



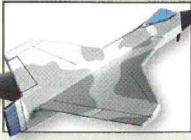






	Polský historický větroně IS-5 Kaczka	1		Maketa Northrop P-61 Black Widow	44
	Představujeme	2		Piper PA-18 Super Cub 1:4 ARF	50
	Pel-mel	4		Úprava motorů se žhavicí svíčkou na benzinové palivo podruhé	53
	Plánek Modelář 102 Sopwith Pup	10		Malý, ale vousatý školák Schoolboy	54
	Setkání modelářů v Krupce	11		Jak na motoráka?	56
	Magnetáři jsou nejlepší!(?)	12		Kontrola polohy těžiště u modelů	58
	Vystřelovací model MX-2	14		Abeceda soutěžní RC akrobacie (7)	60
	Pro šikvné ruce	14		Aerodynamické zvláštnosti letadel a modelů s měnitelnou šipovitostí křídla	61
	Historický větroně NV-05 Laminár	16		Kvadroptéra Galaxy Visitor 3	64
	Nabíječ Raytronic C11	18		FAI, KLeM a multikoptéry	67
	Li-pol do vysílače	19		Zlín Z-50LE	69
	Sekvencér, cyklovač, blikač nebo regulátor pod 100 korun? Není problém!	20		Jak jsem se učil elektronicky kouřit	72
	Ohlédnutí za sezonou kategorie F3J 2014	22		Nápad nejen pro ponorkáře	74
	Motorový model U can fly II	30		Polomaketa miniponorky třídy Ghadir	75
	Hadron	33		Řádková inzerce	79
	Polomaketa Wilga 3P	37			

VĚTRONĚ

# Maketa polského historického větroně IS-5 Kaczka

**Petr Mikolášek**  
**LMK Vlašim**

Když jsem dostával model polského větroně Orlik III Olympijský, dlouho jsem pátral po předloze pro další model. Nakonec opět padla volba na polský stroj.

IS-5 Kaczka je polský experimentální kluzák kachní koncepce, který vznikl ve spolupráci inženýrů Tadeusze Kostie a Irene Kaniewské. Cílem při konstrukci bylo ověřit v praxi teoretické poznatky o aerodynamice letadel tohoto uspořádání.

Kluzák byl dřevěné konstrukce. Trup měl otevírací zadní část,

kteřá sloužila jako aerodynamická brzda. Při letových zkouškách se však ukázalo, že brzda je málo účinná a později byla její křídla zablokována v zavřeném poloze. Svislé ocasní plochy na koncích křídla byly vybaveny směrovkami, jež se otáčely pouze směrem od křídla – při vyosení brzdily konec křídla a umožnily zatáčení.

Kluzák byl testován v několika konfiguracích. V jedné z nich byly zvětšeny svislé ocasní plochy a kachní

plocha přidáním desek z duralového plechu. V další konfiguraci bylo přidáno do trupu závaží umístěné na závitové tyči, které mělo za úkol měnit polohu těžiště v aerovleku a při klouzavém letu.

První lety se uskutečnily v roce 1949, zálet uskutečnil Ing. P. Mynarski. Stroj dostal imatrikulační značku SP-821. V roce 1951 byly zkušební lety přerušeny a další zkoušky se uskutečnily až v roce

1957. Kluzák kachní koncepce při nich nalétal více než 35 hodin při 117 letech. Podle názoru pilotů létajících na tomto stroji šlo o hodný kluzák, který plně potvrdil teoretické předpoklady pro tuto koncepci. Bohužel pouze jediný prototyp tohoto zajímavého stroje byl zničen v roce 1961 při požáru hangáru ložského aeroklubu.



(Pokračování na str. 25)