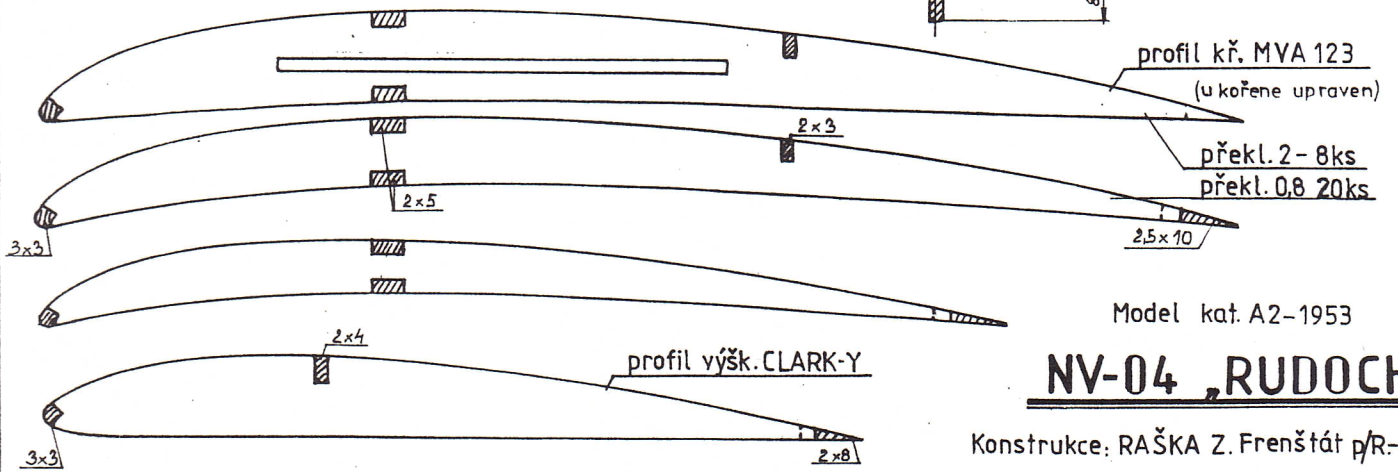
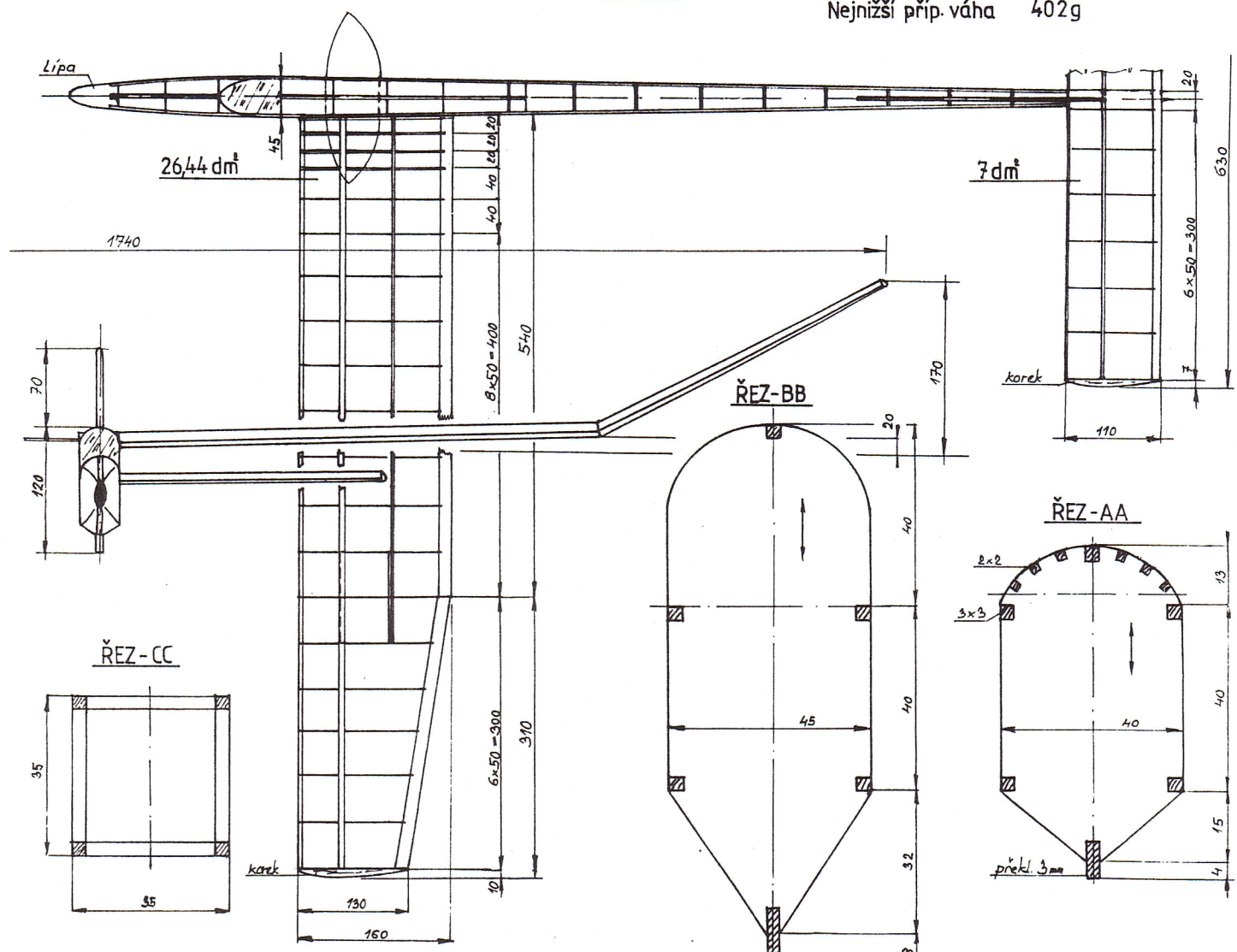


