

„CHÉRIE“

MEIN LIEBLING

Ja, was soll es denn dann für ein Liebling sein? Na was denn schon, — ein Flugmodell natürlich. Eines jedoch will ich gleich vorausschicken, das Flugmodell „Chérie“ wurde erst im Laufe der Bau- sowie Flugzeit meine Chérie, mein Liebling.

1962 brachte die Firma WIK ein hübsch aussehendes Flugmodell heraus. Die Maße und die angegebenen Motorengrößen lagen damals genau im Rahmen des sogenannten Meistgeflogenen. Aber auch noch heute sind diese Abmessungen sehr beliebt, obwohl im Zeichen des Mehrachsfluges eigentlich große Modelle mit großen Motoren üblich, bzw. modern sind. Die größere Zahl der Modellflieger jedoch ist immer noch mit ihrer Einachs-Steuerung zufrieden, aber sie müssen sich nach ihrem Kofferraum richten. Und da paßt die Chérie genau hin.

Doch nun zur „Chérie“ selbst. Zur schon erwähnten Zeit fiel mir der Prospekt der damaligen Neuheiten in die Hände. Ergebnis: Ins nächste Modellbaugeschäft. Ich verlangte den Baukasten — aber da ging schon das Feuer aus! Weder Baukasten noch Bauplan waren zu haben. Ich redete auf den Verkäufer mit Engelszungen ein, aber er hatte ja noch nichts von den neuen Angeboten.

Es ist keinesfalls so, daß ich jede Neuerscheinung gleich haben muß, aber ein nicht so eckiges Gebrauchsmodell hat schon seinen Reiz! Mit den „schönen Fliegern“ ist's ja sowieso nicht gar so weit her! Zu dieser Zeit kam auch noch ein Setzer aus unserer Druckerei zu mir und sagte: „Jetzt setze ich schon seit einigen Jahren für Modell und lese dabei von Fliegen, Modellbauten, Rudergehen mit ti . . . ti . . . ti . . . ti . . . usw. aber nun möchte ich das auch mal selber machen!“ Auf meine Frage, ob er schon überhaupt was gebaut hat, kommt doch immerhin etwas grundlegendes zu Tage: „Aber sicher, den kleinen Uhu, den Kadett und dann wollte ich . . .“ und so weit. Jedenfalls muß das was dazwischen gekommen sein.

Nach Wochen, in welchen wir (der Gutenberg-Jünger und ich) die Chérie schon wieder vergessen hatten, hatte ich eine Pechsträhne mit Totalschäden aller Modelle. Nun muß ja schließlich wieder etwas Neues her und da stürzt man sich

dann meistens auf einen Baukasten. Naja, jedenfalls gab es dann die Chérie. Und Gutenberg und Genosse bauten Fließband-Chérie's.

Um es gleich zusammenzufassen: Die Konstruktion ist so sauber, klar, und bei einigen Raffinessen trotzdem einfach, daß es über den Bau, als solchen, nichts zu sagen gibt! Die einzige Voraussetzung für einwandfreien Flug aber ist ein absolut sauberer Bau! Die elegante Rumpf-Form ist ohne Helling aufgrund der geteilten Bauhälften einwandfrei zu erreichen, aber genau bauen! Wie eben immer in der Modellfliegerie.

Einen „Wurm“ haben wir allerdings gefunden: Wenn ein Wettbewerbsflieger die „Chérie“ baut, muß er einen größeren Tank einbauen, denn 30 ccm sind bei einem 2,5-ccm-Motor ca. 5—6 Minuten Laufzeit! Und das derzeitige Programm der Klasse RC V hat die Zeit von 5 Minuten! Die Latte soll ja nicht während des Fluges stehen bleiben, sie darf es gar nicht. Hier muß dann der jeweilige, persönliche Erfindergeist seine Kapriolen schlagen. Was dabei aber das Schlimmste ist: Das „Draufkommen“ erst dann, wenn der Bau soweit fortgeschritten ist, daß eine Änderung der Motoraufhängung nur noch schwer, wenn nicht unmöglich ist.



Die Motorträger liegen für größere Tanks zu eng zusammen, jedoch für die jeweiligen Motoren aber richtig!

