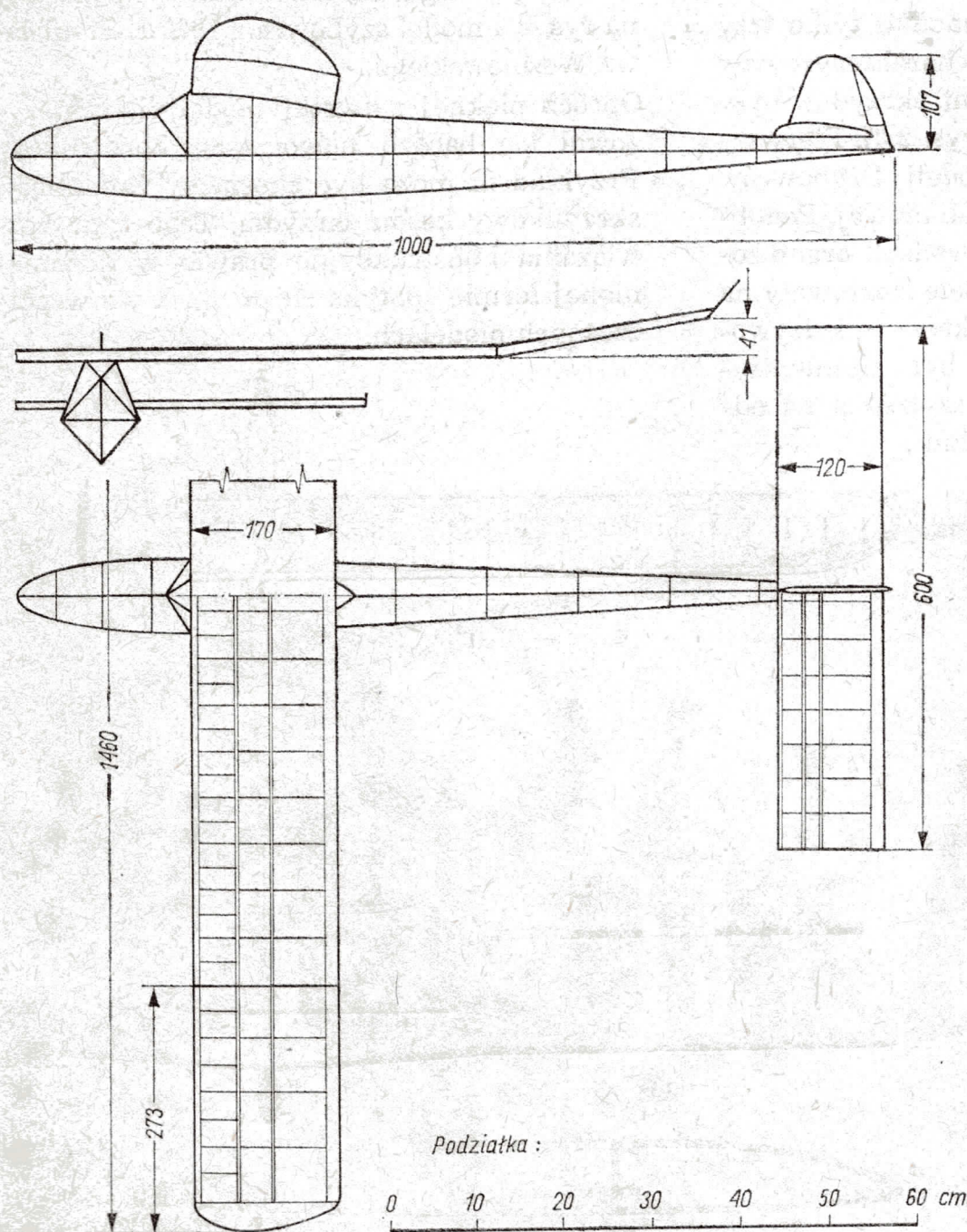


2.2. Zawody międzynarodowe i Mistrzostwa Świata

Modele szybowców swobodnie latających zyskały dużą popularność już w pierwszych latach po zakończeniu II wojny światowej. W 1946 r. w Belgii zorganizowano pierwsze międzynarodowe zawody modeli szybowców (o rozpiętości skrzydeł 1450...1500 mm) o puchar pamięci płk. Daumerie. Kierunki rozwoju konstrukcji szybowców kształtują w tym

