

OBRADOWAŁO PREZYDIUM NAVIGA

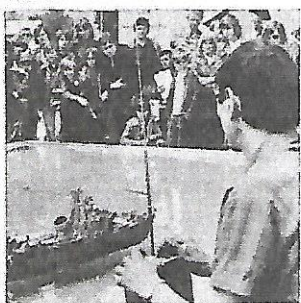
regulaminowych, które zatwierdziło Prezydium NAVIGA w lutym 1993 r. Wszystkie zarządzenia zostały ogłoszone w biuletynie NAVIGA Info 1/93.

W dalszej dyskusji rozpatrywano wnioski Słowacji, aby w 1994 roku Mistrzostwa Świata w tej klasie odbyły się w Bańskiej Bystrzycy (sierpień) — Prezydium zatwierdziło tę propozycję.

Zasygnalizowano także sprawę dalszego modyfikowania przepisów sportowych w klasie FSR wynikających z nowych wymogów dotyczących ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa zawodników.

Żywa reakcja wywołał zamiar zorganizowania Mistrzostw Świata w klasie M przez Kazachstan. Punktem spornym okazały się starty w klasach A i B, których uprawiania zaniechano już w wielu krajach. Wobec różnicy zdań przeprowadzono głosowanie, uzyskując zdecydowaną większość głosów za utrzymaniem tej konkurencji.

W trakcie spotkania rozpatrzono polską propozycję dotyczącą zorganizowania Mistrzostw Świata klasy M (bez klas A i B). Nasz przedstawiciel potwierdził gotowość przeprowadzenia tego rodzaju imprezy. Przewodniczący, a także wiceprezydent NAVIGA zadeklarowali pomoc w technicznym i sportowym przygotowaniu stanowiska startowego. Kwestia ta rozpatrywana będzie jeszcze przez nasze komisje. Oficjalna odpowiedź wpłynie do Prezydium NAVIGA do lutego 1994 r.



Helmut Türk omawiając klasę S wyraził uznanie dla LOK-u za zorganizowanie Mistrzostw Świata.

Do sprawy przepisów sportowych w klasie S postanowiono powrócić po osiągnięciu m.in. porozumienia z IYRU-MYRD. Rozmowy z tą organizacją, mające na celu podjęcie współpracy i wspólnego przeprowadzenia zawodów według jednolitych regulaminów sportowych, nie przyniosły rezultatów. Stanowisko IYRU-MYRD jest dalekie od gotowości wypracowania kompromisu w zakresie przepisów regatowych NAVIGA. Co więcej, przepisy tej organizacji zdają się coraz bardziej odbiegać od rozpatrywanych w NAVIGA propozycji zmian. Niemniej postanowiono, że przedstawiciel NAVIGA podejmie ponownie próbę rozmów z IYRU-MYRD, a o ich wynikach poinformuje Prezydium.

Ostatnim punktem obrad były propozycje nowych opłat stowarzyszeniowych i dyskusja nad budżetem.

JERZY LITWIN

WIESŁAW
SCHIER

VADEMECUM
KONSTRUKTORA

Moje konstrukcje MAKIET LATAJĄCYCH

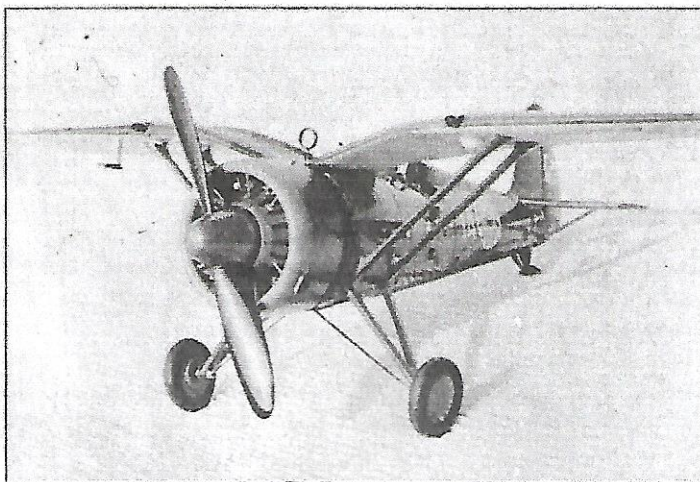
W swojej praktyce konstrukcyjnej opracowałem dziesiątki projektów makiet latających najrozmaitszych samolotów. Zaprojektowałem także wiele tzw. semi-makiet, czyli modeli samolotopodobnych. Latami doskonaliłem metody projektowania, dążąc do najprostszej procedury obliczeń, gwarantującej możliwość uzyskania optymalnego projektu.

Doświadczenia te, w miarę możliwości, starałem się przekazywać czytelnikom w artykułach i książkach. Wiele projektów sam realizowałem, początkowo mając na uwadze zawody, a potem już wyłącznie dla zdobycia doświadczeń i dla publikacji. Niektóre, nieliczne projekty, doczekały się pełnej dokumentacji konstrukcyjnej. Korzystali z niej modelarze w kraju i za granicą.

Opracowując je nigdy nie powieliałem pospolitych wzorów — starałem się sprostać kilku, moim zdaniem, bardzo ważnym zasadom:

- bezpieczeństwo w locie, pewny pilotaż;
- bezpieczeństwo na ziemi, prosta obsługa, funkcjonalność;
- w każdym projekcie coś nowego, jak najwięcej korzyści, najmniej sprzeczności i kompromisów;
- uniwersalność, otwarta droga dla dalszego rozwoju.

Jak udawała mi się realizacja tych zasad — stosowanych zresztą nie tylko w odniesieniu do makiet — czytelnicy mogli sami ocenić. Kilka takich projektów pragnąłbym zaprezentować na łamach „Modelarza”. Na początek...



MODEL
SAMOŁOTU MYŚLIWSKIEGO
PZL P-11C

Był to sławny samolot. Zaprojektował go inż. Zygmunt Puławski — znakomity konstruktor i wynalazca — autor wielu niekonwencjonalnych rozwiązań, między innymi charakterystycznego, zastosowanego w samolotach serii „P”, układu skrzydła zwanego „polskim płatem”.

Projekt powstał w 1930 r. W rok później, gdy prototyp był już w budowie, Zygmunt Puławski zginął tragicznie w katastrofie lotniczej oblatując inny samolot. Miał wówczas tylko 20 lat. Dalsze prace nad rozwojem samolotu prowadził współpracownik Puławskiego — inż. Wsiewołod Jakimiuk.

Seryjną produkcję P-11C rozpoczęto pod koniec 1934 r. Był to wówczas najnowocześniejszy na świecie samolot myśliwski.

KONCEPCJA MODELU

„Puławszczaki” fascynowały mnie od dawna. W 1948 r., jeszcze jako uczeń gimnazjalny, miniaturowy szkic samolotu PZL P-24 zamieszczony w tygodniku

Mój P-24 w locie. Widoczna wielopodłużnicowa struktura pękatego kadłuba. Jest to bardzo lekkie rozwiązanie, z powodzeniem jeszcze dziś stosowane.

