

K K - K A - 5 0
=====

Byl vítězným modelem III.ročníku soutěže vlastních konstrukcí, kterou pořádal modelářský odbor ČSLL - Tonak v Novém Jičíně v roce 1951 o putovní pohár. Podzimní větrné počasí však nedávalo moc šancí na dobré letové výsledky. Mnohdy rozhodovala dokonalá konstrukce, ale i perfektní zpracování a postavení modelu. V tom Kalina Karel, učitel na gymnáziu vynikal nade všemi modelářskými kolegy ve skupině a podařilo se mu s velkým náskokem zvítězit./viz článek v Mladém Techniku 1951/11/.

Také v následujícím roce 17.srpna 1952 pořádal už DOSLET-Tonak v Novém Jičíně soutěž modelů vlastní konstrukce o putovní pohár, kterého se pro nepříznivé počasí zúčastnilo pouze 21 soutěžících. Proto se zahájení soutěže posunulo až na 11.hodinu a při nástupu byli všichni obeznámeni s pravidly soutěže. Komise všem kontrolovala soutěžní modely, jestli odpovídají pravidlům. Létalo se na tři starty s tím, že první dva s omezením letu na 4 minuty a třetí neomezeně. Omezením na 4 minuty jsou sice postiženi ti, jejichž modely ulétly prvním či druhým startem. Výhodou zase pro ty co jejich model podává standartní výkony kolem 3 minut tak může předstihnout toho modeláře, kterému model uletěl náhodou. Proto se na této soutěži již ve velké míře používaly dethermalizátory většinou řízené pálením napuštěných knotů do zapalovačů /po modelářsky knotohorkosestupňovač/ které docela spolehlivě pracovaly, ale stejně dva či tři modely uletěly. Zvítězil opět Kalina K. a již podruhé získal putovní pohár, čímž jeho putování vážně ohrozil, protože po třech vítězstvích po sobě se stává majetkem soutěžících. Jeho vítězství je zcela zasloužené, protože jeho modely jsou opravdu dokonale postavené a má je v ruce při startech./viz foto Letecký modelář 1952/10 zároveň článek z pera známého průkopníka plachtařiny Roberta Váhaly/. Na této soutěži létaly i modely samokřidel a kachen, které již mají v Novém Jičíně svou tradici.

Teď něco o modelu, - který je ladných tvarů s velkou plochou výškovky lomenou do mírného V, trupem eliptického průřezu, potažený dýhou a leštěn. Křídlo eliptického tvaru s dvojitým lomením, dělené, spojené dura-lovým jazykem 2mm. Zajímavostí je použitý profil křídla zkombinovaný ze dvou MVA, kdy horní strana profilu je MVA 301 a spodní MVA 123. Profil tak tvoří jakýsi střed mezi oběma uvedenými a právě tomuto řešení přiznává autor dosažení tak skvělých letových výsledků. Profil výškovky je vlastní, podobný Clark-Y. Tolik z původního dobového tisku.

T r u p - jest stavebně nejnáročnější částí, ale konečný výsledek stojí za námahu. Přepážky až za křídlo jsou vyřezány z překl. 1,5 a všechny další z překl. 0,8mm. Hlavice je slepená ze tří dílů lipového prkénka, kde v prostředním dílu je prostor pro zátěž. Slepenou hlavici tvarujeme rašplí

a dobrousíme smirkovým papírem včetně zářezů pro podélníky 4x10,3x5 i vr-
tání otvoru zhora pro vsypání zátěže z olova.

Hlavní páteří trupu jsou dva podélníky 4x10 uchycené a zalepené do
tvarované hlavice, na které jsme si předem naznačili vzdálenosti přepážek.
Podélníky vzadu stáhneme gumičkou, vyrovnáme a vsadíme mezi ně asi každou
pátou přepážku. Ve svislé poloze srovnáme a kolmo k podélníkům je přilepíme.
Po zaschnutí těch tří přepážek postupně vlepujeme všechny další až do kon-
ce trupu včetně šikmého stevenu a podélníku 3x10. Stálá kontrola kolmosti
je samozřejmostí a teprve následně vlepíme podélníky 3x5 nahoře i dole kde
později doplníme lyží. Vzadu doplníme bambusovými oblouky vespod i před
VOP a vlepíme výstupy 2x5 z obou stran směrovky. Nezapomeneme vlepit do tru-
pu i duralový jazyk, mezi přepážky do zářezů a připravíme si zesílené žebra
z překl. 3, které nalepíme až po odýchování celého trupu. Ještě před dýchováním
usadíme boční háček na podélník 4x10 ve vzdálenosti 10-12mm před těžištěm,
ovážeme nití a lepíme. Celý trup je polepen proužky dýhy 0,8mm, pečlivě li-
cován, vybroušen a lakován. Nalepíme obě zesílená žebra nasunutím na jazyk,
desku pod výškovkou z překl. 0,8-1 s léty napříč. Nahoře pak nalepíme záro-
veň s okrajem podélníky 3x3, zbroušené dle vzepětí VOP. Flettner na konci
trupu slepíme ze dvou dílů překl. 0,8 a mezi ně proužek Al. plechu 0,5mm
na kterém se nastaví správná poloha pro zatačku. Na které straně je boční
startovací háček, tam je vychýlený i flettner. Velikost vychylyky určíme až
při zalétávání dle polohy háčku před těžištěm.

