



ZR.2017

" F A N T A Z I E "

=====

Mezi početnou partu brněnských modelářů v poválečné době patřil i Zdeněk Husička. Jeho první poválečné školní kluzáky ~~xxkxkxkxkx~~ Áčko i Béčko vrcholily zvláštním pokusem o netradiční řešení soutěžního modelu větroně. V té době se velmi prosazovaly typy s vysokým krkem nesoucí nadsazené křídlo. Husička šel svou cestou a když svůj stavební výkres předvedl kamarádům Jančaříkovi, Farskému, Lanštiakovi a Vostálovi, všichni svorně prohlásili, že je to jen jeho fantazie! Přesto Husička a Vostál během 14ti dnů modely postavili a on docela dobře létal. Dokonce Vostálovi co použil na trup pertinaxovou trubku $\varnothing 20$ po několika létáních na letišti Brno-Slatina ulétl. Na základě této skutečnosti Husička provedl úpravy Fantazie - zvětšil průřez nosníku trupu, přidal dvě vejčité směrovky vetknuté do výškovky, změnil profiláž křídla i výškovky a byla tu "Superfantazie". S ní pak vylétal na I. Celostátních závodech v Otrokovicích v roce 1946 mezi 86 soutěžícími 6. místo. Nakonec model skončil jako řada jiných, uletem při předvádění v Kyjově a byl posledním postaveným větroněm Zdeněk Husičky. Dále se už věhoval jen motorovým a upoutaným modelům.

Stavba modelu,

je téměř celý postavený z tuzemských materiálů, jen částečně použito balsy na potah náběžky křídla. Vše lepeno acetonovým lepidlem.

T r u p - hlavice je tvarována ze špalíku lípy se zářezy pro lišty 2x5 a 2x3 s vrtaným otvorem pro zátěž. Samozřejmě je možné slepit i z dílů destiček lípy a po zaschnutí tvarována. Přepážky jsou vyříznuty z překl. 1,5mm, jen dvě přepážky 3 a 4 kde je kotven jazyk ^{atěžka trupu} jsou z překl. 3mm. Jazyk z duralového plechu 2mm. Konec prostorového trupu je slepen ze zbytků balsy. Čtyři hlavní lišty jsou 2x5 a doplňující po obvodu 2x3-8ks. Na vysunutě křídélka přechodu u přepážek nalepíme ve správném úhlu $+3^{\circ}$ krajní žebra jen ~~xxx~~ s výřezem pro jazyk. U náběžky a odtokovky skrze trup vlepíme příčky 5x10. Přechod doplníme proužky b3mm. Pokračování trupu o průřezu 12x15x900 slepíme z lišt 2x8 a 2x15, kterou před vlepením pečlivě licujeme a zabrousíme. Startovací háček je 10 až 12mm před těžištěm.

S m ě r o v k a - slepená ze tří symetrických žebor z překl. 1mm a lišt 2x5, 3x8 a 3x10. Spodní oblouk je z bambusu 3x3, horní deska pod VOP z překl. 1x30x140. Na trup lepíme za pečlivého měření 0° ke křídlu. Z obou stran pod deskou zpevníme oboustranným nalepením proužků překl. 1x20x210. Doplníme kolíky z bambusu $\varnothing 3$ a háčky z drátu $\varnothing 1$ pro úchyt gumou.

V ý š k o v k a - s profilem RAF-32 - 80% a žebry z překl. 1mm. Náběžka 4x4 nakoso, hlavní lišta 3x8, odtokovka 3x10 na koncích předem nafixovaná lupenkovou pílečkou podél třemi řezy, ohneme do tvaru a lepíme.

Po důkladném zaschnutí zabrousíme do klínu se zářezy pro žebra. Konečné oblouky bambus 3x3 ohnuté nad plamenem svíčky do tvaru. Střed mezi žebry vylepíme b2 oboustranně.

K ř í d l o - s profilem RAF-32 je dělené, spojené jazykem z duralu 2, s dvojitým vzepětím do V. Středová žebra jsou z překl. 2mm bez vylehčení ve kterých jsou vlepeny kapes jazyka z překl. 2 a 1mm. Všechna další žebra jsou z překl. 1mm, vylehčená. Náběžka z lišty 5x5 nakoso, hlavní 5x10 a 3x5, pomocná 3x8, odtokovka 4x12 zbroušena do klínu se zářezy pro žebra. Náběžka i odtokovka uší jsou lamelovány ve špendlíkové šabloně z proužků dýhy 1mm a lišt 2x4. Po důkladném vyschnutí zabrousíme do tvaru. Jen zhora je u celého křídla potežena náběžka 1,5mm. Potah je i mezi žebry středu a přechodu na trupu, včetně všech rohových výztuh. Spoj vzepětí uší je pojištěn spojkou z překl. 5mm. Také mezi lištami hlavního nosníku jsou vlepeny stojiny b3x30 mezi každým žebrem.

