

Finish für SG 38

Kann man einen echten Oldtimer mit modernem Hightech-Gewebe bespannen? Frank Thies vom Oldtimer Segelflugclub Wasserkuppe berichtet, wie sein Verein die Probe aufs Exempel machte und einem Schulgleiter SG 38 mit Oratex ein zeitgemäßes Finish verpasste.

Aerokurier



Zufriedene Gesichter nach getaner Arbeit: Die erste Fläche ist fertig bespannt. Foto und Copyright: OSC Wasserkuppe

Kann man das? Darf man das? Oratex auf einem SG 38? Ist das auch nur einigermaßen mit dem Anspruch, historische Flugzeuge möglichst authentisch zu erhalten, vereinbar? Diese Fragen haben wir uns vorab oft genug gestellt. Schon seit einiger Zeit hatten wir die Berichte über Erfahrungen mit dem neuen Bespannstoff aufmerksam gelesen, hatten Mustermaterial in den Händen gehabt und auf der AERO in Friedrichshafen ganze Flugzeuge angeschaut. Ein solch modernes Gewebe auf unserem historischen Schulgleiter – nein, das geht nicht, meinte mancher Traditionalist des Oldtimer Segelflugclubs (OSC) auf der Wasserkuppe.

Als die Überlegungen begannen, durfte man das offiziell noch gar nicht. Das Oratex UL 600 war bis dato nicht für Segelflugzeuge zertifiziert. Und nur das 600er kam für uns in Frage, da die transparente Antikfärbung ausschließlich in dieser Qualität lieferbar war. Wie sähe denn ein weiß oder gelb bespannter SG aus? Das wäre nun wirklich nicht vermittelbar gewesen.

Allerdings gab es in unseren Reihen Pioniere, die weniger Berührungsängste hatten. So war die Ka 8 unseres Mitglieds Jörg aus Hannover das Erprobungsflugzeug für die Zertifizierung von Oratex UL 600 für Segelflugzeuge und Motorsegler. Am 9. März dieses Jahres gab es endlich grünes Licht, wurde Oratex UL 600 von der EASA für Segelflugzeuge zertifiziert.

Nun musste kurzfristig ein Termin her, bei dem wir uns in die Eigenheiten der Oratex-Verarbeitung einweisen lassen konnten – wir hatten ja noch nicht mit dem Material gearbeitet. Und im Nachhinein kann ich bestätigen, dass die Verarbeitungsbeschreibung auf der Homepage von Lanitz Aviation zwar recht gut verständlich ist, aber nichts die Praxistipps ersetzen kann, die uns die Lanitz-Jungs vor Ort gegeben haben.



Vorbereitung: Bevor der neue Stoff aufgezogen werden kann, muss das Gerippe freiliegen. Foto und Copyright: OSC Wasserkuppe

Die Vorbereitung der zu bespannenden Teile hatten wir rechtzeitig abschließen können. Der alte Klebelack war restlos entfernt, verschiedene kleinere Reparaturen ausgeführt und dem Prüfer vorgestellt worden und, und, und.

An einem Donnerstag im Juni wurde es ernst. Fred Drobny und Roman Popelka von Lanitz Aviation kamen mit allen benötigten Materialien und Werkzeugen im Gepäck. Zügig wurde der Arbeitsplatz in der Halle vorbereitet und die ersten Gänge „Klebelack“, ein wässriger, zweikomponentiger Hightech-Kleber, aufgetragen. Auch die Spannungsbahnen erhielten einen dünnen, gleichmäßigen Kleberanstrich. Dann mussten sie antrocknen, und am Abend kamen die ersten Unterseitenteile auf die Flächen. Fön, Filzraker und viel Geschick waren die Werkzeuge der Stunde.

Zugegeben, die Bespannung dauert länger als mit herkömmlichem Material, auch braucht man immer eine Hand mehr. Aber wenn der Stoff angebügelt und mit dem Bügeleisen gestrafft ist, ist man wirklich fertig! Kein Spannlack der aufgebracht werden muss, keine Decklackierung, die für das Finish sorgt – man ist einfach fertig. Allerdings mussten wir die Unterseiten vernähen, aber mit sechs Leuten ging auch das ruck, zuck.

Wer den SG 38 nun aus drei Metern Entfernung betrachtet, glaubt, ein mit Baumwollstoff bespanntes Flugzeug vor sich zu haben, dessen Lack auch schon ein paar Jahre vergilbt ist. Fred erzählte, dass die Bewitterungs- und UV-Versuche eine Lebensdauer von 30 Jahren simuliert haben. Da bin ich gespannt, denn das wäre wirklich genial. Die Widerstandskraft und Stabilität konnte am Proberahmen und einem UL-Leitwerk eindrucksvoll getestet werden.



OSC-Vorsitzender Frank Thies beim Aufbügeln der Oratex-Bahnen. Foto und Copyright: OSC Wasserkuppe

Weitere Projekte für den Oratex-Einsatz stehen schon in der Werkstatt. Unser Bergfalke schreit geradezu nach einer Überarbeitung. Nicht zu unterschätzen ist auch die Gewichtsersparnis mit Oratex. Die Erfahrung zeigt, dass ein Doppelsitzer wie die ASK 13 zwischen 17 und 19 Kilogramm leichter werden kann. Das täte auch dem Bergfalken gut. Nicht zuletzt arbeiten wir gerade auch unseren Udet Flamingo auf, und auch hierfür ist Oratex eine interessante Option.

Im Übrigen lassen sich selbst sehr erfahrene „Holzwürmer“ für neues Material begeistern. Josef „Seppl“ Kurz war mit seinen 90 Jahren sicher der älteste Teilnehmer eines Oratex-Workshops. Offen für die technische Evolution, stand er als „Antreiber“ immer an unserer Seite, ließ sich alle Schritte vorführen und arbeitete unermüdlich mit. Gute zehn Stunden in der Werkstatt – und Seppl immer dabei! Da muss ich meinen Hut ziehen. Und als er das Ergebnis betrachtete, war auch Josef überzeugt vom neuen Bespannmaterial.

Fazit: Ein eindrucksvolles Seminar mit intensivem Erfahrungsaustausch. Das Material ist im Vereinsbetrieb gut zu verarbeiten und bietet enorme mechanische Vorteile gegenüber klassischen Bespannmaterialien. Und ja, Oratex und SG 38, moderner Stoff und historisches Holz, passen durchaus zusammen!