

Литунське Пластиування



Старший Пластун Юрко "Шкіра" Морачевський

Юрко Морачевський —
Шкіра ЧМ #120

жовтень 2000

ЗМІСТ

Сторінка

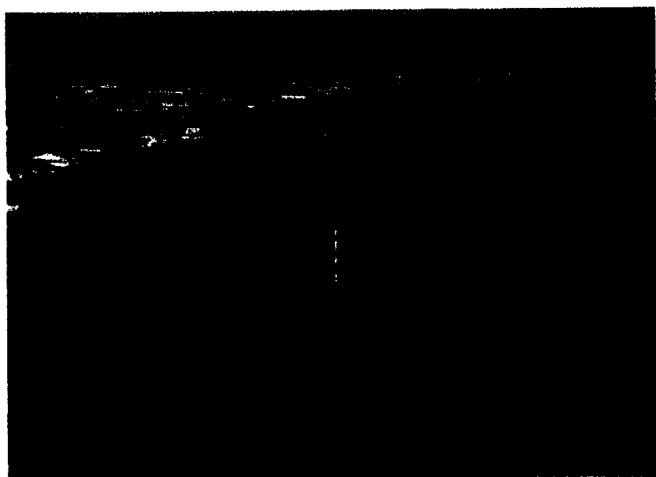
Вступ	3
I - Історія Литунського Пластування в Чорноморському Куренню	4 - 10
II - Причини Чому Люди Літають	11 - 20
III - Ліцензії і Роди Дозволу	21 - 25
IV - Проба На Ступінь Пластуна Скоба- Обсерватора	26 - 30
V - Авіяційні Принципи і Термінологія	31 - 36
Бібліографія	37
Подяки	38



ВСТУП

Головна ціль цієї праці є щоби запізнати читача з історією літунств в Чорноморськім Курені, коротко в загалі вияснити терміни гуттарки про авіацію, і почати відновляти Чорноморське - Литунство. Від середніх 1960их до ранніх 1970их років Чорноморські Табори були Морські - Летунські Табори. Чорноморській Курін це велика і далекосяжна організація. На жаль битва вчить, що ніколи не виграємо війни аж доки не будемо контролювати Моря і Неба!

Ця праця розділена на п'ять головних відділів. Перший відділ розглядає авіаційну історію, її розвиток, де авіація стоїть сьогодні, та хто продовжує цю традицію. Другій розділ покриває причини чому люди літають. Третій уривок дискутує авіаційні ліцензії, а четвертий вимоги на Пластову Пробу СКОБа Обсерватора. Кінчаємо загальним пояснинам авіаційних термінів. Це загальна лекція щоб тільки запізнати юнаків темою і заохотити дальшу наукую в цій ділянці.



I-ІСТОРІЯ ЛИТУНСЬКОГО ПЛАСТУВАННЯ В ЧОРНОМОРСЬКІМ КУРЕННІ

В 60-ті роки минулого століття ст. пл. Ярослав Лучкан, Вихор, був першим Чорноморцем, що став активним ліотчиком. По закінченню служби в американському віску, ранком лейтенантом, Вихор став інженером в Ракетні Програмі "Аполо". Він працював в тайнім віділі програми яка запевнила щоб Америка перши залетіла на місяць! Вихор хотів поділитися цією любов'ю лету з другими. Він почав організувати водно-литунські табори. Перший такій табір відбувся у серпні 1964-го року, а останній в серпні 1971-му року. Він теж грав велику частину в розвитці вимог на литунські вміlosti, та Пластуву Пробу, СКОБ Обсерватор. Але, Вихор не обмежував свою діяльність до Чорноморського куріння. Славко був прикладом всім; активним в його станиці в Гартфорді і в кирівних справах Пласту. В 1965-му році, він перебрав відповідальність і став головою Краєвої Пластової Старшини. Його звали Вихорем череж його безмежну енергію і позитивний вплив на всіх в його контактці. Він був дуже сильним провідником Чорноморчів і других пластунів, ріжними віками. Славко Лучкан відішов на вічну ватру 22 вересня 1973-му року. Ярослав згинув провадуючи одно-двигуним літаком через бурі між Гартфордом і Дітройтом в полеті на ЧМку раду. Тридцять-сім літній Славко залишив жінку Валю і двох дітей, Славка і Роксоляну.

Наступній ЧМиць, що цікавився летом це Андрій Козак.

Ширяка тета представила його до дельто-плянів в 1976-му році на Союзівці, Нью Йорк. Він скоро залюбився в тому спорті, купив власний дельто-плян і почав плавбу через чотири вишколльні класи в цьому спорті. В 1982-му році Ширяк виконав найвищу класу дельто-плянства, класу чотири. У наступний рік, Андрій почав лекції як управляти ширяком. Через п'ять років він вернувся до свого першого зацікавлення, дельто-плянства. Він змагався не тільки в Сполучених Штатах, а також в міжнародних Гімалайських Конкурсах. Найбільше пам'ятний полет для нього почався на Союзівці, звідки Ширяк політів до "Вест Пойнт" Нью Йорк, і скінчив в "Данбері" штату Конектікат. Відаль цієї подорожі була більша як п'ядисять миль і тривала довши ніж три годин!

I-Грушка-Ігор Бабюк також на Союзівці зацікавився дельто-плянством. Його перший лет був в січні 1994-го року. Щоб відлетіти мусів перебігти два стопи снігу! Ігор має 4 години в небі і закінчів всі вимоги очінити третій ступінь дозволу лету. Одиноча пречина чому ще не завершив цей ступінь бо мусить ще перелетіти 6 годин плавби в повітрі. I-Грушка також купив власний дельто-плян і часто його можна побачити в повітрі понад Тримбітою! Він мав нагоду летыти високо виставнив дельто-планом.

Нестор Воронка-замість літати воліє скакати із неба.

В 1995-му році він перши зацікавився авіацією і закінчив парашутні навчання. Нестор до сьогодні довершив п'ять злетів парашутом. В квітні 1999-го року він почав nauку цей раз ширяками. В вересні 1999-го року він досить навчився щоб самим (без інструктора) політіти в неба. В його лети Воронка загромадив між 13-14 годин на більши як 100 летів. Він надіється купити власній ширяк і оцінити комерціальний дозвіл прав.

