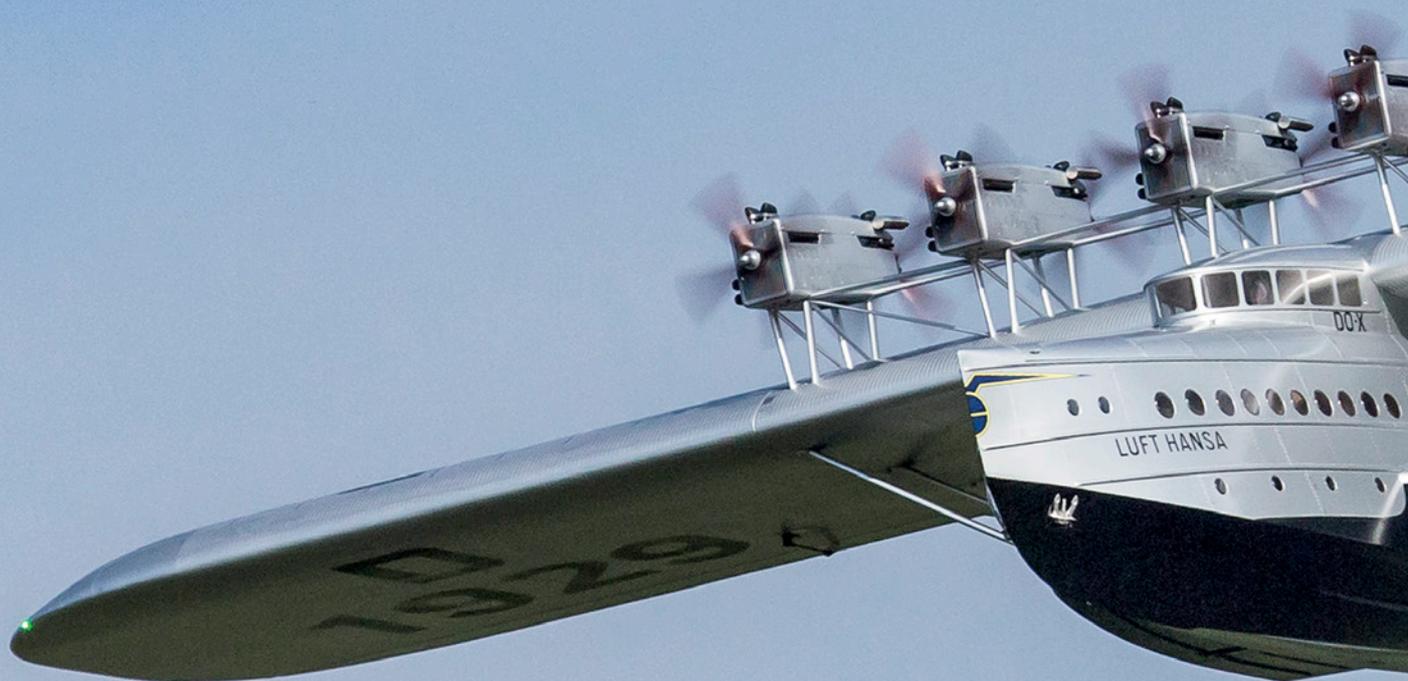


# Hausen 2014

Den goldenen Herbst am grössten Modellflugtag der Schweiz von seiner schönsten Seite erleben

Das häufig vorherrschende Regenwetter im Sommer schreckte manche Zuschauer vom Besuch einer Modellflugveranstaltung ab. Auch für den Flugtag Hausen 2014 waren die ersten Prognosen saisongemäss eher schlecht. Das reale Wetter liess sich davon kaum beeindrucken. Schon am Samstagnachmittag präsentierte sich der Herbst von seiner schönsten Seite und während dem ganzen Sonntag wurden die Besucher mit viel Sonnenschein und blauem Himmel bei einer sehr angenehmen Temperatur verwöhnt.



Die beiden Herren Kapitäne auf der Kommandobrücke fühlen sich am Steuerrad ihres Flugbootes sichtlich wohl. In diesem Moment scheinen sie die Flugtauglichkeit ihres fliegenden Passagierbootes erst zu erahnen.



