

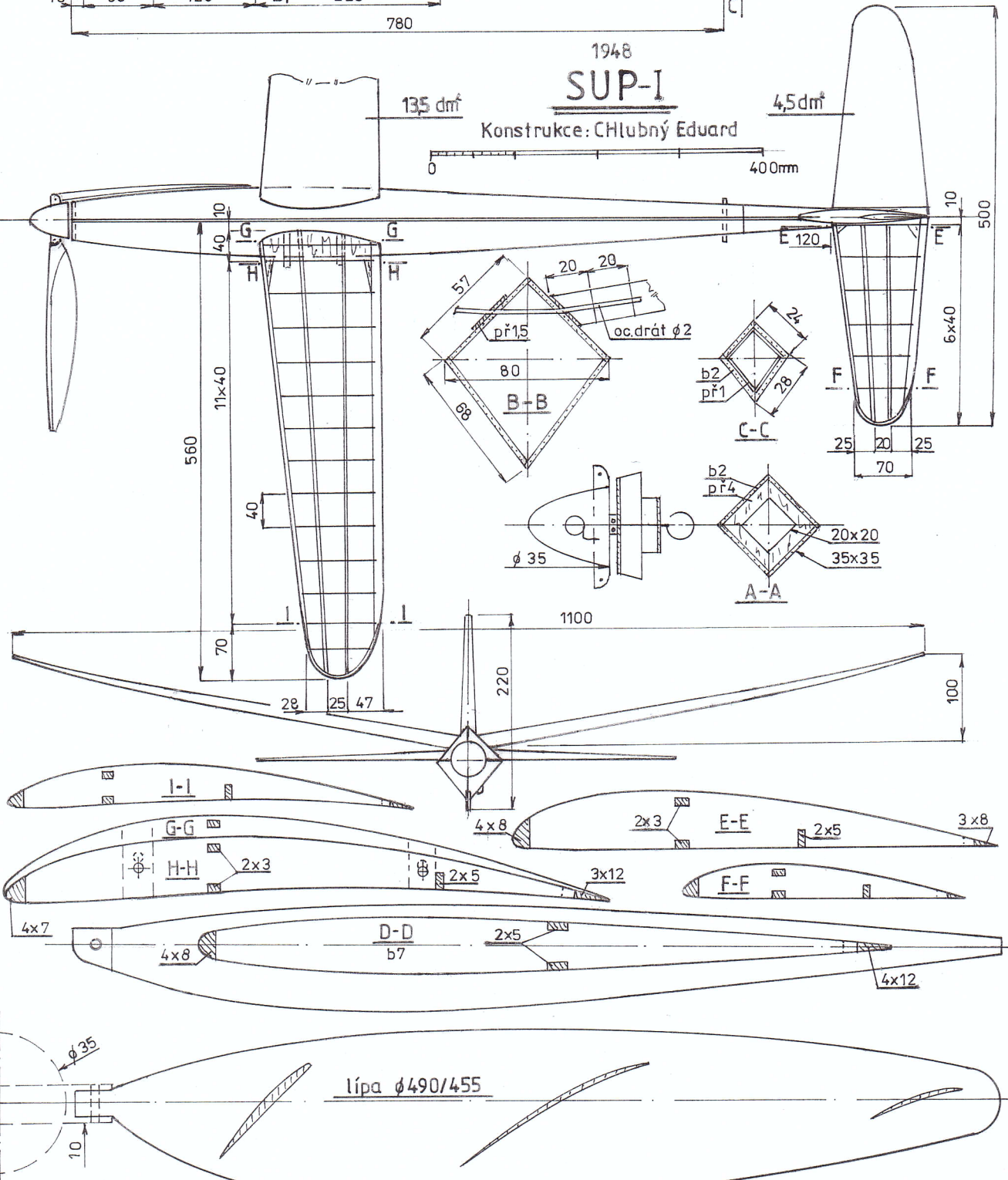
1948
SUP-1

Konstrukce: CHlubný Eduard

135 dm²

4,5 dm²

0 400mm



S U P - I.
=====

Konstruktérem tohoto celobalsového soutěžního modelu s gumovým motorem je junior Eduard Chlubný, člen aeroklubu Brno. Na krajských závodech se nominoval do celostátního přeboru v Křálupech n/Vlt. a zvítězil v kategorii juniorů těmito starty - 62 + 178 + 158 = 398 vteřin. Model je čistých aerodynamických tvarů se sklopným podvozkem do trupu a dvěma ploškami vespod výškovky pro starty ze tří bodů z desky, jak se tehdy létalo v kategoriích gumáků a motoráků. Sklopná dvoulístá vrtule $\varnothing 490/455$ mm byla lípová, které uměl zhotovit ve vysoké kvalitě klubový kolega Luboš Kočí. Model byl vybaven determalizátorem z hedvábného padáčku $\varnothing 280$ mm složený vně trupu v těžišti a uvazán ke konci trupu na pevné lékařské nití 2metry dlouhé. Celá konstrukce je balsová, křídla dělené, spojené dráty $\varnothing 2$ v jednoduchém vzepětí s prohnutými konci nahoru. Průřez gumového svazku 88mm^2 o délce 1050mm, sklon vrtule 0° , úhel seřízení křídla $+4^\circ$, výškovky $+1^\circ$, motorový let vpravo, vpravo

S t a v b a .

