

" K A V K A "
=====

Na kladensku a žehrovicku se modeláři již počátkem roku 1952 rozhodli pro podporu a stavbu několika typů modelů pro novou kategorii A2. Zúčastnili se mladí dorostenci tak i senioři, aby porovnávali různé tvary ploch, profily, štíhlosti i úhly seřízení v klidném neutrálním počasí. Při dobře nacvičené startovací technice a pečlivým seřízením modelů lze pokládat za hlavní činitel dobrých výkonů. Chci jako člen kladenského kolektivu přispět svou troškou do mlýna "Kavkou", který je dílčím výsledkem naší kolektivní spolupráce. Po mnoha úpravách však byl důkladně zalétán teprve v zimě 1953.

Hlavní znak modelu je klenutý profil odvozený z profilů MVA 301 a MVA 123, který ještě dovoluje běžné uspořádání nosníků. Dovoluje i vestavění jednoduché skříňky pro zasunutí spojek. Se sníženým profilem Clark-Y na výškovce dává modelu velmi dobré letové vlastnosti. Nosné plochy mají elegantní eliptické zakončení s dvojitém lomením na křídle 5° a 13° na výškovce.

Štíhly a účelně aerodynamický trup má před těžištěm malou boční plochu, přičemž kabina umožňuje výhodné vyšší uložení křídel. Za křídly přechází trup do menšího a jednoduchého průřezu, který je stavebně jednoduchý, lehký a pevný. Model je vybaven dethermalizátorem, vychylováním směru do pravé či levé zatáčky po vypnutí ze šňůry a další doplňky z vlastní zkušenosti. Kabina je lisována způsobem popsáným v Leteckém modeláři 1952/7.

Popis stavby modelu:

K ř í d l o - je dvoudílné, spojené dvěma duralovými spojkami s dvojitým lomením, vlastním profilem na konci kříženo geometricky i aerodynamicky. Náběžka je z lišty 4x4 na koso, hlavní nosník z lišt 3x5 nad sebou, pomocný 3x5 a odtokovka 2,5x10. Žebra a položebra jsou z překl. 0,8 a šest středních z překl. 1,2. Celý střed vyztužen překl. 0,6. Oblouky jsou z pediku $\varnothing 3$ ovázané nití. Pouzdra pro dural. spojky jsou z překl. 1/a vyztužených lišt, slepená a ovázaná nití. Spojky lomení křídla jsou z př. 1.

V ý š k o v k a - je dvoudílná, spojena duralovou spojkou a profilem Clark-Y /75%/. Náběžka je z lišty 3x5, hlavní 2x3 nad sebou, podél spojené mezi ~~žebry~~ ^{sebou} 1,5 do tvaru I a odtokovka 2,5x10 zbroúšená do klínu. Žebra jsou lepená z pásků lišty 1,5x3 a krajní žebra z překl. 1.

T r u p - prostorově tvarovaný, zhotovený z překližkových přepážek a smrkových lišt. Obě boční a spodní lišta je 3x5, horní i všechny pomocné 3x3. Hlavice ze tří dílů lipové destičky síly 12 a 20mm, vyřezaná do tvaru a slepená v celek s prostorem pro zátěž. Teprve po důkladném zas-

chnutí tvarujeme hotově, dlabeme zářezy pro lišty a vlepíme je. Spodek trupu vpředu je vystužen potahem z překl. 0,6. Kabina lisovaná z celuloidu 0,5 v horkém oleji a kolíky pro poutání křídla i výškovky jsou z lišt 2x3, nebo bambusu.

Směrovka je součástí trupu se zaoblením z bambusu 3x3 a lišt 1,5x3. Steven vyříznut dvojmo z překl. 1,2, klapka směrovky z překl. 1 také dvojmo a vše slepeno k sobě s plátěnou vložkou /slouží jako závěs/. Spodek směrovky zpevněn potahem z překl. 0,6.

Celek následně doplněn dalšími detaily, jako je uzávěr hlavice šroubem M10, přechodem trupu na křídle za kabinou, ovládací kulisa a táhlo k ovládnutí vleku na šňůře, dethermalizátor.

P o t a h - je proveden silným papírem. Kablo na trupu, kormidla a křídla středně silným. Vše vypnuto vodou, dvakrát lakováno a nakonec přestříkáno průhledným Cellonem.

Seřízení na křídle $+2,5^{\circ}$, na výškovce -1° , těžiště v 50 až 60% hloubky křídla. Takto seřízený model má velmi dobrou příčnou stabilitu, klidný let a mimořádně dobrou klouzavost. Při zatížení $14\text{g}/\text{dm}^2$ v mírném zimním počasí s vyloučením termiky bylo dosaženo z 30m šňůry 130 vteřin a z 50m 150 vteřin. Při navrhování modelu jsem se snažil sloučit dvě věci - výkon a vzhled. Jak ukazují letové výsledky, dost se to podařilo. Doufám, že zveřejněním plánu pomůže mnoha modelářům, kteří se již neuspokojují jen stavbou, bez ohledu na tvar a vzhled. Tolik z popisu autora a konstruktéra.

Z vlastní zkušenosti mohu jen doplnit a nejen já, že opravdu jedná o mimořádně létavý i libivý model. Postavil jsem si jej hned po vyjití plánu v roce 1953 a odlétal s Kavkou mnoho soutěží. Dokonce v létě 1953 mi vinou zhasnutého doutnáku při soutěži v Krnově uletěl v termice. Jen díky nalepené adrese jsem asi po týdnu dostal zprávu, že byl model nalezen v 19km vzdáleném Dolním Benešově. Sedli jsme s kamarádem na kola a jeli pro něj do hájenky nedaleko níž model přistál. Létal ještě pár let, než mi jej někdo z výstavy ve Frýdlantě n/O ukradl. Dočes mi zbylo jen kopyto na lisování kabinky a plánek, takže mohu případnému zájemci poskytnout.

V posledních letech se model vyskytl v několika replikách i na soutěžích SAM. Létá s Kavkou Mirek Běčák z Frýdku či Tonda Krejčí z Napajedel/viz přiložené foto/. Možná si dříve narození říkají proč psát ještě o modelu tak známém. Bohužel naše řady postupně řídnu a těm mladším název Kavka třeba nic moc neříká. Proto jsou tyto řádky i nákres určeny hlavně pro ně, aby viděli pěkný model s ladnými křivkami a nemají už po ruce Letecký modelář 1953/4, ze kterého jsem čerpal. *Radim H. Klus*
Technické údaje modelu jsou: Rozpětí 1660mm, délka 1223mm, plocha celkem $33,5\text{dm}^2$, váha 410g, průřez trupu $0,58\text{dm}^2$, zatížení $14\text{g}/\text{dm}^2$.