Celková plocha 3344 dm<sup>2</sup>  
 Nejvyšší příp. váha 402g



Model kat. A2-1953  
**NV-04 „RUDOCH“**

Po krátkém odskočení ke stavbě dvou soutěžních motoráků, abych doplnil družstvo kategorie C jsem se opět vrátil k větroňům kategorie A2. Pro soutěžní létání jsem potřeboval aspoň dva nové výkonné modely. Osobně jsem viděl zlepšení výkonů hlavně v použití tenkých prohnutých profilů. Jenže při mém zvyku používání jazyku pro spoj křídel kvůli aerodynamické čistotě nastal problém s pevností. Ten jsem nakonec vyřešil zesílením středových žebër ve spodní části i pečlivým vylepením stojin mezi nosníky a žebry křídla.

Tvarově byl model účelový s minimálním povoleným průřezem trupu /seřtina plochy křídla/, ale ještě s kabinkou na které jsem byl od začátku zatížený. Dokonce jsem zhotovil lípové kopyto a učil se lisovat tvar z tenkého plexiskla v horkém oleji. Až třetí výlisek byl použitelný, ale málem mi olej na rozžhaveném vařiči chytl, když prskl mezi žhavé spirály.

Svůj název si model vysloužil z důvodů potažení celého modelu červeným papírem. Dnes už ani nevím co to byl za papír a od koho jsem jej tenkrát dostal. Líbilo se mi totiž, že nemusím model pracně stríkat fixírkou. Bylo to dost namáhavé a točila se z toho pořádně hlava.

Základem stavby byly opět osvědčené bočnice a jen tvarovaný předek trupu stavěn klasicky z přepážek. Spodek trupu proti oděru polepen 2x papírem, případně výkresem. Model svými nadstandartními letovými vlastnostmi, hlavně pak použitým profilem jen potvrdil můj předpoklad. Snad k tomu trochu pomohla i teorie aerodynamiky probíraná v kurzu elementárního výcviku na letišti aeroklubu a nebát se zkusit nové profily na svých modelech. K dobrým letovým výkonům jistě přispěla i nízká váha se zatížením 12,1g/dm<sup>3</sup>. Startovací háček je už tradičně boční s klapkou na směrovce s vetknutými spojovacími plíšky z Al. plechu.

