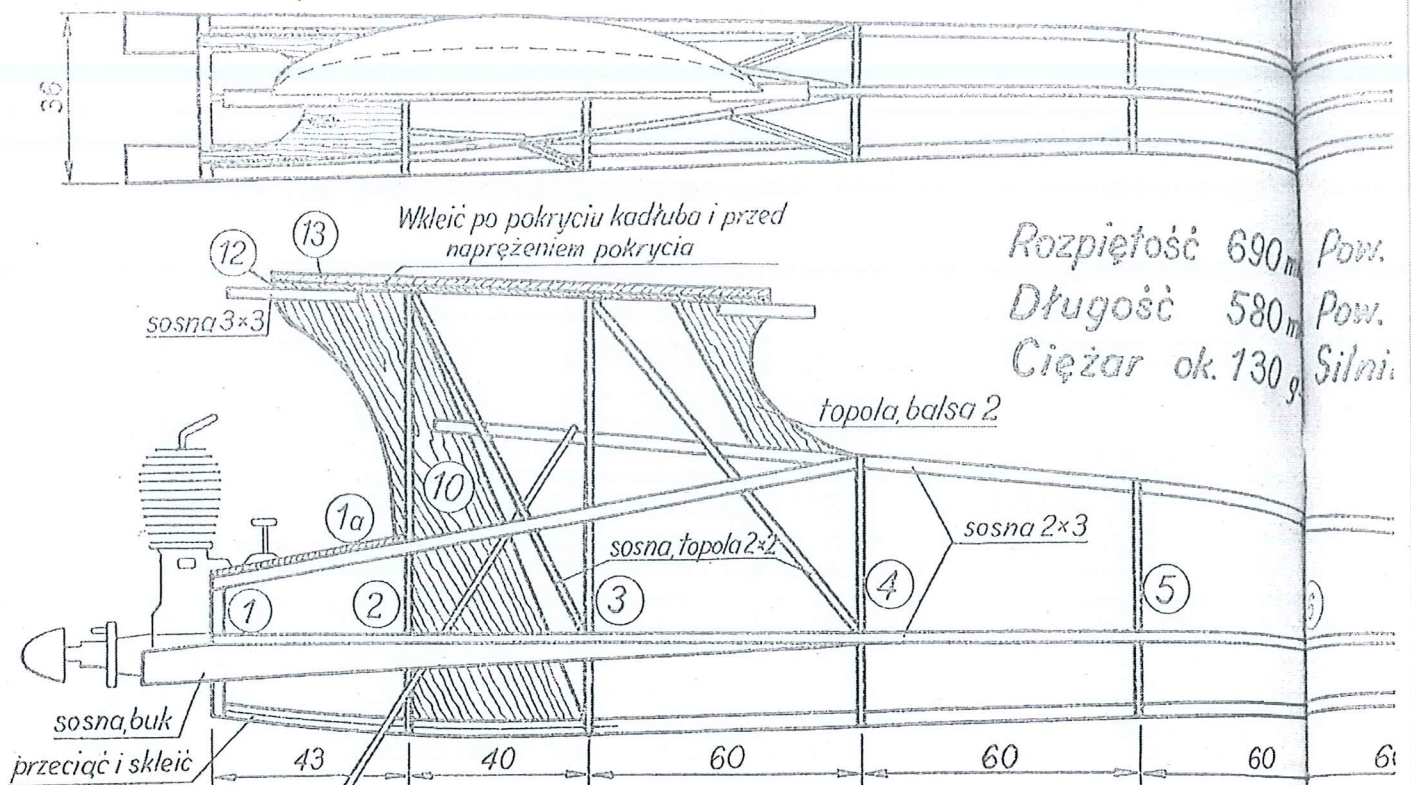




Rozpiętość 690 mm Pow.
Długość 580 mm Pow.
Ciężar ok. 130 g Silni.

