



Bauanleitung **Swift S1**



Flight-Composites

Gottliebstr. 20

71701 Schwieberdingen

Tel. 07150-912391, Fax: 07150-912392

Mail: flight-composites@web.de

www.flight-composites.com

BAUANLEITUNG

Lieber Modellbaufreund, wir freuen uns, daß Sie sich zum Bau unseres Semi-Scale Segelflugmodells **SWIFT** entschlossen haben. Wir wünschen Ihnen beim Bauen und später beim Fliegen viel Freude und Erfolg.

FLIGHT-COMPOSITES-Modellbaukästen unterliegen während der Produktion einer ständigen Materialkontrolle, und wir hoffen, dass Sie mit dem Baukasteninhalt zufrieden sind. Wir bitten Sie jedoch, alle Teile direkt nach Erhalt zu prüfen, da **bearbeitete Teile vom Umtausch ausgeschlossen sind**. Sollte ein Bauteil einmal nicht in Ordnung sein, sind wir nach Überprüfung gern zum Umtausch bereit. Bitte senden Sie uns Teil zu und fügen Sie eine kurze Fehlerbeschreibung sowie eine Kopie Ihres Kaufbeleges bei.

Wir arbeiten ständig an der technischen Weiterentwicklung unserer Modelle. Änderungen des Baukasteninhalts in Form, Maß, Technik, Material und Ausstattung behalten wir uns jederzeit und ohne Ankündigung vor. Bitte haben Sie Verständnis dafür, daß aus Angaben und Abbildungen dieser Anleitung keine Ansprüche abgeleitet werden können.

Bitte Bedenken Sie: Sie haben einen Bausatz (kein Fertigmodell!) erworben, der ein gewisses Maß an handwerklichen Arbeiten erfordert, zudem sind die Modelle nicht nur maschinell gefertigt, wodurch es zu Toleranzen kommen kann, die eine geringe zumutbare Nacharbeit an Teilen erforderlich machen kann.

Achtung!

Ferngesteuerte Modelle, insbesondere Flugmodelle, sind kein Spielzeug im üblichen Sinne. Ihr Bau und Betrieb erfordert technisches Verständnis, handwerkliche Sorgfalt sowie Disziplin und Sicherheitsbewußtsein. Fehler und Nachlässigkeiten beim Bau und Betrieb können Personen- und Sachschäden zur Folge haben. Da der Hersteller keinen Einfluß auf ordnungsgemäßen Zusammenbau, Wartung und Betrieb hat, weisen wir ausdrücklich auf diese Gefahren hin. Für die Einhaltung rechtlicher Bestimmungen sowie die technische Ausstattung und Flugtauglichkeit des Modells ist allein der Nutzer verantwortlich. FLIGHT-COMPOSITES haftet nicht für Schaden die am und durch ein Flight-Composites-Modell entstehen könnten, da wir die Einhaltung des Sicherheitsgebotes, den technischen Zustand des Modells sowie den richtigen Umgang mit einem Flugmodell nicht kontrollieren und beeinflussen können. Bitte vergewissern Sie sich vor jedem Betrieb Ihres Flugmodells über dessen technisch korrekten Zustand.

Baukasteninhalt

- 2 **Schalenbauflügel**
- 1 **GFK-Rumpf**
- 1 Kabinenhaube klar
- 1 Kabinenrahmen
- 1 Höhenleitwerk in GFK
- 1 Seitenruder aus GFK
- 1 Beutel Kleinteile
- 1 Flächensteckung CFK-Vierkant
- 1 Bauanleitung

RC-Empfehlung

Querruder	2 x 16mm (DES 658MG)
WK	2 x 16-19mm (DES 658/707MG)
Höhenruder	1 x 20mm Power (HS 645MG /DES 707MG)
Seitenruder	1 x 20mm Power (HS 645MG/DES 707MG)
Akku	mind 3000 mA

