

MT-1095 Christen Eagle I

Ein Scale-Modell

Konstruktion: P. Fendl

Die vorbildgetreue „Eagle“

Das Modell ist so ausgelegt, daß es in der Wettbewerbsklasse F4C eingesetzt werden kann, es

ren Abmessungen identisch sind. Damit hat man als Modellbauer die Wahl: Entweder nach dem Bauplan die „II“ zu bauen, oder mit Hilfe der Scale-Dokumenta-

jedoch auch Nachteile, vor allem bei Start und Landung, wo allerdings gerade viele Punkte zu gewinnen oder zu verlieren sind. Ich suchte also nach einem Vorbild,

anstellen, daß sie vorschriftsmäßig „drei-Punkt-landet“. Weiteres hängt von der Motorisierung und den Fähigkeiten des Piloten ab.



ist also „Scale“. Das Vorbild ist die doppelsitzige Christen Eagle II; die einsitzige Christen Eagle I hat der Autor zuerst gebaut, später dann auf die zweisitzige „II“ umgebaut.

Zwei Versionen

In diesem Heft erscheint gleichzeitig eine Scale-Dokumentation der „Christen Eagle I“, also der einsitzigen Version, de-

tion den Bauplan auf die „I“ zu modifizieren.

Der Konstrukteur Fendl, von großen internationalen Wettbewerben in Scale F4C bekannt, u.a. Mitglied der erstplatzierten Mannschaft bei der EM in Finnland, 1993, schreibt über sein Modell: *Mit Doppeldeckern hatte ich reichlich Wettbewerbserfahrung; in mancher Beziehung sind diese Modelle sehr gut, sie haben*

das angemessen kompliziert ist, um in der Bauwertung gute Chancen zu haben, und das die doppeldecker-typischen Nachteile möglichst nicht hat. Mit der „Christen“ habe ich, wie schon die ersten Flüge zeigten, eine sehr gute Wahl getroffen. Das relativ niedrige Fahrwerk und die Blattfederbeine lassen das Modell gut spurtreu rollen. Bei der Landung kann man die „Christen“ so weit

„Power“ erwünscht

Ich habe in den Prototyp einen 10 cm³-Motor eingebaut, was seinerzeit durch die Bestimmungen vorgegeben war. Damit waren die Acro-Grundfiguren fliegbar. Mit einem 15-25 cm³-Antrieb kann die „Christen“ nur gewinnen; auch das Vorbild ist übermotorisiert.

Die Flugeigenschaften des Modells sind so gut, daß man es nicht nur für den Wettbewerbs-

einsatz bauen kann; auch das normale „Sonntagsfliegen“ ist mit diesem Doppeldecker immer ein Erlebnis. Für diese Zwecke darf auf viele Scale-Details verzichtet werden. Auch die Bauweise mancher Zellenkomponenten kann man nach eigenem Ermessen vereinfachen, Fahrwerk, Anlenkungen, Motorträger als Fertigteile kaufen etc. Die Bauzeit läßt sich damit deutlich verkürzen und das Gewicht reduzieren: Es ist möglich, den 1,5 m großen Doppeldecker mit einem Gewicht zwischen 4 und 5 kg bauen, was ein ganz ausgezeichneter Wert ist im Hinblick auf die Flächenbelastung. Damit kann keine Baukasten-„Christen“ mithalten! Der Eigenbau macht Sinn, schon des Gewichts wegen. Die anderen Gründe muß man erleben, das Fliegen eines Flugzeugs, das man selbst gebaut hat, bei dem man jede Rippe, jeden Spant in der Hand gehalten hat, in dem man jede Klebung kennt. Wer so etwas nie erlebt hat, kann es auch nicht nachvollziehen.

Dieses Modell ist nur einem erfahrenen Erbauer zu empfehlen, weshalb die Bauanleitung auch nur die wichtigen Schritte festhält.

Die Bauweise ist konventionell in Balsa-Kiefer-Sperrholz; leichtes, festes Material und sparsame Verwendung von leichten Klebstoffen sind die wichtigsten Voraussetzungen, um ein niedriges Gewicht zu erzielen.

Der Bauplan besteht aus insgesamt 5 Blatt unserer Heftbeilage, die ersten beiden erscheinen in diesem Heft; im nächsten Heft folgen die weiteren zwei Blatt und die Baubeschreibung, im September dann das letzten Blatt und Abschluß.



