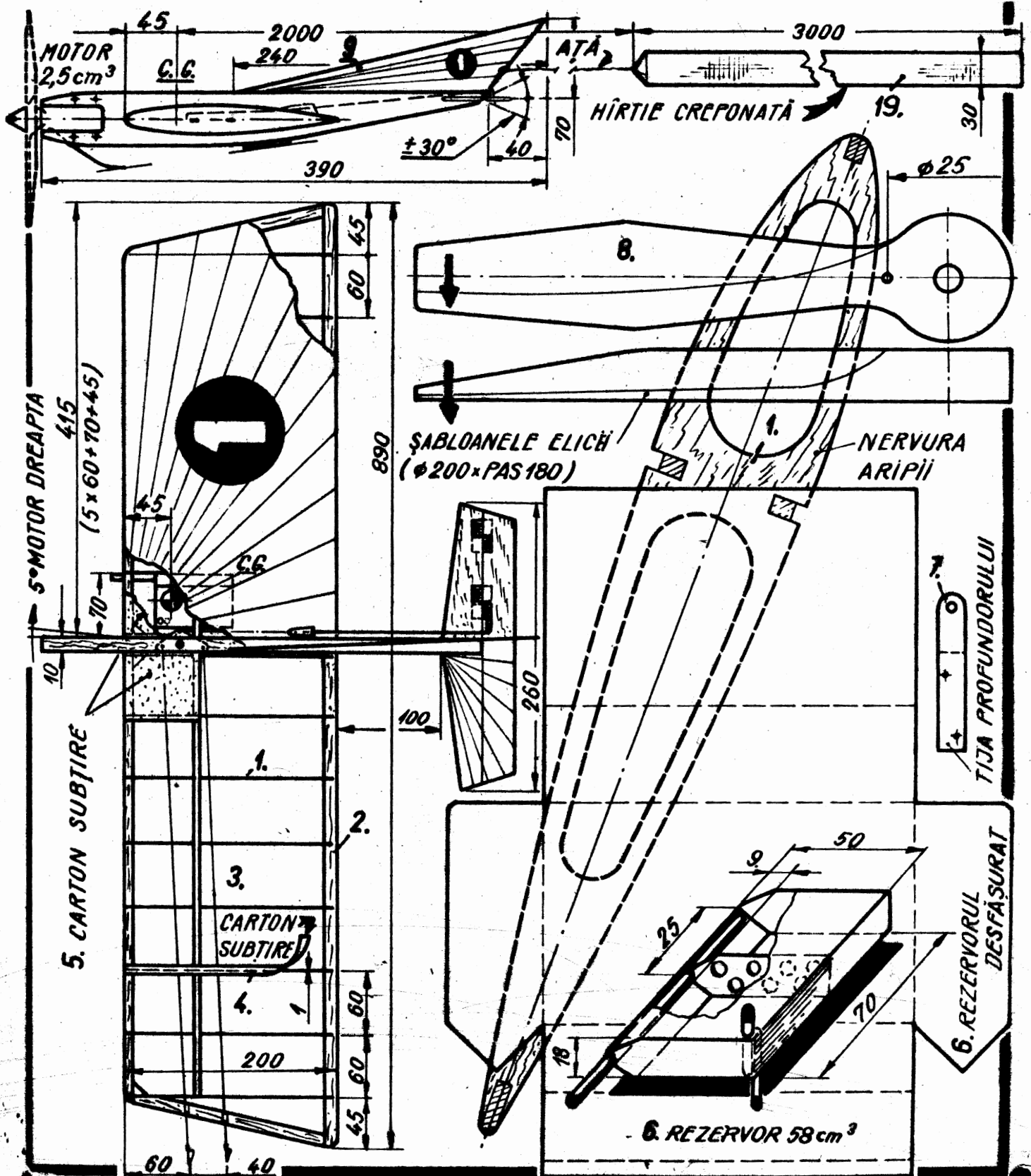
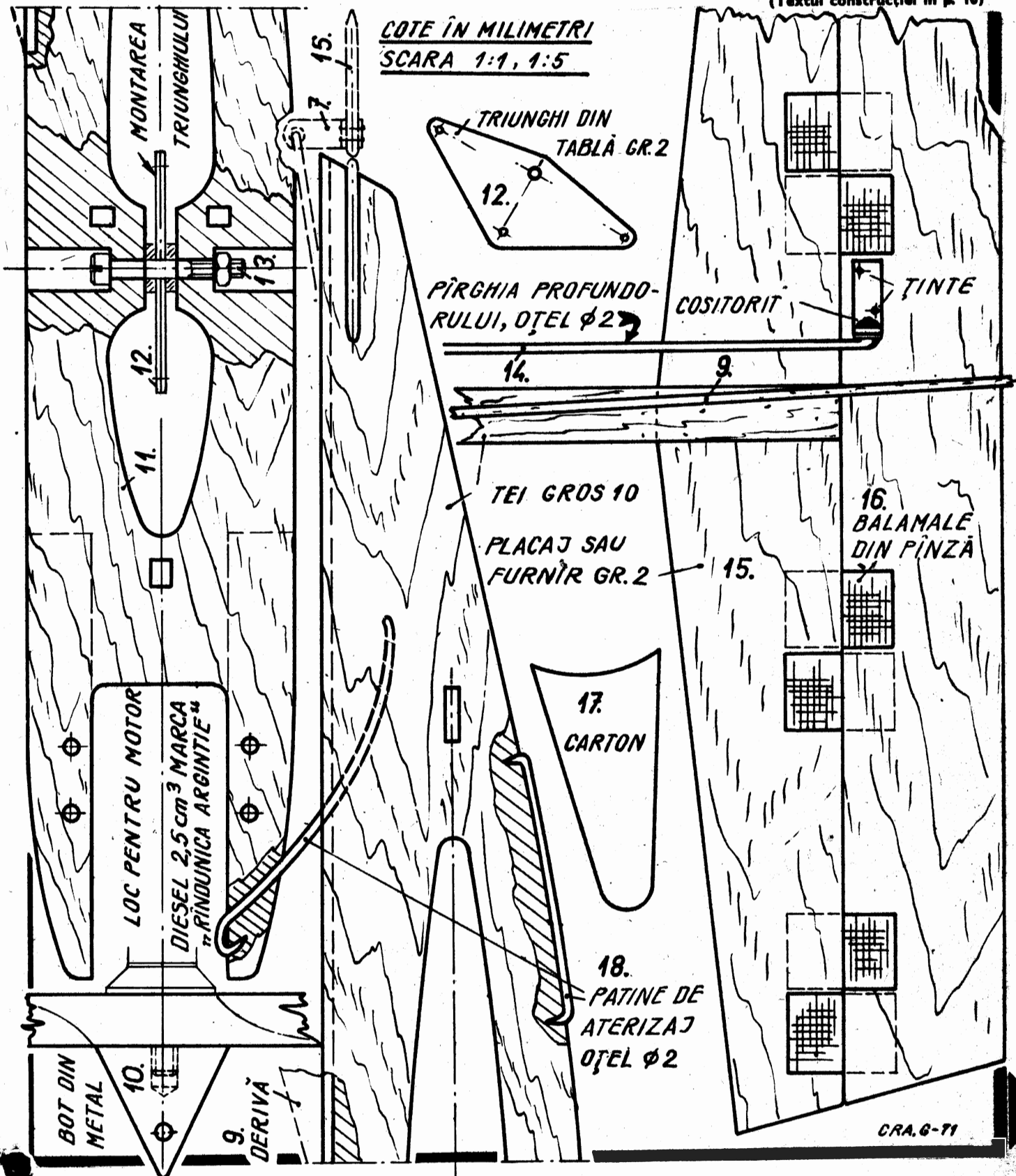