Technische Daten: Swift

Spannweite: 3250 mm
Rumpflänge: 1720 mm
Profil Flügel: HQ /DS 1,5

Wichtiger Hinweis

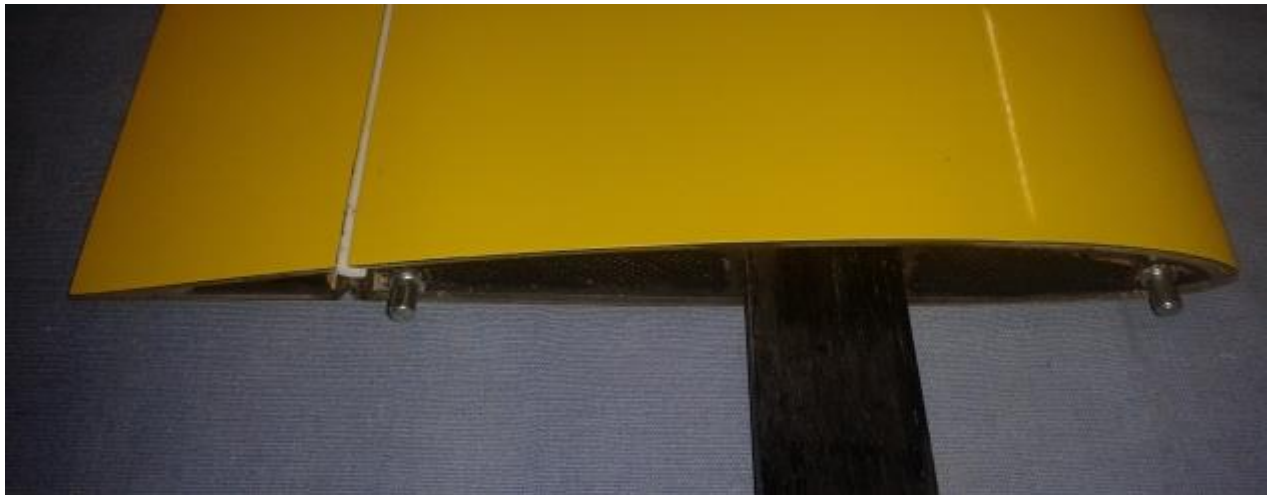
Bau und Fliegen der SWIFT setzt Grundkenntnisse im Flugmodellbau voraus. Daher wird unterstellt, dass grundlegende Handgriffe und Anpassungsarbeiten beim Bau eines Flugmodells vom Modellbau beherrscht werden, auf die daher in der Bauanleitung nicht mehr explizit eingegangen wird. Der vorliegende Baukasten liefert Ihnen das wesentliche Material für den Rohbau des Modells. Zur höchsten Leistungsfähigkeit, hervorragendem Aussehen und ansprechender Ausstattung tragen Sie durch Ihre Baugenauigkeit, Sorgfalt und Ausdauer bei. Ein schlecht gebautes Modell wird im Regelfall auch schlechte Flug- und Steuereigenschaften zeigen. Das exakt gebaute und eingeflogene Modell wird durch hohe Flugleistung, komfortables Steuerverhalten und ansprechende Optik eine Freude für Pilot und Zuschauer sein; der Aufwand lohnt sich. Die vorliegende Bauanleitung, deren genaue Befolgung wir dringend empfehlen, will und wird ihren Teil dazu beitragen.

Rumpf

Beginnen Sie mit dem Bau des Rumpfes. Der Rumpf ist Bezugspunkt für alle anderen Teile.

Tragflächen an den Rumpf anpassen

Die Tragflächensteckung ist als schwimmende Lagerung vorgesehen. In Ihrem Rumpf werden 2 Messingrohre für die hintere und die vordere Verdrehsicherung eingebaut. Die Steckung aus CFK-Kant an sich ist führungslos im Rumpf, d.h. es wird kein Messingrohr benötigt.



Stellen Sie die Verdrehsicherung der Tragflächen zum Rumpf her. Dazu sind je Fläche 2 kurze Stahlsplinte in die Flächenwurzel einzukleben, die in den Messingrohre im Rumpf eintauchen.

