

## MEISTER

EINE „KA-8B“ IN HOLZBAUWEISE AUS JAPAN

## STÜCK

Über viele Jahre wurden auf der Spielwarenmesse in Nürnberg lasergeschnittene Holzbausätze kleiner Segelflugmodelle gezeigt. Das Interesse daran war groß. Dennoch konnte keiner erklären, wie diese Teile nach Europa kamen. Bis Enya-Importeur Andreas Ullmann aktiv wurde. Philipp Gardemin hat sich mit dem Glücksfall näher beschäftigt.

Der japanische Hersteller „Thermal Studio“ bietet eine ganze Serie kleiner vorbildgetreuer Segelflugmodelle an. Darunter die Typen „Grunau Baby“, „Minimoa“, „Reiher“ und – als modernster Typ in der Serie – die „Ka-8b“. Allen Modellen gemeinsam ist die eher geringe Größe mit jeweils rund zwei Metern Spannweite, sowie die Vorgabe des Konstrukteurs, sie direkt mit einem Nasenantrieb auszustatten. Unter [www.thermal-kobo.jp](http://www.thermal-kobo.jp) kann der Hersteller im Web besucht werden. Nach Deutschland importiert werden die Bausätze seit Sommer 2016 von Andreas Ullmann in Ginsheim-Gustavsburg. Er ist auch als Importeur und Ersatzteilanbieter der legendären Enya-Motoren bekannt. Seine Website: [www.scalehobbyshop.de](http://www.scalehobbyshop.de).

Andreas Ullmann rief mich an und erzählte mir von seinem Neuzugang. Spontan erinnerte ich mich an die Messebesuche in Nürnberg und an meine unzähligen Anfragen nach solchen Bausätzen. Kurz vor der Segelflugmesse kam dann die Erstbestellung aus Japan an. Drei der Bausätze nahm ich zur Segelflugmesse mit. Trotz der vergleichsweise nicht geringen Verkaufspreise war das Interesse groß. Exklusivität



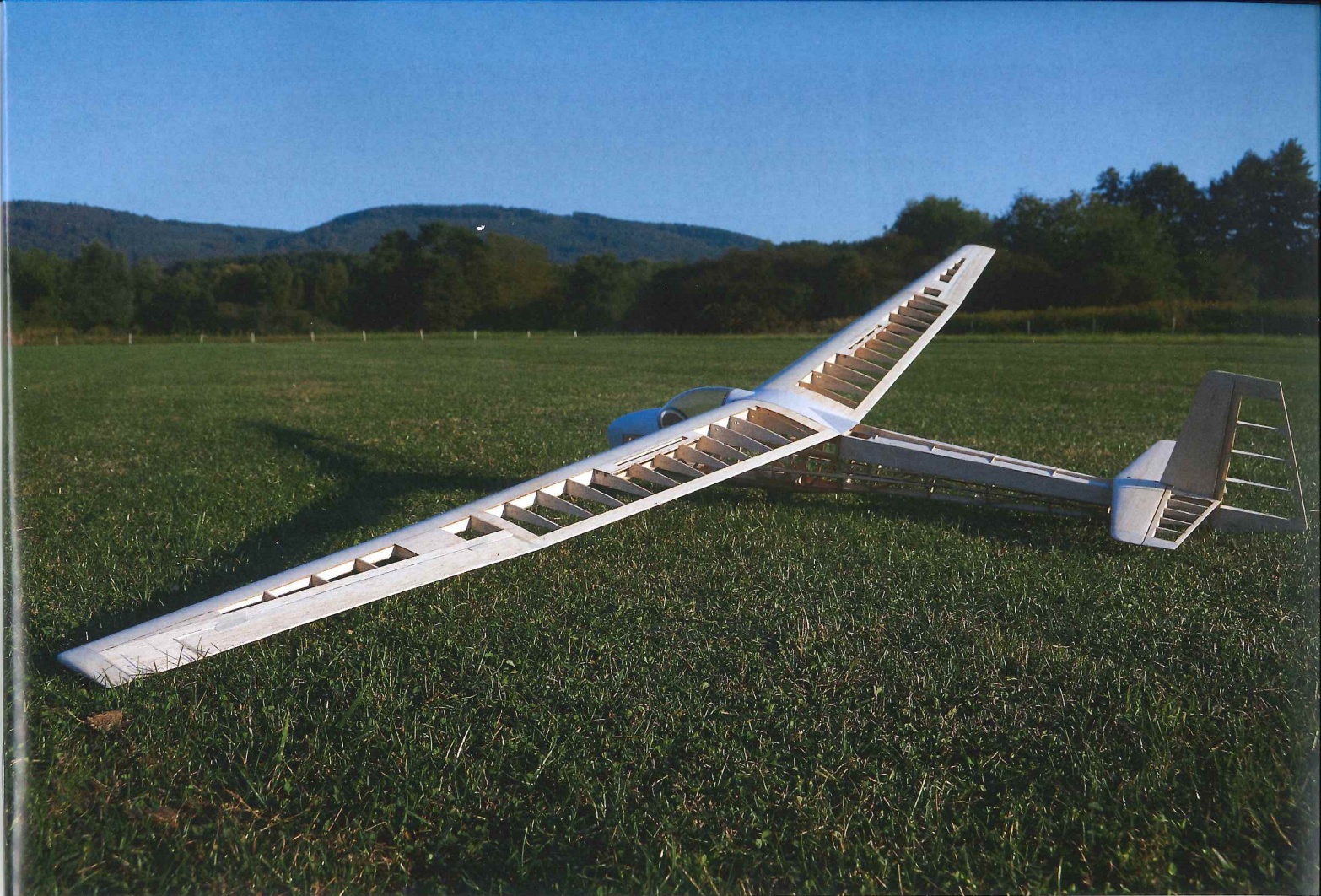
**01** | Das erste Zusammenstecken unter freiem Himmel. Auch die Vereinskollegen waren begeistert **02** | Sieht größer aus als es ist ...