czasie kraje skandynawskie [6]. Powstaje wówczas klasa modeli szybowców swobodnie latających, zwana „Nordic” (popularnie „Nordyk”) o następujących danych technicznych (lata 1946—1948): powierzchnia skrzydła 24...26 dm², powierzchnia statecznika poziomego maksymalnie 33% powierzchni płata, minimalny przekrój kadłuba zgodny ze wzorem $S_{Kmin} = L_K^2/300$ (L_K — długość kadłuba), minimalna masa 400 g.

„Nordyki” budowane głównie z sosny i sklejk oklejone były mocnym papierem i wielokrotnie cellonowane. Kadłuby miały kon-



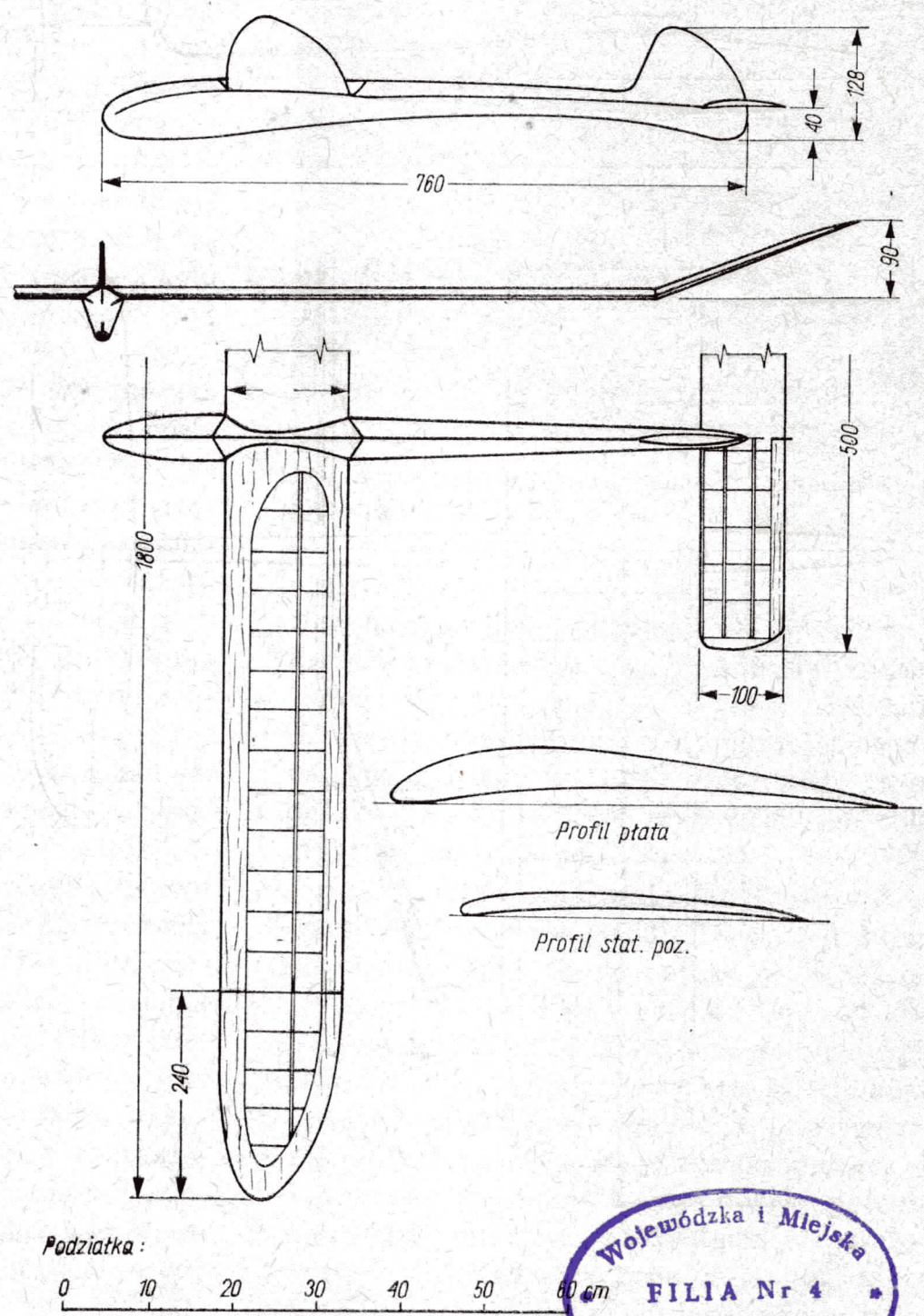
Rys. 2.5.
Zwycięski model
międzynarodowych zawodów
modeli szybowców typu
,Nordyk’ w Norwegii
— 1946 r. „K-17” — konstr.
Keld Enevold — Dania