K ř í d l o - je dělené spojené duralovým jazykem, klasické konstruk-
ce z podélníku a překližkových žeber. Středová jsou z překl. 2, všechna další
z překl. 0,8 s vylehčovacími otvory. Náběžka je slepená ze dvou podélníků
2x5 a na uchu spodní podélník naříznutý podél lupínkovou pilečkou, aby se
lépe ohnul do tvaru. Hlavní podélník 3x10 v místě lomení rozříznut šikmo
a přelepen z obou stran výstuhou z překl. 0,8 a stejně tak pomocný 2x7mm.
Odtokovka 3x10 zbroušená do klínu se zářezy pro žebra. Odtokovku ucha la-
melujeme z podélníku 2x3 a teprve po zaschnutí brousíme do klínu a zfoto-
víme zářezy pro žebra. Při sestavení střední části křídla na rovné desce
v místě podélníků podložíme podél podložkou 6,5, 5 a 1mm pod odtokovkou.
Lepíme po částech střed a uší včetně rohových výstuh. Oblouky ohneme nad
plamenem svíčky z bambusu 3x3. Po zaschnutí broušením tvarujeme náběžku a
přebrousíme celé křídlo.

V ý š k o v k a - je vcelku, pro větší stabilitu lomená do V a i při
své veliké hloubce pouze s jedním podélníkem, navíc usazeným do mírného
šípu. Proto je středová spojka vybroušená ve dvou rovinách z překl. 5 a pře-
dem slepená s podélníkem. Žebra vlastního profilu vyřizneme z překl. 0,8mm,
každé po dvou kusech včetně vylehčovacích otvorů. Podélník náběžky předem
ohneme do tvaru a zbrousíme odtokovku do klínu včetně zářezů pro žebra.
Okrajové oblouky z bambusu 3x3 také předem ohneme do tvaru. Každou polovinu

výškovky sestavíme na rovné desce, slepíme včetně rohových výstuh a výstuhy oblouku proti deformacím vypnutým papírem.

P o t a h - trup je celý dýhován a leštěn, křídla s výškovkou potažena párem Diplom. Celek 3x lakován lesklým nitrolakem, bez dalších barevných ozdob.

Z a l é t á n í - provedeme za klidnějšího počasí. Ještě doma dovážíme olovem na správnou polohu těžiště, kontrolujeme úhly seřízení i souosost celého modelu. Nejdříve zakloužeme model z ruky do mírné zátačky kterou chceme létat, aby nehoupal či letěl příkře k zemi. Na kratší šňůru skusíme model vytáhnout, abychom zjistili správnou výchylku flettněru na směrovce. Seřizujeme postupně, až na plnou šňůru jde model nad hlavu. Sepsal a doplnil Raška Zdeněk senior.

Ještě vzpomínka osobní na Karla, který se později někdy v letech 1958 - 1965 s klubovým kolegou Antonínem Cikrytem úspěšně věnovali stavění i létání s modely na gumový pohon v kat. Wakefield i Bl. Soutěže pro tyto kategorie jsme pořádali i ve Frenštátě p/R. či letišti Frýdlant n/O. kde jsme se docela často potkávali a létali společně. Dodnes místní kluci a modeláři vzpomínají na jeho úžasně pečlivě zpracované modely. Dnes už ze zdravotních důvodů nelétá a věnuje se pouze rodině.

Technická data modelu:

Rozpětí	2100mm
Délka	1420mm
Váha	615g
Plocha celkem	51,13dm ²
Zatížení	12,1g/dm ²
Průřez trupu	61cm ²
Profil křídla-	úpravený MVA 301+MVA 123
Profil výškovky	- vlastní /dle Clark-Y/