und das exotische Flair der Bausätze konnten begeistern. Im Endeffekt blieb dann die „Ka-8b“ in meinen Kofferraum. Die Gründe dafür: a) das Flugzeugmuster hat mich schon immer begeistert und b) die Spannweite von 2,5 Metern passte einfach gut in meine Sammlung.

Es war eine sehr kleine Schachtel die da nun vollgepackt mit Holz auf der Werkbank lag. Alle Laserbretter waren von feinstem Machart, hauptsächlich aus Balsa und einer Art Pappelsperholz – allerdings mit sehr fester Oberfläche. Nur ganz wenige Leisten aus Kiefernholz waren darunter – was mich zunächst ein wenig wunderte. Doch dazu später mehr. Hervor kamen noch ein gerollter Bauplan, eine Anleitung mit Explosionszeichnungen und japanischer Beschriftung sowie zwei Kabinenhauben und einige Kleinteile. Zwei Kabinenhauben? Ja, richtig: Die „Ka-8b“ wird mit unterschiedlich geformten Hauben geflogen, dies hat der japanische Hersteller berücksichtigt. Auch die Rahmenteile im Bausatz waren doppelt. Somit lassen sich zwei komplette Hauben bauen und nach Belieben wechseln.

Auf den ersten Blick erschien mir alles sehr verwirrend: Japanische Schriftzeichen, sehr viele große wie auch kleine Teile und irgendwie nichts, das beispielsweise wie eine Rumpfsitenwand aussah. Auch die Formen der Spanten wollten so gar keinen Sinn ergeben. Erst nachdem ich mich einen Abend lang in die Anleitung „ingelesen“, die Zeichnungen verinnerlicht und mit den Bauteilen verglichen hatte, wurde es lo-





