



## Rychlostní model středokřídleho větroně z roku 1937.

R A C E K J J - 3 2

\*\*\*\*\*

Model je konstrukce tehdy studenta brněnského gymnasia Jančaříka Jaromíra. Se svými vrstevníky se scházeli na <sup>svazích kopci u Ptačkovce</sup> letišti Medlánky, aby předvedli své modelářské výtvořky a předali <sup>své</sup> zkušenosti. Scházeli se hlavně ve volných dnech a veřejnost si modelářů začala všimati stále více. Dalšími místy, kde se scházeli a létali byly ve třicátých letech cvičiště na Králově Poli, na Žlutém kopci, Kraví hoře či v Černých Polích. Hnací motorem již modelářského odboru MLL byli: ing. Mrkos, Dukát, Rašovský, Tkaný, Hošek a další. Později přibyli mladší modeláři a mezi nimi i zdatní konstruktéři jako Čecháček, Hruža, Holešovský, Škorpík, Šlehofer, bratři Hemzové, Jančařík a další. Povzbuzením pro všechny modeláře byla řada modelářských prodejen jako Vejvoda Rudolf, Janoušek, Procházka, IPRO - Formánek, tehdy špičkový modelář co se usadil v Brně na České ulici a ve výloze svého obchodu stavěl před zraky kolemjdoucích své modely. Mnohdy byl zájem veřejnosti tak velký, že se nedalo kolem obchodu přejít.

Nebývalý rozmach brněnského modelářství začal po okupaci v roce 1939, kdy řada ~~na~~ plachtařů a pilotů <sup>kterým</sup> bylo létání znemožněno se vrátili aspoň k modelářině. Od původních křehkých konstrukcí z lípových špejlí a bambusu se přecházelo k dobře létajícím zmenšeninám skutečných letadel již zhotovených z pevných borových nosníků, letecké překližky, potažených speciálními potahovými papíry či hedvábím a dobře lakovaných proti vlhkosti. Začaly se používat moderních materiálu jako je balsa, pedik apod. Vždyť ještě v roce 1943 prodejny IPRO prodávaly kompletní stavebnice modelů, včetně všech úzkoprofilových a nedostatkových materiálu. Daly se koupiti také detonační modelářské motorky cizí i naší výroby a motorky brněnské konstrukce i výroby od ing. Pfliegera, Pfeffera, Solničky, Adamce a dalších.

Teprve po válce, po uvedení plachtařského letiště znovu do provozu se letečtí modeláři začali scházeti právě tam. Organizačně bylo letecké modelářství začleněno do obnoveného Aeroklubu republiky Československé /ARČs/ a hlad po modelářství byl veliký. Plnému rozvoji však bránil nedostatek materiálu. Obchody Vejvody a Janouška byly vybombardovány a IPRO obě prodejny zrušila. Situaci zachraňoval brněnský modelář Husička Zdeněk, zřízením prodejny na Cejlu. Opět je obtížné vyjmenovat všechny, kteří tehdy položili základy poválečného modelářství v Brně. Pro osvěžení aspoň několik jmen: Duchoň Jan, Husička Zdeněk, bratři Hemzové, Jančařík Jaromír, Kočí luboš, Farský Ervín, Lanštiak Pavel, Chloupek, Stýpa, Pišl.

Tolik stručně o historii brněnského modelářství do roku 1946, kdy na prvním poválečném mistrovství republiky v kategorií modelů na gumový pohon zvítězil právě konstruktér uvedeného větroně Racek-Jančařík Jaromír. Také díky nákresům brněnského nakladatelství "ABC - SPORT" se dodnes zachovaly tyto modelářské skvosty. Pro postavení repliky modelu je třeba jen plánek skreslit 1:1. Všem kdo se k tomu odhodlá přeji úspěšnou stavbu.

### Stavební popis modelu:

**Trup** - oválného průřezu a ladného tvaru je slepený z kulatých špejlí  $\varnothing 2,5\text{mm}$  a přepážek z překližky 0,8mm a doplněn kabinkou. Špice trupu vyřiznutá z lípového špalíku, nahrubo "orašplovaná" a vyhlazená skelným papírem. Ve špici je vrtán otvor  $\varnothing 12$  pro vsazení olověné zátěže. Pro usazení a vlepění špejlí, vydlábneme potřebné zářezy po obvodu špice. Přepážky si překreslíme do skutečné velikosti dle rozměrů v tabulce. Okopírujeme na překližku 0,8 a vyřizneme lupenkovou pilečkou včetně vylehčovacích otvorů. Špejle  $\varnothing 2,5$  se dají koupit v délkách 80cm, ale v případě kratších délek se dají nadlepit. Kosým řezem v délce aspoň 30mm je slepíme, pojistíme bílou nití a lepidlem.