Шкіра, Юрко Морачевський-завжди був зацікавлений летом і вступив в Військово Повітряльні Сили Сполучених Штатів Америки так як його батько. Він скінчив свій першій вишкільний навча'льний полет 23-го липня 1993-го року. Шкіра завершив клясу "Приватного Пілота" 16-го Травня 1994-го року. Він навчився літати виключно інструментами і дістав офіційний дозвіл на це 31 серпня 1999-го року. В своєму вишколі Юрко водив 17 інакшими родів літаків. Він мав нагоду летіти Т-38, 1.2 рази швидши звуку і виши 45000 футів. Морачевський почав вести на Морських Таборах у 1997их і 1998их роках загальні курси літунсьства. Він завершив право провадити складними і велико силними літаками. Шкіра далі літає і зібрав більши 475 годин лету.

Петро Кебуз-почав лекції в 1996-му році, і в тому самому році задовершив ступень "Приватного Пілота". В курсі свого вишколу він пролітів понад 240 годин. Петро поміг Шкірі не тільки виплянувати, а теж вчити перші гутірки Литунства в 1997-ому і 1998-ому році. Його найбільш пам'ятна подорож була коли Петро летів до міст, Сан Дієго, Санта Барбара, Сан Франціско, Лос Анджелес, Лас Вегас, та Санта Фей. Він надіється скоро почати вишкіл на дозвіл провадити літаком тільки інструментами, і також велико-сильними літаками. Колись Кевуз хочи сам збудувати літак і перелетіти ним від Кайп Тавну, Південої Африки до Льондону, Англії.

Олександр Денесенко-мав свій першій лет в Цесна 152 24-го серпня 1994-го року при Мильвил літовеці в штаті Нью Джерзі. Він разом має 37 годин і 65 приземлиннях в двох родах літакаків; Цесна 152 і 172. Олесь почав літати Цесна 172 коли виріс за великий на Цесну 152-ку. Він є другий СКОБ Обсерватор в історії Пласту. Щоб здобути пробу СКОБа Обсерватора Денесенко мусів вивчити додаткові льотні точки, пролетіти 10 годин в літаку, в додаток до вимог третьої проби. Він має надію стати лікаром медицини, щоб міх оплачувати дуже коштовну звичку авіації! Олесь хочить закінчiti приватну класу пілотного дозволу і купити власний літак за десять літ.



Тарас Попель-Летів перший раз в лютні 1997-го року.

Він пролітів 25.5 годин в Тампіко літаку.

Слідує короткий список історії литуанських тaborів.

1964

Перший Морський Летувінський Табір відбувся на "Трикутному Озері" 15-29 Серпня 1964 році в імені геть. Петра К. Сагайдачного.

Капітани - ст. пл. Нестор Колцьо, ЧМ

ст. пл. Ярослав Лучкань, ЧМ/літуанський вишк. курс

ст. пл. Діді Бутенко, ЧХ/морський вишк. курс для пластунок

Провідник Кадри Морських Виховників - пл. сен. Яро Гладкий, ЧМ.

Учасників 15, провід 6.

Фльотилла - 2 вітрильники

8 канойок

10 веслярських човнів

1 каяк

1 4-особовий літак.



1965

3 - 18 Липня

Морсько-литунсько-гірський табір "Ойг'ен II" над
"Індіанським Озером", ЗСА.

Капітан морського табору - пл. сен. Володимир Пилишенко,
ЧМ.

Капітан литунського табору - ст. пл. Ярослав Лучкань, ЧМ.

Капітан мандрівно-гірського табору - ст. пл. Богдан
Клюфас, ЧК.

Учасників 22.

Літак, "Пайпер" 235.

1966

13-27 Серпня

Морсько-литунський табір "Буркутські Штанци" над
"Приємним Озером", ЗСА.

Капітан морського табору - ст. пл. Олег Колодій, ЧМ.

Капітанша табору - ст. пл. Магда Колцьо, ЧХ.

Учасників 11, Учасниць 13.

Літак, "Пайпер" 180.

1969

16-29 Серпня

Морсько-литунський табір "Літаючі Канойки" на "Тихій
Воді", ЗСА.



Капітани: ст. пл. Ярослав Лучкань, ЧМ, і пл. сен. Богдан Гуран, ЧМ.

Капітанша - ст. пл. Зірка Мілянич, ЧХ.

Учасників 18, Провід 6.

Літак, "Цесна" 172.

1970

15-29 Серпня

Морсько-литунський табір на "Тихі Воді", ЗСА.

Капітани: ст. пл. Олег Колодій, ЧМ і ст. пл. Богдан Гермак, ЧМ.

Капітанша - ст. пл. Аня Бойдуник, ЧХ.

Учасників 22, Учасниць 11, Провід 15.

2 Літаки.

1971

14-28 Серпня

Морсько-литунський табір "Ясні Зорі, Тихі Води", на "Тихі Воді", ЗСА.

Капітани: ст. пл. Олег Колодій, ЧМ і ст. пл. Теодор Костюк, ЧМ.

Капітанша - ст. пл. Аня Бойдуник, ЧХ.

Учасників 39, Учасниць 38, Провід 18.

Фльотилія: Вітрильник "Вихор II" і 2 Літаки.



II - Причини Чому Люди Літають

Чому люди вчаться літати? На це багато причин... Деякі, з найбільших причин, це: практичність, і зручність лету, транспортація, розважливість, акробатика, унікальність, і опроба діланок які вимагають високу спритність. Менше одної відсотки американськів вміє провадити літаками.

A. Практичність\зручність\транспортація літаком правдоподібно найбільша причина, за для якої люди рішають вчитися літати. Багато простіше воздухом подорожувати у простий напрям від точки до другої, і без турбування земським тереном. Тоді не треба мандрувати тільки туди де дорогами, чи журитися що поліція задержить людину котра заскоро іде. В полеті нема контролювано обмеження швидкості.*

В частинах світу де транспортні системи не дуже розвинені, лет популярний спосіб доїзду. Залежно від



клімату околиці літаки можуть бути так пристосовані, щоб там найкраще функціонувати.

