

# Mini Playboy

## Oldtimer Playboy-Senior für „1/2 Texaco“

Jaromir Pipek

„Playboy Senior“ hieß eine der erfolgreichsten und berühmtesten Modellkonstruktionen der 30. Jahre in den USA. Und heute noch begeistern sich Oldtimer-Fans an den eleganten Formen und den ausgezeichneten Flugeigenschaften dieses Modells. Nicht von ungefähr taucht der „Playboy Senior“ mit schöner Regelmäßigkeit auf vorderen Plätzen der SAM-Wettbewerbe auf. Unser Bauplanautor J. Pipek kennt sich mit dem „Playboy“ bestens aus

J. Pipek, der Autor des diesem Heft beiliegenden Bauplans, hat für die FMT schon viele originelle Modelle konstruiert. Sein Mini-Playboy ist kein freier Entwurf, sondern geht auf ein über 60 Jahre altes Modell zurück



### Playboy: groß, kleiner und ganz klein

Mein erster Playboy Senior war auch der „vorbildgetreueste“: Exakt nach Originalunterlagen gebaut, mit einer Spannweite von 80", also 2032 mm, und mit dem ebenfalls originalen Motor OHLSSON .60 bestückt. Was für ein Modell! Majestätisch in der Luft, mit dem brummenden Oldie-Benziner, erflieg mir der „Playboy“ auch einige Siege auf SAM-Wettbewerben.

Neben diesem großen Playboy Senior haben schon damals zwei weitere Versionen existiert, der Playboy Junior (1372 mm Spw.) und der Playboy Baby (838 mm Spw.). In den Vierziger Jahren wurden die Modelle als Bausätze von „Cleveland Modell & Supply Co.“ angeboten, die Bau-

pläne sind heute noch erhältlich. Immer wieder wurde ich von Modellfliegerkollegen nach Bauplänen für die „Playboys“ gefragt, vor allem die kleinere Version war viel gewünscht. Ich überlegte mir, eine Neukonstruktion anhand der Originalpläne zu zeichnen. Dafür sprachen zwei Gründe: Erstens gehen die alten Pläne von Technologien aus, die heute überholt sind; darüber läßt sich zwar vorzüglich streiten, und die Puristen unter den Oldtimer-Freunden beharren gerade darauf, alles in der ursprünglichen Form zu übernehmen. Doch man kann sich mit einigen Griffen in die heutige Werkstoff-Kiste das Leben doch sehr vereinfachen, ohne Abstriche am Modellaussehen oder Flugeigenschaften machen zu müssen.

Der zweite Grund für eine Neukonstruktion war die spezielle Oldtimer-Wettbewerbsklasse 1/2-A Texaco, an der ich mit einem kleinen Playboy teilnehmen wollte. Das Modell dafür muß schon genau überlegt sein, denn entscheidend ist das einheitlich vorgeschriebene Triebwerk, der COX .49 Texaco (0,8 cm<sup>3</sup>) und ein Tank von 8 cm<sup>3</sup> Inhalt. Die kleinen



320 1137

„Playboys“ sind für diese Disziplin sehr gut geeignet und in den USA auch erfolgreich, wenn man das Problem der Gewichtsverteilung löst: Das Original hatte eine kurze Schnauze, weil die damaligen Motoren recht schwer waren. Der COX ist dagegen ausgesprochen leicht, so daß man unweigerlich ein sehr schwanzlastiges Modell bekommt, wenn es nicht

gelingt, am hinteren Rumpfteil und dem Leitwerk extrem viel Gewicht zu sparen. Auch dafür schien es mir vorteilhaft, den Rumpf für den Leichtbau und die Montage einer modernen Fernsteuerung zu modifizieren. Schließlich kann man mit leichtem Balsa und Sekundenkleber viele Gramm einsparen. Ansonsten behielt ich aber alle Kon-

struktionsmerkmale des Originals bei; das hier vorgestellte Modell mit einer Spannweite von 1255 mm ist also eine recht originalgetreue verkleinerte Replika des Playboy Seniors.

