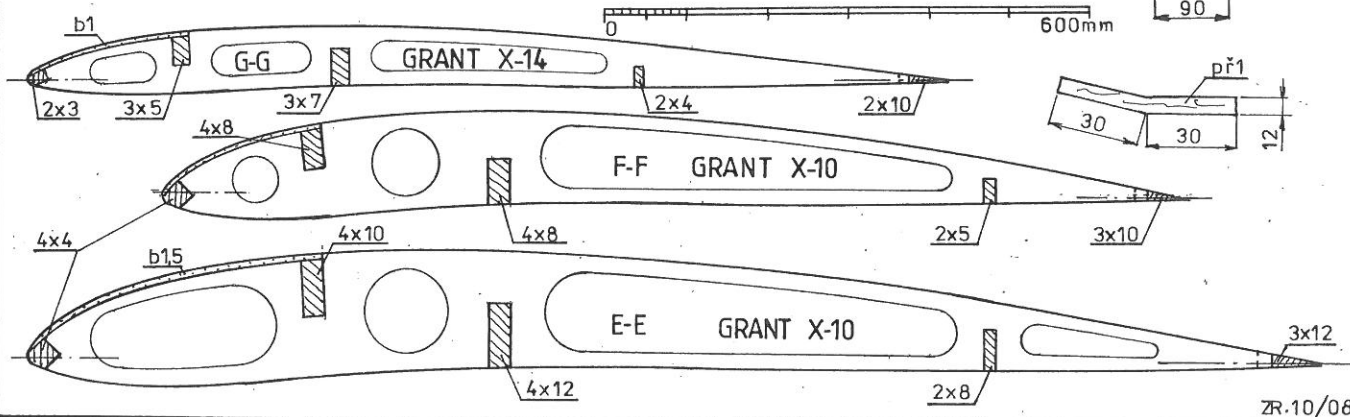


ROSITA

Konstrukce: FARSKÝ Ervín-1946



R O S I T A 2
=====

Jak už jsem dříve vzpomínal, byl dalším pokračováním po úspěšném modelu Pluto. Přes zimu 1945-46 jej skreslil a do května i postavil. Dle tehdejší módy s "baldechýnem", což znamená velmi nedesezeným křídlem nad výškovkou. Model vypadal docela pěkně /viz foto ve Zpravodaji SAM-78 2001/3/, ale při zaletávání díky vysokému krku nešel model vytáhnout na plnou šňáru. A tak došlo k tomu, že byl Rosita 1 nevhodný konstrukční prvek "odoperován" a byla tu Rosita 2. Vlastnosti větroně se podstatně zlepšily a na celostátních závodech ve Zlíně obsadil 2. místo! Brněnská parta měla vůbec bohaté zastoupení na CMS /Celostátní modelářská soutěž/ 1946 ve Zlíně. Třeba Husička Zdeněk byl nejpilnějším závodníkem, protože létal ve všech kategoriích A, B, C. Největší úspěch zaznamenali gumičkáři, když obsadili první tři místa. Pro úplnost uvádím i umístění dalších z jejich party dle výsledků zveřejněných v Mladém letci. Kategorie A /větroně/ 2. Farský, 6. Husička, 10. Chloupek, 21. Bor, 27. Stýpa. Kategorie B /gumáci/ 1. Jančeřík, 2. Husička, 3. Stýpa, 6. Chloupek, 8. Chocholatý, 9. Hemza V. Kategorie C /motoráci/ 2. Poháněl, 8. Husička, 12. Hemza, 15. Hála, 16. Doháněl. Protože Ervín v té době pilně létal bezmotorová letadla na Medláncích a na ^{plachtařskou} ~~modelářskou~~ činnost se mu nedostávalo financí, prodal úspěšnou Rositu 2 firmě Zdeňka Husičky, pro výzdobu prodejny.

