

Die große Weeks Solution entstand ursprünglich bei der Firma Weidner. Nachdem sich dieser Hersteller offensichtlich aus dem Geschäft zurückgezogen hat, ist das Modell nun in Polen bei der Firma Air Trade zu bekommen. Richard Junkers hat die Maschine gebaut, konnte das Fluggewicht unter 25 kg halten und beschreibt im Folgenden seine Erfahrungen.



Richard Junkers

Das Original entstand in den USA als Einzelstück von Kermit Weeks und wurde auf den Kunstflug-Weltmeisterschaft 1986 eingesetzt. Die Maschine war mit einem 300 PS starken Lycoming-Motor ausgerüstet und in der Lage, 13 senkrechte Rollen aufwärts zu fliegen. Die Konstruktion des Flugzeugs ähnelt der Pitts. Für den überaus starken Sechszylinder-Lycoming verlängerte man die Motorhaube. Zum Gewichtsausgleich verlegte Kermit Weeks den Pilotensitz nach hinten. Zuletzt flog die Weeks auf der Kunstflug-WM in Frankreich 1992. Im heimischen Florida wurde der Doppeldecker in Kermit Weeks' eigenem Flugzeugmuseum von Hurricane »Andrew« zerstört.

Das Modell

Die Firma Weidner Modellbau vertrieb seit 2006 einen Bausatz der Weeks Solution im Maßstab 1:1,9. In der Vergangenheit hatte ich bereits zwei Mal die Gelegenheit, eine Weeks von Seyer Prop zu bauen. Die neutralen Flugeigenschaften dieser Maschine waren phänomenal (Bericht in MFI 11/98).

Das hier vorgestellte Modell entstand aus einem der wenigen (insgesamt drei) von Weidner im Jahr 2006 gefertigten Weeks-Bausätzen. Das erste Modell wurde dem TOC-Piloten Bill Hempel für Testzwecke zur Verfügung gestellt. Die Maschine wurde von Bill mit einem 3W-275XI B2TS-Boxermotor ausgerüstet und wog etwas über 30 kg. Nach der Produktionsverlagerung von Weidner Modellbau im Frühjahr 2007 nach Polen wurde der



▲ Das Original entstand als Einzelstück.
◀ TOC-Pilot Bill Hempel mit seiner Weeks.

Bausatz bis Ende 2008 nicht weiter ausgeliefert. Aktuell übernimmt die Firma Air Trade aus Warschau (www.airtrade.pl, auch deutschsprachig) die Produktion und den Vertrieb des Modells.

Der Bausatz

Der Rumpf und die Motorhaube des hier vorgestellten Bausatzes wurden in GfK-Herex-Bauweise im Absaugverfahren erstellt, Tragflächen und Leitwerk in Styro-Balsa-Bauweise. Bei meinem Modell flossen noch einige von mir gewünschte Änderungen in die Fertigung bei Weidner ein. So wurde die Höhenleitwerksteckung von ursprünglich 20 auf 25 mm Durchmesser, die Tragflächensteckung von 20 auf 30 mm vergrößert. Das Seitenruder erstellte ich aus Styro/Balsa in Eigenleistung. Die Flächen und das Höhenleitwerk bestellte ich fertig mit 2-mm-Balsaholz beplankt als Rohteile ohne Nasenleisten, Randbögen und Ruderverkastung, aber mit fertigen Wurzelrippen. Die Flügelstreben bestehen aus GfK mit einer stabilen Balsaholzeinlage. Eine getönte Kabinenhaube und ein GfK-Kabinenrahmen waren ebenfalls im Bausatz enthalten.

Als Radverkleidungen wählte ich die deutlich kleineren Verkleidungen von der 46% Weidner-Raven. Das Fahrwerk bestellte ich bei KHK-Modelltechnik, den Spinner mit einem Durchmesser von 160 mm bei Krumscheid Metallwaren. Den Baldachin fertigte ich selbst aus V2A-Edelstahlrohren mit einem Durchmesser von 12 und einer Wandstärke von 0,3 mm.

Der Rohbau

Der riesige, gut 50 cm breite und 225 cm lange Rumpf war sehr leicht und bis auf den angeformten Motordom stabil. Da ich zu ei-

nem späteren Zeitpunkt den Einbau eines Triebwerks mit mindestens 200 ccm geplant hatte, wurde das Rumpfvorderteil von mir bis hinter den Fahrwerksbereich mit Kohlegewebe 160 g/m² ausgelegt. Dieses erbrachte eine enorme Festigkeitszunahme bei einem Mehrgewicht von 400 g. Die V2A-Streben werden an zwei Punkten je Rohr mit einer M4-Schraube gehalten.

Es folgte der Einbau des Steckrohres der unteren Fläche. An der entsprechenden Position befand sich im Tragflächenübergang eine Anformung für die Aufnahme des Rohrs. Die Steckungshülse wurde mit zwei Holzverstärkungen eingeklebt. ...



WEEKS SOLUTION

52%