P o t a h - všechny části modelu pečlivě přebrousíme před potahem, který byl tehdy z papíru Diplom či Flumo, vypnutý vodou a lakován proti vlhkosti. Dle vzpomínek Pavla Lanštíaka byly Husičkovy modely vždy žluté, s nastříkanými nepravidelnými červeno-hnědými skvrnami po celém povrchu.

Z é l e t - při dodržení správných úhlů/seřízení, polohy těžiště a nekroucených křídel s mírnými negativy na uších, stačí několik hodů z ruky pro ověření správné klouzavosti. Pak už můžeme model tahat šňůrou a seřídít plynulé vytažení na plnou délku až nad hlavu. Dle podkladu od Pavla Lanštíaka z Brna do této podoby zpracoval Raška Zdeněk senior

Technické údaje modelu:

rozpětí	2000mm
délka	1150mm
plocha celkem	49,16dm ²
hmotnost	742g
zatížení	15,1g/dm ²
profil křídla	- RAF-32
profil výškovky	- RAF-32 80%

Pavel Lanšta
79

K d o b y l Z d e n ě k H U S I Č K A /1911-1997/
=====

byl jednou z nejvýznamnějších postav našeho poválečného modelářství. Byl přemyslivý, pečlivý, trpělivý stavitel létajících modelů. Už za války postavil řadu pěkných modelů kluzáků a větroňů se kterými se zúčastňoval i závodů v poválečné době. Svými nevšedními konstrukcemi překvapoval nejednoho modeláře a když si vyrobil svůj první detonační motor, létání s větromi zanechal.

Jeho první motorák v roce 1947 byl opět zvláštní konstrukce. Ať už to byly modely neobvyklých tvarů, ale i názvů - Beččka, Smeták, Letmo 1-17. Dobře létavé modely brněnských modelářů byly podnětem k účasti na soutěžích v zahraničí. V roce 1948 excelovali na mezinárodní soutěži v pols-

kých Katovicích - Husička, Duchoň a Uhmen. Také na CMS /Celostátní modelářská soutěž/ v roce 1949 v Brně nebyli brňáci k porážení. Tehdy Husička předvedl neobvyklý způsob startů motorového modelu Letmo L-17, který startoval téměř kolmo z kormidel.

Byl i úspěšný obchodník s modelářskými potřebami když obchody Vejvody a Janouška byly za války vybombardovány a firma IPRO prodejnu zrušila. Situaci zachraňoval právě Husička, zřízením prodejny na Cejlu. Svůj technický talent, pilil i um zaměřil právě na rozmáhající se kategorie upoutaných modelů. Nejen on sám, ale i jeho spolupracovníci a žáci lámali jeden rekord za druhým. První z nich padl v roce 1950, kdy s modelem U-3 letěl 108km/hod., rok nato už 118km/hod. a v 1952 v Ostravě světový rekord 156km/h se spalovacím motorem Letmo 2,5ccm³. Dokonce s modelem U-7 opatřen pulzačním motorem vlastní konstrukce Letmo MD-250 zaletěl fantastickou rychlost 245,052km/h. Překonal tak absolutní světový rychlostní rekord, který byl uznán federací FAI a jako prvním občanovi Československé republiky udělen "Diplom Paula Tissandiera" /Letecký modelář 1954/12/ Následně obdržel i tituly ze Svazarmu - Mistr sportu, Zasloužilý mistr sportu, Zasloužilý trenér, Zlatý odznak Svazarmu za obětavou práci.

Úspěchy brněnských modelářů v kategoriích upoutaných modelů byly vlastně základním kamenem pro založení Modelářského výzkumného a vývojového střediska v Brně /MVVS/. Pod vedením Zdeňka Husičky, později Josefa Sladkého, Karla Götze, Miloše Obrovského atd. Dodnes MVVS funguje a vyrábějí dál motory světové kvality, které vyvázejí do řady zemí.

Oslavného úspěchu dosáhli další brněnští modeláři Sladký, Zatočil a Pastýřik na Mistrovství světa v kategoriích upoutaných modelů, které v roce 1957 z pověření FAI se konalo v Mladé Boleslavi. Sladký získal titul mistra světa a zlatou medaili v kat. modelů s tryskovým pohonem, Zatočil stříbro a Pastýřik bronz.

Ze zveřejněných údajů v časopisech sestavil: Raška Z.st.

