

Bauanleitung Decathlon

Lieber Fliegerkollege,
herzlichen Glückwunsch zum Kauf dieses Montagesatzes der Extraklasse.
Beim Nachfolgendem Bauen und späterem Fliegen viel Spaß und Erfolg, wünscht Ihnen das
Fliegerland-Team.

Alle Zubehörteile wie: Dekorbogen, Bespannfolie, Servoeinbaurahmen, Servos, alle zum Bau
erforderlichen Kleinteile und einen Bauservice für alle Fliegerland - Modelle können wir Ihnen bei Bedarf
gegen Aufpreis noch anbieten.

Achtung !

Dieses Fliegerland - Modell ist kein Spielzeug sondern ein Sportgerät das durch sein Gewicht, seine
beachtliche Größe und Geschwindigkeit einen erfahrenen Modellflieger als Erbauer und Piloten verlangt.
Sollten Sie mit einem solchen Modell keine Erfahrung haben, wenden Sie sich bitte an einen erfahrenen
Modellbauer- u. flieger, der Sie unterstützen sollte. Es könnte sonst zu schweren Verletzungen kommen,
wenn das Modell ohne diese wichtigen Vorkenntnisse in Betrieb genommen wird. Bitte lesen Sie diese
Anleitung genau durch auch wenn Sie schon viele RC-Modelle gebaut haben, wir haben uns viele Gedanken
um die Detaillösungen gemacht um den Bauaufwand möglichst einfach und gering zu halten, ohne dabei die
Sicherheit zu vernachlässigen.

Wichtige Tipps und Vorschriften zu Modellflugzeugen:

- Das Quarz vom Empfänger mit Klebeband gegen Herausrutschen sichern
- Kabel gegen Vibrationen oder durchscheuern schützen
- Bei Modellen über 2m Spannweite Kabelquerschnitte von mind. 0,5 qmm verwenden
- Servos nicht mit Silikon einkleben sondern immer in Halterungen verschrauben
- Auf die ausreichende Stellkraft der Servos für das jeweilige Modell achten
- Alle Anlenkungen mit 2,5mm oder bei den Großmodellen mit stabilen M3mm versehen
- Bei Servos mit Metallgetriebe Servohebelschrauben mit Schraubensicherung eindrehen
- Vor jedem Start alle Ruder und Gestänge durch eine Sichtkontrolle überprüfen
- Beim Anwerfen eines Verbrennungsmotors muss immer ein Helfer das Modell festhalten
- Das Einstellen des Motors wird immer von der Position „hinter dem Modell“ erledigt
- Inspektionen des kompletten Modells in regelmäßigen Abständen durchführen
- Bei Fragen einen Fachmann zu Rate ziehen und sich bei einem Problem helfen lassen
- Mindestabstand zu Wohngebieten von 1,5km einhalten oder auf einen Modellflugplatz gehen
- Niemals bei schlechtem Wetter, Nebel, Gewitter, niedriger Wolkendecke oder Regen fliegen
- Auch Stromleitungen, Windräder oder das fliegen durch direktes Sonnenlicht meiden
- Mantragende Flugzeuge haben immer Vorrrecht vor Modellen, Luftraum sofort freimachen
- Das Betreiben von Modellflugzeugen unter Alkohol oder / und Drogen ist verboten !
- Auf sicheren Abstand der Zuschauer achten, mind. 5-10m und keine Personen überfliegen !

Haftungsausschluss :

Das Einhalten der Bauanleitung im Zusammenhang mit diesem Fliegerland - Modell mit allen Ein- u. Anbauten, dem Betrieb, Wartung und der Pflege mit diesem Modell zusammenhängenden Einbau- u. Zubehörteile können von Fliegerland, Reiner Pfister, auf keinen Fall überwacht werden.

Daher übernehmen wir keinerlei Haftung für Schäden, Verluste und Kosten die sich aus fehlerhaftem Bau, Betrieb und falschem Verhalten beim Bau und späterem Betrieb ergeben. Soweit vom Gesetzgeber nicht zwingend vorgeschrieben, ist die Zahlung von Fliegerland, Reiner Pfister, zur Leistung von Schadenersatz, aus welchen Gründen auch immer ausgeschlossen (inkl. Beschädigung von Fortbewegungsmitteln jeglicher Art, Beschädigung von Gebäuden, Schäden durch Umsatz-, Unterbrechung o. Geschäftsverlust, direkte oder indirekte Folgeschäden bis zu Personenschäden und schlimmstenfalls sogar dem Tod), die vom Einsatz dieses Fliegerland - Produktes herrühren.

Auch übernehmen wir keine Garantie und / oder Haftung auf Modelle die deutlich über unseren Gewichtsangaben geflogen oder mit Antrieben ausgestattet werden die nicht für das Modell und deren Auslegung vorgesehen sind. (z.B. Segler mit einer Turbine usw.)

Die Gesamthaftung ist unter allen Umständen und in jedem Fall beschränkt auf den tatsächlichen Rechnungsbetrag, den Sie beim Kauf für dieses Fliegerland - Modell oder Zubehör bezahlt haben.

Dieses ist nur ungültig wenn nachweislich Fliegerland, Reiner Pfister nach zwingenden gesetzlichen Vorschriften wegen grober Fahrlässigkeit oder Vorsatz unbeschränkt haften sollte.

Wichtig:

Modellflugzeuge sollten bei normalen Temperaturen von 0° C bis + 35° C betrieben werden. Die Elektronik mit einem Tuch oder Schirm in der Sommerhitze vor der direkten Einstrahlung und noch höheren Temperaturen schützen. Ebenso können starke Hitze oder Kälte sich negativ auf das Modell inkl. eingebautem Material und Elektronik auswirken , Beispiele: Verklebungen können aufgehen, Kapazität der Akkus kann sinken, Bauteile können sich dauerhaft verziehen usw.

Vor dem ersten Betrieb Ihres Modells, ganz egal welcher Größe oder Gewicht, muss von Ihnen genau geklärt sein das bei einem eventuell auftretenden Schadensfall Ihre Versicherung diesen Schaden auch voll abdecken kann. Sollte das nicht der Fall sein muss unbedingt eine spezielle RC-Modellflug-Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden.

Eine Kontaktadresse für eine solche spezielle Modellflug-Haftpflichtversicherung ist z.B. der Deutsche Modellfliegerverband e.V. in Bonn.

Der sichere Betrieb bei Kindern muss durch einen Erwachsenen mit der nötigen Erfahrung und dem klaren Sachverstand beim Aufbau, Betrieb und Wartung ständig überwacht werden.

