhauben. Akku und Empfänger wurden vom Flügelausschnitt her nach vorne in den Rumpf gestopft. Die erste Fernsteuerung von Georg Staub war übrigens eine Varioprop von Graupner/Grundig, die mit dem Sender, dem Empfänger mit Grund- und Zusatzbausteinen, dem Akku und den zwei Servos ein kleines Vermögen (ca. CHF 1'500) kostete. Die Varioprop hatte ihre Tücken, vor allem hervorgerufen durch Wackelkontakte an den vielen elektrischen Steckungen (Grundbaustein/Kanalbausteine; Servostecker/Kanalbausteine). Mit eisernem Sparen konnte sich Georg Staub später eine DigiFly5-Fernsteuerung leisten, damals das Nonplusultra, hergestellt in

einer Kleinserie in Dübendorf. Es war die Fernsteuerung des Weltmeisters Bruno Giezendanner – und sie funktionierte sehr zuverlässig.

Georg Staub ist sich sicher, dass sein Amsler-Modell Endleisten-Querruder hatte, das lässt sich auch aus den Fotos schliessen. Dagegen ist Georg nicht mehr sicher, ob das Seitenruder steuerbar war. Das ist interessant, denn bisher war die allgemeine Meinung, dass Hugo Amsler erst viel später seine Segelflugmodelle mit Querruder ausrüstete.

Georg denkt übrigens, dass sein Amsler ebenfalls einen Polyester-Rumpf hatte – wie der Jonny.

3) In Rothrist war der Orpheus zuhause

Aus Rothrist erhalte ich die Nachricht, dass hier zu Socrats Zeiten der «Orpheus» heimisch war. Der Orpheus ist ein Socrat-ähnliches – Entschuldigung Kudi – er ist ein dem Socrat überlegenes Segelflugmodell, das in der Modellfluggruppe Rothrist in den 1970er-Jahren gebaut und geflogen wurde. Kurt Eich erinnert sich:

«Ich stellte zwischen 1970 und 1978 etwa siebzig Orpheus-Rümpfe her. Ich besuchte damals die Kanti Aarau und später das Tech in Windisch. Wegen dem Modellbau kam oft das Studium etwas zu kurz.»

Diese Prioritätensetzung zwischen Modellflug und Schule kommt mir bekannt vor. Vielen Lesern ist es vermutlich ähnlich ergangen. Den Orpheus gab es in allen Varianten mit unterschiedlichen Leitwerken und Flügeln. Kurt Eich hat noch ein Exemplar aus den 1970er-Jahren, das er in der Zwischenzeit mit einem Elektromotor ausgestattet hat. Ich denke, dass ein so erfolgreiches, lokales Segelflugmodell einen Gastauftritt im SNL verdient hat. Wer kann mir ein brauchbares Orpheus-Foto zur Verfügung stellen?

4) Weitere spannende Rückmeldungen

Ursula Gutteck, Tochter von Hugo Amsler, hat mir Fotos zugestellt, die ihren Vater beim Hangsegeln in Samedan zeigen - selbstverständlich mit einem Socrat. Roger Luder erinnert sich, wie er im Nachbarhaus von Hugo Amsler aufgewachsen ist - und Modellflieger wurde.

Ich werde mir erlauben, alle erhaltenen Fotos und Informationen in die nachfolgenden SNLs einzufügen.

Für weitere Rückmeldungen bin ich sehr dankbar. Ich schätze es, wenn diese Socrat Geschichte weiterhin als Dialog ablaufen kann.