

ŽEHROVICE - 2

Kdy skutečně vznikly a kde najdeme pravdu?

- Žehrovice 2 jsou posledním "velkým" větroněm zkonstruovaným a postaveným Radoslavem Čížkem z LMK Kamenné Žehrovice. Ne všechny konstrukce větroňů, které navrhl i sám postavil. Jak sám uvádí, nepostavil model Káňě, Luňák, Sokol, ale ani Orlíka. V roce 1952 navrhl úpravu modelu Luňák 2, který postavil a na soutěži VII. Žehrovice v roce 1952 létal Miroslav Peterka. Úprava spočívala v přidání 3 žeber do střední části křídla a 1 žebra do poloviny VOP.
- Model Žehrovice 2 vznikl v jednom exempláři. S prototypem létal Radoslav Čížek na soutěži v Gottwaldově 27.1.1952. Nedlouho poté přepracoval trup mezi křídlem a VOP tak, že dvě horní lišty vedly až k přepážce před VOP. Malá informační muška nebyla nikdy v padesátých letech zveřejněna.
- Jak a kdy Žehrovice 2 vznikly? K bližšímu osvětlení použiji historické materiály z časopisu Letecký modelář č. 3 (březen), č.4 (duben) 1952.

Jelikož je článek z LM číslo 3/ 1952 po naskenování špatně čitelný, tak některé pasáže přepíši. (Protože je tento materiál

publikován i v pdf tak si ho můžete pro lepší čitelnost sami zvětšit).

Datum konání "Gottwaldovské zimní" po třetí v Leteckém modeláři č.3/1952 – je uveden datum konán 27.1.1952. Létalo se na letišti v Otrokovcích.

V článku autor Jaromír Kaucký uvádí: Kategorie větroňů byla četně obeslána a bylo vidět několik nových konstrukcí, z nichž si zaslouží zmínky nový větroň Radoslava Čížka, který potvrdil, že by konstruktér čestně obstál v každé mezinárodní konkurenci.

Kopie článku z Leteckého modeláře číslo 3/ 1952

„Gottwaldovská zimní“ po třetí!

Již v sobotu se začali sjíždět modeláři z celé republiky do Gottwaldova, kde se konal v neděli 27. ledna t. r. III. ročník „Velké zimní“ za hezkého zimního počasí, činná byla porušena pravidlo skoro již tradiční povětrnostní nepohody, která panovala při prvních dvou ročnících.

Soutěž byla zahájena v neděli v půl 9. hod. krátkou instruktažní soutěží a pozdravnými projevy s. Markvarta za KOR a s. Mariánka za úřad DOSLETu. Přes 400 přihlášených modelů bylo rozděleno na 4 startoviště bezmotorových a 2 startoviště motorových modelů.

Již před zahájením startů bylo ve větronicích velkým favoritem družstvo DOSLETu SONP Kladno, zatím co v motorových modelech měl DOSLET Tatra-Křižík Smíchov dosti obtížnou práci s obhájím vloni získaného titulu před silnými družstvy LETu Otrokovice a místeckých modelářů.



Průběh prvních startů ukázal, že družstvo Kladna ve větronicích je skutečně již na světové úrovni, což dosažené výsledky znovu potvrdily, neboť družstvo dosáhlo výkonu bezmála vteřin celé 4 min.

na jednotlivce (pětice družstva) z 50 m šířky (bez termiky za minus 3 stupně).

Zatím co o další místa byl sveden urputný boj mezi družstvy Vys. Mýta, Nového Jičína a Dušníky, který pro sebe rozhodlo náskokem 20 vt. mladé družstvo DOSLETu Dušníky před loňským vítězem Vys. Mýtem, čímž potvrdilo, že úspěchy dosažené při celostátní soutěži 1951 nebyly náhodné.

Kategorie větronů byla čteně oblesána a bylo zde vidět několik nových konstrukcí, z nichž si zaslouží zmínky nový větron Radoslava Čížka, který potvrdil, že by konstruktér čestně obstál v každé mezinárodní konkurenci. Také model větronu pionýrů ze Spišské Nové Vsi by si zasloužil pozornosti ústředního modelářského výboru k případnému zařazení do modelářské osnovy. Je bohužel pravda, že se zde také vyskytlo několik nelétajících nebo špatně létajících extrémů. V soutěži se též objevilo několik maket větronů, z nichž zaslouží pochvaly dvě pěkně létající makety Šohajů.

V motorových modelech bylo několik velmi dobře létajících konstrukcí, z kterých vyzdvihují v prvé řadě modely smíchovských Tatrováků (snad konstrukce brá Černých) a velmi dobře létající modely

dušnických modelářů, které by se svoji jednoduchostí velmi hodily do modelářského „C“ stupně. V této kategorii byla opět patrna nepřipravenost většiny družstev, na kterou nejvíce doplatili dušníci, kteří snad při soutěži teprve zalétávali, neboť jejich výkony po soutěži by jistě byly předpokladem k lepšímu umístění než na čtvrtém místě!

Bylo zde též několik velmi pěkně řešených a zpracovaných modelů, jejichž majitelé však nemohli vyvážit velkou nevyrovnanost výkonů svých družstev. Poměrně slabší umístění místeckých bylo zaviněno tím, že jejich družstvo bylo pouze čtyřčlenné.

Právě v kategorii motorových modelů je velmi patrna malá práce našich instruktorů a vedoucích a bylo by nanejvýše vhodné, aby ústřední modelářský výbor se snažil tuto nepřijemnou věc odstranit patřičným školením a vydáváním nových vhodných plánků a hlavně možností koupit si výkonný motorek za dostupnou cenu v podobě motoru Husičkova nebo Buškova Froga.

Celkové uspořádání soutěže bylo vzorné, jak jinak již v Gottwaldově ani nemůže být. Chtěl bych však pořadatele upozornit na několik nedostatků v propozicích, kde není přesně formulován termín „proxy“.

Také snad při vyhodnocování výsledků by bylo třeba dbát větší pozornosti a nedat se ovlivnit spěchem soutěžících!

Časoměřiči se zhostili svého úkolu přesně. Je však též jejich povinností udržet si pořádek na startovišti, jenž jediný zaručuje rychlý spád celé soutěže a tím i její úspěšný průběh.

Jediným trvalým nedostatkem pěkně a účinně gottwaldovské soutěže je, že příliš zatěžuje finanční hospodaření základních organizací DOSLETu a i samotných soutěžících. Tato závada by se nechala odstranit tím, že by pořadatel obstaral slevenky na dráhu, případně za spolupráce úřadů.

Výsledky — uvedeno prvních 10:

Účast 75 družstev

Školní letky — větroně

1 vteřina = 1 bod, hodnoceno 5 nejlepších letů

1. Spišská Nová Ves.	543 bodů
2. Kroměříž	541 „
3. Kyjov	448 „
4. Lučenec	381 „
5. Koptivnice I.	291 „
6. Ostrava III.	229 „
7. Levoča	225 „
8. Koptivnice II.	177 „
9. Ostrava II.	142 „
10. Ostrava I.	117 „

A — větroně

1. Kladno	1169 bodů
2. Dušníky	781 „
3. Vysoké Mýto	761 „
4. Chrušim	631 „
5. Frýdlant n. O.	608 „
6. Gottwaldov	596 „
7. Brno	586 „
8. Levoča I.	572 „
9. Tatra Kopřivnice	560 „
10. Kroměříž I.	547 „

C — motorové

1. Tatra-Křižík, Praha	759 bodů
2. Let, Otrokovice	637 „
3. Místek	626 „
4. Dušníky	514 „
5. Kladno	492 „
6. Gottwaldov	454 „
7. Val. Meziříčí	231 „
8. Přerov	202 „
9. Budoucnost, Ostrava	200 „
10. Poprad	60 „

Jiným řešením by bylo udělati z „Velké zimní“ oficiální mistrovství republiky v družstvech a tím by se snad dala vyřešit otázka cestovního, které je pro vzdálenější družstva a tím i jednotlivce neúnosné.

—C.K.Y.

Motor letecký „Praga“ B vzduchem chlazený, provozu schopný, vyměňující zachovalý kovoobráběcí soustruh točnou délkou cca 25–30 cm s el. motorkem.

Václav Mariánek, Lysá n. L. 73.

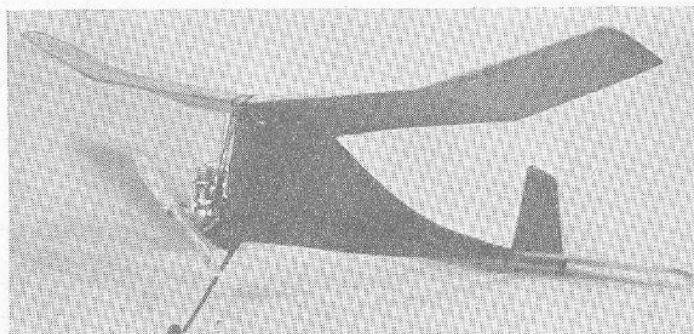
SE ZEMĚ ? nebo Z RUKY ?

V prvním čísle letošního LM mne velmi zaujal (a myslím, že nejen mne) článek „Se země nebo z ruky“ a po delším vážení všech „pro a proti“ Vám píši:

Podle řešení ve výše uvedeném článku bylo odhaleno a nalezeno východisko z nepříjemné situace ve výkonech motorových modelů. Je zcela správné, že od éry velmi dobrých Superatomů to v motorech nějak neklape. Myslím však, že tato okolnost by se měla řešit jiným způsobem a hlavně studiem, konstrukcí a vývojem modelů. Nebylo by dobré brát shora uvedené východisko za vyřešení a vrátit se do dávné minulosti, kdy se modely startovaly jen z ruky . . . to ne! Hlavním, neb jedním z hlavních důvodů a úkolů modelářství je jít kupředu a řešit dané problémy, byť byly i sebe těžší a konstrukčně sebnáročnější.