Die erste Version des Bauplanprototyps, die „Christen Eagle I“, wurde später auf die doppelsitzige „Christen Eagle II“ umgebaut (Bild unten)

Technische Daten:

Spannweite:	1560 mm
Rumpflänge:	1440 mm
Fluggewicht:	5300 g
Flächenbelastung:	70 g/dm ²
Flächeninhalt:	75,4 dm ²
Einstellwinkel Flügel:	oben 0°, unten +0°30'
Motorisierung:	10 cm ³
Motorsturz/-zug:	0°/2°
RC-Funktionen:	Höhen-, Seiten-, Querruder, Motordrossel
Nachbaumaßstab:	1:4

Die Bauplanzensur



Die Zahl in der Zwinge bedeutet, daß dieser Bauplan geeignet ist für:

- 1 = Anfänger, sehr einfach
- 2 = fortgeschrittene Anfänger mit Baukasten-erfahrung
- 3 = Durchschnittsmodellbauer
- 4 = Modellbauer mit fundierten Kenntnissen aus vielen Baukasten-, Bauplan oder auch Eigenkonstruktionsmodellen
- 5 = Experten mit viel Erfahrung, viel Zeit und einer sehr gut ausgestatteten Werkstatt



Zunächst waren es nur spezielle Kraftstoff- und Ölpumpen, Sitzgurte und anderes Zubehör, das die Fa. Christen Industries für die Hersteller von Kunstflugzeugen lieferte. Frank L. Christensen, Firmeninhaber, interessierte sich aber schon immer für die Akrobatik, und so wollte er irgendwann auch ein komplettes Flugzeug bauen. Sein Versuch, die Firma Pitts zu kaufen, scheiterte. Nun gut, dachte er, dann würde er eine „bessere Pitts“ selber entwickeln. Die erste Konstruktion war die Christen Eagle II, ein Doppelsitzer für vollwertigen Kunstflug, aber auch normales Sportfliegen; ein Flugzeug, das in der Tat in Verarbeitung und Aussehen die Pitts übertraf und auch wirtschaftlich erfolgreich wurde. Gleichzeitig entstand aber die „Eagle I“, die pure aerobatische Maschine, vom vorderen Sitz und überflüssigen Reiseflug-Instrumenten und sonstigen Utensilien befreit, dafür aber mit einem stärkeren Motor bestückt: Die Pitts hatte damit ernste Konkurrenz bekommen, auf der 10. WM in Kunstflug haben die Schweizer auf der „Eagle“, nach lediglich 12 Stunden Training, den zweiten Platz belegt.

Beschreibung:

Wettbewerbs-Kunstflugdoppeldecker, Gemischtbauweise, festes Fahrwerk

Der Flügel

Symmetrisches Profil mit 15% Dicke. Der obere Flügel hat 7°30' Pfeilung, 0° Einstellwinkel, keine V-Form, der untere Flügel hat eine V-Form von 0°30'. Die Holme und Rippen sind aus Holz, die Nase blechbeplankt, ebenfalls die Umrandung der Endleiste. Innen ist das Flügelgerüst mit Stahldrähten verspannt. Zwischen den Flügeln sind profilierte Stahlrührstreben und Verspannung aus ebenfalls profilierten rostfreien Stahlbändern. Die Querruder haben eine Dural-Konstruktion und sind, wie der ganze Flügel, mit synthetischem Gewebe bespannt.

Der Rumpf

Eine klassische Auslegung in Stahlrohr mit aufwendigem Korrosionsschutz. Das Cockpit hat nur die übliche, spartanische Akro-Ausrüstung, der Rumpf ist



CHRISTEN EAGLE I



Eine „Christen“ in der bekannten, typischen Farbgebung

bis hinter die Kabine mit Alu-Panelen beplankt, dahinter wieder mit Synthetik-Stoff bespannt.

