

Идея этого пособия, принадлежащая клубу "Альтаир" (КПИ), родилась в плодотворнейшей обстановке безнадёжного ожидания погоды на Кубке Украины - 97 и получила дальнейшее развитие в теплой дружеской атмосфере совместных застолий.

Рассчитано оно, прежде всего, на человека, впервые получившего в руки авиационный конструктор под названием "С - 14 в двухметровом пакете" и стоящего над ним в некотором замешательстве.

Мы также надеемся приободрить тех слегка растерявшихся граждан, которые, наслушавшись многочисленных доброжелателей, считают этот аппарат неким образцом невероятной сложности, а посему - элементарно побаиваются.



Следует отметить, что С-14 (С-15), как и любая достаточно старая система, имеет огромное количество мелких модификаций, порожденных творческим порывом неумолимых народных умельцев. К сведению любопытных - из более чем 300 пошитых обшивок только половина комплектовалась фирменными каркасами, другая половина была отдана нашему небогатому, но трудолюбивому и смекалистому народу для самостоятельного творчества. Кроме этого, известно как минимум две фирмочки, которые использовали знаменитую аббревиатуру С-14/С-15 для своих дельтапланов и тут уж вообще советовать что либо затруднительно. Например, если Вам достался С-14 с нервюрами, то как он л-л-летает сказать вообще сложно, впрочем, вряд ли эти нервюры могли сильно его испортить.

**Кстати:** Если Вы хотите ввести какое-то новшество, то максимум, на что Вы можете рассчитывать - это что аппарат не станет летать намного хуже. С другой стороны, если аппарат, к примеру, оборудован законцовками, то лучше с этими законцовками и летать, по крайней мере до тех пор, пока Ваш возросший летный опыт не позволит Вам убедиться в их полной бесполезности (а, может быть, и наоборот).

В случае, если Ваш С-14 не имеет полиспаста, советуем не морочить себе голову, а

порадоваться этому факту, поскольку Вам:

- а) не придется уродоваться при сборке-разборке,
- б) не придется усиливать стойку,
- в) не придется сильно огорчаться если Вы эту стойку сломаете,
- г) не придется специально наращивать мышцы, чтобы с эти полиспастом справляться в воздухе. Поставить полиспаст Вы всегда успеете, если все-таки решите, что Вам нужен именно С-14 с полиспастом, а не что-нибудь другое, например Stealth, KPL или Су-37 с изменяемым вектором тяги.

Итак, Вы оказались с глазу на глаз с, теперь уже Вашим, С-14. Как правило, знакомство начинается с увлекательного процесса сборки. Из чехла извлекается обшивка и всякие железки, которые могут пригодиться для сборки каркаса. Если жесткая вставка-обтекатель не находится в парусе Вашего аппарата постоянно, то самое время ее вставить. Тем не менее, находятся любители, пытающиеся проделать это при собранных боковых узлах, вставленных латах и даже взведенной поперечине (???). У некоторых получается (!!!). Поскольку единого мнения по поводу того, оставлять ли вставку в парусе при разборке в двухметровый пакет, не существует, ни то, ни другое мы Вам советовать не будем, сообщаем лишь в порядке информации: можно и не вынимать.

Теперь разберемся с каркасом. Для начала найдите носовой узел с тремя трубами, который Вам вряд ли удастся с чем-нибудь перепутать. Теперь следует к первым боковым трубам пристыковать вторые, а к ним - консольные части.

**Запомните!!!** На второй боковой трубе отверстие под болт находится **ближе к хвосту**. Тех, кто считает это напоминание излишним, можем заверить, что один из авторов лично наблюдал попытку собрать каркас, у которого поперечина существенно выступала за носовой узел.

Очень важно, во избежание разнообразных проблем с антипиками, не перепутать правые и левые консоли.

**Совет:** Дабы не решать каждый раз уравнение с несколькими неизвестными (поскольку запутаться можно не только с собственно консолями, но и с их отстегивающимися частями, а также со вторыми боковыми трубами), лучше

пометить правые и левые трубы меточками разного цвета, а если Вам удалось успешно закончить среднюю школу, то и написать на них знакомые буквы (П - правая, Л - левая).

**Еще один совет:** Если речь идет об аппарате самостоятельной постройки, то не мешает также пометить верх и низ трубы, так как неточности в разметке отверстий также отражаются на угле установки антипик.

