

S o k o l 4 7 7 - G " P O L L U X "
=====

Po postavení několika motorových modelů se Bronislav Sokoliček z Olomouce rozhodl postavit závodního gumáčka. Navržený model je stavebně nenáročný model pro starty z podvozku nebo ruky s pevnou vrtulí. Podvozek byl odnímací, zasunutý do špalíku v trupu. Už i s materiálem to bylo lepší, dal se objednat u zásilkové služby firmy Moučka, nebo u paní Jirkovcové v Novém Bydžově. K pohonu modelu už také nemusel používat nití opředěnou gumu do trenýrek, ale dala se koupit kvalitní tmavá guma 1x6 značky Dunlop. Ta byla také důvodem k úpravě na sklopnou vrtuli, aby se dalo létat bez podvozku se startem z ruky. Zmenšený odpor podvozku i pevné vrtule se velmi kladně projevil na krásném klouzavém letu po vytočení svazku. Svazek se skládal ze šesti nití 1x6 o délce 500mm, který poháněl sklopnou vrtulí $\varnothing 420/462$ mm stoupání. Střed sklopné vrtule byl ohnutý z Al. plechu 1mm, listy otočné na bambusových kolíčkách $\varnothing 2$ doplněné axiálními ložisky a hřídelkou z oc. drátu $\varnothing 1,5$ mm. Vyosení hřídelky v hlavici je dolů o 2° s navléknutou bužírkou na očka pro svazek. Celá hlavice s vrtulí je vysouvací z trupu a svazek se natáčí v dostatečně vytaženém stavu s pozvolným přiblížováním k trupu a zasunutím hlavice. Svazek natáčíme ručně na 280 - 350 otáček, nebo pomocí převodového natáčeče či malé ruční vrtečky.

T r u p - obdélníkového průřezu, sestaven ze dvou bočnic list 3x3 s diagonálními výztuhami b2x3 a v prostorový trup slepen pomocí příček 3x3. Vpředu u hlavice a v místech uchytu vzadu jsou výztuhy b3 a překl. 0,8mm, doplněné bambusovým kolíčkem $\varnothing 4 \times 32$ mm. V místě usazení křídla jsou bočnice zpevněny b3 do kterých později zalepíme kolíčky pro úchyt křídla z bambusu $\varnothing 3$. Trup zakončen špalíkem b10 ve kterém je vlepená ostruha ohnutá z oc. drátu $\varnothing 1$.

S m ě r o v k a - slepená z dílů b3, 3x5 a 2x3 s ploškou pro seřízení letu usazenou na Al. plíščích 0,4mm.

V ý š k o v k a - je konstrukční sestavená z žeber a listů s profilem CLARK-Y 80%. Všechna žebra jsou z b1, náběžka 2x2 nakoso, hlavní i pomocná listy 2x2, odtokovka b2x10 zbroušená do klínu se zářezy pro žebra. Koncové oblouky b5, tvarované a střed vylepen b1,5mm včetně rohových výztuh.

K ř í d l o - je dělené, spojené dvěma oc. dráty $\varnothing 1,5$ mm s dvojitým vzepětím s profilem I.S.A.-821. Středová žebra ve kterých jsou kotveny spojovací dráty jsou z prekl. 1,5mm a v místech průchoďů mezi žebry vylepeny špalíky b7. Všechna další žebra jsou z b1,5 a na uších interpolována "rašplověť" metodou. Náběžka 3x3 nakoso, hlavní listy 2x3, pomocná 2x2 a odtokovka b3x15 zbroušená do klínu se zářezy pro žebra. Na uších hlavní i pomocná listy 2x2 a odtokovka zúžená na b3x10. Koncové oblouky vybroušeny do tvaru z b10 včetně vlepění všech výztuh i potahu středu.

P o t a h - celého modelu je co nejlehčím papírem Japan je lepený na kostru nitrolakem Celon a 3x lakován proti vlhkosti.

Z á l e t - než půjdeme na louku je samozřejmostí kontrola úhlů - křídlo $+2^{\circ}$, výškovka 0° , těžiště 6mm od náběžky, vyosení klavice s vrtulí dolů 2° a mírně doprava, negativy na všech cca 3mm. Navážeme několik svazků, trvanlivost prodloužíme mazáním směsí mydlového líhu s glycerinem a lehce promázneme kulicové ložisko. Potud je vše jak má být, zokroužíme model jen z ruky a pro první let natočíme do svazku jen cca 150 otáček. Motorový let seřizujeme pouze vyosením tahu vrtule - podložkami pod klavicí. Model by měl létat vpravo-vpravo na motor i kluz. Po natočení naplno by měl model plynule stoupat a bez zhrupnutí přejít do klouzavého letu. Konstruktor všem přeje radost z létání a ke zpracování do této podoby mi poskytl stavební nákresy. Raška Zdeněk senior.

Technické údaje modelu:

rozpětí 1088mm
délka 824mm
plocha celkem 13,41dm²
hmotnost 130g
zatížení 9,7g/dm²
vrtule - ø420/462mm
svazek - 6 nití 1x6x500mm
profil křídla I.S.A. - 821
profil výškovky - CLARK-Y 80%

Berte prosím těchto několik řádků jako doplnění či osobní vzpomínku, kdy se v poválečné době s podobnými modely začalo soutěžně létat ve Francii. Zjistil jsem to později, když mi modelářský kamarád J.F. Frugolli občas poslal jejich časopisy Modelle magazine, MRA i jiné. Létali to soutěžně v kategorii "Coupe D'Hiver" na tři starty s maximem 180", hlavně pak v zimních měsících.

U nás až mnohem později vznikla podobná kategorie B1, kdy se létalo 5 startů s maximem 120", hmotnost gumy 10g, letová 100g. Pak se zvýšil počet startů na 7 s maximem 100", aby se po čase vracelo zpět na 5 startů s maximem 120 sec., 10g gumy zůstalo, ale letová se snížila na 80g. Létá se do dnes pod označením F1G pro úsporu gumy i radosti z letu. V minulosti, ještě když fungoval LMK Frenštát p/R. se u nás těšily tyto modely veliké oblibě - létalo nás až 22 modelářů. Vznikla u nás dlouhá řada různých typů i tvarů, včetně účastí na soutěžích po celé republice. To byla ještě doba kdy jsem mohl běžet za volnými modely.

Raška Z. senior