Das Leitwerk

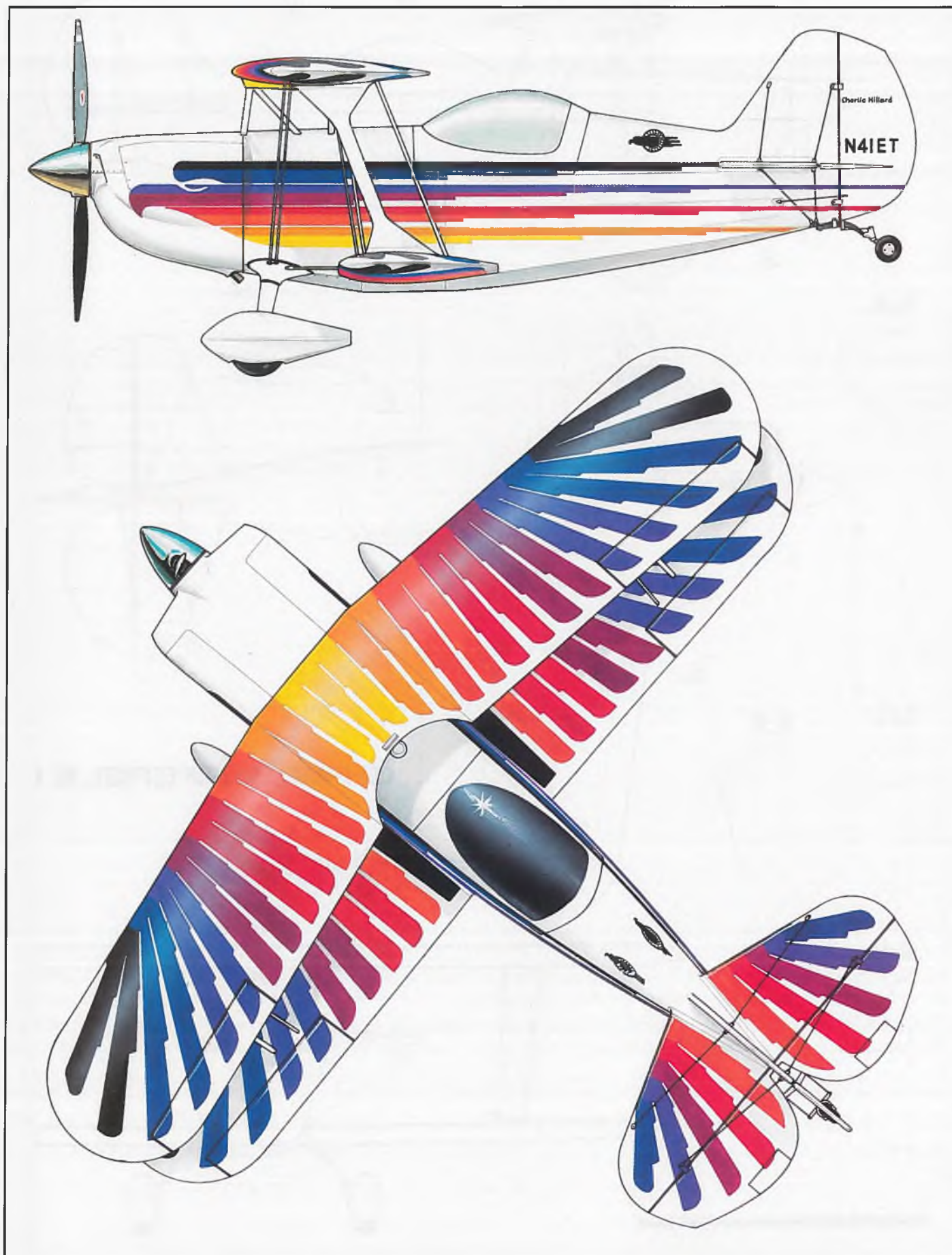
Eine Rohrkonstruktion, bespannt, mit Profildrähten verspannt, Profil ebene Platte.