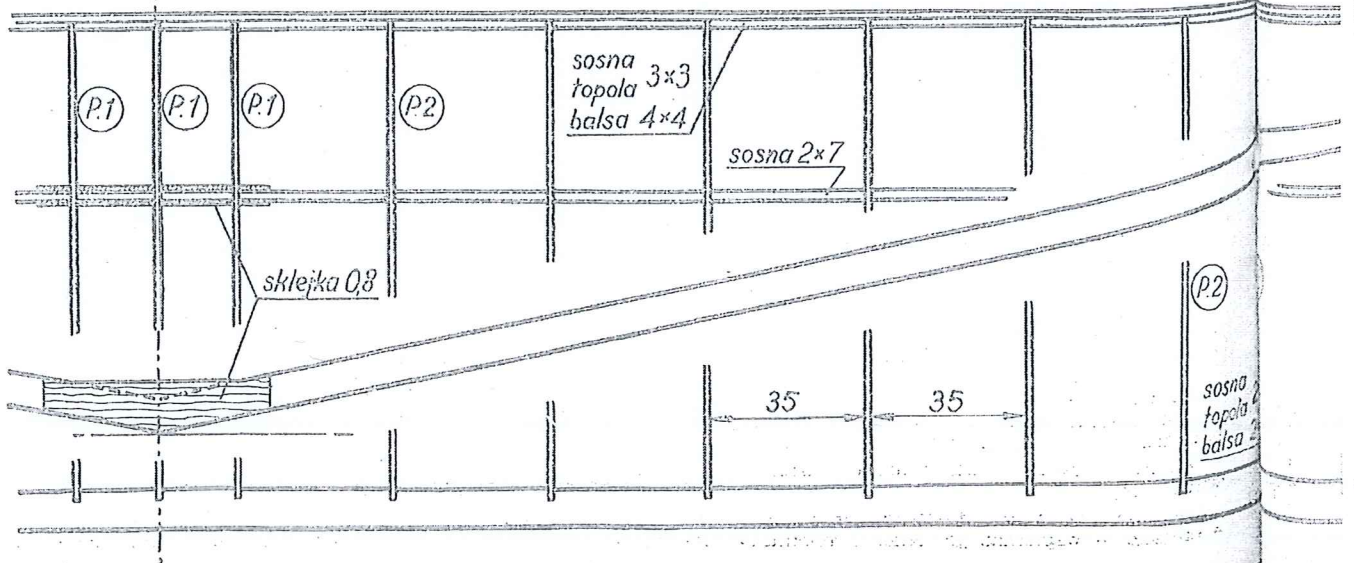
MODEL Z SILNIKIEM SPALINOWYM

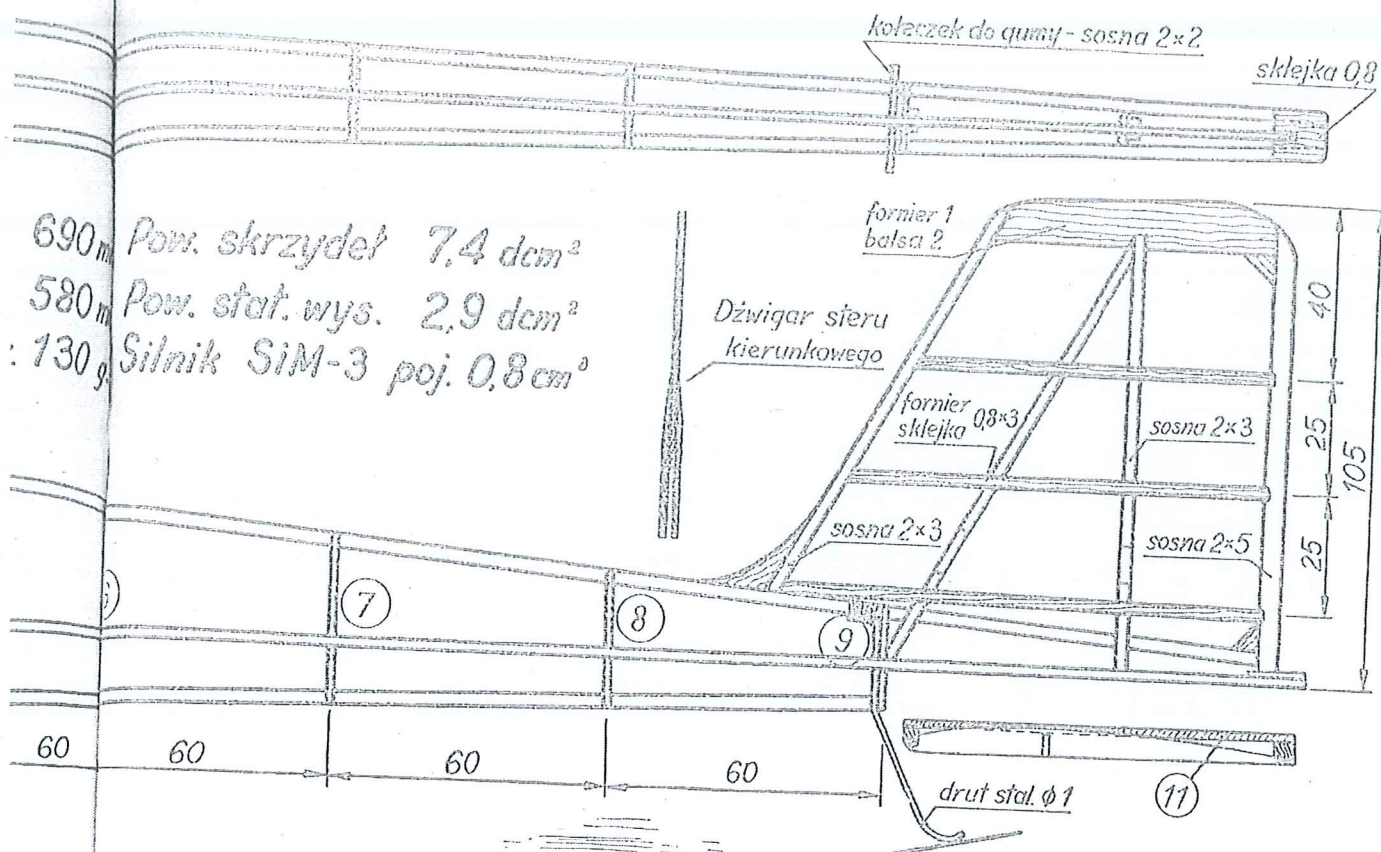
Krasnal

druć stal.
