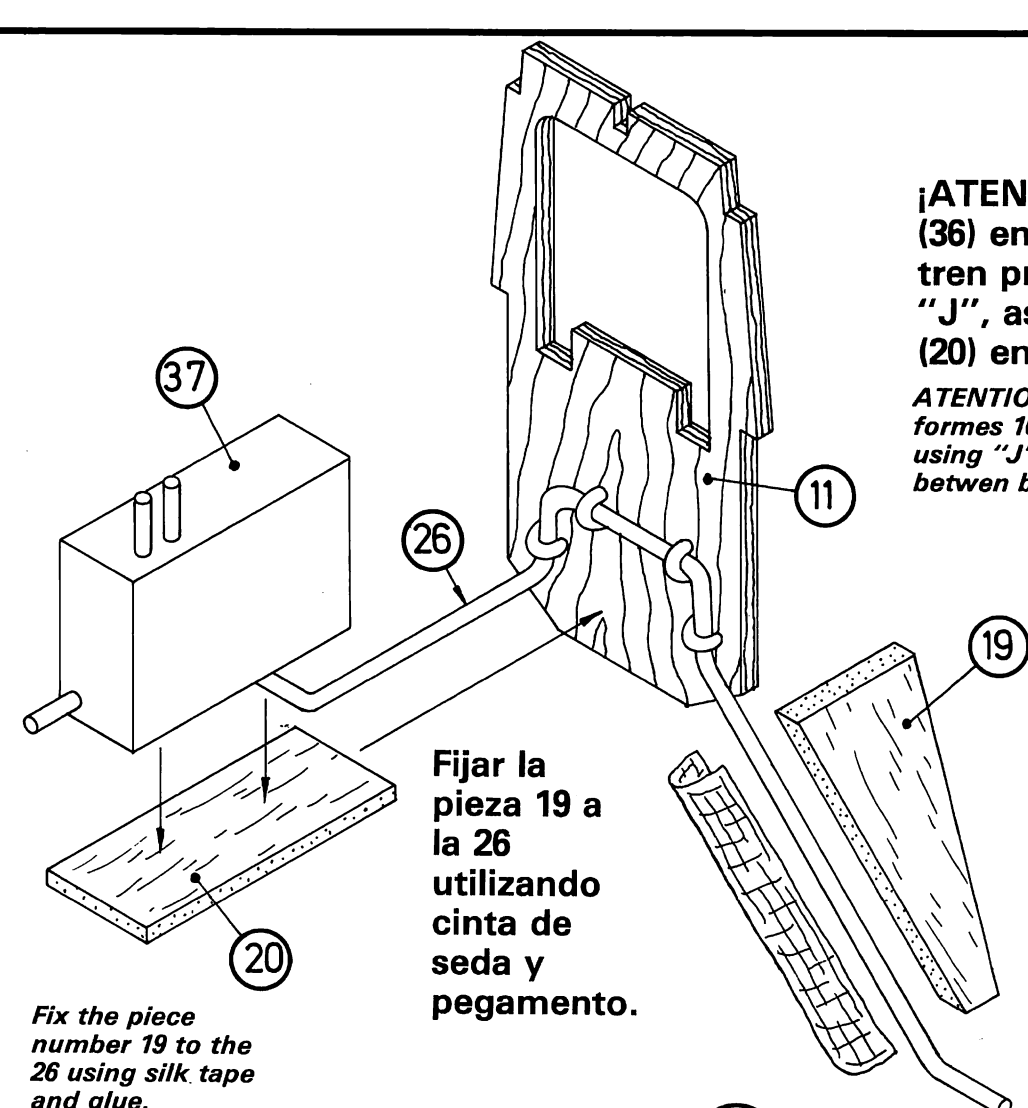


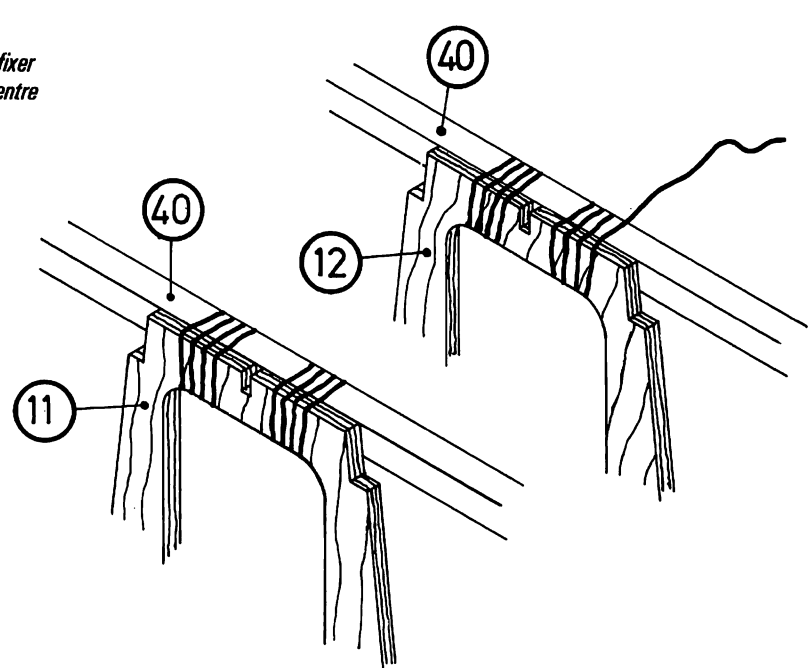


¡ATENCIÓN! Antes de pegar las bancadas (36) en las cuadernas 10 y 11, deberá fijar el tren principal (26) a la 11 utilizando tornillos "J", así como el depósito (37) y su soporte (20) entre ambas cuadernas.

ATENCIÓN! Before sticking the engine mount (36) to/on the forms 10 and 11, you should fix the main train (26) to the 11 using "J" screws, as well as the tank (37) and its support (20) between both forms.

ATTENTION! Avant de coller les Bâti du moteur (36) aux formes 10 et 11, vous devez fixer le train principal (26) à la 11 utilisant des vis "J" que le dépôt (37) et son support (20) entre les deux formes.

ACHTUNG! Vor dem Kleben bancada (36) zu den Formen 10 müssen Sie den Hauptzug (26) zu dem 11 festbinden. Sie benutzen "J"-Schrauben sowohl als die Deponierung (37) und die Unterstützung (20) zwischen den beiden Formen.



Fije las alas DESPUES DE MONTADAS a las cuadernas 11 y 12 con hilo de coser y pegamento.

Fix the wings, after they have been set to the forms 11 and 12, with sewing thread and glue.

Fixer les ailes après montage aux formes 11 et 12 avec du fil à coudre et colle.

Die Flügel NACHDEM SIE MONTIERT SIND ZU DEN FORMEN 11 und 12 mit Zwirn festbinden und zusammenkleben.

Pegue entre sí las piezas 22-23 y péguelas a las 21 dando aproximadamente 10 grados de inclinación.

Stick the pieces 22 and 23 together and stick them to 21 at an angle of 10 degrees.