Servoanschluss im Übergang Rumpf/Fläche

In Abhängigkeit des von Ihnen verwendeten Stecksystems nehmen Sie bitte die Bohrungen für die Servokabel für Wurzelrippe und Rumpfanschluss vor. Wir empfehlen eine Verbindung z.B. mit den MPX-Goldkontakt-Steckern, wobei die Buchse fest in die Flächenanformung im Rumpf eingeklebt wird (um lästiges Einfummeln des Flächenkabels in den Rumpf zu vermeiden) und einem frei hängenden zentralen Servostecker in der Wurzel. Es wird so vermieden, dass es durch leichtes Abrücken der Fläche vom Rumpf z.B. im Hochstart, zum Kontaktverlust kommt, da ja das Kabel in der Fläche einige cm „mitgeht“

Tragflächenarretierung

Hier gibt es verschiedene brauchbare Möglichkeiten, die je nach persönlichem Geschmack des Modellbauers eingesetzt werden können

Einfach und Pragmatisch ist die Fixierung mittels Klebeband, das um die den Flächenschluss angebracht wird

Seitenruderlagerung fertig stellen und anlenken

Wichtig: Erstellen Sie einen festen SR-Abschlußsteg (z.B. 5mm Sperrholz mit CFK-Rovings verklebt), der komplett durch das Seitenleitwerk bis hinter auf den Rumpfboden ragt. Nur dadurch erreichen Sie die notwendige Festigkeit des Seitenleitwerks. Bei Verwendung eines Kohlestabs zur HR-Anlenkung nicht vergessen, in diesen Spant eine Aussparung zur Durchführung des Stabs zum Ruderhorn am HR vorzusehen bevor Sie die Abschlußleiste im Leitwerk Verkleben

Das GFK-Seitenruder ist bereits werksseitig mit einer Lagerung in Hohlkehle vorbereitet. Sie müssen nur noch die beiden Lagerungen (M4-Augenschrauben mit „Pilz“) des Seitenruders in die Abschlussleiste einkleben, das Ruderhorn einkleben und dann das Ruder anlenken.

Bringen Sie nun noch das Ruderhorn an. Das Ruderhorn ist eine durch das Seitenruder durchgehende GFK-Platine, die beidseitig mit dem Servo über die Litze verbunden wird. Achten Sie bei der Litzenführung auf eine möglichst direkte Linie. Dies erfordert eine Durchführung der Litze wie im Bild ersichtlich.



Rumpffinnenausbau

Wichtig:

Bitte verkleben Sie ein „Servobrett“ im Kabinenbereich (ggf. 2-teilig um Platz für eine Sitzwanne zu haben). Das Servobrett stabilisiert den vorderen Rumpfbereich deutlich. Auf den Servobrett platzieren Sie Empfänger, Akku sowie sonstige Elektronik.

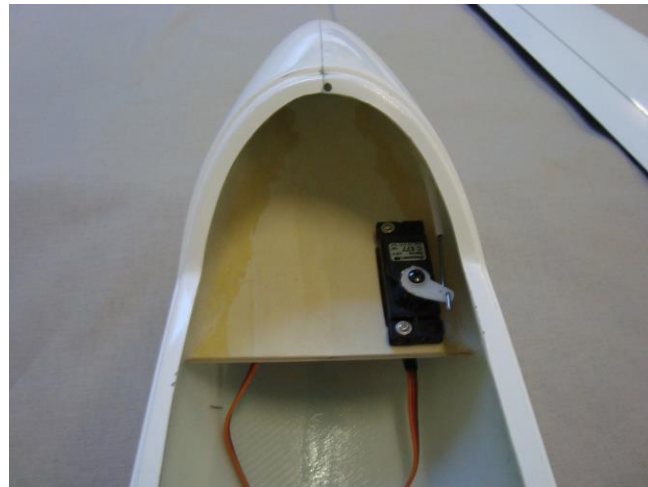
Für den harten Alpin- oder Turbinenbetrieb empfehlen wir weiterhin einen Ringspant (z.B. 20mm Balsa) ca 3-5cm vor Beginn des Seitenleitwerks in die Rumpfröhre zu schieben und satt mit eingedicktem Harz zu verkleben. Dies erhöht die Verdrehsteifigkeit des Rumpffhecks/Leitwerksträger enorm!! Bitte vergessen Sie nicht den Spant mit einem Loch zur Durchführung der Servohabel/HR-Anlenkstabs zu versehen...)

Bei allen Verklebungen:

Rauen Sie den Rumpf von innen für die Verklebung an und nutzen Sie entweder mit Baumwollflocken eingedicktes Epoxidharz oder Uhu Endfest 300 zur Verklebung.

Bei Bedarf kann natürlich auch ein Fahrwerk eingebaut werden.

