

Historický rekordní model.

K M - 1 5 5 2
=====

Model je konstrukcí z roku 1952, tehdy 18letého mladého modeláře Juliuse HLADILA z Kroměříže. Tento neúnavný, stále soutěžně létající mladík /vždyť je mu jen něco přes sedmdesát/ je znám hlavně tím, že trvale předává nezištně své bohaté zkušenosti mládeži. Dodnes jej potkáte na soutěžích volných modelů a sám létá kategorie A3, FlH, P30 či FlG, ale občas provětrá i větší modely kat. FlA, prostě modelářský nezmar. Královskou kategorií FlA už částečně předal svému synovi Vítkovi, který ji létá a docela úspěšně už řadu let. Kdepak jsou ty časy, kdy Julkovi byla vyrovnaným soupeřem i jeho manželka, později se přidal Vítek a létala celá rodina. V současné době jako rodina pořádají také soutěže, malé kategorie na letišti Kroměříž-Hráza a velké na letišti Holešův.

S modelem KM-1552 létal soutěžně v kategoriích A do roku 1953, než se na soutěžích ujala nová kategorie - severská A2. Velký model byl odložen, ale znovu si vydobyl místo na slunci někdy v roce 1958, kdy začala honba Svazarmu za rekordy. Tehdy Julek předělal svůj model na motorizovaný větroň tím, že odřezal část špice a zabudoval starší motor Letmo 2,7ccm s velkou nádrží a přidal jednoduchý podvozek pro start ze země. Motorový model k rekordnímu letu v přímé trati byl připraven, stačilo jen zajistit dva sportovní komisaře, sledování modelu za letu a vhodný termín. Poprvé to bylo 15.6.1958, kdy model uletěl 24km na trati Kroměříž - Buchlovice. Překonal tak původní rekord č6 ve třídě Flb, ale spokojen nebyl a připravoval se na jeho překonání. Do stejného modelu zabudoval tentokrát motor Vltavan 5ccm a 22.4.1959 zlepšil svůj výkon na 35,2km na trati Kroměříž-Ostrožská Lhota. V tabulce rekordů ČR zveřejněné v roce 2006 jsem zjistil, že tento rekord nebyl dosud překonán. Letos v červnu to bude již 50 let co rekord platí i když model dávno sešrotovali červotoči. Připomeňme si jej aspoň malou vzpomínkou a přiloženým nákresem. Třeba se najdou modeláři co si model postaví do kategorií SAM ať už volný či s RC ovládním. Původní nákras a foto modelu najdete v Leteckém modeláři 1961/1.

Stavba modelu:

Jak bylo v té době zvykem, stavělo se z tuzemského materiálu, smrkových podélníků, překližky se značně vylehčovanými přepážkami i žebry a bambusovými oblouky u křídel i kormidel. Tehdy lepeno studeným klihem Kasein a později acetonovým lepidlem.

T r u p - eliptického průřezu z přepážek vyříznutých z překl.1 se dvěma hlavními podélníky 5x10 v ose trupu. Oblý tvar bokorysu nahoře i dole dělají podélníky 5x5 a v přední části dole až po křídlo zesílení dalším podélníkem 5x5, který slouží jako přistávací lyže. U větroně je vpředu tvarovaná hlavice, slepená ze tří dílů lípy a v prostředním dílu

je prostor pro zátěž. U motorového provedení se horní díl hlavice odřízne, doplní přepážkou z překl. 5mm se zabudovanými bukovými špalíky 10x10 s výstuhami pro úchyt motoru a doplněn podvozkem s koly $\varnothing 80$ mm. Po obvodu trupu rozmístěno dalších 26 podélníků 2x3 pro dodržení tvaru. Vzadu trup přechází ve spodní směrovku, jejíž obvod ohneme z bambusu 2x5. Zakončen je pohyblivou ploškou ze dvou vrstev překl. 1,5 a mezi ní je vlepený proužek plechu 0,5 z hliníku či mosazi, kterým se nastavuje potřebná zatačka. Startovací háček je boční, přivázan k hlavnímu podélníku 5x10 na té straně, kterou zatačku chceme létat cca 10 až 15mm před těžištěm. Lože výškovky i křídla je z překl. 1,5, vlepeno dle úhlu lomení. Pod ložem křídla jsou vlepeny kolíky z bambusu $\varnothing 4$ pro úchyt křídla gumou, stejně tak u výškovky.