T r u p - čtvercového průřezu postaveného na koso je ze ~~čtyř~~ čtyř desek lehké b2, zevnitř polepené tenkým papírem, vpředu vyztužené přepážkou z překl. 3mm pro usazení odnímací hlavice s kuželem $\varnothing 35$ mm. Kužel se nasažuje až po natočení svazku a zasazení hlavice do trupu. Zadní závěs zevnitř vylepen překl. 1mm s otvorem $\varnothing 4$ pro bambusový kolík. Celá zadní část trupu je odnímací, nasazená suvně po nasazení svazku. Sklápěcí podvozek je z bambusové štěpiny přivázané k drátěné hrazdičce, otočné v překližkových výztuhách s kolečkem $\varnothing 25$. Do trupu jej vtahuje přes čep gumová nit.

Hlavice slepená z b10 a překl. 4, doplněná účkem ohnutém z hliníkového plechu s lípovým středem, doplněná lípovými listy sklopné vrtule, hřídelkou i axiálním kuličkovým ložiskem.

S m ě r o v k a - je konstrukční, slepená z dílů b4 a 2x5, symetrických žeber z b1, 5mm, jen trupové je z b7. Seřizovací ploška je připevněná Al. folií 0,5mm a po záletu se zalepí.

V ý š k o v k a - s profilem Clark-Y 80% je vcelku a žebra jsou z b1. náběžka b4x8, hlavní 2x3 nad sebou, pomocná 2x5 a odtokovka 3x8 z broušená do klínu se zářezy pro žebra. Lišty hlavního nosníku jsou mezi žebry spojeny stojinami z b1, 5mm. Koncové oblouky jsou lamelovány ze čtyř proužků 1x4. Střed mezi žebry je vylepen b1, 5mm a ze stejné síly jsou i obě minisměrovky nalepené zesponu na poslední žebra.

K ř í d l o - je dělené, spojené skrze trup dvěma ocelovými dráty $\varnothing 2$ s profilem Davies. Zajímavostí je lavorovité prohnutí konců křídla místo uší a je třeba stavět v předem připravené šabloně. Trupová žebra jsou bez zářezů pro lišty, ale jen s otvory pro spojovací dráty /řez-GG/ vyřezaná z překl. 1, 5mm. Žebra středová u křídla jsou také z překl. 1, 5mm a všechna další z b1, 5mm. V místě spojovacích drátů jsou výlepy z b7 vlepenými mezi žeb-

ry. Náběžka je 4x8, obě hlavní lišty 2x3 nad sebou, pomocná 2x5 a odtokovka 3x12 zbroušená do klínu se zářezy pro žebra. Koncové oblouky jsou lamelovány z pěti proužků blx5mm. Střední části obou polovin křídla jsou vylepeny bl,5 včetně rohových výztah.

P o t a h - kormidel a křidel je z hedvábného papíru jen trap tenkým Flumo, vše pečlivě lakováno.

Z á l e t - nejdříve kontrola úhlů seřízení, polohy těžiště, negativů na koncích křidel. Pokud je vše v pořádku zakloužeme jen tak z ruky do mírné zatáčky kterou chceme létat. Pokusně natočíme cca 40% otáček a seřizujeme motorový let jen podložkami pod hlavici. Teprve pak natočíme 80-90% možných otáček a doseřídíme motorový let jen vyosením vrtule. S tímto modelem létal Eda několik let než přešel na kategorií pokojových modelů i s manželkou, které se úspěšně pořádaly v Brně v pavilonu "Z" na výstavišti. I v této kategorií byli oba Chlubní docela úspěšní.

Možná bude čtenáře těchto řádků zajímat jak se létalo po válce a jak se pořádaly u nás vrcholové soutěže či účasti našich modelářů v cizině.

