

B Ě Ž N Í K P O C E S T N Ý

Je vlastně jedním z prvních volných modelů konstruovaný a stavěný jako polomaketa. Je navržen v hlavních rozměrech tak, aby po příslušném zvětšení odpovídal skutečnému letadlu - lehkému sportovnímu typu, které by bylo schopné letu s dvoučlennou posádkou. Dokonce se uvažuje o jednoduchých pravidlech pro volné polomakety a pořádání soutěží! Tolik o tomto modelu napsal úvodem tehdy redaktor Leteckého modeláře Smola Jiří.

Když vyšel malý náčrt Běžníka v LM 1955/10 zalíbil se mi tak, že jsem si jej přes zimu postavil. Vlastnil jsem sice motor NV-21, ale ze soutěžního motoráka "Lenochod" jsem jej nechtěl přendávat. Použil jsem k pohonu Letmo 2,5ccm³ od Husičky, který mi zbyl ještě z doby kdy jsem létal s účkami. I se silnějším motorem nebyl model žádný dravec, ale pěkně majestátně létal v mírném stoupání a velkých kruzích. Pohodově tak létal asi dva roky a pak jsem jej pověsil v klubovně LMK pod strop jako výzdobu. Několika členům klubu učaroval natolik, že se rozhodli udělat z něj dvumotoráka, jako zvláštnost pro předvádění a recesi. Samozřejmě tajně a bez mého souhlasu, během dvou dnů, vlepili do křídla dvě destičky pro úchyt motorů Cais Jena 1ccm³. Uprostřed na slepeném pylonu upevnili "centrální nádrž" a bužírkami vedli směs k motorům. Po seřízení stejných otáček poslechem šel model do vzduchu a kupodivu letěl. Samozřejmě se to profláklo, že létali bez mého vědomí s mým modelem a pozvali mne k dalšímu létání. Model opět hezky letěl, ale jak se dlouhé bužířka chvěly tak šly motory nepravidelně a škytavě. Ještě jsem jim radil a hned provedl vystužení bužířek vně, přivázáním bambusové štěpiny proti chvění což se povedlo odstranit. Další lety byly v pohodě až jednou zhasl jeden z motorů předčasně, druhý šel dál. Co následovalo asi z výšky 50m si jistě dovedete představit, byla z toho jen hrpmada špejlí a papíru. Dodnes mám schovanou výškovku, která to přežila. Tak tedy skončil první dvumotorák ve Frenštátě p/R.

A teď stručný popis modelu Běžník pocestný. Jde o samonosný, hornokřídový jednoplošník. Trup je trojúhelníkového tvaru a v místě kabiny přechází do lichoběžníku. První tři přepážky jsou z vystužené překližky, ostatní ze smrkových lišt. Kryt motoru je z novinového papíru, slepený kašírováním z proužků na sádrovém kopytě. Hrany ~~trupu~~ trupu jsou zbrušeny do kulata /ve skutečnosti by byl přece svařen z ocelových trubek/.

Kabina je dostatečně prostorná s dobrým výhledem dopředu i do stran. Na palubní desce jsou vyznačeny všechny potřebné přístroje pro kontrolu motoru i letu, vyžadované u skutečného letadla /jedna z nutných podmínek budoucí soutěže maket, pro kterou již jistě někde modeláři vymyslejí pravidla!/.

Motor měl být původně celý zakrytý a montován ležatě. U použitého typu NV-21 by to však dělalo potíže při spouštění, proto je montován invertně s nezakrytým válcem. Možná se divíte tak slabému motoru vzhledem k rozměrům modelu. Ale to je právě hlavní podmínka úspěchu při stavbě volně létající makety - velký podmotorovaný a tím pomalý model. Ten se dá seřadit, i když se podobá skutečnému letadlu, což znamená, že jako model nemá právě nejvhodnější letové vlastnosti.

Křídlo je vcelku, protože jsem původně nepočítal s transportem, letiště mám blízko. To si však i méně zkušený modelář snadno pozmění. Měl jsem k tomu ještě jeden důvod, což jestli Běžník bude jednou létat se zatížením a dosti značným? Potom samonosné křídlo po vystužení vzpěrami dovolí použít silnější motor. Jinak je stavba křídla normální. Náběžná hrana je až k hlavnímu nosníku potažená slabou dýhou. Velmi malé vzepětí křídla /V/, odpovídá skutečnému letadlu. Je vyrovnáno silným nastavením konců do negativů v rozmezí posledních dvou zeber.

Nosná výškovka obvyklé stavby sedí na překřížkovém loži. Výřez ve směrovce umožňuje použití dethermalizátoru.

Podvozek z ocelového drátu $\phi 2,5\text{mm}$ je uvnitř pérován gumou. Kola jsou gumová, nafukovací o $\phi 75 - 80\text{mm}$. Presto, že podvozek je poněkud vzadu, než jsme zvykli vidat u dnesních modelů, přistává Běžník s výběhem jako skutečné letadlo, také díky tomu, že klouzavý let je poměrně velmi pomalý.

Celý model je dvakrát lakován impregnačním zaponem a jednou krycím žlutým nitrolakem. Imatrikalační značky OK-HIH jsou modré.

Přeji všem zájemcům hodně úspěchů v tomto u nás novém odvětví modelářství. Těším se brzy na shledanou na soutěži, která na sebe nedá jistě dlouho čekat.

Skreslil a originál text doplnil Zdeněk Raška senior.

Technická data modelu:

| | |
|-----------------|-----------------------|
| Rozpětí | 1800mm |
| Délka | 1150mm |
| Plocha celkem | 52,9dm ² |
| Váha | 720g |
| Zatížení | 13,9g/dm ² |
| Profil křídla | MVA 301 |
| Profil výškovky | Clark-Y 80% |

Zdeněk Raška