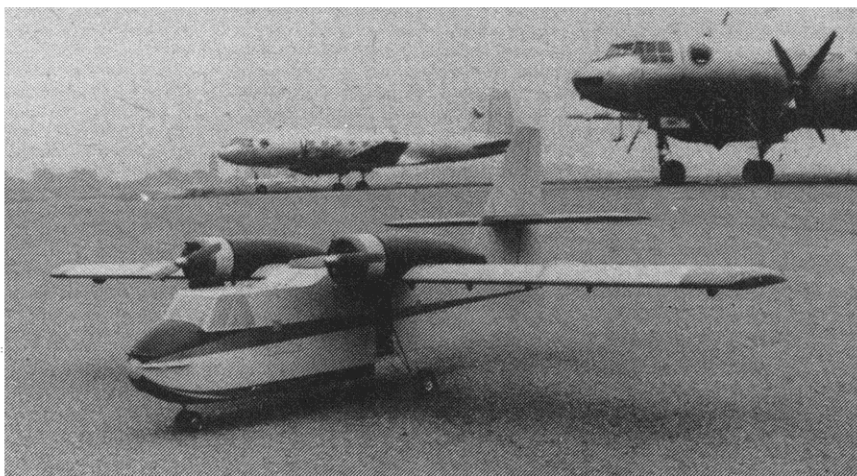


Sportovní  
RC maketa

# Canadair CL-215

Konstrukce: Václav Weisgerber, LMK ČSA  
Praha 6



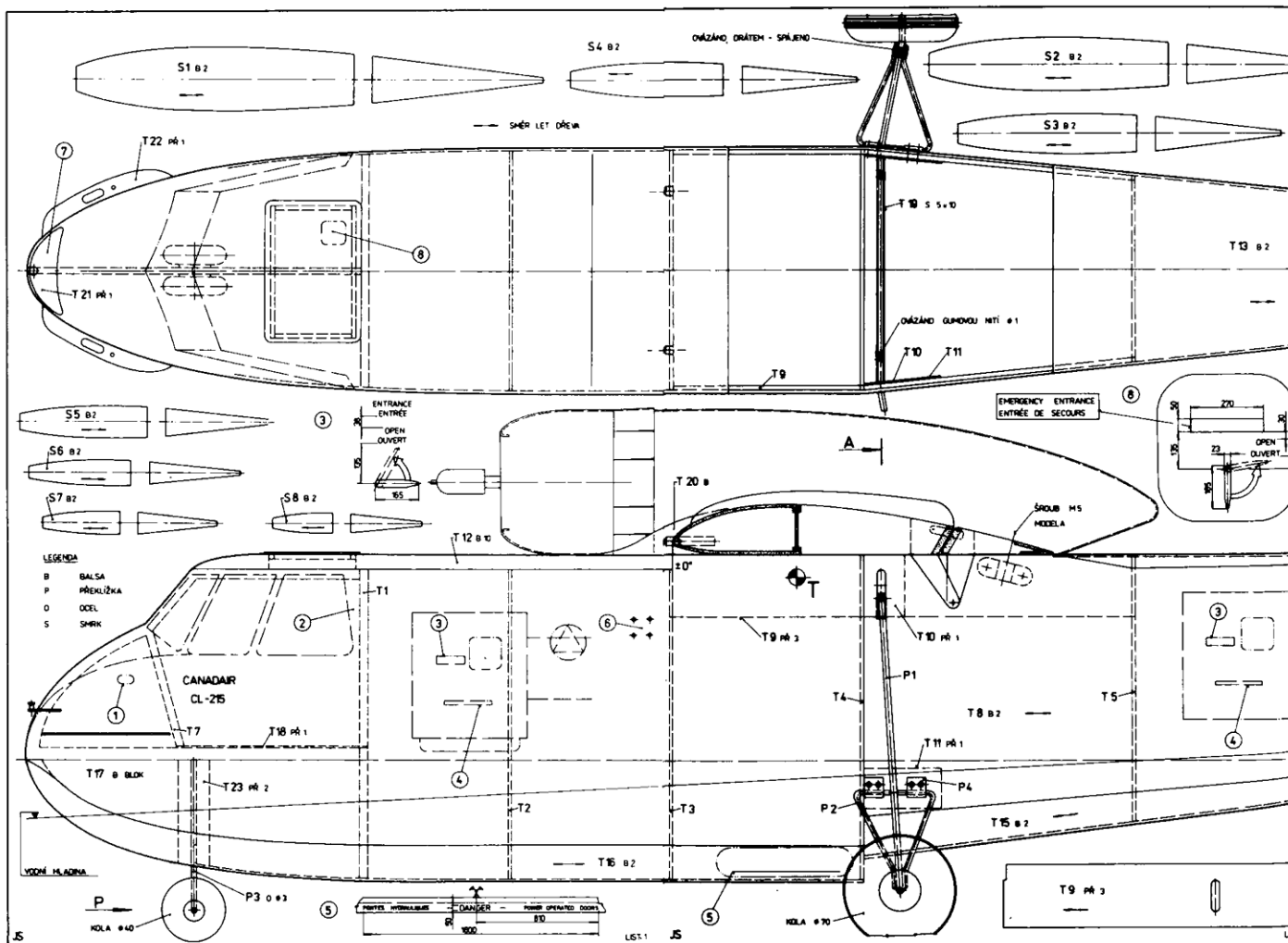
Při častém poletování v horkých letních dnech ve mně delší dobou zrála chuť postavit model na vodu. Původně jsem uvažoval o klasickém „motoráku“ s plaváky. Jako duše v podstatě maketářská jsem začal pátrat po vhodném skutečném letadle, které by vyhovovalo pro modelářské zpracování. Když jsem narazil na fotografie kanadského protipožárního letounu CL-215, mé modelářské srdce zaplesalo. S tímto typem je možné létat na vodě i na suchu. Je mimořádně jednoduchých tvarů: má oblédníkové křídlo i ocasní plochy a hranatý trup. Protože jsem vyznavačem zásady „že správné éro má vrtuli a aspoň dvě křídla, potěšilo mne, že tento typ má sice jen jedno křídlo, zato však dvě vrtule. To splňovalo moji druhou touhu vyzkoušet si