Die Stücke 22 und 23 Zusammenkleben und kleben sie zudem 21 gebend ein Inklination von 10 Grad.

Coller les pièces 22 et 23 entre elles et collez les à la 21, en donnant 10° de inclinaison.

Einstellen die Ausgangsrufen des Tanks wie zeigt das Zeichen.

Fix mettre les tubes d'échappement du réservoir selon la figure.

Set the outlet tubes of the tank as shown in the drawing.

Coloque los tubos de salida del depósito según el dibujo.

WICHTIG! Fas überlegende Stück n° 7 anfeuchtern so das es sich gut an die Kurve passt.

IMPORTANT! Mousse la partie supérieure la pièce n° 7, pour qu'elle s'adapte à la courbe.

IMPORTANT! Damp the top of the number 7 piece so that it fits alright to the camber.

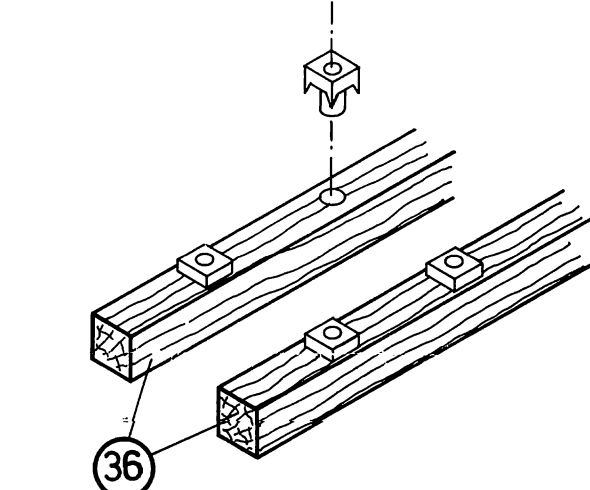
IMPORTANT! Humedezca por la parte superior la pieza n° 7, para que se adapte a la curva.

Fijar la pieza 19 a la 26 utilizando cinta de seda y pegamento.

Fix the piece number 19 to the 26 using silk tape and glue.

Das Stück 19 zu dem Stück 26 festsetzen Seideband benutzen und zusammenkleben.

Fixer la pièce 19 à 26, utilisant ruban de soie et colle.



Para fijar el motor en las bancadas, utilice tuercas autoempotrables.

To fix the motor on the engine mount, you must use self-embedding bolts.

Par fixer le moteur en bâti du moteur.

Zusammenfestbinden des Motors autoeinsetzliche Mutterschraube benutzen.

Arandela de presión.

Pressure washer.

Bougies au anneaux de pression.

Druck Scheibe.

Coloque el tren 39 en el 28, DESPUES de montado en la cuaderna 11 y pegada la pieza 6. Ate ambas patas con hilo de cobre y suéldelo con estaño.

Set the train 39 to/on the 28, AFTER having mounted to forme 11 and stuck piece n° 6. Tie both legs with cooper thread and solder with tin.

Mettez le train 39 au 28, après montage à la forme 11 et collez à la pièce 6. Attachez les deux parties avec du fil de cuivre et soudez-le avec de l'étain.

