

Die Saison ist rum, das Wetter ist schlecht und ich war während meines Kurzurlaubs in England bei Eddie Stocker in Wales. Eddie hat vor ein paar Jahren die Firma D. B. Sport & Scale (www.dbsportandscale.com) von Dave Boddington („Boddo“), einem Urgestein des Flugmodellbaus in UK, übernommen. Boddo hat in den 80er- und 90er-Jahren viele Scale- und Semi-Scale-Modelle konstruiert und als Bausätze angeboten. Eddie hat genau diese Konstruktionen nun nach und nach digitalisiert und modernisiert. Hierbei wurde stets besonderer Wert auf gute Transportfähigkeit und kurze Rüstzeiten beim Aufbau gelegt. Sie werden z. T. auch als Lasercut-Kits angeboten. Ich habe aus so einem modernisierten Bausatz zunächst die »Sopwith Pup« in 1:4 gebaut und war sehr zufrieden. Der zuverlässige E-Mail-Support von Eddie, der übrigens nur im Direktvertrieb seine Modelle verkauft, ist zudem vorbildlich.

Eigentlich wollte ich ja die »SE 5a« als »Schwesterschiff« zu meiner »Pup« bauen, aber der Kit war erst Anfang 2010 verfügbar. Also sollte es als Winterprojekt erst einmal etwas anderes sein.

Eddie hat mir zu seinen moderaten Preisen einen sogenannten „Plan-Pack“ verkauft. Mit 1:1-Plänen, gelaserten Rippen, einigen Tiefziehteilen aus ABS und mehreren Bögen selbstklebender „Shapes“. Das ist nichts anderes als ein 1:1-Ausdruck von Spanten und anderen Freiform-Bauteilen auf Etikettenfolie. Die Bauanleitung ist ausführlich, jedoch nur in Englisch erhältlich. Eddie spricht zwar ein wenig deutsch und kann ggf. am Telefon oder per E-Mail helfen, aber die Bauanleitungen sind und bleiben in Englisch.

Meine Wahl fiel also auf die 1:4-Scale-»Blériot XI-B« von 1913/14. Genau genommen der allererste Warbird überhaupt. Eine zweiseitige, vergrößerte Version des „Channel Crosser“ von 1909. Im

Jahr 2009 konnte ich auf der Hahnweide eine »Blériot XI« fliegen sehen und war schlicht begeistert von der uralten Konstruktion und dem fantastischen Flugbild.

Die Geschichte

Die »Blériot XI« wurde im Dezember 1908 in Paris der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Typen »IX«, »X« und »XI« waren hauptsächlich das Werk des Konstrukteurs Raymont Saulnier, der ab 1911 u. a. mit Robert Morane seine eigene Firma gründete. In die »Blériot XI« flossen viele Merkmale früherer Konstruktionen von »Blériot« ein, so z. B. der hölzerne Gitterrumpf, die Steuerung und das „Bettgestell“-Fahrwerk. Ein weiteres, wichtiges Detail war die Steuerung des Flugapparats um die Längsachse durch Flächenverwindung, welche die damals heiklen Querruder an den Flächenenden ersetzte.

Die Erfolge Blériots weckten das Interesse der Militärs um 1910. Die französischen und italienischen Armeen beschafften die ersten Flugzeuge und eröffneten Flugschulen. Schnell erkannte man den militärischen Nutzen von Aufklärungsflugzeugen und ihre flexiblen Einsatzmöglichkeiten. Die ersten Einsätze von »Blériot«-Flugzeugen zu militärischen Zwecken fanden Ende 1911 in Libyen durch die Italiener statt.

Genau so eine »Blériot XI-B« von ca. 1914 stellt mein Nachbau dar, also eine zweiseitige Aufklärervariante des „Channel Crosser“. Diese Ausführung hatte zudem nicht mehr den schwachbrüstigen 3-Zylinder-Anzani, sondern schon einen 70-PS-Gnome-Umlaufmotor unter der Haube. Weitere Informationen zu diesem historischen Thema finden sich z. B. in dem „Windsock Data File 108 – The

Blériot at War“ von Gregory Alegi (ISBN 1-902207-65-3).