T r u p - jehož hlavní části byly dvě bočnice slepené ve čtvercový průřez v zadní části ze smrkových lišt 3x3. Přední část byla členitější, tvarově vylepšená lisovanou kabinkou z plexiskla síly 1mm pro umístění už nezbytné adresy. Přepážky mezi které je umístěn duralový jazyk jsou z překl. 2mm, ostatní z překl. 0,8, kterou je potažen i spodek trupu až po lyžinu z překl. 3mm. Horní část trupu je tvarovaná z lišt 2x2 a hlavice slepená zetří lípových dílů síly 12mm s prostorem pro zátěž ve středním dílu. Přejchod trupu do křidel tvoří dvě žebra z překl. 3mm a výřezem pro jazyk. V přední části vlepená rozpěrka jako pokračování náběžky a stejně tak i na odtokovce. Na přechody použito zbytků balsy nebo korku, tmeleno a broušeno do tvaru. Startovací háček boční z ocel. drátu  $\phi$ 1,2mm, přivázan nití na té straně, kterou zatáčku chceme létat a je 10mm před těžištěm. Pohyblivou plošku na směrovce vyhneme mírně na tu stranu kde máme háček. Konec trupu zakončíme balsou či korkem a zabrousíme do tvaru. Podložka pod výš-

kovkou je z překl. 0,8mm s léty napříč.

**K ř í d l o** - při použití profilu MVA 123 je nutné u kořenových žeber upravit spodní stranu pro bezpečné umístění jazyku z duralového plechu 1,5mm. Teprve od pátého žebra je profil bez úpravy. Kořenová žebra jsou zhotovená z překl. 2mm a všechna další z překl. 0,8mm. Všechny lišty křídla jsou smrkové - náběžka 3x3 /na koso/, hlavní 2x5 nad sebou, pomocný 2x3 a odtokovka 2,5x10 zbrúšené do klínu se zářezy pro žebra. Použité průřezy lišt jsou dostatečnou zárukou potřebné pevnosti modelu. Spojky uší jsou z překl. 2mm, koncovky tvarované z balsy či korku. Důležité jsou výstupy na hlavním nosníku křídla mezi každým žebrem z překl. 0,8x20mm, které nám velmi zlepšují tuhost celé konstrukce, proto nepodceňujte! Samozřejmě jsou i všechny rohové trojúhelníky z překl. 0,8mm a výstupy ve střední části křídla. Také mírné negativy na koncích křídla /2 až 3mm/ jsou důležitou úpravou modelu.

**V ý š k o v k a** - ze smrkových lišt - náběžka 3x3 /na koso/, hlavní 2x4 usazen na výšku a odtokovka 2x8 zbrúšená do klínu se zářezy pro žebra, které zhotovíme z překl. 0,8mm. Střední část výškovky vylepená zbytky bl, nebo aspoň výkresem, aby gumičky dethermalizátoru měly větší oporu proti promáčknutí. Doplníme bambusovými kolyčky  $\varnothing 2$ mm a horní ploutvičkou z lišty 2x10, tvarujeme. Koncovky jsou z korku či b7mm.

**S m ě r o v k a** - slepená ze zbytků balsy 4mm a blx4 na příčkách. Pohyblivá ploška k seřízení zatáček je vetknutá na Al. plíščích a po seřízení správných zatáček zalepena.

**P o t a h** - celého modelu ze středně silného červeného papíru, nezájistěné značky /možná Diplom či Flumo/. Já byl rád, že nemusím stříkat pusou, fixírkou a mám pěkný, za letu velmi dobře viditelný model což byl z mého pohledu krok dopředu, proti stereotypu hnědé barvy papíru Kablo. Červený papír se rovněž napínal vodou, ale bylo nutné křídla špendlit na rovnou desku, velmi kroutil kostru. Lakování pak jako vždy 4x Celonem, kterým nás v aeroklubu zásoboval jeden plachtař /jméno mi už vypadlo/co pracoval v podniku na varhany. Mimo lak nám někdy nosil i pěkné dřevěné destičky ze kterých jsme lepili hlavice modelů. Zjevněm poskytnu plánek 1:1

Raška Zdeněk

Technické údaje modelu:

Rozpětí	1740mm
Délka	1190mm
Plocha celkem	33,44dm <sup>2</sup>
Hmotnost	#20g
Zatížení	12N/dm <sup>2</sup>
Profil křídla	MVA 123 (u kořene upraven)
Profil výškovky	UARK-Y