

O L Y M P I A
=====

Velmi pěkně zavzpomínal na autora tohoto obřího modelu Zdeněk Fejk z Josefova ve Zpravodaji 2001/3 -SAM 78 a doložil fotografiemi.O Waltru Mohlesovi tehdy napsal:Byl to člověk,který nemohl dělat co chtěl,protože byl chudý vesnický kluk,žijící sám s ovdovělou maminkou,která neměla peníze na kauci,aby se mohl učit černému technickému řemeslu - proto se vyučil cukrářem.Že to byl konstrukter a technik od Pána boha "par exelanc", dokazují jeho modely.Jeho nejproduktivnějším časem byla válka.Nic pořádného se nesmělo dělat,tak se lepily modely.Každou neděli po ránu začínala na josefovském letišti náramná podívana.Zdejší modeláři měli letový den.Sešli se a létali modeláři Mohles,Jarkovský,Tobiáš,Sehnoutka,Kocián,Kodýtek atd.....

Pan Mohles,všichni mu říkali Vildo,měl tehdy v únoru 1943,kdy byla zima jak má být a led na Labi dosahoval síly 35cm,postavenou pěknou JU-87 Stuku o rozpětí 2100mm.Poháněl ji vlastnoručně zhotovený ~~motor~~ benzínový motor o obsahu 14ccm³,benzín kdož ví jaký,ale letělo to.Po nastoupaní výšky asi 20m a ve velké ploché zatáčce začal motor vynechávat,takže model začal svižně klesat.Táto zatáčka skončila asi v 50cm nad zemí a díky sněhové vrstvě a přízemnímu efektu se model srovnal a letěl dál.Jako zázrakem motor opět zbral a model nastoupal výšku.Když asi po deseti minutách motor zhasl následovalo perfektní přistání.Všichni vzdychali úžasem! Vilda byl nejen výborný motorář,ale především větroňář,což dokazují jeho výsledky na jediných v té době povolených závodech SK Aero v Kyjích.

Dnes již zesnulý modelář postavil tři tvarově shodné modely Olympia lišící se pouze rozpětím.Tu první postavil v roce 1941,další 1943 a tu poslední o rozpětí rovné 4m v roce 1946.Tento největší značně poškozený originál skončil v rukou Zdeňka Fejka a pokouší se o jeho rekonstrukci s uvedením do letového stavu.Můžeme se jen těšit ,že model uvidíme v letu na některých z akcí SAM-78.Také pro případné zájemce o stavbu třeba RC-repliky či oživení dávné historie Vám předkládám tento náskres.

Stručný popis stavby:

T r u p - je eliptického tvaru,sestaven z překližkových přepážek,se čtyřmi hlavními lištami 4x6 a po obvodu doplněn lištami 3x3,kterých je v místě největšího průřezu 26kusů.Všechny přepážky jsou vyřezány z překl.1,5 a vylehčeny.Spodek trupu je zpevněn přistávací lyží,vyřezanou z překl.3mm.Topolová hlavice je slepená ze tří dílů s prostorem pro zátěž a po vytvárování vydlabneme i zářezy pro všechny lišty.Kabina je lisována za tepla,nebo jen tak ohnutá z proužků celuloidu bez sférického tvaru.V místě úchytu křídla jsou na trupu nalepeny středová žebra z překl.3.Skrz ně jsou nasunuty ocelové planžety,usazené v křídle do pouzder z plechu.Vzadu pře-

chází trup ve směrovku, jejíž tvar je vyříznut z překl.3, nebo slepen z proužků dýhy 0,8mm. Žebra směrovky jsou vyříznuta z překl.1 a kotveny ve stevenech směrovky.

V ý š k o v k a - je dělená, spojena dvěma ocelovými dráty $\varnothing 3$, skrze směrovku a bukové špalíky. Žebra s profilem NACA 0009 jsou z překl.1 a vylehčena, jen středová jsou bez vylehčení z překl.1,5mm. Náběžná hrana z 3x8 ke koncům zglobována na 3x5. Lišty hlavní 3x12 zglobované na 3x5, pomocné 3x10 zglobované na 3x3 a odtoková 3x12 zglob. na 3x8, zbroušená do klínu se zářezy pro žebra. Koncové oblouky vyříznuty z překl.1,5mm. Obě poloviny lepeny na rovné desce, včetně bukových špalíků pro usazení drátů $\varnothing 3$.

K ř í d l o - s jednoduchým vzepětím do "V", dělené, spojené ocelovými planžetami, nasunutými v plechových pouzdrech, kotvenými v překližkových žebrech. Středová žebra jsou z překl.3 bez vylehčení a všechna další z překl.1 a vylehčená. Na křídle až po řez DD je profil RAF-32 a dále přechází v profil G-501. Náběžná lišta i obě hlavní jsou 4x10, zglobované ke koncům až na 2x4. pomocné lišty jsou 4x8 zglob. na 2x3 a odtoková lišta 4x15 zglob. na 2x7, zbroušená do klínu se zářezy pro žebra. Na koncích křídel jsou malé klapky uchycené na plíščích z překl.1. Koncové oblouky jsou vyříznuty z překl.1,5mm. Po slepení obou polovin křídla vlepíme stojiny z překl.1, mezi lišty hlavního i pomocného nosníku. Celek pečlivě přebrousíme před potahem.

P o t a h - trupu a křídel proveden silným hnědým papírem. Kablo, výškovka středně silným. Křídlo i výškovka při vypínání vedou přišpendlené na rovné desce. Trup zavěšen do prostoru, aby rovnoměrně vysíchal. Celý model lakován proti vlhkosti nitrolakem Celon a následně celý stříkán žlutým nitrolakem, jen náběžné hrany křídla s přední částí trupu stříkán tmavěmodrým odstínem.

L é t á n í - tehdy se soutěžně létaly 3 starty s maximem 5 minut a létaly ze šňůry 100m dlouhé. Dethermalizátory se téměř nepoužívaly a nastupy před soutěží byly vždy s modely. Dle dochované fotky se ví, že tento model létal ještě v roce 1949 v Hořicích v rukou konstruktéra /foro Rak Č/. Z dostupných pramenů a informací Zd.Fejka, majitele poškozeného originálu

Technická data modelu:

zpracoval Raška Zd.senior

Rozpětí	4000mm
Délka	2130mm
Plocha celkem	96dm ²
Hmotnost	2,8-3,2kg ₀
Zatížení	29-33g/dm ²
Profil křídla	RAF-32 koncový G-501
Profil výškovky	NACA 0009