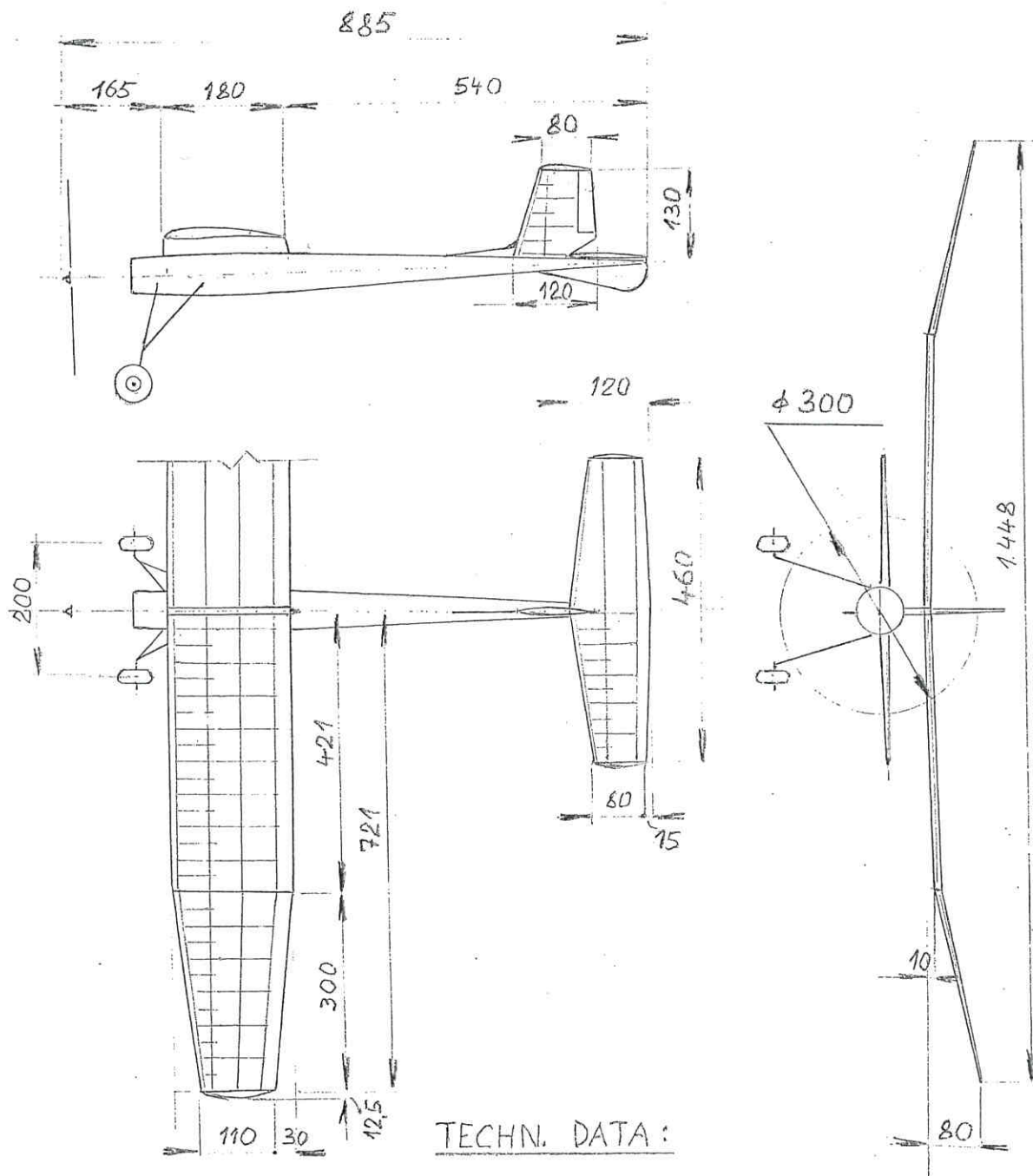


Sokol-532-D



TECHN. DATA :

Rozběhlí	1,448 mm
Délka	885 mm
Plocha kří.	23,73 dm ²
Plocha VOP	4,46 dm ²
ΣF	28,19 dm ²
Motor	Atom 1,8 cm ³

Bronislav Sokolíček - 1953

Soutěžní motorák z roku 1953.

S O K O L - 5 3 2 D

=====

Tento model je vlastně jedním z posledních konstrukcí Bronislava Sokolíčka z Olomouce, který byl v té době úspěšný a plodný navrhovatel i stavitel pěkných modelů. Soutěží se zúčastňoval už méně, protože jej znechutila poválečná celostátní soutěž 1949 v Brně - Međlánkách svým vlivem nastupující atmosféry. Také se změnila hodnota jeho osobního života, kdy první místo zaujala rodina, aby tak eliminoval nástup děsivých padesátých let. Mělo by nějaký smysl s hořkostí vyprávět lidem své zážitky a křivdy?? Ale dalo by se to shrnout do jediné věty: "Zkušeností jsou nepřenositelné a lidé nepoučitelní!!". Tolik z dopisů co si píšeme s Broňou.