Der Bau

Der Maßstab erforderte etwas mehr Platz in der Werkstatt als meine bisherigen Projekte. Das Modell soll am Ende eine Spannweite von 260 cm und eine Länge über alles von rund 230 cm haben. Die Flächentiefe liegt bei 56 cm. Das wird sicher kein Hotliner!

Der Antrieb sollte auf jeden Fall elektrisch erfolgen. Die Wahl der Komponenten erfolgte allerdings weniger anhand akribischer Berechnungen. Aus logistischen Gründen habe ich das gleiche Setup gewählt, das ich auch in der »Sopwith« fliege. Somit war von Anfang an klar, dass die »Blériot« reichlich übermotorisiert an den Start gehen wird.

O. k., die Optik so einer offenen, drahtverspannten Uralt-Konstruktion ist vielleicht nicht jedermanns Geschmack, und einige von Euch werden jetzt sagen: „Wer schon eine »Wilga« hat, dem graust's vor gar nix mehr“, aber es war nicht nur das archaische Erscheinungsbild, welches mich daran reizte, es war vor allem die schöne Holzkonstruktion und die handwerkliche Arbeit.

Zoll-Einfuhr

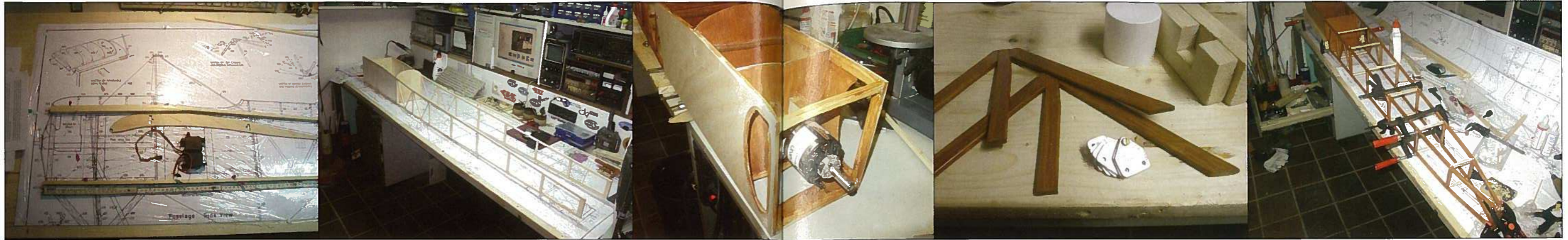
Bevor der Bau losgehen konnte, musste ich mir Gedanken über den Plan mit seinen zölligen Angaben und auch über die Statik der relevanten Bauteile machen. Das war im Großen und Ganzen problemlos, wenn man sich vor Baubeginn die Materialzusammenstellung gut überlegt. So habe ich aus der Baubeschreibung alle Zollmaße in Millimeter umgerechnet und dann das nächstliegende metrische Maß genommen. 3-mm-Balsa für 1/8", 10 mm für 3/8" und 5 mm für 3/16". Für die Flächenholme habe ich insgesamt drei Leisten zusammengeleimt. Die Vorgabe laut Plan war 1/4" x 7/8", umgerechnet 6 mm x 22 mm. Ich habe dann zwei

Robert Walter

Archaisch und aus Holz

Das Scale-Meeting in Würzburg 2010 hatte es in sich. Tolle Scale-Modelle reihten sich auf wie auf einer Perlschnur. Besonders erfreulich war die Tatsache, dass viele dieser Perlen eben nicht dem Gesetz der Gigantomanie unterlagen. Auch der Autor brachte so ein Kleinod nach Würzburg mit, bei dem sich ein zweiter Blick lohnt.





Die gelaserten Rippen, hier die Wurzelrippenverstärkung aus Sperrholz, haben einen deutlichen S-Schlag. Die Längsurte des Rumpfs sind geschäftet • Klassischer Modellbau auf dem Plan. Der Arbeitstisch reicht so gerade für den 2 m langen Rumpf • Platzprobleme gibt es in der »Blériot« nirgends. Hier hat der Außenläufer bereits seinen Arbeitsplatz gefunden. Am zweiten und dritten Spant kann man übrigens

schön das verkastete und mit Harz vergossene Steckrohr erkennen • Mit Alubeschlägen werden die Fahrwerksstreben aus lasiertem Buchenholz an den Rumpf montiert. Die Bauanleitung lässt hier Spielraum für eigene Ideen • Was jetzt noch so zerbrechlich aussieht, wird durch die Kreuzverspannung richtig belastbar und formstabil