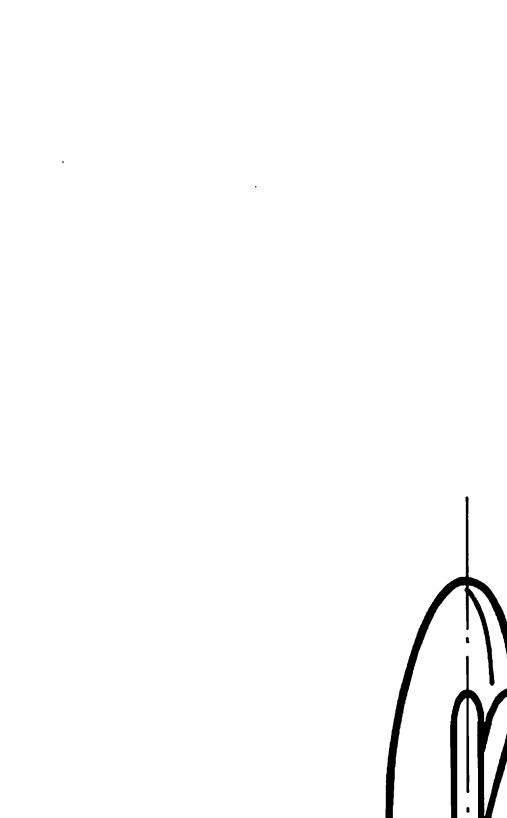
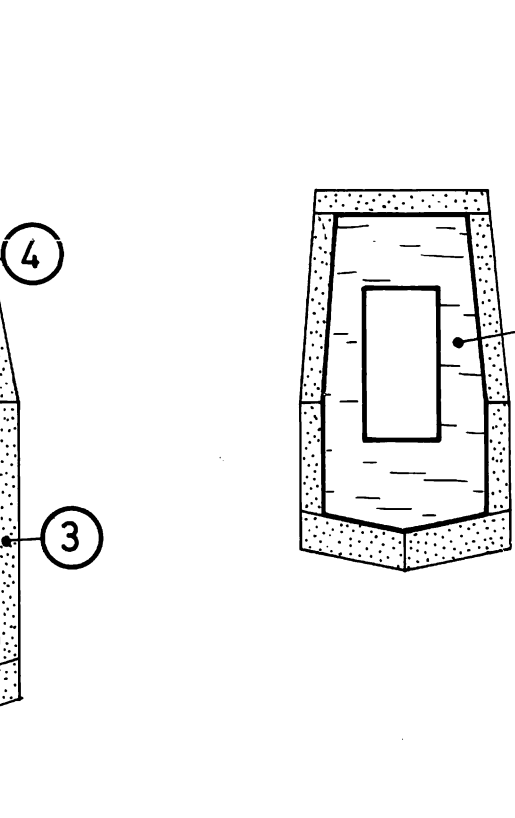
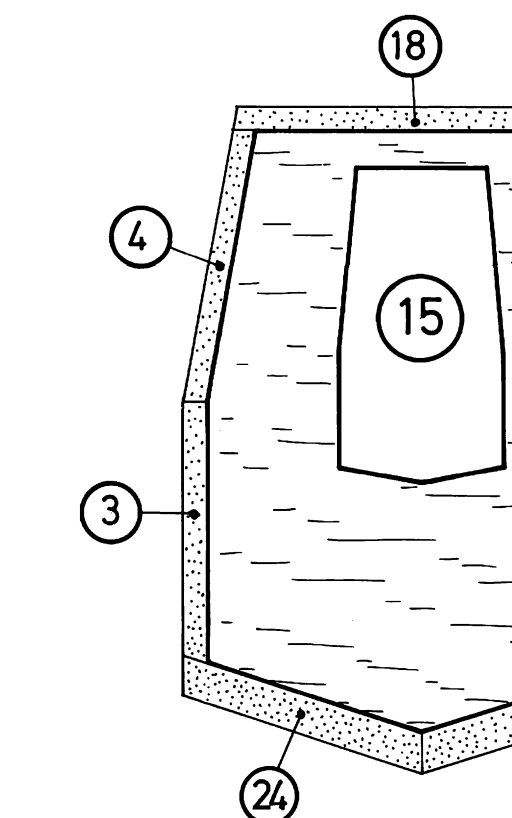
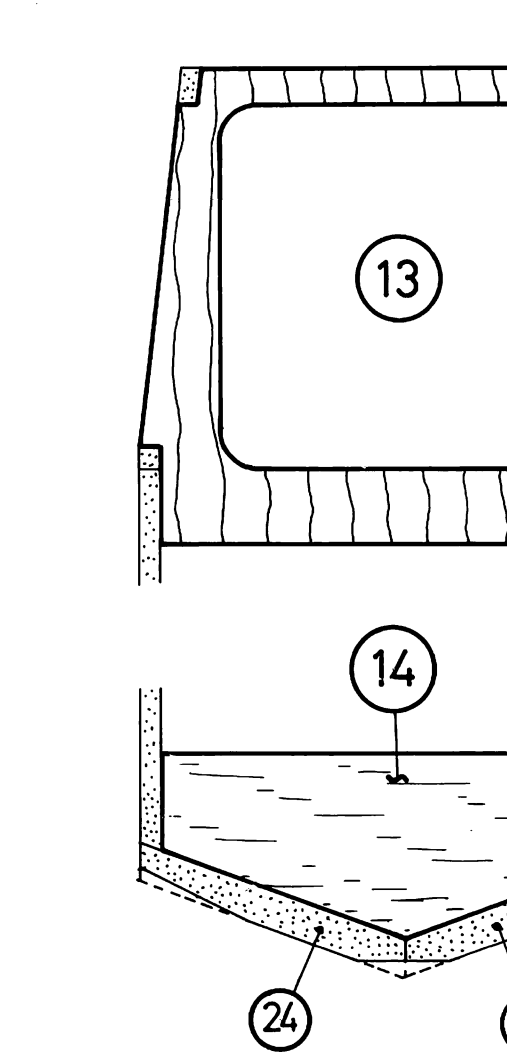
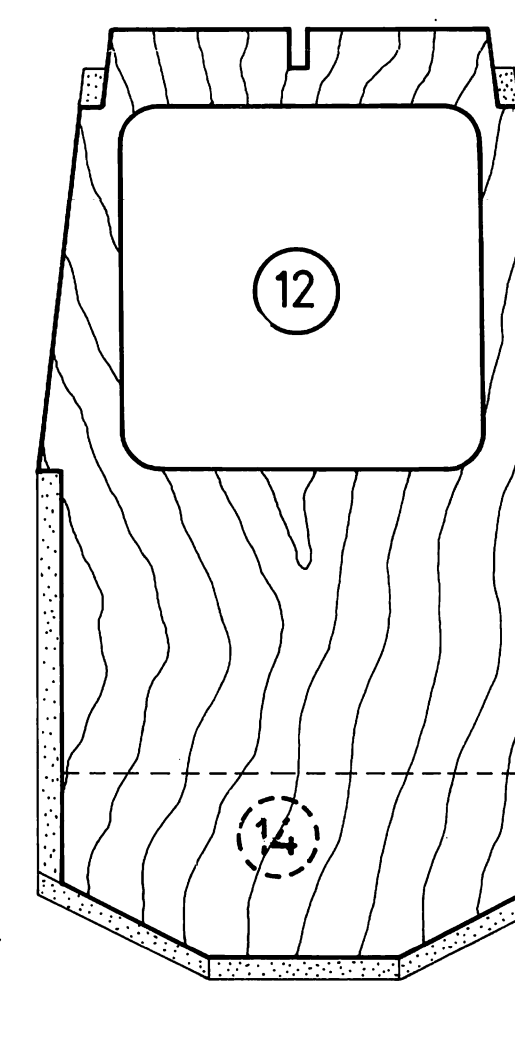
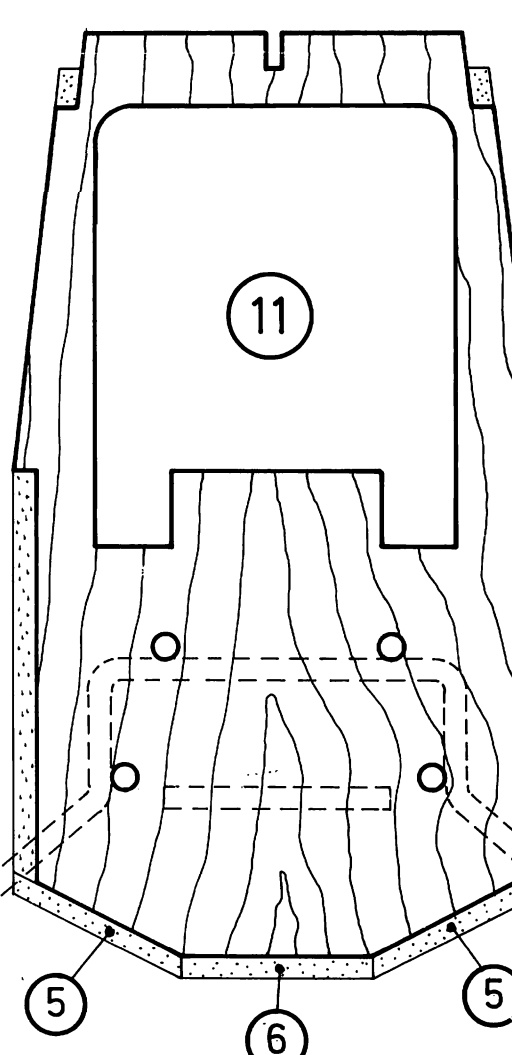
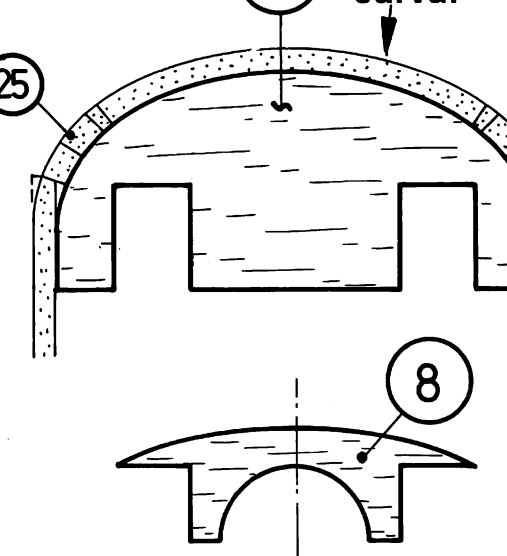
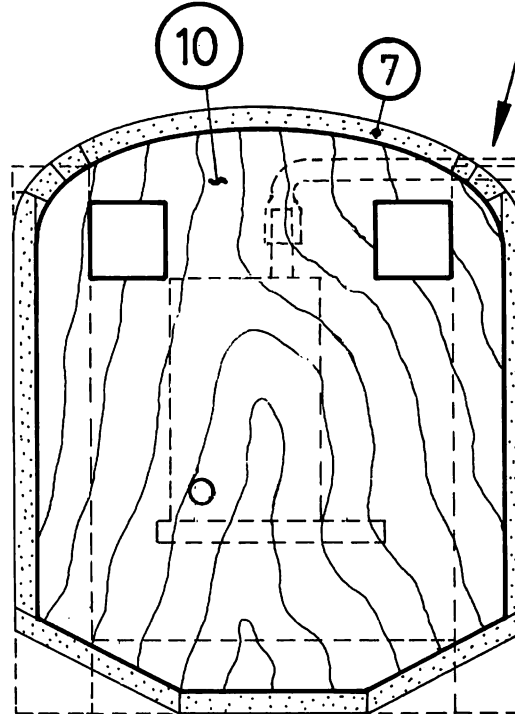
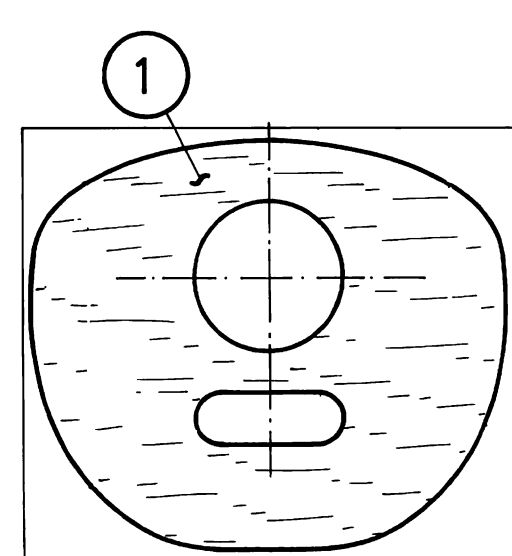
Den Zug 39 in 26 einstellen nach der Montierung in die Form 11 und des Klebens des Stückes 6.