K modelářině i soutěžení se vrátil po delší přestávce, počátkem 60tých let a to až velmi úspěšně. Potkávali jsme se na soutěžích s modely větroňů kategorií A2, A1, samokřidel či s gumáky Wakefield na letištích v Olomouci, Uničově, Litovli, Výškově, Drahotuších či jinde. Na jedné takové soutěži ve Výškově jsem s ním zažil takovou příhodu. Po odlétání soutěži jsme oba společně odjížděli domů s bednami modelů na zádech. Já na Jawa 175ccm³ Broňa na skútru "Čezeta". Jeli jsme krajem letiště s vysokou trávou, když se od předního kola skútru začalo dosti kouřit. Hned jsme oba zastavili a už malé plamínky hasili přikládáním zelené svěží trávy, což se nám po chvíli podařilo. Dobře to dopadlo, ale když jsme si uvědomili, že nad předním kolem je benzinová nádrž, nebylo nám do smíchu. Příčinou byla jen namotaná tráva mezi bubnem a kolem, která se třením vznítila.

Zajímavou figurkou téměř na všech soutěžích v okolí Olomouce byl i přísný a neúplatný sportovní komisař "dědek" Navrátil jak mu všichni říkali. Velmi drobný človíček s pořádným vousem pod nosem a všude jezdil zásadně na "pařezu" /Jawa 50-Pionýr/, z daleka viditelnou žlutou přilbou na své hlavě. Nejednou pečlivě kontroloval zaplacené příspěvky v průkazu Svazarmu, dostatečně veliké označení licencí či adresou majitele na všech modelech, nebo délku startovacích šňůr. Osobně kontroloval se stopkami v ruce i poctivost časoměřičů, hlavně když letěli místní modeláři. Byl prostě postrachem všech nepořádných. V té době se na soutěžích objevoval i úspěšný konstruktér a výrobce detonačních motorů Láďa Kozička spolu s olomouckými modeláři - maketáři Kronkem a doktorem Brázdou.

Stavba modelu.

T r u p - kulatého průřezu, doutníkového tvaru včetně vlastního způsoby stavby použil autor poprvé. Byl sice pracnější, ale zajišťuje naprosto rovnou stavbu a při troše pečlivosti nelze postavit pověstný "banán". Jsou použity smrkové lišty 3x3 pro středový otvor 10x10 a množství kruhových úsečí z b3mm. Po slepení všech přepážek různých průměrů a začistění do kruhového průřezu se středovým otvorem pro pomocnou lištu 10x10 na které

se bude trup st. vět. Ve všech kruhových přepážkách zhotovíme na obvodu dva zářezy 2x2mm o 180° pro hlavní lišty 2x4mm. Jednotlivé přepážky nasuneme na pomocnou lištu v předem označených roztečích a zalepíme. Pak už po obvodě doplníme všech 22 kusů lišt 2x2, jistíme gumičkami za kontroly stejných roztečí. Docela vhodný je i za zadní konec trupu se všemi lištami s pečlivým rozmístěním stejných vzdáleností od sebe a zalepením.

Motorová přepážka i pylon je z překližky 3mm, včetně žeber křídla nalepené z obou stran pylonu. Zadní spodní ploutev je z b3, podvozek ohnutý z oc. drátu $\phi 1,5 - 2\text{mm}$ jako dvoudílný a kotven v trupu do špalíků 8x8mm a doplněn gumovými či celuloidovými koly $\phi 40\text{mm}$.

S m ě r o v k a - se symetrickým profilem NACA 0009 slepená z položeber a žeber, doplněná náběžkou i odtokovkou z b5 se smrkovou střední lištou 4x4. Vpředu je klín z b3 a v odtokovce malá ovládací klapka pro motorový let.

V ý š k o v k a - lichoběžníkového tvaru s profilem Rhode St. Genese 29 doplněná položebry. 6ebra i položebra zhotovená z b1,5mm, náběžka i odtokovka b4, jen hlavní lišta smrk 2x3. Koncové oblouky b7 a celek doplněn determalizátorem s vyklopením o 40° s dorazem o hranu směrovky.

K ř í d l o - s profilem NACA 6409 je dělené, spojené přes pylon ocel. dráty $\phi 3$ s dvojitým vzepětím. Žebra i položebra zhotovená z překližky 0,8mm a vylehčená aspoň vrtáním otvorů. Náběžka smrk 4x4 nakoso, obě hlavní lišty nad sebou 2x4, pomocná 2x4 na výšku zhora a odtokovka b4x20mm, Vzepětí uší zpevněno spojkou z překl. 2 a rohovými výztuhami.

P o t a h - trup je potažen dvěma vrstvami sovětského vláknitého papíru Mikalenta s pruhy cca 60mm lepeného pod úhlem 45° křížem. Trup je pak tuhý a nekrotí se. Křídlo s kormidly už klasicky s léty papíru podél, lepený na kostru lepícím nitrolakem, vypnutý vodou, přišpendlen na rovné desce a po zaschnutí aspoň 3x lakován napínacím nitrolakem.

M o t o r - už zastaralý a méně výkonný detonační Atom 1,8ccm³, než byly současní Buš-Frog atd. Potřebný tah zkoušel nahradit velkou vrtulí $\phi 300/140\text{mm}$ s vyosením dolů jen 1,5°. Poloha těžiště se pohybovala mezi 40-55% hloubky křídla, úhel seřízení +4,5°, výškovky +1°. V motorovém letu se létalo ve stoupavé spirále.

zapsal Raška st.

Technické údaje modelu.

rozpětí	1448mm
délka	885mm ₂
plocha křídla	23,73dm ²
plocha VOP	4,46dm ²
hmotnost	360 g
zatížení	12,77g/dm ²
motor Atom 1,8ccm ³	
profil křídla - NACA 6409	
profil VOP - Rhode St. Genese 29	
profil SOP - NACA 0009	