

AERO A14

**maketa
s gumovým
pohonem (M1:20)**

Konstrukce RUDOLF DRNEC, Brno

Aero A 14 bylo jedno z prvních úspěšných letadel stejnojmenné pražské letecké továrny, která v roce 1969 oslavila padesátileté výročí své práce. Vzniklo z typu Brandenburg 369 v roce 1922. Tento dvoumístný vyztužený dvouplošník, který původně tvořil část výzbroje čs. vojenského letectva, byl o rok později upraven pro potřeby nově založených Československých aerolinií. Úprava spočívala pouze v roz-
(POKRAČOVÁNÍ NA STR. 18)

AERO A 14 maketa s gumovým pohonem

DOKONČENÍ ZE STR. 15

šíření prostoru pozorovatele o třetí sedadlo. Takto upravených 17 letadel sloužilo ČSA čtyři roky, za tu dobu nalétala bezmála půl milionu kilometrů bez jediné smrtelné nehody. Po následující revizi sloužila ještě dlouho potřebám aeroklubů a skupin MLL, kde získala značnou oblibu. Stojí za zmínku, že A 14 provedlo ve službách ČSA první let s cestujícími z Prahy do Bratislavy dne 29. října 1923.

Maketa A 14 s gumovým pohonem je nakreslena v měřítku 1:20, pracnost modelu je asi 40 hodin.

K STAVBĚ

Trup je běžné příhradové konstrukce. Do přední části bočnic z plně balsu tloušť-

ky 3 mm vyřízneme před slepením bočnic otvory pro nosníky dolního křídla. Mezi bočnice vlepíme polopřepážky 2 až 6, na konec uzavřeme trup vpředu přepážkou 1 s upraveným otvorem pro ložisko. Horní část trupu mezi přepážkou 1 až polopřepážkou 4 potáhneme balsou tl. 2 mm. Na takto vzniklou plochu nalepíme v místě polopřepážky 4 výplň 4a, kterou po potažení horní strany balsou tl. 1 mm vybrousíme do patřičného tvaru podle výkresu. K polopřepážce 6 přilepíme dvě klínovité výplně tvořící horní část trupu od zadního sedadla dozadu. Boční příčky, do kterých vetkneme bambusový kolík tvořící zadní závěs gumového svazku, zesílíme nalepeným proužkem celulóidu.

Takto hotový trup bez makety motoru vybrousíme jemným skelným papírem, přelakujeme a opět vybrousíme. Potom trup potáhneme tenkým papírem, nalakujeme a opatříme všemi podrobnostmi včetně úplné povrchové úpravy. Na hotovém modelu bychom totiž povrch trupu upravovali jen s obtížemi pro špatnou přístupnost. Nezapomeneme při tom ani na přípravu otvorů pro baldachýn horního



křídla a pro podvozek. Maketu vodou chlazeného řadového motoru spolu s chladicem a potrubím si připravíme podle výkresu a přilepíme je až při konečné montáži už nalakované a hotové.

Ocasní plochy jsou z plně lehké balsy tlusté 1 mm. Proti kroucení je zajistíme na okrajích proužky balsy s léty napříč. Po vybroušení do hladka plochy potáhneme tenkým papírem a nalakujeme.

Křídla stavíme po půlkách na rovné desce. Obě křídla mají stejný profil, a to i u kořenů. Na polovinách spodního křídla necháme všechny podélníky u kořene přechýlávat asi o 3 mm pro zasazení do stěny trupu. Do vybroušených křidel vlepíme zesílení v místech uchycení vzpěr, jak je vidět z výkresu. Vybroušená křídla potáhneme tenkým papírem a nalakujeme. Můžeme rovněž nalepit imatrikulační znaky z černého tenkého papíru.

Motorová skupina. Vytahovací ložisko vysoustružíme z texgumoidu či tvrdého dřeva. Vrtule je řezaná z lipového či topolového hranolu, jehož tvar je na výkresu. Hřídel vrtule ohneme z ocelového drátu o \varnothing 1,2 mm. Gumový svazek sestává ze tří pásků gummy Pirelli 6x1 mm. Do namazaného svazku lze natočit nejvíce 400 otoček, u tuzemské gummy Optimit asi o 100 otoček méně. Nejspolehlivěji se zjistí maximální počet otoček u svazku z určitého druhu gummy tak, že se druhý stejný svazek natočí mimo model až k prasknutí. Do svazku v modelu se pak natáčí jen 80 % takto zjištěných otoček, které bývají velmi rozdílné i u jednotlivých výrobních šarží gummy téže značky.