AEROMODELUL COMBAT „PIONIERUL”



AEROMODELUL COMBAT „PIONIERUL”

(Textul construcției în p. 10)



AEROMODELUL COMBAT

"PIONIERUL"



Concursurile de aeromodele captive, cu motorase dezlănțuite la peste 200 km pe oră, pilotate cu finețe de magician în labirintul Illigranat al acrobației aeriene, oferă privitorilor frumoase demonstrații aeromodelistice. Între acestea se detașează spectacolele oferite de bătaioasele — în adevăratul înțeles al cuvântului — combaturî, adică tipurile de aeromodelo destinate special luptelor sportive aeriene.

În paginile de față aveți prilejul să cunoașteți în amănunt și să construiți aeromodelul combat «PIONIERUL». Pe baza experiențelor făcute cu combatul «Tigrul T», campion al R.S.România la seniori în 1969 și, în altă variantă, campionul R.S.România la juniori în 1970, combatul pe care vi-l prezentăm a fost simplificat anume pentru a putea fi construit de aeromodeliștii începători.

Piese importante, ca fuzelajul, nervura aripilor, șabloanele elicei, rezervorul, profundorul și triunghiul de comandă, sînt desenate în mărime naturală (scara 1:1), deci trebuie doar copiate și decupate. Desenul în vedere lateral și de sus a fost făcut la scara 1:5. Toată construcția se lucrează din materiale indigene (lemn de tei, placaj, baghete din brad etc.).

