

Model je konstrukce tehdy studenta brněnského gymnasia Jančaříka Jaromíra. Se svými vrstevníky se scházeli na ^{svaz větrných letadel a plachtařů} letišti Medlánky, aby předvedli své modelářské výtvořky a předali zkušenosti. Scházeli se hlavně ve volných dnech a veřejnost si modelářů začala všimát stále více. Dalšími místy, kde se scházeli a létali byly ve třicátých letech cvičiště na Králově Poli, na Žlutém kopci, Kraví hoře či v Černých Polích. Hnací motorem již modelářského odboru MLL byli: ing. Mrkos, Dukát, Rašovský, Tkaný, Hošek a další. Později přibyl mladší modeláři a mezi nimi i zdatní konstruktéři jako Čecháček, Hruza, Holešovský, Škorpík, Šlehofr, bratři Hemzové, Jančařík a další. Povzbuzením pro všechny modeláře byla řada modelářských prodejen jako Vejvoda Rudolf, Janoušek, Procházka, IPRO - Formánek, tehdy špičkový modelář co se usadil v Brně na České ulici a ve výloze svého obchodu stavěl před zraký kolemjdoucích své modely. Mnohdy byl zájem veřejnosti tak velký, že se nedalo kolem obchodu přejít.

Nebývalý rozmach brněnského modelářství začal po okupaci v roce 1939, kdy řada ~~me~~ plachtařů a pilotů ^{kteří} bylo létání znemožněno se vrátili aspoň k modelářině. Od původních křehkých konstrukcí z lípových špejlí a bambusu se přecházelo k dobře létajícím zmenšeninám skutečných letadel již zhotovených z pevných borových nosníků, letecké překližky, potažených speciálními potahovými papíry či hedvábím a dobře lakovaných proti vlhkosti. Začaly se používat moderních materiálu jako je balsa, pedik apod. Vždyť ještě v roce 1943 prodejny IPRO prodávaly kompletní stavebnice modelů, včetně všech úzkoprofilových a nedostatkových materiálu. Daly se koupit také detonační modelářské motorky cizí i naší výroby a motorky brněnské konstrukce i výroby od ing. Pfliegera, Pfeffera, Solničky, Adamce a dalších.

Teprve po válce, po uvedení plachtařského letiště znovu do provozu se letečtí modeláři začali scházet právě tam. Organizačně bylo letecké modelářství začleněno do obnoveného Aeroklubu republiky Českošlovenské /ARČs/ a hlad po modelářství byl veliký. Plnému rozvoji však bránil nedostatek materiálu. Obchody Vejvody a Janouška byly vybombardovány a IPRO obě prodejny zrušila. Situaci zachraňoval brněnský modelář Husička Zdeněk, zřízením prodejny na Cejlu. Opět je obtížné vyjmenovat všechny, kteří tehdy položili základy poválečného modelářství v Brně. Pro osvěžení aspoň několik jmen: Duchoň Jan, Husička Zdeněk, bratři Hemzové, Jančařík Jaromír, Kočí luboš, Farský Ervín, Lanštíak Pavel, Chloupek, Stýpa, Pišl.

Tolik stručně o historii brněnského modelářství do roku 1946, kdy na prvním poválečném mistrovství republiky v kategorii modelů na gumový pohon zvítězil právě konstruktér uvedeného větroně Racek-Jančařík Jaromír. Také díky nákresům brněnského nakladatelství "ABC - SPORT" se dodnes zachovaly tyto modelářské skvosty. Pro postavení repliky modelu je třeba jen plánek skreslit 1:1. Všem kdo se k tomu odhodlá přeji úspěšnou stavbu.

Stavební popis modelu:

Trup - oválného průřezu a ladného tvaru je slepený z kulatých špejlí $\varnothing 2,5\text{mm}$ a přepážek z překližky $0,8\text{mm}$ a doplněn kabinkou. Špice trupu vyřiznutá z lípového špalíku, nahrubo "orašpovaná" a vyhlazená skelným papírem. Ve špici je vrtán otvor $\varnothing 12$ pro vsazení olověné zátěže. Pro usazení a vlepění špejlí, vydlábneme potřebné zářezy po obvodu špice. Přepážky si překreslíme do skutečné velikosti dle rozměrů v tabulce. Okopírujeme na překližku $0,8$ a vyřizneme lupenkovou pilečkou včetně vylehčovacích otvorů. Špejle $\varnothing 2,5$ se dají koupit v délkách 80cm , ale v případě kratších délek se dají nadlepit. Kosým řezem v délce aspoň 30mm je slepíme, pojistíme bílou nití a lepidlem.