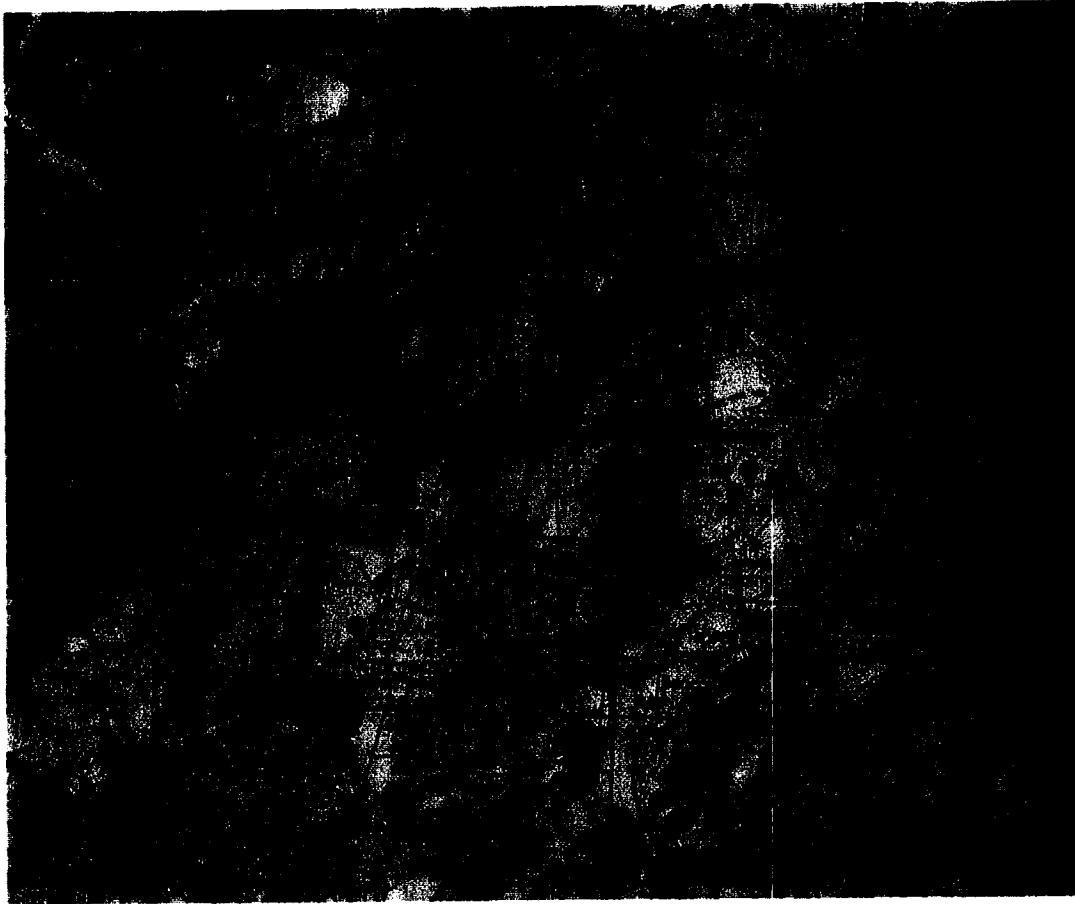
Приклади цього включають поплавчі чи понтуни, де літак

* В дійсності швидкість обмежена в дуже рухливих дільницях воздуху. Назагал без дозволу авіодиспечера літакам заборонено літати швидше 250 вузол на годину і ниши 10000 футів. У додату, без дозволу авіодиспечера ні кому недозволено летіти скоріше 200 вузол на годину у висотах нище 2500 футів і ближе чотирьох миль до кляс С чи Д воздушного простору.

може діяти із води і також лещета прилучині, щоб літак міг відлітати чи приземлятися до терену покритого снігом і ледом. Існують різні роди шин, які можна пристусувати до шассе, щоб краще приземнитися на різні роди посадок; примітивні, непокрашені чи бетонові. Коли терен являється заморстокій чи закоротким на приземлиння літака, вертолет може підлетіти, приземлитися, набрати пасажирів, чи вантаж і відлетіти. В багатьох частинах світу літаки дають там де доступу взагалі нормально нема. У запереченні, хтось може думати, що летний транспорт неприступується до міських центрах, а тільки щоб перевозити людей і товар з одного місця до другого.

У великих, густо поселених містах по всьому світі вертолети уживаються, щоб уминати стримання вуличного руху. Великі фірми, державні агенсії, і шпиталі, вживають їх. Вертолети можуть швидко перевести людей чи багаж від центру міста до головного літковища, де можна пересістися на швидшій, більшій літак, що довезе до назначиного місця. Людина яка не споріднина з літанням, може не здає собі справи з того, кілько літковищ існує по цілому світі.





Карта Показує Велику Кількість Летовищів

Така велика кількість посадок сильно полекшує можливість долетіти в кількох коротких хвилинах до пункту свого назначиного місця. Велика кількість летовищ оперують доїздовим транспортом, пропонує пожичку авт, або держуть авта до винаймовлиння, щоб полекшити транспорт на земні. А як ці методи не доступні, можна уживати або публичний транспорт, або таксі.

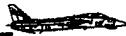
Залежно від потреб, можна вибирати з великого вибору родів літаків, які найкраще пристосовані на особливі вживання. Можна вибрати більшій літак, коли муситься



примістити більше пасажирів і вантажу, або менший літак, коли тільки льотчик сам летить. Можна також вибрати швидший або повільніший літаки. Наприклад, коли хтось не дуже журиться про швидкість, має малий багаж, і включно з пілотом, є тільки двоє осіб, можна вибрати "Цесну 150\152"ку. Хоч цей літак повільний, і малий, його находитися корість у дуже коротких відлетних та прилетних віддалях. Цей літак може летіти з якої небуть посадки, включно полями покритим травою і болотистим глинняніми дорогам. Ще до того можна користуватися таким літаком за дуже малий фінансовий кошт.



"Цесна 150"



Також є швидший, одно-двигунові літаки що з більше пасажирами і багажом, понесуть довші віддалі в коротший час. Невигода того находится у виших топливних\підтримкових коштах, швидшим приземлинням [REDACTED] (довший віддалі приземлення) і дуже часто у потребі на покращені посадки.

"Цесна Караван"

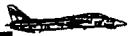
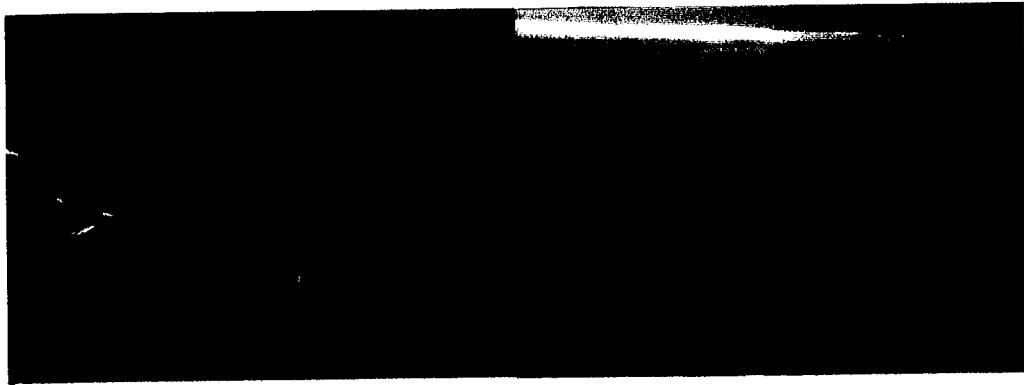
Більшемоторні і турбіновні\ракетни літаки найшвидші, коштовні оперувати, але дозволяють на найшвидший полети і безпеку додаткових, запасових, систем, щоб діяти понад води і у небеспечних теренах. Треба передумати ці фактори, щоб рішити який спосіб транспорту найбільше кому-то пристусовується у певний ситуації.