strukcję wręgową. Do płatów i stateczników stosowano przeważnie profile o grubości 8...9%. Jak wynika z opisu, były to modele przeznaczone do startu w trudnych warunkach atmosferycznych, przy silnym wietrze, dużej wilgotności powietrza, częstokroć w deszczu lub śniegu, a takie właśnie warunki atmosferyczne bardzo często panują w krajach skandynawskich.

Na rysunkach 2.5 i 2.6 przedstawiono dwa modele, typowe dla ówczesnie budowanych

„Nordyków”. Modelem „K-17” duński modelarz Keld Enevold zwyciężył w 1946 r. na zawodach w Norwegii wynikiem 1 h 27 min i 5 s, ustanawiając równocześnie rekord Danii w długotrwałości lotu. Na zawodach w Danii w roku 1947 I miejsce zajął Fin E. Toropainen, uzyskując sumę trzech lotów 716 s (251+271+194). E. Toropainen startował modelem „VASAMA 7” (rys. 2.6).

W roku 1948 regulamin modeli szybowców typu „Nordyk” ulega zmianie i wprowadzo-



Rys. 2.6.
Zwycięski model
międzynarodowych zawodów
modeli typu „Nordyk”
w Danii — 1947 r.;
„Vasama 7”, konstr.
E. Toropainen — Finlandia

