

oraz dokładnie (działa na nie w locie cała siła odśrodkowa) i w taki sposób, by orczyk miał swobodę ruchu w obie strony i o nic się nie ocierał. Z prawej strony przyklejamy ściankę 61, by umożliwić orczykowi pełne wychylenia; z przodu ścianka ta ma oprofilowanie. Kadłub pokryty jest w dalszych częściach balsą. Do wręgi 19 kryjemy go listewkami balsowymi przyklejając je w przodzie do części wykonanej z lipiny. Od wręgi 19 do końca możemy pokryć kadłub deseczką balsową grubości 1 mm bądź cienkim fornirem lipowym. Aby nie uszkodzić kadłuba ręką, ma on na dole i po bokach trzy sosnowe podłużnice 2 x 2 mm. Pokrycie balsowe i fornir kleimy certusem.

Ośłona silnika może być wytoczona z duralu albo wyklepana (z odpowiedniego garnka aluminiowego po obcięciu dna), może też być wykonana ze sklejki, jak pokazano na rzucie z góry. Zamocowana ona jest w trzech punktach na śrubie kompresyjnej silnika, przyciśnięta sprężyną i oparta na dwóch wspornikach (51) ze sprężynowymi zatrzaskami (57), które wchodzi w odpowiednie wycięcia w osłonie (przekrój B—B i H—H). Kto chce, może wykonać makietę dziewięciocylindrowego silnika gwiazdowego.

Oślonę kabiny wykonujemy z cienkiej blaszki aluminiowej i „szklimy” kliszą. W obrzeże kabiny wklejamy wężyk imitujący skórzane obicie.

ŚMIGŁO wykonujemy według rysunku; kołpak (1) musi być wytoczony ze stali (dla wyważenia) i musi mieć gwint taki jak na wale silnika. W wał wkręcamy obciętą śrubę (2) i na nią nakręcamy kołpak, który mocuje równocześnie śmigło.

PODWOZIE składa się z trzech goleni z drutu stalowego 1 mm. Dwa z nich profilowane są lipiną i owinięte jedwabiem, by zapobiec rozłupywaniu się drewna. Przy goleniach tych należy zostawić tak długie końcówki drutu, by mogły się one spotkać po założeniu podwozia w klocki kadłuba. (Uwaga: otwory w klockach muszą być tak zrobione, by druty wchodziły w nie ciasno.) Trzeci drut pozostaje nie oprofilowany; u góry należy go odhartować i wygiąć w oczko, które później założymy na trzpień (44).

Trzpień wykonuje się z cienkiej szprychy rowerowej (z wykorzystaniem gwintu) lub z drutu nagwintowanego. Drut taki u góry ma przylutowaną podkładkę (45) oraz założony klocek z miękkiej gumy jako zabezpieczenie przed docięciem. Zakończenie trzpienia 44 w formie haczyka służy do założenia pasm gumy amortyzatora. W kadłubie zakładamy gumę na haczyk (42). Ilość gumy dobieramy tak, by otrzymać odpowiednią trwałość podwozia.

PŁOZA OGONOWA składa się z płozy właściwej (25) z cienkiej, 0,5 mm blachy mosiężnej. Do niej lutujemy wahacze (29) z drutu stalowego 1 mm. W płozie przewiercony jest z boku otwór do przetknięcia sworznia (32), na którym zamocowany zostaje trzpień 30. Po założeniu sprężyny (31), która musi być tak dobrana, by ugięła się dopiero przy silnych uderzeniach, a więc musi mieć wstępne napięcie, koniec trzpienia w kadłubie zabezpieczamy przed wypadnięciem, owijając go drutem i lutując, przez co nadajemy mu kształt kulki. Zarówno sprężyna, jak i wahacze posiadają oprofilowanie z cienkiej skórki lub imitującego ją płótna.

SKRZYDŁA mają profil o zmiennej grubości względnej wzdłuż rozpiętości. Aby to uzyskać, wykonujemy żebra 65, 66, 67, 68 i 70 ze sklejki 1,5 mm i dobrze ażurujemy (na rysunku nie zaznaczono). Resztę żebier z balsy 1 mm wyko-