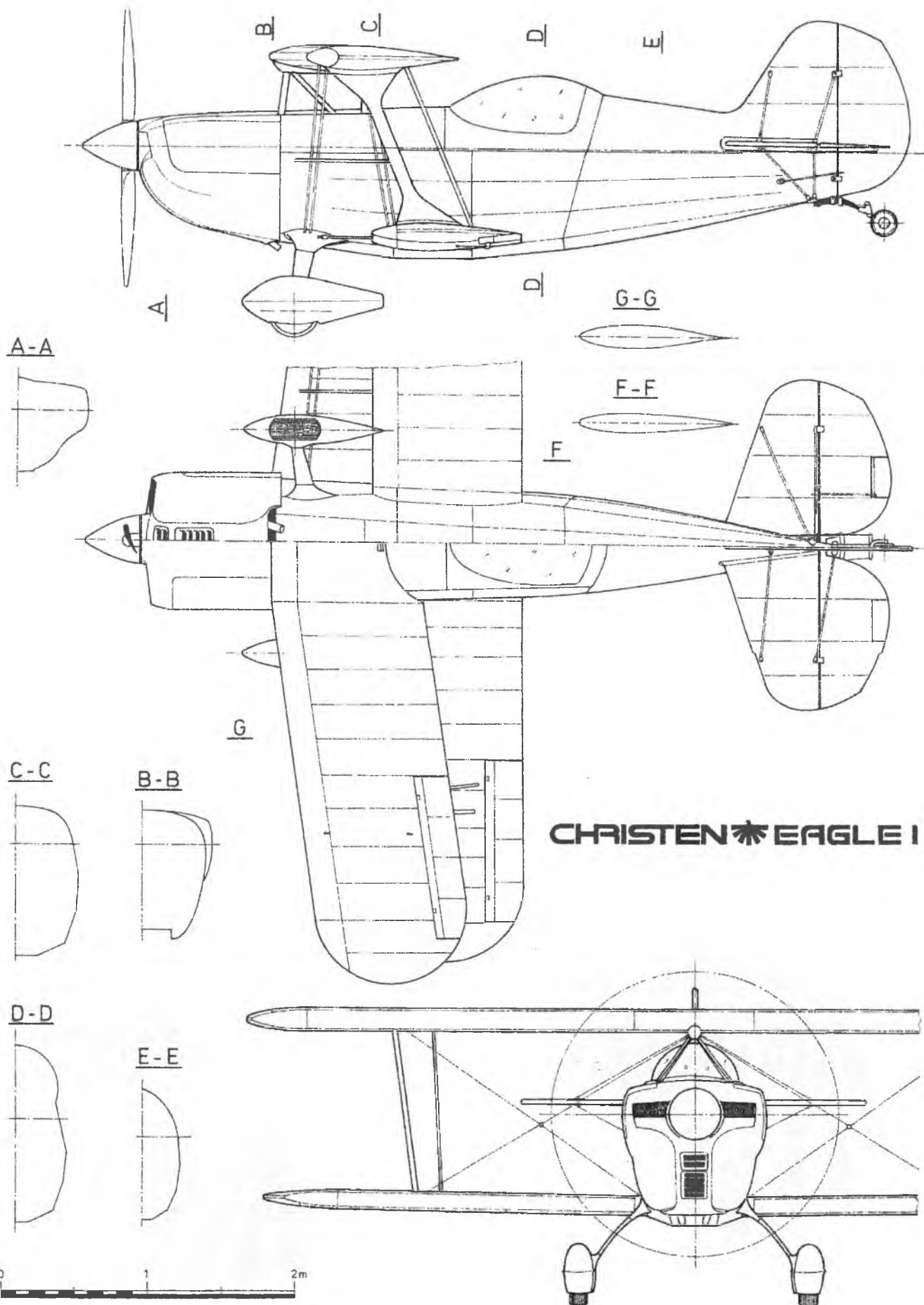
Das Fahrwerk

Fest, klassisch, das Hauptbein aus Dural, hydraulische Bremsen auf 5,00x5 Rädern. Der Sporn ist lenkbar.

Das Triebwerk

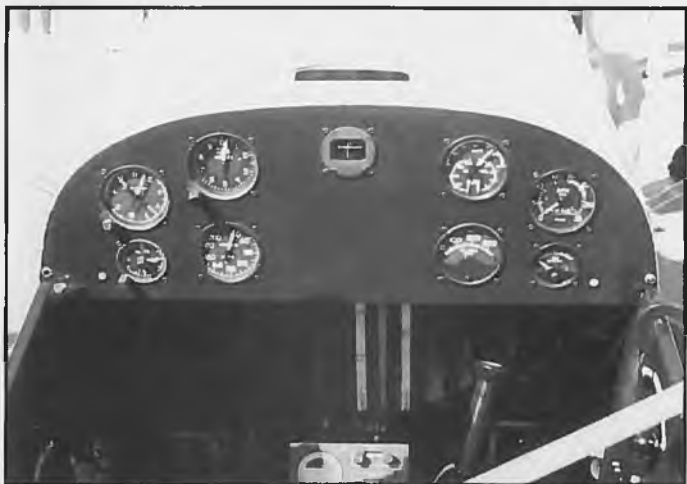
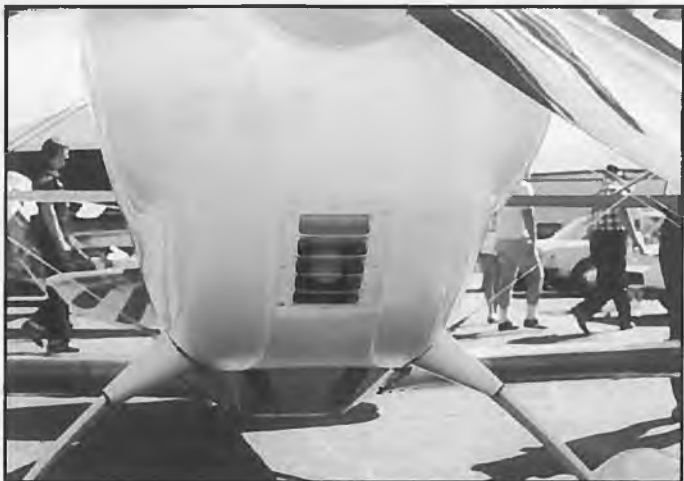
Luftgekühlter Sechszylinder Lycoming AEIO-540D-4B-5 mit 190 kW, Propeller verstellbar Hartzell HC-C2YK (constant speed) mit 1,93 m Durchmesser oder die (leichtere) feste Luftschraube McCauley 1A200/FA mit 2,03 m Durchmesser bei Eagle I/F.