Jeder Pilot und Betreiber ist ganz alleine für die Sicherheit und den technisch perfekten Zustand seines eingesetzten Materials selbst verantwortlich. Dabei schützt nur ein überlegter und vorsichtiger Umgang beim späteren Betrieb vor Personen- und Sachschäden.

Auch dieses ferngesteuerte Modellflugzeug, das auch nur als solches eingesetzt werden darf hat, wie jedes andere ferngesteuerte Modellflugzeug, statische Obergrenzen. Endlos lange Sturzflüge und unsinnige Flugmanöver im Unverstand können zum Verlust dieses Modells führen, in einem solchen Fall gibt es von uns keinen Ersatz.

Diese Bauanleitung muss sorgfältig durchgelesen, ganz genau beachtet, später sicher aufbewahrt und bei einer Weitergabe des Produktes unbedingt vollständig mit übergeben werden.

Arbeiten am Rumpf:

Um ein besseres und auch einfacheres Arbeiten am und im Rumpf zu ermöglichen wird als erster Arbeitsschritt das sich **direkt unter der Flächensteckung befindliche Fensterpaar herausgeschnitten**, die anderen bleiben aus Stabilitätsgründen noch geschlossen.

(Manche Kunden lassen diese auch darin und kleben nur blaue Folie als Imitate auf.)

Die Seitenscheiben werden an der Innenkante der Vertiefungen herausgenommen, sauber verschliffen, dass man sich an den sonst scharfen Kanten nicht die Finger aufreist.

Jetzt da mehr Platz für das beidarmige Arbeiten im Rumpf vorhanden ist, werden die Spanten 1,2,3 und 4 (ganz rechts die langen schmalen Teile aus dem Spantensatz) angepasst und mit eingedicktem Epoxid-Harz eingeklebt.

Dieser Spantensatz ist als Zubehör erhältlich !

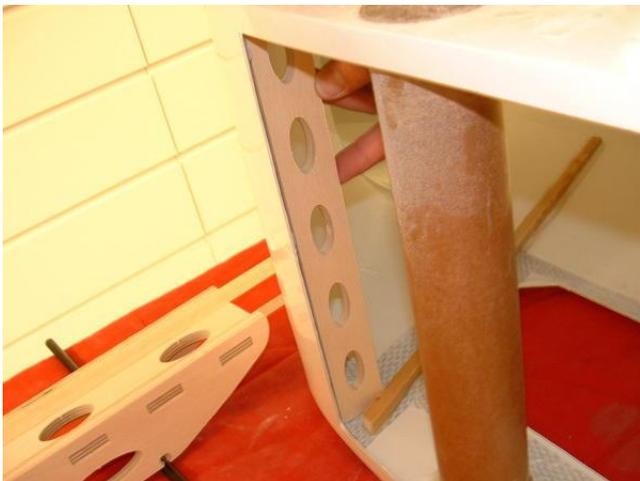
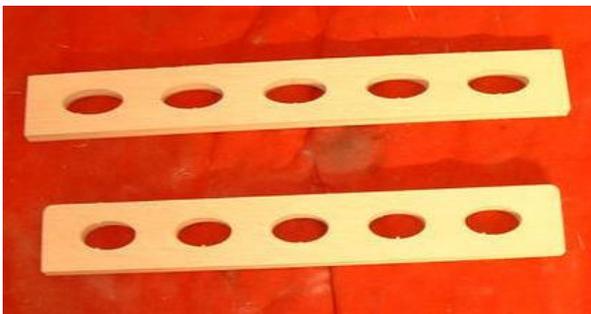


Das alle Verklebungen vorher vom Styropor befreit und sauber angeschliffen, nichts mit 5 min. Epoxid verklebt und besonders auf das Gewicht geachtet wurde ist eine Selbstverständlichkeit, sonst landet das Modell schnell bei 24,99 kg Abfluggewicht !

Jetzt sollte der eingesetzte Motor von den Abmessungen bekannt sein, besonders die Tiefe ist dabei wichtig. Reicht der fertige Motordom kann mit dem Einkleben der beiden vorderen Spanten weitergemacht werden. Der kleinere vordere Spant (Bild Spantensatz: links unten) kann noch mit 4 * Kohlestäben 8mm oder Kieferleisten in in den Ecken mit Spant Nr.2 (unten abgebildet) zur Stabilitätserhöhung bei starken Motoren zusätzlich verbunden werden.



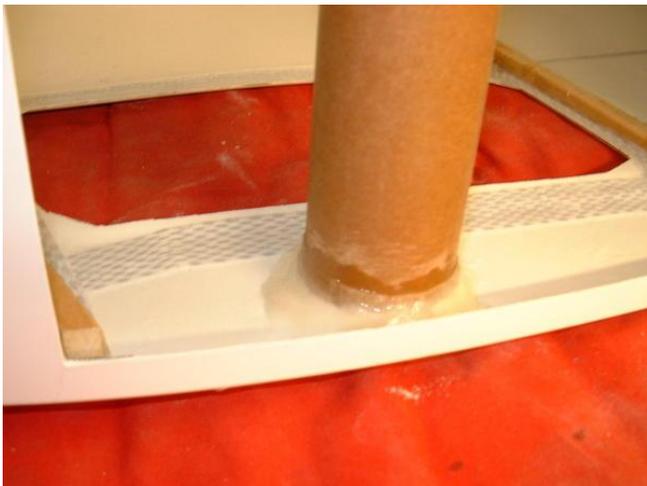
Jetzt können die beiden oberen Querverbindungen (vorne + hinten) angepasst werden.



Diese werden oben in den Rumpfdeckel eingesetzt, sauber ausgerichtet und komplett verklebt. Die hintere Verstärkung nimmt dann später auch noch die Schleppkupplung auf, eine zusätzliche CFK-Matte zur besseren Kraftverteilung könnte also nicht schaden.

