

Geschichte Modellflugtechnik

BORZONI

eine Konstruktion von
Willy Tauss

Die Anzahl Schweizer Verbrennungsmotormodelle aus den 1930er- und 1940er-Jahren ist relativ gering. Bekannte Konstruktionen sind etwa der Riedstern von Alwin Kuhn, der Dyno von J. Klemenz, der Pionier von W. Schramme oder der Moskito, dessen Konstrukteur nicht bekannt ist. Von den meisten dieser Modelle sind auch Baupläne erhalten geblieben, so dass das Wissen um diese Konstruktionen nicht verlorengegangen ist.

Ein Modell von Willy Tauss

Ein Modell, das damals immer wieder in der Literatur auftauchte, stammte vom bekannten Berner Modellbauer Willy Tauss; Obmann und Mitbegründer der Modellfluggruppe Bern: Das Modell «Borzoni» aus dem Jahre 1942. Leider blieben bisher viele Versuche erfolglos, einen Plan oder auch nur Skizzen von diesem Modell aufzutreiben. Es ist auch nicht ganz klar, ob es überhaupt je einen richtigen Bauplan gegeben hat. Bekannt sind aber etliche Fotos, die das schöne Modell zeigen, u.a. im Standardwerk der Schweizer Luftfahrt von Dr. Erich Tilgenkamp (Bild 1).

Willy Tauss hat 1942 mit seinem Borzoni in Arosa am Nationalen Wettbewerb erfolgreich teilgenommen. Diese wunderschöne Farbfoto in



Bildnachweis: Aus Dr. E. Tilgenkamp, Die Schweizer Luftfahrt, Band 3, S. 257, Aero-Verlag, Zürich, 1943.

dem weitherum bekannten Buch mag dazu beigetragen haben, dass viele Antikmodellbauer den Wunsch nach einer Nachbaumöglichkeit hegten, um diese wegweisende Konstruktion am Leben zu erhalten. Die Hoffnung jedoch, irgendwann einen Plan zu finden, war nach jahrelanger erfolgloser Suche auf dem Tiefpunkt angelangt.

Räumung – Modell muss weg!

Im Herbst 2010 geschah dann ein kleines Wunder. Urs Brand, aktuell Präsident der MG-Bern, bekam ein E-Mail mit der kleinen Foto eines Antikmodells und dem kurzen Text: «Interes-

siert?» Das E-Mail kam aus dem Berner Kirchenfeldquartier, wo dieses Flugzeug die letzten Jahrzehnte hängend in einem Keller des legendären Café Royal des Herrn Fritz Frei verbracht hatte. Im Zuge einer Räumung musste das Modell nun weg. Urs reagierte sofort und informierte Peter Renggli, der für die MG-Bern in den vergangenen Jahren mehrere Antikmodelltreffen organisiert hatte. Peter erkannte den eingebauten Motor als DYN0 1 und vermutete bereits, dass das Modell eine der sagenumwobenen Konstruktionen von damals sein musste. Er holte es also in Bern ab und rettete es damit vor der endgültigen Entsorgung.

Endgültiger Beweis

Als mir Peter Fotos von dem Modell schickte, musste ich nicht lange hinschauen. Ich fiel fast vom Stuhl – das war ein BORZONI! Die Spantenabstände und die Anzahl Rippen stimmten mit jenen der mir bekannten Fotos überein. Einzige die Rumpfnase war etwas eckig geraten und das Fahrwerk etwas zu tief platziert (Bild 2).

Nachdem ich Peter meine Erkenntnis mitgeteilt hatte kam ich mit ihm überein, dass ich das Modell vermessen und einen Bauplan davon zeichnen würde. So wurde das Modell Teil für Teil rekonstruiert. Wichtig war mir dabei, dass das alte Modell erhalten bleibt. Ich habe es also nicht auseinandergenommen, um an die Masse zu kommen. Dank einigen Löchern in der Bespannung konnte aber auch so das Innere einwandfrei rekonstruiert werden. Durch eines dieser Löcher entdeckte ich dann auch noch den endgültigen Beweis dafür, dass es sich bei dem Modell tatsächlich um einen Borzoni handelte: Auf einer der Flügelrippen stand handschriftlich mit Bleistift geschrieben: Borzoni. Das äusserst zerbrechliche Originalmodell habe ich mittlerweile «statisch» restauriert. Es soll als authentischer Zeitzeuge erhalten bleiben.

Woher der Name kam

Zum Namen des Modells sei noch Folgendes angemerkt: Giovanni Borzoni war ein italienischer Kunstflieger, dessen Darbietungen Willy Tauss vermutlich so beeindruckt haben,



Foto: Thomas-Ghisler.



Foto: Herbert Weber.

dass er sein Flugzeug nach ihm benannte. Es ist möglich, dass Willy am Internationalen Flugmeeting 1937 in Dübendorf miterlebte, wie dieser Borzoni für Schlagzeilen sorgte.

Der Nachbau

Bei der Rekonstruktion des Modelles liess ich es mir nicht nehmen, die einzelnen Bauteile auch gleich auf Sperrholz aufzuzeichnen und auszusägen. Ziel war es, am Ende nebst dem Bauplan auch ein flugfähiges Modell zu erhalten. Die Masse waren sehr plausibel und trugen die Handschrift von Willy Tauss, der seine Modelle stets auf 4 mm «Hüselipapier» konstruiert hatte. Diesen Hinweis hatte ich einst von Ernst Schlachter erhalten. Abweichend vom Originalmodell musste ich einige wenige Details historischen Fotos entnehmen, da sie in dem Modell offensichtlich abweichend von der ursprünglichen Konstruktion realisiert wurden. So die bereits erwähnte eckige Form des Rumpfbugs, des Fahrwerks sowie kleinere Details wie die Position des Höhenruders am Rumpf, die Realisierung des Hecksporns und Ähnliches. Bei der Beschaffung von historischen Fotos hat mir Christian Tanner sehr geholfen.

Wunderschönes Flugbild

Krönung der Arbeit und Entschädigung für alle Mühen war schliesslich der Erstflug des neu auferstandenen Borzoni am 11.4.2011 (Bild 3). Der bald 70 Jahre alte DYNO-Motor läuft auch heute noch zuverlässig

durch, bis der Tank leer ist, und brachte das Modell sicher auf Höhe. Das Flugbild ist phantastisch. Die Flugeigenschaften sind unkritisch – wie es sich für ein Freiflugmodell der damaligen Zeit eben gehört. Mein Modell ist aus Sicherheitsgründen aber natürlich mit einer Fernsteuerung ausgerüstet.

Der Bauplan ist mittlerweile auch fertig gestellt und ist für alle Interessierten über das Bauplanarchiv der IG Albatros erhältlich:

<http://www.ig-albatros.ch/modellplanarchiv.html>

Mein Dank geht an alle, welche zum Erhalt dieser Schweizer Modellkonstruktion beigetragen haben, insbesondere an die im Text erwähnten Personen. In der langen Geschichte des schweizerischen Modellfluges konnte eine weitere Lücke geschlossen werden.

Eine Bitte

Abschliessend noch eine Bitte: Trotz meiner geglückten Rekonstruktion habe ich nach wie vor die Hoffnung nicht aufgegeben, dass eines Tages doch noch eine Originalzeichnung des Borzoni auftauchen wird. Daher mein Aufruf an alle Leser, welche Hinweise oder gar Unterlagen haben, diese im Interesse des Erhalts der alten Konstruktionen dem Autor oder der IG Albatros zugänglich zu machen.

Thomas Ghisler,
MG-Münchenbuchsee,
ghisler@gmx.ch