

Neznámý historik

Proč neznámý? Proto, že ho doposud žádný československý modelář neobjevil a tak tento model mezi "historiky" jak v Čechách nebo na Slovensku, nelétal. A to jako jeden z mála plně splňuje všechny požadavky pravidel Samů na historický model.

O jaký model jde?

Model s názvem **REKORD** je z kategorie A2. Jeho konstruktér Milan Kuliffay (v roce 1954 z Košického krajského aeroklubu) se s modelem zúčastnil "Mistrovství Československa" v roce 1954, které se létalo na letišti v Kralupech nad Vltavou. (dnes už neexistuje , je na jeho místě podnik Kaučuk Kralupy

Milan Kuliffay se umístil na druhém místě za vítězem Oldřichem Procházkou z Mostu , který létal s modelem Limit a před třetím soutěžícím, kterým byl Radoslav Čížek z Kamenných Žehrovic. (létal s největší pravděpodobností s modelem EXPE).

Model Rekord byl postaven dle mezinárodních pravidel pro větroně A 2, které v roce 1954 v ČSR platily. Výňatek z pravidel: celková plocha – součet plochy křídla a VOP = $32 - 34 \text{ dm}^2$. Minimální hmotnost 410 gramů. Průřez trupu se vypočítal dle vzorce : max. možná plocha $34 \text{ dm}^2 : 100 = 0.34 \text{ dm}^2$. Minimální plošné zatížení 12 gramů na 1 dm^2 plochy. Létalo se na šnůře 50 m dlouhé , 5 startů s maximem 180 sekund.

Jak Rekord splňoval podmínky pravidel?

Rozpětí křídla 1880 mm , délka trupu 920 mm,

Plocha křídla : $26,97 \text{ dm}^2$ Plocha VOP : $6,92 \text{ dm}^2$ Celková plocha : 33.89 dm^2

Váha 450 gramů. **Průřez trupu: $0,37 \text{ dm}^2$**

Profil křídla : NACA 6509, Profil VOP NACA 4409

Stavebně se model vymykal účelovým soutěžním modelům (jako měl vítěz Oldřich Procházka a řada dalších modelářů včetně Radoslava Čížka).

Křídlo mělo jednoduché vzepětí do " V é " , dvounosníkové a horní strana až k prvnímu nosníku byla potažena dýhou 0.6 mm.

Výškovka byla obdobné konstrukce, asi do 30 % hloubky měla na horní straně potažení dýhou 0.4 mm. Do výškovky se zasouvala svislá ocasní plocha a celé se vše přivazovalo na trup gumovou nití (obdobné řešení použil Emil Brauner u Mosweye už v roce 1952).

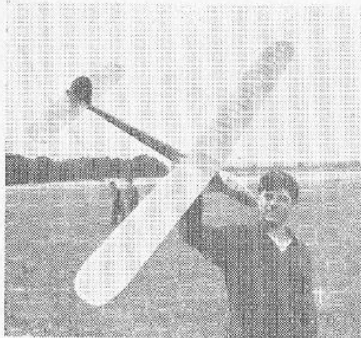
Trup: byl na modelu značně nekonvenční. Jednalo se o poloskořepinový trup, eliptického průřezu , který byl potažený dýhou , Potřebný **minimální** průřez trupu byl dosažen vylišovanou kabinou z celuloidu, přilepenou před křídlo.

Tvar trupu odpovídal technologickým potřebám stavby, proto má rovné linie. Má boční startovací háček.

Stavební plánek i s fotografií byl vydaný redakcí časopisu Letecký modelář v čísle 5 ročníku 1955. V závěru popisu bylo upozornění, že plánek nebude ke koupi v modelářských prodejnách. Obdrží ho pouze ti zájemci co do 14 dní zašlou objednávku do redakce Leteckého modeláře.

Zveřejněnou dokumentaci by bylo možno označit za **vzorovou** pro stavitele "historiků" k klubech SAM. Obsahuje jak dobu vzniku modelu, fotografii i stavební plán z doby, kdy model létal.

Stavební plán z Leteckého modeláře číslo 5 / 1955.



Model sa hodí ako stavebne, tak i svojimi výkonomi len pre pokročilejších modelárov. Znamená to asi toľko, že ho nemôže stavať modelár – začiatočník. Stavebne i výkonne dá sa ešte prepracovať, takže môžeme dosiahnuť ešte lepšie výsledky.

