

CVIČNÝ RC KLUZÁK DAIDAL

byl navržen pro začínající RC modeláře, kteří zvládli stavbu aspoň většiny kategorie A3. Rozměry odpovídá Daidal větroni kategorie A1 – první prototyp také létal (a dobře) s křídlem ze stavebnice Dana. Vzhledem k malým rozměrům a tím i menší spotřebě materiálu a menší pracnosti je Daidal vhodný jako první jednoplošný RC model. Trup byl navržen pro přijímač Rx Mars Mini s elektromagnetickým vybavovačem EMV-1. Při napájení

RC soupravy třemi tužkovými bateriemi není téměř nutné model vyvažovat. Zátěž je nutná pouze v případě, kdy se „podařilo“ zhotovit ocasní plochy hmotnější, při létání ve větru. Jako mezní hranici u modelu této velikosti a hmotnosti lze považovat rychlost větru asi 4 až 5 m.s⁻¹. V beztermickém prostředí, při dobrém seřízení modelu a správném řízení jsou výkony z lanka 100 m 3 až 4 minuty.



Drát ocelový Ø 3, délka 175 – 2 ks
Potahový papír – 2 archy
Silonová tkanina jemná – 20 × 140
Páka kormidla Modela kat. č. 4411
Plastikový čep Modela kat. č. 4402
Čtyřkolíkový konektor Modela kat. č. 5502 – 3 ks
Guma 5 × 1 – asi 600
Guma 1 × 1 – asi 500
Duralový plech tl. 1,5 – 20 × 60
Hliníkový plech tl. 1 – 10 × 30
Nitrolak vypínací asi 100 g, vrchní lesklý asi 150 g
Lepidlo Kanagom – 1 tuba
Drobné díly a materiál (šrouby, matice, špendlíky atp.)

Model je lepen Kanagomem systémem dvojho lepení: lepené plochy se nejdříve potrou tenkou souvislou vrstvou lepidla, které se nechá zaschnout. Potom plochy znovu potrou lepidlem a ihned spojí. Spojení jistíme špendlíky nebo kolíky na prádlo.

Trup je jednoduchá „bednička“. Páteř T1 může být i z vyschlé truhlářské překližky; přepážky by ale měly být z překližky letecké. Lanko od vybavovače ke směrovce je vedeno plastikovou „slámkou“ (brčkem). Trup sestavujeme na rovné dřevěné pracovní desce, na níž si přišpendlíme dno T12 s vyznačeným umístěním přepážek. Na dno pak postupně přilepíme výztuhy rohů T21, přepážky, lože křídla a bočnice. Ještě před přilepením vrchního dílu trupu zalepíme vedení ke směrovce. Plastikové slámky spojíme na patřičnou délku tak, že jeden konec slámky ponoříme do vařící vody a po změknutí jej nasuneme na druhou slámku a necháme vychladnout. Potom spoj rozebereme, potřeme lepidlem a znovu sestavíme.

Nakonec k trupu přilepíme sestavenou souvislou ocasní plochu.

Křídlo je dělené; poloviny jsou spojeny dvěma ocelovými dráty o průměru 3 mm.

Všechna žebra vyřizujeme s přídavkem 1 až 2 mm a po stažení dvěma svorníky je najednou opracujeme do přesného tvaru podle výkresu. Potom sestavíme křídlo na pracovní desce. Lišty nosníku jsou vyle-

peny balsovými stojinami. Při lepení křídla podložíme vnější konce odtokových lišt o 5 mm tak, aby v délce čtyř polí mezi žebry byly vnější konce obou polovin křídla nakroucené do negativů.

Vodorovná ocasní plocha se zasouvá do výřezu ve svislé ocasní ploše a k trupu se připevňuje gumou.