φ 1,2-1,5



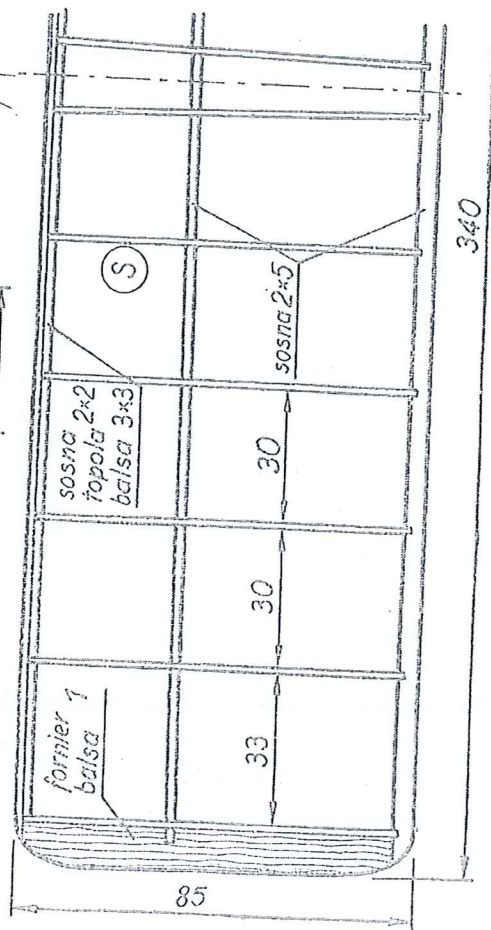
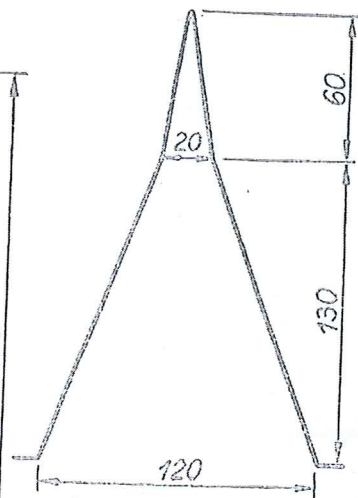
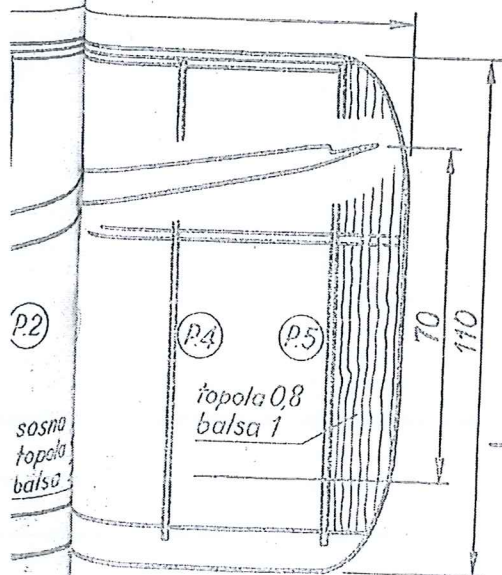
690