Sobald mein Mini-Playboy fertig wurde, besorgte ich mir die Wettbewerbsversion des COX.049 und freute mich über das schöne Wetter am Tag des Erstflugs. Als Propeller montierte ich die vom Hersteller empfohlene, verhältnismäßig große Luftschraube (COX 7x3,5, also 180/89 mm). Das schöne Wetter wartete mit einer noch schöneren Thermik auf und bald war mein Mini-Playboy fast aus der Sichtweite geraten. Und weil der COX keine Regelung hat, lief er und

lief und lief... und ich kämpfte mit Vollgas gegen die Thermik! In steilen Kurven versuchte ich, zumindest nicht noch weiter zu steigen. Irgendwann war der Sprit aber verbraucht, und auch eine Thermik dauert nicht ewig, kurz, der Mini-Playboy war gerettet, sauber gelandet, und ich ordentlich verschwitzt, natürlich einzig des heißen Wetters wegen. Nach diesem spannenden Erlebnis erhielt das Modell ein zweites Höhenruder (aus Gewichtsgründen war in der Erstversion nur eine Hälfte des HLW mit Ruder ausgestattet) und die Ausschläge wurden vergrößert.

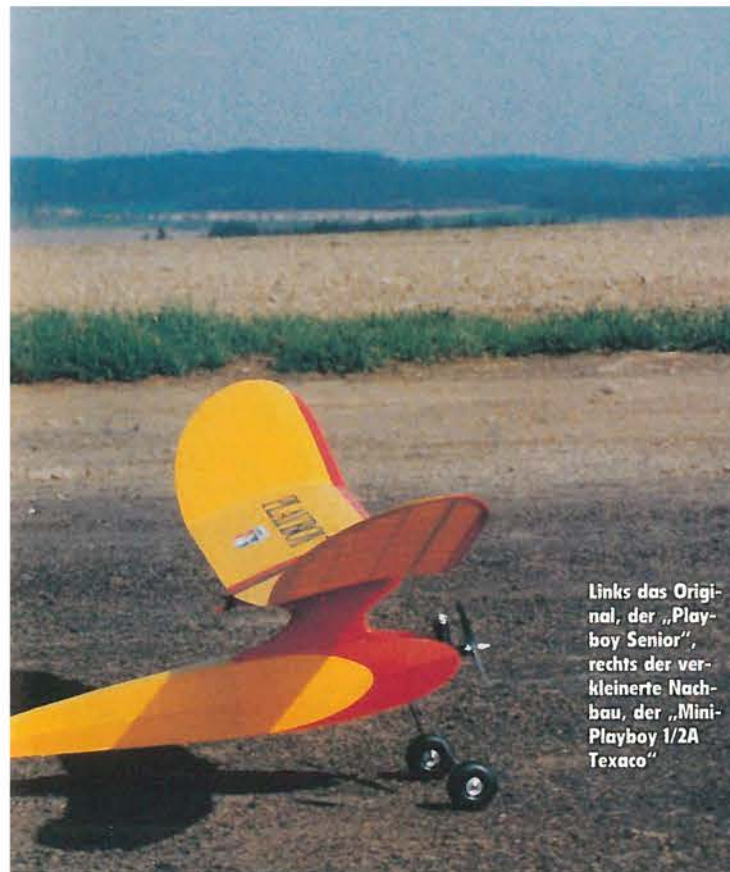
### Zum Bau allgemein

Wir müssen schon einigen Ballast in Form der RC-Anlage unterbringen; umso wichtiger ist es, möglichst keinen weiteren Ballast aufnehmen zu müssen. Je leichter wir bauen, vor allem im Heckbereich, desto weniger Bleiballast wird später benötigt.

