

T E X - I.

=====

Kořeny rodu Drahekoupilů jsou ve Veselí n/M. kde jsem se narodil. Otec švec, pracoval ve Zlíně u Tomáše Bati a semínko letectví zaseté Karlem Cinklem "profesorem vědění o životě" klíčilo dál i po odstěhování do Turnova. Bydleli jsme na ulici 28.října hned vedle redakce novin "Stráž severu". Pan redaktor Kepka mi velmi fandil a držel nade mnou ochrannou ruku. Zvláště když jsem si pořídil motůrek Super Atoma 1,8ccm³ a za neustalého vrčení přímo na ulici létal s něčím co připomínalo letadlo na asi pětimetrových nitích. Do malého motůrku s nádržkou vajíčkového tvaru se vešlo "třetinkového paliva tak na pět minut vrčení, ale denně ho spotřeboval více než pivař piv. Klukovská doba, kdy měl každý klasického lepeňáka, kterým jsme říkali "samo-robky" co létají samy, asi jako cihla pořádně na provázku uvazaná, bylo skoro i pravdou. Pan redaktor Kepka nechal mne i kamarády lepit své modely v prádelně ve dvoře, kde jsem postavil celou řadu modelů z katalogu č.27 od Moučky.

Kupovali jsme si Mladé letce - časopis kde psali už známí modeláři J. Brož s V. Procházkou o upoutaných modelech co létají ve světě pod názvem Ú-CONTROL. U nás udávala tempo a směr v konstrukcích Ú-modelů Praha a Mladá Boleslav, kde se dokonce pořádal závod "Velká cena Hieronimova". Létalo se na malém stadionu uprostřed města s chudičkou dřevěnou tribunou a krytým orchestřištěm. Bylo to místo, kde se scházeli "upoutanci" ze širokého okolí, ale nejvíce dominovali místní junioři J. Mošnička a Vl. Hozdecký, kterým v pořádání pomáhali modelářští senioři. Praha zastoupená účastí velkých modelů J. Vyskočila, G. Buška a R. Čížka, který tam představil i svůj nový model "Tor-nádo". Byla to skupina modelářů co vycházela při konstrukcích z klasické stavby volných modelů. V té době bylo motorů nedostatek a teprve vstupem na scénu Ú-Control pana "AMA"-Antonína Macháčka, který byl spolupracovníkem pana Hrušky - výrobce motorů Super Atom a motoráře "par exelanc" pana Gustave Buška nastalo zlepšení a závodění jak má být.

Hlavním propagátorem této nové kategorie byl časopis Mladý letec 1947-1948, který přinesl všem modelářům oě vůbec na dvou lankách jde. Také zveřejňování vhodných plánek, použití materiálu i konstrukčních prvků při stavbě posouvalo upoutance dopředu. V turnově měl na rozvoj této kategorie velký vliv pan Václav Jirkovec, který měl úzké vztahy s výrobcí motorů. Také osobní radou a materiálovou pomocí ze své modelářské prodejny v Hořicích, později v Novém Bydžově, přispěl trojici mladých modelářů. Josef Janoušek, Jiří Kalina a Luděk Maier byli ti co jim pomohl ukázat novou cestu a směr ve vývoji volných motoráků než byla Múra A. Macháčka, která tehdy zaplavila soutěže. Většinou se létalo s detonačními motory od již zmíněných výrobců -AMA, BUŠ a Letmo, ale nejvíce byly zastoupeny motory Super Atom za 650Kčs.

Konstrukčně jsme všichni turnovští modeláři zdárně či méně zdárně kopírovali modely co vznikaly v Ml. Boleslavi či Praze. Leč vždy se najdou ti "skalní konstruktéři" co jdou svou vlastní cestou s větší či menší zárukou