Tak přece ne z ruky? — Ale ano, mám proto také své odůvodnění. Jak bylo v článku uvedeno, většina a myslím že všichni pořadatelé modelářských soutěží uvádějí v propozicích start z ruky jako nepřipustný, poněvadž ve všech propozicích je uve-

Přinášíme fotografii osvědčeného motorového modelu modelářů z DOSLETu Dušníky, jehož plán připravujeme k otištění. Data: Rozpětí 1330 mm, délka 950 mm, plocha 25 + 8 = 33 dm², váha 480 g, zatížení 14,7 g/dm², profil křídla G 5 P, výšk. Clark Y 80%, motor 2,5 cm Frog, konstr. J. Kaucký.



Sníh

jediné slovíčko, majitel tolik skrytých významů, tolik spojitostí s různými věcmi. Děti je spojují se sáněčím, sněhuláky, zraje se ztíženou pastvou, domovník s nevraživým zabručáním. Pro modeláře skautního to však znamená — no však si poslechněte:

Vi Báh, k'o t' se á'ku svolal, ale prostě hromádka liší je tu — v Zehrovicích. Někteří „kelmo“, jiní pěšky, každý však s sebou vláčí „bednu“ nebo jen zabaleného lepenáka. Tady krystalizuje opravdu láska k modelářství — věčný ruch a nepokoj, které jsou tolik nutné ke každé tvůrčí činnosti. Těch pár stupňů mrazu a vědomí, že domů se jde v mokřem? To přece nic není, s tím se počítá!

Zasněženou silnicí se táhne skupina modelářů v husím pochodu. Za chvíli jsme na místě. Z protější strany přijíždějí ještě dva opozdělci na lyžích. Zjišťujeme směr větru a prodlužujeme svůj pochod ještě o několik polí proti větru. Pak už to jde různě. Rozmotaná padesátimetrová šňůra sviští vzduchem. Opravdu sviští. Starší „Delfin“ jde už nad hlavu; vypínám ve výponu. Velikým obloukem obléhá a po 2'38" přistává. Mezitím už je ve vzduchu model F. Vrška. Vojín Vršek využívá krátkého pobytu doma a nemůže proto cihybt. Model je poškozený, trup nalomen, jde vytáhnout sotva do 35 metrů. Motá se v malých kroužcích: —3'18"! Slušné, vždyť je 26. prosince, pod mrakem, chladno, slabý vítr. Dvořákův „Sokol“ nejde pod tři minuty. Cimburův však stěží přelétá dvě minuty a kroužit nechce. Natáčíme křídlo i výškovku. Zatačka je dosud slabá časy se lepší. Zmenšujeme kroužky: 7'54" — a to jej jenik ještě chytá před přistáním do ruky.

Proháníme motoráček, ale hlavně se začíná s tréninkem na soutěže. Létáme neděli co neděli, objevují se nové nebo upravené



Oblíbený „dědek Vlach“, starší sice věkem, ale pracovním nadšením patří k nejmladším.



Část zehrovických modelářů před tréninkovým letečným. V předu na zemi nový model Moswey, jehož plánek uveřejníme.

modely. Poctí, který máte při letu větrně v odpoledním slunci — v únoru, na jiskřícím sněhu, je stejně krásný, jako létání v oblačné obloze.

A start motorových modelů na lyžích se země? To je kapitola sama pro sebe.

Chci se dnes trochu pozastavit nad způsobem létání mnohých modelářů. A protože to bylo nejmarkantnější v Gottwaldově — tedy také na sněhu — promínete jistě, že to pletu sem:

Většina modelářů na soutěžích neovládá bezpečně techniku startů, o rukičkách létání ani nemluví. Neznají své modely, nerozumí jim, při létání nemyslí! Nevěnují těm nejzákladnějším problémům ani dost málo pozornosti. Na gottwaldovské zimní bylo trapné vidět poměrně slušný model, jak se po vytažení šňůry řítí střemhlav až do země. To se stává nesprávným vyvážením. Mnohí myslí, že použitím nosné výškovky lze ji zatížit do nemožnosti (viz zmíněný model, který měl těžšíte na odtokové liště!). Stačilo olovo přiblížit do hlavičky a natáhnout výškovku. Vyvážení model je první podmínka; bez té se nemůže do vzduchu!

Nevím, kolik komu přinesla zimní soutěž novinek, hlavně v kategorii větroňů bylo jich velmi málo. Opět celé skupinky „Káňat“, někdy více či méně „vylepšených“ kabinou (včetně vyznačeného nýtování) a podobnými detaily. Trapné je však vidět ty nejjednodušší spoje křidel, uchycení výškovky, tak neobale udělané, že se při pokusu o vytažení rozevírají. Nevím, sám jsem „Káňe“ nikdy nepostavil, ale viděl jsem jich již létat mnoho a dobře. Snad nám ale nová stavební pravidla pro Československou soutěž pomohou z této moralice a donutí naše mladé modeláře, aby začali sami konstruovat.

To ale jen tak — mezi řečí. Rád bych se vrátil k těm tréninkům: Máme gottwaldovskou zimní soutěž úspěšně za sebou. Létáme však dále, pokud to počasí dovoluje. Proháníme již první A 2, porovnáváme jednotlivé druhy větroňů — od Vasy počínaje a konče vítězným modelem ze „Zimní“ — Zehrovic 11. —, který létá standardně své 3—4,30 minuty z 50 m šňůry.

Milí přátelé, než skončím toto povídání o něčem, chtěl bych vám poradit: Připravte se stále (pokud jste vůbec přestali) na soutěžní létání, ale vezměte to poctivě od kořene, abyste dobře obhájili barvy naší vlajky, uskutečnil-li se po tolik let slibovaná střetnutí v některé mezinárodní soutěži — a budete-li vy mezi vyvolenými. —Ck—

SOUTĚŽ MODELŮ LETADEL O CENU MĚSTA OSTRAVY

Soutěž koná se ve dnech 3. a 4. května 1952 na letišti v Ostravě-Hrabůvce v rámci oslav osvobození města Ostravy slavaou Rudou armádou s příváním sovětských modelářů z hradišského města Stalingradu a polských modelářů z Katovic. Patronát nad touto soutěží převzalo město Ostrava.

V důsledku nedostatku ubytování může každá organizace DOSLETU přihlásit k soutěži nejvýše dva soutěžící. Přihlášky k soutěži na předepsaných tiskopisech přijímá krajský výbor DOSLETU, modelářský odbor, Ostrava, Poštovní 29.

Přihlášky přijímají se do 15. dubna t. r. Dodatečné přihlášky se přijímají do 25. dubna 1952, bude-li to však technicky možné.

Soutěží se v těchto kategoriích:

- Modely bezmotorové,
- modely s gumovým motorem,
- modely se spalovacím motorem,
- modely upoutané. (Motory reaktivní.)

Soutěžící může se zúčastnit v každé kategorii s jedním modelem.

Pravidla soutěže zasílají se pouze na požádání. Rozměry, charakteristiky modelů a zatížení se řídí podle

V článku " Sníh" publikovaném v Leteckém modeláři číslo 4 / 1952 je poprvé uveden model s názvem Žehrovice 2 jako vítězný model "Zimní" soutěže v Gottwaldově. Ve fotografii je Radoslav Čížek s modelem Žehrovice 2. (první verze modelu Žehrovice 2 s jiným provedení hřbetu trupu) třetí zleva. Snímek je pořízen ještě na sněhu. (Jedná se o ilustrační snímek, který nemá s článkem souvislost).

V časopise Modelář číslo 6 ročníku 1989 je poprvé zveřejněn model Žehrovice 2 pro širokou modelářskou veřejnost a to plánek velikosti A4 i s popisem stavby a dalšími informacemi. Článek napsal Radoslav Čížek.

V roce 1951 jsme v našem klubu v Kamenných Žehrovicích měli několik týdnů velmi krásných větroňů: Dožlvala Káňata, ale létali jsme i s vynikajícími Luňáky. Rozpětí 2,20 m, s tímž například Jan Cimbura zvítězil mezi juniory na kraťasové soutěži v medláčkách v roce 1949 a „děda“ Vlach skončil mezi juniory v roce 1950 jsem také pro ostatní členy klubu navrhl Sokola. Rozpětí 2,70 m. Sám jsem se ale hned do jeho stavby nepustil, protože jsem neměl čas a později jsem se rozhodl postavit něco menšího, stavebně jednoduššího, ale aby to létalo aspoň jako Sokol. Tak vznikl větroň Žehrovice 2.

Závěrečné z:

Konstrukce modelu nebyla převratná, držel jsem se při návrhu spíše zásady nemluvit za hlavu nic, co se osvědčilo. A tak jsem koncepci trupu převzal z Lufthansy VOP s velkým vzepětím bláje podle Sokola. Změnil jsem také štítnost křídla, ale hlavně jsem šetřil hmotností. Bylo to nezbytné, neboť až na malé výplně byl všesokotatý létavetzemský: smrkové lštěj, překližka, pedik, láva i jako potahový papír středně tlusté kablo. Balsu o tl. 1,5 mm jsem použil pouze na vyztužení krajního středuového pole křídla, přechod SOP do trupu, vyztužení žeběr křídla v místě lomení a krajních žeběr VOP. Model Žehrovice 2 byl postaven pouze jediný.

Vlečení modelu bylo bezproblémové, na vrcholu vleku se dal dobře vodit na šňůře a usazovat do zatáčky. Poloměr zatáčky jsem seřizoval mírným vyosením křídla. Výkony modelu z padesátimetrové šňůry dosahovaly standardně 180 až 200 s. Na zimní soutěži v Gottwaldově letě dokonce přes čtyři minuty, ale na šňůře, a nad ním byla trochu termika. Dodatečně jsem proto model vybavil dematerializátorem. VOP byla ve vyložené poloze držena ocelovým lankem.

POPIS MODELU (neoznačené míry jsou v milimetrech):

Výkres modelu je dostatečně detailní, aby mohl být překreslen nebo jinak zvětšen do skutečné velikosti. Původní výkres — či spíše jeho zbytky — není na pauzovací papíře a překopírování nepřichází v úvahu.