Folgende Fotos illustrieren einen Einbauvorschlag der notwendigen Komponenten.



Rauen Sie den Rumpf von innen für die Verklebung des Servobretts an und nutzen Sie entweder mit Baumwoll-Flocken eingedicktes Epoxidharz oder Uhu Endfest 300 zur Verklebung.

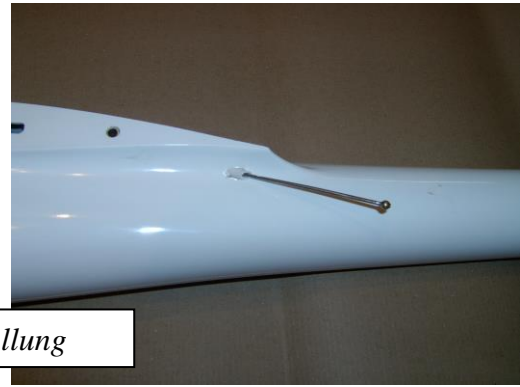
Kabinenhaube fertig stellen

Die Kabinenhaube besteht aus einem GFK-Rahmen und einer Klarsichthaube.

Zunächst passen Sie den Haubenrahmen exakt an den Rumpf an. Die Haube wird durch einen Dübel im vorderen Bereich am Rumpfausschnitt und einen beweglichen Stahldraht im hinteren Haubenbereich gehalten, der seinen Austritt an der unteren Flügelendkante am Rumpf hat.

Fixieren Sie den Rahmen provisorisch mit Klebeband und bohren Sie dann das Loch für den vorderen Dübel in einen Rutscher durch den Haubenrahmen und die Rumpfkante am Haubenausschnitt. In das vordere Loch des Haubenrahmens kleben Sie nun den Dübel ein. Er dient der Fixierung auf dem Rumpf.

Der Stahldraht für die hintere Arretierung wird dabei in einem Bowdenzugsrohr geführt. Dieses wird im Rumpf verlegt (Verklebung mit Epoxid) und tritt am oberen rumpfseitigen Kabinenrahmenrand sowie an der Unterseite der Profilanformung am Rumpf aus. Schneiden Sie überstehendes Rohr bündig ab. Durch ein- und ausschieben des Drahtes wird die Haube gelöst bzw. fixiert. Setzen Sie die Haube auf und schieben Sie den Stahldraht bis an den Haubenrand. Durch mehrmaliges drehen markieren Sie die Position des Arretierungsstahls am Rand des Haubenrahmens. GGF können Sie die Stelle des Stahleintritts in den Haubenrahmen durch ein kleines Stück Sperrholz verstärken



Schematische Darstellung

Nachdem Sie die Arretierung im Haubenrahmen hergestellt haben, gilt es die Kabinenhaube mit dem Rahmen zu verkleben. Passen Sie die Klarsichthaube an den Haubenrahmen mit etwas Überstand an, und verkleben sie diese. Aufgrund seiner gut spaltfüllenden Eigenschaften bietet sich auch eingedicktes Epoxidharz zur Verklebung an. Sie schaffen dadurch einen sauberen Übergang zur Rumpfkontur. Nach dem Aushärten wird der Überstand vorsichtig beschnitten und passgenau verschliffen.

Lackieren Sie die Klarsichthaube im Bereich des Rahmens mit weißer Farbe oder noch einfacher: nutzen Sie elastisches farbiges Isolierband und kleben Sie den Rand sowie den Übergang von der Haube zum Rumpf sauber ab.

Einbau der Servos in die Tragfläche

Die Tragflächen Ihres *Swift* sind mit Elasticflaps-Rudern und Dichtlippen versehen. GGF. bitte die Dichtlippen leicht nacharbeiten, falls diese an der Schale beim einfahren haken sollten.

Alle Ruder sind an der Unterseite anscharniert und an der Oberseite mit der Dichtlippe versehen. Eine Über-Kreuz-Anlenkung ermöglicht eine sehr spielfreie Anlenkung und kaum optische Einbußen durch offene Rudergestänge etc.

Selbstverständlich können Sie auch in Eigenregie innen angelenkte Ruder/RDS erstellen (hierauf geht diese Anleitung nicht ein.).

Aufgabe für Sie ist das Einkleben der 4mm Augenschrauben als Ruderhörner, das Fixieren der Servos im Flügel, das Erstellen des Rudergestänges und natürlich die Verkabelung.

