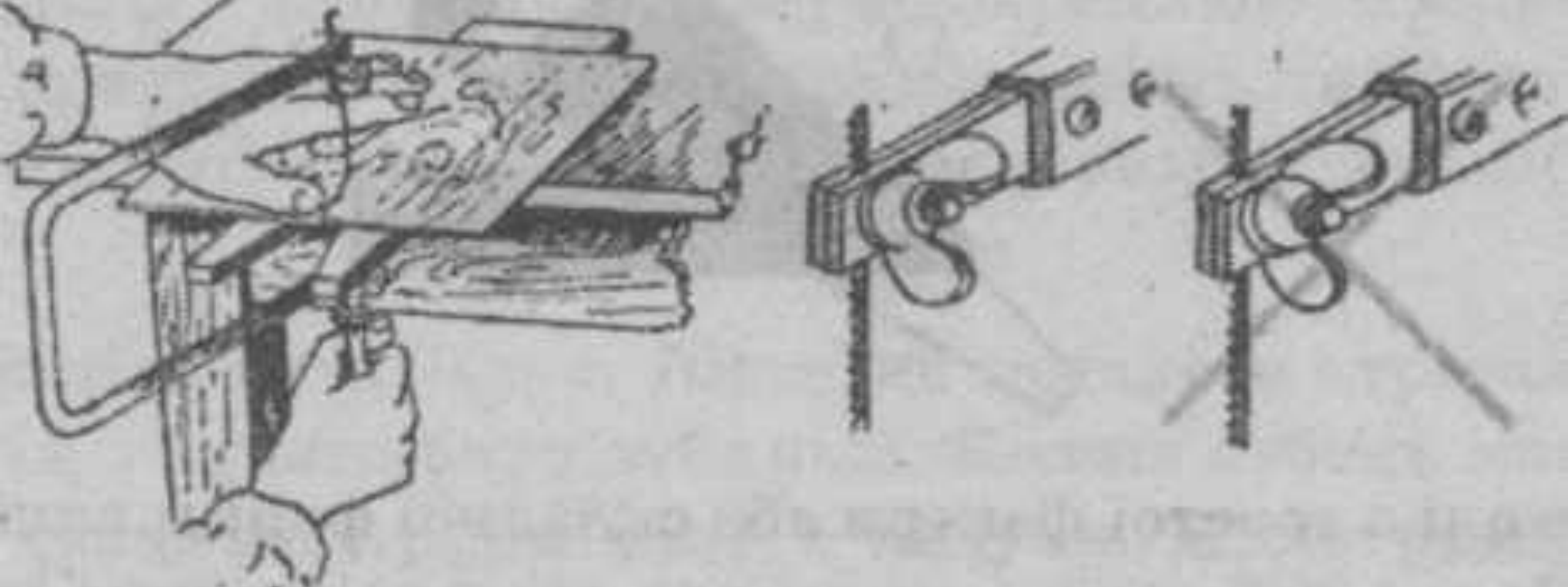




РОБОТИ ІЗ ФАНЕ

УЧНЯ 2 –
КЛАСУ



ЯК ПРАВИЛЬНО ПИЛЯТИ І ЯК СТАВИТИ ПИЛОЧКУ

Правильно різати всім лобзиком. А
закручувати пилочку потрібно вниз
зубцями

Звичайно, мотор «Радуга-7" — все ж не найкращий вибір. Однак після вкладених у нього декількох людино-годин він цілком підходить для навчальних польотів. До того ж він майже на 100 г легше сучасних аналогів. Додайте до цього, що «Веселку» не шкода «розмазати» по асфальту злітної смуги, і ви, можливо, врешті-решт погодитеся з нашим вибором (особливо, якщо вам приведеться побачити і почути такий доопрацьований мотор в дії).

При доукомплектації готової моделі все кермові машинки ставляться в фюзеляжі. Для їх монтажу використовується стандартна трьохгнездова плата Hitec. Але машинки можна легко розмістити і традиційним способом, в пазах саморобної фанерної плати. Єдина умова — рульова машинка управління елеронами повинна бути зрушена максимально вперед і розташована точно посередині фюзеляжу. Це забезпечить мінімальний кут розбіжності тяг і симетричність ходу елеронів вгору і вниз. До речі — саме з цієї причини стандартна плата Hitec була зміщена до правого борту фюзеляжу, а рульова машинка приводу керма висоти розташовувалася за машинкою елеронів.

Трохи про гвинтокорилої групі
Двигун встановлюється на стандартній пластиковій мотораме, для гвинтів кріплення якої в лобовій шпангоут клеюються чотири грибка М4 з широкими капелюшками. На пропонованій вашій увазі моделі був встановлений двигун «Радуга-7" (хай вибачать нас ас радіопілотажа за такий непристойний вибір). Правда, «Веселка» перед використанням пройшла цикл модифікації. Основна робота проводилася на предмет боротьби з моторошною вібрацією мотора, а також допрацьовувався керований карбюратор. Треба відзначити, що нам вдалося перемогти! І, крім задоволення від перемоги над невдалою конструкцією двигуна, ця робота принесла і ще один плюс. Адже як приємно на питання колеги, літаючого з мотором OS або ST, було відповідати, що в тебе на моделі так добре пиляє не якась остання новинка західного двигунобудування, а «дрімуча Веселка»!