Kůřidla byla uprostřed dělené, dvousnosníkové, se vzepětím do W. Půvický profil byl MVA 301, zadní částí upravený (vrchol zakřivený), spodní strany byl až v 50 % hloubky) a mírně zakřivený. Ve střední části byly všechny pánsnice nosníků i náběžná listá ze smrkových listů o průřezu 3x5, rovněž smrková odtoková listá měla průřez 3x12. V uchu byla smrková náběžná listá o průřezu 3x5 ohnuta do oblouku nad plamenem svíčky, odtoková listá o průřezu 3x12 měla po nazeřání lupenkovou pilkou oblouk lamelovaný ve špendlíkové šabloně. Koncový oblouk kůřidla byl ohnut z pediku o průměru 4. Smrkové pánsnice předního nosníku měly průřez 3x5, zadního nosníku 3x4. Na pánsnice obou nosníků byly po celém rozptě kůřidla mezi žebry zepředu nalepeny stojtiny z překližky tl. 08 mm. Žebra, vyleštěná výřezy, byla z překližky tl. 1. V místě lomení už byly mezi pánsnicemi zalepeny záclanky a ovázaný nit výklyžky z překližky tl. 4. Středové svíčky byly z překližky tl. 2, odtokové listy 2 a překližky. Zasouvaly se do pouzder vzniklých nalepením překližkových obalů na pánsnice nosníků z obou stran. Pouzdra sahala přes dvě pole mezi žebry, měla tedy délku 90 mm. První pole mezi žebry od středu bylo z obou stran vylepeno baisou tl. 15. Na náběžné i odtokové listě byly přivazovány háčky z ocelového drátu o průměru 1, za něž se obě poloviny kůřidla stahovaly k sobě gumovými oky.

Trup byl původně sedmiboký a v polovině vzdálenosti mezi křídlem a VOP přecházel v šestiboký. Při stavbě determalizátoru jsem však i zadní část upravil na sedmibokou; tato varianta je také na výkrese.

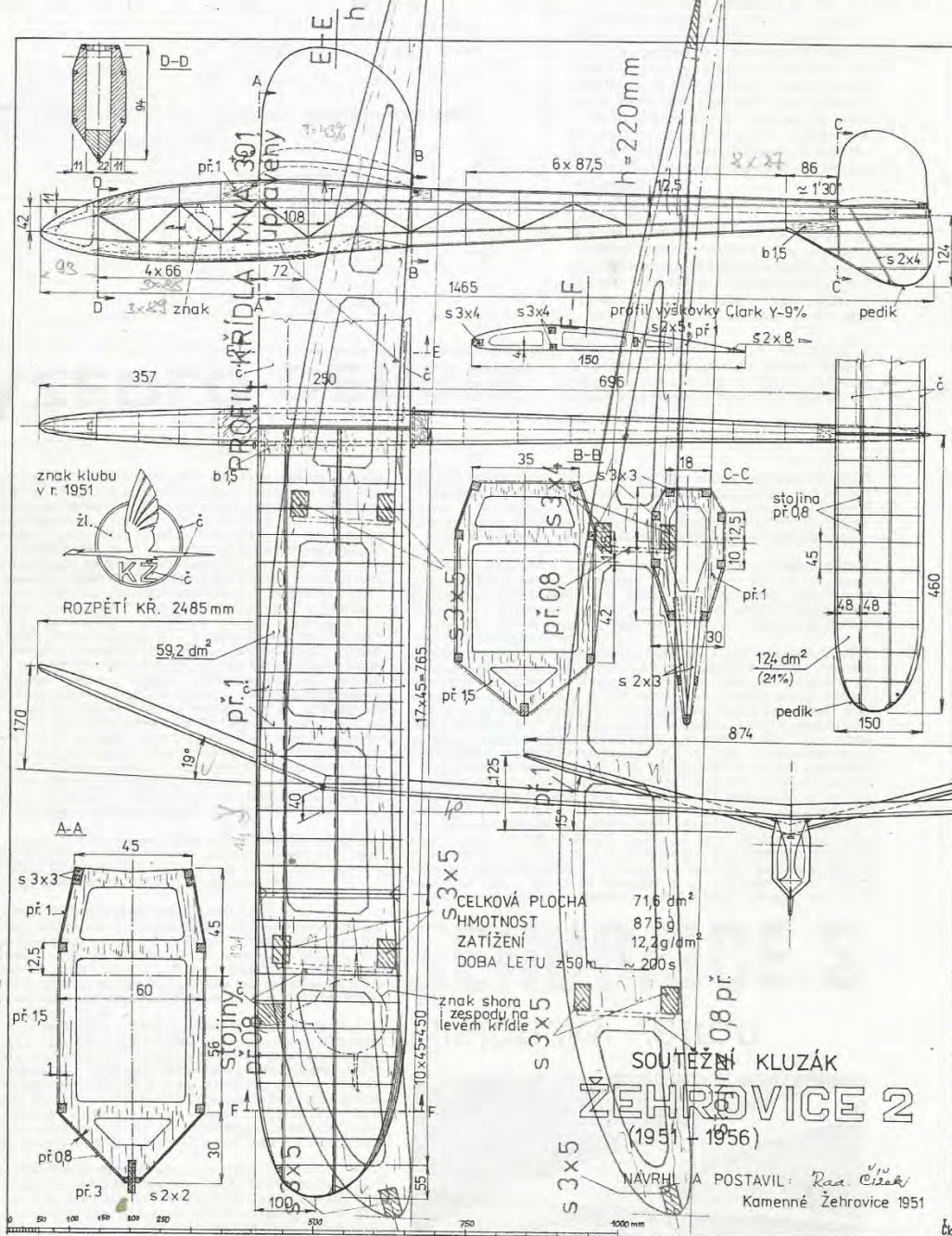


znak klubu v Kamenných Žehrovicích. VOP byla lemována červeně obdobně jako křídlo. Trup byl na hřbetě a bocích žlutý, na žebřících plochách červený. Na hlavici byly červená a žlutá barva lženy obráceně.

Když se objevily první RC soupravy, přestavěl jsem model na soupravu Alfa. Slabý magnet však novou větší směrovku neutáhl. Větroň sice za klidu létal dobře, ale za větru spíše couval, než aby zatáčet tam, kam jsem chtěl. Nakonec uletěl v nerovném zářezě až do Kladna-Dubí. Dozvěděl jsem se to teprve za týden a po určitých

dohadech jej z té více než jedenáctikilometrové pouti dovezl domů. Soudím, že model Žehrovice 2 byl z mých modelů tehdejší éry nejvýkonnější. Už proto by neměl zapadnout. Ostatně myslím, že i nynější a nastupující modelářskou generací by mohlo zajímat, jaké modely u nás létaly v padesátých letech. Fotografie původního modelu sice mám, ale nikoliv schopné reprodukce. Musíte vzít tedy za vděk snímek z doby, kdy model už byl přestavěn na RC soupravu. Také křídlo už tehdy mělo jiný zateh.

Radoslav Čížek
LMK Kamenné Žehrovice



Na tomto výkrese je model datován roky 1951 – 1956.
Další články o modelu Žehrovice 2 zveřejnil Radoslav Čížek až
po vzniku SAMu 95 v roce 1993, kdy redakčně vedl
Informační listy klubu a aktivním redaktorem byl až do čísla
76. 2003/6.

V čísle 2 IL (březen duben 1993) zveřejnil článek "Jak jsme
proháněli dědka", kde popisuje soutěž v Gottwaldově v roce
1952 a dění kolem.



Bob TILSTON z Kalifornie nechvilí skoro na žádné soutěži historických modelů a už vůbec ne tam, kde se létají samopřilad. Postavil také maketu Wacermanova letadla "Arrowbile" pro kategorii 1/2 A Scale Texaco a zvítězil s ní v září 92 na soutěži ve Woodlandu, blízko Sacramento. I v silnějším větru létal model velmi dobře.

Speciální soutěže historických motorových RC maket v USA

Jako zajímavost předkládáme hrubá pravidla soutěží motorových RC maket tak, jak se létala v roce 1992 na mnoha soutěžích tohoto druhu v USA. Autorem se SAM 48 z Grand Islandu ve státě New York. Měl jsem možnost takové soutěže vidět a mluvit s ní. Ze jde spíše o polomakety, ale v dostatečné tvarové shodnosti. Pravidla mají tyto základní body:

- Model má být zmenšenina motorového, člověkem pilotovaného letadla z doby před rokem 1943. Model musí být schopen vzletu se země (R/O/G.). Motorizované větrone se nepřipouští.
- Nejmenší zatížení na 1 dm² křídla: u jednoploš. = 23,5 g víceploš. = 17,6 g
- Model má být poháněn žhavičkou Cox. 049/0,8 cm³/ bez regulace otáček. Diesel se nepřipouští. Komerční palivo. Obsah nádrže max. 8cm³. Vrtule max. o 203 mm.
- Přestože modely nejsou hodnoceny ve smyslu souhlasu se vzorem, je žádoucí přiměřeně ohlídit udržitelnost realistické zbarvení a označení.
- Pro stavbu má být použita balsa a překližková struktura. Polystyren nejvýše na detaily. Tripoletový plánek je potřebný pro ověření. Vědci myslenkou je, že se model musí podobat letadlu tehdejší doby.
- Letová pravidla jsou stejná, jako SAM 1/2 A Texaco. Pro 2 oficiální lety jsou povoleny celkem 3 pokusy. Letové maximum je 15 minut. Let do 40 s se počítá automaticky jako pokus. Let pod 5 minuty je rovněž pokus, pokud jej soutěžící neprohlásí za let platný.

Jak jsem "koupil" tak dávám: podle SAM Speake USA.

