

КОРДОВАЯ МОДЕЛЬ КОПИЯ САМОЛЁТА



PML-2008 «Як-18Т»

Руководство по сборке и эксплуатации



Дорогие друзья!

Благодарим Вас за проявленный интерес к нашей модели.

Мы рады представить Вам набор для самостоятельной постройки кордовой модели копии самолёта **PML-2008 «Як-18Т»**, продолжая тем самым серию кордовых моделей копий (класс F4B).

Наш набор выполнен с использованием высококачественных материалов и современных технологий (трехмерное моделирование и высокоточная лазерная резка). Что существенно сокращает трудоёмкость последующей обработки деталей и узлов при сборке модели, и делает процесс сборки модели простым и приятным.

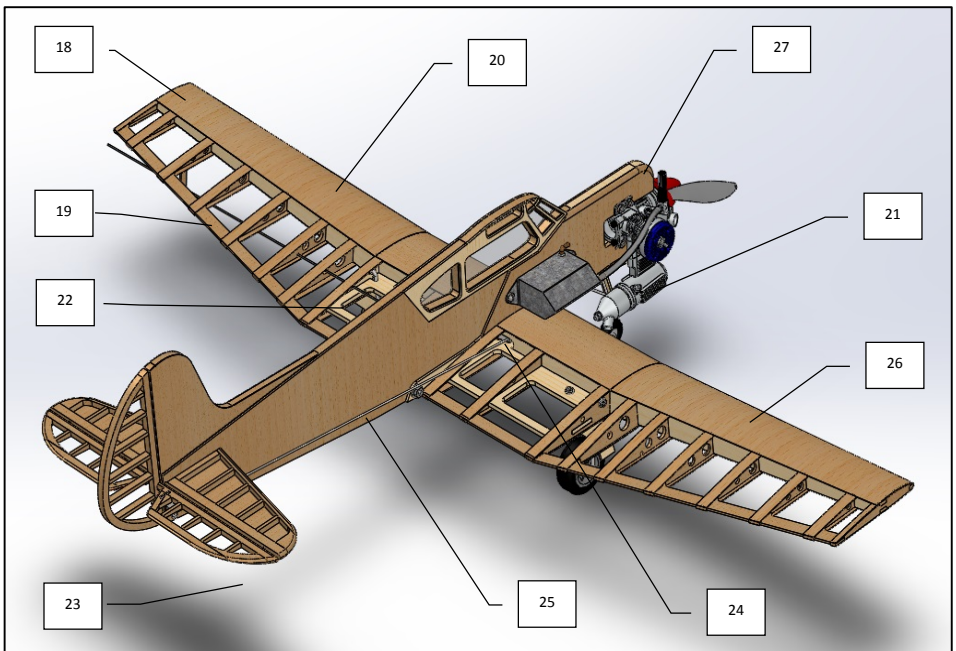
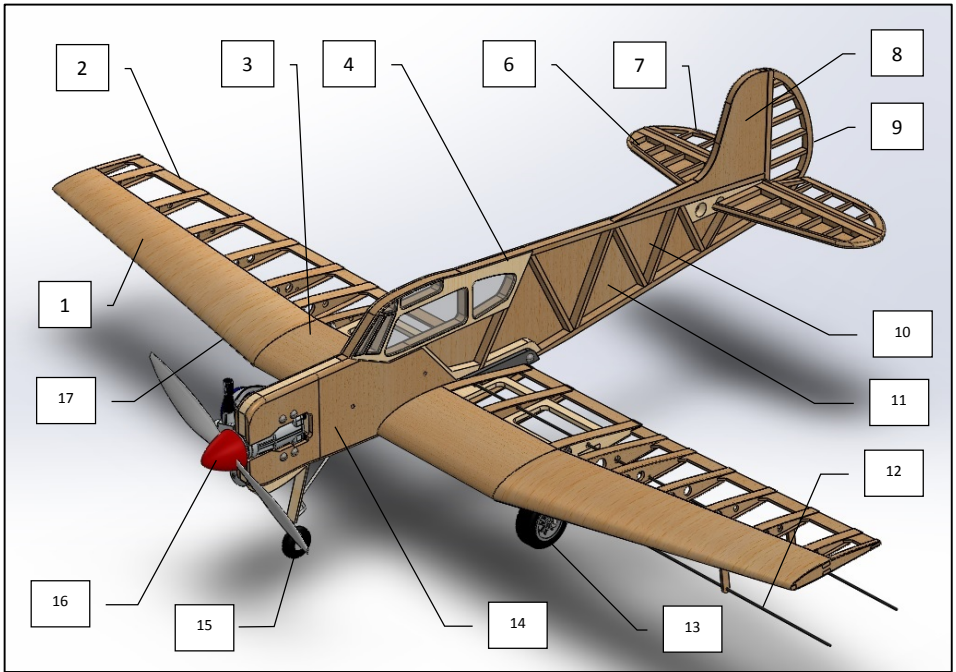


Закончив работу, Вы получите полностью готовую модель самолета. Останется лишь установить двигатель с винтом, заправить бак топливом и можно отправляться в полёт.

В процессе сборки кордовой модели самолёта вы приобретете дополнительные навыки работы с материалами и инструментом, а также окупётесь в мир авиационных технологий.

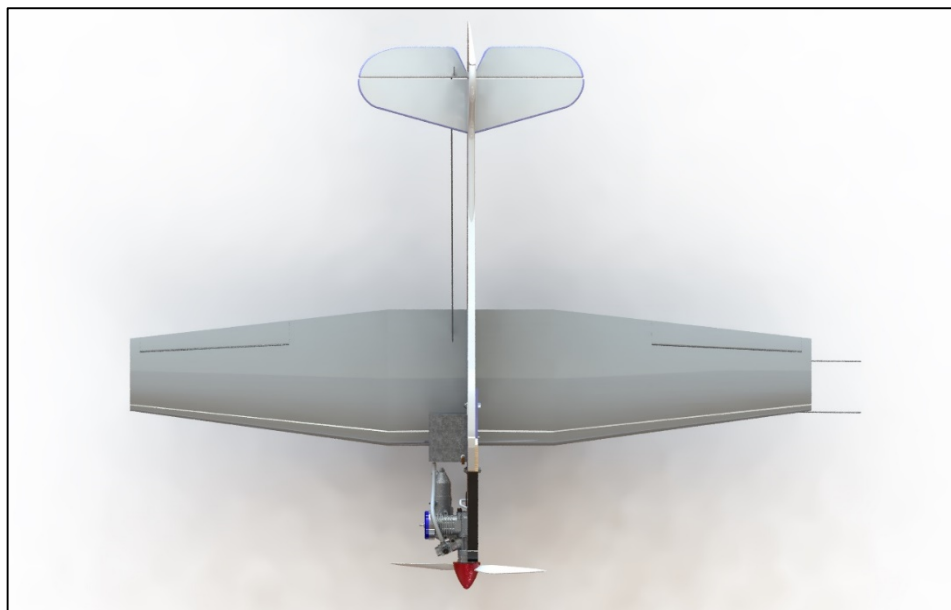
Надеемся, сборка модели доставит Вам массу приятных эмоций.

1. КОНСТРУКЦИЯ МОДЕЛИ



1— верхняя рейка лонжерона (рейка 5X5 мм), 2—задняя кромка крыла (рейка 5X20 мм), 3—нервюра (шпон 1мм), 4 — боковое стекло кабины (оргстекло 1мм), 5 — фюзеляж (фанера 8мм), 6 — стабилизатор (фанера 6мм), 7 — киль (фанера 6мм), 8 — руль направления (фанера 6мм), 9 — руль высоты (фанера 6мм), 10 — хвостовое шасси (ст. проволока ОВС 2 мм + колёсико), 11—боквина фюзеляжа, 12—полунервюра (фанера 3мм), 13— передняя кромка крыла (основная рейка 10X10 мм), 14—основное колесо 56x20, 15— стойка шасси (алюминиевая пластина 3 мм), 16 — компрессионный двигатель, 17— нижняя рейка лонжерона (рейка 5X5 мм), 18 — топливный бак на 60мл, 19 — боквина фюзеляжа, 20— бобышка под качалку управления, 21— тяги от качалки управления к кордам, 22 — тяга руля высоты (проволока 2.5мм), 23— кабанчик руля высоты, 24— качалка управления, 25— самоконтрящаяся гайка колеса, 26—ограничительная гайка колеса, 27— моторама (фанера 8 мм)

2. ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ РАЗМЕРЫ МОДЕЛИ



| | |
|---|---------|
| Длина модели (наибольшая) | 0,670 м |
| Размах крыла | 0,800 м |
| Высота модели (наибольшая с шасси) | 0,240 м |
| Расстояние от оси винта до земли | 0,120 м |
| Стояночный угол | 2° |
| Вес модели (сухой, без двигателя и топлива), ориентировочно | 0,5 кг |

ОПИСАНИЕ ПРОТОТИПА

Разработка Як-18Т была начата в 1964 году. Первый полёт опытного образца совершён в 1967, серийное производство осуществлялось в 1973—1983 на Смоленском авиационном заводе. Всего за этот промежуток в Смоленске произведено 536 Як-18Т, включая опытные и предназначавшиеся для испытаний экземпляры. В 1974 г. был построен санитарный вариант самолёта (заводской NN№ 03-05), рассчитанный на перевозку больного на носилках в сопровождении одного врача, но серийное производство этой модификации не было организовано. В ОКБ А. С. Яковлева разрабатывались также варианты самолёта с лыжным и поплавковым шасси, однако до постройки дело не дошло.

Изначально Як-18Т проектировали как многоцелевой, поэтому Министерства лесной промышленности и здравоохранения СССР заказали для своих подразделений по 300 машин. Эти заявки не были удовлетворены, поскольку решением Совмина СССР Як-18Т был принят в качестве учебно-тренировочного самолёта. В течение 10 лет Смоленский авиазавод отправлял свою продукцию только в летные училища гражданской авиации: Актюбинское, Бугурусланское, Кировоградское, Краснокутское и Сасовское. В аэроклубы ДОСААФ самолёты Як-18Т не поставляли.

В 1988 году приказом Министерства гражданской авиации СССР Як-18Т были сняты с эксплуатации. Часть их была утилизирована, а около 200 самолётов были выкуплены по остаточной стоимости энтузиастами. В итоге данный тип самолётов надолго стал наиболее многочисленным в авиации общего назначения в странах СНГ. Некоторое их количество было продано частным лицам за рубеж.



В 1993 году Смоленский авиационный завод возобновил мелкосерийное производство Як-18Т. Была выпущена серия из 15 единиц для УВАУГА. В дальнейшем выпускались единичные экземпляры.

Як-18Т- цельнометаллический низкоплан с прямым свободносущим крылом. Основными материалами, примененными в конструкции — алюминиевые сплавы Д16 и АК6.

Кабина — вентиляционного типа имеет две широкие входные двери, обеспечивающие удобный вход и выход пассажиров и экипажа. За кабиной в передней части фюзеляжа расположен вместительный багажник. Фонарь кабины обеспечивает хороший обзор местности и ВПП и снабжен управляемой шторкой для имитации слепого полета.

Шасси — трехколесное с носовой опорой, убирающееся в полете. Колеса главных опор — тормозные. Самолет может эксплуатироваться на грунтовых и с твердым покрытием ВПП.

Система управления — двойная. Фюзеляж — цельнометаллический полумонокок. В его бортах имеются вырезы под двери. На левом борту расположен люк багажного отсека.

Хвостовое оперение самолета подкосно-расчалочного типа с полотняной обшивкой. На киле установлены маяк, антенны курсовой и глиссадной системы «Ось-1».

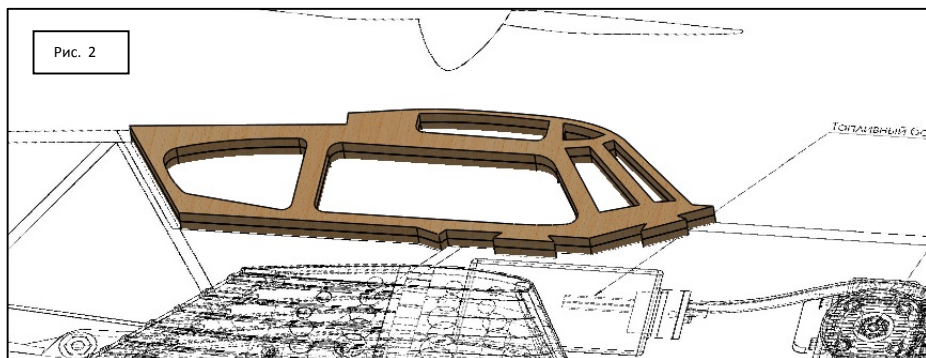
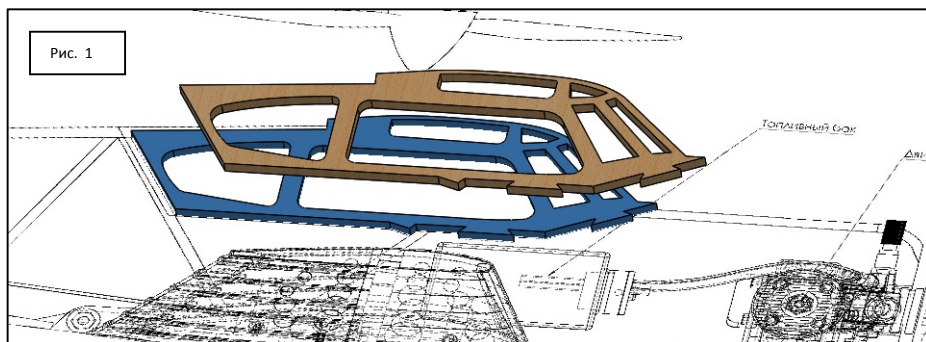
Радиооборудование самолета состоит из УКВ радиостанции «Ландыш-5», переговорного устройства СПУ-9, автоматического радиоконуса АРК-9, радиовысотомера малых высот, маркерного приемника и аппаратуры посадки «Ось-1».

3. СБОРКА МОДЕЛИ

3.1. СБОРКА ФЮЗЕЛЯЖА.

Сборку фюзеляжа начнем с того, что на ровной поверхности (стол, верстак, деревянная панель) расположим чертеж фюзеляжа в масштабе 1:1. Закрепим его и накроем тонкой прозрачной пленкой, чтобы не прилипали детали.

Сборку начнем со склейки рамки кабины пилотов. Эта деталь выполнена из 2-х фанерных заготовок толщиной 3 мм (**Рис. 1**). Аккуратно склеим их между собой, см. **Рис. 2**



Теперь подготовим среднюю часть моторамы. Она так-же выполнена из 2-х фанерных заготовок толщиной 3 мм (**Рис. 3**). Аккуратно склеим их между собой, см. **Рис. 4**

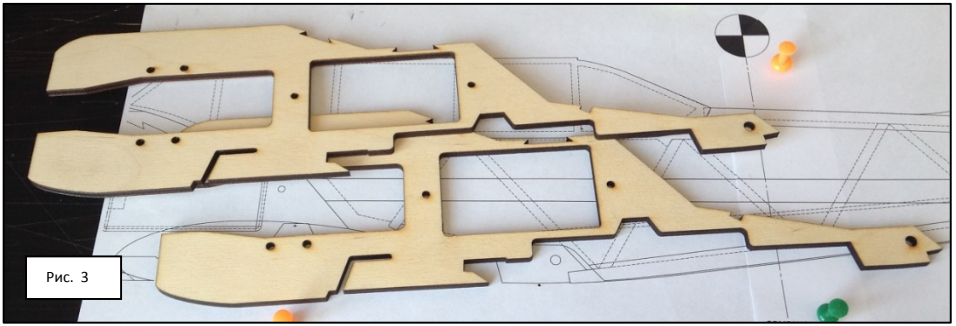


Рис. 3

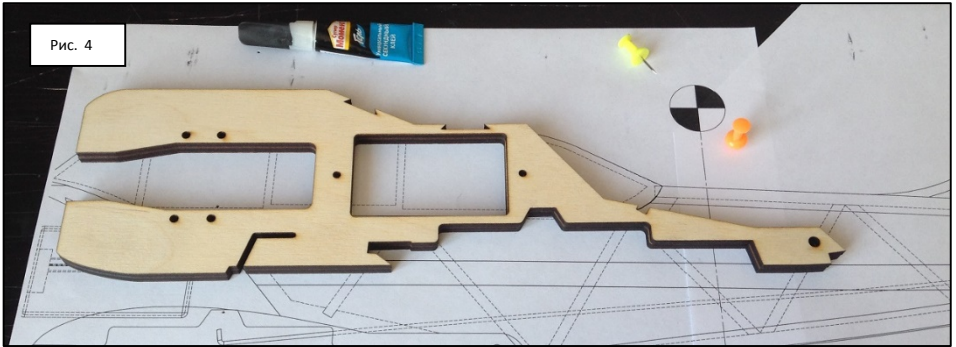


Рис. 4

Соберем между собой рамку кабины пилотов и среднюю часть моторамы. Последовательность операций и то что у вас должно получиться показано на **Рис. 5** и **6** ниже

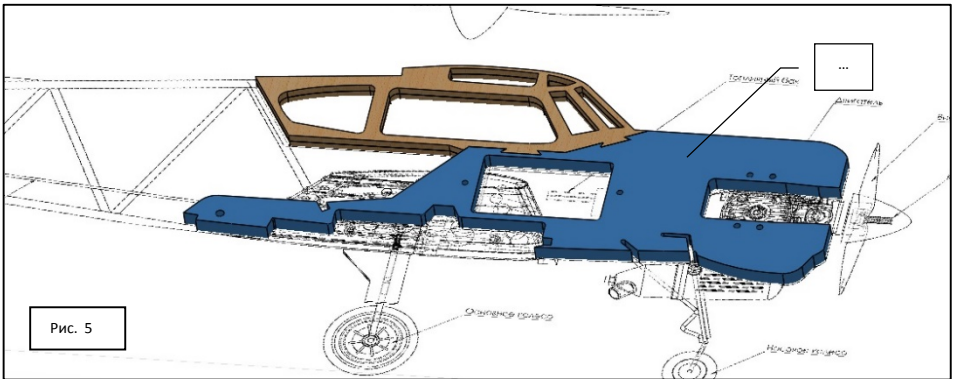
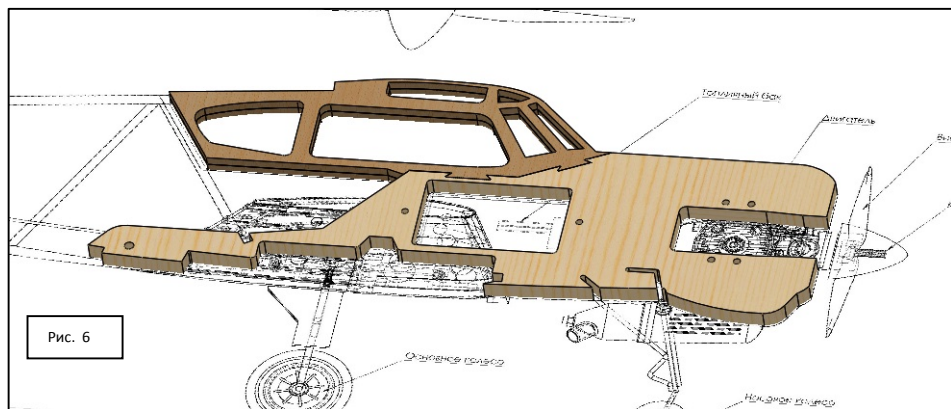


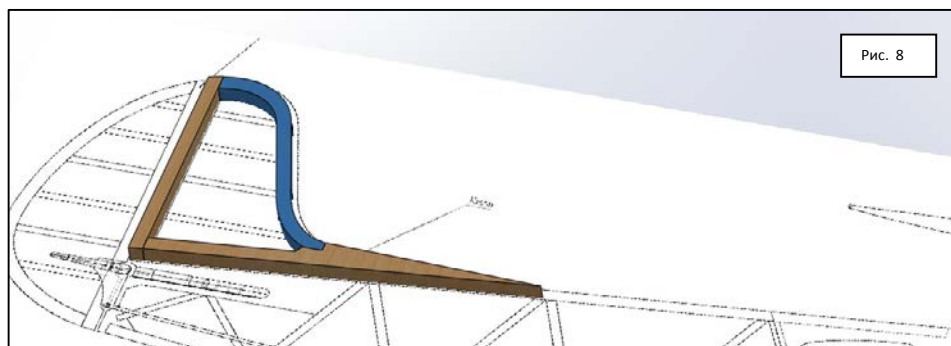
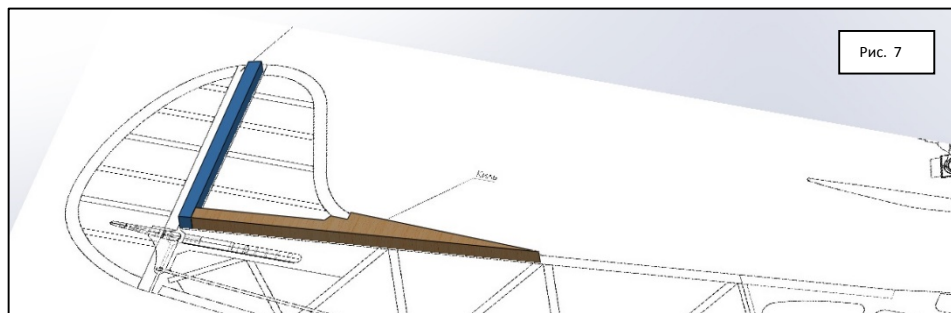
Рис. 5



Оставим детали прижатыми к ровной поверхности и друг к другу до полного высыхания.

