



Petr Janoušek

ALULA evo

a její motorizace



LITOMYŠL

Koncem dubna jsem si poletoval ve slabém jižním větru na svahu kopce Lucký vrch nad obcí Telecí, vrchol kopce je ve výšce 739 metrů a je na něm umístěna prvorepubliková chata s penzionem. Asfaltová silnice vede až k chatě. Je zde pěkné posezení jak uvnitř tak venku a pokud je pěkné počasí tak je krásný výhled na kopce Vysočiny. Je to ráj pro turisty i pro cykloturistiku. Dá se zde i dobře občerstvit, po lítání mne to tam vždycky táhne a vychutnávám si při kávě pohledy do okolí. Na „Lucák“ mne to táhne vždy, když je jihovýchodní nebo jižní vítr, ať má jakoukoliv intenzitu.

A mnohdy nejsem sám, jezdí sem i piloti paraglidingu, kteří přistávají v obci Telecí u silnice a autem jsou nahoře na kopci hned. Ve třech lidech na to mají zavedenou dělbu práce, je radost se na to dívat.

Já jsem při téměř již hodinovém letu při svahovém létání v kombinaci s kroužením v termice, chvilkami i se třemi káňaty, přemýšlel o tom, jak dlouho vlastně tu Alulu evo s pomocným elektromotorem v křídle mám. Po návratu domů jsem začal hledat ve svých zápiscích. Překvapilo mne, jak ten čas letí.

Na Alulu evo mne tenkrát přivedl kamarád Martin Pilný na svých stránkách (www.pina.cz) a s jeho pomocí jsem si ji také v roce 2013 z USA pořídil. Jak šel čas, tak jsem si s ní na svazích okolo Poličky užíval při každé vhodné příležitosti a při intenzitě větru od 0 až do 12 metrů/sec. Nemám rád ale to typické létání na svahu ve velkém větru, přestože na to vhodné modely mám, protože mi to zdravotně nesvědčí. Proto jezdím na svah, když je to ještě pro mě zdravotně únosné.

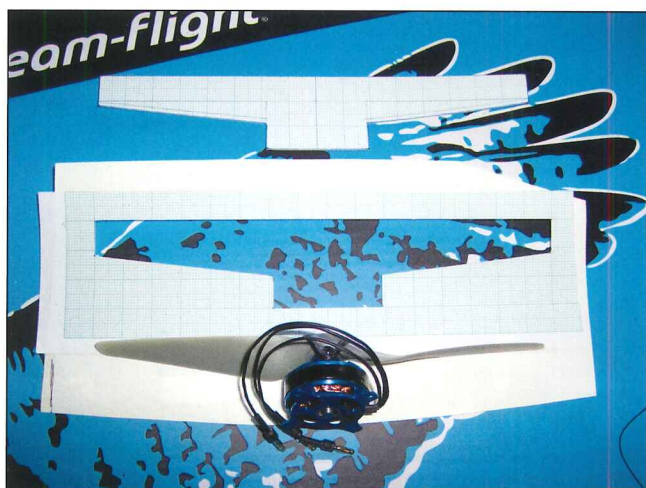
Každý kdo létá na svahu tak ale ví, když vítr úplně „lehne“, že to je nuda a co potom? V těchto chvílích se mi hlavou vždycky mihla myšlenka, co takhle kdyby

to mělo motor, bylo by po starosti! Přeci jenom se mi do Aluly ale říznout nechtělo, co kdyby to nelítalo. Stránky výrobce Aluly firmu Dream-Flight sleduji pravidelně a když firma přišla s novinkou Alula trek, tak jsem si ji od firmy Lindinger v roce 2017 objednal.