A vidíte, zdánlivě jednoduchá a odzkoušená pravidla, ale zase bych řekl, že se nehodí pro nás. Nemáme sice Cox, ale B10 by to na jiný motor, RC modely nepotřebují veliký prostor pro létání. Je tu zase ten nestátní limit 1943. Zatím co v USA se veselé létalo, u nás byla doba, kdy se letadélka nejen nestavěla, ani se nemohlo létat. A ruku na srdce: jako bychom to po válce všechno chtěli dohnat a nové a nové krásné stroje vznikaly jak houby po dešti. Takže takové stroje bychom jistě při našich obdobných pravidlech za hlavu nehodili. Ale upřímně řečeno: i naši modelářští přátelé z USA si "odkrojili" celou řadu velmi zajímavých a atraktivních typů. Víte, ono řečneme 40 let je tolik v letectví, že je to opravdu historie.

Jistě se za čas k této problematice vrátíme, ale: nebyly by zatím pro nás aktuálnější makety na gumu?



AV-46

ještě jinak..

82 do tisku - 2.3.93

Dejda



Jedna z mnoha podob "Dedka" Vlacha. Zde s lyžujícími motorákem na tehdejších žehrovských pláních. "Děd" létal velmi dobře nejen větrone a motoráky, ale i Wakefieldy. Létal sportovní upoutané modely a makety a byl velký fanda na teplovzdušné balony. A pokud si dobře všimnete odznaku na jeho klopě, nejde o nic menšího, než pozitivně vydržené plachtařské "ččko". Vylétal si ho na "Krajanuku". Byl také samozřejmě u prvních pokusů s rádiem. Létal prostě vše!

Jak jsme proháněli "DĚDKA"

Myšlím, že tak dva roky po válce přitáhli kluci do klubu KZ "Dědka". Měl rovných 30 let a kluci jen polovic a to ještě jen někteří. Tak mu slušně říkali pane Vlach. Měl samozřejmě i druhé jméno a to bylo Josef. Takový modelářský samorost, tvořil lepešák za lepešákem v malém domku v malé vesnici jménem Honice. Abych Vám to upřesnil: k památnému svatováclavskému dubu ve Stochově to měl něco přes 100m. V domku měl velké množství létajících strojů všech druhů. Mohl je v klidu vytvořit, protože žil sám s včákem a ten mu do toho zásadně nemluvil. Kolem něho se motali mistři kluci: Franta Dvořák, Franta Kratina a Hírek Peterka. Ti ho nakonec přesvědčili, že mu bude ještě líp v naší partě. Dědek měl celou řadu soutěžních úspěchů. Nejen v motoráky, ale i gumáky a na celostátní 1949 v Mediánkách obsadil s "Luňákem" krásné 3 místo v seniorech. A to je přece slušné, ne?

V roce 1952 jsme byli jaksi podružně vedeni i při závodním klubu SOHP Kladruby, většina nás tam byla zaměstnaná. Ten nám nakonec uhradil cestovné na "Velikou zimu", co se létávala tou dobou na otrokovickém letišti u Zlína. Nosili jsme tam odtud trofeje za první, druhá a třetí místa. Ale také tradičně namrzlé uši a nosy. Ale dobře se na to vzpomíná: oni vymysleli hezká pravidla pro soutěže družstev:

Družstvo mělo 5 členů a k dispozici pracovní čas 30 minut. V této době mohli členové družstva odletat libovolný počet letů. Do výsledku se započítal každému nejlepší čas. Byli jsme velmi dobře vybaveni. Dvořák, Kratina, Vlach a Cimburka měli větrone "Sokol II" o rozpětí 2,7m. Modely vážily (dnes by se řeklo, že měly hmotnost) jen málo přes 1.000g. Já létal ještě s neokoukaným větrone "ŽEHROVICE" taky "II". Dohromady to znamenalo 5 es v rukávu. A bez nádrží, něco jsme s nimi i uměli. Přesto to chtělo taktiku. Nás 5 nás odlétalo po jednom letu, aby byl zápočet. A potom B10 o to, napravovat vždy ty nejslabší lety, být z těch dobrých. Já si nezalétal vůbec. Chytil jsem na sněhu nějakou "muli", ne moc, ale vydalo to na fantastických 4,5 minut. Tak jsem "Žehrovice II" odložil a nastala mela kolem ostatních Sokolů. Jána Cimburka jako obyčejně zaskočil po třetím kole, že už nikam nemůže, ale byl sborově okřiknut: "musíš!". Až se i on přepízl celých 15 sekund přes 3 minuty. Zbýval "Dědek", který se přes ně opět nedostal. Tak "Dědek" zůstal trvale u šňury, kluci vytvořili štafetovou návratovou službu a jelo se. Mezitím ještě dva výlepyli časy svých Sokolů, ale Dědek měl samozřejmě zelenou, kdykoli se jeho model vrátil na start. Asi už to byl šestý vlek a časoměřiči pozorně sledovali vyprání našeho času. To se stalo právě pár vteřin (ani sekundy jsme tehdy ubožáci neměli) po vypnutí Dědkova Sokola. Takový let se samozřejmě musel doměřit. A Josef létal snad 20 vteřin přes kytěné 3 minuty, které jsme si dali jako nejmenší čas. Snad jen e vyjimkou, když mu někdy později "chytily saze" jsem neviděl nikdy Dědka tak vyřízeného: upocený, brunatný v obličej a snad i oči mu trochu povylezly. Ale bylo vyhráno, nalétali jsme jak dokazují starší záloutlé záznamy celkem přes 20 minut a to na vítězství bohatě stačilo.

"Dědek" Vlach už je bohužel dlouhou dobu v nějakém modelářském nebi, je-li jaké a určitě si tam amol nějaké lepenáky. Kdyby tu byl ale a námi, určitě byste se u něm potkali na prvním klání historiků a sotva jen v jedné kategorii.

R. Čížek

V roce 1952 jsme byli jaksi podružně vedeni i při závodním klubu SOKP Kladno, většina nás tam byla zaměstnána. Ten nám nakonec uhradil cestovné na "Velikou zimní", co se létávala tou dobou na otrokovickém letišti u Zlína. Nosili jsme tam odtud trofeje za první, druhá a třetí místa. Ale také tradičně namrzlé uši a nosy. Ale dobře se na to vzpomíná: oni vymysleli hezká pravidla pro soutěže družstev:

Družstvo mělo 5 členů a k dispozici pracovní čas 30 minut. V této době mohli členové družstva odlétat libovolný počet letů. Do výsledku se započítal každému nejlepší čas. Byli jsme velmi dobře vybaveni. Dvořák, Kratina, Vlach a Cimbura měli větroně "Sokol II" o rozpětí 2,7m. Modely vážily (dnes by se řeklo, že měly hmotnost) jen málo přes 1.000g. Já létal ještě s neokoukaným větroněm "ŽEHROVICE" taky "II". Dohromady to znamenalo 5 es v rukávu. A bez nadsázky, něco jsme s nimi i uměli. Přesto to chtělo taktiku. Nás 5 nás odlétalo po jednom letu, aby byl zápočet. A potom šlo o to, napravovat vždy ty nejslabší lety, byť z těch dobrých. Já si nezlétal vůbec. Chytil jsem na sněhu nějakou "nulu", ne moc, ale vydalo to na fantastických 4,5 minuty. Tak jsem "Žehrovice II" odložil a nastala mela kolem ostatních Sokolů. Jána Cimbura jako obvykle zaskočel po třetím kole, že už nikam nemůže, ale byl sborově okřiknut: "musíš!". Až se i on přeplazil celých 15 sekund přes 3 minuty. Zbýval "Dědek", který se přes ně opět nedostal. Tak "Dědek" zůstal trvale u šňury, kluci vytvořili štafetovou návratovou službu a jelo se. Mezitím ještě dva vylepšili časy svých Sokolů, ale Dědek měl samozřejmě zelenou, kdykoli se jeho model vrátil na start. Asi už to byl šestý vlek a časoměřiči pozorně sledovali vypršení našeho času. To se stalo právě pár vteřin (ani sekundy jsme tehdy ubožáci neměli) po vypnutí Dědkova Sokola. Takový let se samozřejmě musel doměřit. A Josef letěl snad 20 vteřin přes kýžené 3 minuty, které jsme si dali jako nejmenší čas. Snad jen s výjimkou, když mu někdy později "chytly saze" jsem neviděl nikdy Dědka tak vyřízeného: upocený, brunátný v obličeji a snad i oči mu trochu povylezly. Ale bylo vyhráno, nalétali jsme jak dokazují staré zažloutlé záznamy celkem přes 20 minut a to na vítězství bohatě stačilo.

"Dědek" Vlach už je bohužel dlouhou dobu v nějakém modelářském nebi, je-li jaké a určitě si tam smolí nějaké lepeňáky. Kdyby tu byl ale s námi, určitě byste se s ním potkali na prvním klání historiků a sotva jen v jedné kategorii.

R. Čížek

Pro lepší čitelnost je vyjmut článek ze stránky IL 2/93 . V tomto článku Radoslav Čížek potvrzuje, že se soutěž v Gottwaldově létala v roce 1952 a že tam létal se Žehrovicemi 2 (první verzí se 6 bokým zadním průřezem trupu).



• Rad. Čížek s větroněm „ŽEHROVICE II“ po vítězství svého družstva na III. Velké zimní na otrokovickém letišti v roce 1952. Model měl původně před kormidly jen jednu horní lištu trupu, po jeho novém potažení probíhaly z pevnostních důvodů 2 lišty od odtokovky křídla až po náběžku výškovky. Družstvo - tehdy pod jménem Kladno zvítězilo časem 1169 bodů před družstvem Dušník 781b a družstvem Vysokého Myta 761 b. Družstva byla pětičlenná, létalo se při minus 3 stupňů C dne 27. ledna 1952. Vzlety 50 m šňůrou. Pracovní čas pro družstvo byl 30 minut ve kterém bylo možné vykonat libovolný počet vzletů. Vítězné družstvo létalo ve složení: Dvořák, Vlach, Cimbura, Kratina (všichni modely SOKOL L= 2700 mm) a Čížek s modelem ŽEHROVICE II. Každému se započítával jen jeho nejlepší čas. Byla to dobrá pravidla.

