



COX ORANGE

1-kanals RC-model

Cox Orange er en solid, men velflyvende model beregnet for superlet indmad, dvs. 1-kanal modtager med elastikdrevet escapement. Motoren kan f.eks. være en Cox Golden Bee, men den stærkere Cox Medallion på ca. 0,8 ccm (kaldet .049) giver en livligere flyvning med muligheder for at lave loop, barrel roll, spiraldyk m.v. Anvendes Medallion, bør den monteres på den orangerøde tank-fundament-kombination, der er dyr, men dejlig og absolut prisen værd.

Tag for alt i verden ikke en større motor. Højvingede fly arter sig bedst, når trækraften kun lige er over marginalværdien. Det er lige modsat lavvingede fly, og det hænger sammen med, at motorplaceringen i højvingede fly giver medfødt opadtræk, selvom man nok kan hjælpe lidt på det ved at give motoren nedadrettet trækretning. Motoren må især gerne have lidt højretrek.

Kroppen er uden understel, da modellen vitterlig flyver langt bedre uden - og både håndstart og landing foregår OK med sådan en lille, let model. Af hensyn til maveslid - jeg havde nær sagt mavesår! - bør kroppen beklædes med silke på maven, men især gerne over det hele.

Vil man endelig have hjul, kan man jo hæfte et understel på! Vingen er uhyre stærk. Som forkant og bagkant bruges færdigsyede, 90 cm lister fra Graupner, nemlig 13 x 13 næseliste med indfræsning (grøn signatur på endefladen) og 25 x 6 bagkant (orange signatur på endefladen).

Profilerne fremstilles af 2 mm halvård balsa på den måde, at man først laver en skabelon af 1 eller 1,5 mm krydsfiner. Den pudses fint af, og målene på hak, for- og bagende kontrolleres mod de respektive lister. Er alt i orden, sømmes to tynde stifter i skabelonen. Disse knibes af til 2mm fri længde. Når denne søm-skabelon trykkes ned på balsapladen, ligger den fast, så man skærer profilet ud med en skarp kniv. Der skal bruges 20 stk. profiler. Jeg plejer at samle dem i et bundt med en elastik eller to. Når bundtet er ordnet til en pæn blok, pudses for- og bagkanterne plane, hvorefter der smøres lim på. Når limen er tør, fjernes elastikkerne og bundtet kan nu pudses pænt efter, så faconen er prima og listehakkene så brede og dybe, at listerne lige kan glide ned. Derefter pilles profilerne fra hinanden, og man har nu den

fordel, at profilerne er nøjagtige, og at deres for- og bagflade er limtættede, så den senere samling virkelig bliver holdbar.

På fire af profilerne afskæres 1 mm på bagryggen. De skal nemlig anbringes på vingens midterparti, der skal beklædes med 1 mm balsa helt ned til bagkanten.

Hele vingen samles og færdiggøres fladt. Der anvendes 1 mm balsa som forkantsbeklædning. Den færdige vingekonstruktion oversaves på midten, og snitkanterne pudses med sandpapir limet på en klods, indtil samlingen giver vingen den rette v-form. Samlingen foretages med hvid kunstharpikslim. Når der ikke er anvendt lasker til samling af hovedlister og forkant, ligger det i, at sådanne ikke har nogen værdi af betydning i dette tilfælde. Styrken af vingen ligger nemlig i de yderste fibre i samlingen, så det er bedre blot at samle og supplere med et pålimet bændl hele vejen rundt om samlingen.

Vingekonstruktionen gives 3 gange dope med slibning imellem. Derpå lægges silke på, rækkefølge: venstre underside,

COX ORANGE;

fortsat

højre underside, venstre overside, højre overside. Pas på, at silkens kæderetning (løbende retning) kommer til at gå fra vingespids til vingerod. Når et passende stykke er afklippet og lagt over vingedelen, sprøjtes rigeligt med vand på, hvorefter silken trækkes glat med fingrene. De våde yderbegrænsninger males med dope fortyndet med rigeligt acetone. Efter tørring opnås stramning, og nu kan døpening fortsættes, indtil silkens porer er mættede - eller indtil familien protesterer.

I stabilisatoren er indfaldet balsastykker, der skal forhindre, at den krummer sig.

Samme virkning har det pålignede rør. Stabilisatoren fremstilles iøvrigt bedst af balsa med spæt tet overfladekarakter - såkaldt quarter-grain.

Ved indflyvningen foretages først glideprøver, indtil højderorets indstilling er rigtig og indtil siderorets stilling giver modellen en svag kurve til modsat side af den, det første signal vil fremkalde. Ved de følgende motorprøver kan propellen evt. anbringes med bagsiden fremad, så det hele foregår på en behersket måde. Dette er en fordel, for selvom modellen tåler nogle drøje knubs, så befinder motoren sig

bedst, når den er ren.

Vent med at starte til der er helt vindstille. Når man efter nogle ture er blevet helt fortrolig med modellens egenskaber, kan man give sig i kast med dristige manøvrer, og det er helt forbløffende, hvad man efterhånden kan drive Cox Orangen til.

Palle Bang.