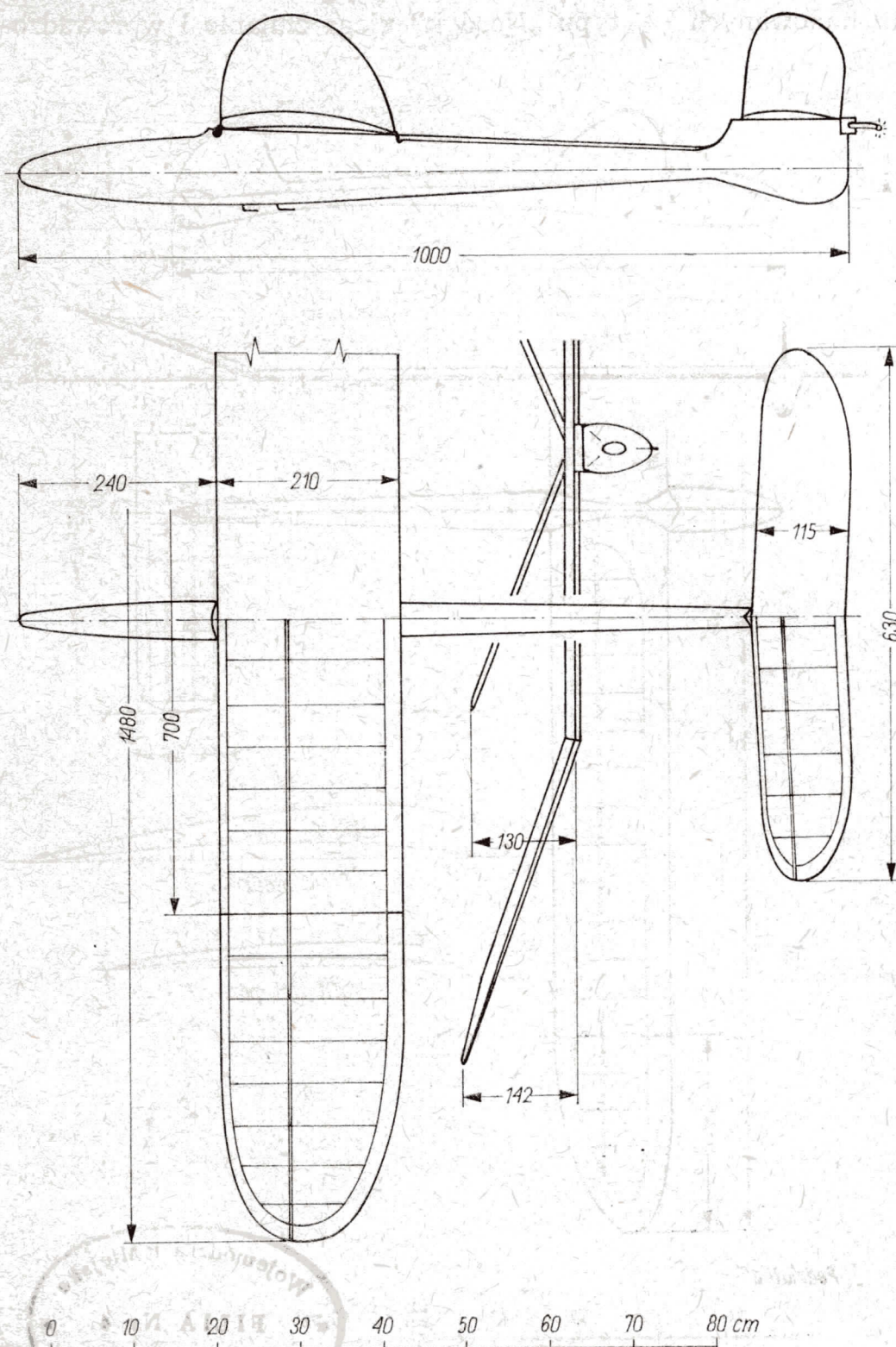


643

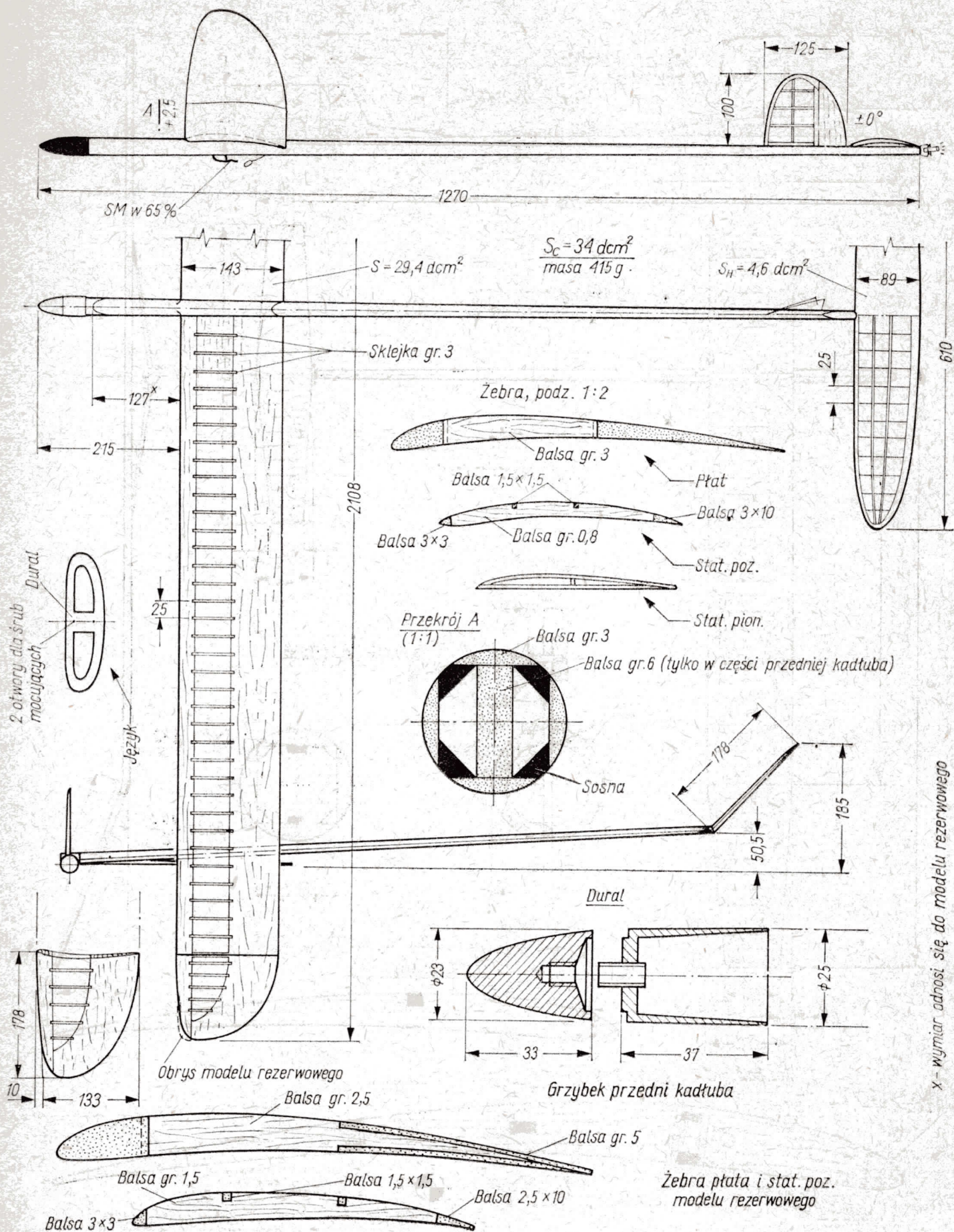
ne zostają następujące dane techniczne: powierzchnia całkowita zawarta w granicach 32...34 dm², minimalny przekrój kadłuba równy 1/100 całkowitej powierzchni nośnej, minimalna masa modelu 410 g.

W roku 1950 międzynarodowa federacja FAI (Federation Aeronautique Internationale) wprowadza podstawowe klasy modeli szybowców: A-1, A-2, A-3. Modele klasy A-2

mają zbliżone parametry techniczne do parametrów modeli typu „Nordyk”, z tym że powierzchnia minimalna kadłuba wynosi obecnie 0,34 dm² niezależnie od powierzchni całkowitej, która może być zawarta w granicach 32...34 dm². Przyjęto również 100 m długość holu, a maksymalny, mierzony przez sędziów, czas lotu ograniczono do 6 min. Według nowego regulaminu rozegrano w 1950 r.