Fije el patín 27 a la pieza 28 con hilo de coser y abundante pegamento.

Fix the tailskid 27 to piece 28 with sewing thread and abundant glue.

Fixer le patin 27 à la pièce 28 avec du fil à coudre et suffisamment de colle.

Den Gleitschuh zu dem Stück 28 mit Nähzwirn festbinden und reichliche Kleben.



Recorte la pieza 2' según el motor a colocar.

Récupérez la pièce 2 selon le moteur choisi.

Cut out piece n° 2, depending on the motor that is going to be set.

Das Stück 2 Ausschneiden je nachdem welcher Motor eingestellt wird.

Pegue la tuerca de sujeción de los tirantes a la pieza 29 con pegamento tipo ARALDIT, NURAL, etc.

Kleben die zusammenhaltende Mutterschraube tirantes zu dem Stück mit ARALDIT kleber, NURAL, etc.

Stick the pastening nut of the stay to the piece 29 with glue type ARALDITE, NURAL, etc.

Coller la vis de soutien des tirantes à la pièce 29 avec colle de type ARALDIT, NURAL, etc.

Kleben die zusammenhaltende Mutterschraube tirantes zu dem Stück mit ARALDIT kleber, NURAL, etc.

Sujete las piezas 34 y 35 con hilo de coser y pegamento.

Fixer les pièces 34 et 35 avec du fil à coudre et colle.

Stücke 34 und 35 mit Nähzwirn befestigen und kleben.

Fix pieces 34 and 35 with sewing thread and glue.

Fixer les pièces 34 et 35 avec du fil à coudre et colle.

Stücke 34 und 35 mit Nähzwirn befestigen und kleben.

AERONCA

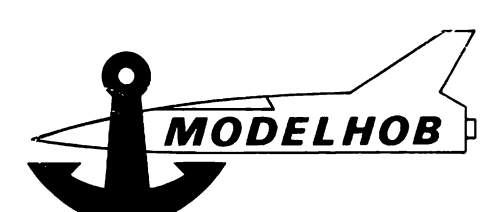
Envergadura .. Wingspan .. Envergure 960 mm.
Longitud Length Longueur 600 mm.
Motor Engine Moteur 2,49 c.c.

Para la decoración utilice pintura tipo TITANLUX, combinando los colores BLANCO, NARANJA y NEGRO MATE.