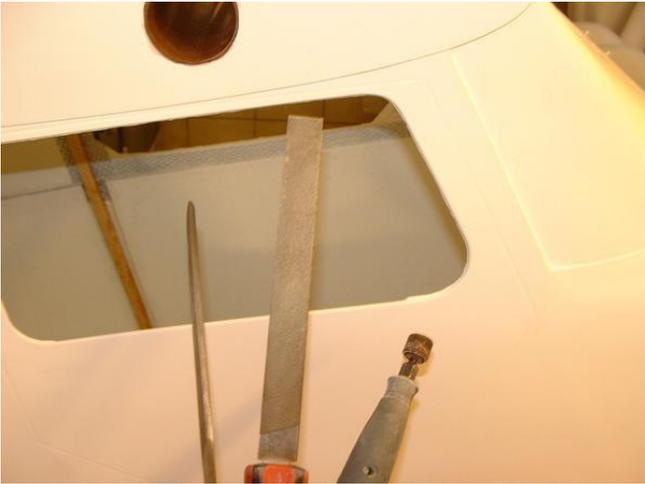
Als nächste Arbeit steht das einkleben der Steckungshülse auf dem Programm. Dazu wird die Hülse auf etwas Überlänge geschnitten, eine Flächenhälfte aufgeschoben und die Hülse innen mit wenigen Tropfen Sekundenkleber fixiert. (VORSICHT) Die andere Flächenhälfte danach aufgeschoben und die Hülse so lange gekürzt bis beide Flächenhälften sauber am Rumpf anliegen, dann auch diese Seite mit Sekundenkleber von innen fixieren.

Jetzt werden die Flächenhälften wieder abgenommen, der Rumpf auf eine Seite gelegt und das ganze „Seite für Seite“ mit eingedicktem Harz verklebt.



Wichtig:

Erst jetzt werden die anderen Fenster ausgeschnitten, nur so kann ein verzugsfreier Bau des Rumpfes gewährleistet werden.



Die Frontscheibe wird so ausgeschnitten das an den Seiten noch 3mm stehen bleiben, an der Wurzelrippe 10mm und am Deckel die dicke des Holmes.
An der Unterseite der Frontscheibe bleibt der Wulst am GFK-Rumpf noch stehen, die tiefgezogene Frontscheibe hat diesen auch und so kann die Frontscheibe sauber und exakt positioniert und verschraubt werden.
Das Einsetzen der Fenster geschieht aber zu einem viel späteren Zeitpunkt, wir nutzen die vielen Rumpfföffnungen für ein freies arbeiten mit beiden Händen und eine freie Sicht ohne Verrenkungen und Kreuzschmerzen !



Auf dem linken und den oberen Fotos ist der Rumpf mit eingesetztem GFK – Cockpit zu sehen, das rechte Foto zeigt die 4 senkrechten Rumpfstützen und die beiden Querverbindungen. (Altes Foto, noch ohne neuen Spantensatz gebaut)



Als nächste Arbeit steht die Fahrwerksmontage auf dem Programm, diese kann in vielen Variationen erfolgen, wir haben uns für die folgende entschieden:
Als erstes werden die Fahrwerksteile in den Rumpf eingepasst, danach außerhalb zusammen verklebt und mit der Dreikantleiste verstärkt.



Wenn der Rumpf im Fahrwerksbereich großräumig vom Styro befreit und angeschliffen wurde können die CFK-Verstärkungen für das Fahrwerksbrett auf einer Folie vorgetränkt werden. (Schaumstoffwalze)



Vor dem einkleben der Teile werden die beiden Fahrwerksbügel von außen an der Rumpf gehalten, die Fahrwerksposition ist ganz leicht am Rumpf durch eine Vertiefung angezeichnet, diese wird überprüft und zu klein herausgeschnitten.



Nach dem verkleben der Teile werden die Fahrwerksbügel seitlich eingeführt und bei Bedarf die Ausschnitte nachgearbeitet.



Die jeweils 4 Befestigungsschrauben der einzelnen Fahrwerksbügel werden ausgearbeitet.



Die Sperrholzverstärkung für das Heckfahrwerk und die Abschlussleiste für das Seitenruder werden angepasst und mit Langzeitharz an Ihren Platz geklebt.

Die Punkte für die Abspannung des Höhenleitwerks sind als 5mm leicht vertiefter Kreis am Rumpf angezeichnet. Die obere Lagerung ist fast an der Endleiste, die untere Lagerung fast an der Höhenleitwerksvorderkante, bitte von innen mit GFK-Zungen verstärken.



Bei eingeschobener 50mm Flächensteckung oder kompletten Flächen werden die Steckungshülsen für das Höhenleitwerk in den Rumpf geklebt, dabei auf geraden Einbau achten. Die Hauptsteckung/Flächen kann dabei wunderbar von hinten angepeilt werden, das ganze dann mit Tesa-Krepp über die Trockenphase fixieren !

Beim Einkleben der Hülsen bitte auf gleiche EWD achten, beidseitig !
Die Fläche sollte übrigens ca. 0,2-0.4° Grad Anstellung gegenüber dem Höhenleitwerk haben, dies ist aber am Rumpf vorgegeben und passt sehr gut !



“ 5 Löcher mit 58mm + 2 Löcher mit 30mm pro Höhenruderhälfte“ + “14 Löcher je 40mm + 4 Löcher je 58mm im Seitenruder “ !

Erleichterungslöcher, wenn es auf das letzte Gramm ankommt, können noch in die Leitwerke gebohrt werden. Die Leitwerks-Abspannung kann über solche Ruderanlenkungen erfolgen.



Die Verspannung ist aber auch so zu machen wie auf diesen beiden oberen Bildern gezeigt, dem Erbauer bleibt die Wahl.



Mit der Motorhaube geht es weiter:
Bei 2-Taktern von 100-180ccm kann die Haube am Stück verwendet werden wie geliefert,
bei 4-Taktern z.B. Valach 170ccm muss diese geteilt werden.

Die oberen Bilder zeigen wie so etwas gemacht werden kann !



Beim Einbau eines Valach 170ccm 4-Takters mit auch der Motordoom neu gemacht werden, um das passende Maß kürzen und vorne neu verschließen.