• Rad. Čížek s větroněm „ŽEHROVICE II“ po vítězství svého družstva na III. Velké zimní na otrokovickém letišti v roce 1952. Model měl původně před kormidly jen jednu horní lištu trupu, po jeho novém potažení probíhaly z pevnostních důvodů 2 lišty od odtokovky křídla až po náběžku výškovky. Družstvo - tehdy pod jménem Kladno zvítězilo časem 1169 bodů před družstvem Dušník 781b a družstvem Vysokého Myta 761 b. Družstva byla pětičlenná, létalo se při minus 3 stupňů C dne 27. ledna 1952. Vzlety 50 m šňůrou. Pracovní čas pro družstvo byl 30 minut ve kterém bylo možné vykonat libovolný počet vzletů. Vítězné družstvo létalo ve složení: Dvořák, Vlach, Cimbura, Kratina (všichni modely SOKOL L= 2700 mm) a Čížek s modelem ŽEHROVICE II. Každému se započítával jen jeho nejlepší čas. Byla to dobrá pravidla.

Zveřejněno v IL 30 v roce 1997 / 2



Zvětšené foto Žehrovic 2 - prvního modelu, se kterým létal na "Zimní soutěži" .Všimněte si, že dvě lišty na horní straně trupu se sbíhají v jednu (jak je nakresleno i u malého výkresu Luňáka) foto bylo zveřejněno v IL 30. U této verze byl sedmiboký průřez trupu zhruba do poloviny vzdálenosti mezi odtokovou hranou křídla a náběžnou hranou VOP, konec trupu měl jen šestiboký průřez. Tato verze byla nakreslena R. Čížkem a publikován v IL č.11 a časopise Modelář č.10/1994.

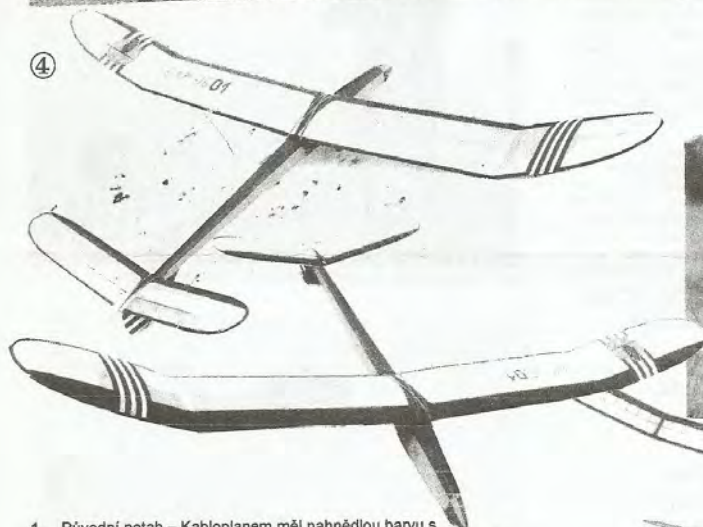
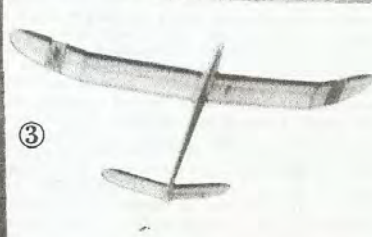
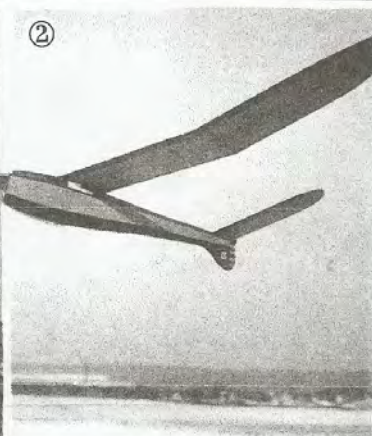
V časopise Letecký Modelář č 11 /1952 byl zveřejněn malý výkres Luňáka II se zvětšeným rozpětím. (tento pláněk byl zveřejněn v ročence Franka Zaice v roce 1953. Je zvláštní, že pláněk Žehrovic 2 tam nebyl zaslán.)

Výkres malého stavebního plánu Luňáka z IL č.11 pro ilustraci přikládám.



Na dalším snímku zveřejněném v IL číslo 76 číslo 6 z roku 2003 je druhá verze , kde je již trup upraven na dvě lišty nahoře, vedoucí od odtokové hrany křídla v náběžné hraně VOP. – Foto Radoslavem Čížkem datováno do března 1946. Viz popis níže na stránce IL. **CHYBNÉ!!!!**

Tato verze je nakreslena na malém výkresu v časopise Modelář č.6/1989, I v Informačních listech číslo 47- 5 z roku 1999



1. Původní potah – Kabloplanem měl nahnědlou barvu s červeným lemováním, žlutou úzkou linku a modrým KŽ na levém křídle shora. KŽ – březen 1946. Pod křídlem redaktor J. Smola a Ing. Ant. Schubert. Ještě jako volný model.
2. Přistání v zimě 1946 na polích v Žehrovicích jako volný model.
3. Předvádíme se při vzletu v Kirchheimu –SRN- jako RC.
4. Nový potah Modelsplanem v prosinci 2000 jako RC.



Přovanské „Piráty“ s velkými volnými větroni už jsme dávno neviděli. Tento ŽEHROVICE I vypouští při soutěži v Kladně nestor této chasy Mirek Kasal.

Obr.2 V popisu je zcela určitě chyba - nemůže to být rok 1946!!!! V IL 47 ve fotografii E.Braunera je uvedeno datum 2.3. 1952.

V Informačních listech byly Žehrovice 2 publikovány i s popisem v čísle 47 - 5 z roku 1999. Byl použit stejný výkres, jako v Modeláři č.6/1989. Také v textu se objevuje řada nepřesností, ale navíc i jeden velmi důležitý údaj !!! Zdůvodnění pod článkem z IL.

Výkonný větroň ŽEHROVICE II.

Proč Žehrovice II, snadno vysvětlím. Už v roce 1946 jsem nakreslil model, který měl nahradit Káně. Správně řečeno překonat Káně. Divíte se, že v roce 1946? Káně totiž létalo dávno předtím, než jej pan Vyskočil v roce 1948 vydal. Ponechal jsem výborný profil G-501, osvědčené ocasní plochy do T. Křídlo mělo šířkost větší, model byl na tehdejší dobu poměrně velký. Upustil jsem od typického vícebokého trupu a nahradil jej mnohápodélníkovým eliptického průřezu. Nový model měl výborné výkony, ale Žehrovice I. se ještě nejmenoval, to až za SAMu pro rozlišení.

V roce 1950 fungovala naše modelářská parta (z finančních důvodů) pod ZK SONP Kladno. Dostali jsme peníze na cestu na zimní soutěž družstev do tehdejšího Gottwaldova, nynějšího Zlína. Asi 14 dnů před odjezdem jsem byl bez modelu. Kluci byli vybaveni modely SOKOL o rozpětí 2,7 metru, ale postavil Sokola, to bylo časově nad mé síly. Postavil jsem model menší, se širším křídlem a profilem MVA a z časových důvodů trup podobný modelu Káně. Co si pamatuji, stačil jsem před odjezdem udělat jen asi 3 zkušební lety - ale model víc nepotřeboval. Tak vznikl druhý model, který nesl opět jméno našeho LMK.

Byla to zajímavá soutěž. Pětice týmů měli 30 minut na to, nalézt co nejvíce startů. Nakonec se každému členu započítával jeho nejlepší let. Létalo se 50 metrovou šňůrou. Dva Sokoly našeho družstva létali těsně nad 3 minuty, ale můj model letěl dokonce přes 4 minuty. Dolétali ostatní z družstva, abychom měli všichni zápočet. Taktika potom vešla odložit můj stroj a dostat z ostatních modelů co nejvíce. Vlečná šňůra nezahála ani minutu. Nakonec, pár minut před koncem pracovního času abych tak řekl, zůstal pod 3 minutami jen Dědek Vlach. Ještě musel nahoru a podařilo se: létal přes 3 minuty a hned 10 sekund. Když se vše vyhodnotilo, zjistilo se, že nikdo už můj čas nepřelétal a jako družstvo jsme byli před druhým o víc jak 7 koňských dělek.

Létal jsme s tímto modelem několik let a když se objevila nevykonná RC souprava ALFA, došlo na nůz a rekonstrukci tohoto modelu. Lomení výškovky bylo zmenšeno na 3°, model dostal nahoru ještě jednu směrovku (směšné malou) a šlo se na věc. Model létal docela slušně za slabého větru, ostatně do silnějšího jsme ani nešli. Ani nevím, kdo mně vyhecoval, abych se pokusil o ustavení rekordu na čas. Přivezli jsme sportovního komisaře Frantu Vasyku, připravili pro ten účel povolenou 200m šňůru a vlekalo se. Jenže šlo to spíše jak nahoru, tak dolů, nejlepší čas byl sotva 5 minut. O termiku jsme kupodivu ani nazavadili, ač počasí bylo výborné. Konečně. Napětí i radost asi jako když vám zabere ryba. Ale ouha, modelu se proti větru vůbec nechtělo, kormidlo bylo malé, ale elektromagnet ALFY neutáhl pořádně ani to. Model se vzdaloval v kružích po větru a nebyl jsem ani schopen dostat ho dolů. Asi po kilometru letu jsem to vzdal, ani už jsem nevěděl, zda točí doleva, či ne. Ve slabé termice se vzdaloval dál a dál a já měl starost, aby alespoň přeletěl komplex lesa mezi Žehrovicemi a Kladnem. Potom bylo rozpačité ticho. Se sklopenou hlavou se šlo domů.