Zur Sicherheit sind alle Verbindungen mit Schaschlikstäbchen aus Bambus gedübelt • Die Schwingen des Fahrwerks sind aus Aluprofilen gebogen. Seitliche Stabilität wird durch die Verbindungsachse und die diagonalen Spannseile erreicht • Es sieht fragil aus, aber in der Praxis hat sich die Fahrwerkskonstruktion als zuverlässig gezeigt • Die Flächenholme bestehen aus verleimten Kiefernleisten, die Nasenleiste ist ein Buchenrundstab und die Randbögen sind gebogene 5-mm-Alurohre

Leisten 6 mm x 6 mm und dazwischen eine mit 6 mm x 10 mm verleimt und auf der Arbeitsplatte auf ganzer Länge 24 Stunden eingespannt. So konnte ich einerseits mehr einheitliches Material bestellen (in meinem Fall bei Herdegen) und andererseits den Vorteil nutzen, dass so ein Sandwich eine viel höhere Stabilität aufweist als eine einzelne Leiste.

Ähnliches betrifft die Angaben für die Stahldrähte (Piano Wire). Die Briten geben hier nicht den Durchmesser an, sondern wie oft ein Draht bei der Herstellung gezogen wurde, z. B.: „10 g“. Das Maß der Dinge ist dabei das „Imperial-Standard-Wire-Gauge“. Auf der Homepage von D. B. gibt es eine Tabelle dazu. Da muss man schon mal einen Kompromiss eingehen und für einen 10-g-Draht einen mit 3 mm Durchmesser einsetzen.

Der Rumpf

Bei der Rumpflänge von 183 cm (ohne SR) hab ich zuerst mal ein neues Baubrett benötigt. Der Aufbau erfolgt vollkommen klassisch in Stäbchenbauweise

mit Kiefernleisten. Die Längsurte haben formgebenden Charakter und sind teilweise mehrfach abgewinkelt. Deshalb müssen sie geschäftet werden.

Nachdem die Rumpfseitenteile fertiggestellt sind, werden die massiven Spanten für den vorderen Kastenrumpf mithilfe der selbstklebenden Schablonen ausgesägt. Die Schablonen sind im „Plan-Pack“ enthalten. Man schneidet sie aus und klebt sie auf das Sperr- oder Balsaholz. Dabei ist die Klebkraft relativ gering, sodass sich alles wieder rückstandslos entfernen lässt.

An die Hauptspanten werden Messingrohre mit Kupferdraht „angenäht“, die später die Stahlstifte der Flächensteckung aufnehmen. Ich habe die „Nähte“ noch mit Balsa verkastet und dann mit Epoxi ausgegossen. Die Führungsröhre für die Rundstähle der Spanntürme werden auf die gleiche Weise befestigt.

Der vordere Bereich der Rumpfgitterkonstruktion wird mit 3-mm-Balsa ausgefüllt und später mit 0,8-mm-Buchensperrholz beplankt. Das ist sehr stabil und im Verhältnis zum Gesamtgewicht auch

akzeptabel. Der Bereich um den Motor war im Original mit Metall beplankt. Hier habe ich 0,3-mm-Alu verwendet.

Die Seitenteile werden am Heck zusammengeführt. Diese Bauphase ist diffizil, weil die Seitenteile dabei stark gebogen werden. Das erfordert eine Menge Zwingen; und immer schön drauf achten, dass alles winklig bleibt.

Der ganze Fachwerkumpf wird anschließend mit nur zwei 0,8-mm-Stahlseilen und vier Spanschlössern kreuzweise horizontal und vertikal verspannt. Das ergibt eine enorme Stabilität und verstärkt die Verbindungen des Fachwerks. Zum Bohren der vielen Durchführungen habe ich mir eine passgenaue Schablone aus Buchenholz gebaut. Mit ihr ging dann auch diese Arbeit zügig vonstatten. Wegen Sicherheitsbedenken habe ich nachträglich alle Knotenpunkte mit Bambusstäbchen gedübelt. Das sollte halten.