I přes častou účast na letišti a pilné létání na větroních Ervínovi modelářina chyběla. Proto po chvílkách a hlavně přes zimní měsíce si skreslil a postavil nádherný motorák na "desítku" Gustava Buška. Když model na jaře roku 1947 zalétal a dosahoval s ním velmi dobrých výkonů, rozhodl se pro účast na CMS 1947, která se má konat v Bratislavě. Když jsem za Ervínem pár dnů před závody přišel, vzpomíná Pavel Lanštíek, překvapil mne návrhem postavit Rositu 2 novou, aby mohl startovat i ve větroních. Po zvážení situace jsme se oba rozhodli, že ji během dvou dnů, co zbývaly do odjezdu na CMS postavíme! Domluva byla taková, že on postaví trup s kormidly a já kompletní křídlo. Druhý den ráno jsem zasel ke Zdeňkovi Husičkovi a na soustruhu vytočil bukové kolíky na spojení středu křídla a na brusce obrousil blok překližkových žeber. Do večera jsem měl křídlo hotové a odnesl jej k Ervínovi. U něho jsme celý model do rána potáhli, vypnuli a nalakovali. V poledne 24. 8. 1947 se jelo do Bratislavy na letiště Vajnory. Přes bojovou rychlostavbu skončila Rosita na 17. místě ze 67 startujících, což nebylo tak zlé. Jak odlétal v motoracích kde byla účast 63 startujících si už nepamatují.

Za pomoc při rychlostavbě jsem Rositu od Ervína na podzim dostal s poznámkou, že se bude dále věnovat více bezmotorovému létání a já, že ji více využiji. Protože byl model poněkud opotřebován i mírně poškozen, dal jsem mu přes zimu nový potah s ozdobným pásem přes trup, křídlo i kormidla. Létal jsem s ním potom na různých závodech a celkem úspěšně. V roce 1948 jsem byl povolán na vojnu a tak Rosita 2 další dva roky odpočívala.

Po příchodu z vojny v roce 1950 již odzvonilo velkým větroňům a tak zůstal model v mém depositáři a já se věnoval intenzivně bezmotorovému létání, ale to je jiná kapitola. V roce 1951 založil Zdeněk Husička MVVS a u něj nastoupil i Eža Obrovský jako mechanik "radiář". Jeho pracovní náplní bylo vyvinout a postavit rádiové zařízení pro řízení modelů. Tehdy za mnou přišel Luboš Kočí a požádal mne o zapůjčení Rosity 2, kterou jsem mu na tyto pokusy daroval. Jak nakonec Rosita skončila nevím, ale je jisté, že pomohla k výskumu radiového řízení modelů. Rosita byla vlastně prvním RC modelem vyvinutým MVVS

Další modely byly postaveny v modelářském kroužku TOS Kuřím, který vedl Ervín Farský a další model si postavil Zdeněk Bedřich. V současné době Zdeněk připravuje stavbu nové Rosity, tentokrát v RC provedení. Tolik ze vzpomínek o Rositě a jak to vše bylo napsal Pavel Lanštiak z Brna.

Stavba modelu:

T r u p - je desetibokého průřezu, sestaven z překližkových přepážek, hlavních lišt 4x8 a po obvodě v místech hran doplněných lištami 3x5. Přistávací lyže je vyřiznutá z překl. 5, zabroušená do tvaru a doplněná startovacím háčkem. Hlavice slepená ze tří lípových prkének s prostorem pro zátež. Rašplí vyhrubována a následně vybroušená do tvaru se zářezy pro lišty. Odnímací část trupu v místě usazení křídla má dělené přepážky, kde horní část sestavíme a následně lepíme na základové desce z překl. 1,5. Z obou boků odnímací nástavby nalepíme žebra z překl. 2 a v místech průchodů bukových kolíků Ø8 a 6 vlepíme mezi žebra bukové špalíky s otvory pro kolíky. Kolíky jsou lakovány a suvně licovány do otvorů. Horní část nástavby je polepená dýhou 0,5mm. Celá nástavba je kotvena k trupu gumovými cky přes bambusové kolíky Ø4, zalepenými v trupu. Přepážky trupu až po odtokovku křídla jsou z překl. 1,5 a všechny další z překl. 1, vylehčená. V zadní části přechází trup ve směrovku, kde spodní část je z lišty 5x5, zakončená obloukem z bambusu stejného průřezu. Boční lišty směrovky jsou 2x5, nahoře zakončené podložnou deskou z překl. 1,5 s léty napříč. Na náběžce i odtokovce přivážeme háčky z ocel. drátu Ø1 pro úchyt výškovky gumou. Pohyblivá ploška /fletnér/ je slepená ze dvou desek překl. 1 a usazena na hliníkových či mosazných plíščích.

