

HISTORICKÝ MODEL IPR0 -158 ARADO AR-196

je konstrukcí J. Jandý z roku 1938. Vzorom mu byla skutečná stíhačka s plováky z roku 1937 o rozpětí 12,4 m a délce 11 m. K ležmu pohonu sloužil hvězdicový motor BMW 132 Dc o výkonu 880 k (přibližně 650 kW). Ty, kdo se o tomto letounu chtějí dozvědět více, odkazují na monografií v číslech 21, 22 a 23 časopisu Letectví a kosmonautika z roku 1991.

Makety odpovídající velikosti dnešním orškům se stavěly už před více než půlstoletím. Poprvé jsem si Arado na gumový pohon podle starého plánu postavil před čtyřmi léty. Předloni jsem je postavil znovu, ale tentokrát na vynikající výkonný motor G-24 na CO₂ konstrukce ing. Gašparína. Model je i přes hmotnost pouhých 17 g velmi realistický a jeho tvary jsou potěšením pro oči, i když má na SOP málo obilbenou svasilku.

Původní popis stavby tohoto modelu v mém archivu chybí, proto jen stručně. Stavba tak malých modelů vyžaduje již určité modelářské zkušenosti, zručnost a dokonalou znalost čtení z výkresu. Je nutné pracovat naprosto přesně, neboť každá malíčkost, nesouměrnost atp. se záporně projeví na letových vlastnostech modelu.

Model je stavěn celý z balsy. Tu vybereme pokud možno lehkou, ale tuhou, tloušťka prkéněk je uvedena v rozpise na výkrese. Nejprve vyřizneme všechny díly, které pak postupně slepujeme. Lepíme Kanagorem, zředěným čirým zaponovým nitrolakem, nebo jiným nitrocelulózovým lepidlem. Vzepět

uváděné na výkrese jsem u svých exemplářů zmenšil na 25 mm (na koncích křídla), což pro stabilní let úplně stačí. Kabina je „zasklena“ celofánem vyprnutým voďou, jinak je model potažen co nejtenčím Japanem, obarveným podle kamuláže skutečného letounu. Potah je dvakrát lakován čirým zaponovým nitrolakem.

Pro ty, kdo si chtějí postavit tento model na motor G-24, je připojen náčrt motorové přepážky, zhotovení krytu a uchycení, usazení motoru i tvarování potrubí. Motor je instalován invertně, do modelu se vsune zespodu. Dno trupu je v místě uložení nádrže vyřezáno balsou tl. 1 mm, plicní ventil nádrže je vyveden nahore za kabinou. Nakonec malá rada: Zalétávání modelu poháněného tímto motorem je pohodlnější bez motorového krytu, neboť tak máme lepší přístup k seřízení otáček i případným jiným zásahům (třeba vyosení motoru). Teprve po zalétání nasadíme kryt na bambusové kolíky a přišroubojeme vrtnu.

Zalétáváme ve večerním klidu. Předtím ale ještě přezkoumáme polohu těžiště, které je u mých modelů ve vzdálenosti 20 až 23 mm od náběžné hrany křídla, na koncích křídla nakroutné negativy 1 až 2 mm a srovnáme

kormidla. Zaklouzáváme nejlépe do vyšší trávy. Kluz jemně doladujeme namáčkáním a přitnutím kormidel, hrubší zásahy řešíme vmáčknutím plastelíny do patřičných míst, kterou doma nahradíme vlepeným olovem stejné hmotnosti.

Když model spořádaně klouže, natočíme u varianty s gumovým pohonem asi 80 až 100 otoček a vypustíme jej. Měl by spořádaně letět v mírné stoupavé zatáčce. Motorový let upravujeme vyosením hřídele vrtnu. Někdý to vyžaduje hodně startů a trpělivosti. Máme-li model vybaven motorem na CO₂, seřídíme jej nejdříve na nízké otáčky a před startem jej necháme chvíli odtočit. Obdobně jako u gumáku odstraňujeme chyby v motorovém letu vyosením motoru. Teprve když model jeví snahu o spořádaný let, otáčky motoru zvýšíme tak, aby model plovitně stoupal.

Zdeněk Raška,
LMK Frenštát pod Radhoštěm