Všechny špejle vlepíme do hotové špice z lípy a po zaschnutí mezi špejle co tvoří osu trupu, vlepíme přepážky ve vzdálenostech uvedených v nákresu. Pozor na kolmost! Dále lepíme v pomocném přípravku na lištách 10x10mm přišroubovaných na rovné desce, nebo ve svislé poloze mezi zárubněmi dveří, stažené vzadu gumou. Postupně vlepujeme všechny špejle za stálé kontroly kolmosti i souososti. Vpředu doplníme bambusovou lyží 2x5. V místě usazení křídla sestavíme "stoličky", ovážeme nití a zalepíme. Spoj můžeme zpevnit bambusovými spojkami 2x2, ohnutými nad plamenem do vzepětí, ale až při montáži obou polovin křídla k trupu. Kabinu na trupu doplníme špejlí a bambusovými obloučky. Potah kabiny je z celofánu lepeným Kaseinem a po zaschnutí vypnut vodou.

**Směrovka** - je ohnutá z bambusových štěpin 2x2, v rovných úsecích doplněná špejlí. Jako náhradní řešení lze použít hliníkového drátu  $\varnothing 2$ . Steven i vylehčená žebra vyřizneme z překl. 0,8. Celou směrovku slepíme v celek zvlášť a teprve pak vlepíme mezi špejle na konci trupu za stálé kontroly kolmosti. Bambusové obloučky napojíme na horní i spodní špejli a ovážeme bílou nití.

**Výškovka** - slepená z žeber, špejlí a bambusovými obloučky na koncích i středu. Žebra z překl. 0,8 jsou vylehčená. Nejdříve na špejle navážeme všechny obloučky a bambusovou spojku na náběžce. Mezi špejle hlavního nosníku vlepíme žebra a mezi každým vlepíme výstuhu z překl. 0,8x20 včetně středu. Celek pak vlepíme do trupu v nulovém úhlu seřízení.

**Křídlo** - stavěné klasickým způsobem ze žeber a špejlí s lomením "M". Žebra z překl. 0,8 vyřizneme včetně vylehčení a vždy v páru zhotovíme zářezy pro špejle. Všechny jsou  $\varnothing 2,5\text{mm}$  jen odtokovka je vyřezaná z překl. 2, nebo aspoň z dýhy či hranaté lišty 2x10 se zářezy pro žebra. Koncové oblouky ohneme z bambusové štěpiny 2x2, nebo z hliníkového drátu  $\varnothing 2$ . Pokud máme stavitelnou pracovní desku na jakýkoliv úhel vzepětí, lze sestavit celou polovinu křídla najednou. Jinak sestavíme polovinu křídla na dvakrát /střed a konec křídla/. Mezi špejle hlavního i pomocného nosníku, mezi každým žebrem vlepíme výstuhu z překl. 0,8x30mm. Nakonec doplníme úhlopříčnými špejlemi mezi hlavním a pomocným nosníkem.

Obě poloviny křídla pak slepíme v trupu na již vlepené "stoličky" s bambusovými výstuhami 2x2. Vše vážeme bílou nití a pečlivě lepíme za stálé kontroly kolmosti i souměrnosti.

Potah - trupu provedeme silnějším papírem Flumo či Diplom a kormidla "holandským japanem". Na kostru lepíme studeným kličem Kasein, který by měl mít hustotu řídkého medu. Po důkladném zaschnutí navlhčíme potah vodou s hubkou či stříkneme jemně fixírkou. Když potah vyschne a vypne se, lakujeme aspoň šelakem rozpuštěným v lihu, ale lépe nitrolakem Celon, pokud se vám jej podaří sehnat.

Zalétání - provedeme nejlépe na mírném svahu, aby model letěl dále a to bez zbytečného pohupování či strmého letu k zemi. Pokud model pohupuje přidáme do špice olovo. Naopak pokud letí strměji k zemi, musíme zátěže ubrat. Ladíme let tak dlouho až model spořádaně letí. Při létání na svahu dosahoval model dobrých výsledků i v pronikání proti větru.

Všechny Jančaříkovy modely větroňů, ale největším počtu zkonstruované a postavené modely na gumový pohon, vynikají mezi ostatními promyšlenou konstrukcí i ladnými tvary. Ještě ve svém vysokém věku se ing. Jančařík Jaromír zajímá o současné konstrukce i novinky. Občas se svým vrstevníkem Lanštiakem Pavlem se sejdou na Medláncích a sledují modelářskou "omladinu".

Zavzpomínal a připravil Raška Zdeněk senior

Technické data modelu:

-----  
rozpětí                    1560mm  
délka                      800mm  
plocha celkem            22,22dm<sup>2</sup>  
váha                        140g  
zatížení                  6,3g/dm<sup>2</sup>  
profil křídla CLARK-Y  
profil kormidel symetrický

