

Ein Kombinationsmodell:

„Prinz“

Schulterdecker für
Segel- und Motorflug

Der Schulterdecker „Prinz“ mit einer Spannweite von 90 Zentimetern ist ein Modell, das sich gleichermaßen als Segelflugmodell, wie als Motorflugmodell eignet. Bei der Verwendung als Motorflugmodell ist ein Motor in der Stärke von 0,5 ccm bis 0,8 ccm einzubauen, in diesem Falle ist die Einbauzeichnung zu beachten.

Der Zusammenbau des Rumpfes erfolgt, wie immer, auf einem ebenen Brett, die besondere Anleitung gibt Abbildung 1. Die Lage der Spanten 1—8 wird auf der für die Rumpfoberseite vorgesehenen Balsaleiste 3×24 mm markiert, anschließend wird die Balsaleiste auf dem Arbeitsbrett mit Heftzwecken festgelegt. Der Nasenklotz wird mit dem kleinen Loch nach unten auf die Balsaleiste geklebt. An den markierten Stellen leimt man mit UHU-hart nacheinander die Spanten fest, die mit Stecknadeln senkrecht festgeheftet werden, bis die Trocknung vollständig durchgeführt ist. Ist das der Fall, wird die Balsaleiste der Rumpfunterseite 2×24 mm auf dem Nasenklotz und den Span-

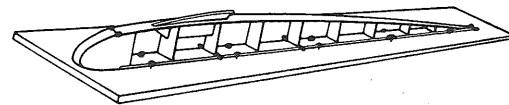


Abb. 1. Der Rumpfaufbau.

ten angeklebt. Man beachte hierbei, daß die Balsaleiste durch Ziehen über den Daumen vorzubiegen ist. Schließlich wird das mit dem Hochstarthaken versehene Sperrholzstück an dem vorgesehenen Platz angeleimt. Die beiden Enden der Balsaleisten sind mit Stecknadeln oder Reißbrettstiften zu befestigen und auf die Spanten 3 und 6 ein Buch zur Beschwerung aufzulegen. Wenn alle Klebstellen einwandfrei trocken sind, kann der Rumpfrohling von der Arbeitsunterlage abgenommen werden. Die große Bohrung im Nasenklotz wird mit einem 1 mm Sperrholzstück zugeklebt, das kleine Loch wird mit einem Sperrholzdeckel verschlossen, der mit einem Nagelstift befestigt ist. (Siehe Bauplan.) Zum Abschluß werden die Tragflächenstützplatte und die zwei Befestigungsstifte nach Bauplan-angabe angeklebt.

Beim Zusammenbau der Tragflächen beachten wir, daß die Tragflächen aus einem Mittelstück und zwei abgewinkelten Flächenohren bestehen. Der Holm des Mittelstücks hat einen Querschnitt von 3×7 mm und der Holm der beiden Flächenohren 3×6 mm. Die Lage der Rippen an den Holmen wird mit Bleistift markiert, die dann entsprechend der Zeichnung unter Verwendung der Winkelverstärkungen (Sperrholzformteile) zusammengeklebt werden. Die Klebestellen werden in der üblichen Weise mit Wäscheklammern festgehalten. Die zwölf großen Rippen gleicher Größe werden nun auf den markierten Stellen des Mittelholms aufgeschoben, die spitzen Rippenenden in die Einschnitte der Endleiste eingesetzt. Die Flächenohren sind in diesen Arbeitsvorgang noch nicht miteinzu-beziehen. Das soweit zusammengesteckte Tragflächen-mittelteil wird auf das Arbeitsbrett gelegt, die Nasenleiste (3×5 mm) unter die Aussparung der Rippenspitzen geschoben, Nasen- und Endleiste werden in die richtige Stellung gebracht und mit Stecknadeln auf dem Arbeitsbrett festgeheftet. Erst jetzt werden die Verbindungsstel-

len der Rippen mit Nasen- und Endleiste sowie mit dem Holm mit UHU-hart zusammengeklebt. Wichtig ist, daß die Rippen alle genau im rechten Winkel zur Nasen- und Endleiste stehen (Abbildung 2). Wenn die Klebstellen getrocknet sind, können wir das Mittelstück der Tragfläche von der Arbeitsunterlage wegnehmen und die vier inneren Verstärkungswinkel einkleben.