Dny utikaly a nic. Až asi za týden přivezli kluci z Kladna zprávu, že model přistál u Podlovky na střeše garáže. Celých 11 km, ale to se nepočítá, pokus nebyl nahlášen jako rekord na vzdálenost, ale to podstatné bylo, že tam odletěl vlastně jako volňas, nikým neřízen. Vydal jsem se se svým malým Renaultem CV4 pro model na místo nálezů. Nebylo to jednoduché. Tehdy sem ze západu létaly všelijaké balony s letáky a dotyčný soudruh, který model nalezl to vzal smrtelně vážně. Rádio? To půjdem spolu na SNB. Že klidně, ale zda si uvědomuje, že zatajený nález, na kterém je adresa vlastníka může být hodnocen jako krádež a že s tím může mít nakonec opletáčky on. To zabralo, model jsem si nakonec odvezl. Ještě jsem s ním nějaký čas poletoval, ale potom jsme se pustil do nových modelů a měl jiné starosti.

Technický popis:

Trup - měl sedmiboký průřez. Byl vytvořen soustavou podélníků 3x3 a překřížkových přepážek. Až za křídlo z překřížky 1,5, dále jen z 1mm. Jednotlivá pole na boku byla ještě vyztužena rozpěrkami 2x3. Vpředu byla hlavice slepená z 22mm a 11mm lípy. Do hlavice byl zalepen kýl z 3mm překřížky, který šel až za pátoú přepážku. Celý spodek trupu podle kýlu byl vylepen překřížkou 0,8mm, trup se dozadu zužoval a přecházel do dolů otočeného směrového kormidla. Jeho nosník tvořily 2 smrkové lišty 2x4 a oboustranně přilepené smrkové lišty 2x3 nahrazovaly žebra. Oblouk byl z pediků.

Křídlo - bylo dvoudílné, dvounosníkové, se dvojím lomením. Oba nosníky byly vyztuženy soustavou z 0,8mm překřížkových stojin. Tyto byly v obou prvních polích oboustranné. Z pevnostních důvodů byly ještě hustě omotány niti a tvořily pouzdra pro spojky křidel, které byly z hliníku a překřížky. Profil křídla byl MVA 501 o hloubce 250 mm, žebra byla vylehčena. Náběžná lišta - smrk 3x5, stejně jako pásnice nosníku. Odtokovka 3x10 byla v oblouku rozřezána na proužky a slepena.

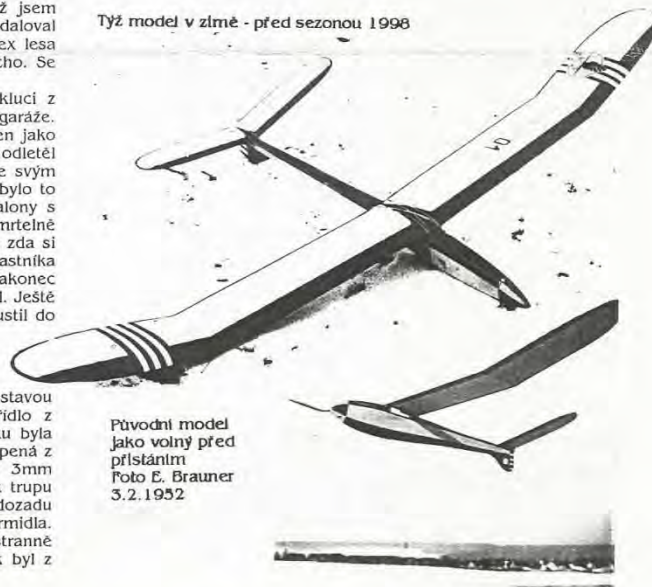
Výškovka - měla obdélníkový tvar se zaoblenými konci. Byla stavěna ze dvou polovin spojených pod úhlem 15 stupňů překřížkovou spojku. Žebra - překřížka 0,8, vylehčená, náběžka a l. nosník ze smrkových lišt 3x4, pomocný nosník smrk 2x5 nastojato. Odtokovka 2x8.. Profil: 9% snížený Clark Y.

Model měl při specifickém zatížení pouhých 12,2g/dm² minimální opadání a létal standardně z 50 m šňůry přes 200s. Replika modelu řízená rádiem vykazuje výborný kluz, snadné ovládání i na malých poloměrech zatáčky a když jej trochu vytrímujete, nemusíte si řízení ani moc všimát. V současné době jsou postaveny 3 repliky, všechny na rádio. První vlastním já, druhý model postavil J. Balej ale ten je opravován po souboji s neovladatelným navijákem. Třetí model má Ing. Z. Vyskočil. Mimo celkem úspěšného létání v ARC létá i v kategorii RCV1 a to velmi úspěšně.



V Bad Neustadt v r. 1997

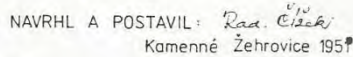
Týž model v zimě - před sezonou 1998



Původní model jako volný před přistáním
Foto E. Brauner
3.2.1952

DŮLEŽITÝ ÚDAJ V ČLÁNKU: Asi 14 dnů před odjezdem jsem byl bez modelu (soutěž se konala 27.1.1952), tento

stav byl zjištěn 13.1.1952 Kluci byli vybaveni modely SOKOL 2 o rozpětí 2,7 metru, ale postavit Sokola, to bylo časově nad mé síly. Postavil jsem model menší , se širším křídlem a profilem MVA (stejně jako u Sokola) a z časových důvodů trup podobný modelu Káně (spíše se přikláním, k tomu že se jedná o trup Luňáka prodloužený v oblasti křídel o 40 mm – 1430 délka , Žehrovice 1465 délka pozn.JK). Co si pamatuji, stačil jsem před odjezdem udělat jen asi 3 zkušební lety - ale víc model nepotřeboval.



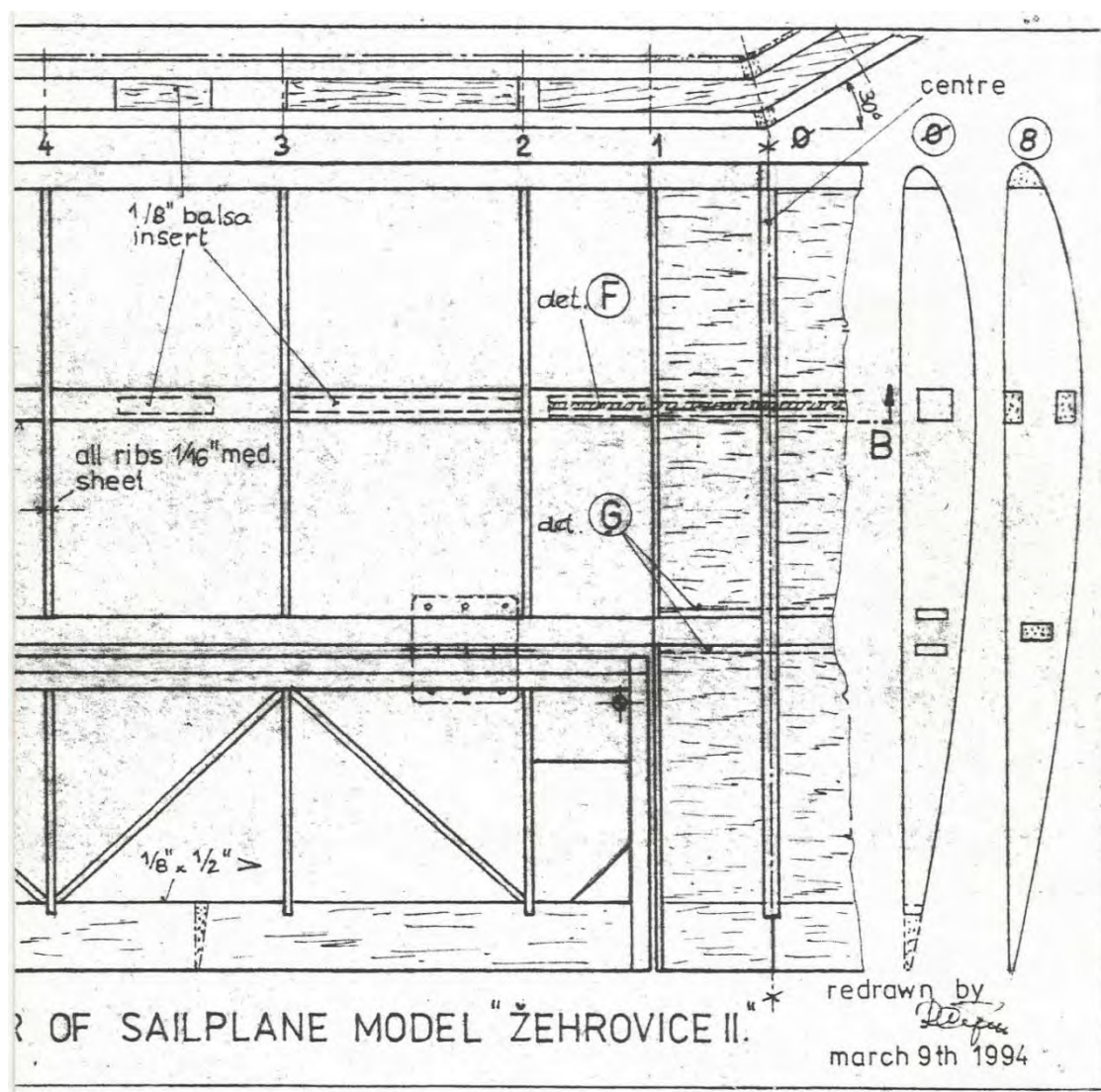
Radoslav Čížek nakreslil Žehrovice 2 i jako stavební plán v měřítku 1:1. Plán byl nakreslen v úpravě pro RC ovládání, což se projevilo jak na VOP tak i SOP, které jsou dosti odlišné od malého výkresu zveřejněného v Modeláři č.6/1989 a IL 47. Na plánu je anglicky napsáno, že byl nakreslen 9. března 1994. Plán vydal Radoslav Čížek vlastním nákladem. Pokud je mi známo, tak plánek rozdával i při oslavě svých 80. narozenin při akci na letišti Všechnov u Tábora v roce 2001.

Jak ukazuje přetisk, je tento údaj napsán u střední části VOP.