Der Schwerpunkt befindet sich, als Folge des tragenden HLW-Profiles, relativ weit hinten, in etwa 50% der Flügeltiefe. Alle gewichtigen Komponenten der RC-Anlage müssen wir daher möglichst davor placieren. Das Baumaterial: Balsa, Kiefer, Sperrholz, also das Übliche. Wir beginnen mit dem

### Rumpf

Auf dem Plan werden die beiden identischen Seitenteile aus 4x4 Leisten zusammengesetzt. (Stecknadeln- und Schablone, der Plan durch



Links das Original, der „Playboy Senior“, rechts der verkleinerte Nachbau, der „Mini-Playboy 1/2A Texaco“



Die „RC-Zugänge“: Von der Unterseite des Rumpfs sind die Servos erreichbar, von der Frontseite, durch eine Öffnung im Spant, der Empfänger und der Akku



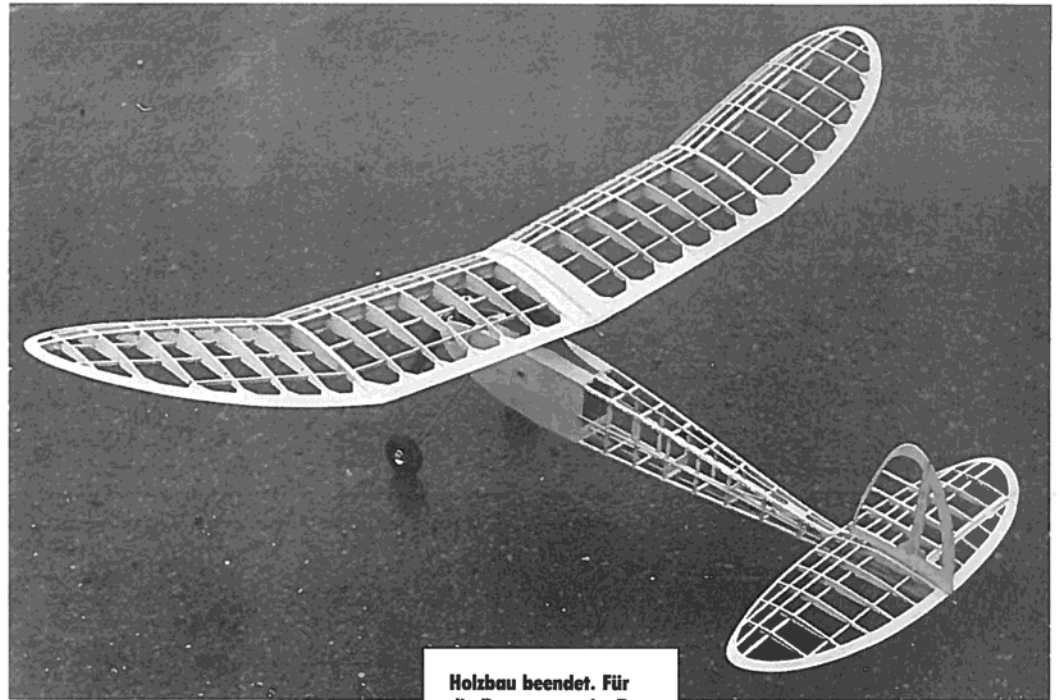
Klarsichtfolie geschützt). Die beiden Seiten werden dann mit Querstegen 4x4 verbunden, hierbei auf Winkligkeit achten. Nun werden auch die Formleisten 2x3 mm oben und unten aufgeklebt, die zum Rumpfe hin auf 2x2 verschliffen werden. Aus 3 mm Sph. sägen wir den Motorspant Nr. 1 und den Spant 2 aus (die später, am fertigen Modell, mit 4 Schrauben zusammengeschraubt sind. In den Spant 2 werden Muttern eingedrückt und eingeklebt). Nr. 2 wird an das Rumpferippe angeklebt, und danach kann auch die vordere Partie mit 1,5 Balsa beplankt werden. An den Spant 1 kleben wir noch die Seitenformteile (B 5 mm und Spw. 0,6 mm) und verschleifen alles sauber. Der Flügelpylon ist aus drei Schichten 3 mm Balsa zusammengeklebt; die innere Schicht hat eine um 90° versetzte Maserung und ist noch mit 3 mm Sph. versteift. Auf den Pylon wird die Flügelaufgabe aufgeklebt. Sie ist mit 5x5 Balsaleisten versteift. Danach wird der Pylon in den Rumpf eingeleimt. Am Rumpfheck wird die Leitwerksaufgabe montiert, sowie der untere Teil des Seitenleitwerks.