Trup je skupinovej konštrukcie, eliptického prierezu. Je postavený zo štyroch nosníkov a rady prepážok. Jeho línie sú úplne rovné, čo je dané dyhovým potahom. Hlavné bočné nosníky trupu sú z listy 3×5 mm, pomocné 3×3 mm (hore i dole).

Prepážky č. 1–5 sú z preglejky 1,2 mm, č. 6–7 z preglejky 2 mm, č. 8 a ďalšie z preglejky 0,8 mm, vylahčované. Hlavica z jedného kusu je z lípy, jej vnútorný jadro je odvrtný pre uloženie záťaže. Na nosných prepážkach č. 6–7 sú prilepené náglejky, do ktorých sa po potiahnutí trupu zasunie schránka na jazyk krídla.

Trup je potiahnutý dyhou. Bočné nosníky pokračujú až na koniec trupu. Časť trupu pod výškovkou je vyplnená balzou. V prednej časti trupu je kabínka, ktorá má kryt vytlačený z celulóidu 0,8 mm. Štartovací háčik je ohnutý z drôtu podľa obrázku.

Krídlo je bežnej, dvojnásnikovej konštrukcie. Profily sú z preglejky 0,8 mm a 2,5 mm – viď výkres! V prednej časti sú profily až po hlavný nosník zoslabené o hrúbku dyhy. Nábežná hrana je z listy 3×3, hlavný nosník z dvoch list 2,5×2,5 nad sebou, pomocný nosník z listy 3×5 mm. Odtoková hrana je z balzy 3×15 mm. Odtokovej hrany je vytvorený rozrezaním listy, ohnutím a opätovným slepením. Oblúčik na konci krídla je z balzy 3 mm. Jazyk krídla je pevne vlepý v koreňových profiloch z preglejky 2,5 mm. Krídlo je až po hlavný nos-

» REKORD «

súťažný vetroň kategórie A-2

* K výkresu na str. 108-109 *

ník potiahnuté dyhou len na vrchnej strane. Inak je jeho konštrukcia normálna.

Výškovka je podobnej konštrukcie ako krídlo. Je nedelená, trapézového pôdorysu. V strednej časti je medzi profilmi výplň z balzy. Do tejto sa zasúva jazýček smerovky. Nábežná hrana je z listy 3×3 mm, hlavný nosník z listy 2×3 mm, odtoková hrana z balzy 3×12 mm. Koncový oblúčik je taktiež z balzy 3 mm.

Smerovka je celobalzová. Spodný blok je z balzy, v ktorej je vlepý jazýček z preglejky 0,8 mm, ktorý sa zasúva do výrezu v strednej časti výškovky. Tým sa dosiahne spojenie obidvoch kormidiel. Smerová klapka je nastaviteľná na zemi.

Determalizátor tvorí celá výškovka, ktorá sa po prepálení gumy, dutnákem vychýli o 35 stupňov.

Dyhový potah trupu odporúčame raz nalakovať, potom potiahnuť celý trup hodvábnym papierom, ktorý lepíme na dyhu len na nosníkoch. Papier potom dôkladne nalakujeme. Krídlo i výškovka sú potiahnuté stredným Káblom. Celý model trikrát lakujeme.

Pri zalietaní treba dávať pozor na zladenie bočného závesu a smerovky. Inak je model veľmi stabilný a rýchle vyrovnáva všetky nevhodné letové polohy. Jeho priemerné časy z 50 m lanka bez termiky sú približne 140 až 160 sekúnd.

V celoštátnej súťaži Svazarmu 1954 som sa s týmto modelom umiestil ako druhý v kategórii seniorov.

Milan Kulifay, Krajský aeroklub, Košice

*

PLÁN VĚTRONĚ REKORD

nebude vydán v model. prodejnách Svazarmu. Redakce LM dá zájemcům zhotovit a zašle poštou planografickou kopii plánu ve skut. velikosti. Planografická kopie plánu stojí 3,50 Kčs včetně poštovného. Platte předem pošt. poukázku na adresu: Redakce LM, Jungmannova 24, Praha II. Vyřízení trvá nejméně 14 dnů. Jiné plány redakce nezasílá.

