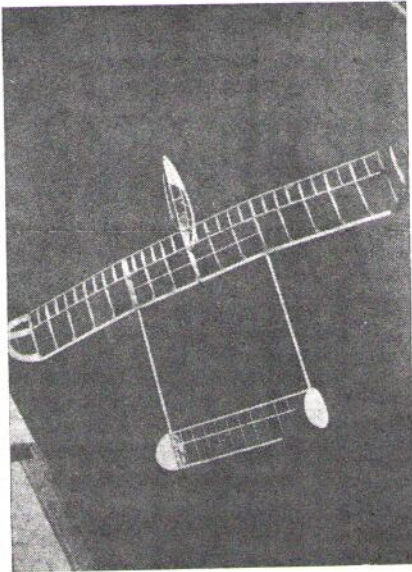


Bygganvisning för Scout

Segelmodell i klass S-int



sida. Om du använder papper, måste Du klä kroppen i fyra delar från list till list, men den erbjuder då inga större svårigheter. Kläd från nos till underramens bakre del. Vattenspruta och lackera 3—5 gånger. De sparar tid om Du klär vingen medan stabilisatorn torkar, lackerar om stabilisatorn medan vingen torkar o. s. v.

Om du vill ha färg på modellen, kan Du blanda ägg- eller tygfärg i vattinet. Men spruta helst flammigt, endast på översidan och ej intill kantlinerna, ty där tar inte färgen över limmet och det blir fult. Du kan också måla med flygplandope t. ex. från vingens framkant till mittbalken, men absolut ej hela ytan. En vacker färlinje på framkroppen är alltid dekorativ. **Starkroten** dubbelbockas av 0,5 mm. aluminium e. d., klipps till form enligt ritningen och bockar upp för framkroppens bom (3 mm. bred) sedan hål borrats för en spik e. d. som fästipinne genom bommen.

Montera nu ihop planet med gummisnoddarna som ritningen visar. På styrverket skall den ena parten gå utanför fena och den andra innanför, över stabilisatorn. Snoddarna skall vara väl spända och två på varje ställe. Avväg med hagel, så att modellen balanserar på två fingrar strax bakom mitten på vingordan. Väg nu planet, om Du skall tävla med det. **Vikten måste vara minst 400 gram**, och konstruktionen är gjord så att denna vikt precis skall uppnås. Det kan emellertid lätt hända, att Scout blir för lätt, och då måste Du vid tävling, rekordsättning eller märkestagning tynga den, antingen genom att måla vingen och kroppen ännu en gång (men ej för mycket, då vingen kan bli skev med tiden! Vikten härav blir 10—15 gram) eller genom att fästa bly på framkroppen under vingen.

Nu kommer vi till trimningen. Denna tillgår på vanligt sätt. Du kastar Scout något nedåt med samma fart som man springer. Det får inte blåsa hårt eller regna vid första trimningen, och alla starter skall ske *mot* vinden. Modellen skall nu flyta lugnt omkring 20 meter. Gör den inte det utan stegar sig för att dyka igen, så prövar Du med lägre fart. Hjälper inte det lägger Du i mera hagel. Dyker den eller flyger med hög fart i brant glidbana gör Du tvärtom. Sväng korrigeras med trimrodret på högerfenan.

Nu börjar vi högerstarten. Använd en tunn, stark tråd, helst starkare än kinatråd, som dock duger i lugnt väder, och drag ut 25 meter (maximalt får på tävlingar 100 meter användas). Ge starttecken åt den som håller planet och spring mot vinden. Vill planet stiga för tvärt, minska farten eller flytta fram starkkroken. Längre bak än på ritningen kan kroken endast i undantagsfall sitta, annars kopplar planet lätt i startens första skede. Trimma fint med rodret och träna in starten noga med längre lina. Lär Dig hur Du skall rätta upp Scouten, om den skulle svänga ur. Det sker bäst genom att släppa efter på linan och därefter dra hårt. Och glöm inte namn, adress och telefonnummer. Lycka till!