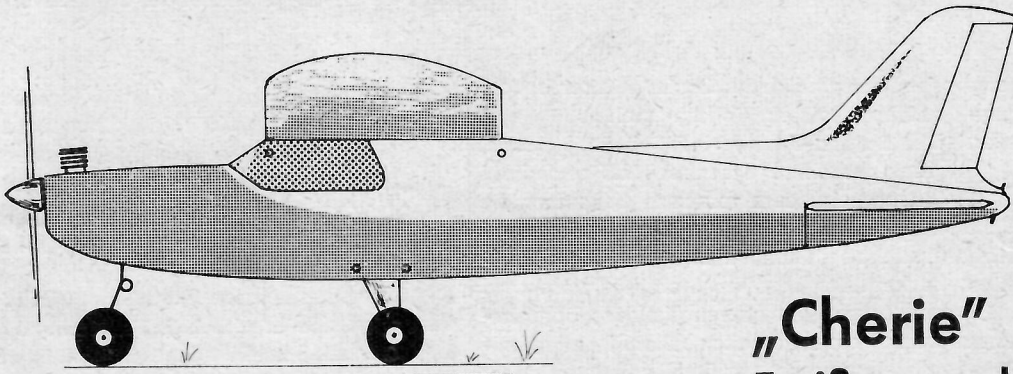
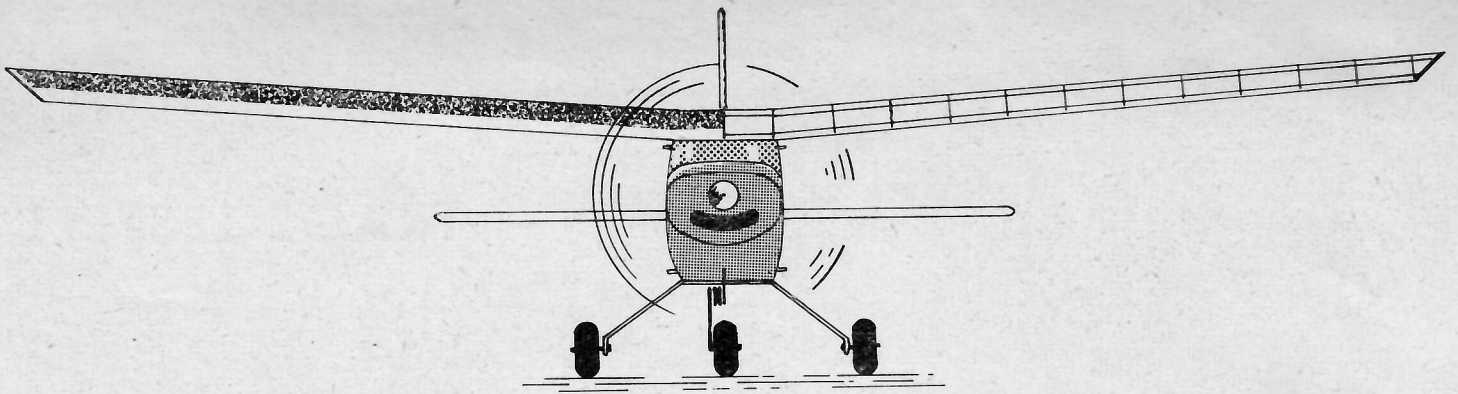
Eine Abänderung der Konstruktion bringen wir demnächst in Verbindung mit der Veröffentlichung: „Chérie“ 5-Kanal aus Styropor.

Der Konstrukteur, Herr Klinger, empfiehlt für 1,5-ccm-Motoren die Fläche mit gerader Unterseite und für 2,5-ccm-Motoren die „semisymmetrische“. Ich habe gleiche beide Profile in Flächen umgewandelt. Und hier will ich dem Bericht über die Flugeigenschaften gleich vorweggreifen: Bauen Sie nur die Fläche mit der geraden Unterseite, egal welche Motorenstärke! Mit dem semisymmetrischen Profil wird die Kiste nur schneller und in den Kurven giftiger! Ansonsten „bringt“ das schnellere Profil nichts oder nicht viel im Einachsflug. Beim Mehrachsflug und entsprechender Beherrschung ist allerdings das Fliegen mit dem schnellen Modell ein Genuß.

Über Verschleifen, Bespannen und Lakkieren sind in der Bauanleitung nur die nötigsten Angaben gemacht. Es wird also vorausgesetzt, daß schon 2—3 Modelle vorher gebaut wurden. Es heißt ja auch nicht Anfängermodell.