budoucích úspěchů. Zcela vážně jsme létali upoutance v Turnově v letech 1948-1953. Na soutěži "O primátorský štít města Prahy" se z Turnova zúčastnili i bratři Zdeněk a Václav Müllerové, kdy junior Václav byl rovnocenným soupeřem v kategorií akrobatů Otakaru Šaffkovi, který zvítězil mezi seniory zalétnutím prvního loopingu v ČSR, což bylo diváky kvitováno velkým potleskem. Mladý Vašík si jen pod nosem zabrumlal, že to umí také a v dalším kole předvedl celou serií loopingů až do smotání ricinem namaštěných lanek s méně podařeným přistáním. Přesto si za tuto ukázkou odnesl vítězství broušený pohár a v časopisu "Mladý technik" byli oba vítězové-loopingaři zvěčněni zápisem na prvních místech. Po tomto Vašíkově vítězství bylo v Turnově upoutanců jako hub po dešti. Nejvíce se líbily polomakety strojů z II. světové války a tak se ustálila akce "propagačka". Z okolních vesnic a Turnova se vždy v sobotu odpoledne v 16 hod. na "Sokolském cvičišti" scházeli všichni učkaři. Pravidlem bylo, že každý kdo si chce zalétat musí mít vždy nový model zvaný "tejdeňák", který měl první let až na akci. Bylo vždy co obdivovat, ať už postavené typy či lety, ale také havárie. Závodilo se v rychlosti měřených okruhů stopkami, dle otištěných tabulek a délky lanek. Většinou to byly rychlosti mezi 50-70 km/h. Tou nejvyšší rychlostí letělo jen Rodeo konstrukce p. Procházky/. Měsíce běžely, "tejdeňáci" se stavěly dál až se létání změnilo na akci "Létáme pro Vás" - míněno pro diváky, kterých stále přibývalo, hlavně děti školou povinné.

A najednou to přišlo - viděli jsme létat Jiřího Görtlera z Prahy, Svatoše z ALAZU, ing. Ervína Nápravníka a jeho amaterský vyrobený Mc COY o obsahu 10ccm³. Nezvyklé tvary trupů i materiály a hlavně výkon motoru dávaly rychlost kolem 90 km/h. Tehdy jsme si uvědomili, že musíme najít svou cestu pro upoutance se slabými motory. Kdo hledá, zpravidla najde a našli jsme i my ~~na~~ své konstruktérské prvenství nejen v ČSR, ale i světové. Pak nastala doba trysek - rour. To jsme z odpadových materiálů olše, javoru či lípy nedaleké velkomodelárny - výroby dřevěných modelů pro slévárnu, vyráběli trupy, křídla i kormidla svých "tryskáčů". Nejdříve nožem, ršplou a smirkovými plátny různé zrnitosti tvarovali své modely. Nejnáročnější byla povrchová úprava nanesením štětcem rozmičkaného Sypsi s lakem, což muselo schnout ve stínu nejméně tři dny a znovu se brousilo do hladka před konečným nástřikem barvou. Pak už stačilo jen namontovat Dynajet - mini a šlo se létat. Dodnes si neumím vysvětlit, že nás s tím hrozným řevem tryskových motorů lidé nezatratili, asi byli k nám klukům tolerantní a hlavně se nesmělo rámusit v neděli. Takto vypadal náš modelářský Turnov až do roku 1955 než jsme se stali členy Svazarmu, a brali si za své vedení modelářských kroužků mládeže. Tyto jsem vedl až do roku 2008. Občas si někteří vzpomenou a zastaví se na kus řeči a vzpomínek.

Nákres jednokřídlého modelu účka s motorem Super Atom 1,8ccm³, uloženého v horizontální poloze s vertikálním ovládaním karburátoru přímo od autora Loizy Drahokoupila, včetně popisu dávné historie, berte jako snahu o zachování toho co bylo a je nenávratně pryč.

Teď něco o stavbě modelu, který je celý postaven z tuzemských materiálů:

Žebra křídla ručně řezaná lupenkovou pilečkou z bukové překližky 1mm. Ovládací klapka a koncový oblouk vyříznut ve dvou kusech z překl. 0,8 a následně slepen do stříšky. Hlavní nosník křídla vyříznut z překl. 3mm, pomocný z překl. 2mm a nastaven dvěma lištami 2x2, a poslední vyříznut z překl. 1mm. Náběžná lišta ze smrku 3x3 zabudován na koso, později spojená s motorovou přepážkou prohnutým položebrem z překl. 0,8mm. V místě řídicí klapky vlepíme mezi žebra lištu 5x8, zabroušenou dle výšky žeber ve které předem zhotovíme zářezy pro závěsy z prešpanu 0,5mm. Později vsadíme klapku s již vlepenými závěsy, a minipáku z překl. 2mm tvarovanou dle nákresu. Z překl. 2mm vyřízneme i oblou odtokovku od klapky k trupu a zabrousíme do klínu.

