



Soutěžní motorák z roku 1953.

S O K O L - 5 3 2 - D  
=====

Je vlastně jedná z posledních konstrukcí Broně Sokolíčka vhodná pro soutěžní létání v SAM. Za svou modelářskou éru navrhl a postavil více jak padesát zajímavých a pěkných modelů. Soutěží se zúčastňoval už méně, protože jej znechutila poválečná soutěž 1949 v Brně - Medláncích 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?? Dá se to však shrnout do jediné věty - "Osobní zkušenosti jsou nepřenositelné a lidé nepoučitelní"!! Tolik z dopisů co si s Bronou píšeme.

K modelářině i soutěžnímu létání se vrátil po delší přestávce a to až velmi úspěšně. Právě počátkem šedesátých let jsem poznal Bronu osobně a často jsme se potkávali na soutěžích větroňů A2, samokřídél či Wakefieldy na letištích v Olomouci, Litovli, Uničově, Výškově, Drahotuších či jinde. Na jedné soutěži ve Výškově jsem s ním zažil takovou příhodu. Po odlétání soutěže jsme oba společně odjížděli domů s bednami modelů na zádech. Já na kyvačce JAWA 175ccm<sup>3</sup>, on na skútru "Čezeta" stejného obsahu. 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 malé chvíli podařilo. Dobře to dopadlo, ale když jsme si uvědomili, že nad předním kolem je benzínová nádrž, nebylo nám do smíchu. Příčinou byla jen namotaná tráva mezi vidlicí a bubnem kola, která se třením vznítila.

Zajímavou figurkou téměř na všech soutěžích v okolí Olomouce byl přísný a neúplatný sportovní komisař "dědek" - Mirek Navrátil jak mu všichni říkali. Velmi drobný človíček s pořádným vousem pod nosem snad šedesátiletý a všude jezdil zásadně na "pařezu" - /Jawa 50-Pionýr/. Na hlavě měl vždy zdaleka viditelnou žlutou přilbu, jako nějaký závodník. Nejednou pečlivě kontroloval zaplacené příspěvky v průkazu Svazarmu, dostatečně veliké označení sportovní licencí či adresou majitele na všech modelech, nebo délku startovacích šňůr s předepsaným tmavým praporečkem. Osobně kontroloval se stopkami v rukou i poctivost časoměřičů, hlavně když letěli místní modeláři. Prostě byl postrachem všech nepořádných. V té době se na soutěžích objevoval i úspěšný konstruktér a výrobce detonačních výkonných motorů Láďa Kozička s dalšími olomouckými modeláři - Kronek s MUDr Brázdou.

S t a v b a m o d e l u .

T r u p - kulatého průřezu, doutníkového tvaru včetně vlastního způsobu stavby použil autor poprvé. Byl sice pracnější, ale zajišťuje naprosto rovnou stavbu a při troše pečlivosti nelze postavit pověstný "banán". Středový otvor 10x10 je ohraničen lištami 3x3 a doplněn čtyřmi segmenty z b3. Po slepení všech prepážek různých průměrů a začistění, zhotovíme zářezy 2x4

pro čtyři hlavní lišty. Všechny přepážky nasuneme na pomocnou lištu 10x10 ve vzdálenostech dle výkresu, zalepíme hlavní lišty a po zaschnutí všechny lišty 2x2, jistíme gumičkami. Motorová přepážka a pylon je z překl. 3mm, další čtyři přepážky z překl. 1,5mm ve kterých je kotven pylon, na něm nalepená žebra křídla z každé strany 3mm z překližky. Podvozek ohnutý a spájený z drátu  $\varnothing 2$ mm jako dvoudílný, kotvený ve špalicích 8x8 zalepených do trupu. Použitá jsou lehká gumová kola  $\varnothing 50$ mm. Konec trupu zabroušen, doplněn spodní ploutví z b3, nahore klínem z b7s podložnou destičkou z překl. 1mm.

S m ě r o v k a - s profilem NACA 0009 slepená z žeber i položeber, doplněná náběžkou i odtokovkou b5 s klapkou a stevenem z překl. 1,5x12mm. Na trup lepená napevno včetně předního klínu.

V ý š k o v k a - lichoběžníkového tvaru s profilem Rh. St. Genese 29, zhotovená z žeber a položeber  $\varnothing 1,5$ mm. Náběžka b4x6, hlavní smrk 2x5, odtokovka b3x15, koncové oblouky b10. Celek doplněn determalizátorem s vyklopením o  $40^\circ$  s dorazem o hranu směrovky.

K ř í d l o - s profilem NACA 6409 je dělené, spojené přes pylon dráty  $\varnothing 3$  a  $\varnothing 2$  s dvojitým vzepětím. Žebra i položebra zhotovená z překl. 0,8mm, vylehčená. Náběžka smrk 4x4, obě hlavní 2x4 nad sebou, pomocná 2x4 a odtokovka b4x20mm. Střední žebra z překl. 1,5mm, spojka lomení překl. 2, rohové výztuhy b3 a koncové oblouky b10mm.

P o t a h - trup je potažen dvěma vrstvami vláknitého papíru Mikalenta s pruhy cca 60mm lepeného pod úhlem  $45^\circ$  křížem. Trup je tak tuhý a nekrotí se. Křídlo s kormidly už jednou vrstvou, lepenou lepícím nitrolakem, vypnutý vodou, přišpendlen na rovnou desku, uši podložíme už do negativu cca 3mm. Po zaschnutí aspoň 3x lakujeme napínacím nitrolakem.

M o t o r - použil už starý, méně výkonný detonační motor Atom 1,8ccm<sup>3</sup> než byly současné Buš-Frog atd. Potřebný tah zkoušel nahradit velkou vrtulí  $\varnothing 300/140$ mm s vyosením dolů jen 1,5<sup>o</sup>. Poloha těžiště se pohybovala mezi 40 až 55% hloubky křídla, úhel seřízení +4,5<sup>o</sup>, výškovky +1<sup>o</sup>. V motorovém letu se létalo ve stoupavé spirále.

Dle původních podkladů konstruktéra zpracoval a doplnil

Raška Zd. senior

Technické údaje modelu:

rozpětí	1448mm
délka	885mm
plocha křídlem	28,19dm <sup>2</sup>
hmotnost	360g
zatížení	12,77g/dm <sup>2</sup>
motor	- Atom 1,8ccm <sup>3</sup>
profil křídla	- NACA 6409
profil VOP	- Rhode St. Genese 29
profil SOP	- NACA 0009

*Raška Zd.*