

V serií modelu pro pohon benzinovým motorkem přinášíme dnes jeden z úspěšných modelů P-912 Kadet, konstrukce úspěšného modeláře Míly Šotta, který na letošních závodech upozornil na sebe smělým modelem dvouplošníku typu Rata se kterým docílil téměř nejlepších výsledků.

Plán ve skutečné velikosti zasílá Letecká prodejna M.K.Moučka, Praha XI Záhřebská 35 za obnos K 6,50. Jelokož je na plánu uvedena velmi podrobná rozpiska, nebudeme se zabývatí podrobným popisem práce, neboť model jest určen jen pro ty nejzkušenější modeláře, kteří již dobře vědí jak na to. Tedy s chutí do práce.

Trup - má dva hlavní podélníky ze smrku 4x8mm a oválný trup doplňuje 14kusů podélníků 2x4mm, jen kolem kabiny doplníme z podélníků 2x1,5mm. Motorová přepážka je z překližky o síle 5mm, na kterou uchytime im motorový kryt. Hned za ní je zpevňovací přepážka z překližky 3mm a všechny další vyřezeme z překližky 1,2mm. Z tvrdého dřeva, nejlépe jasan či buk o rozměru 10x10mm, rozřízneme a pod úhlem znovu slepíme 2kusy držáku křídla, které později nalepíme na přepážky v místě úchytů křídla k trupu. Obě podvozkové nohy ohneme z ocelového drátu $\phi 2,75$ mm a doplníme balonovými koly $\phi 100$ mm. Podvozek uchycen v trupu pomocí lípových špalíku, přilepené ke spodní části přepážek. Z ocelového drátu $\phi 1,5$ ohneme ostruhu a doplníme kolečkem o $\phi 25$ mm.

K sestavení trupu potřebujeme rovné prkno aspoň metr dlouhé na které přišrubujeme hranolky 15x15mm kolmo k boční hraně prkna a ve vzdálenostech dle roztčí přepážek. Na hranolky pak položíme a zajistíme špendlíky oba hlavní podélníky 4x8 se vsazenými přepážkami, srovnáme kolmosti a kližíme. Po zaschnutí doplníme všemi podélníky 2x4mm. Vlepíme podvozek i ostruhu a oba držáky křídla, pečlivě hlídáme roviny. Dolepíme výstupy kolem kabiny, výlepy mezi podélníky v přední části za motorem z balsy 3mm. Z balsy 3mm slepíme také skříňku na baterii. Na již vlepený steven nasadíme žebra výškové směrovky, zhotovené z balsy 2mm. Přední podélník směrovky je smrk 4x4mm, zadní a vrcholový oblouk vyřízneme z balsy 3mm, vše slepíme. Ve spodní části stevenu vlepíme dřevěný špalík pro vlepení bambusového držáku $\phi 5$ mm k uchycení výškového kormidla. Na již vlepené držáky křídla nalepíme žebra přechodu spolu se špalíky balsy 25x30x50mm vpředu i vzadu.

Motorový kryt je slepen z balsové masky krytu o rozměrech 20x75x110mm topolové dýhy 1mm a několika smrkových výstuh. Lože motoru zhotoveno z duralového plechu 1,5mm silného. Nádrž, různé háčky a úchyty zhotoveny z mosazného plechu síly 0,5mm. Upevnění indukční cívky a kondensátoru je pomocí mosazných objímek podložených gumou z duše.

Zhotovení obou polovin nosné plochy je náročné nejen svým oblým tvarem, ale i lomením. Přední podélník ohneme do tvaru ze smrku 4x4mm, hlavní

podélník ze smrku 2x12mm, pomocný 2x5mm a zadní odtokavá hrana vyřínutá do tvaru z desky síly 5mm, zhotobovaná do klínu. Koncové oblouky jsou vyřiznuté z balsy 3mm. Středová žebra jsou z tvrdé balsy 8mm, žebra až po lomení balsy 3mm a od lomení ke koncům křídla z balsy 1mm, spolu se všemi položebry. Skříně pro špalíky 10x10 držáků křídla jsou slepeny z tvrdé balsy 3 a 5mm. Celý střed zhora i zespodu polepen balsou 2mm a ze stejné síly jsou i diagonální výstupy.

Křídla sestavujeme buď na částech na rovném prkně, nebo celou polovinu na speciální šabloně /zalomené desce/. Hlavní a pomocný podélník předem seřizujeme, slepíme a pojistíme výstuhou z překližky 1,2mm.

Výškové kormidlo je dělené, sestavené z podélníku náběžné hrany smrk 4x4mm, hlavní podélník smrk 2x8mm, odtoková hrana je vyřiznuta z balsy 3mm, stejně tak koncové oblouky, a krajní trupové žebro na které si předem nanýtujeme segment z hliníkového plechu 1mm. Zbývající žebra jsou z balsy 1mm. Vše slepíme v celek a mezi prvním a druhým žebrem vlepíme špalík pro ukotvení bambusové kulatiny o rozměrech 20x15x30mm z balsy.

Nosná plocha, trup i kormidla se polepí párem Diplom, postříká přes fixírku vodou a po důkladném vysušení 2 až 3x nalakujeme impregnačním lakem proti vlhkosti, případně doplníme barevným nástřikem dle vlastního vkusu.

Zalétáváme za klidného bezvětřného počasí, nejlépe na mírném svahu. Teprve když model spořádaně klouže, ověříme motorový let, který seřizujeme pouze vyosením motoru, nikdy ne kormidly. Model spolehlivě startuje i ze země z upravené plochy.

Malý náčrt modelu Kadet vyšel v časopisu Mladý konstruktér 1941 a v témže roce vydala firma Moučka plánek ve skutečné velikosti, který mám také ve svém archívu.

V srpnu roku 1997 přiletěl na letišti Hosín na svém "ultralajtu" Milošlav ŠOTT /1920/, aby se aspoň podíval na celostátní setkání SAM-78, což jsou modeláři dosud létající s historickými modely konstruovanými do roku 1954. Míla, jak mu většinou říkají je známý a všestranný předválečný i poválečný modelář. Jeho překrásné modely na gumový pohon a motorové modely, z nichž nejznámější jsou stále populární modely P-912 Kadet a P-913 Rata, které vynikaly progresivní a promyšlenou konstrukcí, navíc i nenapodobitelnou elegancí. Jejich repliky budí dodnes zaslouženou pozornost na všech akcích klubů SAM. Míla sice už dnes nemodeláří, pouze píše vzpomínky na stránkách Zpravodaje SAM 78, ale o letadla a létání má stálý zájem. Je totiž kuriozně nejstarším sportovním pilotem, kterého ÚLZ uznává schůpným po zdravotní stránce, takže Míla toho plně využívá a pilně prohání létací stroje po naší obloze!!!

Repliku Kadeta si velmi pěkně a zdařile postavil pan Hybben Jaroslav z Prahy a repliku Raty pan Nedorost Jiří, kterou předvedl tehdy na Hosíně svému konstruktérovi v letu.

Dle originál plánu sestavil a doplnil Raška Zdeněk senior

Technické údaje modelu:

rozpětí 1350mm
délka 1000mm
plocha celkem 34,7dm²
váha g 1100g
zatížení 31,7g/dm²
motor 6,3ccm³ /Letná nebo Ipro Ikar/
profil křídla -NACA 2412
profil výškovky NACA 009

Je zajímavostí, že se v té době do celkové plochy nezapočítávala plocha výškovky, setkal jsem se s tím hlavně u motoráku.

*Paula
Jelenc*