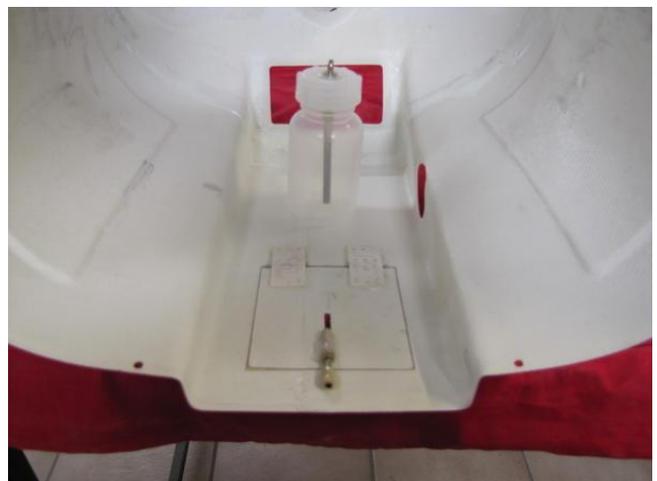
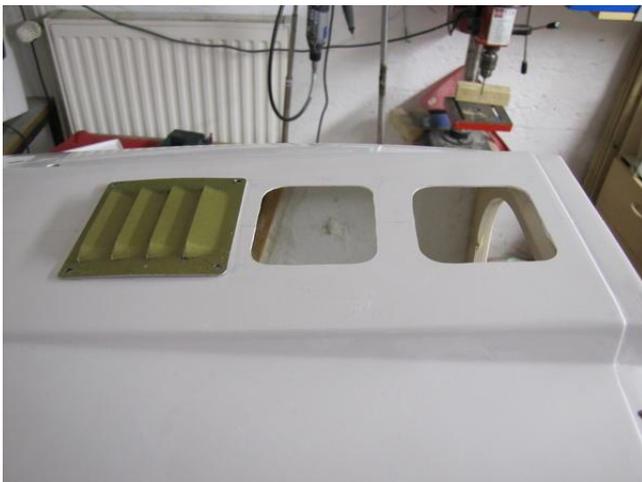
Durch den großen Ausschnitt für den Heckvergaser ist auch eine zusätzliche Abstützung nötig, das betrifft aber nur den 170er Valach, andere Motoren können einfach so montiert werden ! (Beispiel ZDZ 160/180ccm auf der nächsten Seite !)



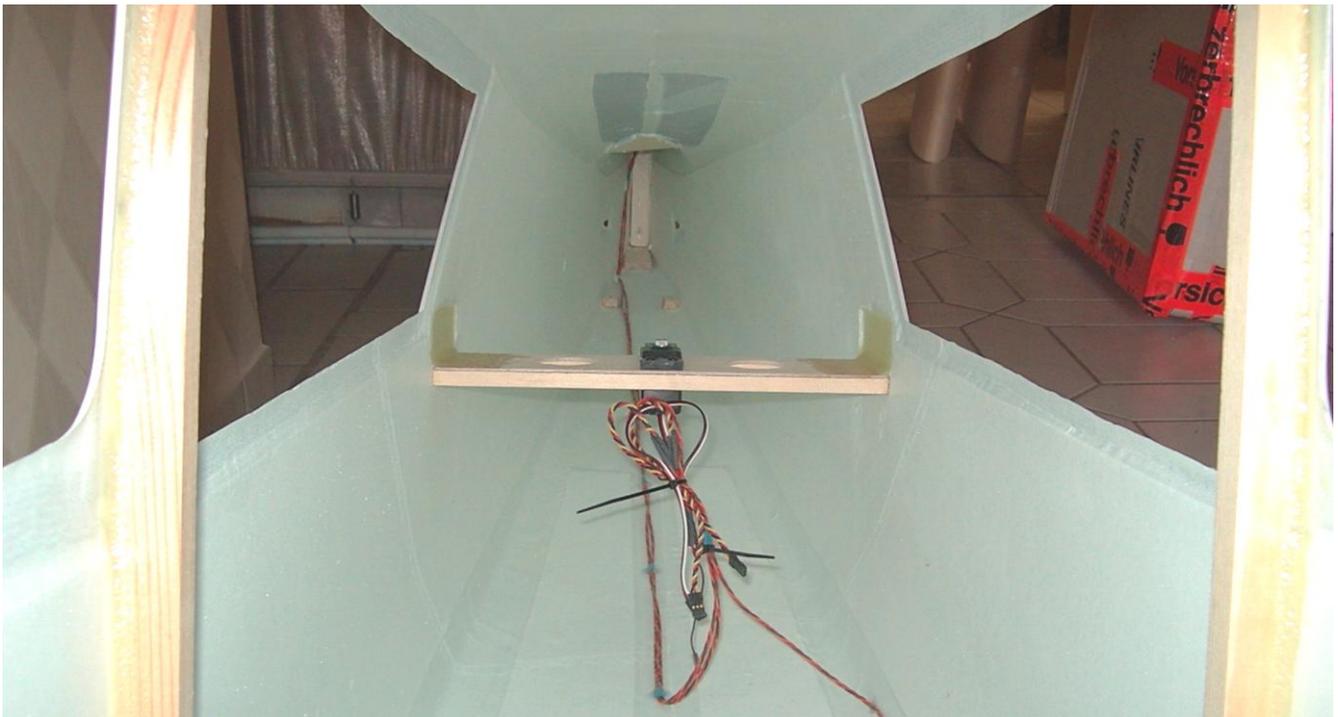
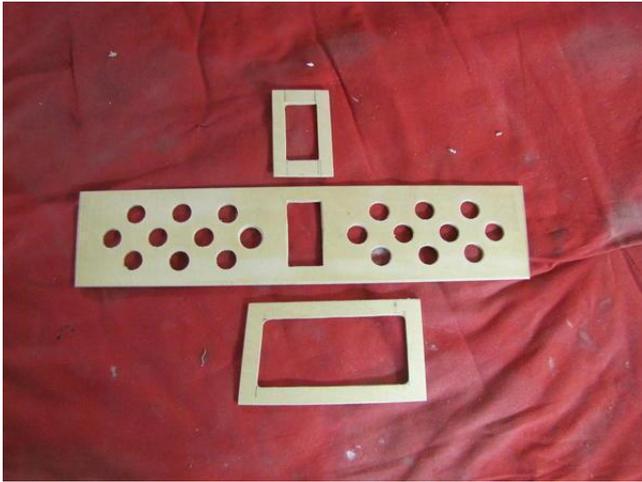
Einbau ZDZ-160 mit Krümmer über Kreuz um noch vor dem Fahrwerk bleiben zu können.



Der Einbau eines Valach 170ccm zeigen die oberen Bilder, die Ausschnitte der Motorhaube für die Zylinder mit einer Kunststoffplatten als Ausfräshilfe !



Schalldämpferhalter, Lüftungsschlitze und Verstärkungen der aufgemachten Schlitze sind auf diesen Fotos zu sehen.
Das letzte Foto rechts oben zeigt eine kleine Wartungsklappe für den Überlauf des Altöls der beim Valach 4-Takter anfällt und geleert werden sollte.



Ein Blick von vorne in den Rumpf, die Leisten, Servobrett für das Seitenruderservo, die Endleiste, Verstärkungen für die Verspannung und die gedrillten Kabel für die Höhenruderservos sind gut zu erkennen.

Das Servobrett für das Seitenruder kommt in der Höhe des hinteren Fensters zur Position, bitte das Styropor an der Klebestelle entfernen und mit GFK-Gewebe später mit dem Rumpf zusätzlich verkleben. Das Seitenruder wird dann mit doppelter Litze angelenkt und über ca.80mm Hebel auf Servo und Ruder angesteuert !