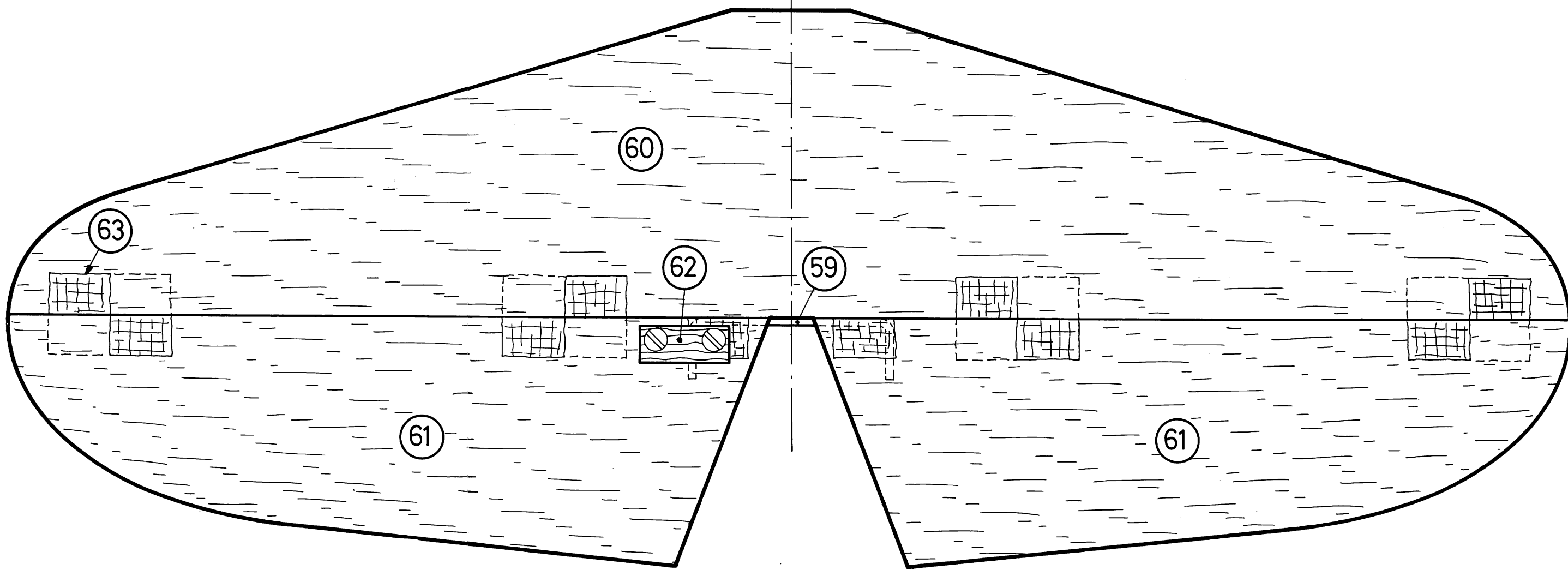
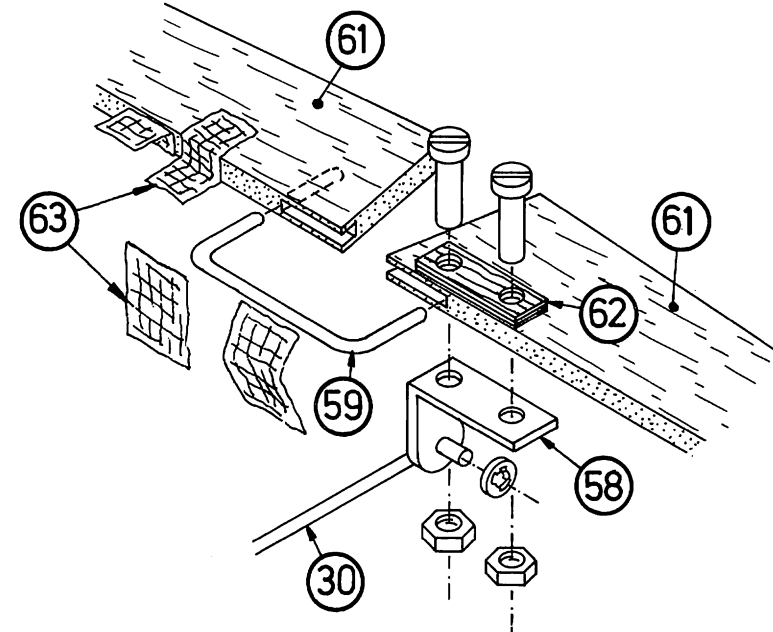
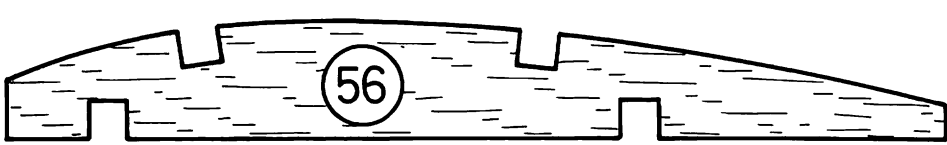
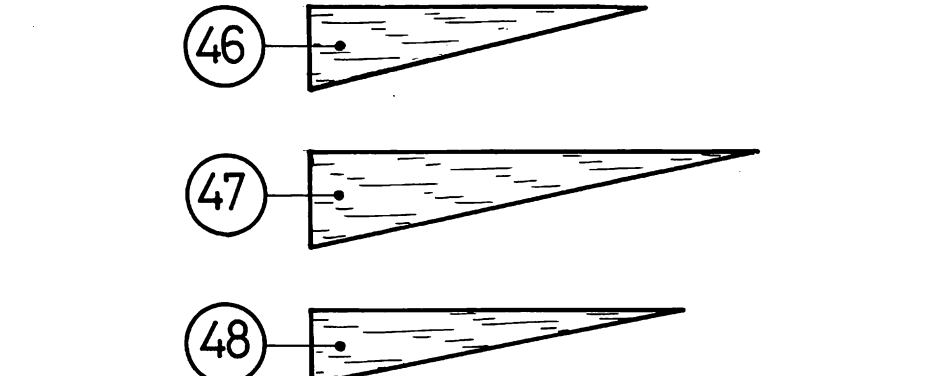
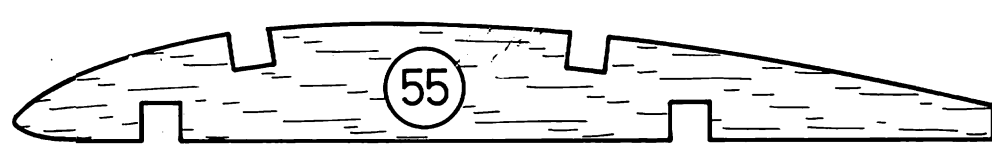
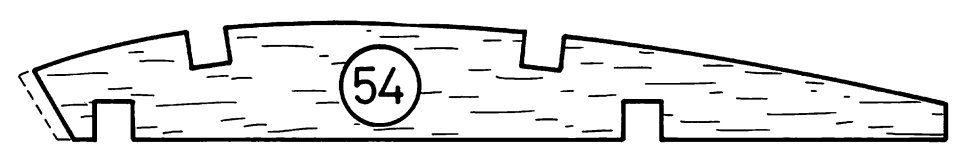
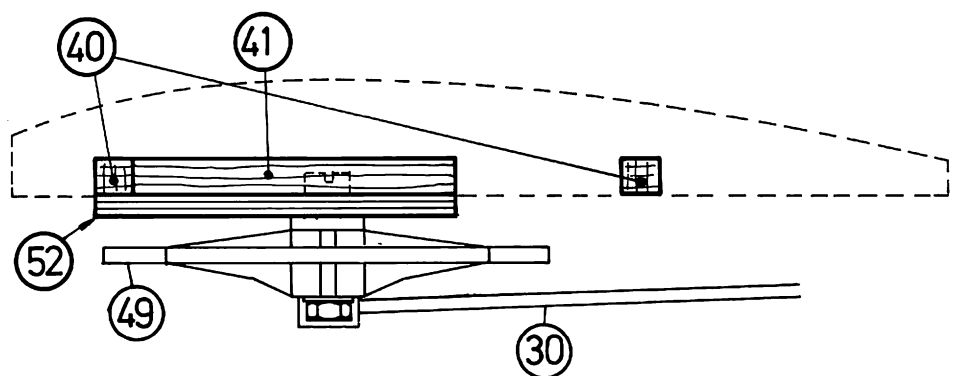
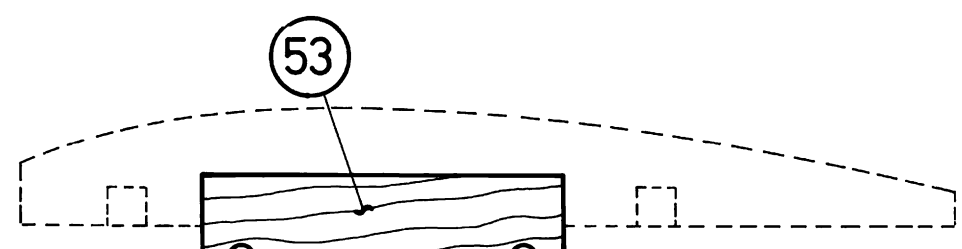
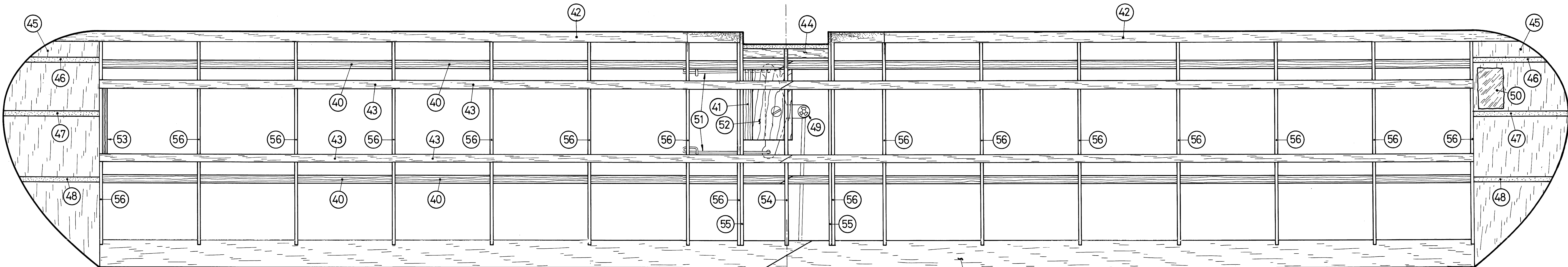
For decoration use paint type TITANLUX, combined with colour WHITE, ORANGE, and MATT BLACK.