Majestätisch schwebt der imposante Airliner durch die Luft. Die wuchtigen Stummel­flügel tragen die Flügelstreben und verhelfen dem Flugzeug damit zur benötigten Festig­keit.



Hilfsflossen an den Rudern reduzieren den Steuerdruck. Denn die grossen Ruder wurden damals noch direkt aus dem Cockpit über Drahtseile angesteuert.



12 Auspuffrohre sind links auf der Motor­gondel angedeutet, jeder 4-Takt-Ein­zylinder-Motor mit 10 ccm treibt einen 4-Blatt-Holzpropeller an, der in Wirklichkeit aus zwei 2-Blatt-Propellern zusammengebaut worden ist.

### Die Geschichte der Luftgiganten aus den 30er-Jahren wird fortgesetzt

Wer die Titelgeschichte in der Ausgabe MFS 4-14 gelesen hat, der weiss schon ziemlich gut Bescheid über die zwei riesigen Passagierflugzeuge aus den 30er-Jahren des letzten

Jahrhunderts. Ohne Absprache unter den Erbauern der Modelle und vermutlich nur durch einen wirklichen Zufall kam nun die damals beschriebene DO-X als ähnlich grosses Showflugzeug wie die Kalinin K-7 an den Flugtag nach Hausen. Die beiden Grossflugmodelle weisen zahlreiche Gemeinsamkeiten



Kräftige Rippen aus mehrlagigem Sperrholz und dicke Querholme sorgen für eine hohe Belastbarkeit der grossen Tragflächen.



Michael Bräuer beim Starten der Motoren. Die kecken Sprüche der zuschauenden Showpiloten werden bald einer heimlichen Bewunderung für diesen perfekten Startvorgang weichen.

### Dornier DO-X von Michael Bräuer

Spannweite:	4,8 m (Massstab 1:10)
Länge	4,01 m
Gewicht:	60 kg (Zulassung DAeC)
Antrieb:	<b>12 Motoren</b> OS FS62V mit je 10 ccm und 1,1 PS, 12 Tanks zu je 360 cm <sup>3</sup> Propeller Zinger Holz 4 Blatt (aus jeweils zwei 2-Blatt-Propellern 11 x 7 hergestellt) Schalldämpfer Eigenbau
Stromversorgung:	2 x Engel Weiche PMS «Acro», Lipo: 4x Hacker 2S 5800 mAh
Servos und Extras:	24 Futaba S-Bus Servos, Optotonix-Beleuchtung, Doorsequenzer
Bauzeit:	1,5 Jahre, intensive Bautätigkeit

Das Flugzeug wurde selbst gezeichnet. Es ist aus Holz mittels Rippen und Spanten aus Sperrholz und Balsa gebaut (ohne CNC), Überzug mit Gewebefolie, Motorgondeln aus GFK, Streben und Motorpylone sind aus Edelstahl, dazu Nieten aus Ponal-Leim und eine 2K-Lackierung.

auf. Genau so wie ihre Vorbilder. Die DO-X schaffte es, im Gegensatz zu ihrer Konkurrentin Kalinin K-7, sogar einmal die ganze Welt zu umrunden. Vielleicht lag es an der damaligen schweizerischen Wertarbeit. Denn die deutsche DO-X musste infolge der Nachwehen des Ersten Weltkrieges im benachbarten Ausland, nämlich in Altenrhein SG, gebaut werden.

Der Konstrukteur Claude Dornier legte das grosse Flugzeug in weiser Voraussicht als Flugboot aus. Dies hatte den Vorteil unbegrenzter Landmöglichkeiten auf dem Wasser und ein Antriebsproblem über dem Ozean hätte nicht zwingend den Verlust des Giganten bedeutet. Dass die DO-X in der späteren Zeit nicht auch noch für die Propaganda der Natio-



Der Anhänger ist zentimetergenau auf die Grösse der heimischen Garage abgestimmt. Um Zeit beim Auf- und Abbau zu sparen, verbleibt das präzise auf die Anhängerbreite abgestimmte Tragflächenmittelstück immer auf dem Rumpf. Die vier äusseren Propeller müssen allerdings aus Platzgründen für den Transport demontiert werden.