Б. Обшукування і Рятувок—Все більше людей відпочиває в далеких краях і з тим губляться, калічуться, чи знаходяться в ситуації, зякої не можуть самі вийти. В випадку коли літак неповерне, часто вживають інші літаки, щоб його знайти. Літаки спільно працють із тими, хто на суші і провадять їх до впального літака. Літаки можуть покрити великі простори території в короткій час і більше бачити, бо знаходяться вони вище.



В. Нагляд—Поліції і другі державні організації покладаються користуванням літаками. Літаки можуть низько літати і слідкувати за виростованням нелегальних наркотичних рослин. Літак є уживанні слідкуванням за втікаючими в автках. Можуть скоро ці інформації передавати поліції на землі. Поліція контролює швидкість авт, уживаючи літаки. Іміграційні офіцери вживають їх, до стережиння побиреж і границь, щоб недозволяти нелегайний в'їзд в країни. Але не тільки поліція користується літаками, бо в гісто населених центрах пілоти помагають всім, роздаючи інформації про місця повільнення або спинення руху. Вони передають цю інформацію як також відіо-електронічними і фотографічними засобами про аварії та випадків яко передають на радіопрограмах чи телебачинню.

Г. Оглядати Визначні Місця—В світі багато прикрасних природних явищ. Летіти вище тих явищ дозволяє на зовсім інакшій перспективі світа.





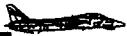
Г. Пожежна Боротьба\Сільськогосподаський-Часто уживають літаки щоб боротися з пожарами-вогням. Літаки можуть розливати\розсиплювати велику кількості води і хемикалів, що здушують пожар-вогонь, помагаючи пожарникам на землі. Тому що тільки літак може покрити околицю найшвидше, ці літаки багато більше вартісні проти пожежи. Господарі, фармери, і хлібороби вживають літаки щоб посыпти хемікалії проти хоріб і комах. Коли фармери мають великі розділи землі їм зручно перелетіти, щоб згори бачити стан звірят чи урожая.

Д. Воздушний Санітар-перевозить хворих, та потребуючих дуже спеціялізовинне лікування яке тільки находитися в декотрих шпитальях. Пілоти близько працюют із особливими медсестрами, що стабілізують стан пацієнта під час лету.



Е. Провірка Нафтопроводження і Ельектропроводження—
пілоти покривають широкі простори, доглядаючи
нафтопроводження і ельектропроводження. Треба особисто
провіряти ці лінії щоб найти частини потрибуочих направ,
і щоб знайти пошкоджені частини. Більшість просторів
знаходяться на суворому терені, куди трудно заїхати, і
не практично доїхати автом. Через те, літак може
скорійше провірити систему і вислати команду. Тому, що
багато частин дуже далеко, щоб як найскорійше була
поправа, коли льотчик знаходить пошкодженну частинну він
не мусить чекати до повернення до бази щоб вислати
робітників, а замість він може скоро вилетіти вище, і
уживаючи своє радіо, передати координати, де і яка
проблема.

Є. Парашутисти, Ширяки, і Прапори—Льотчики можуть
помагати другим вправлятися своїм спортом. Пілоти мусять
понести парашутистів на висоти, де вони можуть скакати і
спускатися парашутами. Ширякові пілоти мусять розчисляти
на пілотових літаків, щоб іх потягнути на вищі висоти,
доки вони можуть самі літати. Всі бачать часто літаків,
які тягнуть рекламові прапорці. Найчастіше це можна
бачити на пляжі, але все більше це можна бачити денебудь,
де находяться многочисленні групи людей.

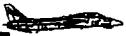
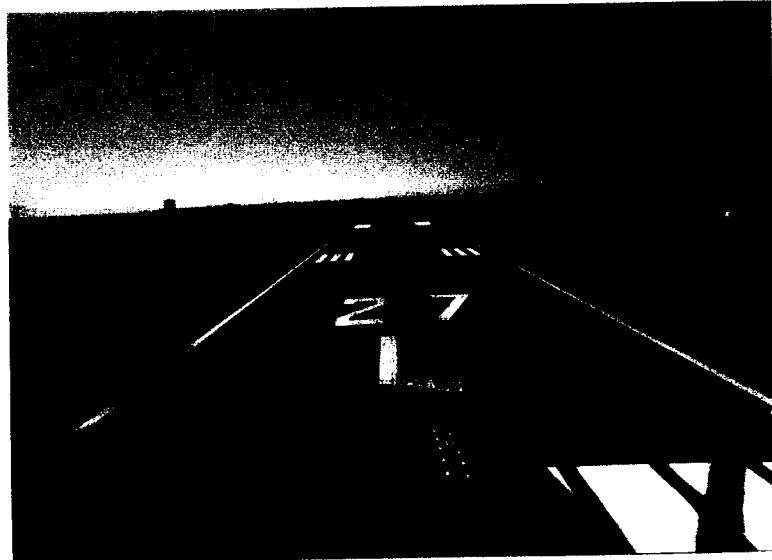


Ж. Забава—Літання це дуже індивідуальне і особисте. Деякі вчаться літати тому, що мало вміють це робити. Другі тільки собі літають бо люблять насолоджуватися прикрасою ранніх, і вечірних зір, або нічним летом. Деякі не мають нічого проти лету в погану, хмарну, буряну погоду бо знають, що це трудно, і коли вернуться, вони боролися із погодою і перемогли важкі обставини. Деякі все дальши вчаться на все вищі класи дозволу лету, бо знають, що вони з кожним летом стають кращими пілотами. Деякі задоволені добитися розважну класу дозволу (ця кляса найнища і обмежує особу літати на відальні не дальніше 50 Визол від летовища і забороняє везти більше одного пасажира). Другі пілоти вчаться акробатику. Спеціяльне задоволення можна найти в тому, що хто-то точно виконав акробатичну штуку. Люди у віці 16 – 80 років вчаться літати. Кожний має свої власні причини, чому це йому є важне і кожна причина є доброю.