Ich nehme dazu 3mm Augenschrauben und Stahlgabelköpfe. Diese werden mit der Litze von Toni-Clark durchgefädelt, dahinter einen Schrumpfschlauch geschoben, verdreht, mit einem Feuerzeug vorsichtig warm gemacht, so das sich die Kunststoffbeschichtungen verschmelzen. Danach einfach den Schrumpfschlauch über beide Litzen schieben und einschrumpfen, funktioniert sehr gut, einfach einmal testen !

Wichtig: Bitte alle Arbeiten im hinteren Rumpfbereich sauber, leicht und gewissenhaft durchführen, an diese Stellen kommt man später nicht mehr hin !



Radverkleidungen mit Verstärkungen an den Fahrwerksbügeln befestigt wie auf diesen vier Bildern gezeigt ! Ein Dankeschön für die Bilder geht an: Thomas L.



Die Verstärkungen der Rumpfecken vorne für die Scheiben werden aus 8 mm CFK-Rohr lt. Skizze gefertigt und sauber verklebt.



Jetzt können alle Seitenscheiben zugeschnitten, 10mm allseitigen Überstand, und mit Silikon oder Scharniersilikon von innen eingeklebt werden, die Frontscheibe wird erst nach Beendigung aller Arbeiten von außen angeschraubt bzw. verklebt !



Die vorderen Seitenscheiben links gezeigt sind frei von Verstrebungen, die hinteren Seitenscheiben haben zwei CFK-Rohre die etwas kegelförmig zusammenlaufen, diese werden mit Sekundenkleber oder Epoxid-Harz auf die quer liegenden 10/10mm Balsaleisten “über und unterhalb der Fenster“ angebrachten Leisten verklebt.





Die Frontscheibe wird wie auf den letzten beiden Bildern zu sehen ist am Rumpf passend geschnitten, oben mit der Wurzelrippe der Fläche bündig.
Unten über den Wulst am Rumpf gerade so laufen gelassen von der Höhe her und später mit dem Rumpf verklebt oder verschraubt.



Verstärkungen für den Rumpfdeckel und die späteren Verschraubungen mit dem Rumpf.



Hintere Verstärkung des Rumpfes für die Schleppkupplung, rechts das ganze fertig !
 Wird eine Schleppkupplung eingebaut wird diese am hinteren Querspannt mit befestigt, das Servo dazu an einem kurzen Gestänge direkt dahinter, oder an einer längeren Schubstange von unterhalb der Seitenscheibe angelenkt. Dieses Servo sollte mind. 20 kg Zugkraft haben.



Diese Bilder zeigen die Zwangskühlung der Zylinder aus GFK , 2 - 3 Lagen 160g/m² Glasgewebe über ein Styro-Positiv gezogen reicht völlig, es geht auch sehr gut einfach 4mm Balsa senkrecht stehend mit Sekundenkleber zu verbinden.

Arbeiten an den Tragflächen:

Wichtig: Beide Flächenhälften müssen die gleiche EWD haben !

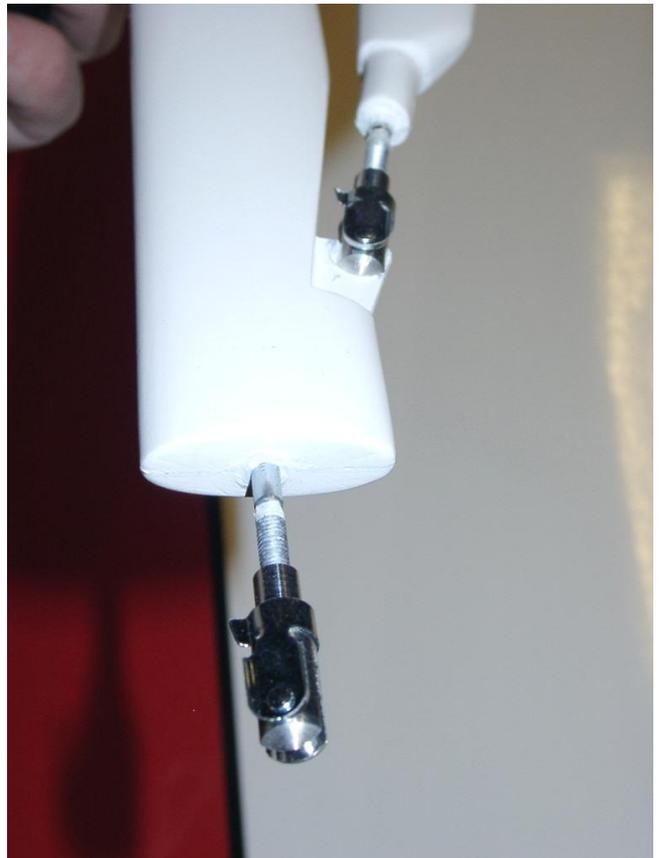


Die Flächen werden auf die 50mm Alusteckung geschoben, die Verdrehsicherungen zu Probezwecken eingesteckt, noch ohne Klebstoff und die EWD auf beiden Seiten messen und gegebenenfalls nacharbeiten zu können.