Um zu decorieren, TITANLUX Farbe benutzen, zusammengesetzt durchdie Farben weiss, orange und matt-schwarz.

Pour decorer utiliser peinture de type TITANLUX, combiner les couleurs BLANK, ORANGE et NOIR MAT.



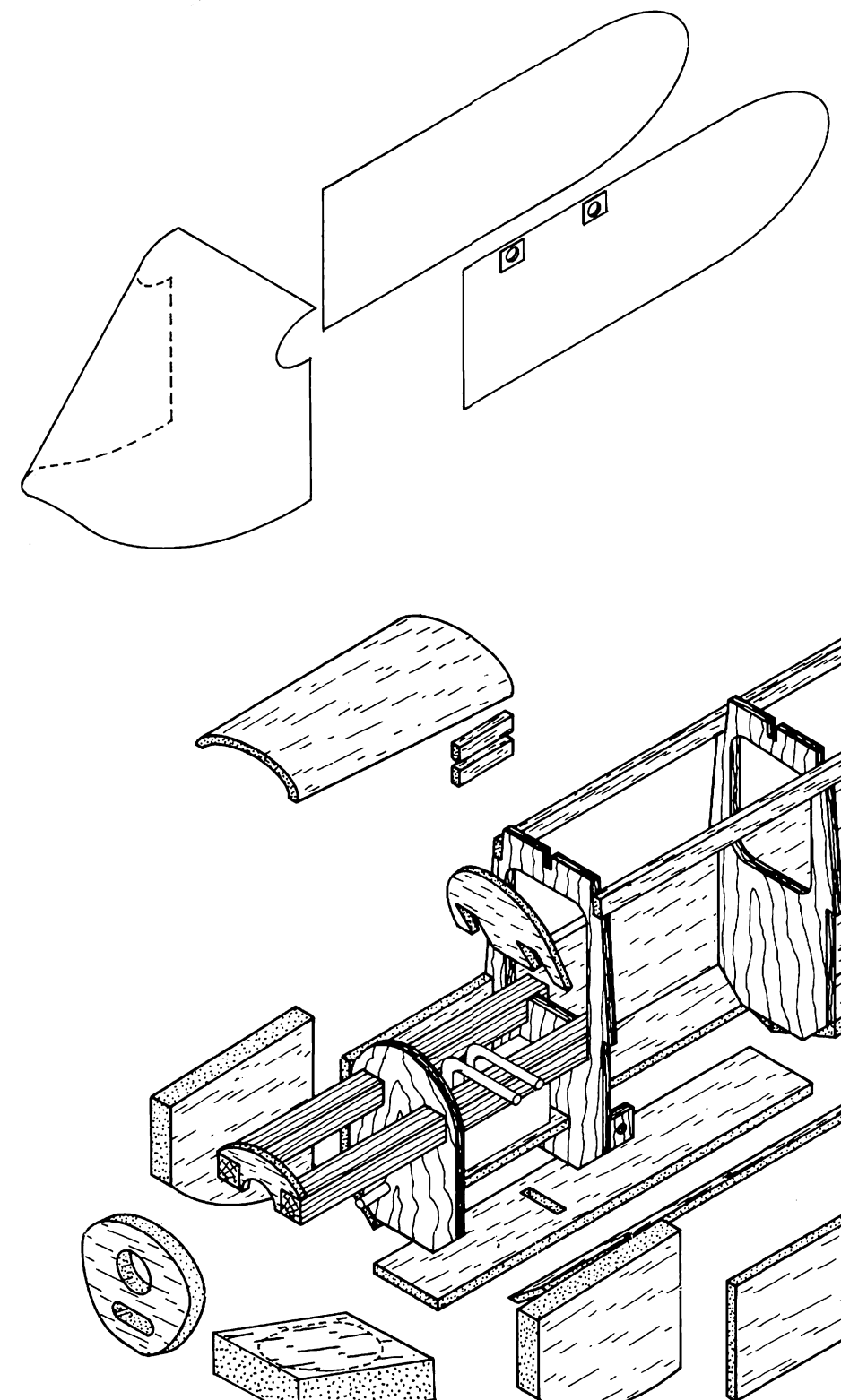
Registro nº 2128 / B78



- 1-2-BALSA 10 mm. (2', BALSA 15 mm.)
3a 9-BALSA 3 mm.
10 a 13- CONTRACH. 3 mm.
14 a 20-BALSA 3 mm.
21 a 23-BALSA 4 mm.
24-BALSA 5 mm.
25-BALSA 3x5 mm.
26- ACERO 3 mm. ϕ
27- ACERO 1'5 mm. ϕ
28/29- CONTRACH. 3 mm.
30- HIERRO 2 mm. ϕ
31- RUEDAS 40 mm.
32- RUEDA 20 mm. ϕ
33- PINO 3x5 mm.
34- ACERO 1 mm. ϕ
35- CHAPA METALICA
36- HAYA 10x10 mm.
37- DEPOSITO 20 cc.
38- TORNILLOS "J"
39- ACERO 1'5 mm. ϕ
40/41- PINO 5x5 mm.
42- BALSA 8x8 mm.
43- BALSA 5x5 mm.
44- BALSA 2 mm.
45a 48- BALSA 3 mm.
49- BALANCIN 2"
50- 30 gms. de PLOMO
51- ACERO 1 mm. ϕ
52/53- CONTRACH. 3 mm.
54 a 56- BALSA 2 mm.
57- BALSA 17x5 mm.
58- HORN
59- ACERO 1'5 mm. ϕ
60/61- BALSA 4 mm.
62- CONTRACH. 1'2 mm.
63- CINTA DE SEDA

Utilice para pegar la cabina pegamento tipo CYANOLIT.
To stick the cabin use glue type CYANOLIT.

Utiliser pour coller la cabine peinture de type CYANOLIT.
Zum Kleben der Kabine, CYANOLIT Kleber benutzen.



MONTAJE DEL FUSELAGE, SIN EL TIEN DE ATERIZAJE.

MOUNTING OF FUSELAGE, WITHOUT THE LANDING TRAIN.

MONTAGE DE FUSELAGE, SANS TRAIN D'ATERISSAGE.

MONTIEREN DES KORPES, OHNE DES AUSLAUFE-ZUG.