Trup je lepen na pomocných lištách 10x15 přišroubovaných na rovné desce tak, aby přečnívaly z boku aspoň 100mm. Hlavní lišty 4x8 s hlavicí, lyží a vsazenými přepážkami srovnáme do osy a zajišťujeme sponkami, či kramlíky k lištám 10x15. Teprve po zalepení acetonovým lepidlem a zaschnutí, doplníme dalšími lištami 3x5. V přípravku sestavíme i zalepíme také směrovku. Ještě do hlavice si zhotovíme tvarovanou zátku z korku či lípy, aby nám nevypadávala zátež.

K ř í d l o - je běžné konstrukce ze žeber a lišt, potahem náběžné čás-

ti a dvojitým vzepětím do "V". Málo známý autostabilní profil Grant X-10 dává modelu stabilní let i dobrou klouzavost. Čtyři středová žebra jsou z překl. 2, bez vylehčení, jen s otvory pro bukové kolíky $\varnothing 8$ a 6. Další osm žeber je z překl. 1, 5 a pak už všechna žebra až po konec křídla jsou z překližky 1, vylehčená. Náběžná hrana je z lišty 4x4 usazená na koso, horní lišta 4x10, hlavní 4x12, pomocná 2x8 a odtokovka 3x12 zbroúšená do klínu se zářezy pro žebra. Na uších jsou všechny lišty mimo náběžky plynule zglobovány na menší průřez. Náběžka je zhora potažena bl, 5. Spoje lišt v místech lomení jsou šikmo zříznuty a přelepeny výstuhami překl. 1 z obou stran. Koncové oblouky jsou lamelovány ze 6ti proužků dýhy 0,5mm a lepeny v hřebíčkové šabloně. Náběžku i odtokovku v místě lomení doplníme trojúhelníky z překl. 1 a také střed potáhneme bl, 5, zhora i zespodu.

V ý š k o v k a - je vcelku, lomená do mírného "V" s profilem Grant X-14 a potaženou náběžkou. ~~Všechna~~ Všechna žebra jsou zhotovená z překl. 1, vylehčená. Náběžná hrana je z lišty 2x3, usazená nakoso. Horní lišta je 3x5, hlavní 3x7, pomocná 2x4 a odtokovka 2x10 zbroúšená do klínu se zářezy pro žebra. V místě vzepětí jsou lišty přelepeny z obou stran výstuhami z překl. 1. Náběžná část je zhora potažena bl, včetně středu. Koncové oblouky lamelujeme z 5ti proužků dýhy 0,5mm, stejným postupem jako u křídla. Na podložnou desku směrovky je výškovka připoutaná gumou přes háčky napevno, protože dethermalizátory se v té době málo používaly.

P o t a h - trupu i křídla byl z pevného papíru Kablo, výškovku tenkým, vše lepeno na kostru Kaseinem. Celek vyprut vodou a aspoň 3x lakován nitrolakem Celon. Barevné ozdoby stříkány fixírkou - pusou.

L é t á n í - po dovážení na správnou polohu těžiště model zakloužeme a tím je připraven k letům ze 100m šňůry, jak se tehdy létalo na tři starty s maximem 5 minut.

Z podkladu Pavla Lanštiaka skresli a doplnil Raška Zdeněk senior

Technické údaje modelu:

Rozpětí	2220mm
Délka	1420mm
Plocha celkem	64,78dm ²
Hmotnost	895g
Zatížení	13,81g/dm ²
Profil křídla	Grant X-10
Profil výškovky	Grant X-14
max. průřez trupu	105cm ²
Model postaven dle	FAI