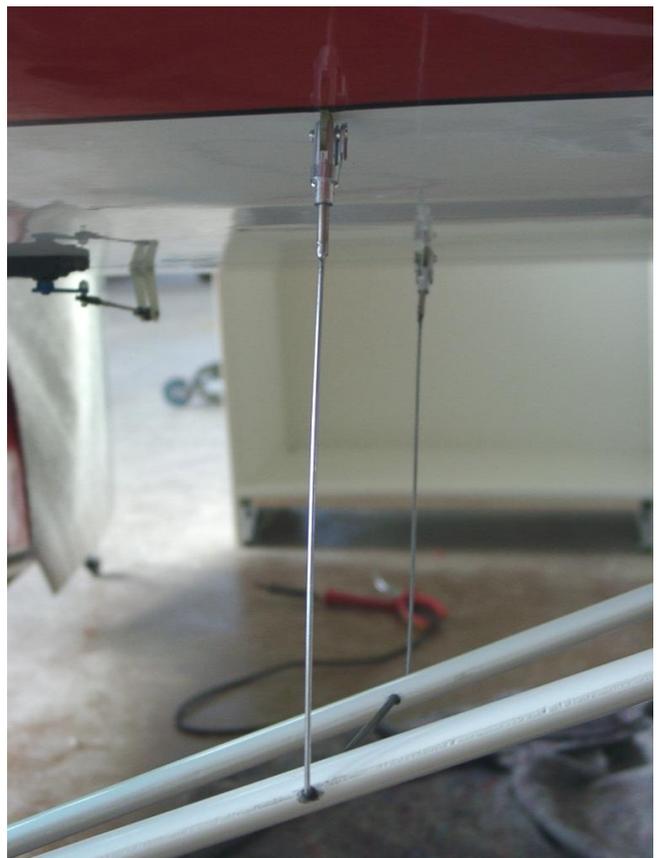
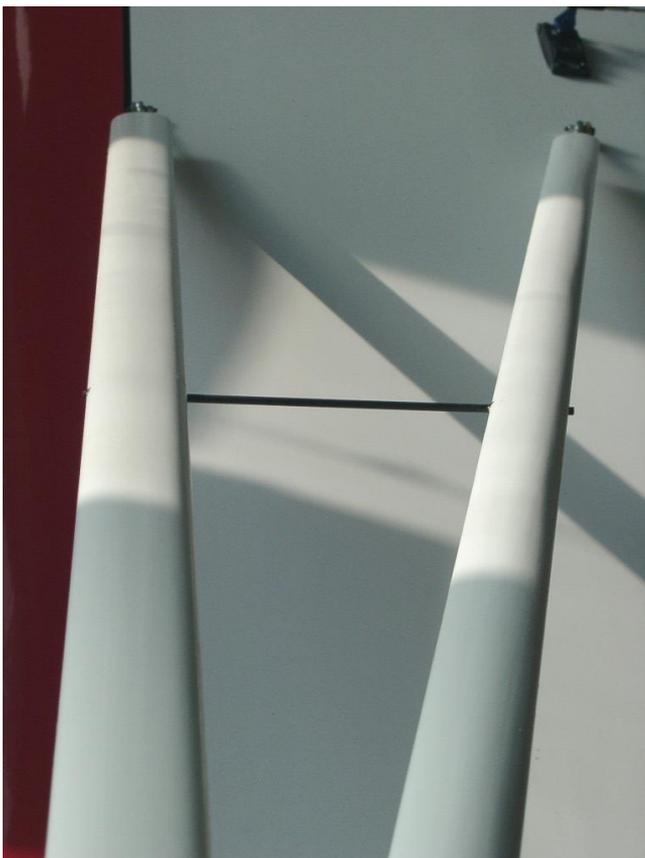
Die Fläche sollte übrigens ca. 0,2 - 0,4° Grad Anstellung gegenüber dem Höhenleitwerk haben, dies ist aber am Rumpf vorgegeben und passt sehr gut !

Danach wird jeweils 1 Dübel aus Buche oder besser CFK-Rohr mit Buche als Einlage in jede Flächenhälfte als Verdrehsicherung in Höhe der Landeklappen in die vorhandenen Löcher fest eingeklebt.

Aus Sicherheitsgründen wurde der Bereich im Rumpf noch großzügig mit GFK und Harz verstärkt. Auch sollten die Flächenhälften später mit Schrauben fest am Rumpf gehalten werden.



Streben der Decathlon, Beschreibung auf der nächsten Seite !



Flächenstreben:

Nun kommen wir zu den Flächenstreben und deren Halterungen.

Unter der Beplankung sitzen die Verstärkungen für die Streben von der Wurzelrippe aus gemessen ca. 112cm, von der Nasenleiste aus gemessen 12 + 40cm !

Die zweite hintere Halterung muß etwas schräg eingesetzt werden, das die hintere kleinere Strebe wie ein Keil nach vorne zu der großen Hauptstrebe läuft !

Auf dem linken oberen Foto ist die Halterung der hinteren kleinen Strebe gezeigt, diese endet in einer GFK-Zunge die in die unter der Beplankung Liegenden Verstärkung gut eingeharzt wurde. Das rechte obere Foto zeigt die Zusammenführung der beiden Streben, dies sollte bei montiertem Modell geschehen um so die richtige Flucht der Streben zu erhalten

Als Verbindungen haben wir eine feste Verbindung an den Flächenhälften gewählt, so können die Streben schon nicht zuhause vergessen werden, auch geht der Aufbau schneller von statten.

An den 4mm hervorstehenden Gewindestücken werden als feste Verschraubung Kugelköpfe aus Metall verwendet, diese mit M3er Schrauben und Stopfmuttern gesichert, am unteren Ende der Hauptstrebe wie auch an allen anderen Verbindungen dieser beiden großen Streben sind 4mm Alugabelköpfe mit Sicherungssplinte verbaut.

Die kleinere Querstrebe wird in der Mitte der großen Streben und parallel dazu, dies bitte im aufgebauten Zustand, mit einem 3mm Bohrer durchbohrt, ein durchgehendes Kohlerohr mit einem Innendurchmesser von 2,1mm eingeharzt.

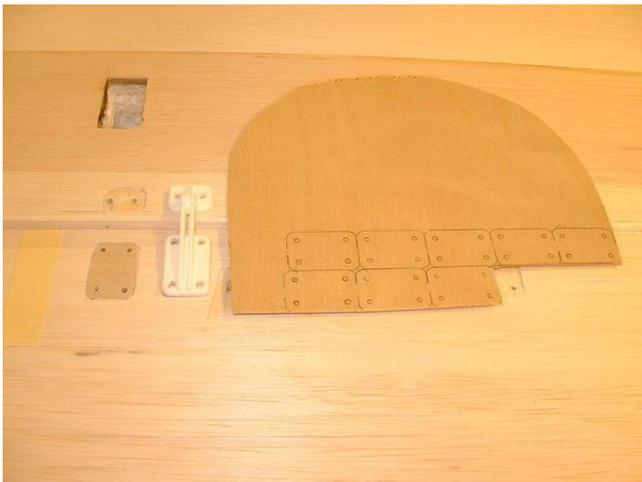
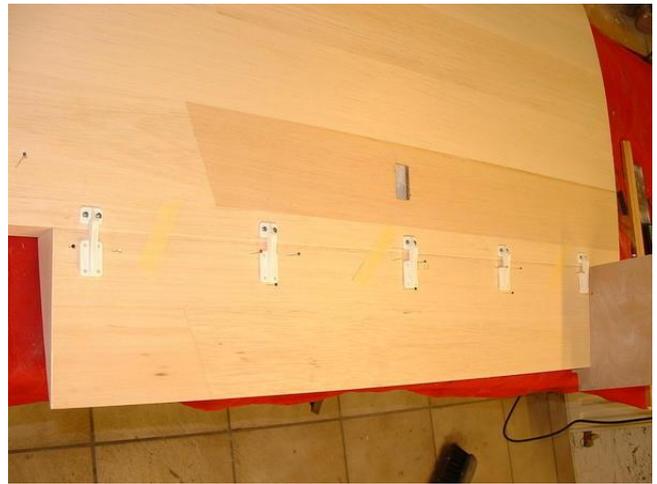
Durch dieses Kohlerohr wird ein 2mm Eisendraht geschoben, der einseitig eine 3mm Löthülse verbaut, und um 90° abgewinkelt ist. Im montierten Zustand wird die zweite Seite richtig gebogen, angeschnitten und die 2.Löthülse von 3mm aufgelötet.