Recorte la pieza 2' para dar paso al motor que coloquen.

Cut out the piece 2' to make way for the motor that is going to be set.

Recouper la pièce 2' pour laisser la place au moteur que vous allez mettre.

Das Stck 2 ausschneiden damit der Motor binden und kleben der eingesetzt wird.

Atar con hilo de coser y dar pegamento a los tubos de sujeción de los tirantes, ANTES de entelar las alas.

Tie with sewing thread and apply the glue to fastening tubes of the stay BEFORE covering the wings.

Attacher avec du fil à coudre, et passer un peu de colle aux tubes de soutien de les aéroges avant de tapiser les ailes.

Mit Nadel und Bindfaden binden und Kleber an die zusammenhaltenden Träger tüben applizieren vor den Beziehen der Flügel.

MONTAJE DE LAS ALAS, SIN LOS BORDES MARGINALES (45 a 48). Antes de comenzar el montaje, deberá empalmar y pegar los listones 40, 43 y 57.

MOUNTING OF THE WINGS WITHOUT THE OUTER EDGES (45 to 48). Before starting the mounting process, you should connect and stick the strips 40-43 and 57.

MONTAGE DES AILES SANS LES BORDS MARGINALES (45 à 48). Avant de commencer le montage, il faudra brancher et coller les baguettes 40, 43 et 57.

MONTIEREN DER FLÜGEL OHNE DIE RÄNDER (45 zu 48). Von dem beginn des montieren müssen Sie die Leisten 40, 43 und 57.

Figura 1

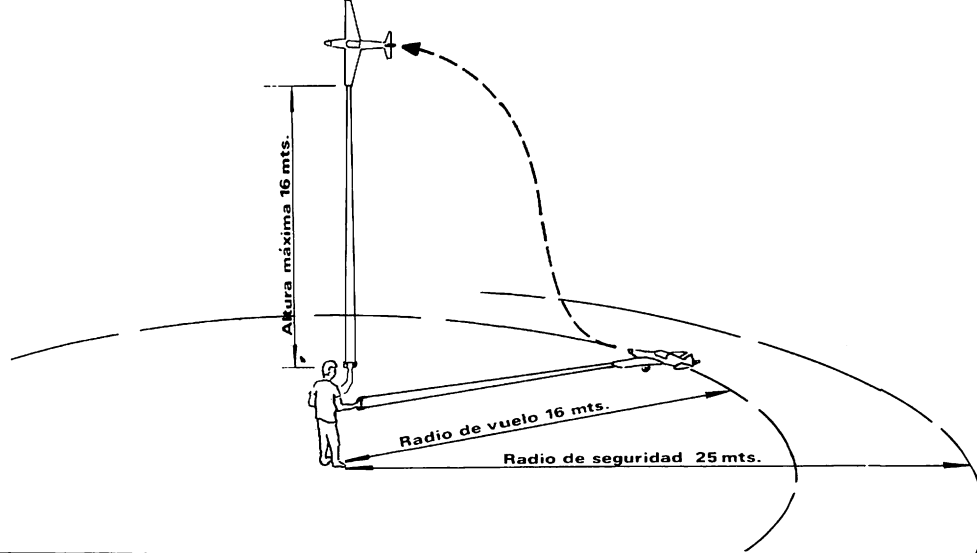
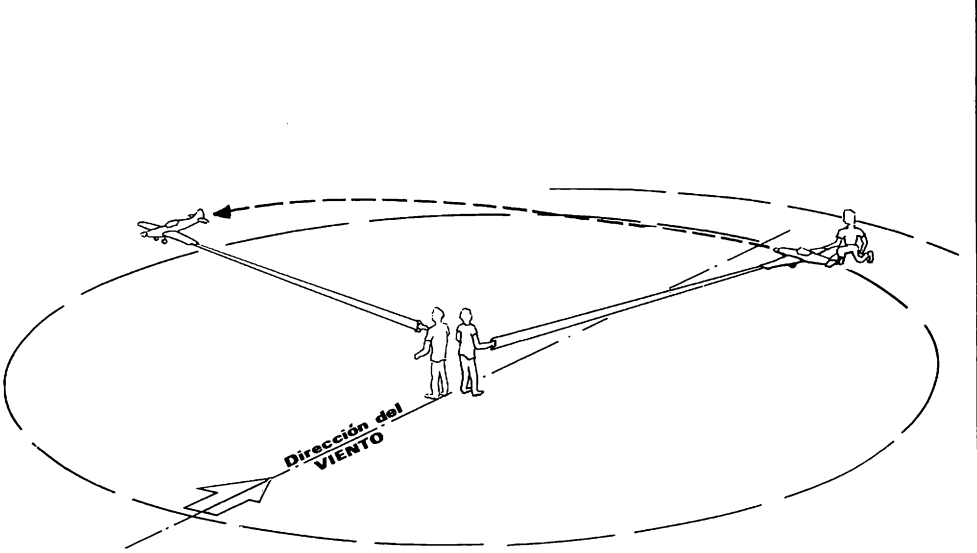


Figura 3



INSTRUCCIONES DE VUELO

Tiene usted en sus manos un auténtico aeromodelo, capaz de volar por sus propios medios a una velocidad de 60 a 110 Km/h.

La satisfacción de poder controlar el vuelo de este avión, así como la duración del mismo, depende sólo y exclusivamente de que usted siga las instrucciones estrictamente y de la rapidez de sus reflejos.

(Según la fig. 1.) El radio de la circunferencia descrita por el vuelo de este avión oscila entre 16 mts. y 20 mts., por tanto, elija un campo libre de árboles y, sobre todo, de líneas de alta tensión o telefónicas.

El suelo ha de estar libre de obstáculos, sin plantas en las que puedan enredarse los cables de control, piedras o rugosidades que impidan rodar libremente sin saltos las ruedas del avión, siendo ideales los campos de fútbol de suelo de arena.

No tenga gente a su alrededor o próximos al radio de acción del modelo, pues podría dificultarle en grado sumo las maniobras.

Por otra parte es aconsejable que realice sus primeros vuelos en campos apropiados, donde practiquen otros aeromodelistas, que gustosos le ayudarán a iniciarse. Puede pedir la situación de estos campos en el comercio donde adquirió este avión, en el aeroclub de su provincia o en las escuelas de aeromodelismo de la Organización Juvenil Española, existentes en casi todas las capitales de provincia de España.

Después de cada vuelo conviene limpiar el avión con un trapo para quitarle los residuos de combustible.

El avión se puede limpiar con agua y detergentes, pero nunca con gasolina, alcohol o otros disolventes.

Si SE ATIENE A ESTAS INSTRUCCIONES, HABRÁ CONSEGUIDO INICIARSE EN EL DEPORTE-CIENCIA QUE ES EL AEROMODELISMO.

El avión va sujeto por dos cables de acero, que al mismo transmiten el movimiento de la mano al elevador (figura 2).

Los cables de control.—Deberá usted hacer los terminales según las instrucciones del carrete portador.

