

S O U T Ě Ž N Í - A 2 - 1 9 5 3

=====

Když se řekne Hořice v Podkrkonůši tak běžnému člověku se vybaví chutné hořické trubičky, sochařská škola či 300 zatáček Gustava Havla. Lidu modelářskému pak nádherně veliká plocha letiště pro létání s volnými modely včetně zázemí, ale hlavně výborná parta modelářů pořádající už mnoho let úspěšné setkání či soutěže nejen spolků SAM 78 a 95. Ať už to byli, či dosud jsou vynikající modeláři Česlav Rak, Jirka Teimer, Láďa Horák, Jarša Vagenknecht, Jirka Buček a další. Právě poslední jmenovaný skromný, pečlivý stavitel všech volných kategorií větroňů i gumáků mi padl do oka konstrukcí jednoduchého modelu A2. Po velmi dlouhé době vyhrabal ze svých podkladů její náskres v měřítku 1:10, jak se kdysi kreslilo na každou přihlášku velikostí formátu A4 k soutěži. Dovolil jsem si skreslit a doplnit do této podoby dodatečně u příležitosti Jirkových už 80tin!! Mimo jiné mne vždy fascinoval smyslem pro vymyšlení a dotažení v praxi všech detailů na modelech. Osobně se s Jirkou setkávám od doby značně vzdálené, kdy jsem také kategorií A2 létal. Soupeřili jsme i v době mého létání kat. A1 či B1 a svorně běželi ve větrném počasí za svými modely, často až do vzdálených ovocných sadů.

Model byl navržen a postaven v roce 1953 pro tehdy nově zaváděnou "Severskou kategorii A2" s maximální plochou 32-34dm², průřezem trupu 1/100 celkové plochy, minimální hmotností 410g a pěti starty z 50m šňůry s maximem 180sec. Je převážně z tuzemského materiálu s drobnými balsaovými doplňky a lepená acetonovým lepidlem.

T r u p - čtyřboký, sestavený z lišt 3x3, vyztužen diagonálními lištami 2x2 a v prostorový spojen příčkami 3x3. Hlavice třídilná z lipových či toplových destiček, ve středním dílu prostor pro zátěž a čelo uzavřeno přepážkou z překl. 2mm. Spodní část trupu až za startovací háček polepená překl. 0,8mm a na ni nalepená lyže z překl. 3mm. Vzadu přechází v nástavbu směrovky s řídicí klapkou. Spodní ploutev je z b5, stejně tak klapka spojená pantem a doplněná ovládací pákou z překl. 1,5mm. Horní nástavba směrovky z dílů b2, b5 a b7, nahore zakončená destičkou 0,8x25x100 pro usazení výškovky. Determalizátor řešen vyklápěním výškovky o 40°. Startovací háček z dural. plechu 2mm, usazen otočně s hřídelkou ø2 ~~xxxxx~~ v překl. 2mm. Od háčku je vedená syrová nit předem prolakována v napjatém stavu k ovládání klapky pro starty nad hlavu. Vlepíme rohové výtuhy a doplníme bambusovými kolíky ø3 pro úchyt střední části křídla - nástavby.

K ř í d l o - se vzepětím do V je dělené, spojené jazyky z překližky 3mm, s profilem B6356 ve střední části upravené pro nasunutí jazyků. Střed sestaven ze šesti žeber překl. 2mm s posunutými zářezy jazyka a oboustranně potažen překl. 0,8mm. Čtyři střední žebra jsou z překl. 2mm a všechna další z překl. 0,8mm. Nezapomeneme ani na obě čelní žebra ~~jen~~

Jen se zářezy pro jazyk z překl.2mm, která lepíme jako zpevnění proti vylomení. Když máme připravená všechna žebra, oba jazyky, prebroušené lišty náběžky 3x3, hlavní 3x7, pomocnou 2x5 i odtokovku 3x15 zbroušenou do klínu se zářezy pro žebra - sestavíme i slepíme v celek. Koncové oblouky byly tehdy z bambusu nebo pediku předem ohnuté do tvaru a na koncích zpevněná b7 pro snadnější lepení potahu. Vlepíme výztužné klíny středu a výlepy mezi žebry zespoda i zhora první mezery.

