



je určen pro rekreační létání. Proto jsem se při jeho návrhu snažil o nízké pořizovací náklady, rychlou stavbu a možnost snadného transportu i o to, aby Fakir mohl létat i na nepříliš kvalitních plochách. Je proto menších rozměrů a tudíž na motor 2,5 až 3,5 cm³, ale ovládán je RC soupravou se čtyřmi servy. Vlastnosti modelu a jeho schopnosti důkladně prověřil K. Svoboda z Havlíčkova Brodu a další tamější modeláři. Několik modelů s motory Enya, OS Max 3,2 cm³, MVVS 2,5 a 3,5 cm³ a s různými RC soupravami (jeden bez křídélka a se zvětšeným vzepětím o 10 mm na každé polovině), létá „téměř všechno“ ke všeobecné spokojenosti majitelů i dalších pilotů.

Pro stavbu modelu je třeba plánek zvětšit poměrovým měřítkem do skutečné velikosti, případně doplnit vlastní drobná vylepšení. Vzhledem k „polnímu“ provozu je křídlo připevněno gumou přes kolíky v trupu; tento starý způsob se osvědčil. Přiznivci šroubů je mohou použít způsobem jako u modelu Cyklon (MO 5/1982). Ze stejných důvodů je upevněn i podvozek pružně. Pro létání na trávě je vhodné balsové podélníky trupu nahradit smrkovými (zadní část trupu je při přistávání více namáhána).

Trup. Základ tvoří bočnice T1, na jejichž vnitřní plochy přilepíme podélné T2, T3 a svislé výztuhy T4 a T5, podélníky T6 a T8 a příčky T7. Obě bočnice spojíme v zadní části příčkami T11 (dole i nahore), přepážkou T12 (na pracovní desce), pak pokračujeme přepážkami T13, T14 a motorovým ložem T15. Doplníme náklížky T9 a T10 pro poutací kolíky. Přilepíme stabilizátor a sestavíme horní zadní část z přepážek T16 až T20, na něž nalepíme tuhý potah T21 (přilepíme jej nejprve svisle na bočnice, pak na přepážky). Horní část obrousíme do roviny a doplníme horní desku T22. Do předělu vlepíme výkličky T23 až T26, opracujeme čelní plochu a na ni přilepíme čelní kroužek T27. Pod nádrž doplníme příčku T28, v místě podvozku desku T29 a pak celý spodní tuhý potah T30 s vlákny napříč. Lehce v několika bodech přilepíme spodní část předělu T31 a víko nad nádrží T33 a celý trup opracujeme do tvaru vyznačeného u jednotlivých přepážek. Vyvrtáme otvory pro kolíky T32, které do nich zalepíme. Odtrhneme víko T33, přilepíme opěru T34 a desku T35; víko dolícujeme na křídlo, vydlabeme vybrání pro nádrž, vyvrtáme otvor pro šroub a na desku T35 dolů přilepíme matici. Zalepíme kýlovku a v předí vyvrtáme otvory pro upevňovací šrouby motoru a zhotovíme potřebné výřezy pro jehlu, tlumič výfuku apod.

Křídlo je vcelku. Jádru K1 obou polovin

vyřízneme z pěnového polystyrénu podle šablon K2 a K3; na výkrese je základní rovina vyznačena tenkou čarou. Uděláme podélné zářezy, obrousíme stykové plochy a obě poloviny spojíme natupo a nosníkem K4. Přilepíme koncová žebra K5, náběžnou lištu K6, koncovou K7 s náklížky K8. Ve střední partii doplníme výběžné části K9, do nichž jsme předtím zalepili pouzdro K10 s ovládacími pákami K11 a celí křídlo obrousíme (náběžnou hranu zaoblíme). Vyřízneme otvor pro servo, okraje zesílíme stěnami K13 a střední část (vyznačeno čerchovanou čarou) přelaminujeme — postačí monofil lepený Herkulesem. Potom křídlo polepíme kladivkovým papírem: lepidlem (Herkules) potřeme celé křídlo i papír, který předtím ještě zvlhčíme. Po důkladném vyschnutí (nejlépe v šabloně) doplníme koncové oblouky K12 a lišty pod servo K14. Křídélka K15 opracujeme z prkénka. Upevníme je otočnými závěsy a na ramena pák K11. Kořenovou část v délce asi 40 mm oboustranně přelepíme monofilem.

Kryt kabiny K16 je současně krytem serva a táhel. Zhotovíme jej (neprůhledný) kaširováním na polystyrénovém kopytě, nebo vytáhneme za tepla z čirého materiálu (organické sklo) na dřevěném kopytě. Dolícujeme jej na přesný tvar a zalepíme zadní stěnu K17. Kryt upevníme dvěma šrouby do desek s přilepenými maticemi, z nichž K18 vlepíme do krytu a K19 na křídlo.

Ocasní plochy vyřízneme z prkénka. Stabilizátor V1 zalepíme do trupu, kýlovou plochu S1 do výřezu v horním dílu trupu T22 a na stabilizátor, část S2 natupo. Kormidla V2 a S2 v odtokové části souměrně obrousíme a náběžné části zaoblíme.

Podvozek. Přední část P1 ohneme z pružinového drátu, upevníme na přepážku trupu opěrnou deskou P2 a maticemi na šrouby, zalepenými v přepážce T14. Hlavní část P3 vyřízneme a ohneme z plechu; může být i ze dvou drátěných vzpěr o průměru 2,8 mm, které ve středu spojíme drátěnými rozpěrkami nebo deskou z překližky tl. 3 mm. Kola o průměru 50 mm zajistíme obvyklým způsobem.

Potah, povrchová úprava. Úprava povrchu před i po potažení je běžná (tmelení, broušení, lakování). Na trup, ocasní plochy a křídélka přilakujeme tenký papír. Model nastříkáme barevnými emaily podle svého vkusu s přihlédnutím na jeho dobrou viditelnost za letu.

Řízení. Na výkrese jsou nakreslena serva Futaba. Kormidla jsou ovládána táhly z tvrdé balsy o průřezu 7 × 7 mm s drátovými koncovkami a plastickými vidličkami Modela. Táhlou ke směrovce vychází výřezem v bočnici trupu, k výškovce otevřenou zádí. Ovládání křídélka je zřejmé z výkresu; táhla od serva jsou drátová s vidličkami pro připojení k servu a ohnutými konci s drátovou pojistkou, které nasuneme do plastických držáků, našroubovaných na ramenech K11. Táhlou k motoru z tuhého drátu o průměru 1,5 mm nebo lanovodu (není nakresleno) umístíme podle použitého motoru.

Motorová skupina. K pohonu modelu lze použít každý motor o zdvihovém objemu 2,5 až 3,5 cm³, který je nebo byl na našem trhu. Je umístěn normálně a k jeho montáži není třeba vysvětlení. Palivová nádrž Modela je o objemu 100 cm³; vývody umístíme podle použitého motoru a upravíme podle nich i otvor v přepážce trupu T14 nebo ve víku nádrže T33. Střed vrtule o průměru 200 mm je krytý kuzelem Modela o průměru 45 mm.

Létání s Fakirem nečiní nijaké potíže, máme-li alespoň trochu praxe se školním vicepovelovým modelem a samozřejmě dodržíme-li vyznačenou polohu těžiště. Pochoptelné je nutné dodržet souměrnost modelu a nezapomenout na všechny předletové úkony. Podle zkušenosti havlíčkobrodských modelářů je to model „hodný“ a má velmi dobré letové vlastnosti.

JAROSLAV FARA