Mantenga los cables en perfecto estado, limpiándolos por separado antes de efectuar cada vuelo, y vigile que el mando se efectúa suavemente.

Los cables no deberán tener en toda su extensión ninguna señal, ruidamiento o magulladuras. Al menor síntoma sustitúyalos por unos nuevos y evite graves roturas en el avión.

Emplee siempre cables MODELHOB y nunca cuerdas, hilos, seda o nylon.

Antes del vuelo compruebe que los enganches del avión y de la manija se encuentran bien cerrados y luego haga una prueba de resistencia a la tracción, tirando de la manija por un lado y del avión (asido por el fuselaje) por otro, con una fuerza de unos diez kilos, aproximadamente. Los cables deberán tener exactamente la misma longitud (16 mts., aproximadamente).

Para conseguir que cuando la manija esté en la posición neutra, el elevador esté también en la posición neutra, se dispone del tornillo superior de la manija, que al desplazarse varía de longitud el cable de «arriba». No olvide, una vez ajustado, apretar fuertemente el borne trasero.

CONTROL DEL MODELO

El avión va sujeto por dos cables de acero, que al mismo transmiten el movimiento de la mano al elevador (figura 2).

Los cables de control.—Deberá usted hacer los terminales según las instrucciones del carrete portador.

Mantenga los cables en perfecto estado, limpiándolos por separado antes de efectuar cada vuelo, y vigile que el mando se efectúa suavemente.

Los cables no deberán tener en toda su extensión ninguna señal, ruidamiento o magulladuras. Al menor síntoma sustitúyalos por unos nuevos y evite graves roturas en el avión.

Emplee siempre cables MODELHOB y nunca cuerdas, hilos, seda o nylon.

Antes del vuelo compruebe que los enganches del avión y de la manija se encuentran bien cerrados y luego haga una prueba de resistencia a la tracción, tirando de la manija por un lado y del avión (asido por el fuselaje) por otro, con una fuerza de unos diez kilos, aproximadamente. Los cables deberán tener exactamente la misma longitud (16 mts., aproximadamente).

Para conseguir que cuando la manija esté en la posición neutra, el elevador esté también en la posición neutra, se dispone del tornillo superior de la manija, que al desplazarse varía de longitud el cable de «arriba». No olvide, una vez ajustado, apretar fuertemente el borne trasero.

ARRANQUE DEL MOTOR

Llene el depósito por el tubo delantero, hasta que el líquido rebose por el otro; luego siga las instrucciones propias del motor.

El motor, para el vuelo, deberá ir acelerado al MAXIMO.

El vuelo del avión precisa de dos personas, un piloto y un ayudante. La labor de este último se limita a mantener sujeto el avión, con el motor en marcha, asido por el ala de fuera y con el morro apuntando muy ligeramente hacia fuera del círculo de vuelo, esperando que el piloto esté listo para el despegue y le haga una señal para soltarlo. El ayudante no deberá empujar ni lanzar el avión, sino simplemente abrir las manos para que éste corra por sus propios medios.

DESPEGUE.—El piloto se colocará en la posición que indica la figura 3. Luego, con la manija en la posición neutra y apuntando en todo momento con ella al avión, hará una señal para que el ayudante suelte el aeromodelo, que comenzará una carrera, elevándose poco a poco sin necesidad de mandar «arriba».

Durante los primeros vuelos se limitarán a mandar al avión suavemente, moviendo el brazo totalmente rígido (figura 2), el menor número de veces posible, tratando de que el avión vuele horizontal entre tres y cinco metros de altura.

ATERISAJE.—Se realiza cuando el motor ha agotado el carburante y se ha parado totalmente.

El piloto, acompañando con el brazo al avión durante su descenso, procurará que los cables permanezcan tensos y no mandar «arriba», salvo que el avión comience una «picada» muy fuerte.

Después de cada vuelo conviene limpiar el avión con un trapo para quitarle los residuos de combustible.

El avión se puede limpiar con agua y detergentes, pero nunca con gasolina, alcohol o otros disolventes.

Si SE ATIENE A ESTAS INSTRUCCIONES, HABRÁ CONSEGUIDO INICIARSE EN EL DEPORTE-CIENCIA QUE ES EL AEROMODELISMO.

INSTRUCCIONES DE ENTELADO

El entelado es la operación de recubrir las alas con papel.

Se precisan los siguientes útiles: Cuchilla de afilar, lija, lija muy fina, barniz, tensor tipo novavía o dope, un pincel y acetona como disolvente.

El papel que utilizaremos es de tipo SILKP, y tiene la propiedad de ser muy poroso y resistente, por lo que permite el paso del barniz a través de él.

El papel que utilizaremos es de tipo SILKP, y tiene la propiedad de ser muy poroso y resistente, por lo que permite el paso del barniz a través de él.

Previamente lijaremos toda el ala, eliminando saltos, rugosidades, gotas de pegamento u otros defectos de construcción, también redondearemos la arista del borde de ataque.

Comenzamos cortando el papel en cuatro trozos, dos para la parte superior y dos para la inferior, con una sobremedida de 1 cm., como indica la figura 1.

Luego daremos una mano de barniz muy suave a toda el ala, lijándola de nuevo para eliminar el spillon, también muy suavemente.

Procederemos en primer lugar a entelar el primer cuarto de ala, preferiblemente un inferior.

Colocaremos el papel sobre el ala bien centrado y estirado, luego pegaremos un extremo de éste al borde de salida, dando el barniz SOBRE el papel, para que al atravesarlo quede pegado a la madera. Luego tirando del otro extremo, para mantenerlo bien, seguimos dando barniz a lo largo del papel que ha de cubrir el borde de salida (es importante no dar barniz en las zonas de papel que no montan sobre madera), figura 2.

De modo análogo se pegará al borde de ataque, tirando de él en el sentido que indican las flechas de la figura 3. Para evitar la formación de arrugas hemos de frotar con el dedo fuertemente a medida que vamos dando el barniz, con lo que conseguimos una mayor adherencia. También podemos rectificar los errores, aplicando acetona, pues disuelve el barniz y podemos despegarlo sin romperlo.

Finalmente se pegará el papel a las costillas centrales y al borde marginal. Seguidamente pondremos entelar el otro cuarto inferior. Una vez concluido podremos cortar el papel sobrante con una cuchilla o suavemente con lija fina, según figura 5.

La parte superior se entela exactamente como la inferior, pero en el borde marginal, hemos de dar unos cortes para que tome la curva, según figura 6.

Una vez cortado todo el sobrante, daremos una mano de barniz a las zonas pegadas para asentar las rebabas y asegurarnos la perfecta enteladura en todo el perímetro del ala.

Por último, aplicaremos de tres a cuatro manos de barniz a todo el papel, dejándolo secar entre mano y mano; esto hará que quede muy tenso en toda su superficie.

Un mal entelado puede deformar las alas, influyendo gravemente en el vuelo del avión. Para corregirlo, basta dar una mano más de barniz para que afoje el papel, entonces se sujeta el ala a un tablero, y con ayuda de pesos y calzos la conformamos en la posición correcta, manteniéndola así hasta que el barniz seque por completo.