Der Rumpf ist beim Original eigentlich zu schmal für den verwendeten Rhone-Umlaufmotor. Deshalb hat man links und rechts Öffnungen in den Rumpf geschnitten und mit „Hamsterbacken“ aus

Aluminium verkleidet. Diese Teile sowie der spinnenförmige vordere Motorhalter liegen als ABS-Tiefziehteile dem Plan-Pack bei.

Das Fahrwerk

Das bereits erwähnte „Bettgestell“-Fahrwerk hat seinen eigenen Reiz. Die Querbalken aus Buche werden aus dem Vollen auf Form geschliffen. Das wird alles sehr robust, aber schließlich wird das Modell später um die 7 kg wiegen. Alle Streben und Verbindungen werden dann mit Aluminium-Beschlägen und Messingschrauben montiert. Die Aluprofile gibt's im Baumarkt als Meterware. Die beiden Querbalken werden dann mit zwei M4-Gewindestangen durch die Alu-Standrohre verschraubt. Die Räder sind in gezogenen Schwingen geführt und die Gleitstücke der Schwingengabel laufen auf den Standrohren. Die Gleitstücke werden dann nach unten mit Gummischmür ge-spannt. Das ergibt einen Federweg von sagenhaften 100 mm. So viel hat manches Motorrad nicht! Die Achsen

Technische Daten

Maßstab	1:4
Spannweite	2600 mm
Länge	2100 mm
Flächeninhalt	146 dm ²
Fluggewicht	ca. 7000 g
Flächenbelastung	45 g/dm ²
Steuerung	Höhe, Seite, Flächenverwindung, Motor
Flächen	Bespannte Rippenfläche mit S-Schlag-Profil
Höhenleitwerk	Profilierte Rippenkonstruktion
HLW-Spannweite	90 cm
Räder	Speichenräder, 190 mm Ø
Antrieb	AL6374, 200 kv
Luftschraube	22 x 10" Menz
Akku	2 x 5s1p-5000-mAh-LiPo (in Reihe)
Standstrom	45 A
Regler	Dymond Smart 100 HV
Servos	2 x Dymond 5000, 1 x Dymond 7500
Empfänger	Graupner iFS
Empf.-Stromversorgung	2 x 5 Zellen 2400 mAh NiMH

Den Plan der »Blériot« gibt es direkt bei D. B. Sport & Scale in England.

Lieferumfang: Bauplan mit drei Bögen 1:1, lasergeschnittene Rippen für Flächen und Höhenruder, 4 Bögen DIN A4 selbstklebende Shapes für Formteile und verschiedene Tiefziehteile. Preis des Plans einzeln: 30,- £ (ca. 37,- Euro), Set aus Plan mit Rippen und Tiefziehteilen: 65,- £ (ca. 79,- Euro). www.dbsportandscale.com

der Räder werden mit einem Buchenrundstab auf Abstand gehalten und die beiden Gabeln durch Stahlseile kreuzweise verspannt. Somit sollte Spur halten sichergestellt sein. Zum Schluss werden die Beschläge schwarz lackiert und die Messingschrauben bleiben blank. Das ist wahrscheinlich alles andere als scale, aber es sieht toll aus.

Die wunderschönen Speichenräder mit 190 mm Durchmesser sind von Herbie Wheels (www.herbiwheels.de). Echte Handarbeit aus Deutschland und

eigentlich unbezahlbar. Bei der »Pup« war ich einst noch zu geizig, aber jetzt musste ich sie einfach haben.

Der riesige Sporn wird mittels Gummischmür abgefedert. Vermutlich hat man damals den Sporn so hoch konstruiert, damit der Anstellwinkel des Flugzeugs bei Start und Landung schön flach bleibt und somit am Boden recht unkritisch Geschwindigkeit auf- und nach der Landung abgebaut werden kann. Aber das ist reine Spekulation, die Literatur schweigt sich an dieser Stelle aus.

Der Freudenspender

Ein Dymond AL-6374 sollte es sein, das gleiche Aggregat wie in der »Pup«. Der Motor wird dort von einem 10s1p-5000-mAh-LiPo gespeist und dreht eine 22 x 10" Menz. Das reicht für 12 Minuten scalemäßiges Rumbolzen mit einem WWI-Fighter. Ich war mir bewusst, dass der Antrieb für die Drahtkommode etwas „oversized“ sein würde, aber Leistung ist ja bekanntlich immer gut. Außerdem habe ich Gewicht vor dem Schwerpunkt immer lieber in Form von elektrischer Leistung dabei als in Blei gegossen. Um es vorwegzunehmen: Für das Fliegen mit der »Blériot« reicht in allen Situationen Halbgas. So fliegt es sich angenehm leise, und zudem ist es beruhigend, für den Fall der Fälle immer genug Dampf abrufen zu können.