3. Роля в Пласті є обмежена тільки винайклівости особи. Багато описаних причин на лет можна прикладти до Пластування. Багато швидше полетіти на сходини що відбуваються в другому місці. Літаке також дають доступ до таборових місцевості де іншим транспортом не можна. Літаком можна дуже швидко облетіти можливі терени на табори і раптом зорієнтуватися з новою околицею. В випадку відлучення Пластунів від головної прогульки,



можливо швидше їх знайти з повітря. Деякі табори, чи прогульки відбуваються делеко від медичної опіке. Літаком можна скоро перевести особу до медичного центру. Деякі Пластуни не тільки літять літаками, дельто-плянами, і ширяками, а також, скачуть парашутами. Щоб користуватися ширякством, чи парашутством, треба мати літак, щоб завіз на вищі висоти. "Пластун любить природу", літаком Пластун може зазнавати втіхи видів природи і визначні місцевості. Льотчикам дуже подобається летіти. Часом навіть без причини, тільки на забаву, і розвагу. Причини чому людина рішає братися в повітря є індивідуальне. Так само як кожний Пластун-Льотчик знайде інший спосіб користуватися летунством в Пластовім кружку.



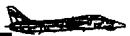
III - Ліцензії і Роди Дозволу

Федеральна Авіаційна Адміністрація (ФАА) розділяє ліцензії на катагорії та класи. Кожда катагорія і клас має інші вимоги.

КАТЕГОРІЯ	КЛЯСА
Літак	Одно-Двигунний Земля Багато-Двигунний Земля Одно-Двигунний Вода Багато-Двигунний Вода
Ротаційна Машина	Вертолет Гиролітак
Ширяк	-
Лекше-від-Повітря	Дерижабль Аеростат

Є шість родів ліцензій що мають інакші дозволи і права. Залежно на туп є інші вимоги заробити. Щоб заробити дозвіл є складна програма де треба здати усний, письмовий, і практичний іспит із провірковим інструктором ФАА.

Всі починають як студенти-льотчики. Їм не вільно нікого вести. Вони вправляють і приготовляються на провірковий іспит. Після успішного здання іспита студент-льотчик стає, розвагливий пілот, або приватний пілот. Особа тоді є кваліфікований льотчик. Після того



коли особа має бажання, потребу і набрали досить годин вони можуть підвищити рід свої посвідки. Ті вищі класи дають змогу стати професіональним пілотом. Як особа не має потреби, вона може ціле життя летіти як розвагливий пілот чи приватний пілот. Слідує список родів ліцензій і їх обмеження.

РІД ДОЗВОЛУ	РІЖНИЧІ	ВИМОГИ
Студент Пілот	<p>Заборонений вести пасажирів.</p> <p>Заборонений летіти дальши як 25 миль від домашнього аеродрома.</p>	<p>Мін. 16 років. Здав письмовий іспит, вправляв всі льотні вимоги з інструктором. Має підпис інструктора дозволяючи самостійний лет.</p>
Розвагливий Пілот	<p>Заборонений вести більши крім одного пасажира.</p> <p>Заборонений летіти дальши як 50 миль від аеродрома.</p>	<p>Мін. 17 років. Здав письмовий іспит, вправляв всі льотні вимоги з інструктором і пролітів мін. 30 годин. Перейшов практичну провірку і усний іспит з ФАА контролльним інструктором.</p>



Приватний Пілот	Дозволений вести пасажирів і відаль летів від аеродрома необмеженні. Може ділитися коштом полету.	Мін. 17 років. Здав письмовий іспит, вправляв всі льотні вимоги з інструктором і пролітів мін. 40 годин. Перейшов практичну провірку і усний іспит з ФАА контрольним інструктором.
Комерціальний Пілот	Може вести пасажирів чи вантаж за наймання.	Мін. 18 років. Здав письмовий іспит, вправляв всі льотні вимоги з інструктором і пролітів мін. 250 годин. Перейшов практичну провірку і усний іспит з ФАА контрольним інструктором.
Пасажирський-Транспортний Пілот	Права подібні до комерціального пілота з дозвілом провадити літак виключно інструментами.	Мін. 23 років. Здав письмовий іспит, вправляв всі льотні вимоги з інструктором і пролітів мін. 1500 годин. Перейшов практичну провірку і усний іспит з ФАА контрольним інструктором.



Лотний Інструктор	Може вчити.	Мін. 18 років. є або пасажирський-транспортний, чи комерціальний пілот. Здав письмовий іспит, вправляв всі льотні вимоги з інструктором. Перейшов практичну провірку і усний іспит з ФАА контрольним інструктором.
-------------------	-------------	--

Після зароблення загальної ліцензії (розвагливий пілот чи приватний пілот) то можна заробити додаткові дозволи, що долучають до свої посвідки. Ті нові дозволи узначають що льотчик вміє беспечно володіти спеціальними літаками, знає як робити спеціальні маневри літаком, чи летіти при спеціальних обставанах. Приклади того включають: дозволи літати літаком з хвостовим колисом, велико сильними літаками, складними літаками (літаке які ховають шасі, чи можна наставити кут пропельора), дозвіл вести і випускати парашутистів, дозвіл тягнути прaporчі і ширяки.

Щоб заробити права пілота вимагає багато часу, присвяти, і грошей. Найкраща порада є щоб мати час і всі гроші готові перед початком науки. Льотні школи можуть найкраще пояснити всі кошти. Є можливо заробити ступень,



льотчика, приватного пілота за 3 місяці, але конечно
треба летіти 3-5 разів на тиждень. Тим частійше летиш,
тим більше памятаєш. Тому є важне знайти інструктора що
має час тобі присвятити. Та особа повинна бути вашим
головним інструктором, але все корисно час від часу
полетіти з другим інструктором. Як ви не маєте всі
гроші, чи часу відразу присвятити, не журіться. То не
є одинокий спосіб заробити. Найважніша річ, щоб вам
подобався лет. Як ви можите дозволити собі одну лекцію
на місяць, нехай буде, тільки не перирвайти науку бо
стратите всео, що навчилися до того часу.



IV - Проба На Ступінь Пластуна Скоба-Обсерватора

Ця проба дає пластунам нагоду виявляти свої цікавості в леті.

Третя пластова проба на ступінь пластина скоба-обсерватора містить у собу всі вимоги на ступінь пластина скоба з додатком уміlostей з ділянки літунського пластиування.

Вимоги на цю пробу:

1. Три головні обов'язки пластина
2. Пластовий закон
3. Історія Українського Пласти на тлі подібних молодіжних рухів інших народів
4. Організаційна побудова Пласти
5. Пластове провідництво
6. Життя в природі та піонірка
7. Теренознавство і картографія
8. Сигналізація і модерні засоби зв'язку
9. Пластові гри
10. Спорт
11. Рятівництво
12. Життєва зарадність та зміlostи
- 13. Літунство**
- 14. Літакознавство**
- 15. Аеронавігація**

Видно, що вимоги ті самі, що на трету пробу, але три додаткові тоцке; 13, 14, 15. Тепер подивомся на вимоги тих пунктів.