Die Fahrwerksauslegung



▲
Die Kleinigkeiten für den Scale-Modellbauer

**Fotos 8:
Aeromax
64331 Weiterstadt**

Technische Daten

Spannweite: 6,07 m
Länge: 5,64 m
Gewicht: 453/444 kg
Max. Fluggewicht: 671 kg
Max. Geschwindigkeit: 317/357 km/h
Reisegeschwindigkeit: 257/261
Stallgeschwindigkeit: 96 km/h
Steiggeschwindigkeit max.: 13,4/13,2 m/s
Zul. Lastvielfaches: +9, -6 g

MT-1095

Modellkonstruktion:
P. Fendl

Christen Eagle II

Bauanleitung

Der Rumpf

Die Spanten T 1-5 aus Sperrholz sind einteilig, die Spanten T 6-8 sind horizontal geteilt, unten Sph., oben Balsa. Spant T9 ist Teil der Seitenleitwerksholms T9.

Den Grundstock für den Rumpfbau bildet eine Platte aus zwei Schichten Balsa 2 mm, mit Maserung 45° aufeinander geklebt. Deren Form entspricht dem Rumpfundriß im Bereich der Gurte Nr. 17 (Balsa 5x15), sie beginnt bei Spant T 6 und geht bis zum Spant T 9. Diese Spanten sind zweiteilig - oberer und unterer Teil. (s. Zeichnung). An die Balsaplatte zeichnen wir die Rumpfachse und die Lage der Spanten und kleben die unteren Teile der Spanten 6,7,8 drauf. In die Spanten setzen wir den Hauptgurt 17 (B 15x5) und die beiden Gurte 18,19 (B 5x5). Nach dem Trocknen wird die Rumpfplatte mit den Halbspanten mit 20 mm Leisten unterlegt, damit wir zwischen die Gurte 17 die (ungeteilten) Spanten T4, T5 einkleben können.

Aus Balsa 5 mm und Sperrholz 1 mm werden die beiden Verstärkungen T20 ausgeschnitten (Rumpfseitenansicht: Unterbrochene Linie als Kontur der T 20, zwischen Spanten T1 bis T4 oben waagrecht, dann sich zuspitzend bis T6; ihre Form kann man auch am Querschnitt der Spanten 2,3,4,5 erkennen - die Verstärkungen laufen innen in den Spantenausschnitten. Diese Verstärkungen werden (für links und rechts) dann verleimt, Sph. jeweils außen.

Der vordere Rumpfteil ist aus Sp. T 1-3 gebildet, verbunden über Buchenleisten des Motorträgers T10 und 11 (deren Auslegung und Position richten sich natürlich nach dem vorgesehenen Motor), sowie die Buchenleisten der Fahrwerkshalterung (16x

Zweiter Teil der Modellvorstellung, Fortsetzung aus dem letzten Heft



16x180). Eine genaue Montage ist absolut wichtig, weil für die Festigkeit und die Einstellungen Flügel/Motor entscheidend. Die Teile vorher probeweise trocken zusammensetzen und an den hinteren Rumpfteil anpassen, über das Teil 20 und die Gurte 17 verbinden. Mit gutem Epoxidkleber kleben!

Die oberen Teile der Spanten T 6-8 werden aufgeklebt.

Nun müssen wir die Flügel auf die Werkbank legen, denn sie werden für die Anpassung an Rumpf benötigt.

Die Flügel werden in vier Teilen, jede Hälfte einzeln, gebaut, direkt auf dem mit Klarsichtfolie abgedeckten Bauplan.

Die Holme sind 10x3 mm Kiefer, Hilfsholme 3x8 Kiefer, nach

dem Zusammenbau des Flügelgerippes werden zwischen die Haupt- und Hilfsholme Stege aus B 5mm, Maserung vertikal, eingeklebt, so daß die Holme einen Doppel-T-Querschnitt haben.

Wir beginnen, wie üblich, mit der Anfertigung aller Rippen, mit den Einschnitten und Durchbrüchen für die 10x3 mm Kiefernholme. Der vordere, untere Holm wird auf das Baubrett und die draufliegende, mit Klarsichtfolie abgedeckte Zeichnung, fixiert und all Rippen aufgeleimt; dazu werden die Rippen im hinteren Teil alle gleichmäßig mit einer Leiste unterlegt. Nun kann, wieder mit Hilfe einer Unterlegleiste, der hintere untere Holm eingeklebt werden, vorher werden schon die beiden oberen Holme eingefädelt.