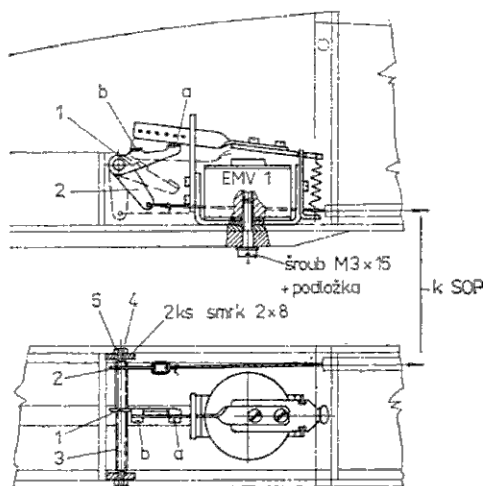
Křídlo i ocasní plochy jsou potaženy Mikalentou. Papír je vypnut nejméně třemi vrstvami zředěného vypínacího nitrolaku, celý model je pak třikrát natřen vrchním lesklým nitrolakem.

Elektromagnetický vybavovač je doplněn pákovým převodem pro zvětšení použitelné výchylky. Páka je z mosazného plechu tl. 0,8 mm a je připájena k ložisku z náplně do kuličkové tužky. Řízení musí pracovat naprosto volně, ale bez vůle a hlavně spolehlivě.

M. a M. Samešovi
Modelklub Mnichovo Hradiště

Hlavní materiál (míry v mm)

Lišta smrková, délka 1000: rozměr 2 × 5 – 8 ks;
3 × 3 – 1 ks; 2 × 8 – 1 ks
Balsová prkénka, šířka 70: tl. 2 – 6 ks; tl. 3 – 1 ks;
tl. 5 – 2 ks; tl. 10 – 1 ks
Překližka truhlářská tl. 6 rozměr 50 × 180; letecká tl. 2 rozměr 160 × 160; tl. 1 rozměr 50 × 150
Bambus – štěpina Ø 3, délka 180 – 1 ks



Obr. 1 Úprava elektromagnetického vybavovače

RC karburátor MaH

Snahou těch, kdož se zabývají RC modely, je ve svém motoru vyvinout nebo přizpůsobit karburátor tak, aby byl „ideální“. Požadavků, vesměs protichůdných, je mnoho: Maximální výkon motoru, nízká spotřeba paliva, snadné spouštění, co nejvyšší otáčky volnoběhu a pokud možno plynulá regulace bez „dér“ mezi jednotlivými režimy. Konstrukčních řešení je mnoho – vzpomeňme jen karburátorů systémů Kavan, Perry, TN, AMC a šoupátkových, které tyto požadavky více či méně splňují. U těchto karburátorů se většinou výhodných parametrů dosahovalo současným ovládnutím změny množství paliva a proudícího vzduchu.

V časopise Model Builder (USA) byla nyní zveřejněna nová konstrukce amerického modeláře Joe Martina. Funkce karburátoru je zřejmá z obrázku. Plynulá změny průřezu karburátoru se dosahuje posouváním rotačního paraboloídu 3 po rozprašovací trubce 2. Axiálnímu posuvu je dosaženo pootáčením páky 8, která se pohybuje ve šroubové drážce. Vstup vzduchu není axiální, ale otvorem z boku tělesa. Maximální otáčky se nastavují jehlou 4 běžné konstrukce. Shora je v karburátoru zašroubována zátká, utěsněná dvěma O-kroužky. Palivo se dostává k rozprašovací trubce axiálním otvorem. Ve spodní části jsou v trubce malé trysky, kterými je rozprašováno palivo. Ty jsou překrývány paraboloídem, čímž se při nízkých otáčkách omezuje množství paliva. Tím se dosahuje plynulé změny množství vzduchu a paliva a tudíž i dokonalého rozprašení paliva ve vzduchu. Joe Martin

použil tento karburátor na „desítce“ Fox Eagle III a údajně tím získal „několik stovek otáček“ a snadné spouštění motoru.