SIGURD ISACSON.

Tillverkas av:

NORRLANDS MODELFLYGINDUSTRY

- UMEÅ -

Scout liknar knappast något annat möjlighetsplan, och därför tarvar kanske själva typen en närmare presentation. Vingen är av vanlig konstruktion fränsett ett par saker. Som Du ser är den bakåt dragen i spetsarna, d. v. s. den har *pilform*. Av ritningen framgår också att den är starkt torkrad, d. v. s. vriden ut mot spetsen så att denna får 5° lägre anfallsvinkel mot luften än mittpartiet. Detta försvarar dock inte bygget, ty vingen byggs på vanligt sätt. Först när klädseln kommit på och vattensprutas samt lackas pallas Du under bakkanten i spetsen 15 mm. under det klädseln torkar. Scout har emellertid inte någon egentlig flygkropp, utan styrverket uppbärs av två från vingen bakåt gående *bommar*, vilka är helt lösa och endast fästs till vinge och styrverk med gummisnoddar, vilka jämte några små klotsar håller dem i exakt läge. Under vingen är *framkroppen* fästad, även den löst med gummisnoddar, varigenom flygplanet vid hårda stötar kan dela sig i fem delar i stället för brytas sönder. Framkroppen innehåller det för planet's tyngdpunktsavvägning nödvändiga hagelrummet och har den av de svenska reglerna stipulerade kroppssektionen $\frac{300}{L \times L}$ samtidigt som den är en kursstabiliserande del tillsammans med dubbelfenorna i aktern. Det är av största vikt att Du noga läser bygganvisningen och samtidigt studerar ritningen före byggandet.

Framkroppen är lätt att bygga på så sätt att överlisten, (23) underramen, (21) vingbommen (25) och tvärlisterna (28) limmas ihop platt på ritningen med främre ändarna stickande utanför kanten på det bord man bygger på. Mellan dessa ändrar limmas nosplattan (19) med hjälp av knappnålar. Sedan kroppen torkat och lossats från ritningen inlimmas tvärlisterna (27) och (28), mot vilkas ändrar sidolisterna (24) limmas sedan nosfästaren (20) monterats. Var särskilt noga med att (27) blir vinkelrät mot kroppsramen, ty annars kommer vingen snett. Sidolisterna hålls under limningen fast med gummisnoddar över varje tvärlist samt klädnyor längst fram och bak. Vingplattan (22) passas in noga. Vi anbringa nu fästpinne (26) och vingfästet (30), som böjs till av 1 mm. pianotråd eller järntråd (grov hårnål), vilket är lättare att handskas med. Vingfästet (30) skall passa till urtaget i vingens bakkant, som trycks mot fästet av främre gummisnoddan.

Vingen byggs även den direkt på ritningen. Glöm inte att lägga ett smörpapper e. d. över ritningen för att skydda den mot limmet, som annars fastnar och tar stora bitar med sig. Börja med att näla fast bakkanten (3) i läge med knapphål (att höger vinghalva måste ritas av på ett genomskinnligt papper och fällas över åt höger behövs väl inte påpekas!). Sätt lim på bakkanten av några spryglar (5) och placera dem vid ändarna och mitt på vardera vingmittsektion och yttersektionerna. Näla fast dem vid ändarna och mitt på vardera sidan och sänk ner mitthalken (2) i urtagen, sedan Du satt lim i den. Obs.! Balken skall sticka 15 mm. utanför yttersektionerna. För in de andra spryglarna en och en underifrån i mittbalken och rätta till deras läge i den och mot bakkanten noga. Limma alla fogar på detta viset slipper Du näla och bygget går fortare. Nu lägger Du i framkanten (1) sedan Du fört in lim i framkanturtagen. Se till att framkanten ligger riktigt an mot spryglan, och använd nålar där det behövs! Montera diagonalisterna på mitten. Vi skall nu först studera några viktiga detaljer, innan vi går vidare. För det första ser Du att spryglan vid knäcken är dubbel. Den limmas ihop innan den monteras i vingen. Förstärkningarna (10, 11, 12) väntar vi med tills vingen lossats, men däremot skall halspryglarna (6) monteras på ritningen. Kontrollera medan tid är att mittbalken ligger ordentligt nedtryckt i urtagen, den får inte ligga i profilkonturen, ty då gör den en ytterst skadlig kant i klädseln, när denna buktar in sig mellan spryglarna. Studera spryglan under vingritningen noga och göra exakt efter den! Mittsektionens lister skall gå ända ut till dubbelspryglan och vara tvärt avskurna utanför den (se ritningen!), men yttersektionernas lister skall som också framgår av ritningen vara avfasade snett uppåt — utåt för att passa sedan yttersektionerna böjts uppåt. Av samma anledning måste också mittbalken kapas närmare 2 mm. från dubbelspryglan (se ritn.). Nu skär vi till skarvbitarna (9) och (13) och limmar mittbalkskarven (13) i läge på mittsektionens balk. Limma noga med mycket lim!