„dvoumotoráka“. Při návrhu modelu jsem byl nucen splnit dva požadavky: možnost uložení do Trabanta a použití motorů dostupných na našem trhu. Zvolil jsem motory Enya 19 (3,25 cm<sup>3</sup>) s vrtulemi 220×120 (černé prostějovské).

Pro vícemotorový model je důležité, aby motory šly sladit v rozsahu malý—velký plyn při ovládání jedním servem. Po zkušenostech doporučuji zájemcům o stavbu dvoumotorového modelu zhotovení zkušební stolice s motory instalovanými obdobně jako v modelu a sladění zejména přechodů, při nichž se motory nejčastěji zastavují. Plný plyn ladím podle sluchu — tolerance několika set otáček není na závadu. Když už ve vzduchu přeče jen jeden motor zhasne,

druhý okamžitě stáhněte a přímým letem přistáňte. Nesnažte se točit pro přistání k noze. Když už chcete za každou cenu točit s jedním motorem, tak zásadně s běžícím motorem uvnitř zatáčky. Při opačném smyslu zatáčky přetáhne běžící motor model do vývrtky.

Pro létání na suchu má model snímáčí podvozek (nikoli zatahovací), který je jednoduchý a lehký. Hmotnost je třeba pečlivě hlídat! Při létání na suchu je možné startovat — vzhledem k velmi malému průměru předních kol — jen na hladké vzletové dráze. Pokoušel jsem se startovat z upravené travnaté plochy, odpor podvozku však nedovolil docílit bezpečnou startovní rychlost. Při násilném utržení přejde model po pár me-



trech do vývrtky. Vzet z ruky jsem nezkoušel. Stavba předpokládá dostatečnou zkušenost, proto se omezím jen na některé problémy. Trup je z přepážek z překližky tl. 2 mm a balsového potahu. Použil jsem na bočnice střední a na spodek dost tvrdou balsa tl. 2 mm. Ocasní plochy jsou konstrukční, polepené pevnou balsou tl. 1 mm. Uložení předního dvoukola (řízeného společně se směrovkou) musí být dostatečně

pevně — odolné proti nárazům při přistávání (i „jemném“).

