

MODEL REDUKCYJNO-LATAJĄCY NA UWIEŻI SAMOLOTU PZL-P11c

OPIS BUDOWY

Przed przystąpieniem do budowy modelu należy przestudiować i zrozumieć rysunek. Ze względu na brak miejsca nie wszystkie elementy modelu zostały rozrysowane na planie. Ponieważ model ten będzie budowany przypuszczalnie przez zaawansowanego modelarza, plan więc powinien w zupełności wystarczyć. Model jest dość skomplikowany, toteż wszystkie fragmenty połączeń i zamocowań przedstawiono na rysunku w formie częściowych przekrojów w powiększonej skali (dla łatwiejszego zrozumienia). Ze względu na to, że krótki przód samolotu P11c nastrocza duże trudności przy wyważeniu modelu, tylna część modelu poza środkiem ciężkości musi być wykonana jako najlżejsza. Nie unikniemy więc stosowania balsy. Konstrukcja modelu została w ten sposób opracowana, by można było użyć także odpadki balsy.

KADŁUB jest konstrukcji mieszanej; część przednia (7) jest drążona z lipiny i sięga nieco poza zamocowanie przedniej goleni podwozia. Prawa część przodu modelu jest odejmowana (73), by umożliwić dostęp do silnika; sięga ona do wręgi 14, która oddziela część silnikową kadłuba od pozostałych i chroni kadłub od zachlapania paliwem. W prawej części przodu uformowane jest łożo silnikowe oraz znajduje się zbiornik paliwa (5). Z częścią przednią wiąże się bezpośrednio rama (16) stanowiąca nośny element reszty kadłuba. Ramę tę wykonujemy ze sklejki 1,5 mm i wklejamy w wycięcia w części przedniej.

Na ramie przyklejone są wszystkie wręgi oraz klocki 11 i 12 stanowiące zamocowanie podwozia. Klocki te wykonujemy z twardego drewna (bukowego) i przed wklejeniem zaopatrujemy w klamerki (43) z drutu 1 mm w taki sposób, jak to wskazuje przekrój D — D oraz widok „G”. Klamerki te, stanowiące zabezpieczenie przed wysunięciem się zastrzału, przywiązujemy do klocków 11 i 12 z obu stron nićmi na klej acetonowy. Pomiedzy klocek 11 a skorupę zewnętrzną kadłuba od dołu wklejamy pośrodku kadłuba klocek (39), który stanowić będzie prowadzenie dla amortyzatora podwozia. Wręgi od 17 do 19 wykonujemy ze sklejki 1,5 mm i ażurujemy tak, jak pokazano na odpowiednich rysunkach. Wręgi 20 i 21 sklejemy z kawałków balsy z pewnym nadmiarem, który później spiliujemy prowadząc papierem ściernym (przyklejonym do równej, długiej deseczki) wzdłuż wręgi 19 i 22. Kadłub w tej części nie ma wybrzuszenia i dlatego możemy w ten sposób opiliować wręgi 20 i 21 traktując wręgi 19 i 22 jako szablon. Reszta wręg wykonana jest również ze sklejki i możliwie jak najbardziej wyważowana. Do wręgi 23 cienkimi aluminiowymi nitami przynitowujemy blaszkę aluminiową (26) jako zamocowanie dla wahaczy płozy ogonowej. Do wręgi 24 nitujemy część 28, która stanowi prowadzenie dla trzpienia sprężyny amortyzującej.

W przedniej części kadłuba przyklejamy przednie zamocowanie płata (13) wykonane z lipiny, a do wręgi 17 i 18 podobne zamocowanie tylne (14), które równocześnie służy jako podstawa dla kabiny (owiewki). W części tej należy uprzednio wkleić zamocowanie dla dźwigni sterowej (orczyka) ze sklejki 2 mm (patrz przekrój E — E, cz. 60). Części te muszą być wklejone szczególnie mocno