Vorn im Rumpf ist unten die Öffnung des Servozugangs, verschließbar mit einer Klappe aus 0,3 mm Alu. Der Empfänger liegt über den Servos und wird von vorn, durch den Spant 2, eingeschoben. Der Akku hat 270 mAh Kapazität. Die Anlenkungen bestehen aus dem Innenrohr der normalen Kunststoffbowdenzüge, in denen ein 0,8 mm Stahldraht läuft. An den Enden ist der Draht „Z“-gebogen bzw. mit einem Gabelkopf versehen.

### Das Leitwerk

Beim Höhenleitwerk setzen wir zunächst die Umrandung zusammen und montieren dann die Holme; danach werden die Rippen eingesetzt. Das fertig verleimte Höhenleitwerk wird sauber verschliffen, die Ruder abgetrennt, und die Einschnitte (mit Hilfe eines Stahllineals) für die beiden Hilfsholme 2x2 (oben im Nasenbereich) angebracht sowie die Holme eingeleimt.

Das Seitenleitwerk ist eine ebene Platte und daher viel einfacher zu bauen. Das fertige Seitenleitwerk wird, nach dem Abtrennen des Ruders, dem Verschleifen und Bespannen, mit dem



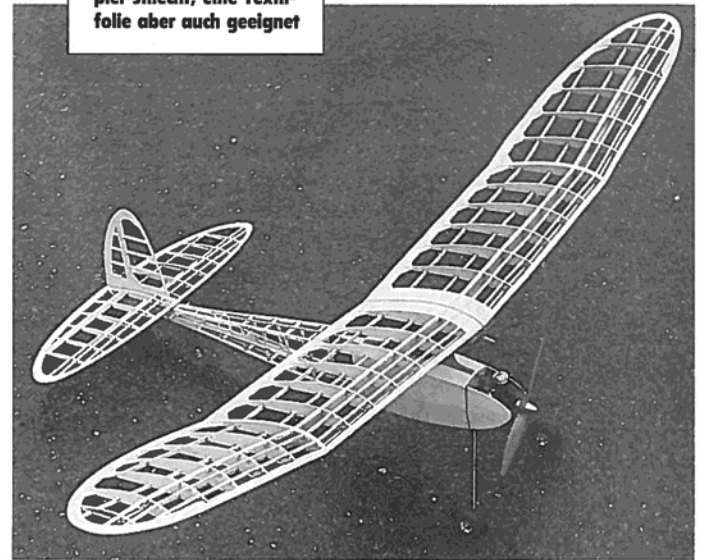
Holzbau beendet. Für die Bespannung ist Papier stielicht, eine Textilfolie aber auch geeignet

(ebenfalls bespannten) Höhenleitwerk verklebt. Auf den Rumpf wird das Leitwerk mit Gummiringen befestigt, gegen Verrutschen ist es durch 2 mm Holzstifte gesichert, die in die Auflagefläche greifen.

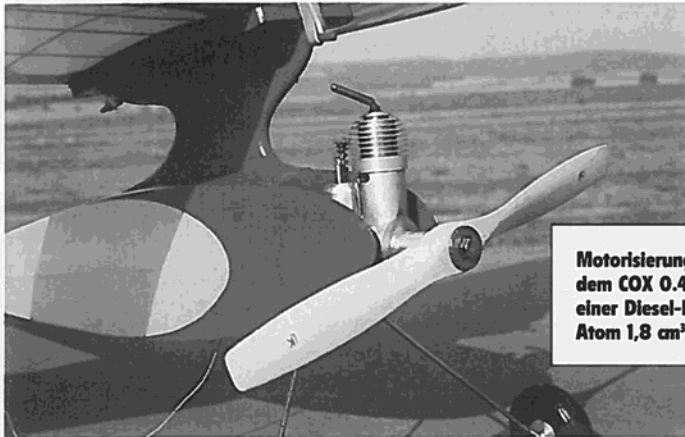
### Der Flügel

Dieser ist vierteilig; der Aufbau ist aus dem Bauplan ersichtlich. Nach der Fertigstellung der Rippen werden die beiden inneren und äußeren Teile auf dem Plan aufgebaut und danach über Sph.-Verbinder zusammengesetzt. Der Hauptholm ist aus zwei 2x5 Kiefernleisten mit Balsastegen (2 mm) versteift.

