

Úspěšný model větroně z roku 1937

K O N D O R I "J J - 3 3"  
=====

Velmi úspěšný konstruktér modelů větroňů, ale hlavně modelů na gumový pohon Jančařík Jaromír z Brna, v té době student gymnasia. Jeho další konstrukcí z kulatých špejlí a bambusu je předložený větroň až s udivující nízkou vahou, i zatížením. V té době to byly modely stavěné celé z tuzemského materiálu, většinou v celku, bez možnosti rozložení na menší části kvůli transportu na letovou plochu či svah. Tehdy se létalo většinou na svahu, hozením modelu s kopce či nanejvýš výstřelem krátkého gumicuku za přední startovací háček. Pro současné létání na soutěžích SAM kdy se startuje šňůrou 50m, je třeba umístit startovací háček blíže k těžišti. Nutný je i determalizátor, vhodné dělené křídlo pro snazší přepravu a v mnoha případech jsou modely vybavené RC soupravou. Poloha těžiště či úhly seřízení křídla na starých nákresech nebyly většinou uvedeny. Aby model létal záleželo už na zkušenostech stavitele či informacích od kamaráda co model konstruoval. Osobně se snažím při překreslování úhly odměřit/pokud není uveden v průvodním textu/, nebo odhadnout dle použitého profilu a svých zkušeností. Pro stavbu repliky /pokud není po ruce plán ve skutečné velikosti/ je nutné si jednotlivé díly jako přepážky, žebra atd skreslit v měřítku 1:1, případně i tvary kormidel či křídla. Věřím, že zapálenému modeláři se i toto úskalí povede překonat.

Stavební popis modelu:  
-----

Trup - eliptického průřezu s osmi kulatými špejlemi  $\varnothing 2,5$  po obvodu a s malou kabinkou před křídlem je tvarově líbivý, ale stavebně náročný. Z lípového špalíku si vyřízneme špici trupu, ostrou rašplí nahrubo tvarujeme a do konečného tvaru vyhladíme skelným papírem. Zepředu vrtáme otvor  $\varnothing 12$  pro zátěž a po obvodu vydlabeme zářezy pro špejle. Všechny přepážky vyřízneme lupenkovou pilečkou z překl. 0,8 včetně vylehčovacích otvorů. Pokud se vám nepovede sehnat špejle v délce 80cm, musíte si je nadstavit ze dvou kratších. Provedeme kosým řezem v délce aspoň 30mm, nalepíme a ovážeme bílou  $\#$  nití. Mimo horní a spodní špejli, vlepíme všechny ostatní do zářezů ve špici a po zaschnutí mezi špejle tvořící osu trupu postupně vlepíme všechny přepážky v uvedených vzdálenostech i kolmosti. Dále pak lepíme v přípravku na lištách přišroubovaných na rovné desce s přesahem, nebo vzadu svážeme lišty k sobě, na špici zatížíme a pověsíme třeba mezi zárubně dveří do svislé polohy. V této poloze dolepíme další špejle a také tvarovanou spodní s bambusovou lyží. Horní špejli vlepíme až po zabudování "stoliček" pro úchyt křídla.

Směrovku - její obvod ohneme z bambusových štěpin 2x2, případně nalepíme a přivážeme na horní a spodní špejli bílou nití. Bambus lze nahradit hliníkovým drátem  $\varnothing 2$ . Steven i žebra jsou z překl. 0,8 jsou předem sle-

pené v celek a vlepená mezi špejle na konci trupu. Dbáme na kolmost!

Výškovka - se symetrickým profilem, špejlí  $\varnothing 2,5$ , vylehčených žebere a koncových bambusových obloučků, vše složeno, srovnáno a slepeno v celek. Mezi žebry na hlavním nosníku vyztužíme překl. 0,8x20mm a střed výškovky na celou šíři mezi žebry. Spoj náběžky vyztužíme bambusem 2x2. Hotovou, přebroušenou výškovku pak vlepíme v nulovém úhlu seřízení do trupu.