Leider hatten sich bei meinem ersten Dymond in meiner »Pup« recht früh gleich mehrere Magnete verabschiedet. Deshalb habe ich den Motor für die »Blériot« vorab zerlegt und die Verklebung der Magnete kontrolliert. Die Zwischenräume habe ich vorsorglich mit UHU-Plus Endfest ausgegossen.

Die Tragflächen

Die gelaserten Rippen und der im Prinzip rechteckige Grundriss machen den Bau zum Kinderspiel. Die Holme sind aus Kiefernleisten zusammengesetzt. Der Randbogen wird aus einem 5-mm-Alurohr über der Zeichnung gebogen



Unglaublich, aber es geht. Das Staffelfabzeichen ist ein Foto, mit einem Tintenstrahldrucker direkt auf das Bespannmateriale (Oratex) gedruckt • Der in einer Kulissee geführte Sporn ist in Längsrichtung mit Gummiseilen gefedert. Dieses Bild verdeutlicht die Bezeichnung „Drahtkommode“ in anschaulicher Weise • Der Beobachter hat in seinem Cockpit für die Navigation eine Art frühes Roadbook zur Verfügung.

Außerdem ist er für die Verteidigung mit einem Mauser-Gewehr zuständig • Am oberen Spannturm sind die Seile zur Fixierung des vorderen Holms angeschlagen. Die Seile für den hinteren Holm laufen frei über die Messingrolle • Die Attrappe des 70-PS-Gnome-Rhone-Umlaufmotors besteht aus Balsaholz

und an Nasen- und Endleiste angenäht. Die letzten beiden Rippen erfordern allerdings den Zuschliff von Hand.

Es gibt pro Fläche Anschlusspunkte für je sechs Spannseile oben und unten. Die oberen Anschlüsse habe ich mit Augenschrauben realisiert, die unteren sollen das Aufrüsten am Platz vereinfachen. Hierzu habe ich auf Eddies automatische „Gripper“ zurückgegriffen.

Die Flächenverwindung

Wie bereits erwähnt, hat die »Xib« keine Querruder, sondern wird über eine Flächenverwindung um die Längsachse gesteuert. Das wollte ich beim Modell auch realisieren. Bei mir werden die vorderen der beiden Flächenholme über die oberen und unteren vorderen Spannseile fixiert. Nur der hintere Holm wird „verwunden“ und erzeugt dadurch unterschiedliche Anstellwinkel der Flächen. Dazu ist am unteren Spannturm eine Wippe drehbar gelagert, die im Original von der Steuersäule direkt angelenkt wird. Ich benutze ein Standardservo mit 76 Ncm und Metallgetriebe. An der Wippe ist eine Messingrolle mit Querloch befestigt. Durch das Querloch wird das Spannseil

mit zwei zusätzlichen Windungen um die Rolle geführt. Das Spannseil wird dann an die äußeren, hinteren Anschlusspunkte geführt. Die anderen unteren Seile laufen über eine weitere Rolle am unteren Spannturm nur mit. Auch die oberen, hinteren Seile laufen über eine frei drehbare Rolle am oberen Spannturm mit.

Über den Wirkungsgrad dieser Steuerung war ich mir überhaupt nicht im Klaren. Meine Befürchtungen pendelten sich eher bei „das funktioniert gar nicht“ oder auch bei „das wird eher ein variabler Strömungsabriss-Mechanismus“ ein. Ich stellte mich im schlimmsten Fall auf das Fliegen nur mit Seiten- und Höhenruder ein, zumal die Rückstellgenauigkeit bei so viel Mechanik natürlich auch zu wünschen übrig lässt. Aber ich wollte es so.