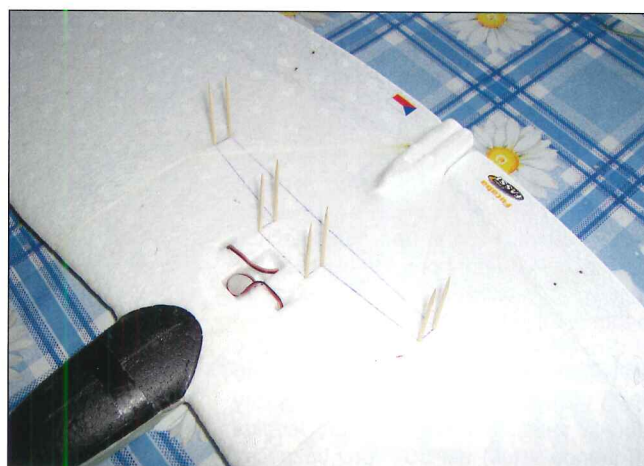
Létá stejně dobře jako ta první, snad ještě lépe a stačí jí ještě menší vítr, protože je lehčí a aerodynamicky čistější. Její trekovou výhodu rozebírání jsem ale stejně nevyužil a vozím ji v krabici ve složeném stavu jako tu první. Je to pro mne na svahu takto jednodušší, nasadím směrovku a můžu letět.

S nákupem nové Aluly jsem konečně mohl provést svůj sen, provést motorizaci té původní. Jako pohon jsem zvolil set s motorem FOXY C2201-21 KV1800 a regulátorem 12 A, vrtuli ASP 6/4. Pohonné baterie Li-Pol 3S 380 mAh Power X6 z Bighobby, kterých mám tři sady. Vozím je v ploché plechové krabici v kufru spolu s vysílačem, vždy připravené, jako i krabici s Alulou, kterou vozím trvale v autě.

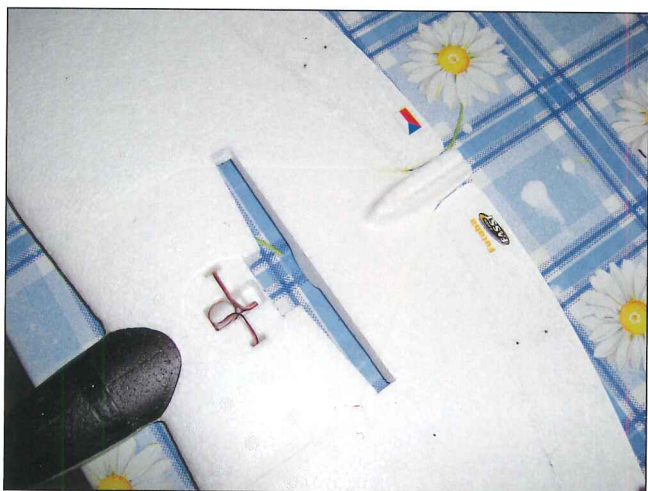
Musím ale přiznat, že jsem tři baterie nikdy nepoužil, protože jeden pack mi umožňuje celkem cca 3,5 minuty motorového letu a tak je na svahu možnost létání až do omrzení. Důvodem je, že



Velikost otvoru pro motor a vrtuli a vyřiznutá šablona



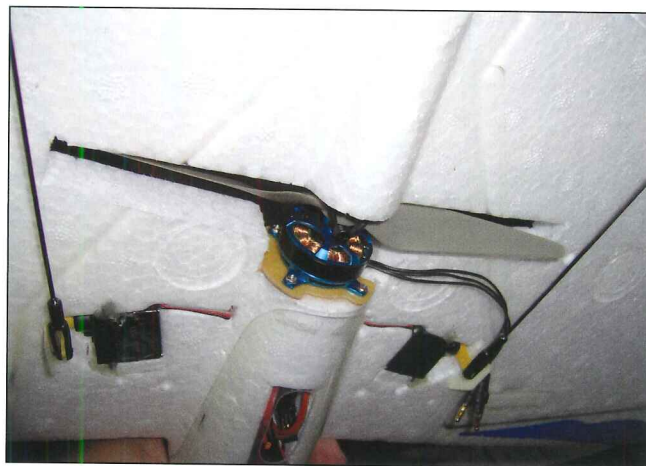
Umístění otvoru v křídle a označení rohů párátky průchozími dírami



Vyříznutý otvor v křídle

motorizace je při plném plynu poměrně brutální a tak Alule stačí k dostatečnému vystoupání na rovině do cca 100 metrů 15-20 vteřin motorového letu.