Zunächst sind die entsprechenden Ausfräsungen vorzunehmen und die beiliegende Augenschraube einzusetzen (s. Foto) - das Rudergestänge geht dann innerhalb des Flügels zum Servo – zur Sicherstellung des Ruderausschlages nach unten ist der hintere Steg leicht auszuhöhlen um die Bewegung des Gestänges zu ermöglichen – keine Sorge, dass keine Relevanz für die Festigkeit des Flügels!



Verwenden Sie Rudergestänge mit 2,5 mm Durchmesser. Sichern Sie die Gabelköpfe durch Sicherungslack gegen verdrehen.

Hinweis: Nutzen Sie immer den vollen Servoweg und minimieren Sie das Ruderspiel.

Für die Fixierung des Servos im Servoschacht gibt es mehrere Möglichkeiten. Die komfortabelste ist die mittels käuflich erwerbbarer Servorahmen (z.B. Servorahmne.de, RC-solutions.ch) – ideal mit Gegenlager. Diese werden nach Herstellerangaben im Flügel verklebt.

Alternativ können Sie die Servos auch direkt auf der Flügelschale verkleben – dann bitte unbedingt zum Schutz der Oberschale ein 1mm Sperrholzbrett gut übermassig zum Servo mit Harz-Baumwollflocken-Gemisch im Flügel verkleben. Erst dann das Servo auf der Oberschale fixieren/verkleben und unbedingt eine zusätzliche Verklebung zur Unterschale sicherstellen (ggf. mittel Holzklötzchen)

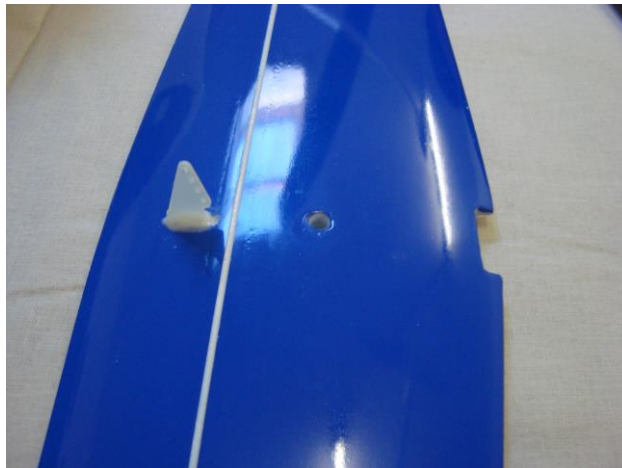
Hinweis: Bitte fixieren Sie Ihre Servos niemals mittels doppelseitigem Klebenband, Tesa-Powerstrips oder ähnlichem!

Zum Abschluss setze Sie die Servoabdeckungen auf.

Höhenruder anlenken

Ihr Höhenruder liegt praktisch betriebsfertig bei. Sie können mittels M6 Schraube das Höhenruder aufsetzen und verschrauben – bitte ggf. auf der Auflage noch den Grad der Trennaht leicht entfernen, sollte das HR nicht genau wagrecht sitzen – in Relation zum senkrechten Seitenruder und der Tragflächenline. Durch die Auflage ergibt sich die passende EWD von ca 0,8 Grad.

Bitte verkleben Sie das GFK-Ruderhorn im Flap



Als Verbindung von Ruderhorn zum Servo bietet es sich an, ein CFK-Rohr zu verwenden, in das vorne und hinten je eine Gewindestange eingeklebt wird, auf die Sie dann den Gabelkopf schrauben



Bitte bringen Sie hierzu eine ausreichende Menge UHU Endfest 300 in das Rohr auf beiden Seiten ein und schieben Sie dann auf eine Länge von mind. 6-8 cm die leicht S-förmig gebogene, angeraute Gewindestange in das Rohr und lassen Sie den Kleber aushärten. Tip: Vorher die Länge festlegen, die nötig ist zwischen Ruderhorn und Servoarm, so dass Sie dieses Maß durch entsprechend weites Hineinschieben genau einstellen. Bitte das aus dem Rohr herausragende Teil der Gewindestange auf 3cm beschränken, um die max. Biegefestigkeit des Rohrs zu nutzen – eine weitere Abstützung des

Rohrs im Rumpf ist nicht erforderlich. Gabelköpfe gegen Aufspalten sichern!