Beim Aufstecken der Rippen auf den Holm der Flächenohren gehen wir in der gleichen Weise vor, wie beim Mittelstück. Wir stellen das in Arbeit genommene Flächenohr auf die Arbeitsunterlage, wobei wir unter das Mittelstück einen passenden Gegenstand zur Abstützung stellen müssen. Die Nasen- und Endleiste des Flächenohrs sind mit denen des Tragflügelmittelstückes sorgfältig zusammenzuleimen. Jetzt wird auch der Randbogen zwischen Nasen- und Endleiste unter den Holm geschoben und sorgfältig angeklebt. Nach der gleichen Weise bauen

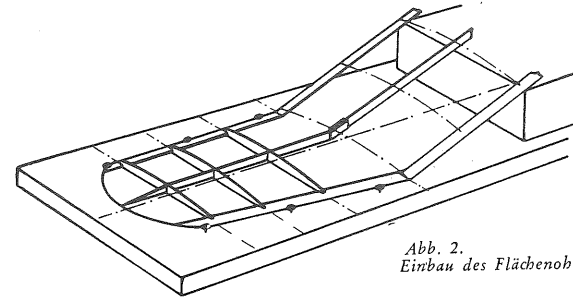


Abb. 2.
Einbau des Flächenohrs.

wir das zweite Flächenohr zusammen. Im nächsten Arbeitsgang kleben wir die restlichen Verstärkungswinkel an den Flächenohren, gegenüber den Verstärkungswinkeln des Mittelstückes, ein. Jetzt nehmen wir ein Stück Sandpapier und runden die Nasenleiste so ab, daß sie sich harmonisch einfügt, siehe die Seitenansicht des Rumpfes mit aufgesetztem Flügelprofil. Auch die Tragflächenteile werden erforderlichenfalls sauber verputzt, und abschließend wird über die beiden Mittelrippen des Tragflächen-mittelstückes rundherum ein Stück dünnen Kartons geklebt. Der Zusammenbau des Höhenleitwerks erfolgt praktisch in der gleichen Weise wie der der Tragfläche. Die beiden Seitenleitwerksteile dürfen erst angeklebt werden, wenn das Höhenleitwerk bespannt worden ist. In ein Seitenleitwerksteil ist entsprechend dem Bauplan eine Aussparung zu machen, an die später ein Stück Karton als Trimmklappe eingeklebt wird und zwar so, daß sie in beiden Richtungen bewegt werden kann.

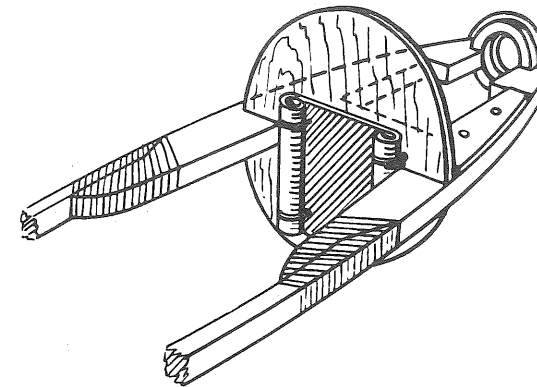
Die Bespannung erfolgt mit Japan-Papier, wobei die einzelnen Streifen jeweils etwas größer zu schneiden sind, die überstehenden Teile werden später abgeschnitten. Wenn alle Teile bespannt sind, übersprühen wir die Bespannung mit einem Zerstäuber, lassen trocknen und bestreichen das ganze Modell mit **Spannlack**.

Das Einfliegen des Modells erfolgt aus der Hand. Wir schieben es bei schwachem Wind gewissermaßen in den Wind hinein. Ist es richtig ausgelastet und nicht verzogen, führt es einen Gleitflug in gerader Richtung aus. Steigt es zu stark, müssen wir etwas Blei nachfüllen, fliegt es mit der Rumpfnase zu stark nach unten, so ist Blei herauszunehmen. Erst dann beginnt man mit dem Hochstart, wozu man eine 25 bis 50 Meter lange Perlonschnur benötigt, an deren einem Ende ein kleiner Ring befestigt ist. Der Helfer hängt den Ring in den Hochstarthaken und führt das Modell hoch über seinem Kopf. Der Pilot hält das ringlose Ende der Leine, beide laufen gegen den Wind, sobald der Wind das Modell trägt, läßt der Helfer los. Nach Erreichen der größten Höhe bleibt der Pilot stehen, der Ring löst sich aus, das Modell fliegt frei.

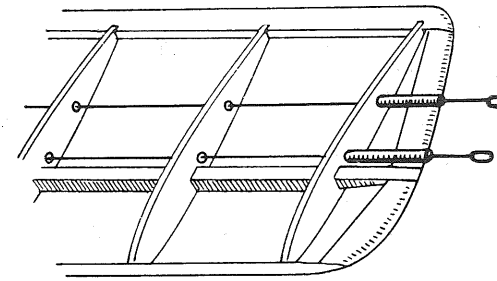
Beim Einfliegen für den Motorflug beginnen wir nicht mit voller Tourenzahl, sondern starten es mit etwa halb laufendem Motor aus der Hand um zu sehen, wie es sich verhält. Erst wenn evtl. Flugunebenheiten ausgeglichen sind, wird es mit voller Tourenzahl auf den Flug geschickt.