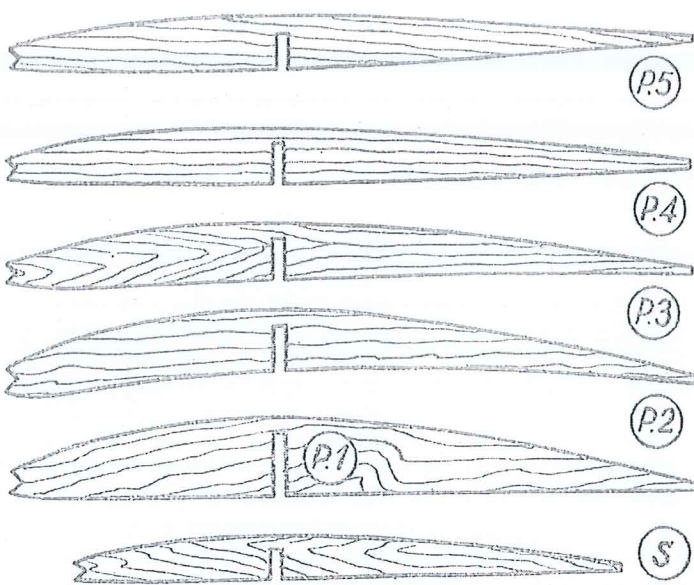




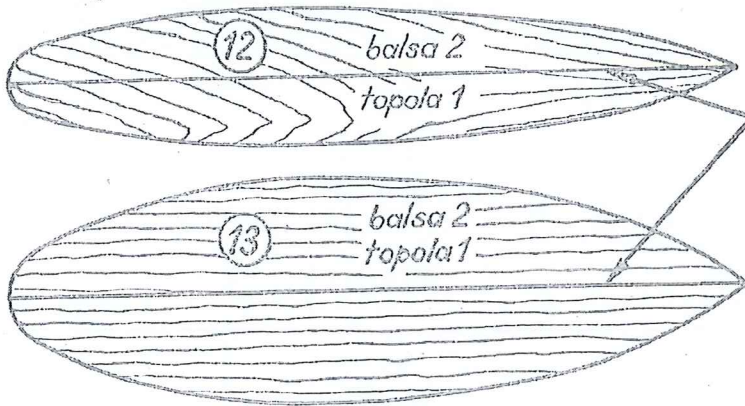
10W 0,8 cm³

L

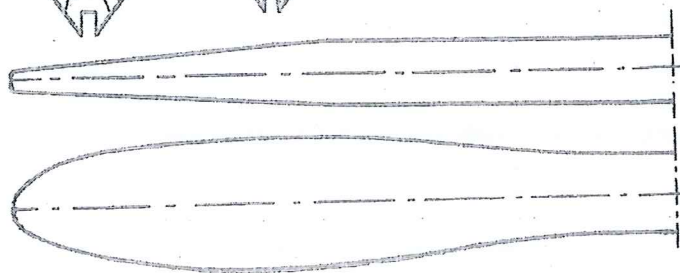
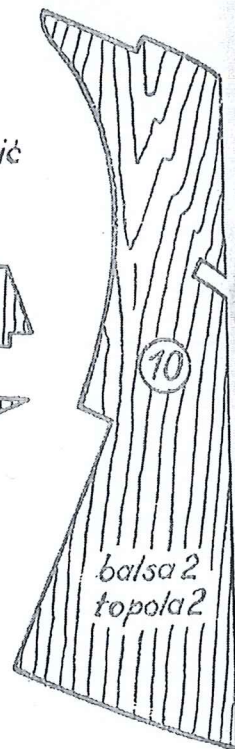
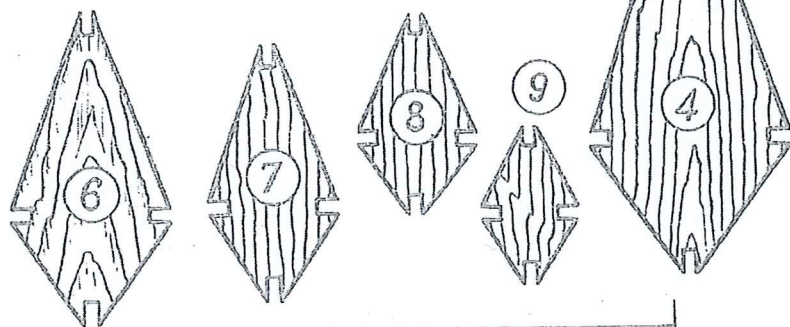




Zeberka - sklejka 0,8; topola 0,8; balsa 1.
Wręgi - sklejka 0,8-1; topola 1; balsa 2.