Alternativ zur Einbauposition von HR und SR-Servos in der Kabine können diese auch im Heck untergebracht werden (SR in der SW-Flosse und HR in einem zu erstellenden Schacht unterhalb der HR-Auflage – diese Variante eignet sich v.a. beim Einbau eines Implellers, da Sie dann keine Servos bzw. Rudergestänge durch den Rumpf führen müssen.

Hinweise zur Elektrifizierung

Optional: Nasenantrieb:

Einfach ist hier der Einbau eines Antriebs in der Nase. 50mm Aussenläufer passen prima und sind vom Preis-Leistungsverhältnis top. Das Fluggewicht erhöht sich hier auf ab ca. 6.6 KG

Vorschlag hierzu:

Roxy 5065/07 oder 8 oder 10 Hacker A50	Castle Creation 75A Hacker Spinn 90	55	17x10 bis 18x11	5S 5000mA 8S 2500mA
---	--	----	-----------------	------------------------

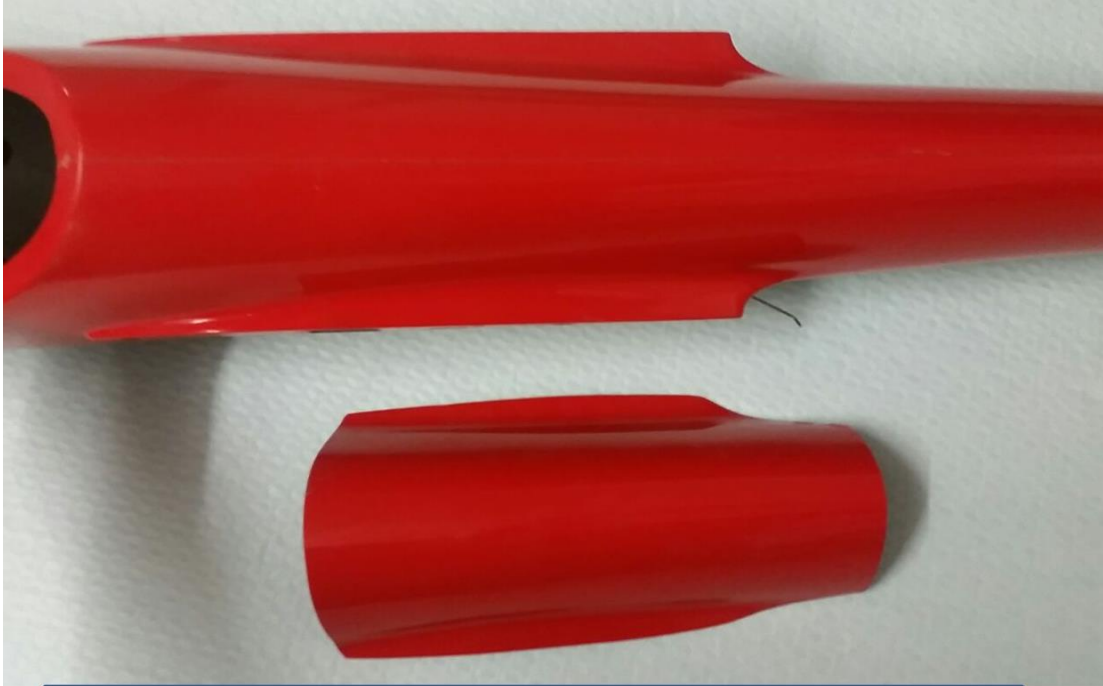
Optional: Klappimpeller

Edel und Powervoll ist der Einbau eines Klappimpeller. Für genaue Einbauhinweise wenden Sie sich bitte an den Anbieter des Triebwerks. Fluggewicht ab ca 8,3KG

Vorschlag hierzu:

Jettec 90	Regler mind 160A	135-140A	10S 5000mA oder 12S 4000mA
Ceflix 450	Regler mind 120A	90-110A	12S 4000mA

Hinweis: Für den komfortablen Einbau bieten wir einen Zusatz-Rumpf-Rücken/Deckel an



Swift:

Rumpfbreite hinter Steckung: 14cm

Rumpfbreite ende Flächenanformung/Endleiste: 12cm

-> dieser Abstand (Steckung/Endleiste) sind 20cm

Einstellwerte

Einige wichtige Punkte sind noch in der **Werkstatt** zu erledigen:

Das Einstellen des richtigen Schwerpunkts und der EWD (Einstellwinkeldifferenz). Wenn diese beiden Einstellungen stimmen, wird es beim Fliegen und insbesondere beim Einfliegen keine Probleme geben.