V poválečné době, již v září 1946 se konaly První celostátní závody modelů letadel a pořádal je Zlínský letecký spolek v Otrokovicích. Mohli se jich zúčastnit modeláři z celé republiky, ale nejvíce vyla zastoupená země moravská. Pro příští rok byly stanoveny oblastní a zemské závody ze kterých v každé kategorií A, B, C postupovalo 10 nejlepších juniorů a seniorů na Celostátní závody, které se konaly 24.8.1947 v Bratislavě za účasti 67 větroňů, 26 gumáků a 63 motoráků. V roce následujícím už od května se konalo několik významných závodů po republice jako Formánkův memoriál - Praha, Jelínkův memoriál - Prostějov, Wiesznerův memoriál - Chrudim, Pětníkův memoriál - Ostrava, Letenský pohár - Praha. Pro účast na mezinárodních závodech Wakefield Cup v Anglii byli dle výkonů delegováni modeláři Grund, Lánský, Šott. Jejich modely budou odeslány do místa konání a starty s nimi budou pověřeni angličtí modeláři. Na mezinárodní závody do Katowic v Polsku byli delegováni modeláři Duchoň, Husička, Kapitán, Kopáčik a Uhman, kteří nás úspěšně reprezentovali.

Uspořádáním celostátních závodu byl pověřen Aeroklub Praha, kteří se rozhodli pořádat tuto vrcholovou soutěž 28-29. srpna 1948 na letišti Kralupy n/Vlt. Rozhodnutí o místě bylo velmi šťastné pro vhodný okolní terén, písečné roviny a dopomohlo k několika rekordům. Po stránce sportovní byl závod dobře připraven, ale potíže nastaly když přejímka modelů se prováděla v místnostech ARČS v Praze a na létání se modeláři přesouvali vlakem na letišti Kralupy n/Vlt., nehledě na ztížené shánění noclenů. Z přihlášených 218 modelů bylo nakonec převzato jen 140 ! modelů. Startovalo se na tři lety s maximem 300vteřin, které se sečetly. V nevýhodě byli ti co jim při prvním startu či druhém modely ulétly. Druhý soutěžní den byl ve znamení rekordů, když Jiří Stýpa z Brna dosáhl s motorovým modelem času 27' 42,6"

což byl národní rekord a dokonce stejný modelář ustanovil i světový rekord v kategorii helikoptér časem 3'16" !!! Brněnským modelářům juniorům se opravdu dařilo, hlavně v kategoriích B-/gumový motor/. 1. Chlubný, 2. Vojtek, 3. Stýpa. Také přítomnost polských modelářů je příslibem dalších styků a spolupráce na poli sportovním. Porovnání výkonů s bratry Poláky potvrdilo, že naši modeláři jsou na dobré výši, na stále stoupající křivce výkonů. O tomto sportovním klání podrobně napsal Antonín Zrna v Letectví 1948/12.

Pro rok 1949 byl určen pořádatel Celostátní modelářské soutěže /CMS/ Aeroklub Brno - modelářský odbor Brno-Medlánky. Soutěže se zúčastnil rekordní počet 430 modelářů, kteří létali ve všech volných kategoriích a poprvé i v upoutaných modelech. K vysoké účasti modelářů určitě přispěly povinné hodiny modelářské výchovy ve školách na Slovensku, kde učitelé v rámci základní modelářské výchovy vedli žáky k této činnosti. Pro tyto účely byly určené typy modelů - Jastrab, Sojka, Poštołka, doplněné základní teorií. Od prázdnin letošního roku se školení modelářských instruktorů z Moravy a Čech začalo praktikovat i u nás. V Praze proběhly pro tyto dobrovolné zájemce tři týdenní kurzy, každý pro 60 účastníků pod záštitou ARČs. Další budou ve Stříbrné Skalici.

Na CMS v Medlánkách se pilně létalo po dva dny a bylo dosaženo vynikajících výsledků a objevily se zajímavosti jak ve stavbě tak i v provedení startů. S velkou novinkou přišel Zdeněk Husička, když se svým motorovým modelem předváděl starty ze svislé polohy a povinných tří bodů bez použití klasického podvozku. Také modely kat. B s gumovým motorem zaznamenaly velký vzestup v konstrukci i výkonnosti. Nalétané výsledky najdete v Letectví 1949/19.

A perlička nakonec - první modelářská soutěž proběhla v Anglii v 1907 za účasti 130 přihlášených. Byly to hlavně modely s mávavými křídly s pohonem gumou. Z celého počtu pak vybrala jury 30 modelů, které soutěžily v trvání letu. Zvítězil mladík Alliot Verdon-Roe s modelem dvouplošníku.

Technické údaje modelu SUP:

rozpětí	1100mm
délka	1088mm
plocha celkem	18dm ²
hmotnost	216g
zatížení	12g/dm ²
profil křídla	- Davies
profil výškovky	- Clark-Y 80%

Paríž