Kniffe und Piffe

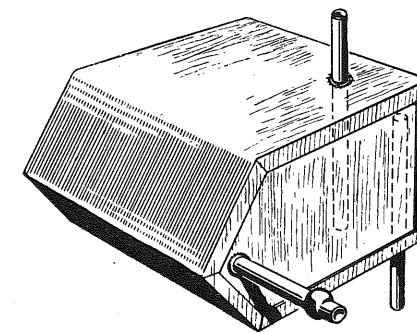
Kniffe und Piffe entstehen aus der Praxis für die Praxis. Eben darum werden sie geschätzt, sie geben Hinweise darauf, wie andere ein Problem gelöst haben, mit dem man sich vielleicht selbst beschäftigt. Wir veröffentlichen auf dieser Seite eine Reihe wertvoller Ratschläge und Anleitungen, wir hoffen, daß sie gut ankommen, und daß wir neue Kniffe und Piffe von anderen Modellbaufreunden erhalten.



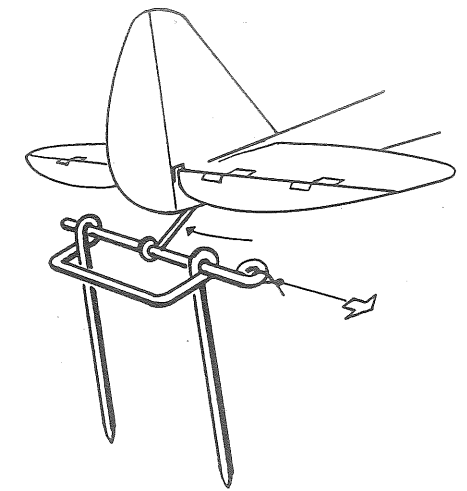
Eine einfache, aber zweckmäßige und solide Konstruktion zur Anbringung des Fahrgestells. Die Vorrichtung besteht aus einem gebötelten Messing- oder Weißblech, das an beiden Enden röhrenförmig eingerollt ist. Das Fahrgestell kann hier sicher verankert, aber auch leicht eingeführt und abgenommen werden.



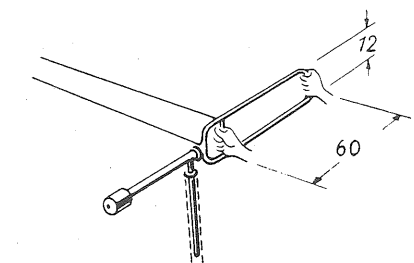
Richtige Führung der Fesselflugleinen an den Flügelrandbogen. Sie laufen durch zwei Messingröhrchen, die im äußersten Flügelholm eingelassen und dort mit UHU-hart vermurft sind. Der Lauf wird dadurch sehr reibungslos, und die Führung gewinnt an Sicherheit.



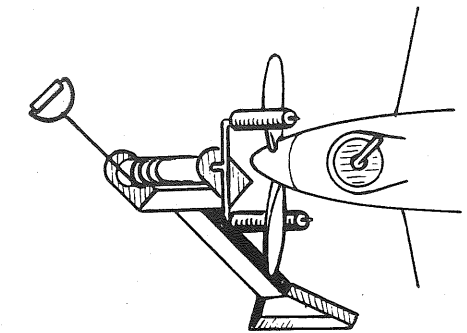
Verschiedene Tankarten: Links Normaltank für Kunstflug aus geböteltem 0,5 mm starkem Messing- oder Weißblech, mitte oben Flachtank für Flügeleinbau, oben rechts einfachere Form für Einbau in Rumpf mit wenig Platz, mitte unten und rechts unten Renntanks, deren besondere, aus der Zeichnung ersichtliche Konstruktion gleichbleibenden Kraftstoffzufluß sichert.



Startgerät für Fesselflug ohne Helfer. Das Gestell wird im Boden verankert und besitzt einen ausziehbaren Zapfen, zu dem eine zweite, mit der linken Hand zu bedienende Leine führt. Durch Anziehen der Leine wird der Zapfen aus der Öse am Flugzeug gezogen, und das Modell startet.



Etwas für Geschwindigkeitsflugfreunde: Ein Gerät, das wie eine Art Differential wirkt, erlaubt weichere Führung. Die Ziffern bedeuten Länge und Höhe, das Gewicht links dient ebenfalls der leichteren Führung.



Ein praktischer Starter: Der mit zwei Rollen in den Propeller greifende Starter wird auf einem radfahrpumpenähnlichen Gerüst montiert, das mit dem Fuß gehalten wird, so daß die Hände für andere Tätigkeiten frei bleiben.