Všechny špejle vlepíme do hotové špice z lípy a po zaschnutí mezi špejle co tvoří osu trupu, vlepíme přepážky ve vzdálenostech uvedených v nákresu. Pozor na kolmost! Dále lepíme v pomocném přípravku na lištách $10 \times 10\text{mm}$ přišroubovaných na rovné desce, nebo ve svislé poloze mezi zárubněmi dveří, stažené vzadu gumou. Postupně vlepujeme všechny špejle za stálé kontroly kolmosti i souososti. Vpředu doplníme bambusovou lyží 2×5 . V místě usazení křídla sestavíme "stoličky", ovážeme nití a zalepíme. Spoj můžeme zpevnit bambusovými spojkami 2×2 , ohnutými nad plamenem do vzepětí, ale až při montáži obou polovin křídla k trupu. Kabinu na trupu doplníme špejlí a bambusovými obloučky. Potah kabiny je z celofánu lepeným Kaseinem a po zaschnutí vypnut vodou.

Směrovka - je ohnutá z bambusových štěpin 2×2 , v rovných úsecích doplněná špejlí. Jako náhradní řešení lze použít hliníkového drátu $\varnothing 2$. Steven i vylehčená žebra vyřizneme z překl. $0,8$. Celou směrovku slepíme v celek zvlášť a teprve pak vlepíme mezi špejle na konci trupu za stálé kontroly kolmosti. Bambusové obloučky napojíme na horní i spodní špejli a ovážeme bílou nití.

Výškovka - slepená z žeber, špejlí a bambusovými obloučky na koncích i středu. Žebra z překl. $0,8$ jsou vylehčená. Nejdříve na špejle navážeme všechny obloučky a bambusovou spojku na náběžce. Mezi špejle hlavního nosníku vlepíme žebra a mezi každým vlepíme výstuhu z překl. $0,8 \times 20$ včetně středu. Celek pak vlepíme do trupu v nulovém úhlu seřízení.

Křídlo - stavěné klasickým způsobem ze žeber a špejlí s lomením "M". Žebra z překl. $0,8$ vyřizneme včetně vylehčení a vždy v páru zhotovíme zářezy pro špejle. Všechny jsou $\varnothing 2,5\text{mm}$ jen odtokovka je vyřezaná z překl. 2 , nebo aspoň z dýhy či hranaté lišty 2×10 se zářezy pro žebra. Koncové oblouky ohneme z bambusové štěpiny 2×2 , nebo z hliníkového drátu $\varnothing 2$. Pokud máme stavitelnou pracovní desku na jakýkoliv úhel vzepětí, lze sestavit celou polovinu křídla najednou. Jinak sestavíme polovinu křídla na dvakrát /střed a konec křídla/. Mezi špejle hlavního i pomocného nosníku, mezi každým žebrem vlepíme výstuhu z překl. $0,8 \times 30\text{mm}$. Nakonec doplníme úhlopříčnými špejlemi mezi hlavním a pomocným nosníkem.

Obě poloviny křídla pak slepíme v trupu na již vlepené "stoličky" s bambusovými výstuhami 2x2. Vše vážeme bílou nití a pečlivě lepíme za stálé kontroly kolmosti i souměrnosti.

Potah - trupu provedeme silnějším papírem Flumo či Diplom a kormidla "holandským japanem". Na kostru lepíme studeným kličem Kasein, který by měl mít hustotu řídkého medu. Po důkladném zaschnutí navlhčíme potah vodou s hubkou či stříkneme jemně fixírkou. Když potah vyschne a vypne se, lakujeme aspoň šelakem rozpuštěným v lihu, ale lépe nitrolakem Celon, pokud se vám jej podaří sehnat.

Zalétání - provedeme nejlépe na mírném svahu, aby model letěl dále a to bez zbytečného pohupování či strmého letu k zemi. Pokud model pohupuje přidáme do špice olovo. Naopak pokud letí strměji k zemi, musíme zátěže ubrat. Ladíme let tak dlouho až model spořádaně letí. Při létání na svahu dosahoval model dobrých výsledků i v pronikání proti větru.

Všechny Jančaříkovy modely větroňů, ale větším počtu zkonstruované a postavené modely na gumový pohon, vynikají mezi ostatními promyšlenou konstrukcí i ladnými tvary. Ještě ve svém vysokém věku se ing. Jančařík Jaromír zajímá o současné konstrukce i novinky. Občas se svým vrstevníkem Lanštíakem Pavlem se sejdou na Medláncích a sledují modelářskou "omladinu".

Zavzpomínal a připravil Raška Zdeněk senior

Technické data modelu:

rozpětí 1560mm
délka 800mm
plocha celkem 22,22dm²
váha 140g
zatížení 6,3g/dm²
profil křídla CLARK-Y
profil kormidel symetrický