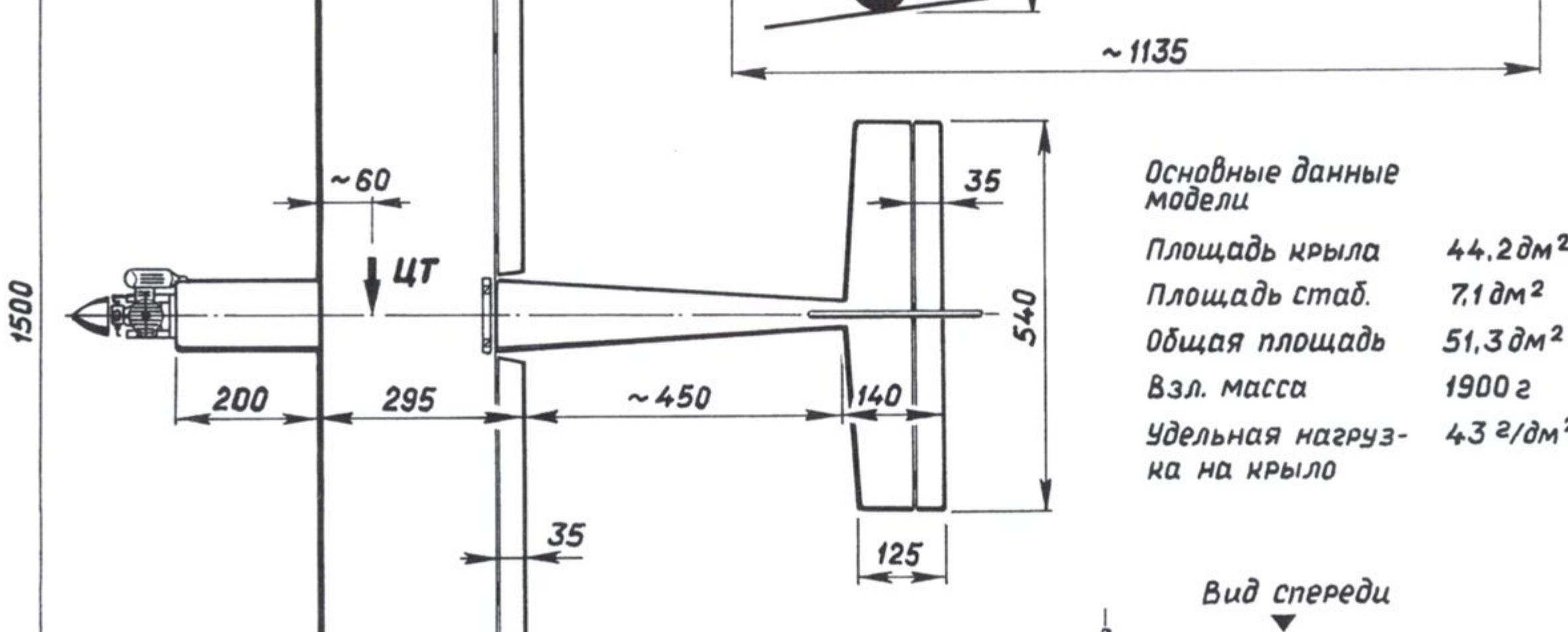
Люк доступу до бака виготовляється з фанери товщиною 3 мм і розташовується знизу, між першими шпангоутами. Люк фіксується за допомогою чотирьох гвинтів-саморізів.

Паливний бак встановлюється на допоміжні полушпангоути (виготовляються в залежності від типу і розміру паливного бака) і притягується до них гумовими кільцями. Живить та дренажні силіконові трубки виводяться через лобовий шпангоут. Діаметр прохідних отворів на 0,3 — 0,5 мм менше діаметра трубок. Внутрішня поверхня цих отворів просмолити або покрита паркетним лаком. Силіконові «кембрики» повинні проходити через шпангоут із зусиллям — це запобігатиме потраплянню палива у відсік бака.

Стійка шасі виконується з листового Д16Т товщиною 3 мм. Ширина стійки у фюзеляжу дорівнює 40 мм, а до кінців вона звужується до 15 мм.

При початковому плануванні монтажу більш важкого двигуна рекомендуємо відповідно зменшити довжину носовій частині фюзеляжу.

Кути установки всіх основних елементів моделі (крила, стабілізатора і осі двигуна) дорівнюють нулю (кут установки крила відраховується від нижньої твірної його профілю). Початкова центровка дорівнює 20% повної хорди крила. При мінімальних відхиленнях всіх рулів (елерони по 15 градусів в обидві сторони, кермо висоти по 20 градусів) виходить ідеальний навчальний літак. Літає дивно — дуже надійно і стійко. Спочатку викликав деякі побоювання зліт з землі при відсутності керма повороту і керованої стійки шасі. Але перший же старт показав, що модель йде в повітря зі смуги будь-якої ширини без проблем. Головне (якщо, звичайно, дотримані всі установчі кути і крило спочатку вийшло досить рівним) — не заважати літаку. Він злітає сам, на повному газу, пробігши по смузі порядку одного метра. Відмінно літає і пілотується навіть на 50% газу. Відрізняється мінімальної посадкової швидкістю і досить непоганим плануванням із зупиненим двигуном. Можливість простого створення пілотажного літака полягає в заміні вихідного крила іншим, що має схожу конструкцію, але вже чисто симетричний профіль товщиною близько 16-18% Сах.



Основные данные модели

<i>Площадь крыла</i>	<i>44,2 дм²</i>
<i>Площадь стаб.</i>	<i>7,1 дм²</i>
<i>Общая площадь</i>	<i>51,3 дм²</i>
<i>Взл. масса</i>	<i>1900 г</i>
<i>Удельная нагрузка на крыло</i>	<i>43 г/дм²</i>

Вид спереди
▼

САМАЛЬОТ

А інформація зверху