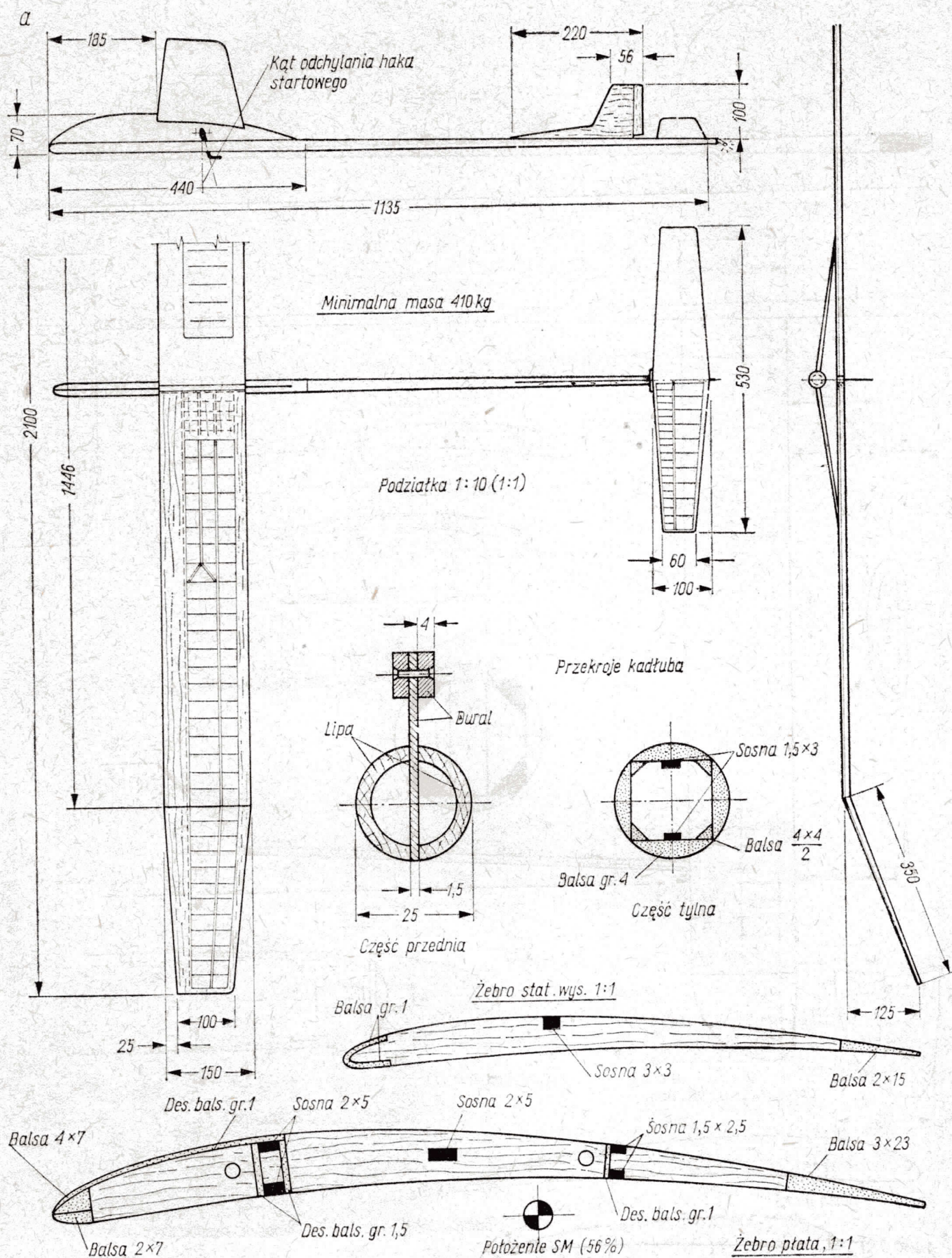


Rys. 2.7.
Zwycięski model typu A-2
z międzynarodowych zawodów
w Szwecji — 1950 r.;
„A-2” — konstr. M. Bernfest
— Jugosławia