Je doloženo, že Radoslav Čížek létal s modelem Žehrovice 2 na soutěži v Gottwaldově a poté s přepracovaným modelem na blíže neurčené soutěži, v roce 1952 jak dokládá další snímek datovaný 2.3.1952 a focený Emilem Braunerem. Na podzimní soutěži Kamenné Žehrovice 1952 model nelétal (Radoslav Čížek tuto soutěž pořádal). Model byl proto s velkou pravděpodobností odložen, protože se soutěže větroňů začaly konat podle nových pravidel jako soutěže kategorie A2. Nakonec posloužil k přestavbě na RC soupravu ALFA v roce 1957.

Podle výkresu v Modeláři č.6/1989 nakreslil stavební výkres volného modelu ing. Miloš Mikulka a publikován byl v Model hobby magazínu č. 1/2012.

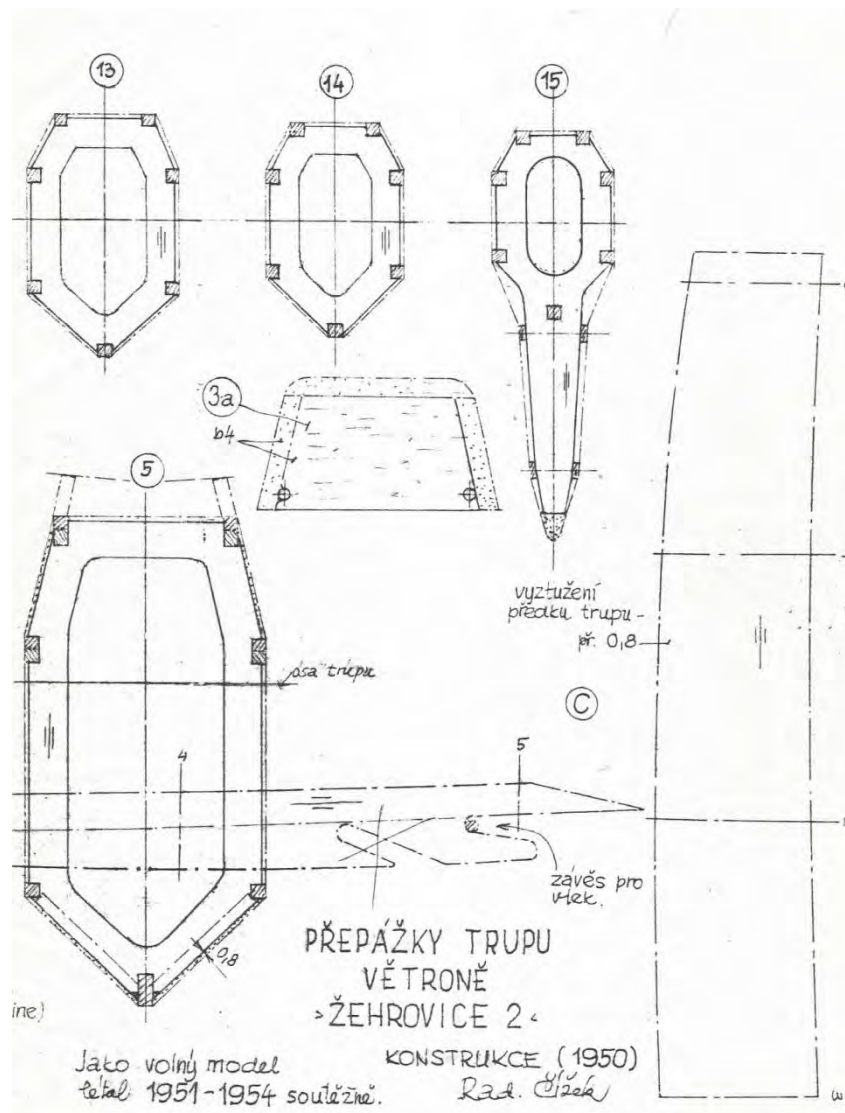
Jak je uváděn vznik modelu a doba jeho používání na stavebním plánu nakresleného 9.3.1994 s úpravou na RC.



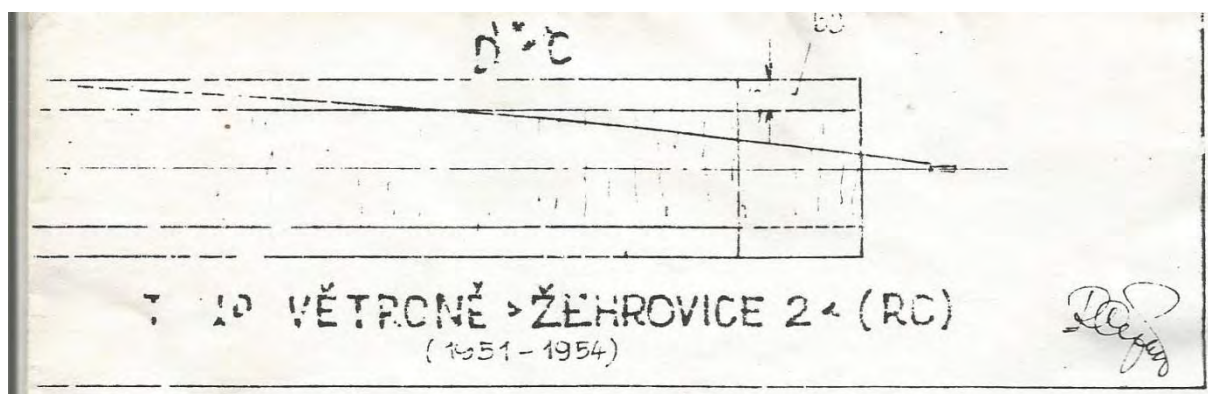
Nakreslení stavebního plánu (datování v jazyce anglickém).