Jetzt können 3mm Alu-Gabelköpfe mit Sicherungssplinten an die GFK-Zungen angeschlossen und diese in die Fläche eingeharzt werden. Bei dieser Arbeit ist auf die richtigen Winkel, alle in Flugrichtung parallel ausgerichtet zu achten, einen schiefen Winkel sieht man sofort , da an dieser Stelle die senkrechten Streben nicht parallel laufen !

Zur Montage werden jetzt einfach die Flächen zu 2/3 auf die 50mm Steckung geschoben, die Streben nach unten fallen gelassen, die mittleren kurzen Strebenhalter eingehängt, die Flächen ganz an den Rumpf geschoben und unten am Rumpf eingehängt.

Jetzt muss nur noch die Fläche mit einer Schraube zusammengehalten und die MPX-Stecker zur Servoansteuerung verbunden werden, fertig ist die Flächenmontage !

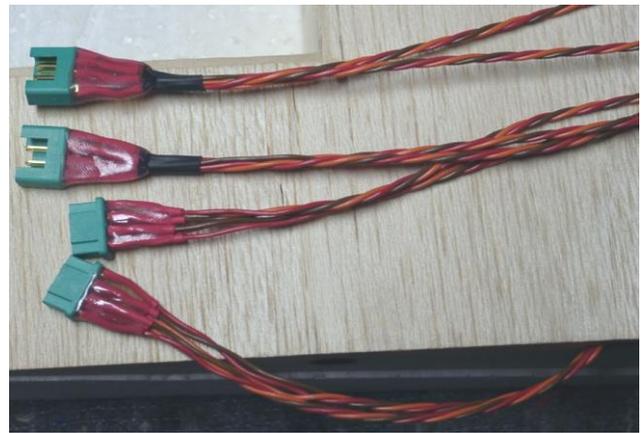




Die Querruder sind schon fertig verkastet, verschliffen und mit Scharnertaschen versehen. Die Landeklappen sind unter der Balsa-Bepunktung auch mit Verstärkungen für die Landeklappen vorbereitet, diese sollten aber auch aus dem weichen Balsa mit Sperrholz verstärkt werden, die oberen Bilder zeigen das viel besser was ich hier schreiben möchte !



Das einsetzen der Servos und das löten der Kabel und Stecker sind die letzten Arbeiten vor dem Finish des kompletten Modells.



Die noch zu erledigenden Arbeiten an den Ruderklappen für die Gewichtswahnsinnigen:
Erleichterungslöcher, pro Ruderklappe 10 Löcher mit 58mm Durchmesser bringen
50g/Flächenhälfte, wer es unbedingt braucht kann dieses so machen, viel Spaß dabei.

Die Verstärkungen für die Ruderhörner sitzen so in den Rudern, das alle Servoarme immer in Richtung Randbogen zeigen müssen mit Stoßnadeln vorsichtig unter der Beplankung danach suchen !

Nachdem diese Arbeit gemacht wurde kann die Fläche einen Feinschliff bekommen abgestaubt und bespannt werden. Nach dem einkleben der Scharniere werden diese mit kleinen Schrauben noch zusätzlich gesichert !

Das einsetzen der doppelten Ruderanlenkungen und das Verbinden mit 3mm Gestänge zu den Servos beenden die Arbeiten an den Flächen.

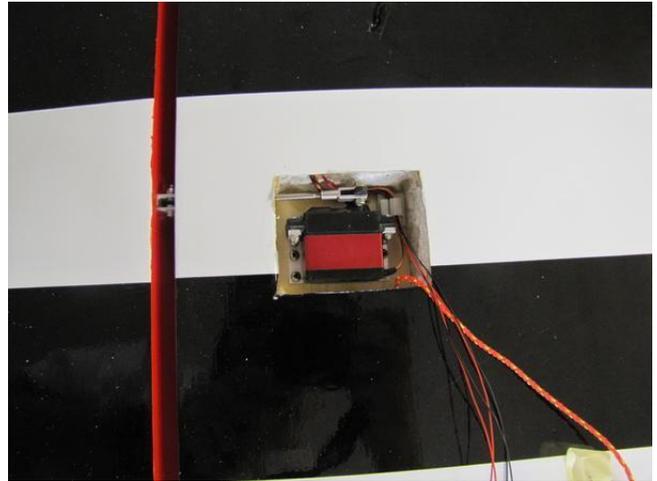
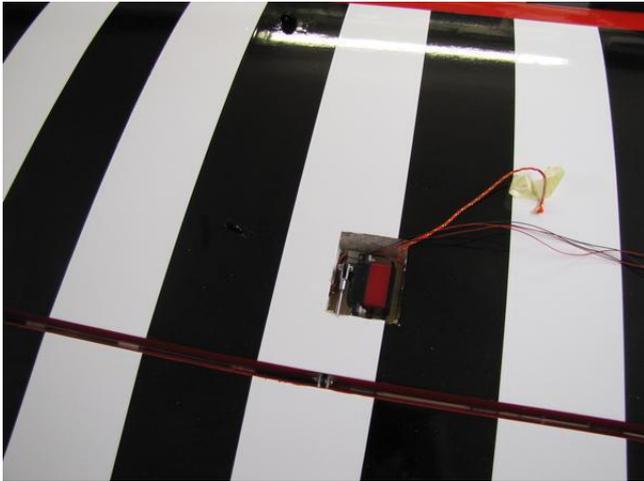
Nachdem nun alle Arbeiten abgeschlossen sind werden die Radachsen und Räder montiert, ist das Modell sehr leicht, können die Kavan-Räder montiert werden, ist dieses etwas schwerer ausgefallen sollten es die Fema Vollgummiräder werden.

Nach dem Einziehen der gedrillten Servokabel 0,5qmm, können die Steckverbindungen an die Kabel gelötet werden. Ich gehe da wie folgt vor: Grüne MPX-Buchsen mit Ihren 6-Polen reichen genau für die zwei Servos je Flächenhälfte. Die einzelnen Kabel anlöten, mit Schrumpfschlauch die einzelnen Pole sichern und mit Heißschmelzkleber versiegeln. Tipp: Wenn der Heißkleber aufgebraucht ist, die Finger nass machen und zwischen diesen den Schmelzkleber in die gewünschte Form kneten.