До точки 13.

- а) вміє розказати про початок та розвиток літунства в світі, в храїні свого поселення і в Україні
- б) відвідає летовище й відбуде щонайменше пів години повітряної подорожі в літаку або гелікоптері. Опісля напише коротку статтю або переведе гутірку на пластових схолинах на тему свого полету та відвідин летовища
- в) назве та розпізнає на світлинах або в повітрі щонайменше 10 різних родів літаків
- г) пояснить теорію лету, вживаючи рисунків та імпровізованого приладдя
- г) вичислить та пояснить рисунками долю складових частин таких літаючих моделів: звичайний літак, турбіновий літак, водний літак, амфібія, гелікоптер.
- д) розпізнає та пояснить ціль щонайменше таких інструментів: альтометра, вказівника повітряної скорості, магнетного компасу, вказівника завертання, тахометра і вказівників тиску олії та температури
- е) пояснить, як запобігати повітряній хворобі і як її лікувати
- е) зробить модель парашута так, щоб він, скинений з відповідної висоти і з відповідним обтяженням, мав таку самускорість і ефект спадання, що правдивий парашут; пояснить принципи будови і способу уживання парашута
- ж) пояснить правила поведінки і безпеки на летовищі і коло літаків. Пояснить правила доло вільного лету і прилету літаків на малому летовищі без рапідія.



По точки 14.

- а) відвідає фабрику літаків або візьме активну участь у направі літака. Опісля паровала коротку гутірку на цю тему на пластових сколинах.
- б) покаже на рисунках або світлинах різниці в будові літаків: уживаних для вишколу, торговельного транспорту, для воєнного осідання, бомбардувальників і розвідувальних літаків та пояснить ці різниці
- в) пояснить рисунками, як побудовані крила для високого злітання і великої швидкості і їх вплив на рівновагу літака
- г) пояснить позицію точки тяжіння та її значення
- г) назве та розпізнає п'ять різних моторів, уживаних на літаках та пояснить рисунками уклад циліндрів і сполучення валу з пропелером в одному з них
- д) порівняє мотори літаків і автомобілів щодо: ходження, оливлення, подачі пального й електричної системи
- е) виготовить два різні пляни літачих моделів, почати всі виміри й характеристики різниці обох моделів
- е) нарисує три різні пляни ширяків та на пластові одного з них забудує сам, або спільно з гуртком. ширяк означеній інструктором величини
- ж) збудує та пояснить уміток малого, простого повітряного тунелю.



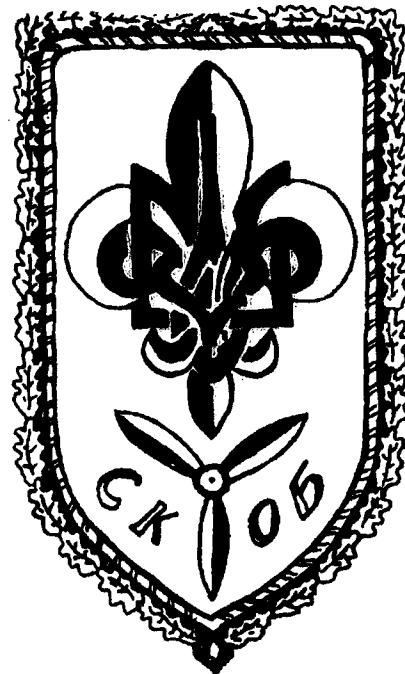
До точки 15.

- а) пояснить, який вплив у літунстві маєть: атмосферичне тиснення, температура, вологість, хмарність, вітри та опади. Правильно пояснить, що менше одне ралісве й одне почковане звіломлення про погоду. Вілбуде принайменше одну повітряну полорож у ролі авонавігатора або його помічника. Переїде диксусію на тему підготови і переведення повітряної полорожі на пластових сколинах.
- б) вичислити всі роли повітряних мал. пояснить умови на них символи та виготовить примітивну повітряну малу даної околині, зазначуючи всі сусільні летовища й уживачи потрібних символів
- в) вичислити та пояснить помилки, що трапляються при вживанні альтометра, вказівника повітряної скорості та магнітного компасу
- г) пояснить різницю в задержуванні напряму при лопомозі: пілотажу, обчи сленія віддалі від останнього знакоого пункту, радія. Пояснить принципи лету тільки при лопомозі інструментів
- і) пояснить рисунками принцип радару і як його вживається в літунстві
- л) правильно вживати напавчо-приймальний радіоапарат і знає заклики й відповіді в наглих випадках, що обов'язують у даній країні
- е) застіянув в леталях полорож малим літаком довільного типу на відальні не менше 200 миль - 320 км. За подомогою повітряних мал і літунських звіломлень про погоду поласть: напрям, скорость, зужування пального, час лету, дорожковази, стан летовищ, околині, де є небезпечна погода і т.д.

Важно зауважити, що можна заступити точки 13, 14, 15 предложенням доказу відсуття десять годин лету, записаних у "лог пілота".

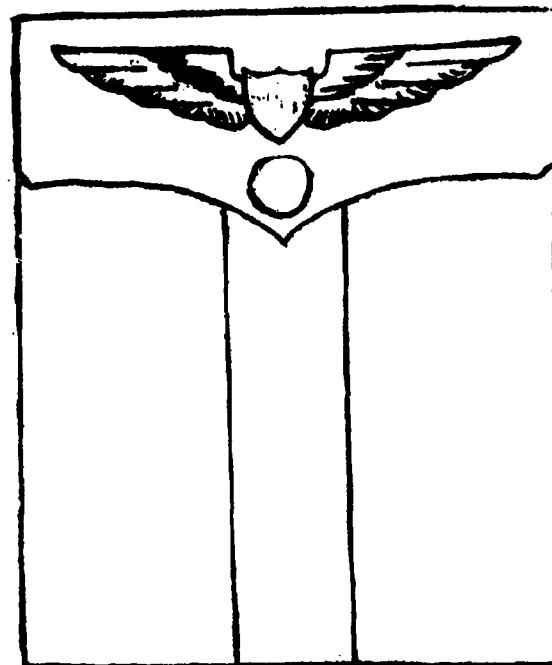


Відзнака
пластуна скоба-
-обсерватора

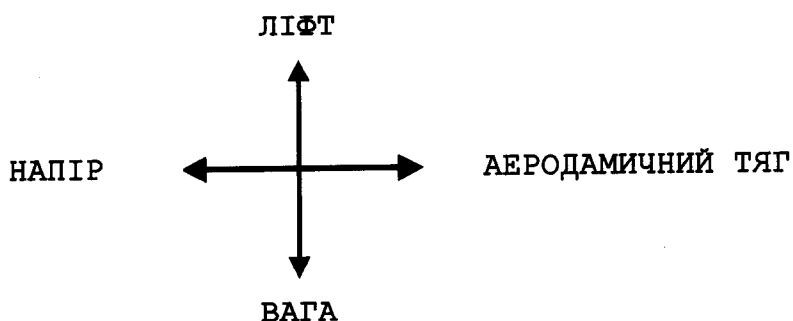


Після вирівнення всіх вимог Пластунові Скобові
Обсерваторі вільно носити слідуючі відзнаки.