**Die Bauweise des Modells sieht aufwändig aus, ist aber sehr gut vorbereitet**

**Rumpfnase und Tragflächenabdeckung sind aus ABS, beide bleiben abnehmbar**





01



02

**01** | Die Tragfläche in klassischer Rippenbauweise. Jedes Bepunktungsstück war passend gelasert **02** | Selbst die Leitwerke sind vorbildgetreu. Das Höhenleitwerk ist abnehmbar

gisch. Auch waren die Teile mit Buchstaben und Nummern versehen. Der Anleitung folgend war der Bau des Modells sehr sinnvoll nach Baugruppen eingeteilt. Löste ich Bauteil um Bauteil aus den Laserbrettern heraus, entstanden erstaunlich schnell komplette Baugruppen: die Passungen perfekt, der Aufbau logisch und durchdacht! Es war eine helle Freude das Modell entstehen zu sehen. Dabei hatte ich nie das Gefühl, dass ein einziges Teil überflüssig oder gar überdimensioniert sein könnte. Geklebt habe ich ausschließlich mit Weißleim. Sekundenkleber halte ich hier für unangebracht, er ist zu steif und damit zu brüchig.

Zu Schleifen gab es beim Bau erstaunlich wenig. Formteile, wie beispielsweise Randbögen und Füllstücke waren bereits vom Hersteller gelasert. Sie mussten teilweise bis zur notwendigen Stärke mehrfach miteinander verklebt und in eine Richtung geformt zu werden. Die dunklen Laserschnittkanten waren beim Verschleifen eine gute Orientierungshilfe. Das gilt auch für die Nasen-, End- und Füllleisten sowie Holme aus Balsa, die allesamt als Laserteil beiliegen. Daher

die geringe Menge an Leisten im Bausatz. Einige der Bauteile und Bepunktungen hatten mit dem Laser aufgebrachte Markierungen. So kann man genau erkennen, wo sich Rippen oder Spanten befinden müssen.

Auf einem großen Baubrett konnte ich quasi nonstop arbeiten. Mit Express-Weißleim wurde geklebt, fixiert und dann an anderer Stelle oder an einem anderen Bauteil weitergearbeitet. So entstanden gleichzeitig die Leitwerke und der Rumpf. Für den Aufbau des Höhenleitwerks lag eigens eine Helling bei. Die Endleisten von Seiten- und Höhenruder bestanden aus so vielen Teilen, dass sich alles wie ein 3D-Puzzle zusammenfügte. Ähnlich war es auch bei den Tragflächen. So ging es links und rechts auf dem Baubrett sehr zügig voran. Stecknadeln, kleine Gewichte und Klebeband waren in diesen Tagen meine besten Freunde. An den Passungen und Detaillösungen konnte sich so manch anderer Konstrukteur eine Scheibe abschneiden – mich eingeschlossen. Ein Highlight auch die vorbildgetreuen Störklappen ganz aus Sperrholz – der Mechanismus leichtgängig und stabil. Lediglich

die Rumpfnase und die abnehmbare Tragflächenabdeckung auf dem Rumpfrücken bestehen aus tiefgezogenem ABS. Auch hier mit Schnittmarkierungen, die tatsächlich exakt passen. Das hatte ich schon lange nicht mehr erlebt.

Knappe zwei Wochen mit abendlichen Bausessions waren vergangen, bis alles rohbaufertig vor mir lag. Alle Holzoberflächen habe ich nach einem Feinschliff mit einer Schicht Porenfüller gestrichen und mit 400-er Papier leicht überschleift. Das macht die Oberfläche ein wenig beständiger gegen Dellen und Kratzer. Den fertigen Rohbau ließ ich nun erst einmal ein paar Tage aufgebaut stehen um mich am Anblick zu erfreuen. Einen schönen Samstagabend mit Herbstsonne nutze ich noch zur Fotosession für diesen Bericht. Und wie es mit dem Modell dann weiterging, unter anderem mit mehrfarbiger Papierbespannung nach „alter Väter Sitte“ und dem FES-Antrieb, darüber berichte ich in der nächsten Ausgabe von AUFWIND. ■

Philipp Gardemin

Fotos: Philipp Gardemin, Pascal Fempel



Man at work ... eine der letzten schönen Abende wurde zur Fotosession genutzt