K ř í d l o - je dělené, stavěné klasickým způsobem z vylehčovanými otvory v žebrech, jen tři střední žebra na každé polovině jsou z překl. 2 bez vylehčení, ostatní z překl. 1 vybroušená v bloku. Poloviny křídla jsou spojená dvěma duralovými spojkami. Koncové oblouky z bambusu 3x3 k podélníkům přivázané nití. Náběžná hrana je z podélníku 5x5 umístěným na koso, oba hlavní podélníky jsou 3x5, pomocné 2x5 a odtokovka 3x12 zbroušená do klínu se zářezy pro žebra. Oblá náběžka je tvarovaná nad plamenem svíčky, odtokovka na uších lamelována ve špendlíkové šabloně z podélníků 2x3 a pečlivě lepena. Po důkladném zaschnutí také zbroušena do klínu se zářezy pro žebra. Lomení uší zpevněno spojkami z překl. 5mm. Části křídla lepíme na rovné desce, včetně okrajových oblouků a výstuh. Hlavní i pomocný nosník křídla mezi žebry vylepíme stojinami z překl. 1x20 a slepené křídlo přebrousíme. Střed zhora polepíme dýhou, nebo aspoň výkresem, proti otlakům poutací gumy.

V ý š k o v k a - je také dělená, stavěná klasickým způsobem. Žebra jsou vyřiznuta z překl. 1, vybroušená v bloku a vylehčená. Náběžná hrana je z podélníku 4x4, oba hlavní podélníky 2x5, pomocné 2x3, odtokovka 3x10 s náběžnými konci na tři díly podél a pomocí špendlíku ohnut, do tvaru a zalepeny. Koncové oblouky z bambusu 2x3, ovázané nití. Po slepení v celek doplníme stojinami z překl. 1x20 jako u křídla. Obě poloviny jsou spojeny duralovými spojkami.

P o t a h - trup modelu potažen silným hnědým papírem, křídla středně silným a výškovka tenkým papírem Kablo. Den předem si namicháme Kasein a pak nejdříve natřeme spodní strany žeber křídla i výškovky, aby lepidlo nassály. Druhá vrstva, těsně před přiložením papíru nám zajistí bezpečné přilepení a přihlazením prsty nám papír neodskočí. Při potahování horní strany stačí již jedna vrstva Kaseinu. Obtížnější se polepuje oblý trup. Lepíme tedy jen po dvou až třech proužcích na lišty podél. Po důkladném vyschnutí, nejlépe až druhý den stříkáme vodou pomocí fixírky pro dokonalé vypnutí. Rovné části špendlíme na desky proti zkroucení a pod uší dáme vhodné podložky, včetně nastavení negativů, jistíme špendlíky. Trup pověsíme

ve svislé poloze do prostoru /mezi zárubně atp./aby stejně vysýchal a nepokroutil se nám.Celý model aspoň 3x lakujeme a nakonec fixírkou doplníme barevné ozdoby či nápisy.

Dovážením zátěže do hlavice dodržíme polohu těžiště 100 až 105mm od náběžky při úhlu seřízení $+3,5^{\circ}$ u křídla a $-0,5^{\circ}$ u výškovky.Boční startovací háček jste již dříve před potahem přivázali a zalepili 10 až 15mm před těžištěm.Model nejdříve zakloužeme z ruky,nejlépe na mírném svahu do mírné zatáčky,která bude na tu stranu kde máme háček.Teprve po tomto předběžném seřízení zkoušíme model na zkrácené šňůře.Uhýbání modelu do stran řešíme vychýlením flettneru,nebo posunem háčku.Po několika letech vše skloubíme a model vytáhneme až nad hlavu.Teprve při létání na plnou šňůru poznáme správný kluz modelu,případně upravujeme podložkami či přímo zátěží.Dle dříve zveřejněných podkladů zpracoval Raška Zd.senior

Technická data modelu:

=====

Rozpětí	3000mm
Délka	1860mm
Váha větroně	1112g /motorák 1280g/
Plocha celkem	92,6dm ²
Zatížení větroně	12g/dm ² /motorák 13,8g/dm ² /
Průřez trupu	98cm ²
Profil křídla	MVA 301
Profil výškovky	Clark-Y