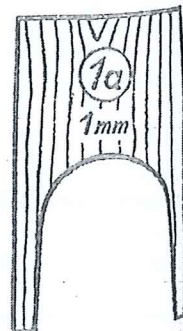
przeciąć,
zaskosować i skleić



Śmigło:

φ 190; H 120

kłosek bukowy 10×18×190



OPI
M
K H

Wypr
ka SIM
cm² by
cowanie
wszech
czka. Z
otytypy
bre wh
z mod
XIV O
dach M
Krakow
Konst
bardzo
zastosow
terialy
Kadit
wyciąć
ze sklej
mun, d
fornieru
1,5 mm
nujemy
wych o
— dolna
my pile
30 mm
wanie).
Do kl
stosowa
względ:
Przedni
my z 3
seczki
cowanie
my dwi
nowe li
wykona
Podw
stałowy
1,5 m
przymo
nie nitk
nem i
badachi
nio prz
nej i sk
Plat 1
konany
nowej 2
ze sklej
Stalec
leży zwi
mocowa
Należy
podkleja
natarcia
anie klc
Silnik
silniczki
ność m
do 1,5
za to,
z dół
raz w
brotu śr
Na pe
del wini
Kółem 6
lotu siln
wego wi
namniej

Rysun
7

OPIS BUDOWY MODELU „KRASNAŁ”

Wyprodukowanie silniczka SiM-3 o pojemności 0,8 cm³ było zachętą do opracowania modelu do tego ze wszelkich miar udanego silniczka. Zbudowane dwa prototypy wykazały bardzo dobre własności lotne. Jeden z modeli brał udział w XIV Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających w Krakowie.

Konstrukcja modelu jest bardzo prosta. Do budowy zastosowano wyłącznie materiały krajowe.

Kadłub. Wreگی należy wyciąć według rysunków ze sklejek grubości 0,8 — 1 mm, deski topolowej lub forniery topolowej, 1 — 1,5 mm. Podłużnice wykonujemy z listewek sosnowych o przekroju 2 x 3 mm — dolną podłużnicę nacinaemy piłeczką na przestrzeni 90 mm i skleamy (lamelowanie).

Do klejenia całości można stosować klej acetonowy względnie kazeinowy. Przednią wręgę wykonujemy z 3 mm sklejek lub deseczki topolowej. Dla zamocowania silniczka wklejamy dwie bukowe albo sosnowe listewki 8 x 8 mm — wykonane według rysunku. Podwozie stanowi drut stalowy o średnicy 1,2 — 1,5 mm; montujemy je przymocowując do podłużnic nitką i to przed wklejeniem mniejszej deseczki badachimowej, odpowiednio przeciętej, zaskosowanej i sklejonej.

Plat nośny. Dźwigar wykonany jest z listewki sosnowej 2 x 7 mm, a żeberka ze sklejek 0,8 — 1 mm.

Statecznik poziomy. Należy zwrócić uwagę, aby zamocowanie było pewne. Należy wkleić deseczkę podklejając na krawędzi natarcia i spływu odpowiednio klocki.

Silnik. Przy wbudowaniu silniczka, którego pojemność może wynosić od 0,8 do 1,5 cm³ należy zważyć na to, aby był nachylony w dół pod kątem około 20° oraz w bok, w kierunku obrotu śmigła.

Na pełnych obrotach model winien wznosić się pod kątem 60 do 80°, a stosunek lotu silnikowego do ślizgowego winien wynosić przynajmniej 1 : 6.

Jan Bury
Rysunki wykonał
Tadeusz Pszenicki

TRENING SILNIKOWY W 1949 ROKU.

Wracając jeszcze stale do osiągnięć lotnictwa sportowego w roku 1949, zajmijmy się dziś lataniem silnikowym.