Serva směrovky i výškovky a přijímač jsou umístěny v prostoru před náběžnou hranou křídla, baterii umísťuji až do hotového modelu, který s ní vyvažuji. U prototypu je v místě těsně za stupněm dna trupu. Serva motoru, klapky a křídélka jsou v centroplánu křídla. Je třeba věnovat maximální pozornost velké tuhosti a pečlivému lepení části mezi gondolami a dostatečně tuhému uchycení motorů. Křídlo je opatřeno křídélky, bez nichž by model těžko létal, protože křídlo nemá žádné vzepětí. Klapky nejsou nutné, avšak létání s nimi je velmi efektivní. Výchyly mají až o 60°, přičemž pro start nastavuji asi 15° a na průlety a přistání plně výchyly. Je však nutné motory držet „na plynu“.

Při létání na vodě je nezbytná kvalitní impregnace celého modelu a pokud možno vodotěsnost, protože voda se dostane i do nemožných míst.

Na základě vlastních dost drazé získaných zkušeností doporučuji létat s modelem rozumně. Není to akrobat, i když má zdánlivě dostatečný výkon motorů. Ani skutečný letoun není schopen čelit zatačce „na uchu“. Vyplatí se klidně létat, které přinese dostatek optických i akustických zážitků, poskytnutých jen „dvoumotorákem“.

Ke konstrukci a stavbě jsem použil těchto pramenů: Časopis 100+1 24/1983, Letectví a kosmonautika 26/1974 a 2/1984.

#### Hlavní materiál (rozměry jsou v mm)

Balsa tl. 1 — 26 ks, tl. 2 — 30 ks, tl. 5 — 3 ks, hranol 30 x 30 x 500 — 4 ks  
Překližka tl. 1 — 8 dm<sup>2</sup>, tl. 2 — 600 x 1200, tl. 4 — 300 x 600,  
Lišty borovicové (smrkové) 2x5 — 10 ks, 5 x 5 — 10 ks  
Potahový materiál: Mikalenta — 3 m<sup>2</sup>, nitro-

lak lepicí 600 g, Nitroemaily žlutý, červený, černý, lak syntetický na chaty (proti palivu)  
Kola ø 35 — 2 ks, ø 52 — 2 ks, ocel. struna ø 2 — 200, ø 3 — 600, dráty do jízdního kola ø 1,8 — 10 ks  
Lepidlo Dispercol RTZ (Kanagom), Epoxy 1200  
Nádrže plastické 100 cm<sup>3</sup>, drobný materiál (plast. páky, otočné závěsy atp.) podle výkresu

**Název** Canadair CL-215  
**Konstrukce** Václav Weisgerber sportovní maketa  
**Typ** 1760 mm  
**Rozpětí** 1236 mm  
**Délka** 3500 g  
**Hmotnost** 43,6 dm<sup>2</sup>  
**Křídlo** plocha: vlastní 12 %  
profil: hl. materiál: .balsa, překližka, borovice  
**Ocasní plochy** plocha: 11,8 dm<sup>2</sup>  
profil: vlastní 12 %  
hl. materiál: balsa  
**Trup** hl. materiál: překližka, balsa, borovice  
**Doporučené motory:** 2x Enya 0.19 (3,25 cm<sup>3</sup>)  
**Oviřované prvky:** směrovka, výškovka, křídélka, motory, klapky

**Stavební plánek ve skutečné velikosti a s úplným stavebním návodem vyjde pod číslem 151s ve speciální řadě plánek Modelář.**