Відзнака літунського пластуна
- ліва кишеня сорочки -



є чотири абсолютно, обовязкові, невідмінні сили до можливості лету. Ці сили є (ліфт, вага) і (напір, аеродинамічний тяг). Вони розділені на дві частини бо вони себе балансують.



Що це таке ліфт? Ліфт це сила яка підтримує літак в леті. Ця сила твориться, коли пересувається крило через рідину. В дискусії про лет рідина це воздух. Наукові правила вказують коли воздух переходить гору і долину крила і це створює ріжницю тиску. Це стається тому що форма крила є фізично довша з верху. Через це воздух з гори крила має довшу віддалу перейти і мусить швидше плисти з гори крила, щоб долучитися до воздуху з долини крила. Тиск воздуху з гори нищий тиску воздуху з долини. Цей вищий тиск з долини пхає крило до гори і літак створює ліфт, бо пхає себе вперед і через масу-вітру. Тому що

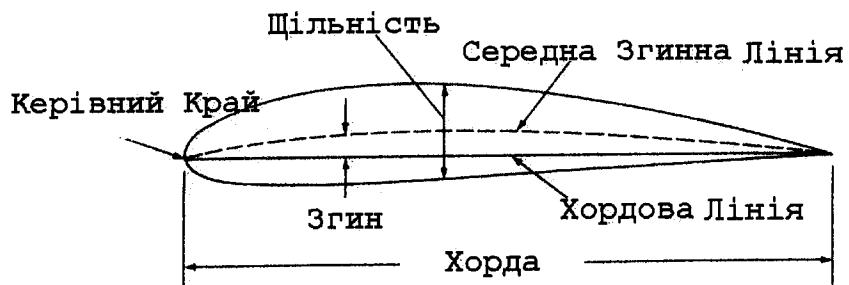


крила долучині до літака вони перетягаються через вітер. Коли крила набирають досить швидкості, через вітер крило поступово створює ліфт. Чим скорше крило переходить вітер тим воно більше створює ліфту. З часом, крило створить досить ліфту, щоб перемогти сили притягу на вагу літака, що держало літак на землі.



Крило Переplиває Через
Повітря

(Видно дальшу віддаль з гори крила, чим здолини)



ЧАСТИНИ КРИЛА

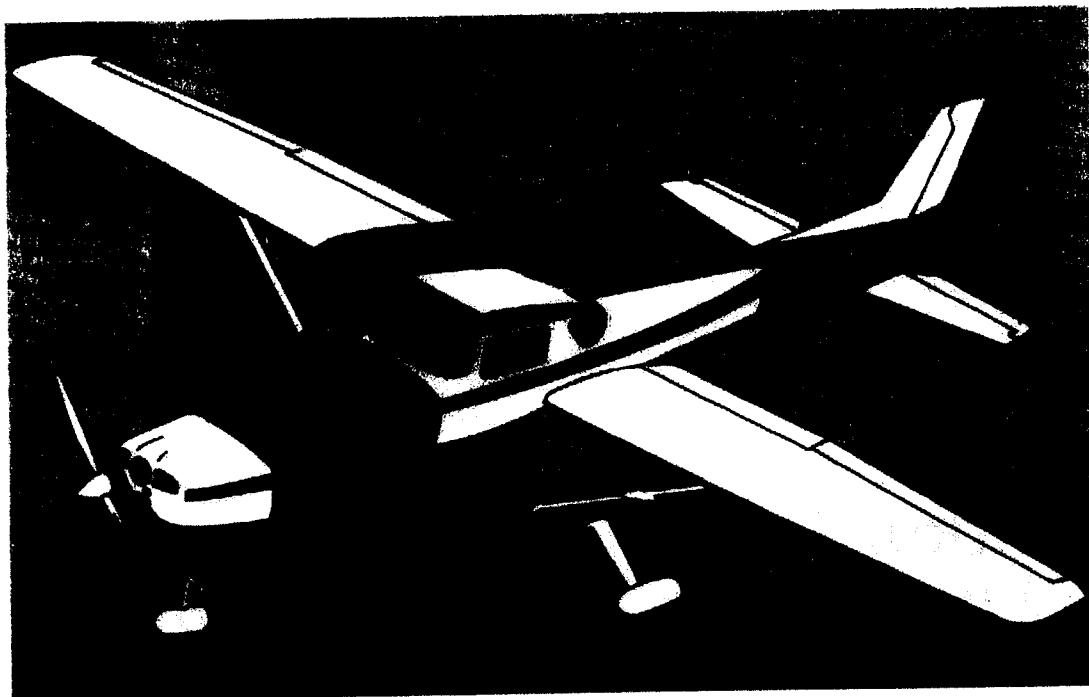
Напір це сила яка рушає літак в передній напрям через повітря. Ця сила створена яким-небудуть двигуном. Противна сила яка сповільняє літак це аеродинамічний тяг.

НАПІР ← → АЕРОДИМИЧНИЙ ТЯГ



В леті, коли всі сили балансуються літак не підскорюється і не сповільняється. Коли напір являється сильнішим від аеродинічних сил, літак підкоряється. Як нема досить наперу, щоб балансувати вагу літак починає злет на нишу висоту. Це дуже загальне описання, як літак летить через повітря.

Загальна термінологія частин літаків



Фюзелаж, це головна частина літака де пілот, пасажири, і вантаж примістиний під час лету. Всі інші частини літака прилучині до фюзелажа.