Ich fixiere dann immer die MPX-Buchsen an den jeweiligen Wurzelrippen ebenfalls mit Schmelzkleber um bei der späteren Montage/Demontage ein leichteres Spiel mit den Kabeln zu haben.

Jetzt können die doppelten GFK-Ruderanlenkungen angezeichnet, herausgearbeitet, aufgelegt, angezeichnet und mit einem Dremel aus der Ruderklappe herausgearbeitet werden. **“Aber erst nach dem bespannen einharzen ! “**

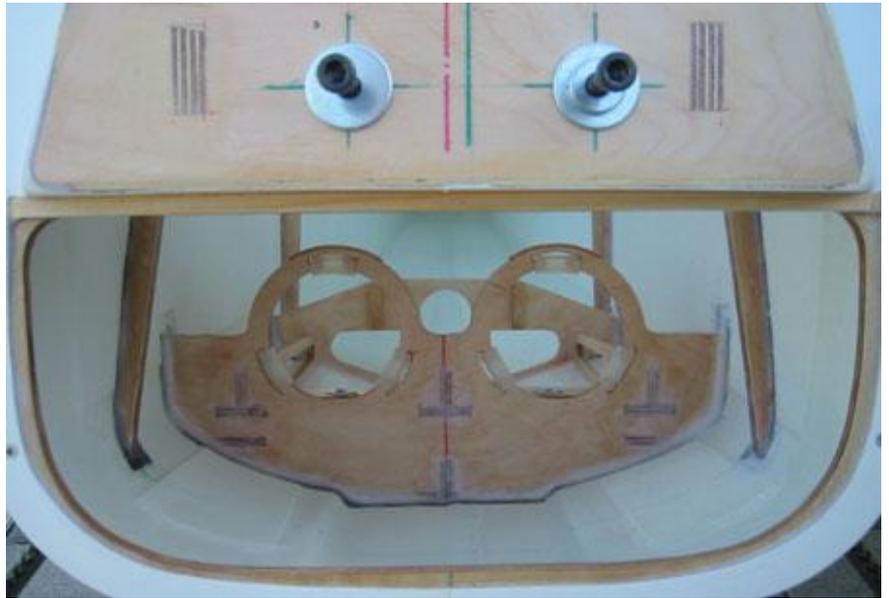
Das aufbringen des extra zu erwerbenden Dekorbogens beendet die Arbeit am fertigen Flugmodell. Dieser wird mit viel Wasser und ca. 1% Spülmittel schwimmend aufgetragen und mit einem Gummiteil das Wasser unter dem Dekor wieder herausgezogen. Wer jetzt noch die empfindlichen Flächen und Leitwerke schützen möchte sollte sich für dieses Modell passende Flächenschutztaschen anfertigen.

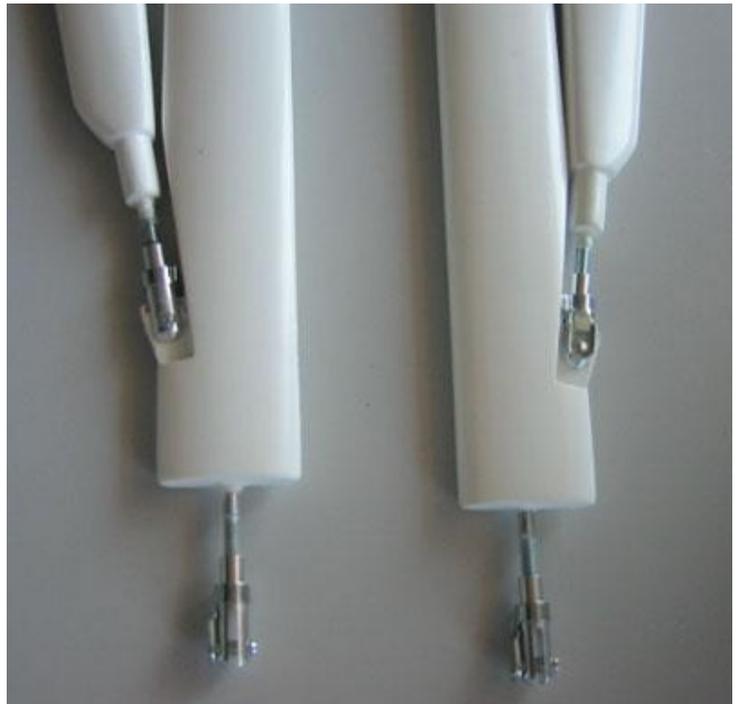


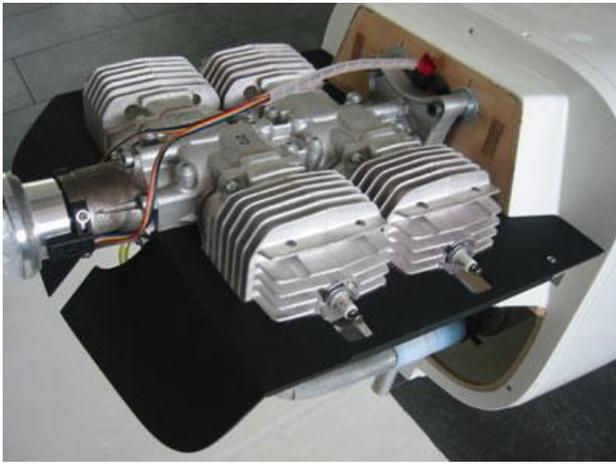


Fotos vom Bauservice CMS in der Schweiz !









Technische Daten:

Spannweite: 400cm,

Rumpflänge: 280cm

Rumpfhöhe : ca. 85-86cm

Gewicht : ab 21- 24 kg

Motor : 100 -200ccm

Motorsturz: 2 ° Grad, an der Motorhaube angeformt !

Seitenzug : 3,0 ° Grad , an der Motorhaube angeformt !

Schwerpunkt: genau an der Steckung hochheben, sollte ganz leicht nach vorn kippen, mit leerem Tank !

Ruderausschläge: Quer +50mm / – 40mm

Höhe + 60mm/ - 60mm

Seite +/- so groß wie möglich !

Landstellung: 80 - 90°Grad die Landeklappen fahren, die Querruder aber gleichzeitig 20mm nach oben stellen, 6mm Tiefenruder dann sollte die Landungen von ganz alleine gehen.

Schleppstellung: Landeklappen 8mm nach unten, Querruder 4mm nach unten, Höhenruder 2mm auf Tiefe, dann gehen die Schlepps fast von alleine !