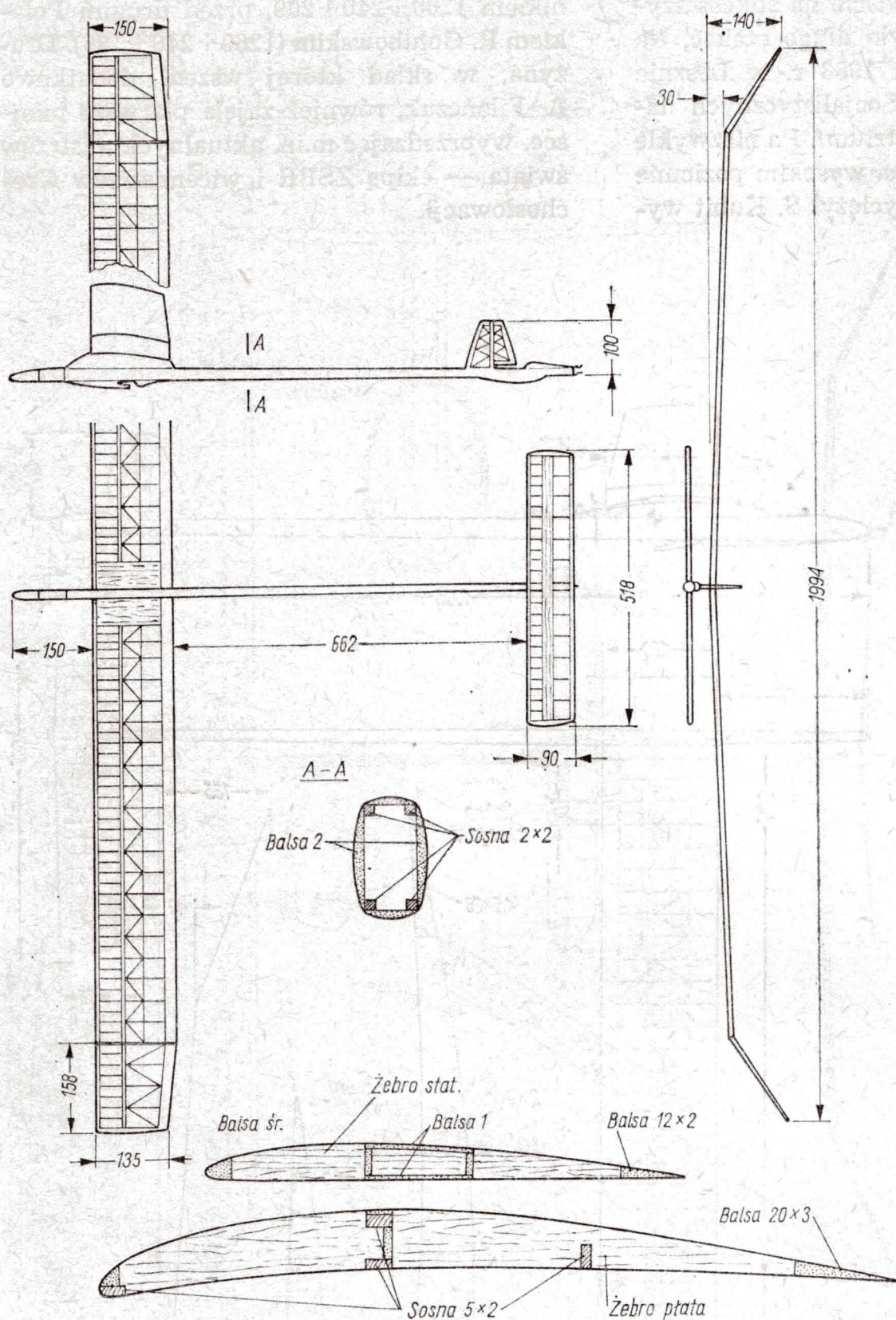


x - wymiar odnosi się do modelu rezerwowego

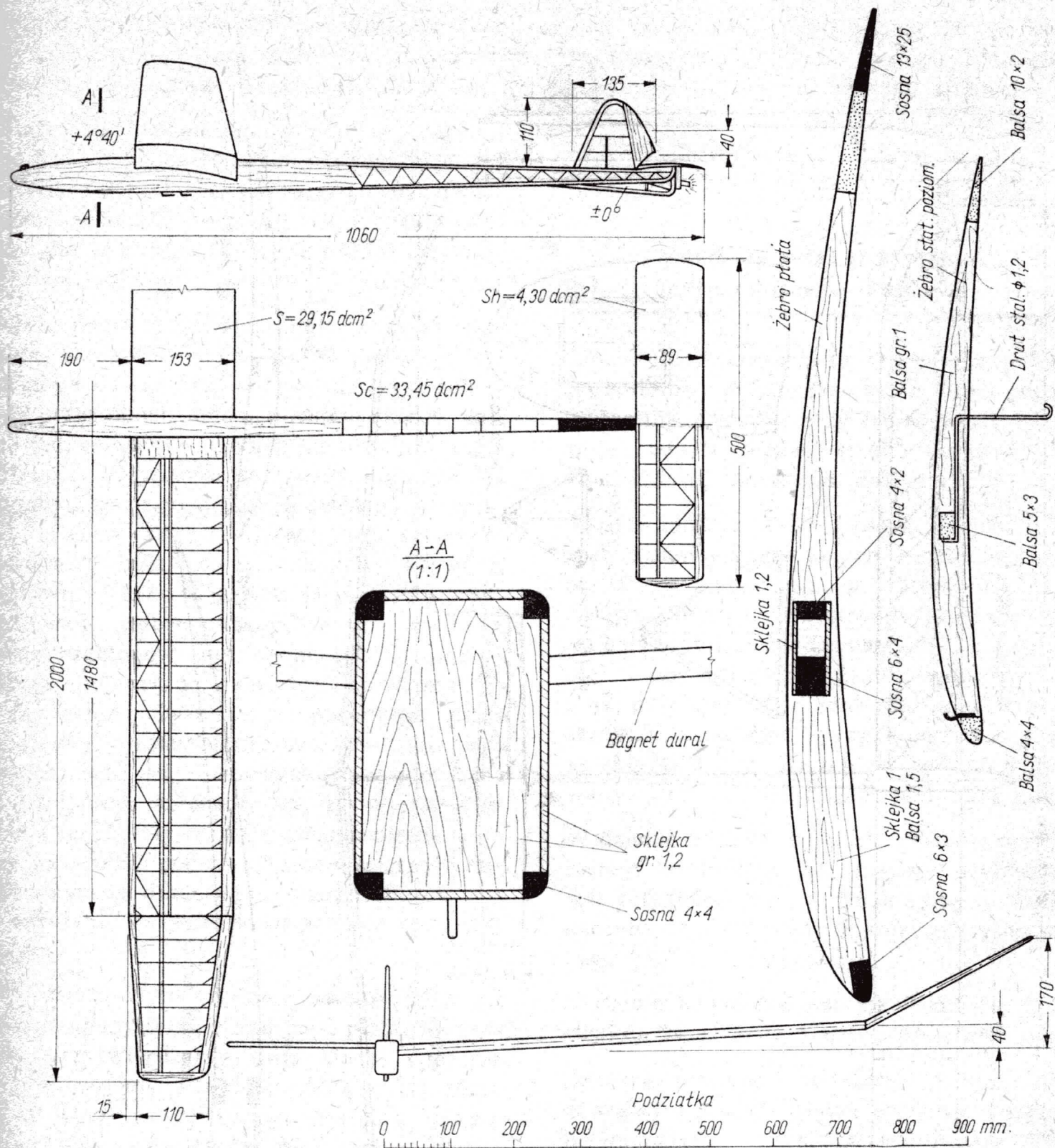
Rys. 2.18. Zwycięski model Mistrzostw Świata modeli szybowców A-2 w 1959 r.; „The Continental”, konstr. G. Ritz, USA



Rys. 2.19. Zwycięskie modele szybowców A-2
a — Mistrzostw Świata w 1961 r.; „A-2”, konstr. A. Awerijanow, ZSRR;



Rys. 2.40. Model „SK-46 Eneida” konstr. S. Kubita (6 m na Międzynarodowych Zawodach Modeli Latających Krajów Demokracji Ludowej — Leszno 1974 r.)



Rys. 8.1. Model szybowca IKARUS-IV, konstr. Norbert Rözer, Węgry

nałymi osiągnięciami oraz starannym opracowaniem technologiczno-konstrukcyjnym. Kadłub składa się z dwóch części: przedniej, o przekroju eliptycznym, wykonanej z dwóch klocków balsowych, sklejonych po wydrążeniu w osi pionowej, oraz tylnej, o przekroju

trójkątnym, wykonanej z trzech deseczek balsowych grubości 1,5 mm, wzmocnionych trzema podłużnicami i nitkami $\phi 0,6 \text{ mm}$, naklejonymi na krawędziach styków (patrz rysunki przekrojów kadłuba B — B i C — C). W części przedniej kadłuba osadzone są dwa