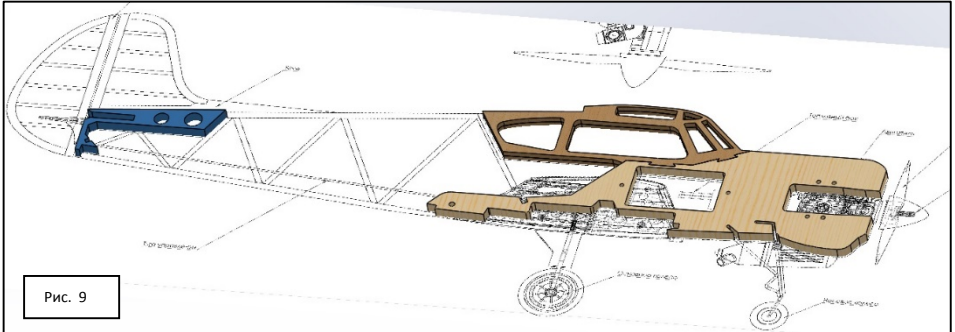
3.2. СБОРКА КИЛЯ.

Сборку хвостовой части начнем со склейки киля. Эта деталь выполнена из фанерных заготовок и рейки 6x8 мм (**Рис. 7**). Аккуратно склеим детали между собой так, как показано на **рис. 7** и **8** ниже.

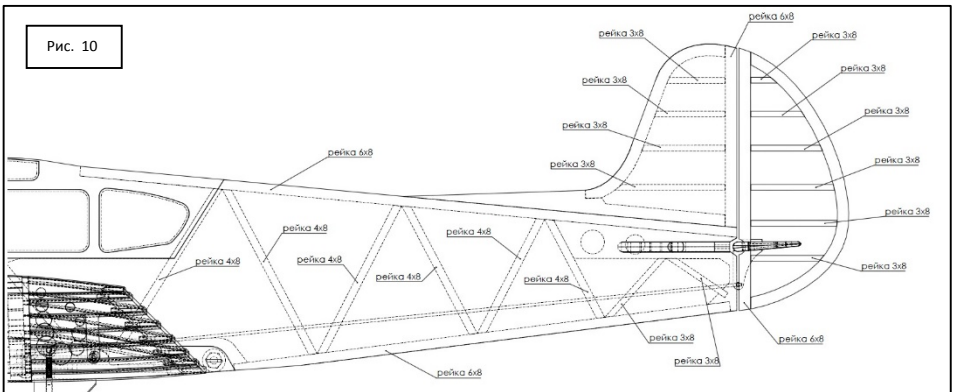


3.3. СБОРКА ФЮЗЕЛЯЖА (продолжение).

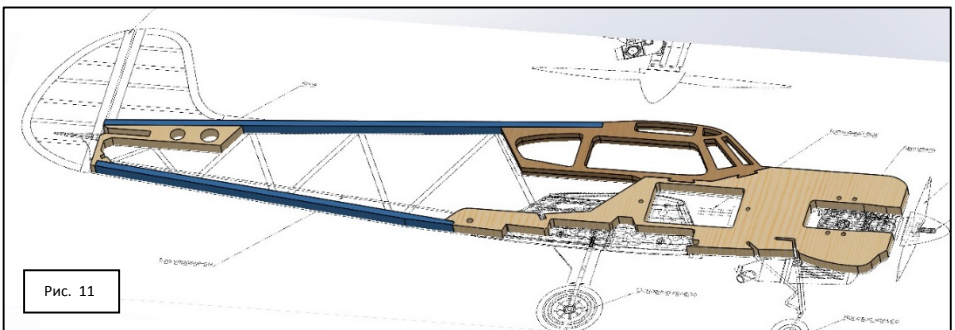
Из идущих в комплекте реек соберем фюзеляж «до полного»



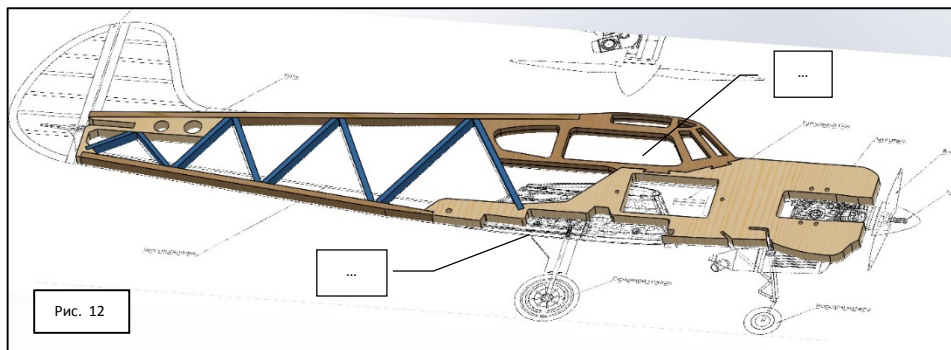
Расположим детали кила и носовой части на чертеже так, как это показано на **Рис. 9**



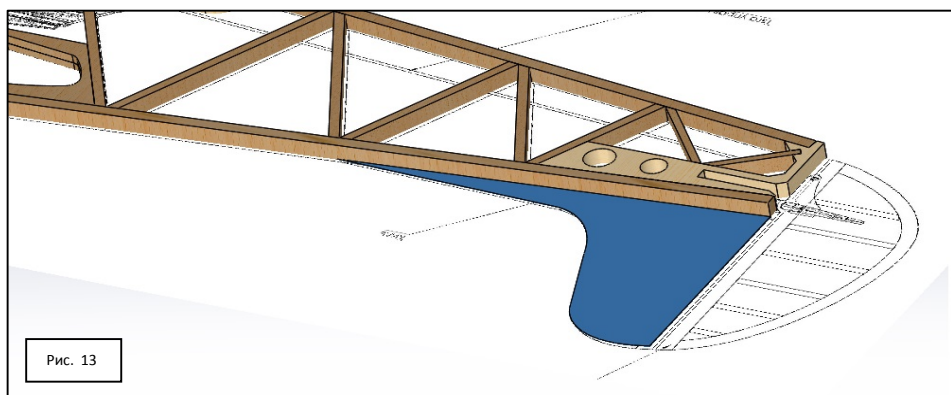
С помощью острого ножа или бритвы, примеряя по месту, из реек 6x8 соберем верхнюю и нижнюю части фюзеляжа так, как показано на примере сборки корпуса Як-18Т на **Рис. 10** и **11**.



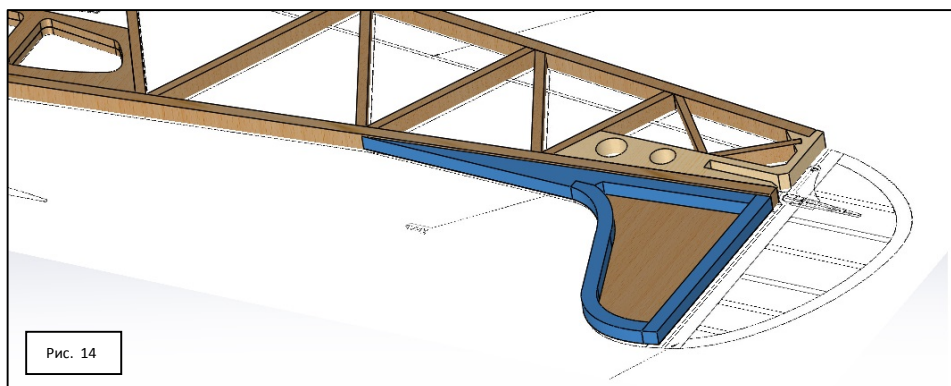
Далее так-же с помощью острого ножа или бритвы, примеряя по месту, из реек 4x8 соберем раскосную часть фюзеляжа так, как показано на **Рис. 12**. После высыхания клея, слегка подшкуриваем внешнюю сторону...



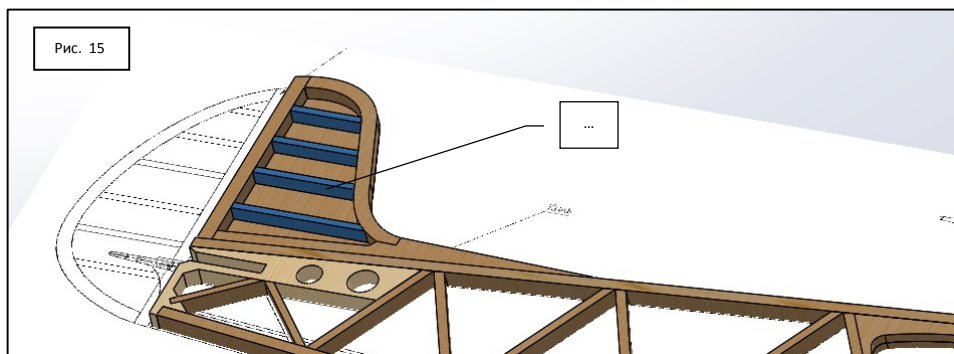
Укладываем на чертеж бальсовую заготовку обшивки киля, совмещаем ее с контуром чертежа так, как показано на **Рис. 13**.



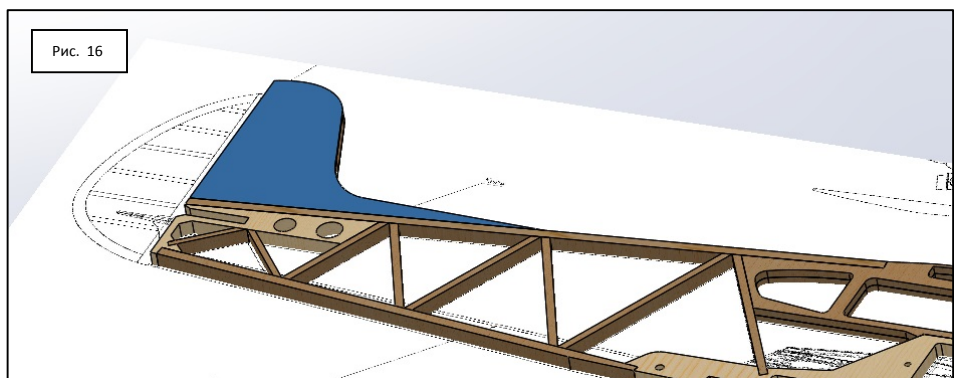
Приклеиваем к ней заготовку киля так, как показано на **Рис. 14**.



Далее из реек 3х6..8 подобираем киль. См. **Рис. 14**

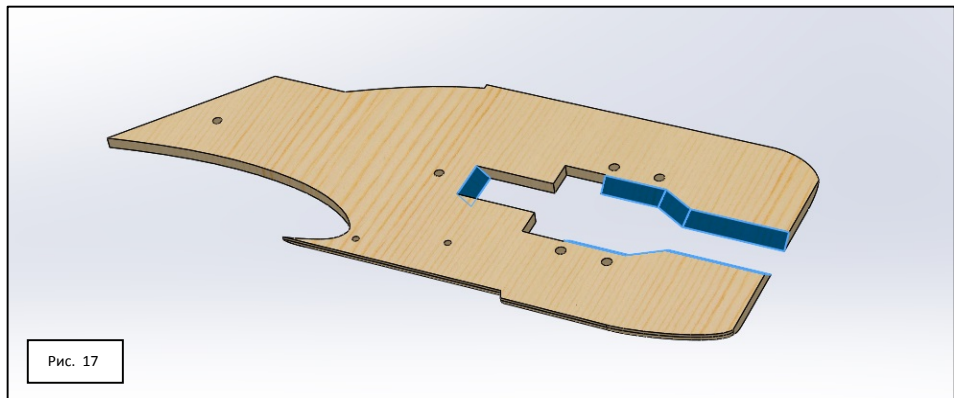


Приклеиваем сверху заготовку киля так, как показано на **Рис. 16**.

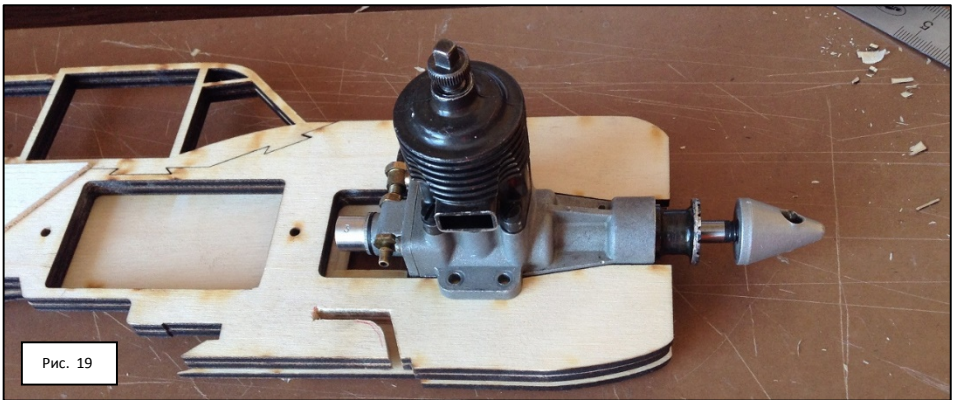


Далее...

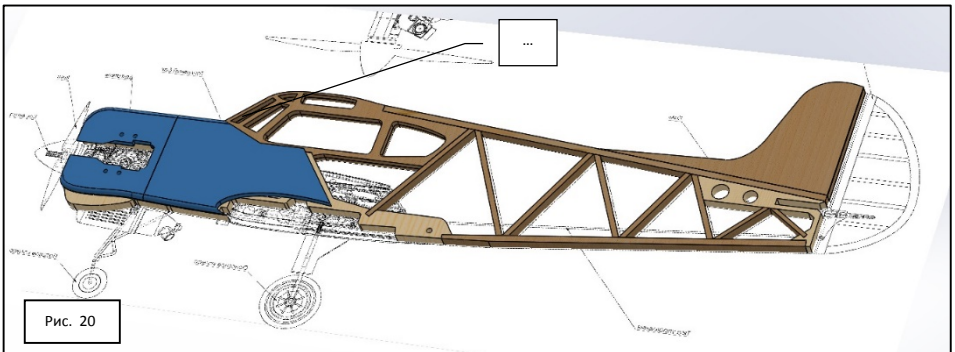
Берем левую накладку на носовую часть моторамы и профилируем (если надо) внутреннюю часть выреза под картер двигателя который будете ставить на модель.



То, что у вас должно получиться на данном этапе показано на **Рис. 17...19**



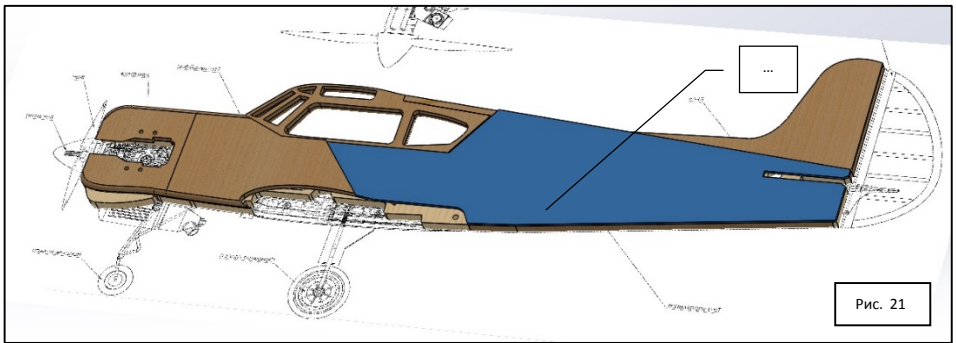
Наклеиваем левую накладку на мотораму совместив все грани так, как показано на **Рис. 20**



Оставим детали прижатыми к ровной поверхности и друг к другу до полного высыхания клея.

Оклеим для прочности левую боковину 2-3 мм бальсовой пластиной (В базовом варианте – заготовкой из пенопластовой пластины) так, как показано на **Рис. 21**.

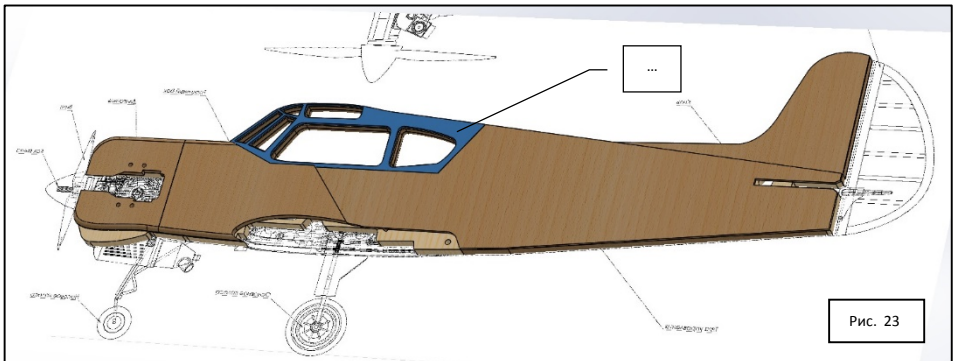
Оставим детали прижатыми к ровной поверхности и друг к другу до полного высыхания клея.