Motorová přepážka je vyříznutá z překl. 5mm, včetně vrtání otvorů pro úchyt motoru s průnikem pro nádrž s karburátorem. Obrysové hlavní lišty trupu vyříznuté do tvaru a zakřivení z překl. 2mm, u spodní lišty včetně přistávací lyžiny. Dále doplníme po obvodě dalšími smrkovými lištami 2x2. Přední odnímací kryt je mezi lištami vylepen dubovou kůrou nebo korkem, pečlivě zabroušen tmelen nitrolakem se Sypsi a znovu broušen i lakován již s výřezem pro motor, pro lepší chlazení. Směrovku vyřízneme z překl. 1,5mm, včetně miniostruhy. Páku ovládaní "táčko" vyřízneme z duralu či hliníkového plechu 1,2mm a v křídle usadíme mezi rohové výstupy z překl. 3mm a zajistíme točně šroubem M3x10 s maticí. Táhl k ovládací klapce je z ocel. drátu $\phi 1,2$, což byl dar od p. Frant. Huka seniore s dovětkem, Lojzík tu rez si očistí smirkem do čista a lesku. Vsazení vodících oček a navázání ocel lanek bylo otázkou několika minut.

Model byl ~~z~~lepen acetonovým lepidlem "AGO" což bylo tužidlo do špiček bot a ředilo se acetonem. Na potah většinou použito kablo bez bližšího označení, hnědé barvy, běžně používaného turnovské továrně na výrobu papírových provazů - firma Boháček + Hrazdíra, později "Konopa". Nejpevnější druh byl "Juta-Kablo" se kterým jsme potahovali všechny trupy bez rozdílů kategorií. Potažené křídlo TEX-I se vypnulo vodou stříkanou přes fixírku a vloženo do šablony včetně motoru!, zakrytého hadříky. Po vyschnutí se stříkalo nebo natíralo štětcem, nejvíce červenou barvou a přelakovalo Celofixem proti naleptání povrchu od paliva. Řídicí rukojeť vyříznutá ze dvou dílů bukové překližky 5mm, slepená v celek a tvarována do ruky s následným přelakováním.

K záletu byl pozván v té době již zkušený pan Jirkovec z Paceřic, který několikrát v měsíci mezi nás modeláře autem dojížděl. Nejdříve doporučil zkrátit dlouhá lanka na zhruba 6m a dovezl dvě vrtule vlastnoručně zhotovené pro tento model o $\phi 160/90$ a 100. Sám rychle a spolehlivě nastartoval motor, předal mi jednokřídelníka, abych jej pěkně hodil směrem ven z kruhu. Letěl spolehlivě řízen hned napoprvé a pro další let jsme chtěli motor nastartovat sami, ale nedařilo se nám nikomu. Dával nám pěkně zabrat, neměli jsme s tou malou vrtulí ten správný švih, ale naučili jsme se to. Z počátku nebylo na dlouhá lanka ani pomyslení a za pomoci rad okolo stojících letitých modelářů zkušená ruka p. Jirkovce první starty zvládla bez poškození či zlomení vrtule. Důležité bylo i správné hození ven z kruhu a né všem se dařilo. Proto přihlížející borci

radili, abych k tomu udělal drátěný podvozek odhazovací, ale k tomu už nedošlo. Studium na škole v Liberci, pak vojenská povinnost mi těch možností k modelářině už tolik nedávalo. Tolik ze vzpomínek a poskytnutých podkladů autora, včetně nákresů zpracoval do této podoby

Zdeněk Raška senior.

Technické údaje modelu:

Rozpětí	284mm
délka	260mm
plocha	4,32dm ²
hmotnost	250g
zatížení	57,8g/dm ²
motor	- Super Atom 1,8ccm ³
vrtule	- ø160/100 či ø160/90mm
profil křídla	NACA 0009