Die beiden oberen Holme einleimen. Die Balsa-Holmstege zwischen die Holme einpassen, einkleben. Die obere Beplankung vorn anbringen, mit der Stirnseite der Rippen vorsichtig bündig verschleifen. Nasenleiste, mit Übermaß in der Höhe, ankleben. Vorher das Gerüst sehr genau ausrichten und vermessen, ebenso vor dem Aufziehen der unteren Beplankung. Damit hat die Flügelhälfte schon eine relativ große Stabilität erreicht.

Die Endleiste und der hintere Holm der Querruderaussparung (B 7x17) werden eingesetzt, die Querruder bauen wir separat. Die Randbögen haben ein Sperrholzrückgrat, auf dem Balsaformteile aufgeleimt sind.

Kurze Material-Einkaufsliste:

Material	Abmessungen/Dicke in mm	Anzahl
Balsabrettchen	2	15
	3	15
	4	4
	5	6
	7	4
	10	4
Flugzeugsperrholz	1x150x750	1
	2x300x400	1
	3x600x600	1
	5x300x300	1
	6x200x150	1
Kiefernleisten	3x10	8
	3x8	8
	5x5	4
Balsaleisten		
(Sondermaße werden auch aus den Balsabrettchen geschnitten)	5x5	3
	8x8	2
	5x15	2
	7x20 Endleistenprofil	4
Buchenleisten	16x16x400	1
	16x80x260	1
Rundholzbuche	8x200	1
Hartalu-(Dural)blech 0,5x100x100		1
	1x200x100	1
	2,5x200x400	1
	3x100x330	1
Alublech	0,5x100x100	1
Stahlblech	0,5x100x300	1
Rundprofil Dural	Ø 2x1000	1
	Ø 4x500	1
	Ø 10x200	1
	Ø 100x50	1
Rundprofil Nylon	Ø 90x150	1
Stahldraht	Ø 2x100	1
Fesselfluglitze	Ø 0,6x1000	1
PVC-Folie oder Plexiglas 400x400		1
Glasgewebe, Epoxid, Kleber, Bspannmaterial, Räder, Tank, Scharniere, Anlenkungen, Kleinteile		

Mit Hilfe einer vorher angefertigten Spiegelbildzeichnung (durchpausen oder den Plan mit Öl einreiben) werden die linken Flügelhälften gebaut. Die Anlenkungen und Servohalterung(en) werden

vorbereitet. Das im Plan gezeichnete Zentralservo mit Anlenkungsführung zu allen vier Querrudern ist heute eigentlich schon überholt, sinnvoller ist es, im unteren Flügel zwei Servos

Technische Daten:

Spannweite:	1560 mm
Rumpflänge:	1440 mm
Fluggewicht:	5300 g
Flächenbelastung:	70 g/dm ²
Flächeninhalt:	75,4 dm ²
Einstellwinkel Flügel:	oben 0°, unten +0°30'
Motorisierung:	10 cm ³
Motorsturz/-zug:	0°/2°
RC-Funktionen:	Höhen-, Seiten-, Querruder, Motordrossel
Nachbaumaßstab:	1:4

Die Bauplanzensur



Die Zahl in der Zwinge bedeutet, daß dieser Bauplan geeignet ist für:

- 1 = Anfänger, sehr einfach
- 2 = fortgeschrittene Anfänger mit Baukasten-erfahrung
- 3 = Durchschnittsmodellbauer
- 4 = Modellbauer mit fundierten Kenntnissen aus vielen Baukasten-, Bauplan oder auch Eigenkonstruktionsmodellen
- 5 = Experten mit viel Erfahrung, viel Zeit und einer sehr gut ausgestatteten Werkstatt

vor die Querruder zu setzen und somit die Anlenkung zu vereinfachen und das Spiel darin zu reduzieren. Danach können die Flügelhälften mit Epoxid-Kleber zusammengefügt werden, im oberen Flügel über den Verbindungsholm K13, im unteren Flügel sorgt die Durchgehende Beplankung und Glasgewebeüberzug für die Festigkeit. Der obere Flügel hat 0°, der untere 0°30' V-Form.

Wir kehren nun zum Rumpf zurück, wo die Flügelauflage und Baldachin-Halterungen aufgearbeitet werden.

Empfohlene Reihenfolge der Arbeiten für die Einhaltung richtiger Einstellwinkel des Modells:

a) Höhenleitwerksauflage in der Beplankung

Wenn „Scale“, dann richtig: Auch wenn heute die Cockpitausstattung nicht mehr auf die Vorbildtreue bewertet wird, so ist sie für den Gesamteindruck wichtig. Der Bauplanprototyp der „Eagle“ ist auch in diesem Punkt perfekt

ausarbeiten, anpassen, HLW einkleben.