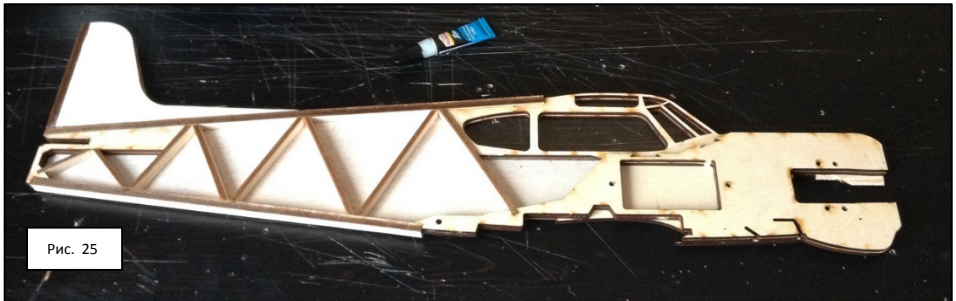
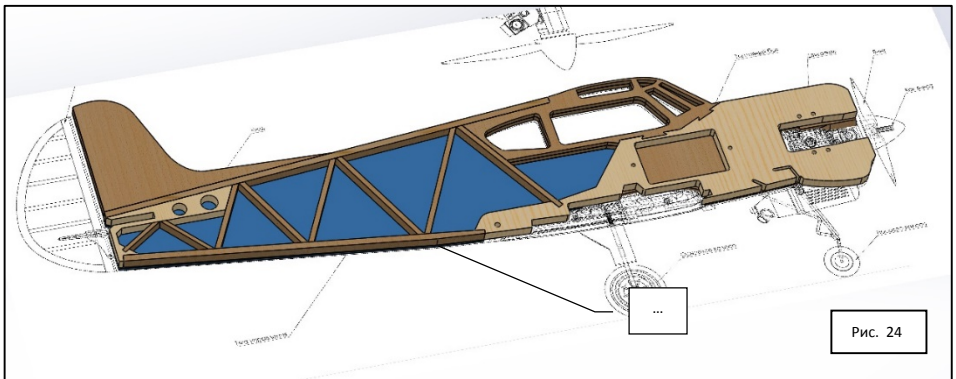
То, что у вас должно получиться на данном этапе показано на **Рис. 22**



Вклеим рамку переплета остекления кабины пилотов. См. **Рис. 23**.



Как клей подсохнет, перевернем фюзеляж и аккуратно проклеим стыки реек с боковиной клеем (например ПВА). См. **Рис. 24 и 25**.



Профилируем правую накладку на мотораму и (если надо) внутреннюю часть выреза под картер двигателя который будете ставить на модель.

Если вы будете использовать готовый пластиковый топливный бак 90СС, то в правой боковой накладке надо удалить прямоугольную фанерную вставку по контуру пробитому лазером.

Не устанавливаем накладку на клей !!!

3.4. СБОРКА И УСТАНОВКА ШАССИ

Сборка шасси особых сложностей не представляет.

Ниже, на **Рис. 26**, приведена фотография стоек реального самолета.

Мы будем делать посадочные устройства модели максимально похожими на те, что используются в реальном самолете.



Рис. 26

Примерные размеры носовой стойки приведены на **Рис. 27** ниже. Так-же можно гнуть проволочную заготовку сразу по чертежу.

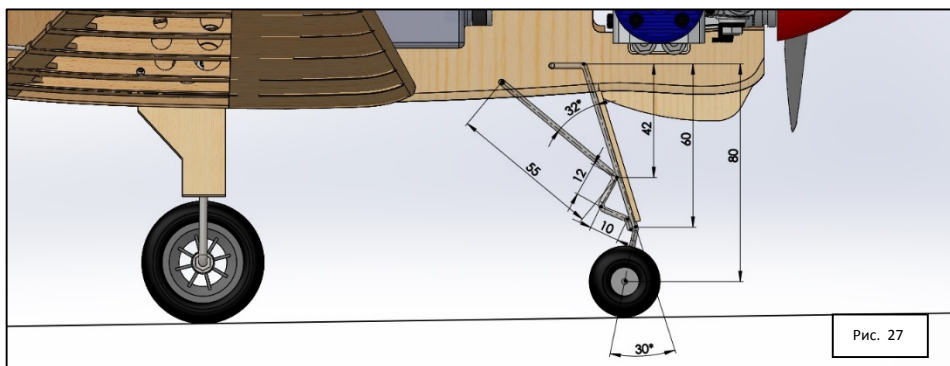


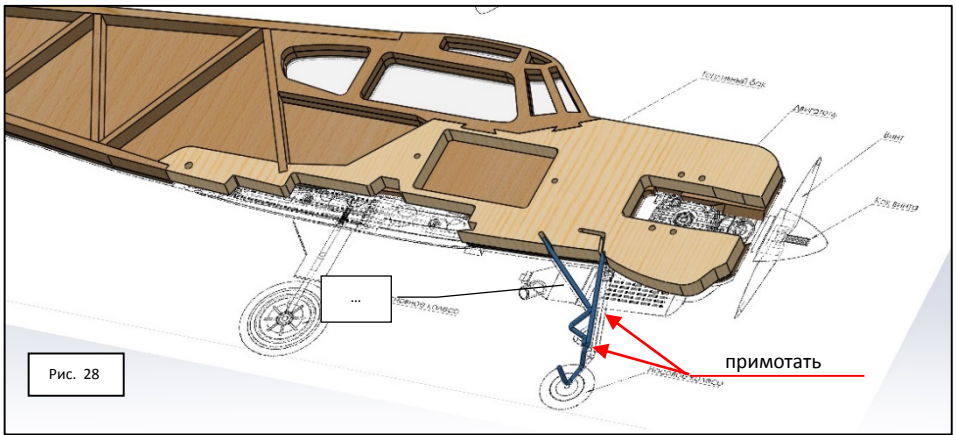
Рис. 27

Стальную проволоку 3 мм гнем по чертежу, нарезаем резьбу для фиксации носового колеса и устанавливаем в паз в мотораме.

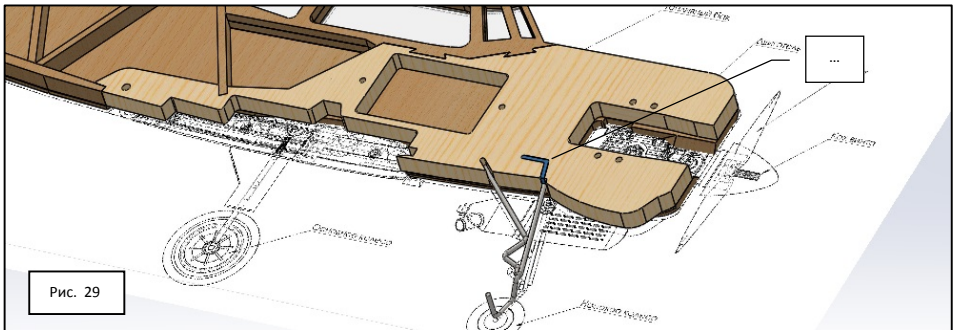
Аналогичным образом из проволоки 2 мм гнем подкос, фиксируем его в мотораме и тонкой медной проволокой к передней стойке. Пропаиваем место обмотки проволокой либо проливаем клеем (в данном случае используем не тонкую медную проволоку, а капроновую нить).

Проливаем клеем место установки носовой стойки с подкосом.

ВАЖНО!! Обратите внимание, что носовая стойка должна быть в плоскости с фюзеляжем, если смотреть со стороны «морды»



Заклеим 2 мм фанерным «уголком» носовую часть центроплана в месте установки носовой стойки так, как показано на **Рис. 29**



3.5. СБОРКА ФЮЗЕЛЯЖА (продолжение).

Устанавливаем правую накладку на клей и прочно зафиксировав оставляем до полного высыхания клея так, как показано на **Рис. 28**.

Оставим детали прижатыми к ровной поверхности и друг к другу до полного высыхания клея.

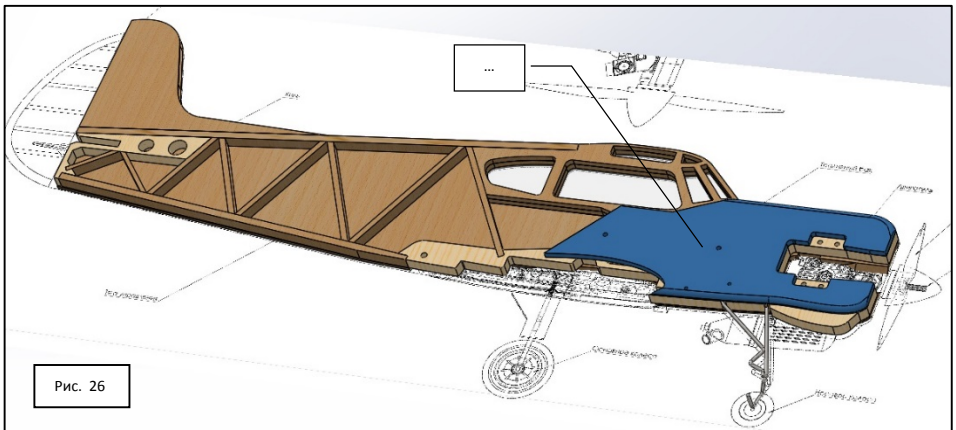


Рис. 26

Оклеим для прочности левую боковину 2-3 мм бальсовой пластиной (В базовом варианте – заготовкой из пенопластовой пластины) так, как показано на **Рис. 27**.

Оставим детали прижатыми к ровной поверхности и друг к другу до полного высыхания клея.

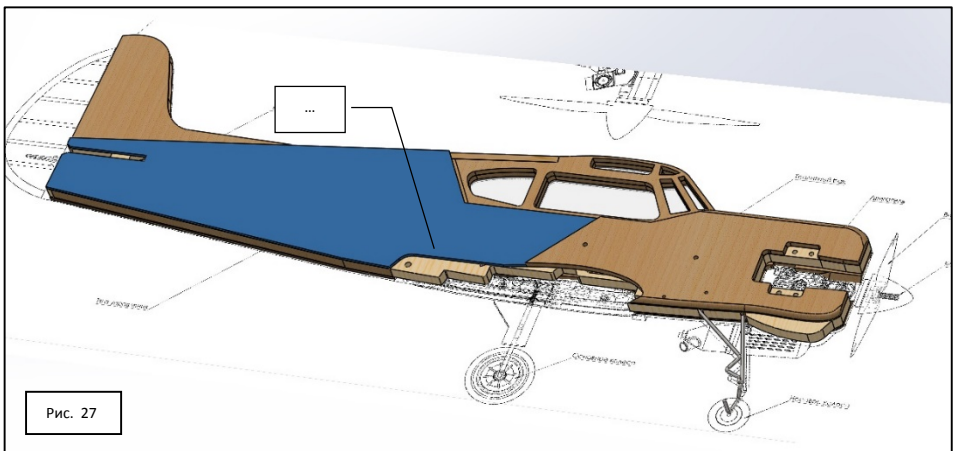
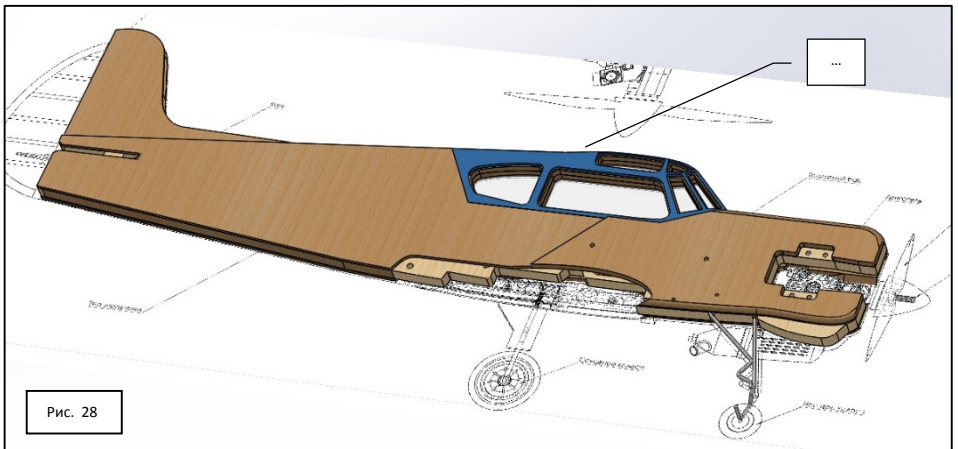


Рис. 27

Вклеим рамку переплета остекления кабины пилотов. См. **Рис. 28**.



3.5.1. Установка остекления кабины пилота

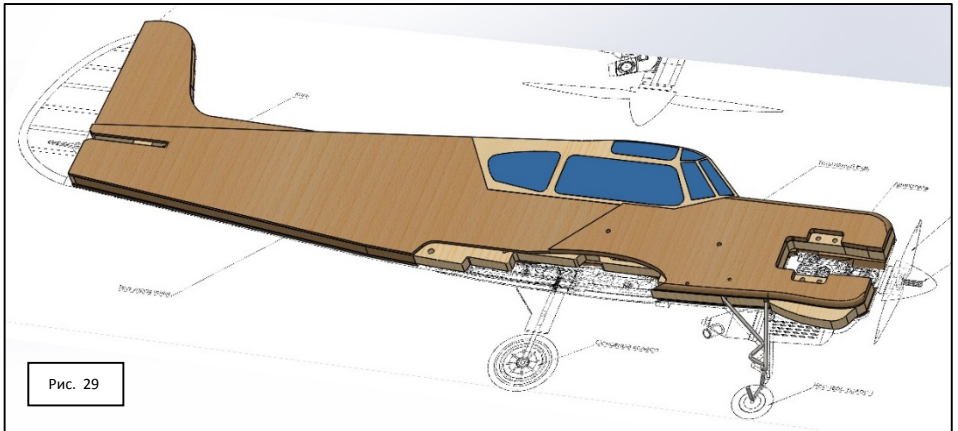
Достанем из набора две заготовки остекления из прозрачного пластика.

Подготовим детали к склейке. Для этого обработаем мелкозернистой шкуркой поверхность заготовки рамки фонаря кабины пилота в местах куда будет наноситься клей.

С поверхности заготовок из прозрачного пластика удалим защитную пленку (пока только со стороны которая будет приклеиваться к рамке фонаря кабины пилота).

По очереди приклеим остекление к рамке клеем на прозрачной основе.

Рис. 29 будет вам в помощь.



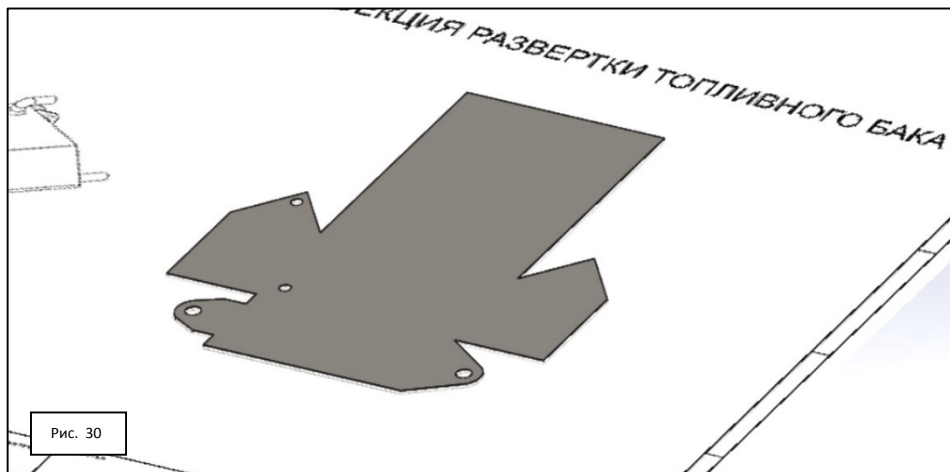
Для большей реалистичности в среднюю часть кабины пилота можно поместить изображение летчика, которую можно предварительно распечатать с двух сторон, наклеить на толстый лист картона и поместить в середину кабины.

3.6. СБОРКА И УСТАНОВКА ТОПЛИВНОГО БАКА.

Топливный бак спаян из белой жести толщиной 0,3 мм. Он выполнен по принципу чернильницы-непроливайки и внешне напоминает лежащий на боку домик.

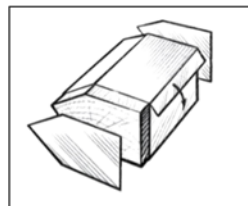
Бак имеет две трубки: питающую, соединенную с двигателем кембриком, заправочную (она же дренажная). Объем его ~50 см³.

Вырезаем из идущего в комплекте куска белой жести по шаблону заготовку. (В зависимости от комплектации, у вас в наборе уже может идти вырезанная лазером заготовка топливного бака)



При желании можно изготовить шаблон бачка — деревянную оправку, и согнуть бак по оправке.

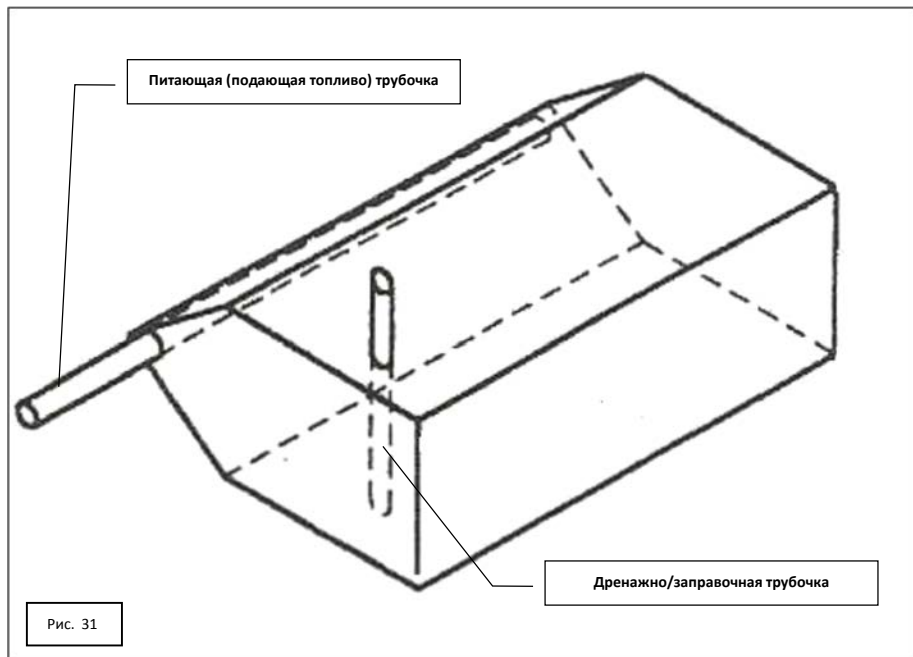
Места стыков пропаяем, применяя паяльную кислоту. Ее можно купить в любом хозяйственном магазине. Прежде чем начинать, надо очень тщательно обезжирить поверхности, подвергаемые пайке или лужению, окислы с поверхности удалить зачисткой напильником, шкуркой или металлической щеткой.



Следует иметь в виду, что паяльная кислота вызывает ржавление, поэтому готовый бачок надо тщательно промыть водой.

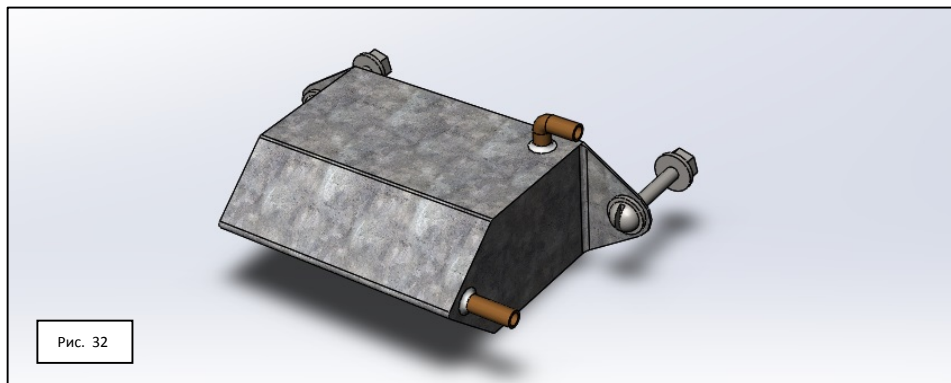
Меры предосторожности: при попадании на кожу паяльной кислоты необходимо промыть водой с мылом

Впаиваем трубочки как показано на рис. 31 ниже (показан схематично без крепежных «ушек»)



Готовый топливный бак проверяем на герметичность. Для этого зальем в него модельное топливо и создадим небольшое давление в баке через дренажно/заправочную трубочку. Предварительно закрыв трубочку топливоподачи заглушкой (пальцем).

Если наблюдается течь топлива через непропаянные стыки, помечаем их, сливаем топливо. Промываем бак, сушим и пропаиваем отмеченные места. Повторяем процедуру проверки бака на герметичность до устранения течи. При желании воспользуемся стойким к топливу герметиком.