Při letošním létání na našem spolkovém letišti ve Vlčkově jsem létal s Alulou společně s kolegy, kteří létali aerovleky. Vlečnou obstarával jako obvykle Jarda



Nalepená motorová přepážka a namontovaný motor FOXY C 2201-21

Tupec a toho v letu v jednu chvíli Alula svým tvarem natolik zblbnula, že si úplně vážně myslel, že to je skutečný pták.

Vlastní zástavba elektropohonu byla jednoduchá a je to práce na jednu hodinu. Nejlépe to dokumentují přiložené fotografie. Umístění motoru do špičky gondoly jsem zavrhnul z důvodu přeci jen někdy nechtěných přistání na „čumák“ a následného poškození. A tak jsem umístil tlačný pohon do křídla. Nikdy jsem takové éro neměl, ale člověk má stále zkoušet něco jinak.

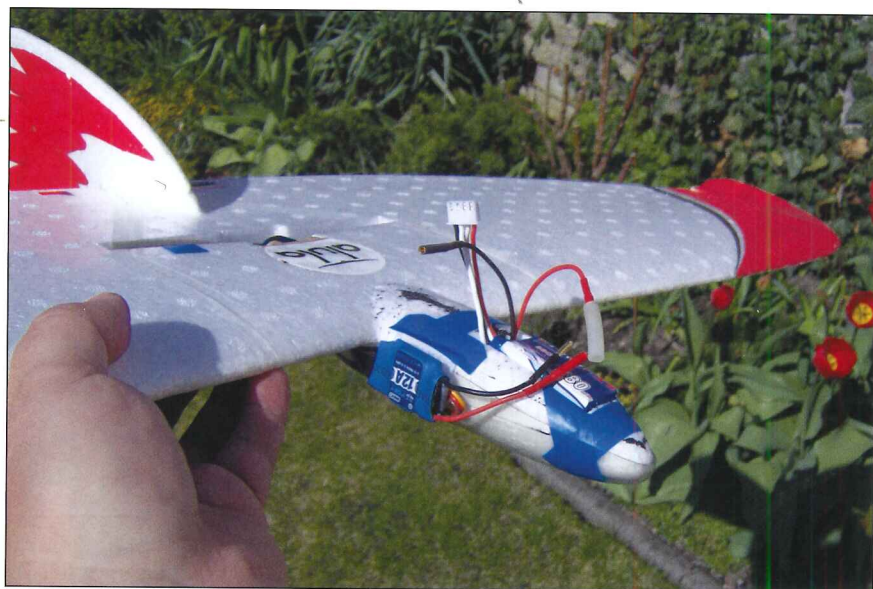
Před prvním říznutím do otvoru v křídle, pro motor a vrtuli, jsem si musel dobře ověřit polohu těžiště, prostě nechtěl jsem řezat vícekrát a ani nic dovažovat.

Motor je přišroubován na desce ze sklolaminátové destičky 0,5 mm, která je podložena překližkou tl. 1,5 mm. Baterie je uložena těsně suvně ve vydlabané špičce a pro létání je jištěna gumovým okem. Pro regulátor již nezbylo místo jinde než na boku gondoly, kde drží na suchém zipu.

Celé uspořádání nepůsobí esteticky, ale musím uznat, že pro mne je praktické a účelné. Letová váha je 230 g, což je plošné zatížení 13,77 g/dm². Sám se divím tomu, že Alula po 6 letech intenzivního provozu neutrpěla žádný šrám a stále létá k veškeré mé spokojenosti, přežívají i serva DS 50MG.

Pro ty, kdo by si tento model náhodou pořídili, mám jednu radu. Křídélka v mixu s výškovkou tohoto samokřídla jsou velice citlivá na velikost vychylek. Sám jsem s tím měl při zalétávání před šesti lety trochu problém a říkal jsem si ale, že i každý pták se musí učit létat. A tak mám nastavená expa na křídélkách 26 % a na výškovce 50 % a vychylky minimální. Samozřejmě je nutné dodržet přesně polohu těžiště jako ostatně u každého samokřídla. Kdo nevěří, ať to zkusí.

**Petr Janoušek, Polička
Spolek leteckých
modelářů Litomyšl**



Umístění baterie a regulátoru



Spodní část křídla