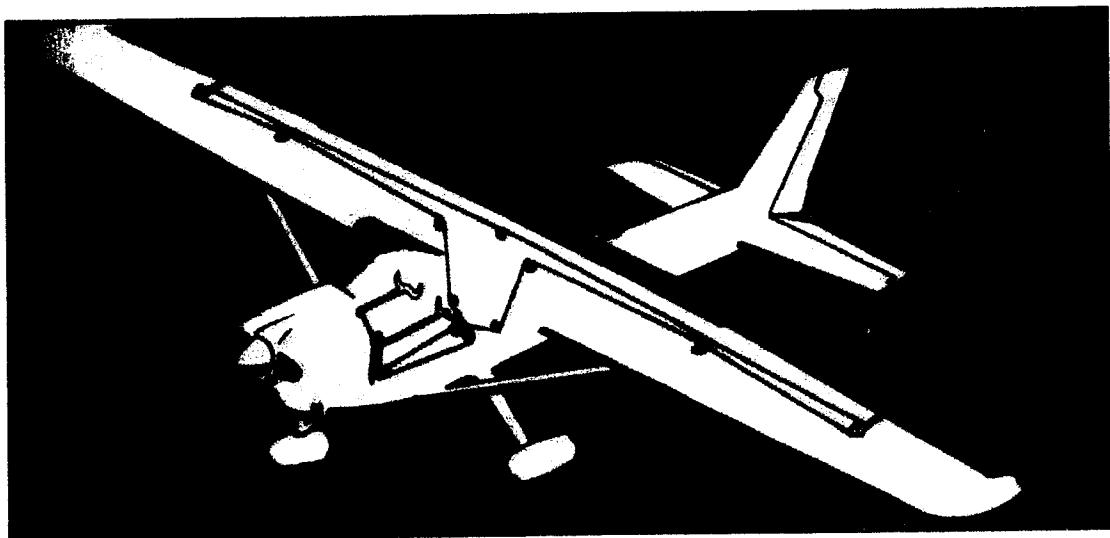
Шасі не є тільки шини, лищета, чи понтуни, а компльєтна система який літак уживає приземлитись і щоб рушатися на землі.



Хвостове оперення частини які разом вязуть вертикальний, горизонтальний стабілізатори, рулі півернення, висоти з фюзелажом.

Двигун яка небуть система що створює напір провадити літак через повітря. Та система також створює електрику на ладовання батерейок і операування елекро-апарати потрібні на безпеку, навігацію, чи комунікацію. На прик. турбіновий, ракетний, внутрішно згоряння

Крило підтримує літак в полеті та включає системи сповільнення і скруту. Крила долучаються до фюзелажа.



Елорон це частина крила відповідальна за скрут в лівий чи правий напрям. Елорони є прилучинні до крила найдальше від фюзелажа. Елорони існують, та діють парами. Вони рушаються нагору і надолину. Парами вони функсіонують в противні напрями, тобто коли елорон на лівім крилі стоїт вгору елорон на другій стороні буде висіти надолину. Коли пілот скручує кермо, він рушає елони які міняють

аеродамічну форму крил і створює більше ліфту на одній стороні літака від другої яке скручує літак.

Закріплок, частина крила, функціонує подібно до елорона. Запріплики теж існують парами, одні при кожнім крилі, а впаке елоронів вони оперують в той самий напрям. Закріплики є частина крила ставлинна близько фюзеляжа. Льотчик спускає запріплики коли бажає сповільнити літак і створювати більше ліфту. Спущений закріплок міняє аеродамічну форму, але через те що це діється в той самий напрям на лівім і правім крилі літак не скручує, а сповільняє бо є вищий аеродамічного тягу.



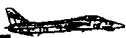
Вертикальний та горизонтальний стабілізатори це частини хвоста літака які подають структуру щоб долучити рулі поворота і висоти. Ці форми виглядають і працюють точно як малі крила.

Руль Висоти підноситься або вгору чи в долину. Коли пілот бажає злетіти на нишу висоту, він пхає кермо вперед. То спускає руль висоти, створює більше ліфту при хвості, пхає хвіст догори а ніс літака вдолину. Так подібно можна вилити на вищі неба.

Руль Поверниня рушає ніс літака лівий і правий напрям; уживається вполовину із елороничним скрутом. Треба руль уживати щоб кординувати скрут в повітрі. Руль поверниня функцієнue комплетно як крило скручене боком.

Все це може видається дуже складним предметом вимагаючи багато труду. Це правда, але з часом це стає простішим і все йде скоріше. Щоб літати безпечно вимагає богато науки. Навіть після того, що хтось досягне ступінь льотчика наука постійно продовжується. Кожній може навчитися літати, але, щоб стати правдивим авіатором, вимагає безпереривну придання у обережності лету і присвяту до науки. Це тільки короткий вступ. Кожне важне зусілля абсолютно варта цього присвячення. Від першого проблиску історії люди все бажали володіти свободою літати з птахами по небі. З досить сильним присвяченням і правою також можна літати з орлами!

ДОБРОГО ВІТРУ!



БІБЛІОГРАФІЯ

1. Private Pilot Manual
1993 Jeppeson Sanderson Training Systems
2. Instrument Commercial Manual
1999 Jeppeson Sanderson Training Systems
3. Introduction to Flight
1989 John D. Anderson, Jr.
4. чорноморська Мудрість
1984 Plast
5. Порадник та Інформатор Для Морського Пластування
1992 Plast
6. Літунське Пластування
1970 Plast
7. Англо Український Словник
1948 Подвеско
8. Український Англійський Словник
1962 Подвеско
9. Flying Magazine
10. Русско Украинский Технический Словарь
1956 Государственное Издательство Технической Литературы
УССР
11. Англо Русский Словарь
1961 Государственное Издательство Иностранных И
Национальных Словарей
12. Russian Dictionary
1996 Oxford
13. 25ий Курінь Чорнихморчів Вебсайт
<http://www.chornomortsy.org>
14. Інтервю Андрій Козак
2000
15. Інтервю Петро Кебуз
2000
16. Інтервю Олесь Денисенко
2000
17. Інтервю Нестор Воронка
2000
18. Інтервю Тарас Попіль
2000
19. Інтервю Ігор Бабюк
2000



Подяки

Велика кількість людей допомогли мені в цій праці. Я би міг написати окрему працю, щоби докладо, учислити всіх і їхній вплив. Трудно в писмі зложити досить ширу, гідну, рівну подяку з їхніми додатками. Я сподіюся що знають мою вдяку і що я радо стану їм помогти при найскорійші нагоді!

Щиро Дякую!!!

Родичам, Дідові Володимирові і Бабуні Ірені - без Українського виховання ніколи не б знав Пластове життя і громадинство. Спеціально мамі що перечитала і поправила змили.

Ліді - за любов та сталу, пітримку через невигоди, за пришиплиння та ікс других річей.

Пані Любі Дики - добровільну, присвату часу допомогти новострічалі особі і поправляти граматичні змили і подавання порад, як уліпшити цю працю.

Mr. Robert De Lossa - Директор Публікацій Університет Гарвард, за довіря і пожичку дорогоцінних, унікальних видань.

Ті що є описанні - за то що присвятили час виписати їхній історію щоб я міг зложити докладний список авіації в Чорноморськім куренні.