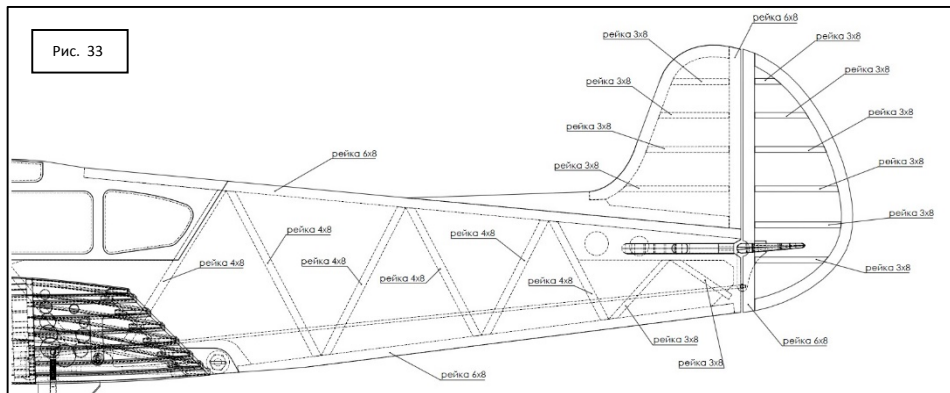
Как выглядит готовый топливный бак, можно увидеть на **Рис. 32**

Установка топливного бака в модель сложности не представляет. Бак устанавливается на свое посадочное место на мотораме и фиксируется идущими в комплекте винтами М3 с гайками и шайбами во время финальной сборки модели после ее окраски.

3.7. СБОРКА ВЕРТИКАЛЬНОГО ОПЕРЕНИЯ.

3.7.1. Сборка руля направления

Для выполнения этой процедуры вам потребуется чертеж и ровная поверхность. Процедура не сложная, но требует аккуратности.



Расстилаем чертеж на ровной поверхности, накрываем прозрачной пленкой и приступаем к выклеиванию Руля направления из заготовок идущих в комплекте и бальсовых реек 3x6...8.

Последовательность операций показана на примере киля аналогичной модели Як-52 и то что у вас должно получиться показано на **Рис. 34** и **35** ниже (только соответственно для модели что вы собираете – Як-18Т).





Рис. 35

После того как обработка поверхностей будет завершена, покроем киль 2-я тонкими слоями бесцветного лака для дерева, с последующей обработкой поверхности мелкозернистой шкуркой, для получения гладкой и ровной поверхности.

Это необходимо для того, чтобы обеспечить необходимую гладкость поверхности для приклеивания самоклеющейся пленки к поверхности киля.

3.7.2. Обтягивание Руля направления термопленкой.

По бумажному шаблону снятому с чертежа необходимо вырезать из термопленки с припуском 0,5-1 см две зеркальные заготовки для оклейки киля. Удалив защитную поверхность (прозрачная пленка) с клеевого слоя, накладываем самоклеющуюся термопленку с каждой стороны киля.

Аккуратно придерживая края пленки, необходимо произвести разглаживание пленки утюгом, предварительно нагретым до температуры около 120°C (регулятор температуры утюга установлен между делениями 1 и 2). Это нужно для того, чтобы пленка прилипла и натянулась.

Когда плёнка прилипнет, можно увеличить температуру поверхности утюга до 150°C, и произвести окончательное разглаживание пленки.

Повторите данную операцию для обратной стороны киля.

3.7.3. Оклейка Руля направления бальсовыми пластинами.

Возьмите идущие в комплекте тонкие (1мм) предварительно вырезанные бальсовые заготовки для киля, и аккуратно с двух сторон наклейте на соответствующие поверхности.



То, что у вас должно получиться на данном этапе показано на **Рис. 38** ниже.

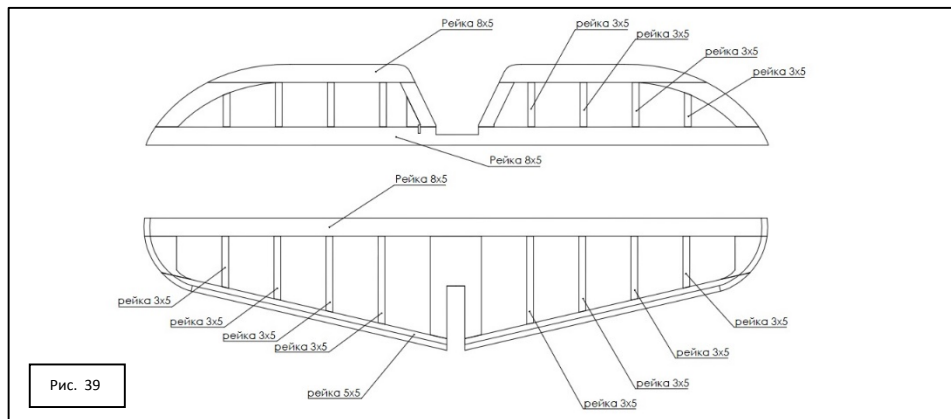


Соблюдайте аккуратность, не продавите поверхность пластин.

3.8. СБОРКА ГОРИЗОНТАЛЬНОГО ОПЕРЕНИЯ.

3.8.1. Сборка стабилизатора и руля высоты.

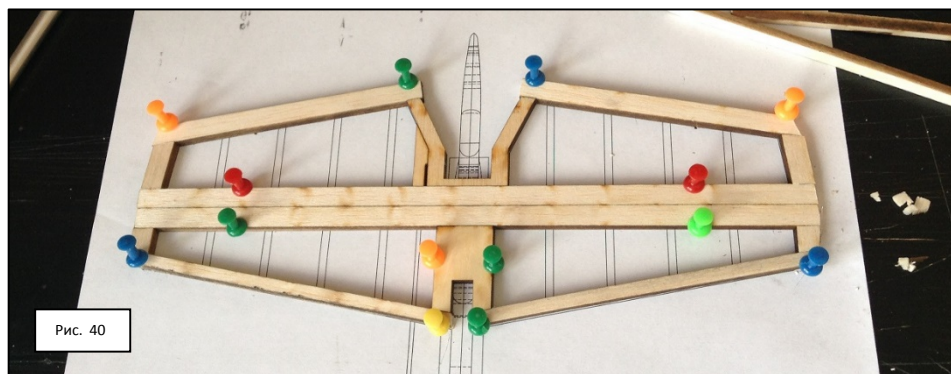
Для выполнения этой процедуры вам также потребуется чертеж и ровная поверхность. Процедура не сложная, но требует аккуратности.



Расстилаем чертеж на ровной поверхности, накрываем прозрачной пленкой и приступаем к выклеиванию стабилизатора из бальсовых реек 3x5, 8x5 и заготовок идущих в комплекте.

Серединная вставка в стабилизаторе и руле высоты выполнена из твердых сортов дерева (фанеры).

То, что у вас должно получиться на данном этапе показано на примере стабилизатора аналогичной модели Як-52 показано на **Рис. 40 и 41** ниже.



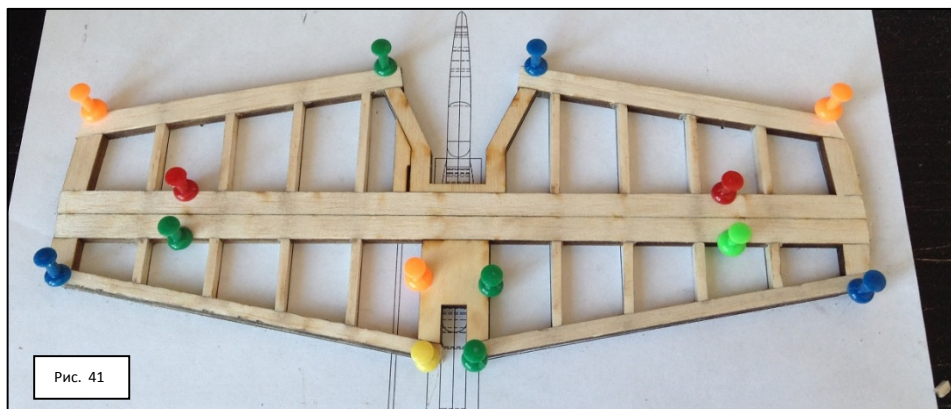


Рис. 41

Скругляем углы на передней кромке стабилизатора так, как это показано на **Рис. 42** ниже.

Для выполнения этой работы можно воспользоваться напильником или бруском с наклеенной на него крупнозернистой шкуркой.

Очень хороший результат дает использование вибрационной шлифовальной машинки или бруска с наклеенной на него шкуркой.

3.8.2. Подготовка к установке шарниров руля высоты.

Возьмем линейку и прочертим вдоль задней кромки стабилизатора строго по центру линию. Разметим на ней в районе перемычек 4-е отверстия под шарниры руля высоты.

Далее используя дрель, сверлом диаметром 2мм аккуратно сверлим 4-е отверстия глубиной 15-20мм под штырьковые шарниры в задней кромке стабилизатора между перемычками.

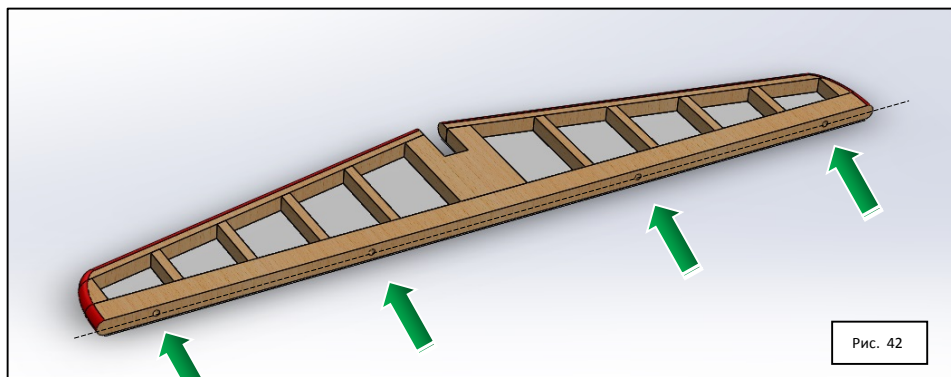


Рис. 42

Далее сверлом 5мм рассверливаем отверстия под головки шарниров на глубину примерно 3мм

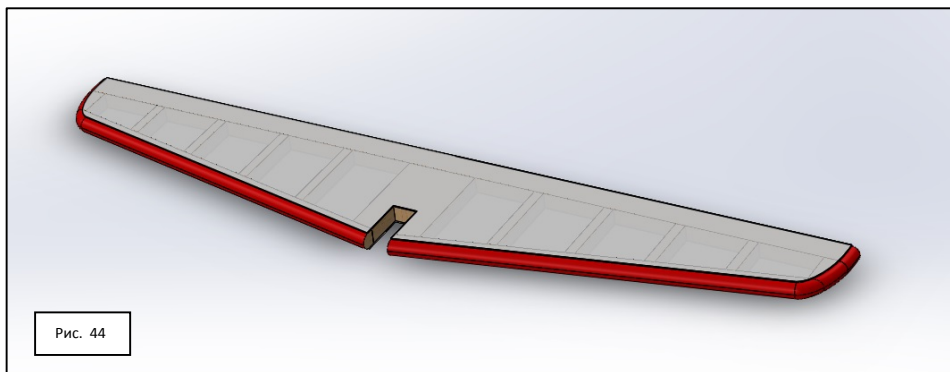
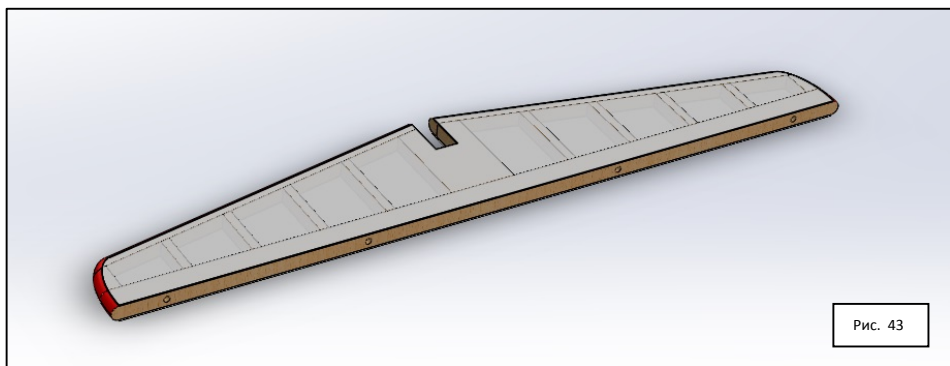
Это нужно для того, что-бы ось шарнира после сборки находилась в 2мм от задней кромки стабилизатора.

3.8.3. Обтягивание стабилизатора термопленкой.

После того как обработка поверхности будет завершена, покроем стабилизатор 2-я тонкими слоями бесцветного лака для дерева, с последующей обработкой поверхности мелкозернистой шкуркой, для получения гладкой и ровной поверхности.

Это необходимо для того, чтобы обеспечить необходимую гладкость поверхности для приклеивания самоклеющейся пленки к поверхности стабилизатора.

По бумажному шаблону, необходимо вырезать из термопленки с припуском 0,5-1 см две зеркальные заготовки для оклейки стабилизатора. Удалив защитную поверхность (прозрачная пленка) с клеевого слоя, накладываем самоклеющуюся термопленку с каждой стороны стабилизатора. См. **Рис. 43 и 44**



Аккуратно придерживая края пленки, необходимо произвести разглаживание пленки утюгом, предварительно нагретым до температуры около 120°C (регулятор температуры утюга установлен между делениями 1 и 2). Это нужно для того, чтобы пленка прилипла и натянулась.

Когда плёнка прилипнет, можно увеличить температуру поверхности утюга до 150°C, и произвести окончательное разглаживание пленки. Повторите данную операцию для обратной стороны стабилизатора.

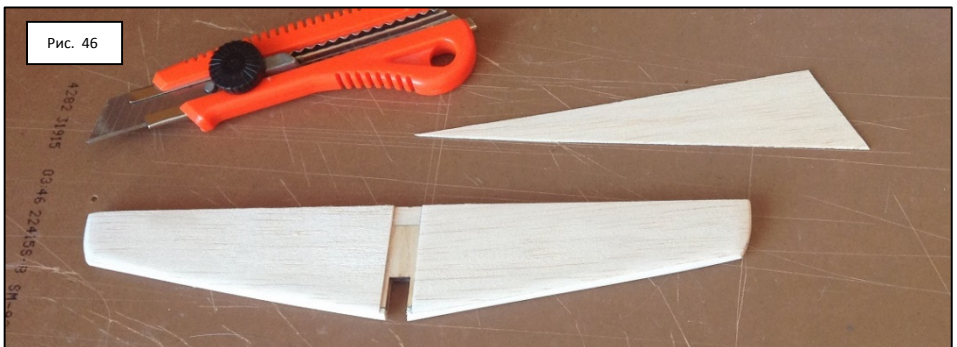
3.8.4. Оклейка стабилизатора бальсовыми пластинами.

Возьмите идущие в комплекте тонкие (1мм) предварительно вырезанные бальсовые заготовки для стабилизатора, и аккуратно с двух сторон ровно, без перекосов и скрутки наклейте на соответствующие поверхности сверху и снизу стабилизатора.



ВАЖНО !!! Обратите внимание, что центральная часть стабилизатора на ширину примерно 14мм (для бальсовых) и 18мм (для пенопластовых) накладок не заклеивается.

То, что у вас должно получиться на данном этапе показано на **Рис. 45 и 46** ниже.



Соблюдайте аккуратность, не продавите поверхность пластин.

3.8.5. Сборка руля высоты.

Процедура была описана в п.3.6.1.

Скругляем углы на его передней кромке так, как это показано на **Рис. 33** ниже. Для выполнения этой работы можно воспользоваться напильником или бруском с наклеенной на него крупнозернистой шкуркой.

Очень хороший результат дает использование вибрационной шлифовальной машинки.

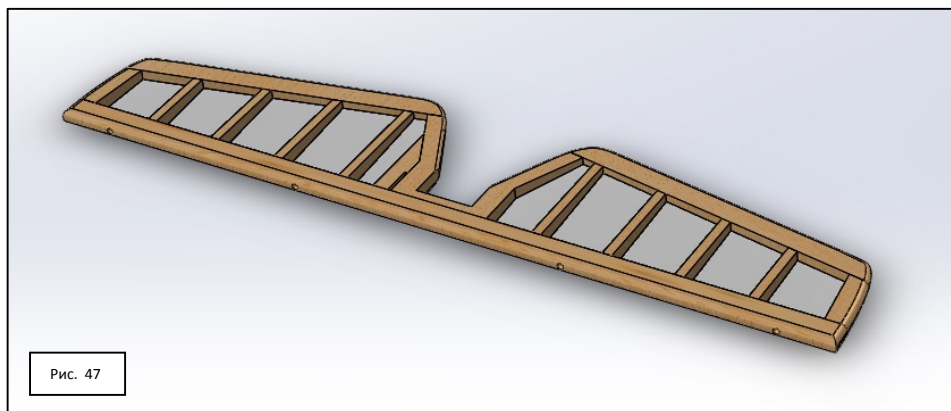


Рис. 47

После с помощью тех же инструментов, а еще лучше с использованием вибрационной шлейф машинки придаем рулю высоты плавно сужающийся до 1-2мм профиль. См. **Рис. 47 и 48.**

Эта работа требует повышенной аккуратности и внимания, чтобы не сломать заготовку.

То, что у Вас должно получиться, можно увидеть на приведенном ниже **Рис. 49.**



Рис. 48

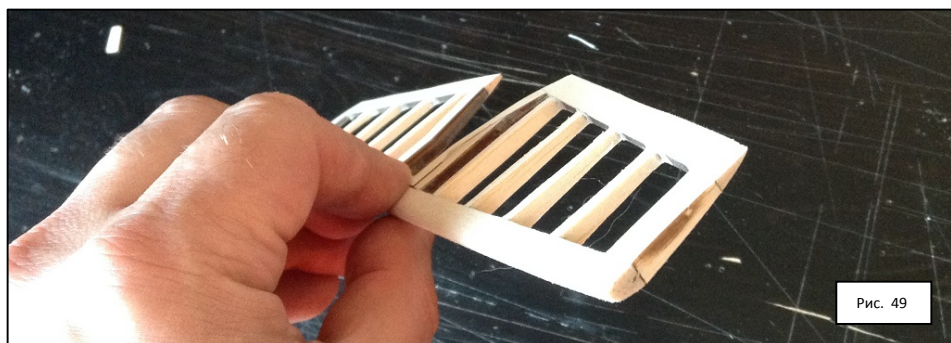
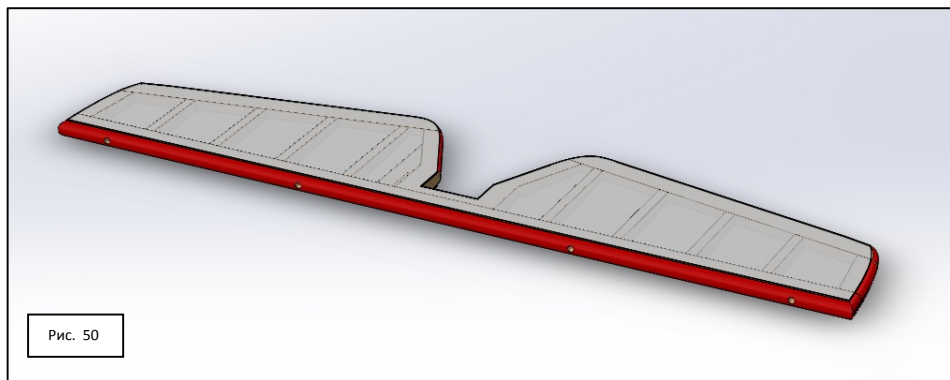


Рис. 49

3.8.6. Обтягивание Руля высоты термопленкой.

