



Для модели выбрана схема — высокоплан. Это обусловлено тем, что на крыле применен тонкий профиль Геттинген-495М с относительной толщиной $C = 6\%$. Установка высокого пилона позволяет изготовить модель с хорошей продольной устойчивостью при тонком вогнутом профиле на крыле — спутный след от него не попадает на стабилизатор в широком диапазоне углов атаки.

Фюзеляж. Силовая его часть, в которой находится резиномотор, изготовлена из дюралюминиевой трубы Д16Т толщиной стенки 0,25 мм и с плавным утолщением в хвостовой части до 0,5 мм. Такое утолщение позволяет избавиться от склейки усиливающей втулки в месте стыка силовой части фюзеляжа и хвостовой балки. В носовую часть трубы на смоле ЭД20 вклеено дюралевое кольцо с тремя регулировочными и одним фиксирующим бобышкой винтами. Для предохранения материала трубы от коррозии имеется химическое покрытие.

На силовую часть фюзеляжа на клею БФ-2 крепится пилон. Он склеен из легкой бальзы толщиной 6 мм, в носовую часть установлен таймер. В качестве силовой пружины в таймере использована пружина от будильника «Слава». При регулировке хода таймера 1 оборот за 1 мин, такая пружина позволяет ему работать в течение 8 мин. Таймер выполняет три команды: 1 — перебалансировка стабилизатора в моторном полете; 2 — отклонение руля направления по окончании моторного полета; 3 — ограничение времени полета.

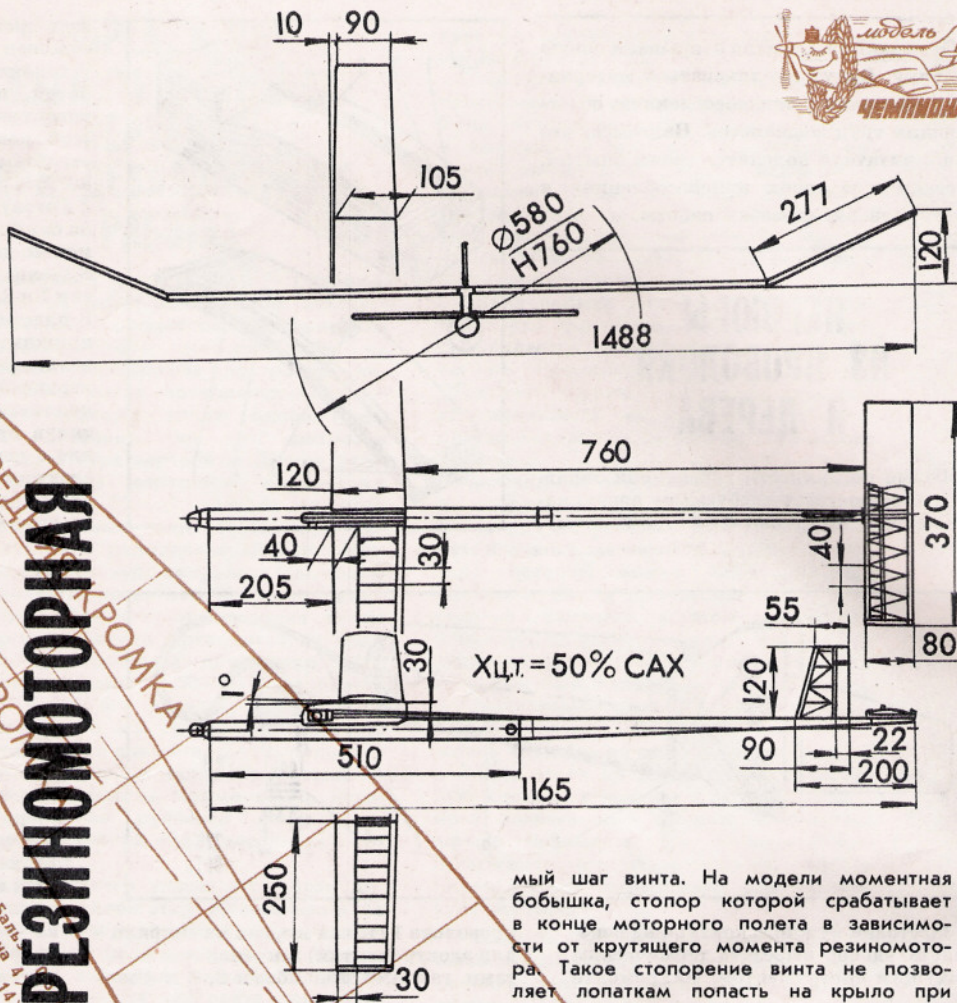
В верхней части пилона устанавливаются штыри крепления крыла. Для надежности крепления штырей на пилоне и для предотвращения разбалтывания отверстий под штыри наклеиваются липовые нервюры с дюралевыми накладками толщиной 0,5 мм. Силовой штырь $\varnothing 2,5$ мм из проволоки 65С2ВА с твердостью HRC-48—50. Короткий фиксирующий штырь из проволоки $\varnothing 2$ мм марки ОВС.