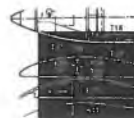
b) Die Auflage und Halterung des unteren Flügels fertigstellen (EW 0°30').

c) Die Beplankung am Rumpf oben im Bereich des Durchbruchs des Baldachins bleibt noch offen; der obere Flügel wird auf dem Baldachin fixiert, genau vermessen (EW 0°), die Lage des Baldachin auf den Spanten 2 und 3 markieren, dann den Baldachin mit diesen Spanten verbahren und vernieten oder mit diesen gut verschrauben und sichern.

Der obere Flügel wird hinten mit einer Nygonschraube festgehalten, vorn rastet ein Stahlstift (4x24 mm) in eine Kerbe im Baldachin ein. Die Lage dieses Stahlstiftes ist für die Flügelseinstellung mitentscheidend, auch hier genau arbeiten. Er wird gut in die Rippen 1 und 3 eingearbeitet. Zwischen diesen beiden Rippen ist die Halbrippe 2 aus 5 mm Sph. eingeleimt; so entsteht eine Art Tasche für die Aufnahme der vorderen Baldachinspitze mit der Kerbe, in die der Stahlstift greift.

Anmerkung: Ende des zweiten Teils. Im kommenden Heft erscheint das letzte Blatt des Bauplans sowie der Abschluß der Baubeschreibung





MT-1095

Christen Eagle II



Nach drei Monaten Fortsetzung geht in diesem Heft die Bauplanveröffentlichung der 1:4 „Christen Eagle“ zu Ende. Ein sehr aufwendiges, ein schwierig zu bauendes, ein einmalig schönes Modell. Wie oft wird es nachgebaut, gehen die Nachbauer ebenso akribisch an die Herstellung der feinsten Details, wie es unser Bauplanautor tut? Wir sind gespannt auf die ersten „Nach FMT gebaut“-Einsendungen



Dritter Teil der Modell- vorstellung, Fortsetzung aus dem letzten Heft und Schluß

Modellkonstruktion:
P. Fencel

Bauanleitung

Der Rumpf wird nun weiter beplankt, (2 mm), Stöße immer an den Rumpfkanten. Weiter wird die Beplankung am Rumpftrüben fortgesetzt. Die Auflage und Halterung des unteren Flügels genauestens ausarbeiten. Auf dem im Rumpf fixierten Flügel die Flügel-Rumpfübergänge nach Plan aufbauen.

Das Höhenleitwerk: Es besteht aus einer mittleren Balsaplatte 2 mm, Maserung 40°, auf der oben und unten Balsaleisten aufgeklebt sind; das Ganze wird dann plan geschliffen, Ruder läuft konisch aus, Trimmruder sind fest, in beiden Höhenrudern hälften. Das Höhenleitwerk wird in den Rumpf eingeklebt (an Spant T8 sowie in die Beplankung).

Nun wird, nach der Komplettierung der Anlenkung, auch der Rumpfboden mit 3 mm Balsa, Maserung quer, beklebt werden. Das Cockpit wird je nach Wunsch ausgestattet, die Kabinenhaube über einen Formklotz tiefgezogen; wenn die Haube fest aufgeklebt wird, genügt das einfachere Verfahren, mit PVC-Folie. Wer die Kabinenhaube „scale“, also aufklappbar machen will, muß schon mehr Steifigkeit des Tiefziehteils erreichen, was nur mit Plexiglas (0,8-1 mm) möglich ist. Das Plexiglas läßt sich im Prinzip genauso wie PVC formen, die notwendige Temperatur ist aber etwas höher, wichtig ist auch ein sehr gleichmäßiges Erwärmen

und ebenso gleichmäßiges, lang-sames Abkühlen, damit keine Spannungen im Material entstehen, die später zu Rissen führen.

Die Motorhaube: Ein recht kompliziertes Gebilde, für das wir zuerst ein Urmodell aus Hartschaum schnitzen, dieses dann verspachteln oder mit Klebeband bekleben und dann mit Glasgewebe/Epoxy laminieren; die Schichtdicke sollte aus Gewichtsgründen 1 mm nicht übersteigen, nur vorn, unter der Propellerachse, müssen wir die Materialstärke auf 3 mm erhöhen. Zum Schluß wird der Hartschaumkern herausgekratzt, die Haubenoberfläche gespachtelt und geschliffen, die Alu-Kühlrippen aufgenietet.

Streben, Verspannung, Anlenkung: Das Alu-Gerüst des Baldachins wird mit Balsa verkleidet. Die Streben, Aufbau Balsa-Sandwich, werden von außen zwischen die Flügel gesetzt und durch Schrauben, die aus der Füllung zwischen den Rippen K9/K10 und K25/K26 etwas herausstehen, arretiert. In ihrer Position werden die Streben schließlich durch die Verspannung gehalten, diese ist 1x4 mm Flachgummi.