Polští modeláři se připravují na MMS

Jak oznamuje časopis Skrzydlata Polska, polští modeláři se pilně připravují na mezinárodní modelářskou soutěž, která se bude konat v srpnu v ČSR. Již v lednu byl určen širší kádr nejlepších modelářů – sportovců v počtu 32. Modeláři, vybraní do širšího reprezentačního družstva, jsou přednostně zásobováni modelářským materiálem, budou pro ně zaopatřeny motorky ze zahraničí a maďarská guma, takže budou mít všechny podmínky k dokonalé přípravě.

Mezi vybranými jsou známí polští modeláři – sportovci jako W. Niestoj a J. Bury, dále vítězové loňské celostátní soutěže a jiní. Všichni vybraní sportovci projdou celkem třemi vylučovacími soutěžemi. Prvá bude 14.–15. května. Pro postup z první vylučovací soutěže do další jsou stanovena pevná minima.

1. Pro volné modely je podmínkou postupu dosažení průměru z 5 letů: vetroň A-2 – nejméně 120 vteřin modely s gumovým pohonem – nejméně 130 vteřin

motorové modely – nejméně 100 vteřin.

2. Pro modely upoutané je podmínkou postupu alespoň v jednom startu rychlost:

modely s pístovými motorky do 2,5 ccm – 130 km/hod.

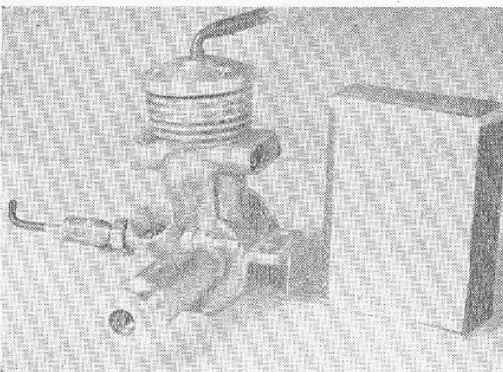
modely s tryskovými motorky – 180 km/hod.

Druhá výběrová soutěž bude ve dnech 18.–19. června. Do třetího kola z ní postoupí pouze dva soutěžící v každé kategorii, takže celkem bude ve třetí výběrové soutěži 10 účastníků.

Konečné rozhodnutí o tom, kdo bude reprezentovat Polsko na mezinárodní modelářské soutěži v ČSR, přinese teprve přípravné soustředění ve dnech 16.–20. července, konané v Kobylnici u Poznáně.

Soustředění bude zaměřeno jednak na intenzivní přípravu polských modelářských reprezentantů, jednak na pokusy o vytvoření nových národních modelářských rekordů a plnění podmínek pro získání výkonnostních odznaků. Proto budou k němu pozváni také modeláři, kteří splnili podmínky prvních dvou vylučovacích soutěží.

Polští soudruzi věnují celé přípravě neobyčejnou péči a věří, že tento systém jim přinese lepší umístění v celkové klasifikaci družstev, než jakého dosáhli loni v Moskvě. Hbk



NOVÉ MOTORKY V PRODEJNÁCH SVAZARMU

Leteckomodelářské prodejny Svazarmu mají již na skladě nové motorky zn. „Start 1,8“, které nahrazují dosud prodávané motorky NV-21.

Prototyp motorky Start 1,8 vyvinula modelářská vývojová dílna Svazarmu v Brně. Původně měl motorek obsah 1,5 ccm – tak jsme jej jako prototyp podrobně popsali 9/1954. Z výrobních důvodů byl obsah motorky pro seriovou výrobu zvětšen na 1,8 ccm.

Nový detonační motorek Start 1,8 má vrtání 13 mm, zdvih 13 mm, obsah 1,8 ccm, výkon 0,15 k. Holý motorek bez vrtule a nádrže váží 95 g. S vrtulí průměru 220 mm o stoupání 120 mm dává motorek 9000–9500 ot/min. S vrtulí o menším stoupání pro upoutané modely točí motorek maximálně 11 800 ot/min.

Cena motorky bez vrtule v prodejnách je 140 Kčs. Seriová výroba plynule pokračuje, takže motorků bude dost pro všechny zájemce.

Pro rok 1955 byla změněna pravidla v ČSR tak, že byl vypuštěn požadavek na minimální průřez trupu.

Mladějov na Moravě 14.7.2017

Jan Kypta