Die folgenden Einstellwerte ergeben ein ausgewogenes Flugverhalten. Wir empfehlen, diese Werte für den Erstflug zu übernehmen und dann an Ihren individuellen Bedarf anzupassen.

Schwerpunkt	Ca 85-90mm hinter der Nasenleiste (Standardeinstellung)
EWD	0,5-1 Grad (Anformung passt!!)

Ruderausschläge (an tiefster Stelle des Ruders gemessen:

Ruder	Normalflug/Thermikflug	Speed-/Kunstflug
Seite	Max	Max
Höhe	Höhe: 10mm Tiefe: 10mm	Höhe: 15mm Tiefe: 15mm
Querruder	Oben: 12mm Unten: 6 mm	Oben: 14mm Unten: 10mm
Wölbklappen (Optional)	Nicht beigemischt	Oben: 10mm Unten: 10mm

Flugzustände:

Ruder	Thermikflug	Speed-/Kunstflug	Landung
Höhe		Tiefe: 1mm	Tiefe 2mm
Querruder	Unten: 3mm	Oben 2mm	Oben 10mm
Wölbklappen (opt)	Unten: 6mm	Oben: 4mm	Unten: max

Nun ist Ihre SWIFT startklar!

Erstflug

„Alte Hasen“ werden jetzt die nächste Gelegenheit wahrnehmen um auf den Modellflugplatz zu gehen, das Modell in altbekannter Manier einzufliegen, letzte Korrekturen vorzunehmen, um dann hoffentlich viel Spaß und allzeit Erfolg mit ihrem SWIFT zu haben.

Einige Tipps aus der Modellflugpraxis helfen, die vielseitigen Einsatzmöglichkeiten dieses Modells optimal zu nutzen.

Das Einfliegen

Jedes Fluggerät, angefangen bei Flugmodellen bis hin zu manntragenden Flugzeugen, muß nach der Fertigstellung eingeflogen werden. So auch Ihre SWIFT. Kleinste Bauungenauigkeiten führen zu einer Abweichung der Flug- und Steuereigenschaften. Das Einfliegen dient zur Optimierung von Schwerpunkt und Ruderabstimmung.

Die Reichweitenprobe

Sender - und Empfängerakku sind frisch und vorschriftsmäßig geladen. Vor dem Einschalten des Senders sicherstellen, daß der von Ihnen verwendete Kanal frei ist. Der Kanalwimpel an Ihrer Antenne ist obligatorisch und zeigt anderen Piloten Ihren Kanal an! Falls andere Piloten anwesend sind, geben Sie ihnen Ihren Kanal laut und deutlich bekannt.

Vordem Erstflug wird eine Reichweitenprobe durchgeführt Sie sollten diesen Test grundsätzlich vor Beginn eines Flugtages durchführen. Achten Sie darauf, daß Sie Ihre Fernsteuerung nur mit der dazu zugelassenen Antenne betreiben. Stummelantennen führen zu Reichweiteneinbußen. Halten Sie das Modell so, daß die Antenne nicht beeinflusst wird, am besten an der Rumpfspitze. Ein Helfer entfernt sich mit dem Sender; die Antenne ist dabei ganz eingeschoben.

Beim Entfernen eine Steuerfunktion betätigen. Beobachten Sie die Servos. Die nicht gesteuerten sollen bis zu einer Entfernung von ca. 80 m ruhig stehen und das gesteuerte muß den

Steuerbewegungen verzögerungsfrei folgen.

Dieser Test kann nur durchgeführt werden, wenn das Funkband ungestört ist und keine weiteren Fernsteuersender, auch nicht auf anderen Kanälen, in Betrieb sind! Wiederholen Sie den Test unbedingt mit laufendem Motor. Die Reichweite darf sich nicht wesentlich verschlechtern.