Vingörönen tillverkas lätt på ritningen. Listan (4) pallas upp 3 mm. i den ände som skall limmas mot yttersektionen, och dess avfasning framgår av vyn under vingritningen t. v. liksom spetspryglens placering. När vingörönen forkat putsas de och skärs till exakt form i skarven enligt ritningen, varefter de limmas till yttersektionerna med mycket lim, medan spetsen pallas upp 55 mm. (se V-formsritn. upptill t. m.). Nu får vingen tonka. Vingörörens skarvförstärkning limmas vid mittbalkens ytterände. Lossa härfter yttersektionerna, sätt lim på alla skarvytor mot mittsektionen och näla fast ena yttersektionerna mot den, samtidigt som Du pallar upp spetsen på den 50 mm. (se V-formsritn. överst t. h.). Var alldeles särskilt noga med att limma mittbalkskarven väl! Limma in skarvbitarna (9) av celluloid samt triangelfaneren (10, 12) och vingskarven är färdig. Gör likadant med den andra. Skär av ev. utskjutande delar av celluloiden.

När vingen forkat väl (minst ett par timmar) lossas den, och triangelfaneren (10, 11, 12) inlimmas. Detaljer för vingfästet monteras. Se till att urtaget i bakkanten passar till vingfästet (30) på kroppen, och putsa av mittspryglarna fram till så att framkanten stöder mot kroppen. Nu kommer vi till putsningen, som är en för Scouts flygegenskaper mycket viktig justering. Se till att bakkanten är nerputsad till c:a 1/2 mm. höjd längst bak. Se profilitritn.! Samma gäller framkanten längst fram. Bakre delen av framkanten putsas ned en aning efter ritningen, men akta spryglarna! Dessa går Du över för att ta bort eventuella små pucker och ojämnheter, varefter Du putsar jämnt och lätt över hela sprygelkonturen.

Stabilisatorn byggs på samma sätt som vingen och tarvar inga närmare förklaringar. Men tänk även här på att balken skall vara nersänkt *under* sprygelkonturen och kantlisterna lagom spetsade! Ytterspryglan är dubbel och limmas ihop på ritningen före monteringen. *Fenorna* (35) skall inte limmas förrän stabilisatorn klätts, men de skall monteras innan den spänts. Inte heller de tarvar någon närmare förklaring. Studera bara ritningen inoga innan Du gör något!

Även *kroppsbommar* är av enklaste slag. De består av en enda stav vardera (37), 700 mm. lång och avtunnad underifrån 100 mm. från bakkanten. Sätt in kraftiga knapphål (stål) som ritningen visar. De avser att hålla gummisnoddarna för vinge och styrverk, och dessa hålls i exakt läge av klotsarna (38) på bommarna samt styrvingarna (16) på vingen. Dessa senare inlimmas givetvis inte förrän vingen klätts.