Когда, наконец, консоли стоят на своих местах, можно присоединить трапецию. Тут уместно напомнить, что на С-14 не надо стараться выпрямить две гнутые трубы: килевую и ручку управления, которую некоторые поклонники гнилого Запада именуют "спидбар". Килевая согнута преднамеренно совсем немного и чаще вызывает у умельцев позывы "чуть-чуть ее рихтовать". С пресловутым "спидбаром" связано еще одно замечание - выгнутая часть должна быть направлена в сторону носового узла - в противном случае Вы рискуете отбить себе ноги на старте.

Трапеция присоединена - можно надевать парус. При этом молния на нем должна быть полностью расстегнута, иначе у Вас вряд ли что-либо получится. Не забудьте накинуть петлю подцепки на киль прежде, чем наденете на него килевой карман, в противном случае Вам придется потренироваться в сборке-разборке еще раз. Парус на носу фиксируется при помощи веревочки, которую Вы завязываете хоть бантиком, хоть морским узлом и больше **никогда** не трогаете, разве что Вам захочется ее затянуть или, наоборот, отпустить. При разборке в двухметровый пакет веревку **не развязывают**. Закрепив парус на носу, его натягивают по консолям. Не получается? Отпустите веревочку на носу.

**Совет:** Легче всего натягивать обшивку при чуть разведенных консолях, при полностью сведенных или разведенных требуются гораздо большие усилия.

Следующий этап - сборка боковых узлов. Здесь имеется большой простор для полета фантазии, но полезней для здоровья собрать их правильно. Правильно выглядит так: боковая труба, радиусная шайба, нижний трос, фторопластовая шайба, пластина поперечины, верхний трос. К некоторым "самопальным" С-14 это не относится, впрочем, опыт показывает, что и с классически собранными

боковыми узлами они летают вполне прилично.

**Запомните!!!** Нижний трос должен подходить к узлу **изнутри**. Если нижний трос подходит к узлу снаружи, т.е. обернут вокруг боковой трубы, то это чревато последствиями в виде раскачки (кое-кто проверял на своей шкуре - оч-ч-чень неприятно).

**Совет:** Если Вы сомневаетесь в правильности сборки, загляните внутрь обшивки кому-нибудь, кто собрал заведомо правильно и сравните этот пейзаж с тем, что увидите внутри собственного паруса (для подсказки можно заглядывать внутрь "Сталкеров" и "Стелсов").

По сравнению с боковыми, подсоединение передних и задних тросов не составит особого труда. Только надо не забыть между килевой трубой и монеткой задних нижних тросов разместить ляжку натяжки килевого кармана - и все дела.

Вставив корневую лату, Вы поднимаете аппарат на трапецию и дальнейшая сборка происходит в положении "стоя". Именно в этот момент необходимо опереть килевую лату на килевую трубу. При взведенной поперечине эта процедура становится изощренной пыткой.

**Запомните:** Разводя консоли, уприте киль в землю, иначе гнутся пластины носового узла.

**Еще запомните:** Прежде, чем разводить консоли, застегните молнию до середины. В противном случае Вы рискуете потерять зубы. Молнии, естественно. А вот пристегивать карабин заднего троса с тросиками АПУ к мачте рекомендуется после разведения консолей. Кому это удастся сделать раньше - пишите в редакцию в рубрику: "Очевидное - невероятное".

Если до сих пор Вы летали на "Спорте-5" или чем-нибудь подобном, то Вы привыкли к тому, что латы бывают верхние и нижние. Теперь, оказывается, они

могут быть еще правыми и левыми.

**Совет:** Если Вы будете вставлять правые латы правой рукой, а левые левой, то существенно снизите риск оторвать лат-карманы. (Совет, между прочим, совершенно серьезен).