Falls etwas unklar ist, sollte auf keinen Fall ein Start erfolgen, auch wenn es noch so in den Fingerspitzen kribbelt und die Zuschauer den Erstflug fordern. Überprüfen Sie nochmals, ob Ihr Kanal tatsächlich frei ist.

Fehler beheben sich nicht von selbst!

Der Erstflug

Sinnvoll ist der Start an einem Hang oder im Flugzeugschlepp.

Werfen Sie das Modell kräftig und gerade mit leicht nach unten geneigter Flugbahn.

Nach Erreichen der Sicherheitshöhe das Modell eintrimmen. Geradeausflug und Normalgeschwindigkeit werden als erstes überprüft. Dann Steuerwechselkurven fliegen, um Kurvenverhalten, Ruderabstimmung Quer/Höhe/Seite und Differenzierung der Querruder zu erproben. Auf jeden Fall auch kurz die Spoiler ausfahren, um das Lastigkeitsverhalten des Modells kennenzulernen.

Das nachfolgend beschriebene Verfahren zur Schwerpunktüberprüfung stellt eine Feinabstimmung des Schwerpunktes dar. Diese Methode setzt schwache Luftbewegung und einen exakt eingemessenen Schwerpunkt voraus, sie versagt bei groben Auswiegefehlern und/oder Starkwind. Bei Starkwind kann die Normalgeschwindigkeit nur ungenau eingetrimmt werden, da die wahre Geschwindigkeit gegenüber der Umgebungsluft schwer abzuschätzen ist.

Das Modell wird in Normalfluggeschwindigkeit eingetrimmt, diese liegt deutlich über der Abkippsgeschwindigkeit, das Modell darf nicht in den Wellenflug übergehen oder „schwammig“ und schwer steuerbar in der Luft liegen.

Jetzt wird - Sicherheitshöhe vorausgesetzt - kurz voll Tiefenruder gegeben und das Modell in einen 30° Bahnneigungsflug gebracht. Knüppel sofort neutralisieren und Abfangverhalten beobachten. Der Schwerpunkt ist richtig, wenn das Modell in einer weiten Kurve (150 m) selbsttätig abfängt, jedoch die Horizontale nicht mehr übersteigt.

Der Schwerpunkt ist zu weit vorne, wenn sich das Modell hart abfängt und steil nach oben zieht. Ballastblei (min.30, max. 100 Gramm) aus der Rumpfnase entfernen oder, wenn möglich, den Schwerpunkt durch Verschieben des Antriebsakkus ausgleichen; etwas Tiefe trimmen.

Der Schwerpunkt ist zu weit hinten, wenn das Modell überhaupt nicht aufrichtet, vielleicht sogar noch steiler zu stürzen beginnt. Sofort das Modell abfangen. Blei (min.30, max. 100 Gramm) in Rumpfnase geben und sichern, wenn möglich, den Schwerpunkt durch Verschieben des Antriebsakkus ausgleichen; Höhe trimmen.

Sicherheit

Sicherheit ist oberstes Gebot beim Fliegen mit Flugmodellen. Eine Haftpflichtversicherung ist obligatorisch. Falls Sie in einen Verein oder Verband eintreten, können Sie diese Versicherung dort abschließen. Achten Sie auf ausreichenden Versicherungsschutz. Halten Sie Modelle und Fernsteuerung immer absolut in Ordnung. Informieren Sie sich über die Ladetechnik für die von Ihnen verwendeten Akkus. Benutzen Sie alle sinnvollen Sicherheitseinrichtungen, die angeboten werden.

Fliegen Sie verantwortungsbewusst! Anderen Leuten dicht über die Köpfe zu fliegen ist kein Zeichen für wirkliches Können, der wirkliche Könnler hat dies nicht nötig. Weisen Sie auch andere Piloten in unser aller Interesse auf diese Tatsache hin. Fliegen Sie immer so, daß weder Sie noch andere in Gefahr kommen. Denken Sie immer daran, daß auch die allerbeste Fernsteuerung jederzeit durch äußere Einflüsse gestört werden kann. Auch langjährige unfallfreie Flugpraxis ist keine Garantie für die nächste Flugminute.

Wir, das Flight-Composites - Team, wünschen Ihnen beim Bauen und später beim Fliegen viel Freude und Erfolg.

FLIGHT-COMPOSITES