

SAMOLOT Z NAPĘDEM GUMOWYM

Niejako przy okazji tylna płoza pełni rolę zaczepu dla pasm gumy napędowej.



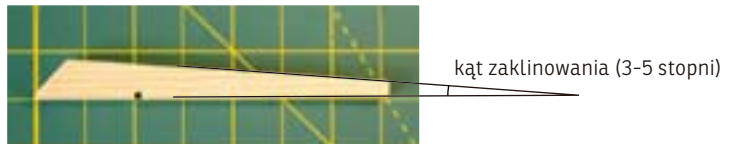
Belkę kadłubową można już wyposażyć w podwozie. Prostokątne ucho na ramce z drutu wchodzi ciasno w podcięcia. Połączenie dodatkowo wzmocnione jest klejem. Po wciśnięciu z przodu osady śmigła można zająć się budową silnika. A właściwie nie silnika, tylko akumulatora jego energii, czyli pasm gumy modelarskiej. Teoretycznie do napędu modelu nadają się nawet gumki recepturki, jednak stosowana w modelarstwie guma kauczukowa ma większą trwałość i lepsze własności użytkowe. Do pierwszych lotów wystarczy pakiet złożony z czterech gum o kwadratowym przekroju 1 mm x 1 mm. Długość pasm trzeba dobrać tak, aby, wisząc swobodnie, były one dłuższe o około 1 cm od odległości pomiędzy tylnym zaczepem a uchem na wale śmigła. Po oblataniu modelu można pogrubić pakiet, dodając dwa lub więcej pasm do wiązki. W ten sposób zwiększy się moc gumowego silnika, czyli w efekcie szybkość lotu modelu.



Pasma podczas składania trzeba uformować w luźny pakiet, uważając, by wszystkie były jednakowej długości. Na gumie nie wiążemy supełków. Jeden (lub oba) końce formujemy w uszka, owijając je sznurkiem albo drutem na odcinku około 5 mm. Trzeba przy tym uważać, bo zbyt mocne ściśnięcie spowoduje przecięcie gumy. Na koniec pakiet warto lekko przetrzeć gliceryną lub wazeliną kosmetyczną. Dzięki temu powierzchnia gumy będzie zabezpieczona przed utlenianiem i nie skruszeje zbyt szybko. Ponadto rozkręcające się pasma będą gładko ślizgać się po sobie. Napęd będzie pracował bardziej równomiernie niż bez smarowania, a skręcone włókna łatwiej ułożą się w równe zwoje.

Można już wykonać pierwszą próbę. Pakiet nakręcony do kilkudziesięciu obrotów powinien wytworzyć dostateczny ciąg śmigła, by belka z podwoziem przejechała po gładkiej podłodze kilka metrów. To również okazja do korekty ustawienia kół. Całość ma toczyć się po prostej, bez tendencji do skręcania. Jeżeli jest inaczej, korygujemy położenie podwozia doginaniem drucianej ramki, aż do uzyskania prostoliniowego toru jazdy.

Teraz jeszcze konieczne jest w wykonanie podpórki zapewniającej odpowiedni kąt zaklinowania skrzydła, czyli uniesienia jego krawędzi natarcia o 3–5 stopni w stosunku do osi belki. Podpórka wykonana jest z tego samego materiału, co belka kadłubowa, czyli z listwy sosnowej. Przycięto ją ukośnie wzdłuż i przyklejono do kadłuba 3 cm za wspornikiem śmigła. Podcięcie dodatkowo unieruchamia ramkę podwozia.



Długość podpórki wynosi 90 mm, czyli nieco więcej niż szerokość skrzydła. Wymiary nie są krytyczne. Jedyne parametry, na który trzeba zwrócić baczniejszą uwagę, to kąt zaklinowania.