Das Leitwerk

Ist ein profiliertes Höhenleitwerk in klassischer Bauweise. Die Anlenkung erfolgt über ein „closed-loop“-Stahlseil. Erfreulicherweise ist das Höhenruder von unten mit drei Schrauben am Gitterrumpf befestigt. Das erleichtert die Einstellung der EWD, was auch noch nötig werden sollte. Das Seitenruder ist ohne Dämp-

fungsfläche konstruiert und besteht aus einem laminierten Rahmen aus acht Lagen 0,8-mm-Sperrholz und Balsaussteifungen. Für das Staffelfabzeichen konnte ich ein Foto verwenden, welches ich direkt mit dem Tintenstrahldrucker auf den Bespannstoff (Oratex) gedruckt habe. Anschließend habe ich das Bild mit Fixierspray dauerhaft gesichert.

Ich habe das Seitenruder abnehmbar gebaut. So kann ich den Rumpf gerade noch in meinem Kombi transportieren, ohne den Beifahrersitz belegen zu müssen.

Die RC-Ausrüstung

Ich verwende das Graupner-iFS-System und lege großen Wert auf eine sichere Stromversorgung der Empfangsanlage. Deshalb habe ich zwei 5-zellige NiMH-Akkus mit selbst gebauter Akkuweiche verbaut. Diese besteht im Wesentlichen aus zwei ausreichend dimensionierten Shottky-Dioden und getrennten Ladeanschlüssen und Schaltern. Es ist eine gute Idee, die Versorgungsleitungen bis zum Empfänger getrennt zu führen und die Dioden direkt am Empfänger zu platzie-

ren. Somit sind alle Komponenten der Empfängerversorgung redundant ausgelegt. Da die »Blériot« ja kein F3A-Modell ist und somit die Anzahl der verbauten Servos und deren Stromaufnahme eher gering ist, erfordert das an dieser Stelle keine weiteren Maßnahmen. Das Gewicht war ohnehin zum Erreichen des Schwerpunkts erforderlich, und Platzprobleme gibt es bei der »Blériot« nicht.

Finish

Alle sichtbaren Holzteile sind mit Dick-schicht-Lasur behandelt und zum Teil mit Bootslack versiegelt. Die vordere Rumpferkleidung und die Motorhaube sind gemäß der vorliegenden, spärlichen Dokumentation mit 0,3-mm-Alublech verkleidet. Die Motorhaube ist komplett abnehmbar und ermöglicht einen be-

Die kleinen Helfer

„Schnell-Spannschloss“ von D. B. Sport & Scale

Oldtimer mit vielen Spanndrähten halten eine herrliche Falle parat: den Aufbau. Spannschlösser öffnen und schließen ist die pure Geduldprobe. Von daher habe ich nur zu gerne auf die „Gripper“ von D. B. Sport & Scale zurückgegriffen. Das sind federbelastete Fallen für 0,8-mm-Stahlseile mit ca. 25 mm langen Führungsröhrchen. Die Fallen werden in Buchenklötzchen versenkt eingebaut. Nur die Führungsröhrchen schauen aus der Bespannung heraus. Im Gripper verbleibt ständig ein Stahlseil mit einer Schlaufe. Beim Aufrüsten hänge ich in diese das zu spannende Seil ein. Dann wird das lose Seilende in den Gripper eingeschoben und mit Vorspannung eingeklemmt.

Zum Abrüsten werden die Führungsröhrchen leicht in die Gripper zurückgedrückt und dadurch die Fallen entlastet. Das Seil wird entspannt und die Spannseile können wieder ausgehängt werden. Es sind also keine Gewinde-Spannschlösser für den Auf- und Abbau mehr nötig. Das Aufrüsten der »Blériot« ist dank der Gripper trotz 24 Anschlusspunkten auch alleine in weniger als 20 Minuten erledigt.