Trening silnikowy prowadzony był w ubiegłym roku w Aeroklubach w oparciu o programy wyszkoleniowe DLC MK. Program treningu dla pilotów silnikowych był mało zróżnicowany i trudno go było dopasować do różnych kwalifikacji pilotów członków klubów. Zresztą jeszcze w wielu wypadkach nie przestrzegano ustalonego programu i nie wykonano przewidzianych zadań. Nie zwracano uwagi w klubach na omawianie zadania lotów na ziemi. Teoretyczne przygotowanie pilotów pozostawiało też wiele do życzenia. Potwierdziły to zresztą egzaminy na licencję w DLC MK. Szwan-kowała również równomierność treningu w klubach. Jak wykazuje analiza rocznych sprawozdań, tylko około 40% pilotów wylatało zaledwie 1/3 przeciętnej ilości godzin. Nieliczne tylko kluby zorganizowały u siebie i to dopiero pod koniec sezonu kursy doskonalące. W sumie — plan lotów silnikowych w klubach w roku ubiegłym, mimo znacznych wysiłków, wykonany został w 83%. Mimo tych braków i niedociągnięć, rok ubiegły był dla pilotów silnikowych rokiem poważnego postępu. I na tym odcinku lotnictwo sportowe może poszczycić się sukcesami. W porównaniu z rokiem 1946, rok ubiegły podniósł przeciętną ilość godzin lotu na pilota do 222%. Na poszczególne grupy pilotów zostały zwiększone limity godzin. Położono nacisk na kierowanie młodych pilotów na loty zlecone, jak społeczne itp. W wielu klubach zorganizowano wśród pilotów silnikowych współzawodnictwo indywidualne. Wzrosła poważnie równomierność treningu. Po raz pierwszy zastosowano również w klubach kursy doskonalające, w których wzięło udział 15,2% ogólnej liczby pilotów, którzy w czasie ich trwania nie przerywali normalnej pracy. Jeżeli wspomnimy tu jeszcze o Eliminacyjnych Zawodach w klubach przed KZL, o Złocie Gwiaździstym i Krajowych Zawodach Lotniczych, to uświadomimy sobie, że lotnictwo sportowe zrobiło na odcinku treningu silnikowego w ostatnim roku poważny krok naprzód.

AEROKLUBY

7)

(kon)

KURS MECHANIKÓW LIGI LOTNICZEJ

W Szklarskiej Porębie rozpoczął się 1 lutego br. kurs mechaników Ligi Lotniczej, w którym biorą udział mechanicy wszystkich Aeroklubów Regionalnych i Centrum Wyszkolenia Lotniczego. Wykłady na kursie prowadzone są według programu opracowanego przez Dział Techniczny LL. Po wykładach odbywają się zawsze dyskusje, w których biorą udział wszyscy uczestnicy kursu. Szczególnym tematem ożywionych dyskusji jest sprawa współzawodnictwa personelu technicznego w klubach.

6 lutego br. w związku z wygłoszeniem referatu na temat „Liga Lotnicza u progu nowych zadań” wywiązała się ożywiona dyskusja, w trakcie której ob. Ławrynowicz zgłosił rezolucję następującej treści:

„W odpowiedzi na apel ob. Markiewki my, mechanicy Ligi Lotniczej, obecni na kursie w Szklarskiej Porębie zobowiązujemy się na-

szą pracą powierzony nam sprzęt lotniczy otoczyć taką opieką, aby nie było żadnego wypadku z winy personelu technicznego. Przyczynimy się tym samym do przyspieszenia wykonania planu wyszkolenia lotniczego młodych kadr pilotów Polskiej Ludowej na 1950 rok”.

Mechanicy Lotniczy Ligi Lotniczej.

Rezolucję tę przyjęli wszyscy zebrani jednogłośnie. Jest ona wyrazem pełnego zrozumienia przez mechaników nowych zadań Ligi Lotniczej.

Kurs w Szklarskiej Porębie, w ramach którego przewidziane są również wycieczki do huty szklanej i muzeum ornitologicznego, trwać będzie do dnia 21 lutego br. Pogoda co prawda nie sprzyja na razie kursistom, mimo to wszyscy są w dobrym humorze i mają nadzieję na poprawę pogody.

POZNAŃSKI ALL WYSTARTOWAŁ DO LOTU W PLAN SZEŚCIOLETNI

Poznański Aeroklub Ligi Lotniczej, jako pierwszy ze wszystkich aeroklubów regionalnych, zgłosił na początku lutego br. swą gotowość do rozpoczęcia treningu i po sprawdzeniu przez inspektora LL otrzymał od Dyrekcji Naczelnej Ligi Lotniczej zezwolenie na otwarcie lotów.

W połowie lutego br. Poznański ALL rozpoczął trening startując jako pierwszy do lotu w Plan Sześciolatek. Czekamy na inne kluby. Który będzie następnym?

Foto: Red, Czas, Lotn.