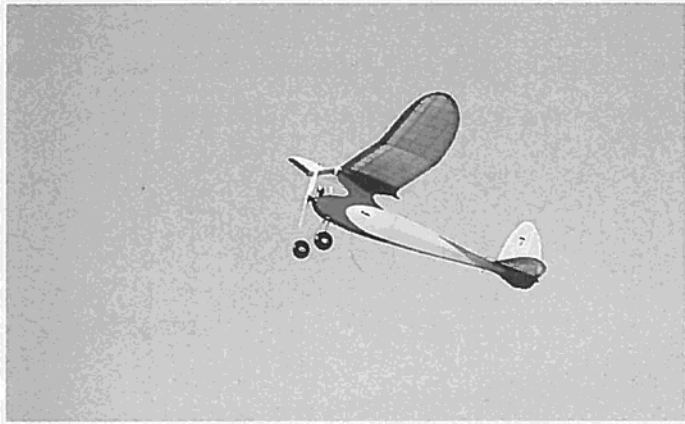
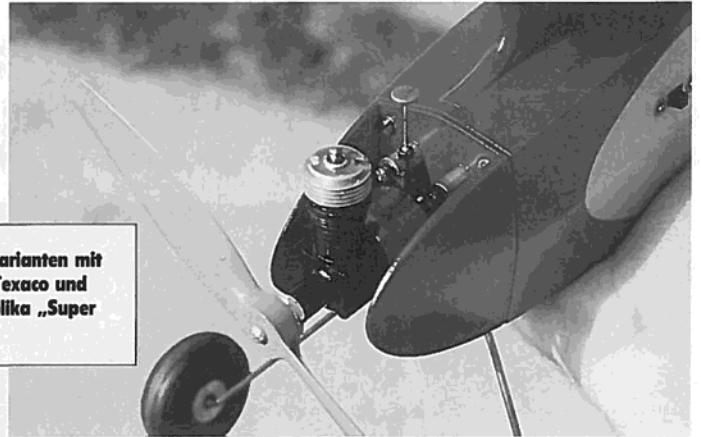
Das Fahrwerk ist aus 2,5 mm Stahldraht gebogen und zum Spant 1 über Alulaschen und Schrauben befestigt. Die Räder haben 50 mm Ø.



Das Leitwerk hatte in der ersten Version nur ein Höhenruder; besser ist es jedoch, seine beiden Hälften anzulenken



Motorisierungsvarianten mit dem COX 0.49 Texaco und einer Diesel-Replika „Super Atom 1,8 cm<sup>3</sup>“



### Der Motor

Für den Einsatz bei Texaco-Wettbewerben brauchen wir den schon erwähnten COX 0.49 Texaco, mit dem das Modell ca. 4,5 Minuten bis an die Sichtgrenze steigt, um dann ca. 15 Minuten zu gleiten. Aber auch andere kleine, historische oder moderne Antriebe sind geeignet.

Der Motor hat weder einen Sturz noch einen Seitenzug. Trotzdem ist für den Steigflug und den Übergang in den Gleitflug kaum ein Umtrimmen notwendig.

### Das Einfliegen

Im Gleitflug überprüfen wir bei neutral gestellten Rudern, ob die Bahn gerade, leicht geneigt ist. Wenn Korrekturen notwendig sind, so unterlegen wir die Leitwerksauflage entsprechend.

Der „Mini-Playboy“ fliegt ruhig, ausgeglichen, eigenstabil, so daß die Fernsteuerung uns eigentlich dazu dienen kann, lediglich das Modell am Wegfliegen zu hindern und es zurück zum Startplatz zu bringen.