После того как обработка поверхности будет завершена, покроем руль высоты 2-я тонкими слоями бесцветного лака для дерева, с последующей обработкой поверхности мелкозернистой шкуркой, для получения гладкой и ровной поверхности.

Это необходимо для того, чтобы обеспечить необходимую гладкость поверхности для приклеивания самоклеющейся пленки к поверхности руля высоты.



По бумажному шаблону, необходимо вырезать из термопленки с припуском 0,5-1 см две зеркальные заготовки для оклейки руля высоты. Удалив защитную поверхность (прозрачная пленка) с клеевого слоя, накладываем самоклеющуюся термопленку с каждой стороны стабилизатора. См. **Рис.50**

Аккуратно придерживая края пленки, необходимо произвести разглаживание пленки утюгом, предварительно нагретым до температуры около 120°C (регулятор температуры утюга установлен между делениями 1 и 2). Это нужно для того, чтобы пленка прилипла и натянулась. Когда плёнка прилипнет, можно увеличить температуру поверхности утюга до 150°C, и произвести окончательное разглаживание пленки. Повторите данную операцию для обратной стороны стабилизатора.

3.8.7. Оклейка Руля высоты бальсовыми пластинами.

Возьмите идущие в комплекте тонкие (1мм) предварительно вырезанные бальсовые заготовки для руля высоты, и аккуратно с двух сторон ровно, без перекосов и скрутки наклейте на соответствующие поверхности сверху и снизу руля высоты.

То, что у Вас должно получиться, можно увидеть на приведенном ниже **Рис. 52 и 52**.

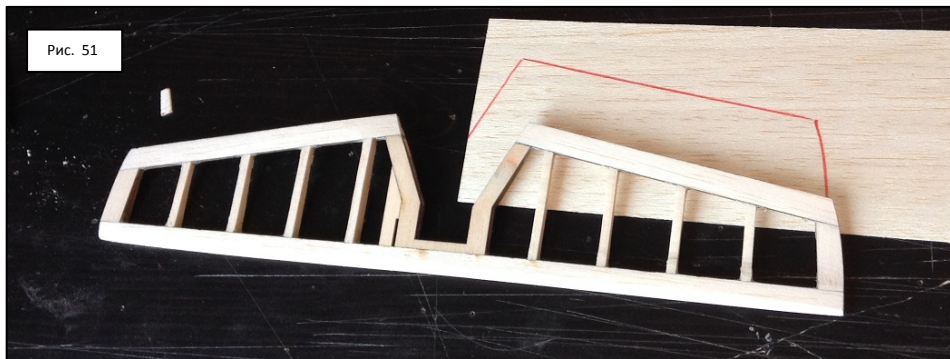


Рис. 51



Рис. 52

Перевернем руль высоты и повторим эти действия для другой поверхности руля высоты.

3.8.8. Установка кабанчика Руля высоты.

Установим элемент управления, с помощью которого управляющий момент с качалки управления передается на руль высоты. В простонародии именуемый «кабанчик».

Для этого достанем из набора деталь, выполненную из 1мм стали (если не идет пластиковый кабанчик), и аккуратно вставим (не приклеивая) её в предварительно вырезанный паз в руль высоты, так как показано на **Рис. 53** и **54**.

Дополнительно обработаем её выступающие за пределы руля высоты кромки.



Рис. 53



Рис. 54

Соблюдайте аккуратность, не продавите поверхность пластин.

3.8.9. Подготовка к установке шарниров руля высоты.

Разметим на задней кромке руля высоты по 2-а отверстия (прорези) под шарниры. Далее используя дрель, сверлом диаметром 2-3мм аккуратно сверлим 2-а отверстия под штырьковые шарниры (либо делаем прорези острым ножом под щелевые).



Рис. 55

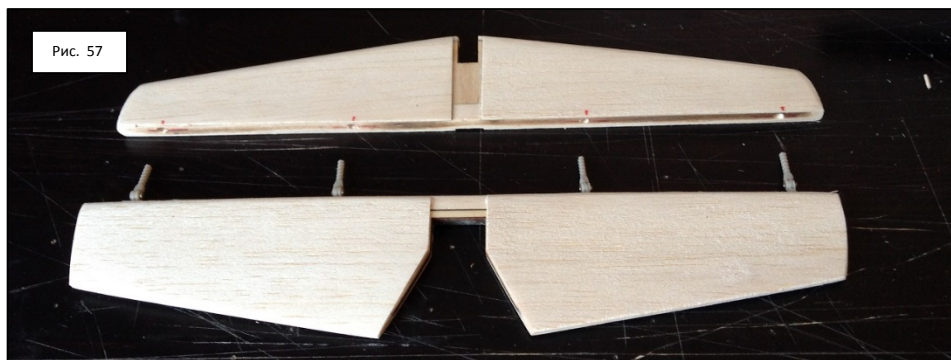
Эти отверстия должны совпадать с отверстиями просверленными в стабилизаторе. То, что должно получиться, можно увидеть на **Рис. 55**.



Рис. 56

Далее сверлом 5мм рассверливаем отверстия под головки шарниров на глубину примерно 3мм

Это нужно для того, что-бы ось шарнира после сборки находилась в 2мм от задней кромки стабилизатора.



Устанавливаем шарниры. Проверяем работоспособность узла (отклонение поверхности).

3.9. УСТАНОВКА СТАБИЛИЗАТОРА.

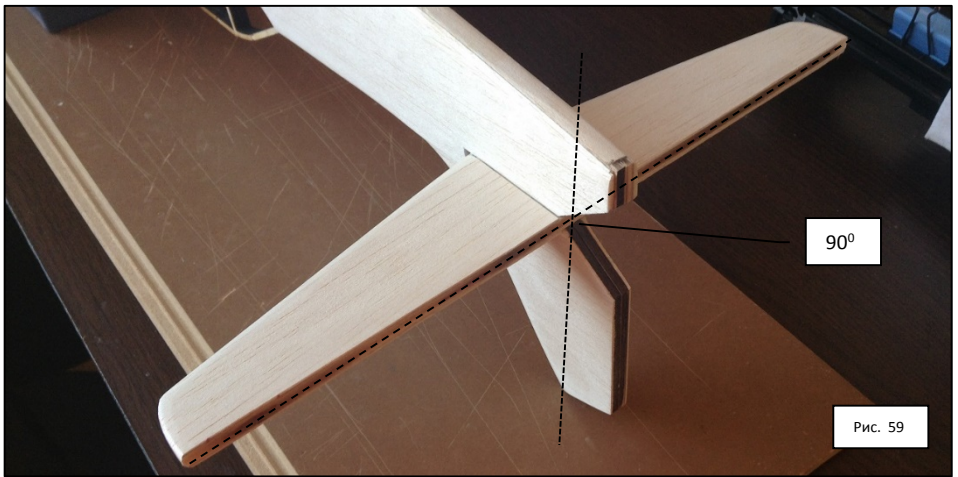
Приступим к ответственному моменту установки стабилизатора.

Установим стабилизатор в соответствующие пазы в фюзеляже – **Рис. 58**.

Для этого смазываем клеем паз в фюзеляже, и вдвигаем в него стабилизатор до упора.

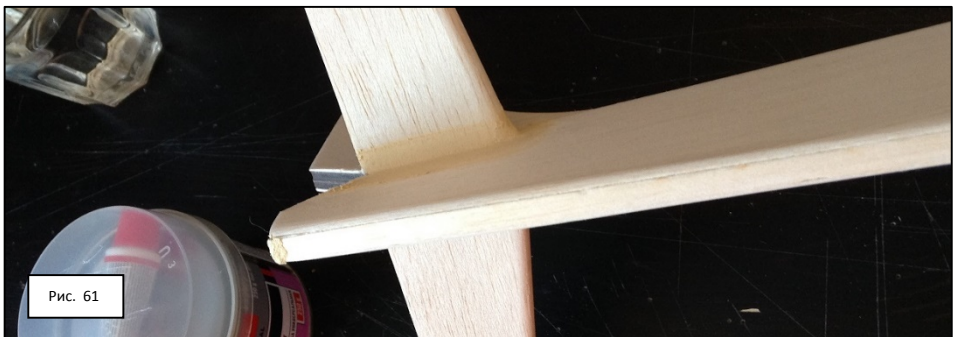
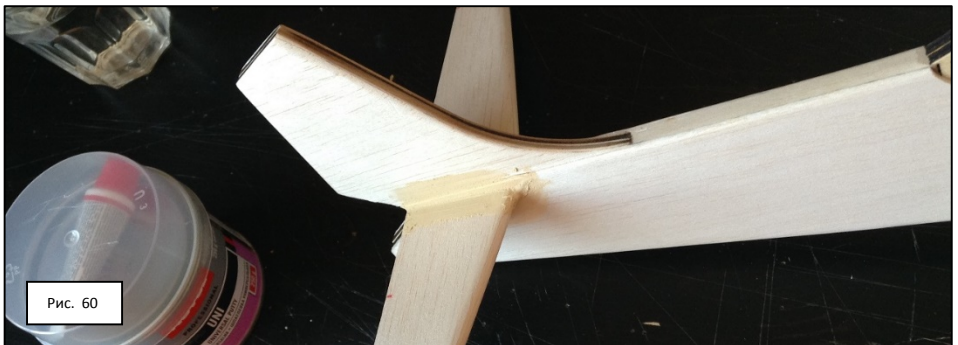
Проверяем его перпендикулярность с вертикальным оперением. Если возникают перекосы, устраняем их с помощью дополнительных шаблонов и клея.





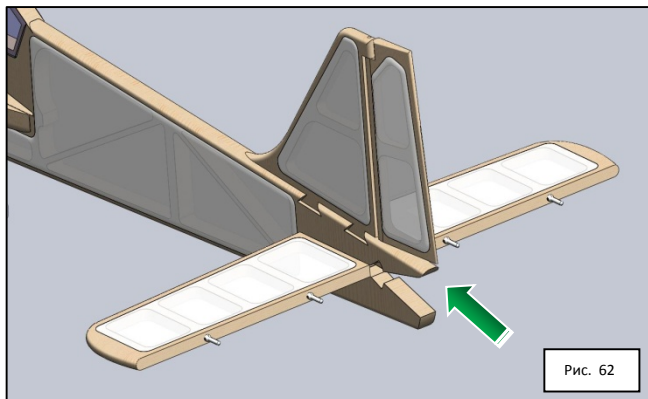
То, что должно получиться, можно увидеть на **Рис. 58** и **59**.

После того, как клей высохнет, промажем шпатлевкой место стыка фюзеляжа с стабилизатором. Последовательность операций приведена на **Рис. 60** и **61**.



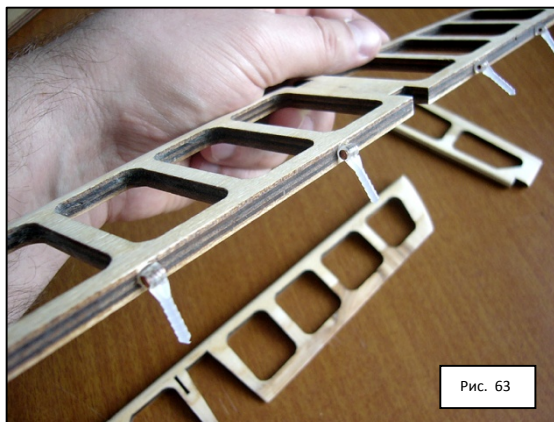
После высыхания шпатлевки, зашкурим место стыковки фюзеляжа с стабилизатором.

3.10. УСТАНОВКА РУЛЯ ВЫСОТЫ (пример операции).



Достаньте из коробки упаковку с штырьковыми шарнирами (4 шт.).

Вставьте их до упора в соответствующие отверстия в стабилизаторе – **Рис. 62.**

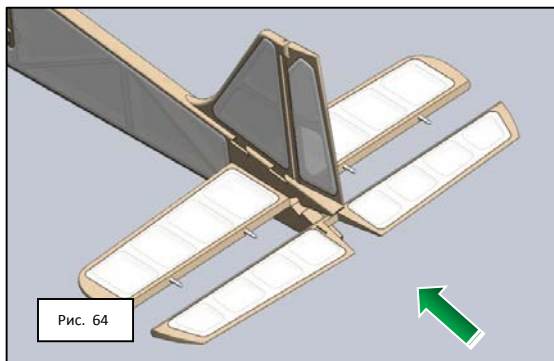


ВАЖНО !!! Для проверки правильности установки шарнира согните его буквой «Г».

При этом плоскость образованная этой фигурой «Г» должна быть параллельна продольной плоскости фюзеляжа – **Рис. 63.**

Это нужно для того, что-бы обеспечить работу (перекладку) руля высоты.

Сориентируйте остальные шарниры так-же, как и первый.

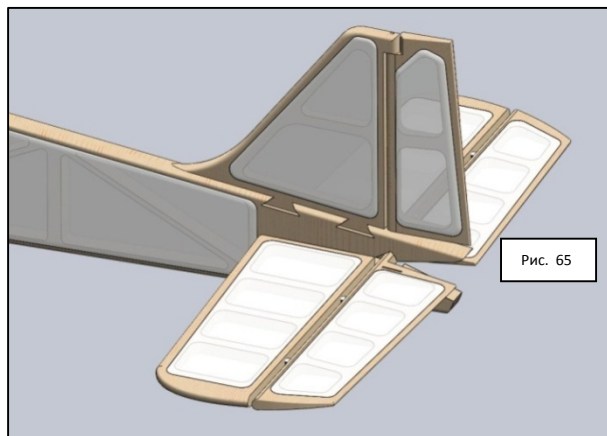


Пристыкуйте руль высоты с помощью шарниров к стабилизатору – **Рис. 64.**

Если всё собрано правильно **руль высоты должен свободно отклоняться от своей плоскости в обоих направлениях.**

Шарниры рекомендуется посадить на клей, что-бы исключить самопроизвольную отстыковку руля высоты в полёте от нагрузок и вибраций.

При вклеивании шарнира следите за тем, что-бы клей не попал внутрь шарнирного узла.



В собранном стабилизаторе, расстояние между задней стенкой стабилизатора и передней кромкой руля высоты, должно составлять 4-5мм.

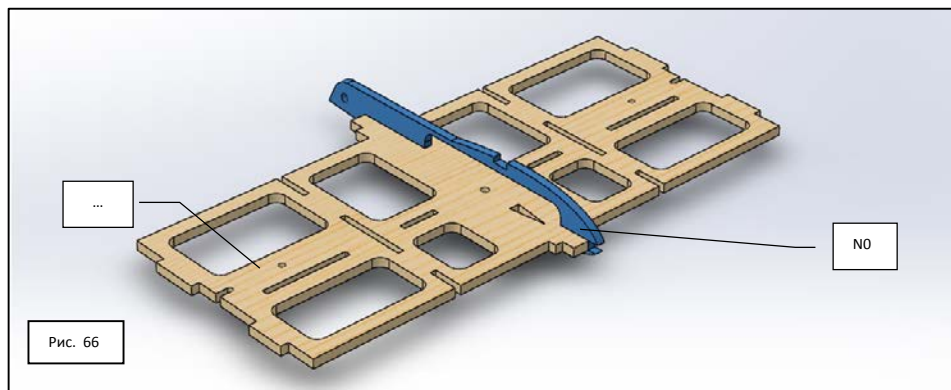
То, что должно получиться, можно увидеть на **Рис. 65** приведенном слева.

3.11. СБОРКА И УСТАНОВКА КРЫЛА.

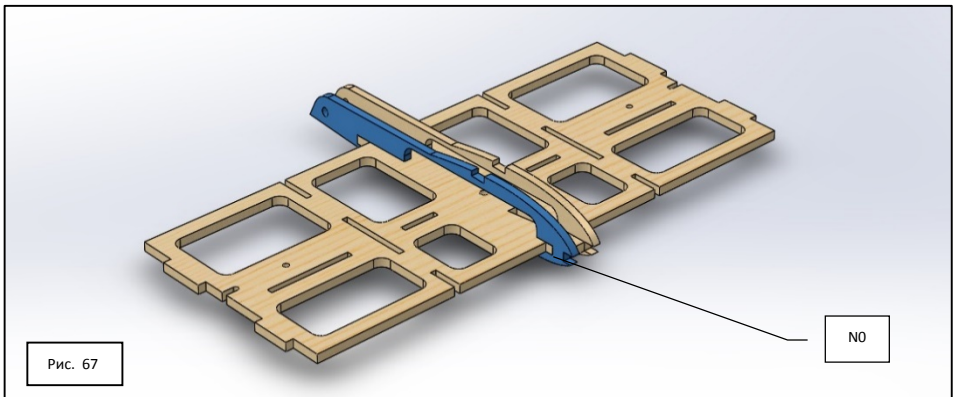
3.11.1. Сборка центроплана крыла

Сборка усилителя центроплана не представляет сложностей. Однако. От того, насколько аккуратно будет собран этот узел зависит геометрия крыла, и как следствие лётные характеристики собранной вами модели.

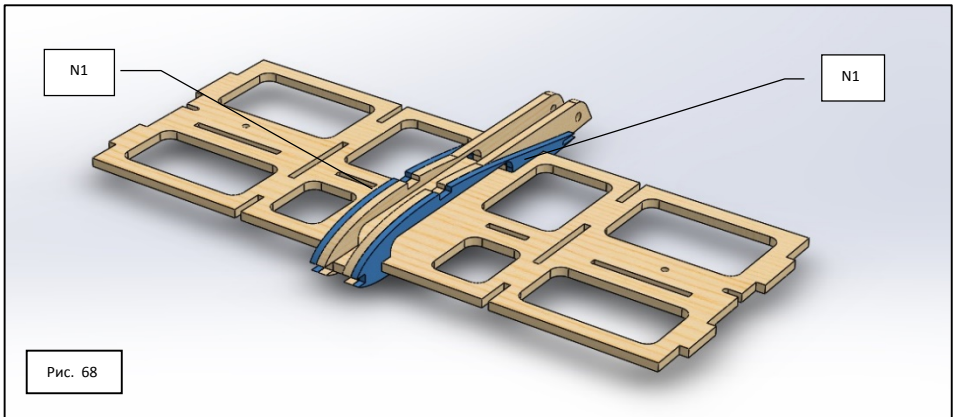
Итак, приступим. На площадку центроплана слева установим на клей нервюру **NO** так, как показано на **Рис. 66**



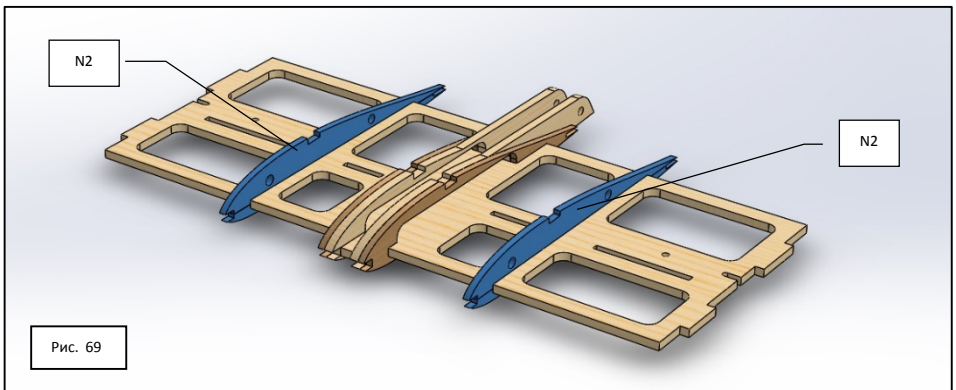
Далее на площадку центроплана справа установим на клей вторую нервюру **NO** так, как показано на **Рис. 67**



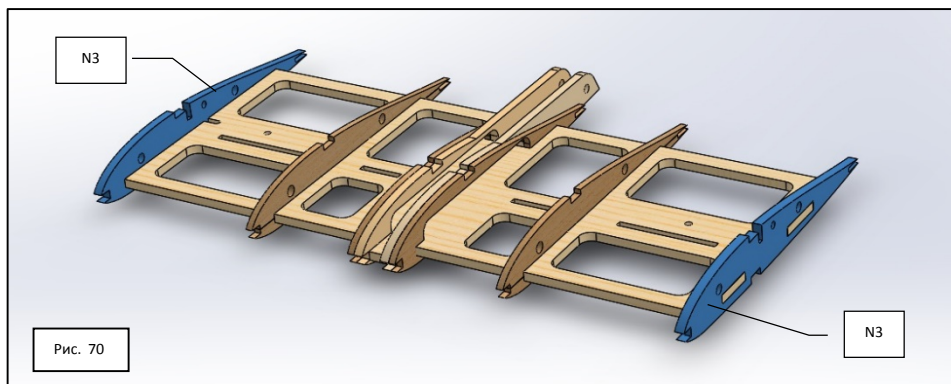
Приклеим по одной нервюре справа слева **N1**. То, что должно получиться, можно увидеть на **Рис. 68** приведенном ниже.