Damit kommen wir zu den Flugeigen-



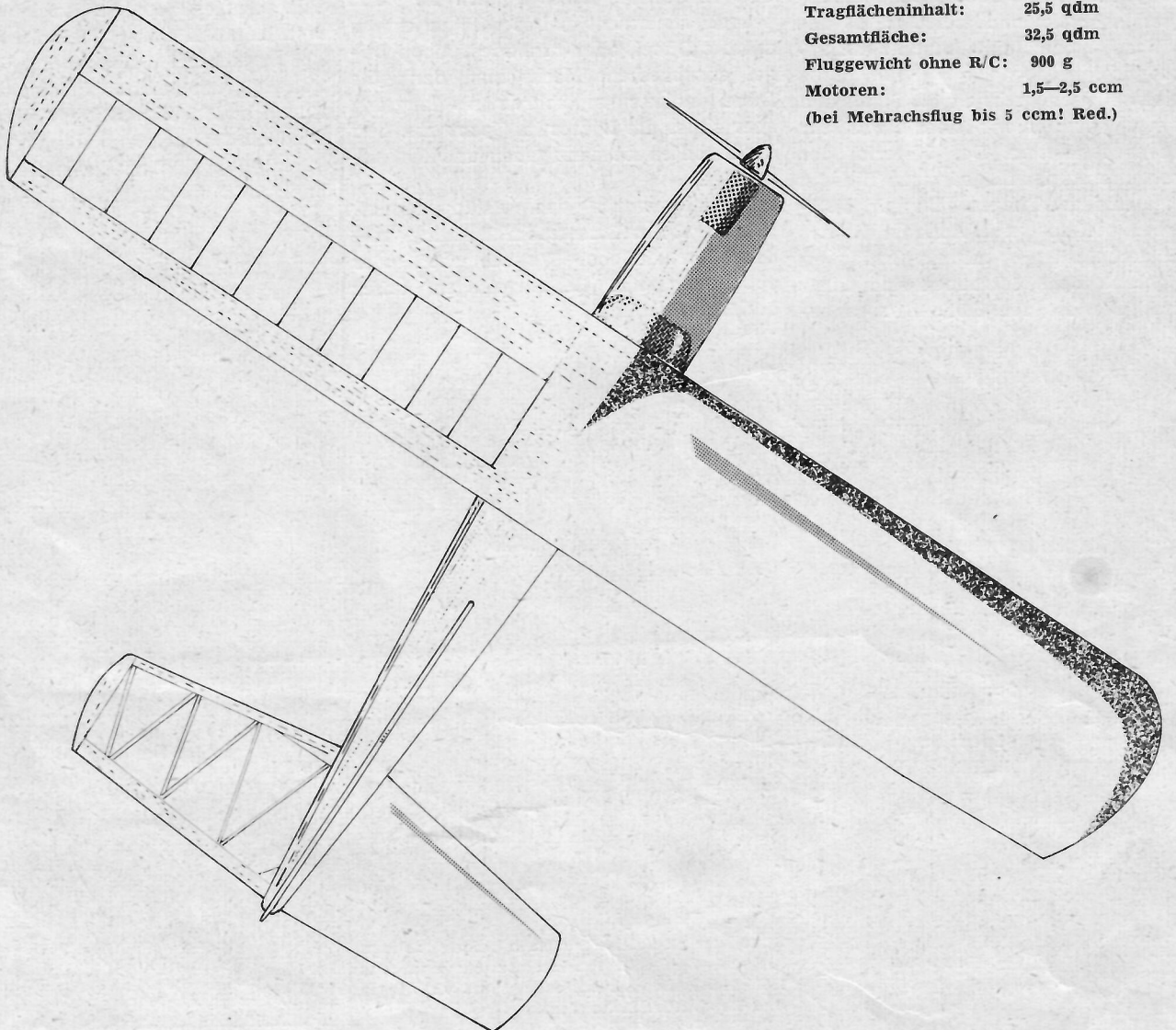


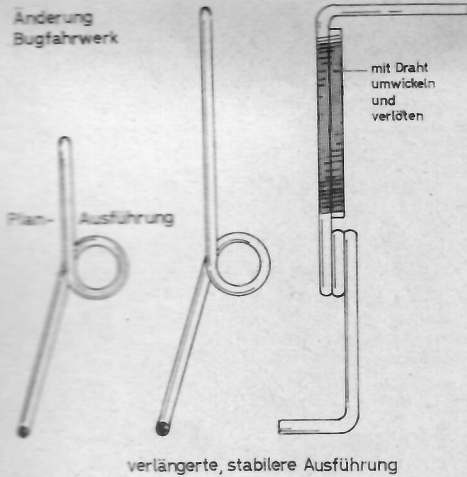
„Cherie“

Freiflug- und Fernsteuermodell

von Ing. Wilfried Klinger

Spannweite:	1300 mm
Rumpflänge:	875 mm
Tragflächeninhalt:	25,5 qdm
Gesamtfläche:	32,5 qdm
Fluggewicht ohne R/C:	900 g
Motoren:	1,5—2,5 ccm
(bei Mehrachsflug bis 5 ccm! Red.)	





Änderungsvorschlag für das Bugfahrwerk. Praktisch erprobt.

schaften: Die „Chérie“ ist ohne weiteres von einem Anfänger zu fliegen, oder sagen wir von einem Motorflug-Anfänger. Ob mit oder ohne Fernsteuerung!