Då börjar vi att *klä stabilisatorn*, som är enklast. Använd inte sidan till en så liten stabilisator som denna, ty det gör den lätt skev. Japanpapper är för klient till en så pass stor och tung modell som Scout, men diplom-papper eller vanligt kraftpapper är utmärkt. De svaga linjer, som markerar fiberriktningen skall ligga i spryglarnas riktning, och vi klipper nu till en bit för undersidan, sätter lim på kantlister och ytterspryglar (men inte på övriga spryglar) och fäster papperet så spänt vi kan. Vanligt acetoni-lim med något zaponlack (det som vi skall lackera modellen med) såsom torkidsförhållande medel är det bästa för papper. Stabilisatorns översida kläs på samma sätt, men här måste vi vara mycket noga med en sak: papperet måste spännas så hårt som möjligt från spets till spets, medan det endast slätas ut från framkant till bakkant. Meningen med detta är, att för stor spänning framkant-bakkant gör att klädseln sjunker in mellan spryglarna. Detta skall Du alltid komma ihåg när Du klär!

Skär nu bort klädseln innan den torkar ungefär mitt på bakkanten och framkantens undersida, så att trät syns på halva dess bredd. Att vika runt klädseln är olämpligt, och dessutom blir det snyggt med bart, lackerat trä. Skär även ytterspryglan ren och limma dubbelfenorna med mycket lim och med hjälp av knapphål. De skall stå absolut vinkelrätt mot stabilisatorn! Nu vattenbesprutas denna med en fixerspruta, eller om Du inte har en sådan kan du stryka *försiktigt* med en lätt blöt tygbit. Klädseln skall vara alldeles genomfuktad men ej så blöt att det rinner om den, ty den kan lösa upp sig totalt. Läggs stabilisatorn i spänn med några knapphål över en bordshörna e. d. och se efter hur den blir, när den är torr. Studera noga ev. felaktigheter såsom rynkor, felpänning etc. och dra lärdom härav tills Du skall klä vingen. Nu kan Du lackera hela styrverket med zaponlack, gärna utspätt med 1/2 del thinner (förtunning). Börja med undersidan, ta översidan och spänn fast styrverket igen sedan undersidan torkat tillräckligt för att inte klibba fast. Lossa efter en timme eller mer och lackera en gång till. Med utspätt zaponlack räcker det med två omgångar, annars tre.

Vingen kläs nu med iakttagande av erfarenheterna från stabilisatorn (det är viktigt att väl känna den beklädnad och det lack man arbetar med). Här skall dock klädseln limmas mot spryglarna under, och det måste ske med vanligt acetoni-lim för att hålla. Börja med mittsektionens undersida och fortsätt med yttersektionernas undersidor. Öronen kläs sist. Var noga med översidorna, så att det inte blir rynkor vid yttre spryglan. Sådana kan tas bort genom att Du skär ett litet snitt vid rynkan och rättar klädseln. Dubbla klädseln över bomståtarna. Vid vattenbesprutningen kommer det viktiga momentet att få vingmittsektionen rak och yttersektionerna vridna 15 mm. uppåt i bakkanten med vatten. Det är enkelt att göra på följande sätt. Spruta hela vingen med vatten och spänn fast mittsektionen med 6 knapphål på byggbrädan, golvet e. d. Lagg en klots, ask e. d. under yttersektionernas vardera yttersprygel, pressa framkanten häremot med en knappål eller tyngd och palla under bakkanten 15 mm. Låt vingen torka väl (minst 1/2 timme), lossa den och lackera första gången, undersidan först. Spänn in den i "bädden" igen, låt den torka 1 timme och upprepa lackeringen med torkning i bädd. På det viset riskerar Du inte att få vingen skev, som den lätt blir på alla modeller, och samtidigt får Du utan extra ansträngning den värdefulla torderingen (den blir 5"). Lackera 2—3 gånger med utspätt zaponlack eller 3—4 gånger med något utspätt (thinner).

Framkroppen kläs utan jämförelse bäst med *sidan*, som är mycket starkt och formar sig lätt efter dess krökning. Den kläs då med en bit för varje