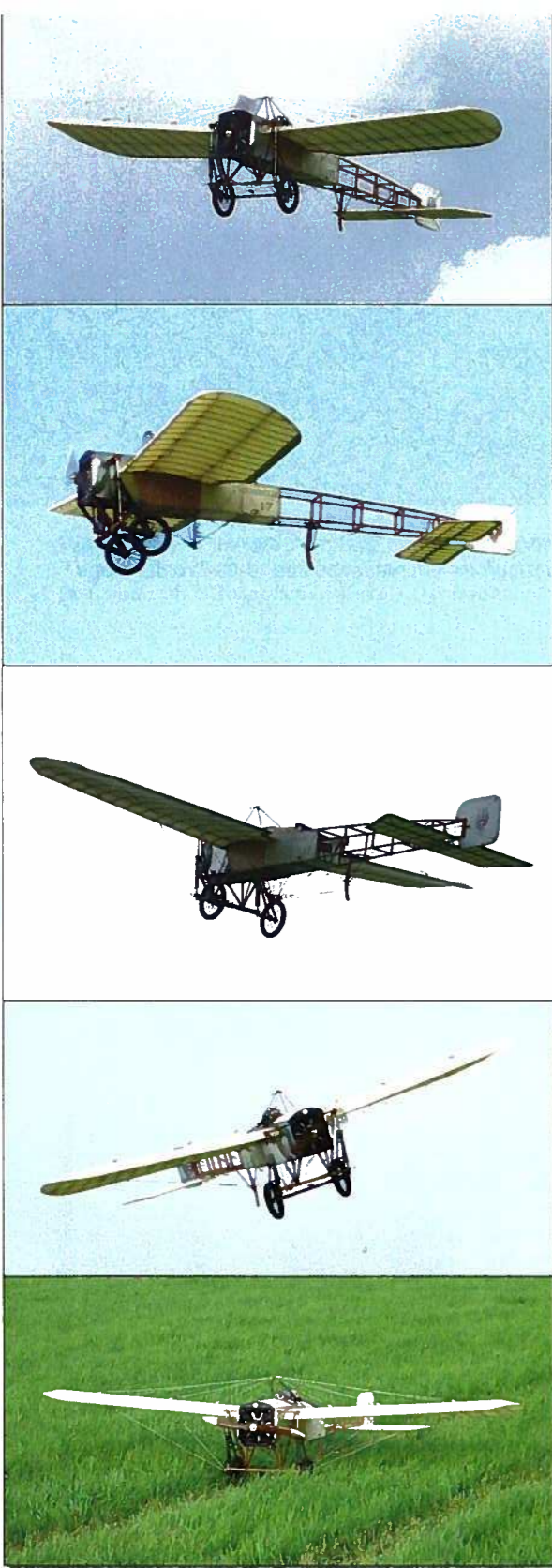


Die gepolsterten Ledereinfassungen der Cockpits sind wie im Original angenäht • Der Cockpitausbau hält sich in Grenzen. Der Pilot sieht einen Drehzahlmesser, ein Benzinschauglas und die »Blériot«-typische Steuersäule mit Lenkrad. Außen ist noch eine Art handbediente Luftpumpe angebracht, mit der er während des Flugs den Benzindruck im Tank erzeugen musste



quemem Zugang zur Technik und den Akkus. Die Motorattrappe des Siebenzylinder-Gnome-Rhone umschließt den Außenläufer und besteht aus „halben“ Balsa-Zylindern und Alu-Stößelstangen.

In den beiden Cockpits sind Sitze montiert, die noch auf ihre Lederkissenpolsterung warten. Vorne befindet sich eine Steuersäule mit dem typischen »Blériot«-Lenkrad. Ich habe die Säule mit dem HR- und SR-Servo gekoppelt, und so bewegt sie sich einigermaßen sinnvoll mit. Im hinteren Cockpit findet sich das „Roadbook“ für den Beobachter und eine Tasche mit zeitgenössischen Karten.



war sie in der Luft – und mein Herz in der Hose. Sie reagierte sehr spontan auf das Höhenruder und schnell war klar, dass die EWD zu korrigieren sein wird. Die Flächenverwindung hingegen funktionierte prima, entgegen aller Befürchtungen. Auf das Seitenruder reagiert sie eher verzögert, aber ausreichend – stets unter der Maxime eines eher großräumigen und vorausschauenden Flugstils.

Auch bei langsamer Geschwindigkeit, und das heißt in diesem Fall sehr langsam, bleibt sie steuerbar. Oder besser ausgedrückt: Sie re-

agiert sehr wohlwollend auf meine Vorschläge.

Die erste Landung war ein echter Genuss. Ich konnte mit wenig Fahrt sanft aufsetzen und die vorbildliche Funktion des „Bettgestells“ genießen. Nach etwas EWD-Korrektur und reichlich Expo auf dem HR waren die weiteren Flüge bisher problemlos. Sie mag, wie das Original, ruhige Luft um sich haben. Wenn es böig wird, macht das Fliegen eher weniger Spaß. Somit ist nicht nur die Optik, sondern auch das Fliegen mit der »Blériot« sehr nahe am Original.

