

Předlohou k návrhu tohoto modelu bylo méně známé francouzské sportovní celokovové letadlo se zatahovacím podvozkem, vyráběné v šedesátých letech. Model je vhodný jen pro modeláře s dostatečnou praxí ve stavbě i v létání s vícepovelovými modely. Proto je v dalším textu uveden jen jeho popis, nikoliv postup stavby. Do plánu zvětšeného poměrovým měřítkem (pětkrát) do skutečné velikosti je nutné doplnit umístění serva a upravit prostor pro použitý motor. K pohonu je možno použít motor o zdvihovém objemu 5 až 6,5 cm³; přebytek výkonu se projeví vyšší rychlostí a kratším startem. Na prototypu použita amatérská RC souprava se servy Futaba ovládala obě kormidla, křídélka a otáčky motoru.



WASSMER SUPER 4/21

Ke stavbě

modelu je použito převážně balsy, v textu jsou proto udávány již jen její rozměry (v mm), jiný materiál je uveden jmenovitě.

Křídlo se souměrným profilem má hlavní nosník o tl. 5 a stálé výšce, ve střední části oboustranně zesílený překližkovými stojinami tl. 1,5 až 2. Do zářezů shora o hloubce 12 mm jsou nasunuta žebra tl. 2 se zářezy opačnými. Střední žebro tl. 10 je dělené a má výřez pro schránku serva. Odtoková o průřezu 8 × 8 a náběžná lišta o průřezu 3 × 12 jsou lepeny na tupo, vnější náběžná lišta o průřezu 5 × 14 je přilepena až po přilepení tuhého potahu. Pro podvozek jsou do žebířů zalepeny bukové hranoly o průřezu 8 × 20 s drážkou (do úrovně potahu); příslušná žebra jsou zesílena překližkou tl. 1 až 1,5. Tuhý potah střední a náběžné části a pásy žebířů jsou tl. 2. Koncové oblouky z lehké balsy jsou vydlabány. Náběžná část v místě styku s trupem je zpevněna překližkou tl. 1.

Křídélka, obroušená z prkénka o průřezu 10 × 26, jsou upevněna otočnými závěsy, ovládána obvyklým způsobem drátu o průměru 2,5 s pákami uloženými v trubkách, zalepených do odtokové části křídla. Křídlo je upevněno do přepážky trupu bukovým kolíkem uloženým v trub-

ce zalepené do středního žebra, vzadu pak dvěma plastickými šrouby M5.

Trup má bočnice tl. 3, zesílené podélníky a příčkami 5 × 5, v přední části plnými prkénky tl. 3 s vlákny šikmo (asi o 45°). Překližkové přepážky mají tl. 3, motorová tl. 5. Motorové lože z překližky tl. 7 je dvoudílné. Bočnice jsou spojeny (kromě přepážek) dole tvarovanými příčkami tl. 5, nahoře rovnými 5 × 5, ve střední části nahoře prkénky tl. 3 (s vlákny napříč). Horní zaoblená část s polopřepážkami tl. 3 má potah tl. 2, přední tl. 3, dolní zadní tl. 2. Nad nádrží a pod motorem jsou odnímací víka z prkénka tl. 10. Celá přední část je tvarována z měkkých hranolů (prostor je přizpůsoben použitému motoru a tlumiči). Navnitřních bocích jsou přilepeny bukové hranoly o průřezu 8 × 20 se závitem pro upevnovací šrouby. Překryt kabiny byl na prototypu slepen z překližkových oblouků tl. 3 a list tl. 3 a „zasklen“ průhlednou fólií tl. 0,4 (jen ohýbanou). Méně pracné je celý překryt vytvářet za tepla z umaplexu t. 1,5.

Ocasní plochy. Stabilizátor má průběžný nosník o průřezu 5 × 12 se zářezy pro žebra tl. 3. Náběžná lišta má průřez 8 × 10, odtoková 6 × 10, tuhý potah je tl. 1. Hotový stabilizátor je vlepen do výřezu v bočnicích trupu při jeho stavbě, stejně tak hotová kýlovka. Ta má náběžnou lištu

tl. 10, steven tl. 8 a tuhý potah tl. 2. Směrové kormidlo má náběžnou lištu tl. 8, odtokovou tl. 6 a žebra tl. 3. Výškové kormidlo je vybroušeno z prkénka tl. 6, jeho obě poloviny jsou spojeny třmenem z drátu o průměru 2,5 a připevněny otočnými závěsy až po montáži stabilizátoru.

Podvozek je tříkolový, pevný. Dvojitá přední noha z pružinového drátu o průměru 3 je upevněna příložkou z plechu tl. 1,5 a šrouby do matic na motorové přepážce. Hlavní nohy o průměru 3,5 jsou uloženy do drážek v hranolech křídla a zajištěny přišroubovanými kovovými destičkami.

Potah. Křídlo je potaženo monofílem a navrch tenkým papírem, jímž je polepen celý model. Povrchová úprava je běžná.

Barevné provedení. Celý letoun je údajně bílý, ozdobné pruhy na kýlovce, trupu, spodní část trupu a klín na náběžné části křídla jsou podle publikované fotografie tmavé.

Motor je pro snadnost obsluhy v normální poloze. V prototypu byl použit MVVS 5,6. Palivová nádrž je z plastické láhve o objemu 175 cm³. Vrtule rozměrem vhodná k použitému motoru má střed krytý kuželem Modela o průměru 45.

Letová hmotnost modelu je asi 2400 g.

Konstrukce: Jaroslav FARA