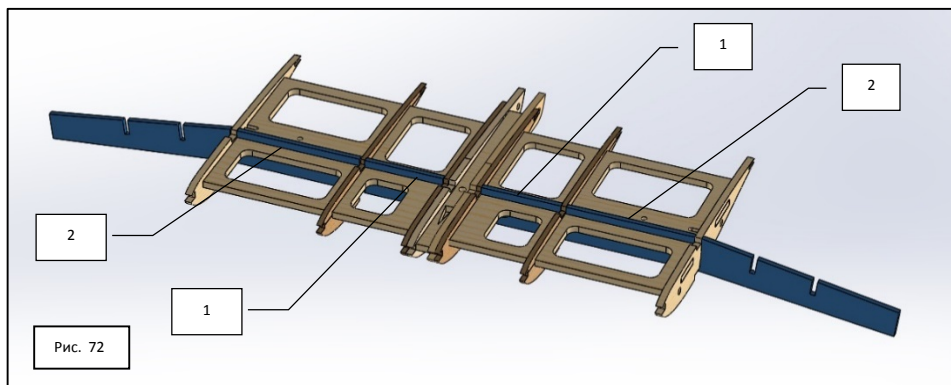
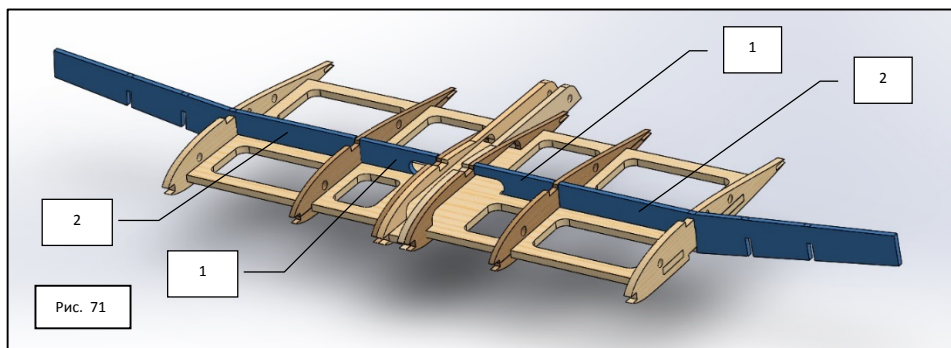
Приклеим по одной нервюре справа слева **N2**. То, что должно получиться, можно увидеть на **Рис. 69 и 70** приведенных ниже.



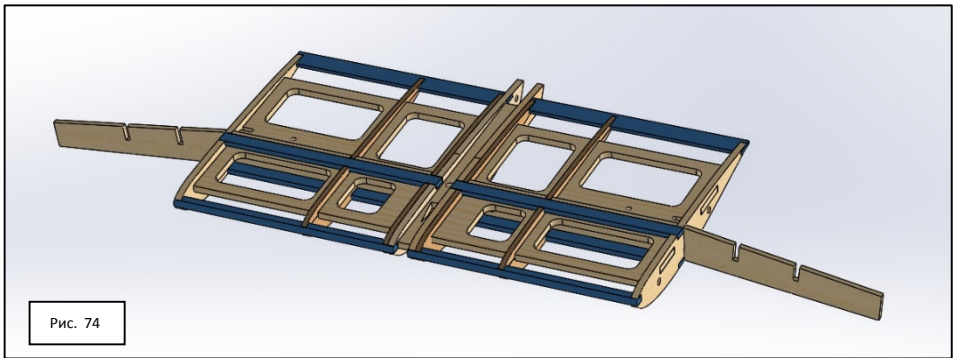
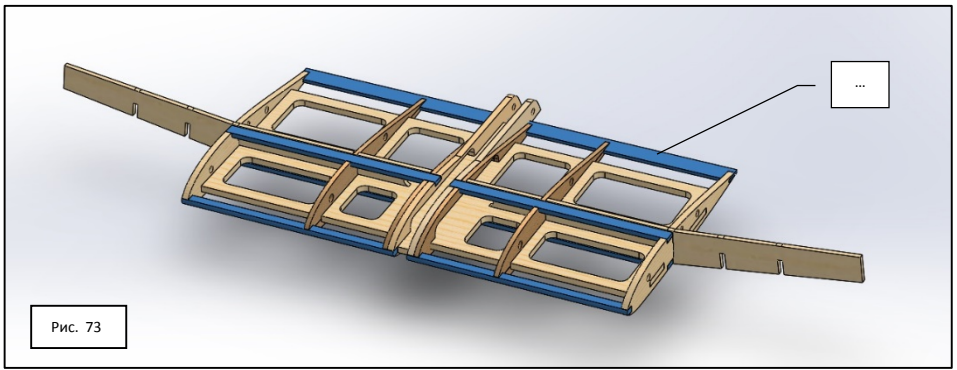
Приклеим по одной нервюре справа слева **N3**. То, что должно получиться, можно увидеть на **Рис. 70** ниже.



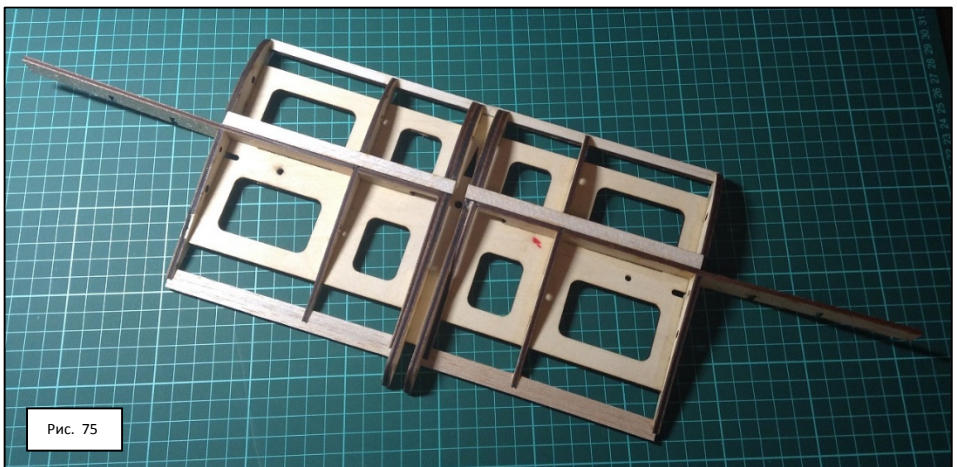
Установим на клей справа слева в соответствующие пазы усилители центроплана – детали **1** и лонжерон крыла **2** так, как показано на **Рис. 71** и **72**



Вклеим рейки центроплана так, как показано на **Рис. 73** и **73**



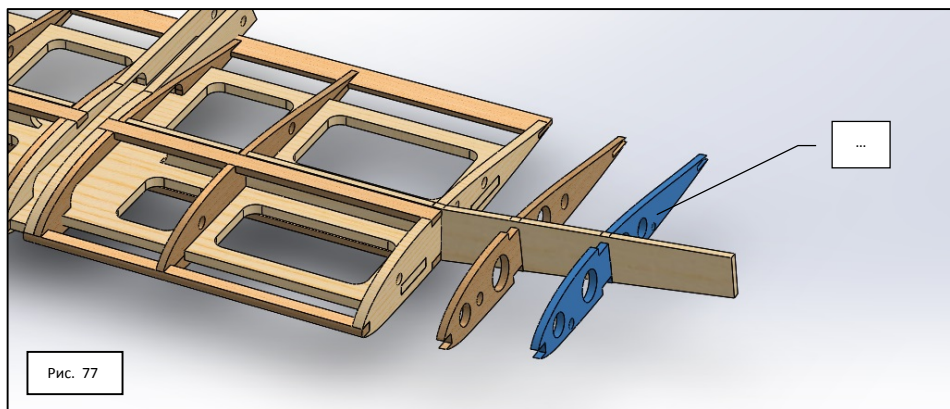
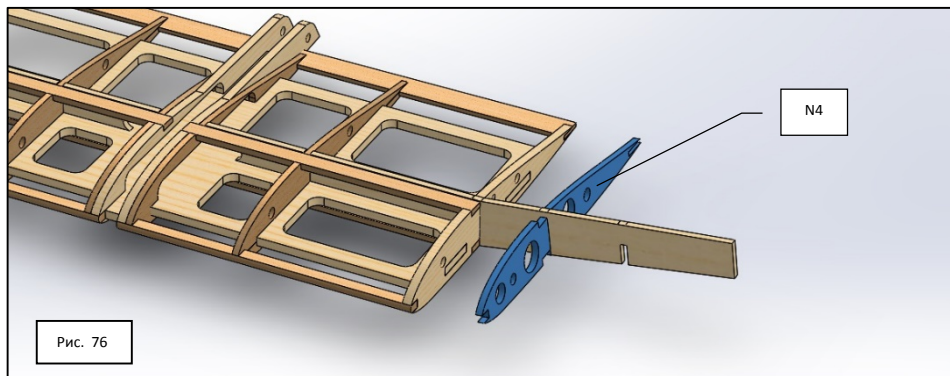
Наш центроплан готов.



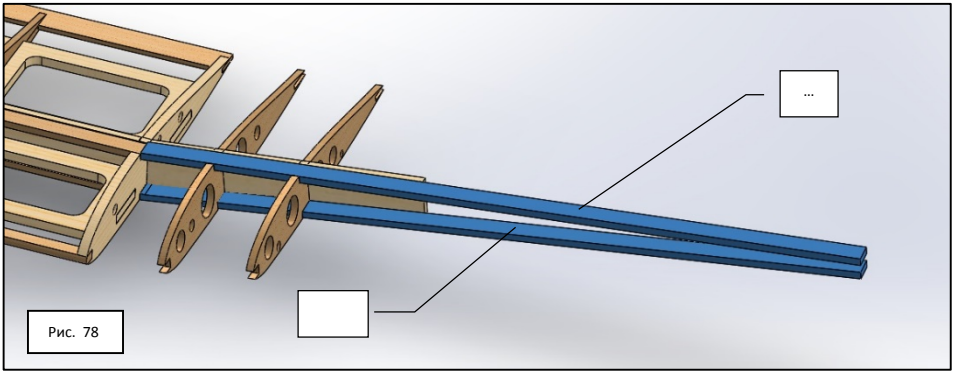
3.11.2. Сборка левого полукрыла

Продолжим сборку крыла. Лучше крыло собирать на плоскости (чертеже) с учетом имеющегося V крыла.

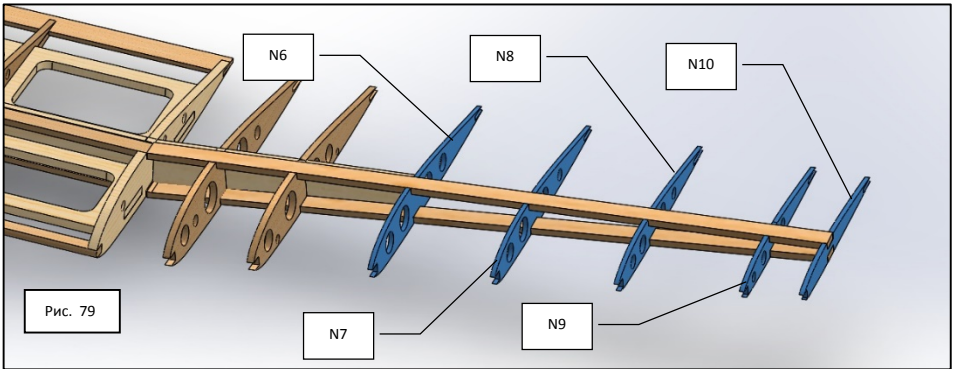
Вставляем (устанавливаем) по очереди нервюры **N4** и **N5** так, как показано на **Рис. 76** и **77**



Вклеиваем верхнюю и нижнюю рейки лонжерона левого полукрыла так, как показано на **Рис. 78**

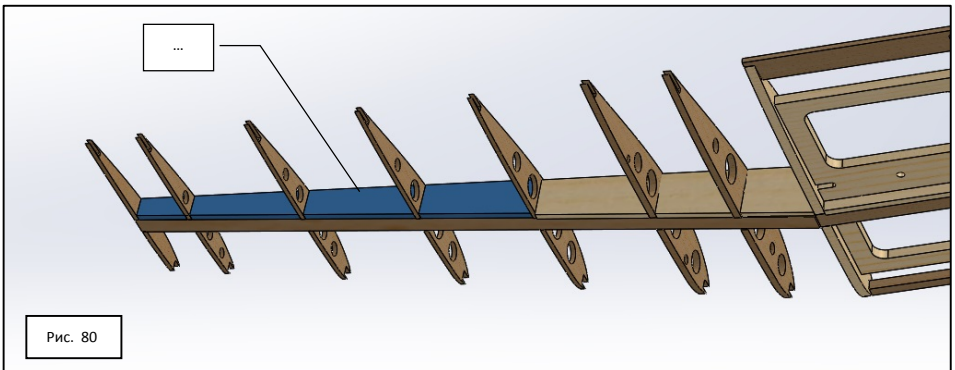


В качестве кондуктора используем заднюю кромку крыла... Вставляем (устанавливаем) по очереди нервюры **N3...N10** так, как показано на **Рис. 79**

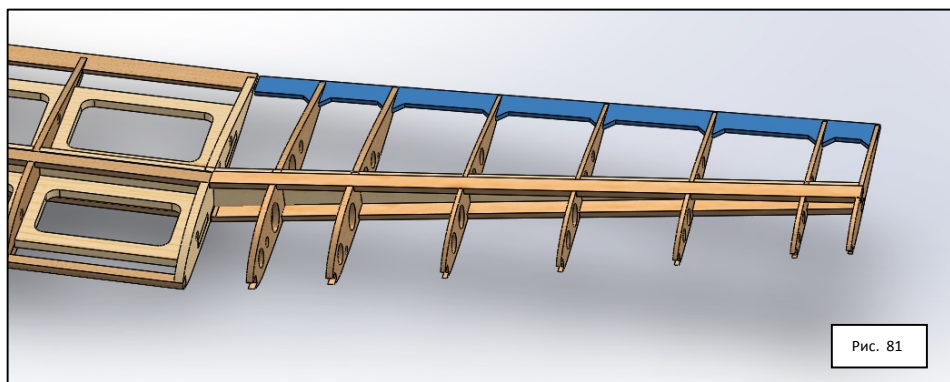


Фиксируем сборку от перекосов и между нервюрами вставляем и фиксируем (можно клеем) усилители лонжерона (См. **Рис. 80**), последовательно по номерам.

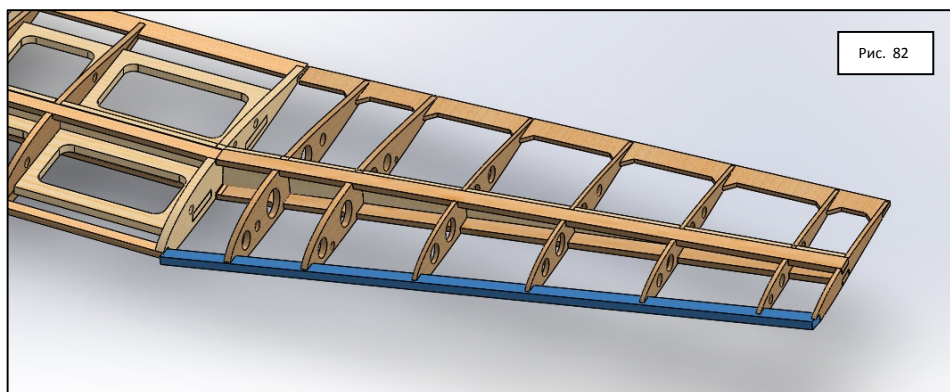
Выравниваем, фиксируем капельками суперклея (не геля) и проливаем все стыки ПВА.



Вклеиваем заднюю кромку крыла (См. **Рис. 81**).



Вклеиваем носовую (лобика) рейку крыла (См. **Рис. 82**).



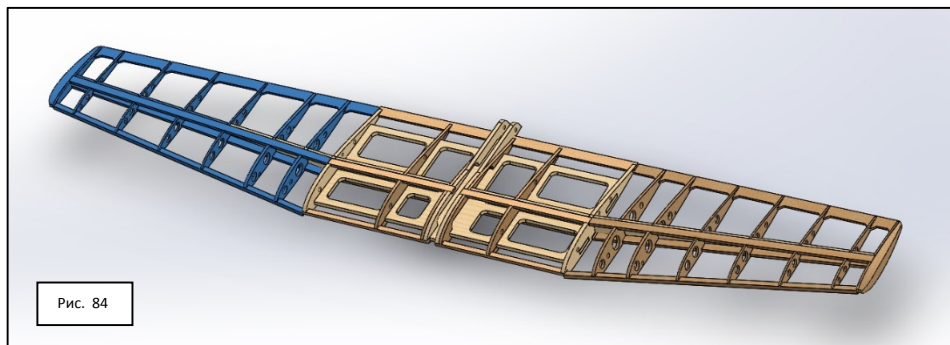
Приклеиваем законцовки крыла (собираются из 2-х половин) так, как показано на **Рис. 83**. После высыхания клея придаем законцовке с помощью острого ножа и шкурки требуемый профиль.



На этом сборку левого полукрыла можно считать законченной.

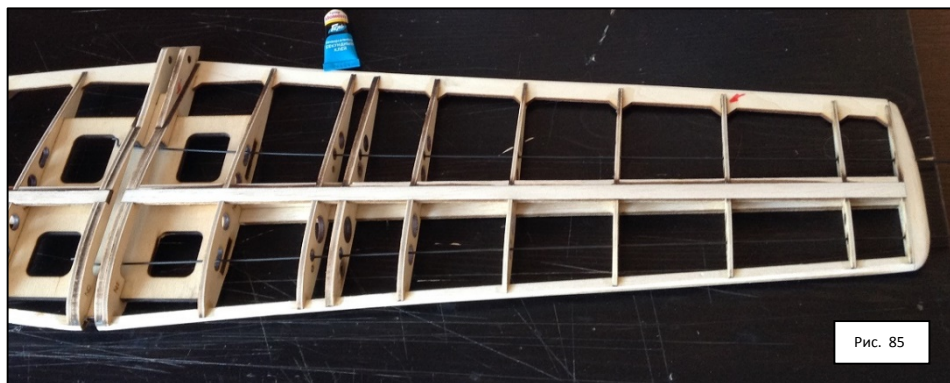
3.11.3. Сборка правого крыла

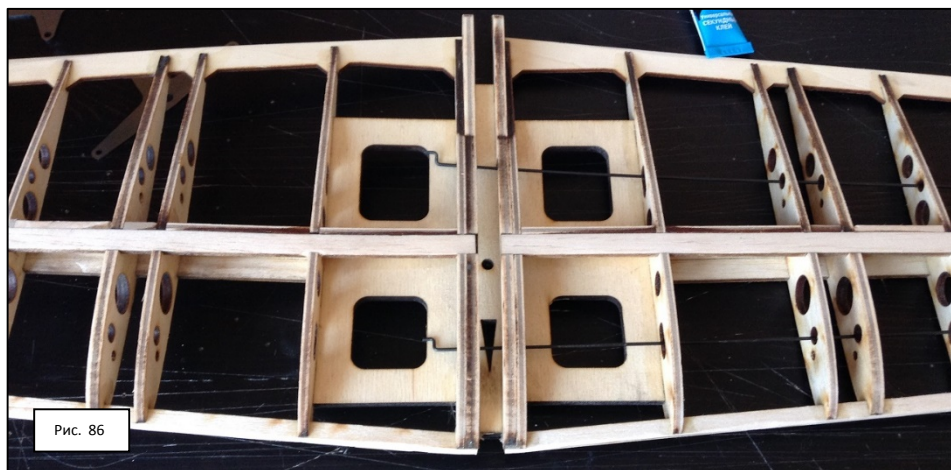
Правое полукрыло собираем аналогичным образом, как и левое. То, что должно в итоге получиться, можно увидеть на **Рис. 84** приведенном ниже.