Křídlo - ve tvaru lomení "M" je stavěno klasickým způsobem. Žebra jsou z překl. 0,8 vylehčená, špejle  $\varnothing 2,5$  a ploché odtokovky z lišty 2x5, mírně zbroušené doklínu a zhotovenými zářezy pro žebra. Sestavíme a lepíme na předem připravené šabloně celou polovinu najednou, nebo po částech bez šablony. Koncové bambusové oblouky jsou z bambusu 2x2, zříznuté na koncích stejně jako špejle, lepené a ovázané nití. Pro větší tuhost i pevnost křídla je dobré vlepít mezi špejle hlavního a pomocného nosníku výstuhu z překl. 0,8x30mm mezi každé žebro.

Obě poloviny křídla pak sestavíme i slepíme v trupu pomocí spojky z překl. 2 na hlavním nosníku a zadní vyztužíme bambusem 2x2, který ohneme do vzepětí. Všechny spoje ovážeme bílou nití a přelepíme, stejně tak výstuhy na náběžce i odtokovce za stálé kontroly kolmosti. Nakonec přidáme zhora tvarovanou špejli a bambusové obloučky přechodu z křídla na trup.

Potah - trup silnějším papírem Diplom, křídlo i kormidla "holandským japanem". Na kostru lepíme Kaseinem, který namicháme den dopředu, aby se rozpustila všechna zrníčka a měl hustotu medu. Zsuchlý potah, nejlépe až druhý den vypneme vodou - fixírkou nebo hubkou a po vypnutí teprve lakujeme. Běžně jsou k dostání v drogeriích šupinky šelaku, které rozpustíme v lihu. Tímto pak lakujeme proti vlhkosti. Kvalitnější ochranu však proti vlhku i dešti nám zajistí nitrolak Celon, pokud jej seženeme. Lze lakovat modely také Duko-lakem.

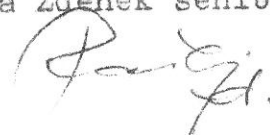
Zaletání - provedeme za klidného počasí, nejlépe na mírném svahu. Při pohupování modelu za letu zátěž přidáme, když letí model příkře k zemi, tak zátěže ubereme. Ladíme tak dlouho až model spořádaně letí! Při větrném počasí díky velké směrovce je model stabilní, drží směr proti větru a byly s ním dosaženy velmi pěkné výkony.

Před pár léty mě Lanštiak Pavel osobně seznámil na jedné ze soutěží dvacetinek a RC maket na letišti Medlánský s prošeďivým pánem v leteching Jančaříkem Jaromírem. Tehdy shodou okolností jsem měl s sebou model jeho konstrukce JJ-45 což byla polomaketa kabinového gumáčka z roku 1939. Postavil jsem si jej pro jeho líbivé tvary jako elektrolet s RC ovládním, ale jen kormidel. Když pan Jančařík svou dávnou konstrukci uviděl s pohonem elektro a RC ovládním, ~~RE~~ dojatě řekl, že by jej nikdy nenapadlo, že po více jak 60ti letech od ~~její~~ vzniku modelu jej bude mít znovu v ruce a to ještě s moderní výbavou. Jeho zájem samozřejmě potěšil i mne a také mne ani ve snu nenapadlo, že se potkáme osobně a popovídáme o modelářině.

Byl to pro mne nezapomenutelný zážitek, znásobený hezkým slunečným dnem i vydařeným létáním s modely maket.

Také Lanštiak Pavel mi tehdy udělal radost, když mi v dílně oprav skutečných větroňů představil už téměř zrenovovaný dvousedadlový "Kmotr" na jehož opravě se i on podílel bezpočtem odpracovaných hodin. Při pohledu na tohoto krasavce obličejů tvarů jsem si také vzpoměl na své letecké začátky v roce 1950. Tehdejší náčelník letiště Krnov Kodejš Karel mě právě v "Kmotrovi" svezl. Po "Jeřábu" /německý Kranich/ to byl vlastně druhý let ve větroňu. Jak rád na ty časy i lidi kolem vzpomínám.

To jsem trochu odbočil od modelařiny, takže nákres i popis Kondora I zpracoval Raška Zdeněk senior.



Technické data modelu:

-----  
rozpětí                    1660mm  
délka                      800mm  
plocha celkem            23,5dm<sup>2</sup>  
váha                        150g  
zatížení                  6,37g/dm<sup>2</sup>  
profil křídla CLARK-Y  
profil kormidel symetrický