V ý š k o v k a - je vcelku s profilem CLARK-Y 80%. Všechna žebra jsou z překl. 0,8mm, nebo bl, doplněná náběžkou 3x3 nakoso, pomocná lišta 2x2, hlavní 2x5 a odtokovka b3x10mm zbroušená do klínu se zářezy pro žebra. Koncové oblouky z bambusu či pediku ø3 a střední mezera mezi žebry vylepená bl, 5mm. Doplníme kolíky či háčky pro funkci determalizátoru.

P o t a h - trup silným papírem Kablo, křídla středním a výškovka tenkým. Na kostru lepen studeným kliehem Kasein, vypnut vodou a 3x lakován nitrolakem. Barevné provedení dle vkusu stavitele se v té době provádělo stříkáním fixírkou dle šablon.

Z á l e t - nejdříve kontrola úhlů seřízení - křídlo +3°, výškovka 0°, dovážít na správnou polohu těžiště 88mm od náběžky a nakroucení mírných negativů cca 3mm na koncích křídel. Běžným zaklouzáním z ruky se přeovědčíme, že je vše v pořádku, případně korigujeme podložkami. Ověříme start šňůrou včetně seřízení výchylky pro vlek i volnou zatáčku. Pak už jen trénujeme to správné vytažení modelu nad hlavu s uvedením do zatáčky. Průměrné lety z 50m šňůry za klidného počasí model dosahoval kolem 165 vteřin a často řadil autora do čela výsledkových listin. Do této podoby zpracoval z dosažitelných podkladů

Raška Zdeněk senior

Technické údaje modelu:

rozpětí	1720mm
délka	1110mm ₂
plocha celkem	32,95dm ²
hmotnost	410g
zatížení	12,44g/dm ²
profil křídla	- B6356
profil výškovky	- CLARK-Y 80%

Snad neuškodí pár postřehů z častého létání v Hořicích. Už je to fůra let co jsem tam poprvé přijel na své JAWĚ 175-kývačce s bednou modelů na zádech. Dlouho jsem se kochal rozlehlou plochou letiště, kde jsem nemusel mít obavy ze šplhání po stromech pro modely jako v našich horských podmínkách. Zase však bylo nutné při běhu za modelem držet správný směr s fixací na orientační body, abych model našel. Česlav Rak se svou výbornou partou tehdy prosezoval v A2 soutěže pravdy. Byla to vlastně dvousoutěž - první se létala na pět startů od 4hod. ráno s koly po 45 minutách, ta druhá od 9hod. pět startů s koly také po 45 minutách a výsledky obou soutěží dávaly celkové pořadí. Každý mohl přihlásit pouze dva modely, které se označily a volba se kterým poletí byla na soutěžícím.

Došli jsme tehdy k opravdu zajímavým výsledkům. Právě na jedné z těchto soutěží jsme se sjižděli navečer den předem. Já tehdy vezl na motorce Petra Šmída, ubytovali jsme se, dali pár treningových startů a posedávali na lavičce před hangárem, když přijeli modeláři z Opavy v Tetraplánu. My z kraje nedaleko továrny Tstra jsme se šli na ten skvost podívat blíže a pozdravit kamarády. Trochu nám bylo divné, že kluci ze zadních sedadel byli až po kolena od bláta. Podezřívali jsme je, že už cestou byli na bahnité louce trénovat. Vysvětlení s nahlédnutím do auta bylo šokující. Zvenčí nádherné auto a před zadními sedačkama žádná podlaha. Mejiitel a šofér, známý recesista Jarša Jaroš zrovna auto opravoval a na podlahu už nezbyl čas. Když už klukům slíbil odvoz na soutěž, jelo se z nedodělkem. Bohužel cestou přešlo tak to odnesly boty i kalhoty po kolena. Jarša byl nejen modelář, ale i docela zapálený tajný stavitel létajících aparátů s motorem Trabant se kterými na zapřenou létal jen v údolích kolem Hradce nad Moravicí se stejně zapáleným kamarádem Chuchejdou, který měl stodolu plnou různých letounů vlastní výroby.