3.12. УСТАНОВКА КАЧАЛКИ И ТЯГ УПРАВЛЕНИЯ (На примере крыла модели Як-52).

Установим качалку управления. Для этого заведем гибкие тяги в соответствующие отверстия в нервюрах крыла со стороны правой части крыла так, чтобы «крючки» тяг оказались в проеме нервюров **N0** и **N1** (См. **Рис. 85** и **86**)





Просунем качалку, и изменяя ее наклон аккуратно вставим «крючки» тяг в ушки качалки так, как показано на **Рис. 87**.

Если вы используете гибкие тяги из тросового материала, заранее «пристыкуйте» их к качалке.

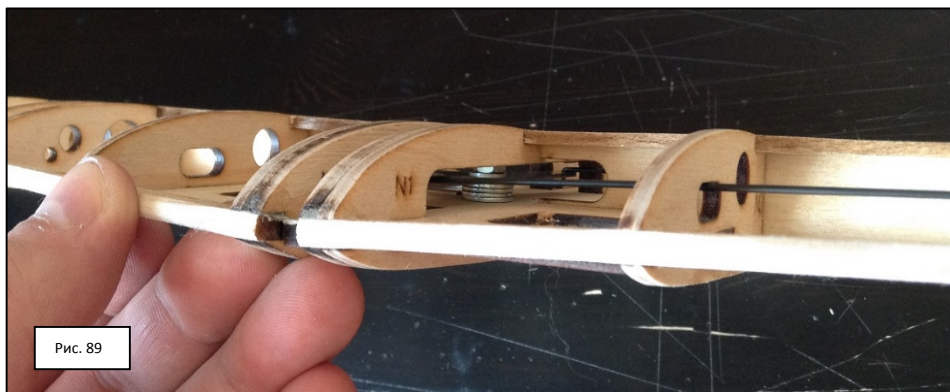


Переверните сбоку крыла и снизу вставьте Винт М4 с шайбой. При необходимости доработайте место установки оси качалки.

То, что должно в итоге получиться, можно увидеть на **Рис. 88** и **89** приведенных ниже.



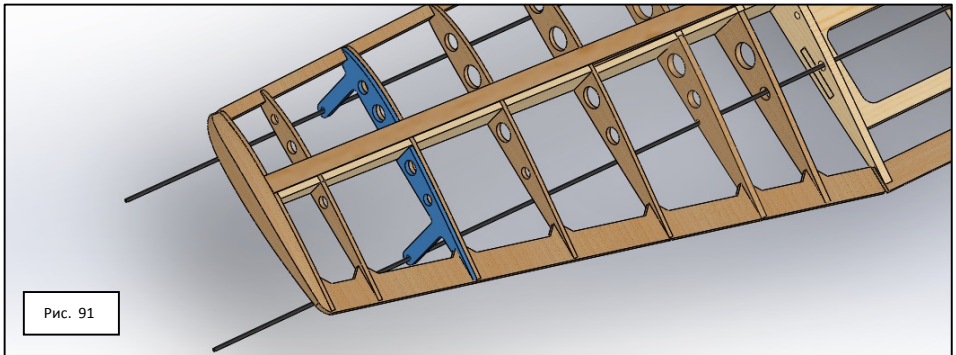
Установите качалку на ось (винт М4). Отрегулируйте ее высоту с помощью идущих в комплекте шайб (4 шт) так, как это показано на **Рис. 85**.



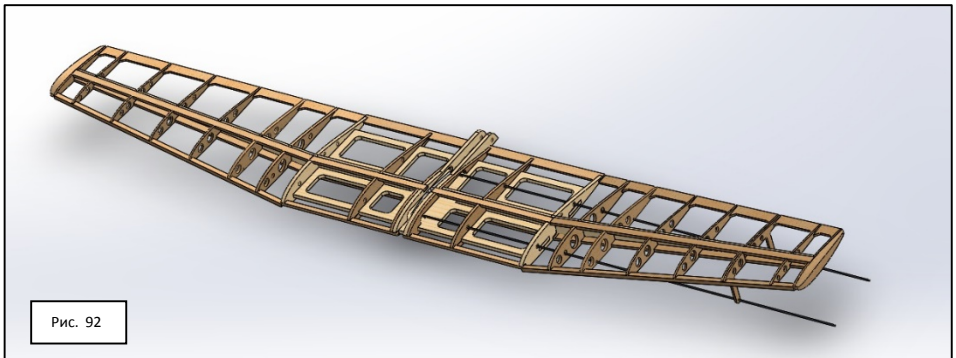
Зафиксируем ее самоконтращейся гайкой между шайбами так, чтобы у качалки был свободный ход, см. **Рис. 90**.



К нервюре N8 приклеим держатели тяг так, как показано на **Рис. 91**



На этом сборка крыла закончена. То, что должно получиться на данном этапе, можно увидеть на **Рис. 92** приведённом ниже.



3.13. ОКЛЕЙКА КРЫЛА БАЛЬСОВЫМИ ПЛАСТИНАМИ.

Подготовим 2 заготовки из бальсы 2 мм идущей в комплекте.

Нанесем клей (желательно секундный клей **Супер Момент Гель** на основе цианакрилата) на верхнюю часть крыла - на относительно ровные поверхности нервюры и верхней рейки. Делать это надо достаточно быстро, не обязательно делать сплошной клеевой шов, достаточно сделать его «пунктиром». Клея используем буквально по капле, не льем...

Не забудьте перед нанесением клея предварительно тщательно зашкурить и выровнять поверхность крыла.

Прикладываем бальсовую пластину так, чтобы внутренняя сторона корневой нервюры и край бальсовой пластины совпадали. Задняя кромка бальсовой пластины должна совпадать с задней кромкой верхней рейки лонжерона крыла.

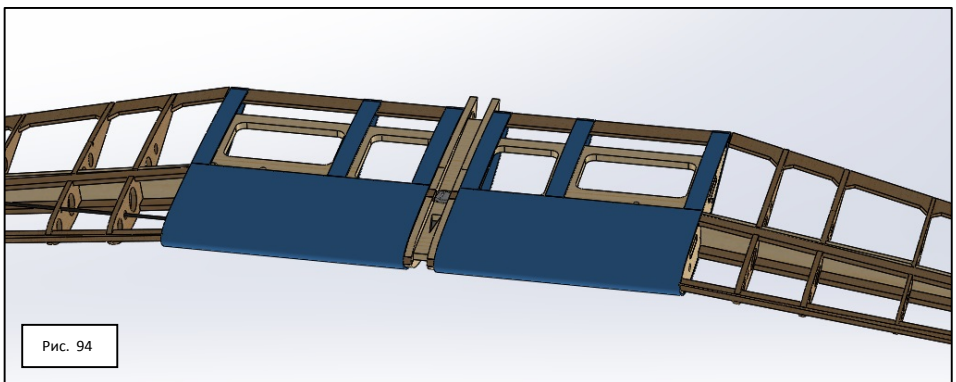
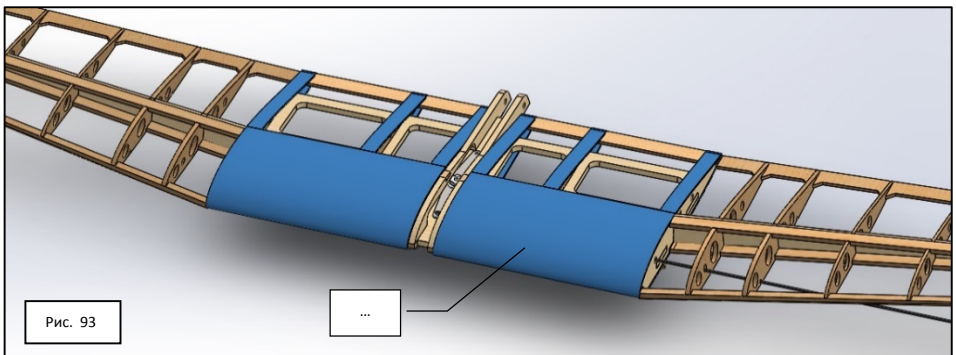
На коррекцию у вас есть буквально 2-3 секунды после чего клей прихватывает намертво. Прижимаем пластину (не ломайте, бальса хрупкая) по длине клеевого шва на 5-10 мин. Для этого можно воспользоваться длинным и в меру тяжелым предметом.

После того, как клей высохнет, намочим с помощью тряпочки или поролоновой губки горячей водой **внешнюю** переднюю часть бальсовой пластины. Делать это надо по всей длине сразу. Буквально через 2-3 минуты бальсовая пластина согнется так как нам надо. Излишки воды уберем сухой тряпкой.

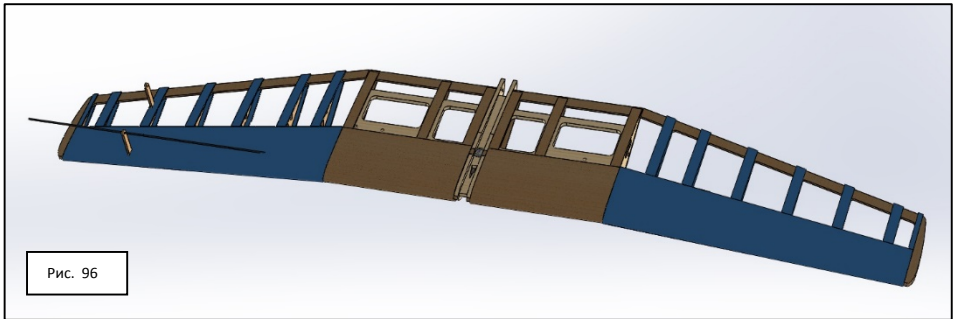
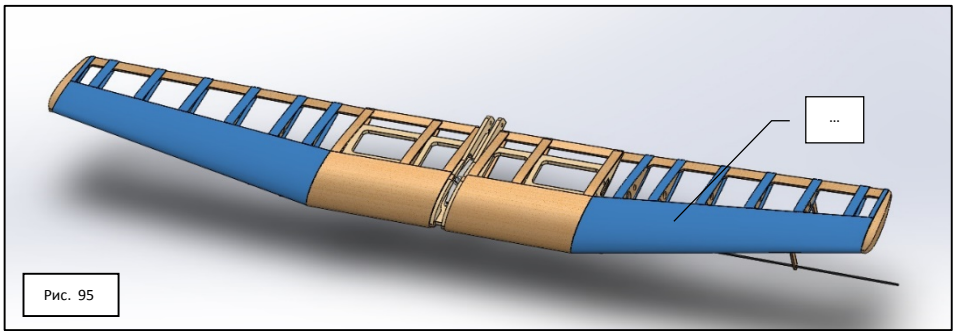
После того, как пластина просохнет, изнутри ее можно покрыть 1-2 слоями клея ПВА с последующей механической обработкой поверхности (ошкуриванием), заодно тщательно пролив клеем места стыков с нервюрами и рейками.

Если для вас эта технология представляется сложной, можно сразу намочить верхнюю переднюю (от середины) кромку бальсовой пластины горячей водой, и после того, как пластина согнется (нам много не надо, главное, чтобы она стала пластичной), приклейте ее по месту на любой другой клей для дерева.

Оклеим лобик центроплана крыла бальсовыми пластинами толщиной 1...2 мм так, как показано на **Рис. 93** и **94**



Далее оклеим правое и левое полукрылья бальсовыми пластинами толщиной 1...2 мм так, как показано на **Рис. 95** и **96**



Пример оклейки крыла модели Як-52





Рис. 98

3.14. УСТАНОВКА ОСНОВНЫХ СТОЕК

3.14.1. Сборка стоек



Рис. 99

Выгибаем по чертежу 2 стойки из проволочной заготовки идущей в комплекте. На концах нарезаем резьбу для крепления стоек в усиленной нервюре крыла и для крепления колес.

Выгибаем подкос и приматав его к стойке тонкой медной проволокой и пропаиваем.

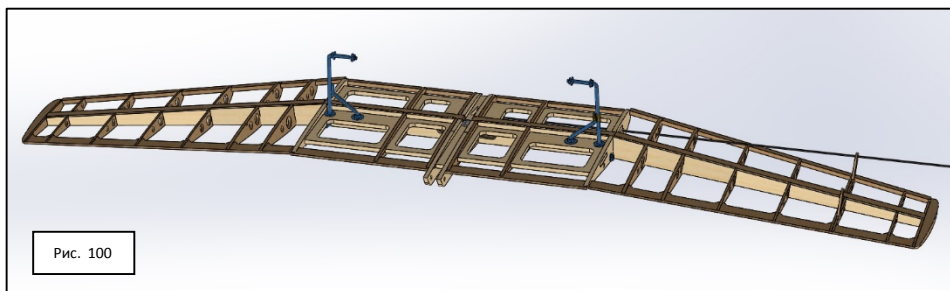
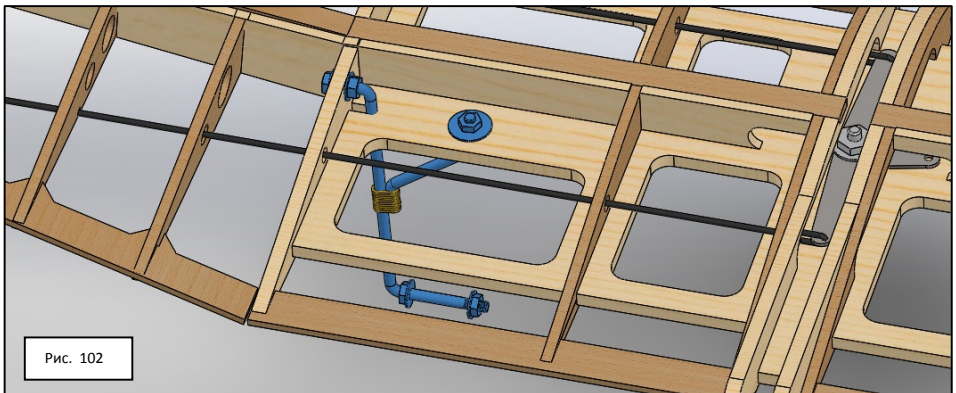
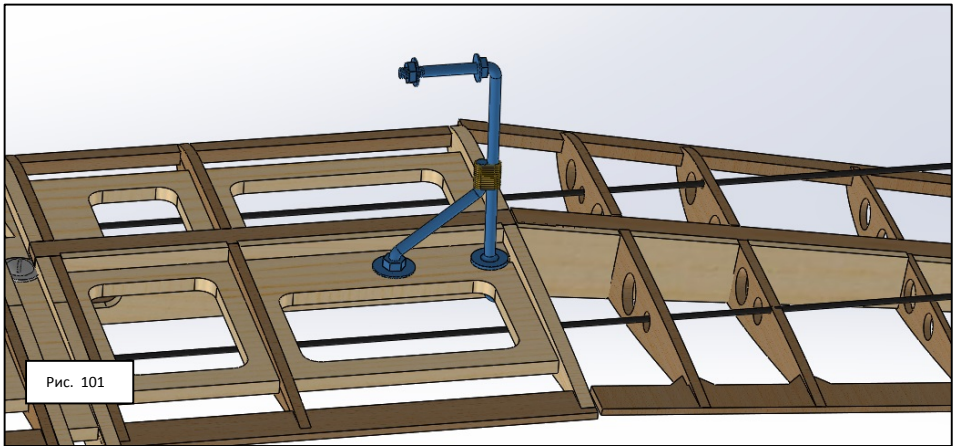


Рис. 100

Фиксируем стойки в крыле так, как показано на **Рис. 100...102** Обшивка не показана.



Дополнительно, место крепления стойки (промежуток между нервюрами 3 и 5) обильно промазываем быстросохнущей автошпатлевкой или холодной сваркой, для предотвращения проворота стоек в момент взлета и посадки.

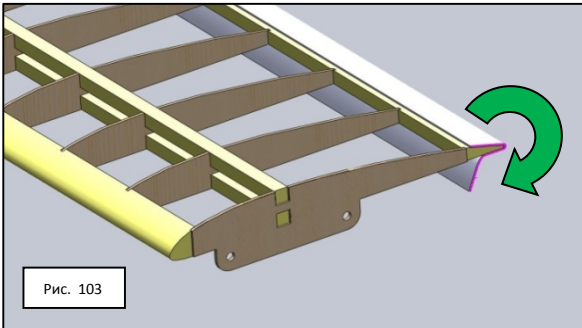
3.15. ОБТЯЖКА КРЫЛА ПЛЕНКОЙ

ВНИМАНИЕ: В данном разделе приведено общее описание технологии обтяжки крыла термопленкой и использованы картинки показывающие процесс «как есть». Там, где это необходимо приводятся изображения деталей конкретной модели.

После того как обработка поверхностей крыла будет завершена, покроем кромки (ребра нервюр и поверхности реек) которые будут соприкасаться с клеевой стороной пленки 2-я тонкими слоями бесцветного лака для дерева, с последующей обработкой поверхности мелкозернистой шкуркой, для получения гладкой и ровной поверхности.

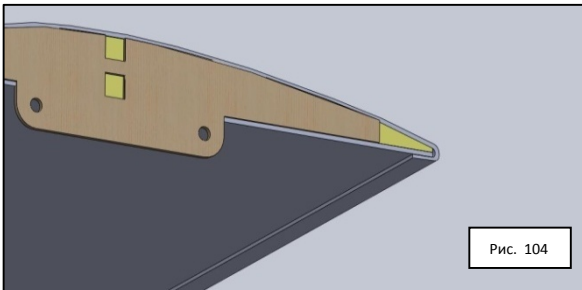
Это необходимо для того, чтобы обеспечить необходимую гладкость поверхности для приклеивания самоклеющейся пленки к поверхности элементов крыла.

Теперь необходимо вырезать из термопленки две прямоугольные заготовки для оклейки правой и левой консоли крыла. Удалив защитную поверхность (прозрачная пленка) с клеевого слоя, оборачиваем самоклеющейся термопленкой консоль.



Начинаем с верхней кромки задней рейки вперед. (смотри **Рис. 103** слева)

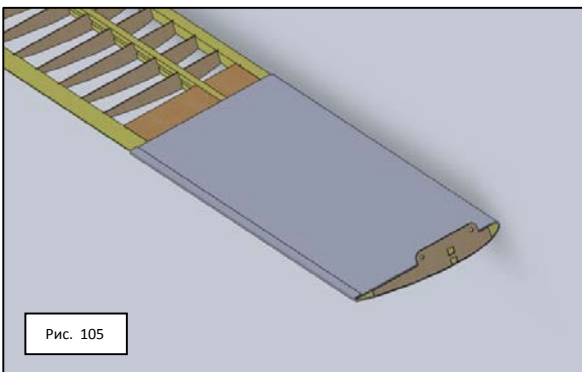
Чтобы пленка не сползала, её можно временно зафиксировать скотчем, канцелярскими зажимами, прищепками или утюгом.