Mein Fazit

Die Konstruktion von Rumpf und Tragwerk ist relativ simpel. Die Metallarbeiten erfordern zum Glück kein Maschinenbaustudium. Allerdings ist hier einiges an Eigeninitiative nötig, weil Plan und Baubeschreibung z. B. nicht detailliert auf das Fahrwerk eingehen. Für die Materialbeschaffung eignen sich die üblichen Verdächtigen der Branche bzw. der nächste Baumarkt. Der Anblick des aufgerüsteten Modells und besonders sein Flugbild sind traumhaft. Die Flugleistungen, um es mal freundlich auszudrücken, sind eher scale als sportlich. Vermutlich flog sich das Original auch nicht wesentlich anders. Diese Erkenntnis nötigt mir jedenfalls eine Menge Respekt vor den Piloten ab, die vor knapp 100 Jahren mit diesen Geräten über feindlichen Linien flogen.

Der Bau des Modells nach Plan, die ca. 200 Stunden Arbeit mit den unterschiedlichen Materialien und die handwerkliche Herausforderung haben sehr viel Spaß gemacht. Der finanzielle Aufwand hielt sich dabei in Grenzen. Mit anderen Worten: Ich würde die »Blériot« jederzeit wieder bauen.

Außerdem hängt an der linken Außenseite des hinteren Cockpits ein Mauser-M12-Gewehr. Die Jungs haben damals wirklich mit Flinten aufeinander geschossen.

Leider hab ich bis jetzt noch keine passenden Pilotenpuppen gefunden. Die auf den Fotos sichtbare Künstlerpuppe passt größtmäßig ganz gut, ist aber leider viel zu schwer. So muss zurzeit immer noch der alte Fliegerteddy herhalten.

Fliegen

Eigentlich war es ja an Ostern 2010 ziemlich windig und ich wollte nur mal so sehen, wie sich die »Blériot XI-B« am Boden benimmt. Aber plötzlich

STEP
Ihr Partner im Modellbau

CNC-Styroporschneidmaschinen
CNC-Fräsmaschinen
Software

STEP-FOUR GmbH.
Bayernstrasse 77
A-5071 Wals / Siezenheim

STEPFOUR

Tel.: 0043 (0) 662 459378 - 0
web: www.step-four.at
E-mail: modell@step-four.at

gens aco
GENERALVERTRETUNG
& EU-ZENTRALLAGER

World
Champions
Battery

Laderate 5 C

Ados
wings
Mein Shop
für
RC-Elektro-Modellbau

www.acos-wings.com

www.modellbau-berlinski.de

FISCHER

Pilotenpuppen
Maßstab 1:3 und 1:2,5

Flächentaschen
für alle Modelle auf Maß

FISCHER
Flächenschutztaschen
70499 Stuttgart • Im Brühl 1
Tel. 0711 8873599
www.schutztaschen-fischer.de

Ihre Prämie

www.neckar-verlag.de

Seminar E. Dr. Bettina Hosseini & Dr. Christa Kuck-Meens GbR

Sachkunde-Lehrgänge zur Abgabe von Methanol

Abgabe von Methanol oder methanolhaltigen Treibstoffen, Vorbereitung auf die Sachkundeprüfung gem. § 5 ChemVerbotsV

Nächste Termine: 07.02.2011, Hannover
15.02.2011, Nürnberg

Weitere Informationen und Anmeldung:

Seminar E. Dr. Bettina Hosseini & Dr. Christa Kuck-Meens GbR

Organisationsbüro
Am Wirtshof 12
37269 Eschwege

Tel.: 05651 2290527
Fax: 05651 2290528
www.seminar-e.de

Wir haben das passende Outfit für den Flugplatz

Modell-Jacke
Ausstattung: winddicht, mit Innentasche, lieferbar in den Größen L-3XL

Best-Nr. 10170
Preis € 19,90 [D]

Neckar-Verlag GmbH
D-78045 Villingen-Schwenningen
Telefon: +49 (0)77 21 / 89 87-0
bestellungen@neckar-verlag.de
www.neckar-verlag.de