**Кстати:** При разборке в шестиметровый пакет две центральные латы можно не вытаскивать, а только ослабить, парус прекрасно свернется и с ними. Если парус сворачивается плохо, то стоит поискать забытые нижние латы, которые оставлять в парусе не рекомендуется. Будьте готовы к регулярной процедуре сверки профилей. Лучше всего заведите себе плазы лат и проверяйте их каждый раз, когда возникают сомнения, и уж во всяком случае не мешает это сделать, если аппарат почему-то плохо летает по прямой. Прежде, чем взводить поперечину, проверьте, как стоит корневая лата и концевые лямки обшивки – исправить потом будет весьма затруднительно. Поперечину взводят ну, просто левой ногой (впрочем, можно и правой) при помощи веревки с петлей, которую обычно закрепляют в верхней части трапеции. В петельку вставляют ногу и э-эх - натягивают поперечину весом своего брэнного тела. Если поперечина упирается и веревочка рвется, стоит поразмыслить о правильности сборки, можно и по другому - просто поменять веревочку и продолжить попытки.

**Кстати:** Если веревка не очень длинная, не забудьте при разборке ее отвязать, иначе она не даст свести консоли.

**Совет:** Упорные латы легче натягивать после того, как поперечина взведена. Осталось вставить нижние латы, одеть капотик (он же: носик, намордник, гульфик), **обязательно** проверить правильность сборки и наличие контровок - аппарат готов к небесам, ибо, надеемся, Вы еще не забыли, для чего все-таки начали этот трудный и утомительный путь. Самое время отойти от крыла метров на пять и прищуренным глазом окинуть собранный конструктор. Иногда можно обнаружить (или не обнаружить) весьма интересные детали. Из разряда стандартных приколов: тросик АПУ зацепился за соседнюю лату; поддержки АПУ не торчат в своих гнездах, а аккуратно пристегнуты "репейником" к обшивке, не зафиксирована "собачка" нижних передних тросов.

**Между прочим:** Как и любой дельтаплан, С - 14 предназначен для полетов.

Любая попытка освоить его не летая поздно, придется. Можно, конечно, кому-нибудь из опытных пилотов готовы услышать огромное количество мнений о том, как он летает и что в Постарайтесь трезво оценить, в состоянии разумней предположить, что если аппарат летать и у Вас. Соответственно и все когда Вы будете более четко представлять обречена на провал. Так что лететь, рано или для начала дать полетать на Вашем аппарате и даже не одному. Однако в этом случае будьте разнообразных и часто противоречивых нем нужно срочнейшим образом изменить. ли Вы все это переварить. Гораздо летал у предыдущего хозяина, то будет переделки стоит отложить на то время, себе, чего же Вы от него хотите.

Естественно, все это не относится к аппаратам лежали неведь где и неведь сколько времени толком сказать. В этом случае, действительно, кому-нибудь поопытней, желательно из тех, кто не страшно испортить отношения, (особенно лавсановым), которые и о которых никто не может ничего лучше подсунуть этот ребус не читает "Небо для всех" и с кем если окажется, что **это** в принципе не летает.

Нормально летающий и правильно собранный С-14 вряд ли создаст Вам непреодолимые проблемы, даже если вы зажмете его, забыв о пока еще непривычном положении ручки и пользуясь отсутствием большого усилия на ней. Гораздо более проблемной окажется попытка повернуть без отдачи ручки, впрочем, мы надеемся, что уж такой-то ерундой Вы заниматься не будете, научившись делать координированный разворот еще в глубоком летном детстве. Если, несмотря на Ваши правильные действия, Вам кажется, что аппарат плохо управляется, то, возможно, стоит его немного отпустить, желательно по консолям. С креном борются поворачивая пластиковую шайбу на консоли, естественно, прежде следует убедиться в том, что все латы симметричны. Естественно, мы не в состоянии в узких рамках этого пособия предусмотреть все возможные проблемы, возникающие при общении с С-14. Например, причиной необъяснимого крена может оказаться запасная стойка, засунутая в поперечину при разборке в двухметровый пакет. И уж вовсе невозможно дать универсальный совет, как быть, если жена спрашивает, почему **он** стоит дома и занимает место в, и без того не слишком просторной, квартире. Тут уж Вам придется проявить максимум смекалки и продемонстрировать способность принимать решения в критической ситуации, что несомненно пригодится Вам и в полете.

В заключение мы искренне надеемся, что Ваше знакомство с аппаратом пройдет благополучно и когда-нибудь Вы воскликните: **"С-14? Да ведь это же так просто и приятно!"**

Коллектив авторов:

Андрющенко В. (идея),  
Муравейник О.,

Безуглый Д.,  
Гулько Л.