Ale zpět k modelářině do doby kdy se létaly výběrové soutěže, ze kterých se dělaly nominace na vrcholné či mezinárodní akce. Takto jsem se zúčastnil CMS /ceostátní modelářská soutěž/ 1953 v Brně, 1954 v Kralupech 1956 ve Vrchlabí - 3. místo A2. Na jaře 1957 jsem se nominoval do širšího výběru pro MS v Ml. Boleslavi. Do prvního kola bylo pozváno 25 modelářů z celé republiky s podmínkou tří modelů. Do druhého kola šlo 16 nejlepších, do třetího 8 a čtyři nejlepší byli reprezentanti ČR. Tehdy v Hořevěcích, kde se nominace létaly jsem skončil na 11. místě. Přesto jsem nelitoval, osobně jsem poznal vynikající modeláře a všiml si drobných fint které bych jinak nepoznal. Mohl jsem si prohlédnout i ohmatat modely Cemisa od V. Horyny, Andromedu L. Špuláka i další. U Andromedy jsem postřehl na koncích křídla zespodu vlepené miniháčky ze špendlíku. Když model připravoval ke startu tak zespodu napnul tenkou ocelovou strunu a fixoval tak stále vzepětí křídla. Při startu bočním háčkem tak mohl prudkým vlekem s následným výstřelem do zatáčky získat pár metrů navíc. To vše bez rizika vylovení poměrně tenkého, klenutého profilu na jazyku. Stále tak platí, že chytrost nejsou žádné čáry!

V pozdějších letech, kdy se začaly lézat menší kategorie A1, B1, C1 se staly v LMK Frenštát p/R. masovou záležitostí. Vyhovovalo nám kratší maximum 120sec. i to, že na našich malých plochách jsme mohli soutěžně lézat. A1 se stavěly ve všech kroužcích a každý vedoucí vymýšlel nejlepší modely pro sebe i děti. Měli jsme tak velký výběr opravdu dobrých modelů pro soutěžení. Pořádali jsme tehdy až 15 soutěží, kde nás létalo 50 až 80 modelářů z klubu a blízkého okolí - Kopřivnice, Příbor, N. Jičín, Fryčovice, Frydlant n/O., Frydek-Místek atd.

Nám vyspělejším, co už něco postavili učarovaly složitější modely B1.

Bavilo nás vymýšlení těch nejlepších konstrukcí zvýšená pečlivost při stavbě při dodržení co nejnižší hmotnosti, umět si vystrohat co nejučinnější vrtuli včetně středu se sklopným mechanismem. Zpočátku jsme hledali inspiraci u francouzských modelů, ale nakonec jsme šli vlastní cestou. Hlavním konstruktérem byl Leopold Walek s mou maličkostí a že se nám to dařilo je vidět z dosažených výsledků na soutěžích i celostátních žebříčkách. Nakonec se nás v klubu věnovalo této bezvadné kategorii až 22 modelářů! Mnohé výsledky jsem s naší partou nalétal právě v Hořicích. I když je to pro nás trochu z ruky, rádi na zdejší letiště jezdíme vlastně doteď. Po létání jsme obyčejně skončili v cukrárně a pochutnávali si na sladkostech, hlavně pak na tradičních "Hořických trubičkách". Navíc jsem k podzimu osobně navštěvoval jednoho pěstitele česneku od kterého jsem si vždy dovezl velký moderý paličák. Obyčejně jsem si ho odvezl 8 až 10kg, aby byl na celou zimu.

Zavzpomínal Raška senior