Сделав оборот вокруг крыла (обернув крыло пленкой), фиксируем конец пленки на нижней кромки задней рейки.

Чтобы пленка не сползала, её можно временно, по периметру, зафиксировать кусочками скотча. (смотри **Рис. 104** слева)

Аккуратно придерживая края пленки, начинаем производить её разглаживание вдоль задней кромки крыла утюгом, предварительно нагретым до температуры около 120°C (регулятор температуры утюга установлен между делениями 1 и 2). Начинать разглаживание лучше с более низкой температуры (чтобы пленка прилипла), а финальное разглаживание производить с чуть большей температурой (чтобы пленка натянулась).



Потом приглаживаем пленку к передней рейке и к центральной снизу и сверху. (**Рис. 105** слева)

По окончании этого этапа проглаживаем пленку вдоль ребер нервюор и между ними.

Пленка должна натянуться. Не допускайте появления «морщин» и «волн» на поверхности крыла.

Повторите данную операцию для противоположной консоли крыла. То, что у вас в итоге должно получиться приведено на **Рис. 106**



3.16. ОКРАСКА МОДЕЛИ.

Готовая модель по желанию окрашивается с помощью баллончиков с краской, в любую цветовую схему.



Также можно использовать термопленку других расцветок (приобретается самостоятельно).

ВАЖНО !!! Цвета термопленки идущей в комплекте с набором могут не совпадать с цветом пленки использованной на модели изображенной на коробке.

Наклейки можно изготовить самостоятельно, распечатав их на тонкой фотобумаге, предварительно нарисовав их в любом графическом редакторе.

3.17. УСТАНОВКА КРЫЛЬЕВ В ФЮЗЕЛЯЖ

Установите крылья в Фюзеляж и зафиксируйте их идушем в комплекте винтом М4



Як-18Т

3.18. УСТАНОВКА КОЛЕС ШАССИ.

На собранную вами модель установите идущие в комплекте колеса. Зафиксируйте их на стойках самоконтрящимися гайками так, как показано на **Рис. 107**.

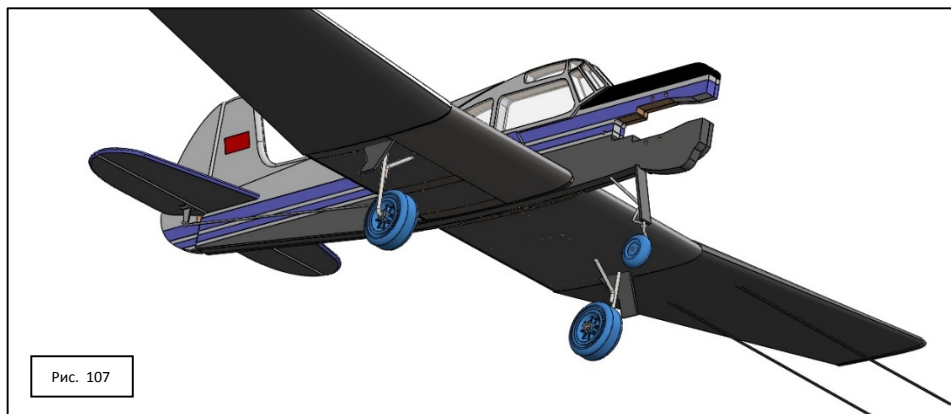
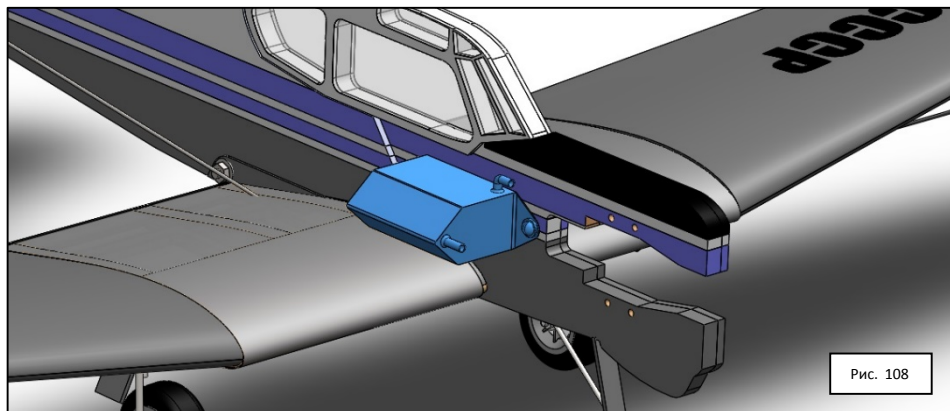


Рис. 107

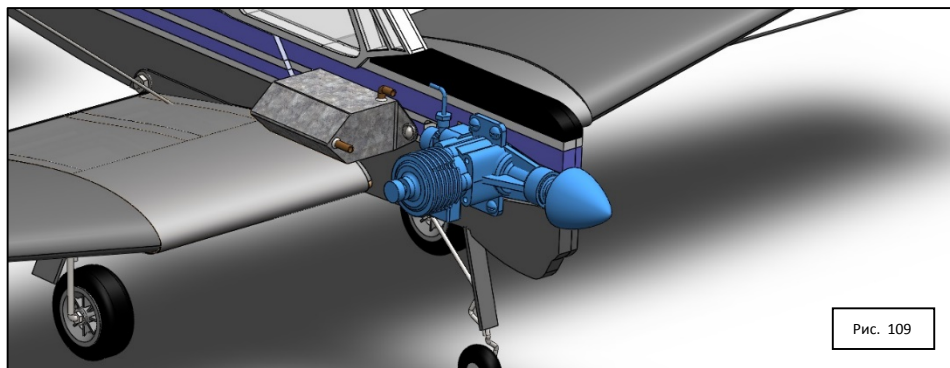
Приведенные на другой странице **Рис. 107** поможет вам понять, как должна выглядеть модель на данном этапе сборки.

3.19. УСТАНОВКА ДВИГАТЕЛЯ И ТОПЛИВНОГО БАКА.

На собранную вами модель можно установить двигатели внутреннего сгорания (калильные или дизельные) объемом от 1.5 см³ так, как показано на **Рис. 108**.



Подсоединяем топливопровод от бака к двигателю так, как показано на **Рис. 109**.



Рекомендуемые нами двигатели: **OS Max LA** или **ASP**.

На **Рис. 109** модель с установленным двигателем **КМД 2,5** (2.50 см³) и винтом **8x6**

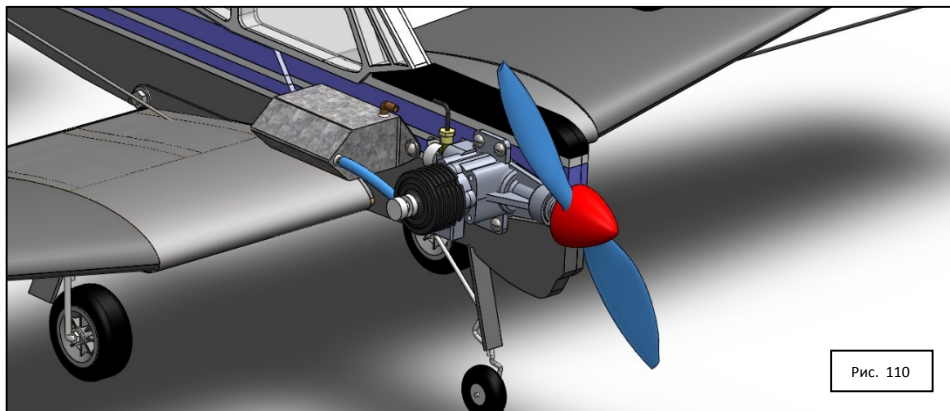


Рис. 110

Удалим защитную пленку с внешних боковин остекления фонаря кабины пилотов.

На этом работу над моделью можно считать законченной. Модель самолета собрана и готова к первому полету.

4. ПИЛОТИРОВАНИЕ МОДЕЛИ.



Конечным результатом работы над моделью является ее полет.

Стремление увидеть результат работы тем больше, чем ближе окончание изготовления. Но не надо спешить поднять свое изделие в воздух. Результатом поспешности обычно бывает сломанная модель и вместе с ней иногда надламывается и уверенность в себе. Восстановить уверенность зачастую значительно труднее, чем склеить обломки пострадавшей модели.

Любую модель желательно опробовать в полете еще до окончательной окраски и отделки.

Для того чтобы запустить модель в полет, требуется специальное оборудование. Так, для заправки бачка топливом необходимо заправочное приспособление, например, в виде мягкого пластмассового флакона, в пробке которого укреплен штуцер с кембриком, надеваемым на заправочную трубочку бачка, или можно использовать для заправки самолёта медицинский шприц.

Чтобы облегчить запуск двигателя, можно применить механический, раскручиваемый ручкой или электростартер, например, на базе аккумуляторной дрели.

Для всех стартовых принадлежностей лучше сделать небольшой чемоданчик (ящичек), удобный при переноске. В этом ящичке необходимо иметь чистые тряпки для протирки модели, немного бензина для удаления остатков горючего и запас топлива для двигателя на несколько полетов. В ящичке все принадлежности должны быть размещены в строго определенном порядке, удобном для пользования.

Также надо подумать о транспортировке модели до места запуска. Если модель разбирается на несколько частей, хорошо предусмотреть специальный ящик для ее упаковки, в котором все части модели должны закрепляться, чтобы они не тряслись и не терлись друг о друга. Часто вместо ящика для каждой части делают специальный чехол из плотного картона или других материалов, но в этом случае перевозить модель надо с большей осторожностью.

5. НЕСКОЛЬКО СОВЕТОВ ПО ПИЛОТИРОВАНИЮ КОРДОВЫХ МОДЕЛЕЙ

Если у начинающего моделиста нет опытного наставника, то на «аэродроме» ему придется столкнуться с некоторыми трудностями, которые можно разделить на три вида:

- **отказы техники;**
- **неизвестность динамических характеристик модели и ее балансировка;**
- **неумение пилотировать модель.**

Когда эти трудности существуют одновременно, выпутаться из них, не разбив модель, практически невозможно. Лучше их преодолевать последовательно, а не все сразу.

В первую очередь рекомендуется начать борьбу с опасностью отказа техники. Работоспособность и надежность модели должны быть неоднократно проверены. Перед выходом на запуски модели в воздух не должно оставаться сомнений в том, что есть что-то недоделанное или что-то работает не так, как хотелось бы. Обязательно нужно проверить:

- правильность изготовления модели, отсутствие перекосов, правильность установочных углов крыла и стабилизатора, надежность закрепления отъемных частей, легкость движения управляемых рулей и агрегатов, отсутствие заеданий в крайних положениях;

- правильность установки двигателя, прочность его крепления и контровки, надежность закрепления воздушного винта и кока, отсутствие перегибов трубки, по которой топливо поступает от бачка к двигателю, и других причин, препятствующих поступлению топлива.



Если вы используете калильный или дизельный двигатель с «карбюратором», для управления оборотами двигателя, а не только иглой, то мы настоятельно рекомендуем установить на модель «ручку» управления заслонкой карбюратора двигателя.

Как это сделать – не трудно понять из картинки слева. Для этого понадобится отрезок тонкой проволоки (скрепка), кусочек пластика и небольшой шуруп с парой шайб.

Двигатель должен быть обкатан еще до установки на модель, но работу силового комплекса (мотор-система питания) необходимо опробовать на модели до полетов. Двигатель может иметь свои особенности при запуске и регулировке режима и их надо хорошо освоить. Полетный режим работы двигателя регулируется таким образом, чтобы он выходил на полные обороты при поднятом вертикально фюзеляже носом вверх и немного снижал обороты при нормальном горизонтальном положении фюзеляжа.

ВАЖНО !!! Двигатель крепится к мотораме четырьмя винтами М2.5х20 мм с гайками и шайбами. Учтите, что ось двигателя повернута на 2° во внешнюю сторону кордового круга — это способствует лучшему натяжению корд.

Для первых запусков модели лучше сделать центровку в пределах 10-13% САХ крыла (или 12-15мм от носка крыла, при прямом крыле), а затем, научившись пилотировать модель по горизонту, взлету и посадке, центровку можно сделать в пределах 25-30% САХ крыла (или 30-40мм от носка крыла, при прямом крыле). Положение центра тяжести так-же можно посмотреть на чертеже, идущем в наборе. Модель с более задней центровкой лучше управляема и позволит выполнять фигуры вертикального маневра.

Каждому запуску модели в воздух предшествует определенная подготовка. Двигатель опробуют на модели за 5—10 мин до полета. Перед каждым полетом обязательно проверяют систему управления рулем высоты и всеми работающими агрегатами. Лучше всего двигатель для полета запускать и регулировать самому, но если с этим хорошо справляется помощник, можно доверить и ему.

Моделист, имеющий опыт пилотирования других кордовых моделей, сравнительно легко может поднять в воздух модель. Если же такого опыта нет или в пилотировании был большой перерыв, надо сначала потренироваться на простой модели.

Последовательность освоения запуска модели в воздух и первых навыков пилотирования должна соответствовать следующим рекомендациям:

- *растянуть корды, подсоединить к модели, протереть мягкой тряпочкой, следя, чтобы не было перекручивания, проверить правильность отклонения руля высоты.*
- *запустить двигатель, подрегулировать его работу, и если предусмотрен полет на спине, то работу двигателя проверить в этом положении модели;*
- *разбег модели должен начинаться по ветру;*
- *выполнять фигуры в подветренной зоне, так, чтобы ветер дул запускающему в спину;*
- *для ровного полета модели управлять движением вытянутой руки, а не кистью;*
- *при провисании корд быстро отойти назад или прижать к себе руку и больше этого не допускать;*
- *делать горки и пикирования с каждым разом все круче, хорошо чувствуя модель при полностью натянутых кордах.*

Самый ответственный момент — это взлет и первые круги полета, когда моделист начинает чувствовать модель «на руке». Это чувство будет определяющим в интенсивности движения рукой при управлении моделью. Нельзя насильно отрывать модель от земли, она должна набрать скорость и сама оторваться. Если же этого не происходит, необходимо остановить разбег (при наличии управления газом), выяснить и устранить причины плохого взлета.

После отрыва от земли модели дают плавно набрать высоту 1,5—2 м над землей, а затем рекомендуется поводить ее на этой высоте, чтобы прочувствовать реакцию модели на действия ручки управления.

Наиболее сложным элементом полета модели является посадка. Особое внимание при посадке надо обратить на четкие и плавные действия ручкой управления, не допуская резких движений, приводящих к взмываниям модели и потери скорости. При наличии плавного регулирования газа, надо постепенно уменьшать его и по мере приближения к земле создавать

модели посадочное положение. Когда модель уверенно покатится земле, газ должен быть минимальным. В крайнем положении управления газом двигатель должен остановиться.

После выполнения тренировочных полетов аккуратно сматывают корды, отсоединяют их от модели, протирают модель, а все стартовые принадлежности" укладывают в специальный ящик. Модель постоянно содержат в полной готовности к полету.

6. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ЗАПУСКУ И ОБКАТКЕ КАЛИЛЬНОГО ДВИГАТЕЛЯ

Двигатели **OS Max LA 10** и **OS Max LA 15** (а мы рекомендуем использовать их) идут с уже установленной иглой качества смеси в положение запуска. Это примерно полтора оборота от закрытого положения иглы. Можно запускать двигатель как есть, или поступить как рекомендуют при обкатке в инструкции к двигателю.

ОБКАТКА

Процесс обкатки для всех ДВС одинаков, и суть его сводится к следующему:

- Вращением по часовой стрелке, полностью закройте иглу качества (без больших усилий, чтобы её не повредить - это самая "нежная" деталь в двигателе). Затем отверните её (иглолку) обратно на два оборота.
- Откройте заслонку карбюратора наполовину или чуть больше, например, на три четверти.
- Закройте своим пальцем футорку (впуск) карбюратора (при отключенном питании калильной свечи!) и поверните пропеллер на 2-3 оборота, чтобы топливо прошло через топливную трубку в карбюратор. Количество топлива, попавшего в двигатель при запуске - важный фактор успешного запуска двигателя. Для первого запуска и когда двигатель холодный, требуется большее количество топлива.
- Подключите свечной накал и рывками пальцами против часовой стрелки за пропеллер или стартером заведите двигатель. Стартером намного предпочтительней, так как двигатели малой кубатуры очень неохотно заводятся от руки, тем более, если ваш двигатель новый, ещё не обкатанный.
- Завели. Не забывайте снять накал со свечи. Возможно, в этот момент двигатель заглохнет. Попробуйте закрыть иглолку на три-пять щелчков и снова завести.

Итак, двигатель заработал. Прикрываем заслонку, чтобы немного убрать обороты.

ВАЖНО !!! Помните, вращающийся с огромной скоростью винт, может нанести серьезную травму. При запуске модели обеспечьте отсутствие людей, животных и посторонних предметов в зоне вращения винта и на траектории полёта самолёта. Старайтесь не находиться в плоскости вращения винта.

Теперь сам процесс обкатки. Нужно заставить двигатель отработать бачок на небольших оборотах на очень обогащенной смеси. То есть получить нужно следующий результат - при почти полностью открытой заслонке (примерно на три четверти) двигатель на обогащенной смеси должен выдавать только малые обороты как на холостом ходу.

Постепенно открывая заслонку и отворачивая иглу качества, доводим режим работы двигателя до такого состояния. Двигатель будет стремиться заглохнуть. Главное "поймать" такое положение, когда топливная смесь в двигателе максимально обогащена, но при этом двигатель ещё сохраняет работоспособность.

Так пусть отработает грамм 150 - 200. Далее время от времени на щелчок/два затягивайте иглолку, обедняя смесь. Заслонку прикрывайте, чтобы сильно не повышать обороты. Периодически можно несильно "подгазовывать". И так полностью до выработки 300 граммов.

ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ СОВЕРШЕНИЯ ПОЛЁТОВ

К полёту настраивается двигатель так: Заводим двигатель, снимаем накал. Попросите кого-то помочь - поддержать модель. Помощник поднимает заведённую модель "носом" вверх (45-50°) и так держит. Двигатель выводите на максимальные обороты и аккуратно затягиваете иголку качества смеси, чтобы добиться максимальных оборотов.

В какой-то момент услышите перебои - значит перебор - сильное обеднение. Откручиваете иглу назад на два щелчка - это и есть рабочее полётное положение. (Этим методом и далее в процессе эксплуатации настраивайте к полёту двигатель, особенно когда если летаете в разную погоду или используете разное топливо).

ВНИМАНИЕ! Первые два - три полёта нужно сделать на слегка обогащенной смеси двигателе, не нагружая его пилотажными фигурами. Поэтому настройте его до максимума, сразу открутите иголку не на два, а на шесть-семь щелчков. Оттриммировав модель и по привыкнув к ней в первых полётах, позже настройте иголку уже в необходимый режим.

Успехов, и здоровья вашему двигателю.

НАДЕЕМСЯ, ЧТО РАБОТА НАД СБОРКОЙ МОДЕЛИ И ЕЁ ПОСЛЕДУЮЩЕЕ ПИЛОТИРОВАНИЕ ДОСТАВИТ ВАМ МАССУ ПРИЯТНОГО ВРЕМЕНИ !

Произведено: **ПМ-Лаб** в 2018 г
Дополнительная информация на: www.pm-lab.ru
Замечания и предложения направлять на: info@pm-lab.ru

Компания оставляет за собой право вносить изменения в конструкцию модели, улучшающие её потребительские качества, без дополнительного уведомления покупателя. При изменении технологии сборки отдельных узлов и деталей, к настоящей инструкции прилагаются дополнительные приложения с пояснениями изменений. При подготовке инструкции частично использовались материалы находящиеся в открытом доступе.