Die Anlenkungsstangen zwischen den Querrudern sind aus 2 mm Stahldraht, der mit Balsa profiliert wurde. An die an beiden Enden eingeschnittenen Gewinde werden Kugelhöpfe aufgeschraubt, am Ruderhebel, der nach vorn in den Flügel ragt, werden die Gegenstücke, die Messingkugel, aufgenietet oder aufgeschraubt. Die Verbindung der beiden Ruder wird also sehr schnell, durch aufdrücken auf die Kugeln, montiert. Für die Trennung ist ein Hilfswerkzeug nützlich - s. Zeichnung K36.

Das Fahrwerk: Wenn keine Fertigteile zum Einsatz kommen, werden die Hauptfahrwerksbeine aus hochwertigem Hartalu 3 mm gefertigt. Ähnlich wie die Motorhaube werden die Radverkleidungen hergestellt. Der Ausleger des Sporns ist aus Duralstreifen, die Radaufhängung ist ein gefräster Alukörper.

Der Motor: 15-25 cm³ Hubraum sind optimal, zumal diese Motorgröße inzwischen auch wettbewerbsmäßig zulässig ist. Wenn wir im hinteren Rumpfteil und dem Leitwerksbereich sehr leicht

Technische Daten:

Spannweite:	1560 mm
Rumpflänge:	1440 mm
Fluggewicht:	5300 g
Flächenbelastung:	70 g/dm ²
Flächeninhalt:	75,4 dm ²
Einstellwinkel Flügel:	oben 0°, unten +0°30'
Motorisierung:	10 cm ³
Motorsturz/-zug:	0°/2°
RC-Funktionen:	Höhen-, Seiten-, Querruder, Motordrossel
Nachbaumaßstab:	1:4
Bauplanmaßstab 1:1	

gebaut haben, kommen wir auch mit einem wenig wiegenden Motor ohne Bleiballast aus. Ganz schwere Benzinmotor machen es dagegen notwendig, hinten Ballast anzubringen, was wenig Sinn macht. Schade um die vielen Mühen, das Modell leicht zu halten, wenn anschließend durch toten Ballast seine Flugeigenschaften zwangsläufig verschlechtert werden.

Das Finish: Nach dem Verschleifen und Verspachteln geht wohl jeder eigene Wege. Für den Wettbewerbseinsatz muß man nun lackieren, also den Rumpf erst mit Papier oder Seide bespannen, den Flügel dann am besten mit Seide oder Textilfolie; dann folgen die üblichen Anstriche und Lackierungen, für die viele Schablonen notwendig sind. Das Resultat wird aber, wenn sorgfältig ausgeführt, begeistern. Der Modellbauer mit geringeren Ansprüchen greift hier am besten zu vorgefertigten Bügelfolien, die mit „Eagle“-Muster erhältlich sind.

Das Einfliegen zu beschreiben, dürfte überflüssig sein. Jemand,

der so ein Modell fliegen will, muß Motorflugzeugeinwandfrei beherrschen und möglichst auch etwas Doppeldecker-Erfahrung haben. Letztere ist allerdings nicht unbedingt notwendig; gegenüber Eindeckern ist nur der höhere Stimmwiderstand einzukalkulieren, was für die Landeeinteilung wichtig ist.

Der „Christen Eagle“-Modellpilot muß aber imstande sein, schnellere Querruder-Eindecker sicher zu beherrschen. Insbesondere trifft es auf die Phasen Start- und Landung zu. Die „Christen“ als ein „etwas kurz geratener Zweibein-Doppeldecker“ verlangt volle Aufmerksamkeit beim Anrollen und Beschleunigen, damit sie nicht ausbricht, bei der Landung ist die richtige Dosierung der Fahrt und des Anstellwinkels entscheidend für eine saubere Landung ohne Hüpfen oder gar Kopfstand.

Wenn man dies kann, dann hat man sich mit der „Eagle“ ein Flugzeug gebaut, das lange leben und dem Erbauer sehr viel Freude bereiten wird.

Die Bauplanzensur



Die Zahl in der Zwinge bedeutet, daß dieser Bauplan geeignet ist für:

- 1 = Anfänger, sehr einfach
- 2 = fortgeschrittene Anfänger mit Baukasten-erfahrung
- 3 = Durchschnitmodellbauer
- 4 = Modellbauer mit fundierten Kenntnissen aus vielen Baukasten-, Bauplan oder auch Eigenkonstruktionsmodellen
- 5 = Experten mit viel Erfahrung, viel Zeit und einer sehr gut ausgestatteten Werkstatt

-FMT-

**... was
sonst?**