March 9th 1994

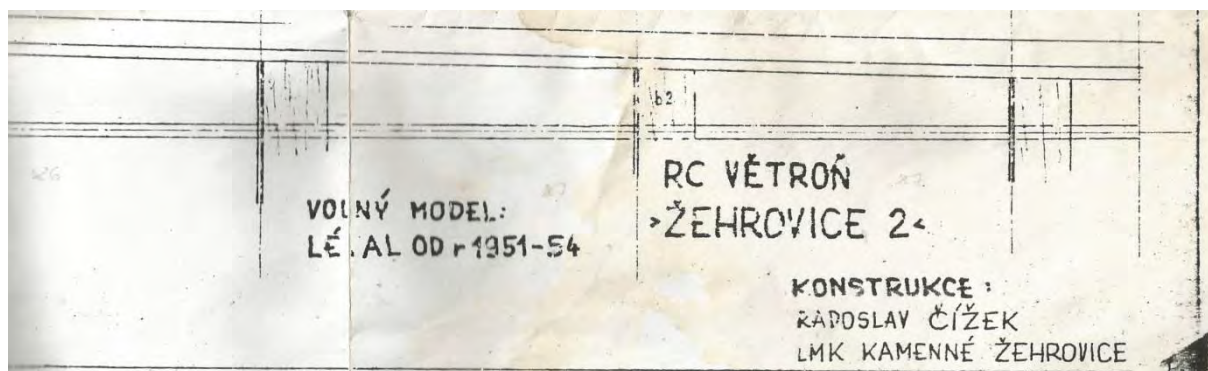
česky 9. března 1994



Přepážky trupu : konstrukce - 1950, jako volný létal 1951-1954 soutěžně

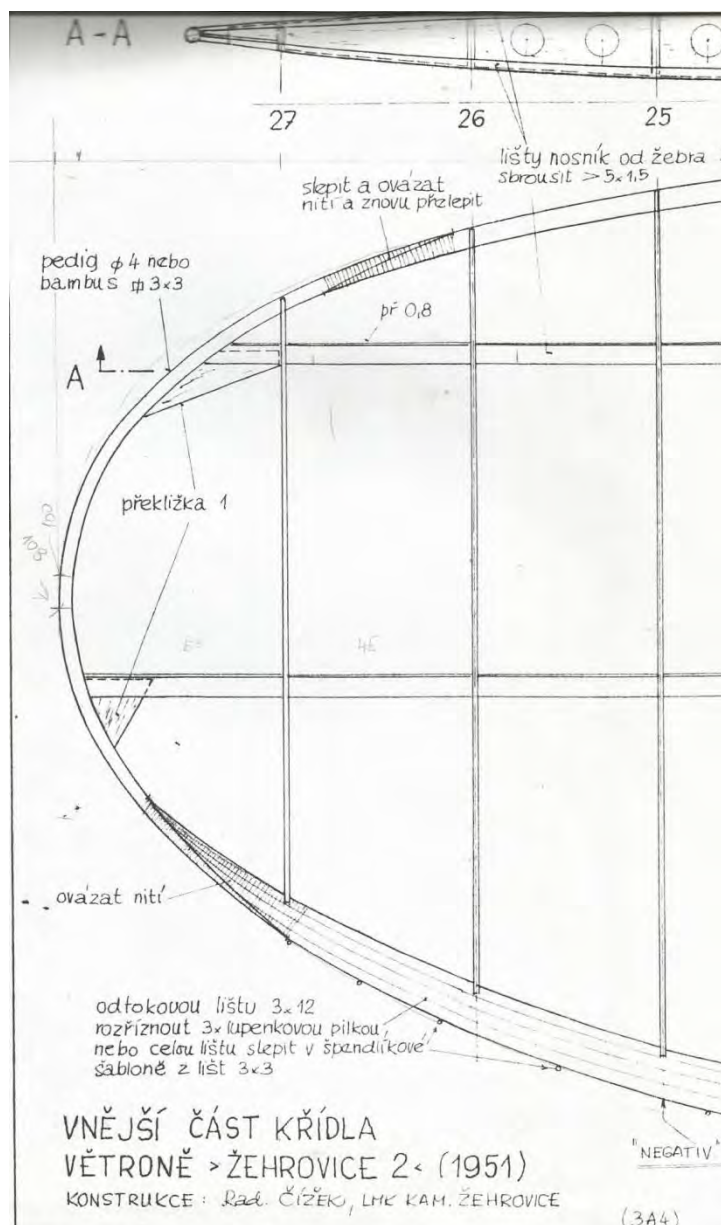


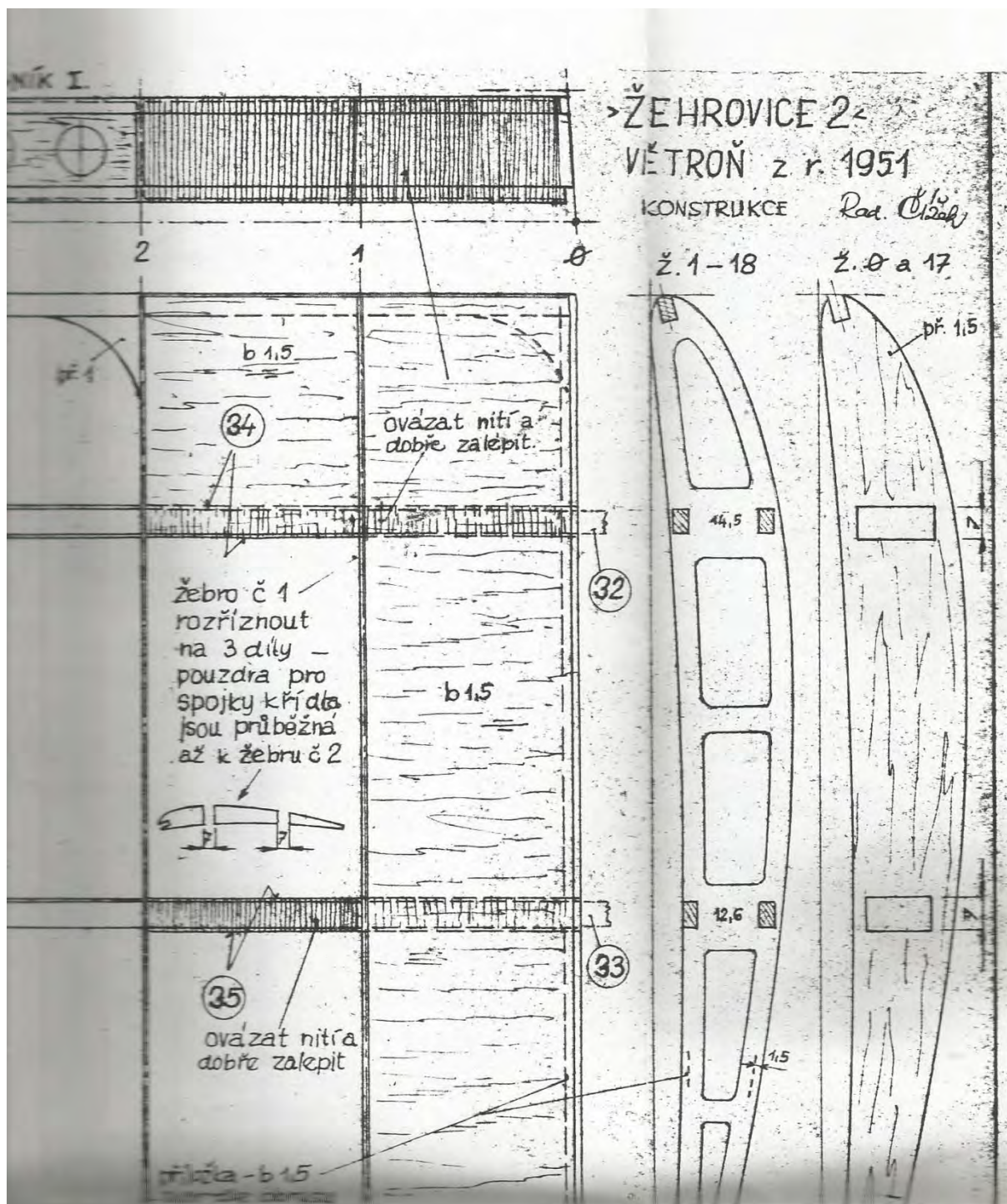
Zadní část trupu (1951-1954)



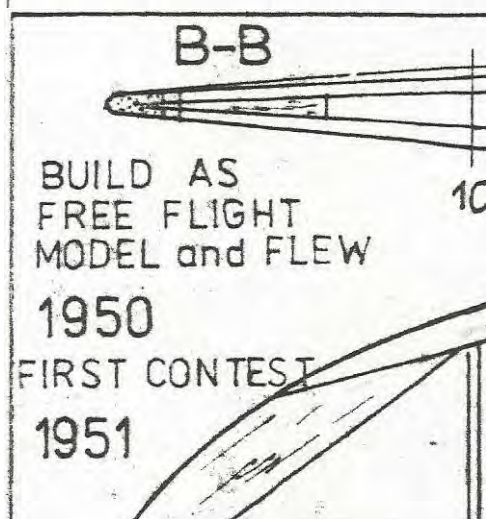
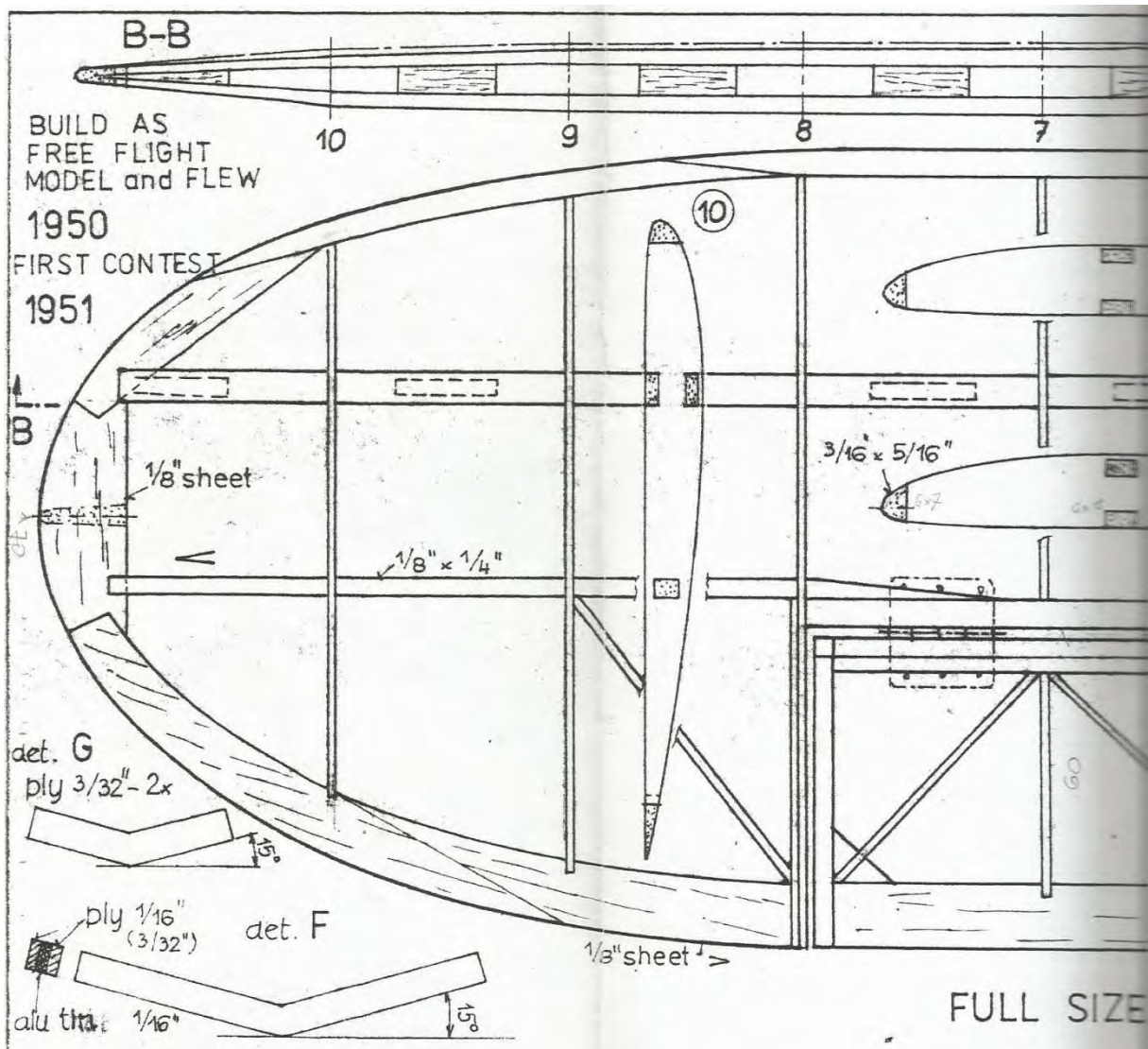
Přední část trupu (1951-1954)

Vnější část křídla (1951)





Střední část křídla (1951)



VOP - anglicky: BUILD AS FREE
FLIGHT MODEL AND FLEW 1950 FIRST CONTEST 1951.

(VOP – česky: Stavěn jako volný model v roce 1950 a letěl první soutěž v 1951)

Nevím, proč tento plánec má částečné popisy v angličtině, když byl primárně určen pro čs. modeláře ??

Zajímavé je i datování vzniku a doby používání:

Modelář č.6/1989 :	1951-1956
Informační listy – 47 z roku 1999:	1951 – 1956
Stavební plán z 9.3.1994:	
- přední část trupu :	1954 – 1954
- zadní část trupu :	1951 – 1954
- střední část křídla:	1951
- ucho křídla :	1951
- žebra křídla :	1951
- přepážky trupu:	konstrukce 1950 Léta 1951 – 1954
soutěžně	
- VOP :	BUILD AS FREE FLIGHT MODEL AND FLEW
	1950 FIRST CONTEST 1951.

Co vedlo Radoslava Čížka k tomu, že posunul datum vzniku Žehrovic 2 ???

Možné vysvětlení najdete v posledním odstavci textu z časopisu Modelář č.6 /1989 – str. 168 Odstavec začíná slovy

" Soudím, že model Žehrovice 2 byl z mých modelů tehdejší éry nejvýkonnější. Už proto by neměl zapadnout.....

4.7.2017

Jan Kypťák