

Na podzimním III. ročníku /1951/ soutěže modelů větroňů a samokřidel, kterou pořádal modelářský odbor ČSSR - Tonak v Novém Jičíně pouze pro modely vlastní konstrukce se sešlo 35 soutěžících. I přes tuto neobvyklou a náročnou podmínku se schází na této soutěži ze širokého okolí velký počet modelářů, kteří chtějí předvést své konstrukce. Letos jim počasí moc nepřálo, vál silný nárazový vítr, který unášel modely značně daleko a mnohý model skončil vysoko na stromech. Ti co měli štěstí a vrátili se s modelem bez poškození bylo jen několik, 7 modelářů však o své modely přišlo úplně, když odlétly tak daleko, že je jim vůbec nestihli doběhnout a nalézt. Později se ukázalo, že nejdále odlétl model A. Březiny - 24 km, který jej sledoval na motocyklu JAWA 250. Vrátil se však velmi pozdě a soutěž nedolétal. Přesto vítězové dosáhli velmi pěkných výsledků. /viz Mladý technik 1951/č. 11.

Mladý učeň Weissbrod Karel se zúčastnil této soutěže se dvěma modely vlastní konstrukce, pokusně stavěnými už pro severskou kategorii A2 o které se psalo a polemizovalo na stránkách Leteckého modeláře. První model mu uletěl již před soutěží při tréninkovém startu, takže soutěž odlétal pouze s druhým modelem jehož nákres předkládám a umístil se na druhém místě. Pozoruhodný větroň zajímavé konstrukce s tak zvaným "nosným trupem", s křídlem o veliké štíhlosti umístěným uprostřed trupu s kosočtvercovým průřezem. Model s poměrně malou směrovkou vespod a lomenou výškovkou nahore, vynikal dobrou stabilitou. Pomocí spodního háčku, asi 12 mm před těžištěm se model spolehlivě vypouštěl téměř nad hlavou. Křídlo o veliké štíhlosti bylo dělené, spojené pomocí duralového jazyka, výškovka byla vcelku.

S t a v b a m o d e l u .

T r u p - je sestaven z přepážek překl. 1 a čtyř podélníků 4x4, zakončené lípovou hlavicí slepenou ze tří dílů, kde v prostředním je prostor pro zátěž. V místě uložení křídla jsou na bok trupu nalepená žebra z překl. 2 mm spojená přes trup podélníky a jazykem z duralového plechu 2 mm. Přečhod byl tehdy řešen vylepením korku ze zátek. Vzadu trup přechází ve spodní směrovku, mírně nadsazenou nad trup. Spodní oblouk je z bambusu 3x3, vzadu doplněn pohyblivým flettnerem vetknutým na plíščích 0,5 a boky směrovky zpevněny podélníky 2x3. Přední část trupu zpevněná překližkou 0,8 mm.

V ý š k o v k a - stavěná z vylehčovaných žeber překl. 0,8, náběžka ze smrku 3x3, hlavní podélníky nad sebou 2x4 a odtokovka 2x8 zbroušená do klínu se zářezy pro žebra. Střed spojen spojku z překl. 3 a pečlivě slepen do správného vzepětí. Koncové oblouky jsou z bambusu 3x3, ohnuty do tvaru nad plamenem svíčky, kde tvrdá, lesklá vrstva je zvenčí. Spojí lepíme a ovážeme nití. Slepená výškovka s rohovými výstuhami z překl. 1 je třeba doplnit stojinami mezi podélníky a žebry z překl. 1x20 mm a pečlivě

zalepíme. Slepěný celek lehce přebrousíme a zaoblíme náběžku.

K ř í d l o - je dělené s dvojitým vzepětím a jeho veliká štíhlost je odvážným řešením mladého učně - zapáleného modeláře. Stavebně je model běžné konstrukce té doby z překližkových přepážek a žeber, spojených smrkovými podélníky. Středová žebra v místě úchyty jazykem jsou z překl. 2 a všechna ostatní pak z překl. 0,8 vylehčená. Žebra zhotovíme tak zvanou "rašplovou metodou", kdy podle předem zhotovených šablon E, F a G z překl. 1,5 dopilujeme a vybrousíme přesný tvar žeber. Důležité však je zhotovit žebra pro každou polovinu křídla zvlášť, včetně zářezů. Vylehčovací otvory řežeme samostatně vždy po dvou stejných kusech. Spojky lomení uší jsou z překl. 3, které vlepíme mezi podélníky a ovážeme nití. Náběžná hrana je 4x4, podélníky hlavního nosníku jsou 3x5, pomocného 2x3, odtokovky 3x10 zbroušenou do klínu se zářezy pro žebra. Předem si ohneme okrajové oblouky z bambusu 3x3, lepíme a ovážeme nití.

Na rovné desce sestavíme a zalepíme střed křídla včetně rohových výstuh a po odšpendlení stejným způsobem i ucho. Stejným způsobem lepíme i druhou polovinu křídla. Mezi hlavní i pomocné podélníky a žebra vlepíme stojiny z překl. 1x20, zaoblíme náběžku a lehce brousíme celé křídlo. Jazyk pro spojení křídla vyřežeme lupínkovou pilkou z duralového plechu 2mm, ohladíme hrany a ohneme do vzepětí.

P o t a h - trup je potažen silným hnědým papírem Kablo, ostatní díly tenkým. U křídla je důležité přilepit papír pečlivě na spodní stranu žeber, abychom dodrželi požadovaný profil. Potah modelu je lepen Kaseinem, který si namícháme den dopředu než budeme lepit. Zaschnutý potah až následující den postříkame vodou a křídla i výškovku špendlíme k desce s podložkami konců do negativu. Trup zavěsíme do prostoru, aby zasýchal stejně ze všech stran. Všechny díly aspoň 3x lakujeme nitrolakem, případně fixírkou stříkáme barevné ozdoby dle připravených šablon.

Nalakovaný a nezkroutěný model nejdříve zakloužeme, případně dovažíme, zjistíme těžiště a cca 12mm před něj přivážeme startovací háček, ohnutý z ocelového drátu $\phi 1,5$ mm. Starty šňůrou ověříme správnost seřízení letu a pokud model pendluje ze strany na stranu, posuneme háček blíže k těžišti.

V současné době se občas setkáváme na soukromém letišti firmy JETI v Příboře a létáme si pro radost s historickými modely, dnes většinou poháněné elektromotory. Někdy jen sedíme v závětrí aut, pozorujeme ladné evoluce mladších pilotů a vzpomínáme na staré dobré modelářské časy. Ze starých podkladů v Mladém techniku a osobních vzpomínek Karla, dnes už více jak 70.letého "mladíka" zapsal

Technická data: Rozpětí

Délka

Váha

Plocha celkem

1920mm

1120mm

406g

33,84dm²

Zatížení

Průřez trupu

Profil křídla MVA 301

Profil výškovky Clark - Y

12g/dm²

34cm²