Aripa, organul cel mai important al aeromodelului, a fost proiectată cu partea din interiorul cercului de zbor mai mare, astfel ca în timpul zborului portanța să tindă a răsturna aeromodelul în afara cercului, întinzînd cablurile de pilotaj. Amplasarea rezervorului în aripa dreaptă și fixarea motorului înclinat spre dreapta asigură deplasarea centrului de greutate (C.G.) pe aripa din exterior, servind aceleiași cerințe.

Cele 13 nervuri (1) din placaj de 1 mm sau furnir de 1,5 mm, împreună cu alte două nervuri centrale de 2-3 mm și lonjeroanele (2) care dau rezistența aripilor, conturează forma aerodinamică a modelului.

Fuzelajul (11), din scîndură de tei cu grosimea de 10 mm, decupat după conturul dat, se montează pe scheletul format de lonjeroane și nervuri, apoi tot ansamblul se încheiază cu clei ago sau clei de oase.

Ampenajele vertical (9) și orizontal (15) sînt făcute din placaj sau furnir de 2 mm. Cel orizontal se montează pe fuzelaj cu ajutorul balamalelor (16) din pînză de in. Înainte de uscare se verifică unghiul de montare a ampenajelor pe fuzelaj, care trebuie să fie de 90°.

Pentru confecționarea comenzilor, decupăm triunghiul de comandă (12) din tablă de duraluminu de 2 mm sau din tablă de oțel de 1 mm și pregătim cele două fire (3) din sîrmă de oțel de 0,5 mm. Tija de oțel cu diametrul de 2 mm (14) se fixează, prin cositorire, cu un capăt de profundor, celălalt capăt articulîndu-se la triunghiul de comandă. Apoi, cu un șurub (13) M3x25 mm, triunghiul se fixează pe fuzelaj. Suportul (7), confecționat din duraluminu, se atașază definitiv profundorului.

Se montează apoi patinele (18) din sîrmă de oțel cu diametrul de 2 mm.

Rezervorul (6) are capacitatea corespunzătoare unui zbor de 4'30". Se confecționează din tablă de cutie de conserve și rezerve metalice de la pixuri. Panoul separator perforat anulează balansul lichidului. După cositorire și spălare cu apă curată, se verifică etanșeitarea, apoi rezervorul se montează în aripa dreaptă, între lonjeroane, cu baghete și clei.

După șlefuire, aripa se întărește cu benzi din carton (4) lipite peste nervuri, iar rezervorul se acoperă cu carton de carenaj (5). Modelul se învește cu hîrtie japoneză, cu hîrtie natron, apoi se udă și, după uscare, se emailează. Piesa (17) de protecție a tijei (14) se îndoaie circular și se lipește pe aripă.

Alegerea culorii pentru vopsire rămîne la aprecierea și gustul fiecărui constructor.

Lîngă motor, pe batiu și pe partea centrală a aripilor, se așterne cu pensula un strat de lac izolant PALUX.

Motorușul diesel utilizat (2,5 cmc) se poate procura din comerț. După rodajul cu combustibil format din trei părți egale de eter sulfuric, petrol lampant și ulei de ricin, se poate folosi combustibilul de concurs: 3 părți eter sulfuric, 2 părți gaz lampant, 1,5 părți ulei de ricin.

Botul metalic (10) protejează filetul axului motor împotriva izbiturilor.

Elicea se decupează din scîndură de fag cu grosimea de 10 mm după forma șabloanelor (8), apoi se profilează cu pasul de înaintare de la stînga la dreapta (privind dinspre motor). După finisare, elicea se va impregna cu PALUX.

Legăm de ampenajul vertical panglica (10) din voal sau hîrtie creponată. În timp ce mecanicul pornește motorul, ajutorul ține în mînă panglica și o aruncă în zbor, odată cu aeromodelul condus de pilot.

Pentru început aeromodelul este pilotat în cerc. Apoi, pe măsura deprinderii tainelor zborului, pot fi încercate partide în doi. Pe parcursul desfășurării exercițiilor în vederea luptei, un pilot atacă, iar celălalt se apără. Atacul se face ținînd mina lîngă mina adversarului, pentru ca aeromodelo să fie la aceeași înălțime, atacatorul căutînd să prindă în cerc elicea panglica adversarului.

Aparatele nu trebuie să fie în nici un caz ciocnite, pentru că, într-un eventual accident, la cei peste 200 km pe oră, se distrug.

Adversarii trebuie să se înfrunte în limitele deplinei sportivități.

GEORGE CRAIOVEANU
maestru al sportului



Sub îndrumarea atentă a tovarășului profesor, pe planșetă prinde viață un nou profil de aripă.