Хвостовая балка фюзеляжа из легкой бальзы $\gamma = 0,1$ г/см³ толщиной стенки от 2 до 1,5 мм. После склейки переходника для крепления с силовой частью хвостовая балка оклеивается японской бумагой, покрывается двумя слоями жидкого эмалиста и двумя слоями бесцветного цапона.

Киль наборный, толщина его 4 мм. Руль направления из бальзовой пластины. Киль и руль направления оклеены лавсановой пленкой толщиной 6 микрон на клею «Момент». За килем приклеивается площадка крепления стабилизатора и детали, регулирующие перебалансировку в моторном полете и на планировании.

Крыло. Конструкция цельнодеревянная. Полки лонжерона из мелкослойной сосны. Нервюры толщиной 1,6 мм из бальзы плотностью $\gamma = 0,13$ г/см³. Обшивка лобика крыла из бальзы толщиной 0,8 мм с плотностью $\gamma = 0,11$ г/см³. Задняя и передняя кромки из бальзы плотностью $\gamma = 0,17$ г/см³. Силовые нервюры, расположенные в корне крыла, из фанеры толщиной 1 мм. Отверстия в нервюрах под штыри окантованы 2-мм фанерой. Стенка, связывающая верхнюю и нижнюю полку лонжерона, из бальзы $\delta = 2$ мм плотностью 0,17 г/см³.

Вся конструкция крыла собрана на $R_n = 0,5\%$ в



смоле К-153. Координаты его профиля приведены в таблице. Крыло оклеено длинноволокнистой японской бумагой и покрыто двумя слоями жидкого эмалиста и тремя — жидкого цапона. На лобике, в 6 мм от передней кромки, наклеен турбулизатор $\varnothing 0,3$ мм из крученой нити. Вес крыла 46 г.

Стабилизатор. Кромки и нервюры из бальзы плотностью $\gamma = 0,12$ г/см³, полки лонжеронов из сосны сечением $3 \times 0,5$ мм, стенка из 1,5-мм бальзы. Сборка производится на клею БФ-2. Профиль — плосковыпуклый с относительной толщиной $C = 6,2\%$. Стабилизатор оклеен металлизированной лавсановой пленкой толщиной 6 микрон на жидком клею «Момент». Вес 3,2 грамма.

Винт. Лопасти изготовлены из бальзой пластинки толщиной 13 мм плотностью $\gamma = 0,12$ г/см³. Шаблоны лопасти даны на рис. 2. В корневую часть лопасти на смоле К-153 вклеена резьбовая шпилька М4 из Д16Т. Поверхность покрывается 1,5 граммами смолы К-153, разведенной в ацетоне. После отвердения смолы поверхность обрабатывается шкуркой и полируется.

Бобышка. Для крепления лопастей на ступице бобышки использованы резьбовые цапги, что позволяет быстро заменять лопасти или установить необходи-

мый шаг винта. На модели моментная бобышка, стопор которой срабатывает в конце моторного полета в зависимости от крутящего момента резиномотора. Такое стопорение винта не позволяет лопаткам попасть на крыло при складывании. Следует заметить, что от надежной работы стопорного устройства воздушного винта зависит успешное выступление на соревнованиях.

Резиномотор. Предварительная обработка резиномотора — залог успешных выступлений на соревнованиях. Использую два типа обработки I — постепенная вытяжка до предельной величины перед стартом; II — постепенное накручивание мотора до 80% от максимальных оборотов.

Для выступления на соревнованиях резиномоторы сортируются по осевому усилию при трехкратной вытяжке. Сечение резиномотора состоит из 32 ниток 3×1 или 16 ниток 6×1 резины «пирелли», смазка — касторовое масло. Вес несмазанного мотора 38 г. Время раскрутки винта от 27 до 33 секунд. Высота полета от 75 до 85 метров. Полетный вес модели — 235 г.

Для работы на старте использую: дрель с передаточным отношением 1:3; быстросъемный предохранительный диск, защищающий воздушный винт от удара разорвавшегося резиномотора.

Качественное изготовление резиномоторной модели, тактическая и особенная психологическая подготовка приведут к победе.

В. МАНЫШЕВ,
мастер спорта, чемпион СССР 1984 года
Красногорск

X	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Y _в	1,2	2,6	3,28	4,3	5,05	5,62	6,58	7,26	8,15	8,38	8,03	7,21	5,97	4,35	2,43	1,26	0
Y _н	1,2	0,55	0,42	0,3	0,35	0,48	0,92	1,34	2,15	2,8	3,17	3,29	3,03	2,35	1,27	0,69	0