

Sportovní dvouplošník Biggles

Jméno pro tento model jsem si vypůjčil od hrdinů „leteckých rodokapsů“, jehož vzdušné produkce mi ležely už dlouho v hlavě. Protože dvouplošníkům je obratnost vlastní, nebyl jsem nakonec zklaman. Pokud model opatříte výkonným motorem, dokážete s ním jistě kousky, které by vám i Biggles určitě záviděl.

Prototyp byl poháněn starším motorem Enya 6,5 cm³, ale vhodný je libovolný motor od 3,5 cm³. Protože let modelu je klidný a řízení příjemné, můžete jej použít pro přechod od sportovního modelu třeba ke sportovní maketě dvouplošníku. Stavba je obvyklá a nemá zvláštností. Před jejím zahájením se rozhodněte pro motor, nádrž a RC soupravu a případné nutné změny vyznačte do výkresu. Trup modelu je ovšem dost prostorný, a proto změny asi nebudou velké.

Trup má přepážku 1 z překližky tl. 5 mm, z níž jsou rovněž díly baldachýnu. Ostatní přepážky a držáky serv jsou z překližky tl. 3 mm. Bočnice jsou z balsy tl. 3 mm, v přední části jsou vyztuženy překližkou tl. 1 mm. V zadní části jsou zpevněny balsovými podélníky o průřezu 4×4 mm.

Při sestavování nejprve přilepíme k bočním dílům baldachýnu, při čemž dbáme na jejich přesné umístění, které je zárukou správného seřízení modelu. Lepíme epoxidem. Potom bočnice spojíme přepážkami. Při použití kovového lože motoru je výhodné vyosít motorovou přepážku již při lepení. Celou přední část trupu lepíme epoxidem. Horní přední část a celý spodek trupu jsou polepeny balsou tl. 3 mm, na spodní straně trupu kladenou léty napříč. Horní část trupu za pilotním prostorem je z balsových podélníků o průřezu 4×4 mm, opěrka hlavy pilota je z balsových odřezků. Kryt motoru je laminován na pozitivní formě, lze jej ale zhotovit i z překližky. K trupu je připevněn třemi šrouby M3. Osvědčilo se celou přední část trupu impregnovat rozředěným epoxidem.



Podvozek je spájen z ocelové struny o průměru 4 mm. Kola o průměru 70 až 80 mm jsou zajištěna připájenými maticemi. K trupu je podvozek připevněn kovovými sponami a vruty.

Ocasní plochy jsou ze středně tvrdé balsy tl. 5 mm. Důležité je dodržet vyznačený směr vláken dřeva, aby byly díly pevné a nebortily se. Do směrovky zalepíme ostruhu z ocelové struny o průměru 1 mm. Při použití méně výkonného motoru je vhodné slepit ocasní plochy z balsových lišt o průřezu 5×10 a 5×15 mm. Z širších lišt slepíme obvodový rám, který spojíme „žebry“ z užších lišt. V obou případech jsou kormidla připevněna na závěsech Modela.

Horní křídlo stavíme v celku na rovné desce. Náběžná lišta o průřezu 8×15 mm je balsová, po mírné úpravě lze použít i polotovary Modela. Hlavní nosník je ze smrkových nebo borovicových lišt o průřezu 5×3 mm. Žebra, tuhý potah přední a střední části jsou z balsy tl. 2 mm. Koncové oblouky jsou z balsy tl. 5 až 7 mm.

Spodní křídlo má navíc křídélka a vzepětí, dané spojkou jeho polovin z překližky tl. 5 mm. Křídélka jsou buď vybroušena z balsy tl. 10 mm, nebo konstrukční. Při montáži

dbáme na souosost závěsů. Náhon je pákami Modela. Obě křídla jsou k trupu připevněna polyamidovými šrouby M6. Na potah je vhodný tlustý Modelspan, monofil nebo dvě vrstvy (vlákný napříč) Mikalenty. Trup a ocasní plochy jsou polepeny tenčím papírem. Potah je nejméně třikrát lakován vypínacím nitrolakem. Proti vlhkosti je vhodné celý model ještě impregnovat zaponem. Použitím nažehlovací fólie lze ušetřit hmotnost i čas.

Prototyp je světle okrový s červenými doplňky. Kryt motoru je stříbrný, znaky černé. Celý model je chráněn proti účinkům paliva dvousložkovým nebo syntetickým lakem.

K pohonu modelu stačí motor o zdvihovém objemu 3,5 cm³, upevněný ležatě. Takto umístěný motor se dobře spouští a zbytky paliva směřují z výfuku mimo model. Nádrž Modela má objem 100 cm³.

Za normálních okolností model startuje ze země, s výkonným motorem lze ale startovat i z ruky. Poslední sezónu létal model s křídly zkrácenými o jedno žebro na každé straně. Byl pak ještě živější a při létání jsem se doopravdy „vyřádl“.

Miloš Petrbok, LMK Drozdov