Ich kann nur sagen: einigermaßen exakt bauten und sie fliegt! Im Laufe der Zeit habe ich nun mehrere Modellbauer erlebt, die das Modell als erstes oder zweites bauten und auf Anhieb flogen. Mit kleinen Trimmungen vielleicht bis zum sauberen Flug, aber mehr nicht. Von großen „Herumdoktern“ mit Zug, Sturz und EWD habe ich nichts gemerkt und nichts gehört. Das Flugverhalten ist gutmütig und unkritisch bei einem sauberen Flugbild. Ich kenne „Chérie's“, die 250 und welche, die 350 Flüge hinter sich haben! Die Kurvenlage ist exakt und trotzdem ist mit dem Einachsmodell ein einfacher Kunstflug möglich.

Bei vielen Flügen (mehr als 120 Starts und Landungen) mußten wir leider etwas sehr Negatives feststellen. Das Material des Hauptfahrwerks ist für härteren Einsatz, also bei eifrigem Fliegen oder gar Wettbewerben, viel zu weich. Auch ist die Art der Räderbefestigung mittels Schrauben nicht gerade ideal. Schrauben sind durch ihr Gewinde an der Außenhaut ange-

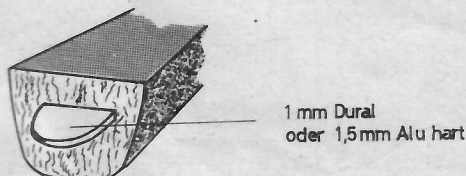
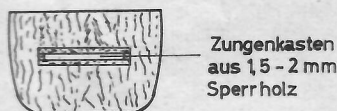
schnitten und dadurch viel stärker bruchgefährdet als ein Vollmaterial.

Das Bugrad-Fahrwerk ist gut und richtig. Aber der obere Schenkel muß unbedingt länger sein, denn dadurch bekommt die Stahldrahtfeder eine größere Auflage und erreicht bei Bumslandungen größere Haltbarkeit. Zur besseren Stabilität wäre noch angebracht, am oberen Teil des Bugfahrwerks einen zweiten Stahldraht anzuwickeln und zu verlöten, oder zumindest ein Messingrohr darüber zu schieben.

Zum Schluß noch etwas nicht gerade Gelungenes. Die Befestigungsbolzen des Höhenleitwerkes, die in einen Sperrholzspant am Rumpf eingreifen! Diese Bolzen und Haltedübel brechen gern ab. Man braucht noch nicht mal so wild zu kurven um die Dübel, oder zumindest einen Dübel abzubrechen. Macht man dann die Dübel stärker, so bohren sie langsam, aber sicher die Löcher im Spant aus. Und darin sollten sie ganz genau und fest sitzen.

Jedenfalls wurde das schicke Modell „Chérie“ beim Einsatz, im Training, wildem Kurbeln, bei Wettbewerben oder aber auch beim „Sonntagsfliegen“ unser erklärter Liebling.

Änderungsvorschlag Höhenleitwerk - halterung



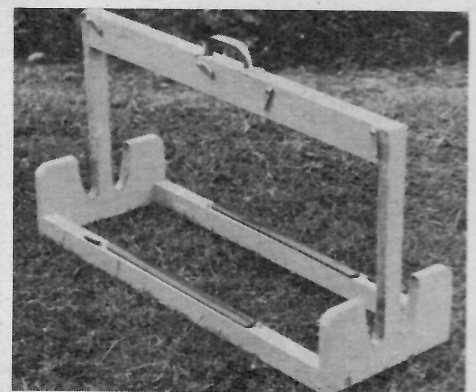
Statt der Befestigungsbolzen einen soliden kleinen Zungenkasten zu bauen und das Höhenleitwerk einzuschieben, spart viel Ärger und Reparatur. Siehe Text.

TRAGEGESTELL FÜR TRAGFLÄCHEN

Für die Aufbewahrung und für den Transport von zweiteiligen Tragflächen ist ein Tragegestell sehr empfehlenswert. Es gestattet nicht nur einen leichteren Transport, sondern schützt auch die Flächen gegen Beschädigungen und gegen jeglichen Verzug.

Der Bau eines solchen Gestells ist einfach und wird sich in vielen Fällen lohnen.

Das Gestell besteht aus 3 Längsleisten, aus trockenem Fichten- oder Kiefernholz in der Stärke von ca. 20x40 mm und zwei Seitenteilen aus ca. 15 mm starkem Sperrholz. Die Ausschnitte für das Profil der Tragflächen sollte 1 bis 2 mm größer sein und mit entsprechend starkem Stoff oder Filz ausgelegt werden. An der Oberleiste werden mit Holzschrauben drehbare Knebel angebracht, die an der Innenseite ebenfalls ein leichtes Polster aufweisen. Zur besseren Handhabung des Gerätes wird die Oberleiste mit einem Griff versehen. Tragflächenstreben können gegebenenfalls an der Unterleiste angebracht werden.



modell

mit R/C- und transistor-elektronik

