



PZL 104 Wilga-2 na gumu

Polský víceúčelový letoun PZL 104 Wilga-2 znají snad všichni naši příznivci letectví. Jeho hornokřídle uspořádání, tvary i vysoký podvozek jej přímo předurčují za předlohu modelu na gumový pohon.

Základní technické údaje: Rozpětí 11,14 m; délka 8,30 m; výška 2,7 m. Prázdná hmotnost 670 kg; nejvyšší vzletová hmotnost 1150 kg; nejvyšší rychlost 200 km/h. Plochy šestiválcový motor WN-6 RB-2 má výkon 145 kW.

Polomaketu Wilgy-2 zhotovíme ze středně tvrdé balsy tl. 3 a 1 mm; vrtule je z kompletu o průměru 150 mm, vyráběného VD Igra.

K STAVBĚ (výkres je ve skutečné velikosti, všechny neoznačené míry v milimetrech):

Všechny díly modelu překreslíme přes uhlový papír na kladívkovou čtvrtku či jiný tužší papír. Šablony pečlivě vystříháme nebo vyřizneme žiletkou.

Trup 1 vyřizneme z balsy tl. 3, vyrobíme do hladka a třikrát nalakujeme čířým vrchním lesklým nitrolakem. Po zaschnutí každou vrstvu laku lehce přebrousíme jemným brusným papírem. Hlavici 1a slepíme z odřezků balsy tl. 10, obrousíme na patřičný tvar, nalakujeme stejně jako trup a přilepíme k trupu. Pak do ní opatrně provrtáme otvor pro plastické pouzdro hřídele vrtule. Dbáme na to, abychom dodrželi úhel sklonu -3° . Nakonec v trupu vyřizneme lupenkovou pičku drážku pro zalepení podvozku.

Křídlo 2 vyřizneme žiletkou podle ocelového pravítka z balsy tl. 1. Vyrobíme je do hladka, zabrousíme na přesný tvar a zaoblíme náběžnou a odtokovou hranu. Z balsy tl. 3 vyřizneme podle překližkové šablony čtyři žebra 8. Spojíme je špendlíky a společně obrousíme na přesný tvar. Všechny díly křídla nalakujeme a obrousíme stejně jako trup. Křídlo uprostřed rozřízneme, prohne v prstech a v označených místech na ně zespodu přilepíme žebra. Kořenová žebra sbrousíme do úkosu a obě poloviny křídla slepíme do vzepětí podle výkresu. Střed křídla pro zpevnění přelepíme páskem tenkého potahového papíru.

Vodorovnou 4 a svislou 5 ocasní plochu a přechodový díl 6 vyřizneme z balsy tl. 1, vyrobíme do hladka a zaoblíme náběžné a odtokové hrany. Všechny tři části lakujeme a obrousíme stejně jako ostatní díly.

Podvozek 7 ohneme z ocelového drátu o průměru 0,6 až 0,8. Můžeme jej také upravit z podvozku ze stavebnice modelu Komár 2. Kola 12 použijeme hotová plastická anebo je vyrobíme z balsy tl. 3 a jejich středy vypouzdříme papírovými trubičkami. Podvozek zalepíme epoxidem do výřezu

v trupu a spoj oboustranně přelepíme páskem tenkého papíru. Ostruhu 14 ohneme ze špendlíku a vetkneme a zalepíme do trupu. Ostruhové kolo 13 vyrobíme z balsy tl. 1 mm.

Vrtuli 9 použijeme z kompletu Igra o průměru 150 mm nebo ze stavebnice modelu Komár 2. Listy zkrátíme, aby vrtule měla průměr 112, a obrousíme ji staticky vyvážíme. Hřídel 11 vrtule zezadu prostrčíme pouzdem 10, naraženým do hlavice, a zepředu na něj navlékneme třecí podložky a vrtuli. Konec hřídele ohneme v plochých kleštích do pravého úhlu a přebytečný drát odstříháme.

Zadní závěs 11a gumového svazku ohneme z ocelového drátu o průměru 0,6 až 0,8 a zatlačíme jej do trupu. Spoj zalijeme epoxidem a přelepíme čtverečkem překližky 11b tl. 1. Svazek ze dvou nití gumy o průřezu 1x3 by měl být jeden a půlkrát delší, než je vzdálenost závěsů.

Pro ušetření hmotnosti je nevhodnější ponechat model v barvě dřeva. Kabinu naznačíme světlou modrou barvou nebo ji vyřizneme z tenkého modrého potahového papíru a přilakujeme. Na trup nastříkáme podélný červený pruh nebo jej opět naznačíme barevným potahovým papírem. Typové označení pod kabinou do něj „vepišeme“ nejlépe suchými obtisky Propisot. Konce křídla, VOP a pruh na SOP rovněž nastříkáme červeně. Poznávací značku SP-PEA vepíšeme do pruhu na SOP opět Propisotem. Na horní stranu křídla vyřizneme písmena poznávací značky z černého potahového papíru a přilakujeme je čířým nitrolakem. Pohyblivé plochy naznačíme opět Propisotem nebo je orýsujeme černou tuší a lehce přelakujeme čířým nitrolakem.

Křídlo přilepíme shora na kabinu. Dbáme na dodržení úhlu seřízení 2° . Na konec trupu přilepíme postupně VOP, SOP a přechodový díl. Během schnutí lepidla kontrolujeme správnou polohu všech dílů.

Po zavěšení svazku zkontrolujeme polohu těžiště a model případně dovážíme olovem 3. Na levé polovině křídla nakroutime pozitiv asi 2 mm. Nedostatky v klouzavém letu odstraníme přihýbáním VOP, směr letu upravujeme přihýbáním SOP. Model by měl v motorovém letu i v kluzu létat v levé zatáčce. Pokud v motorovém letu přechází do levé sestupné spirály, zvětšíme pozitiv na levé polovině křídla. Letové výkony modelu se podle kvality gumy pohybují kolem 20 až 30 s.

Jiří Plaček,
LMK Praha 5 — Motorlet