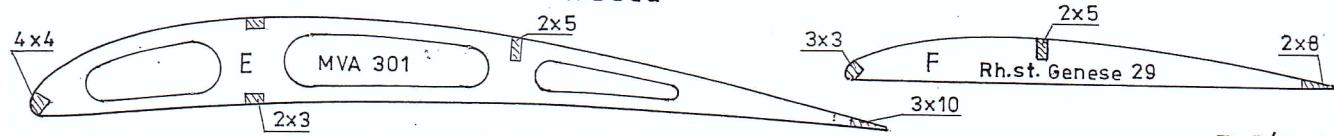


ELIPTIK-1947

K. Duda

400mm



E l i p t i k - 1 9 4 7 .

=====

Když jsme se po skončení války vrátili zpět do Krnova z moravského Slovačka z Kunovic, podařilo se mi vyměnit s kamarádem za knížky, starší amaterský spalovací motůrek o obsahu jen 0,6ccm³. Byl to můj první i když starší detonační motor. Skreslil jsem si a postavil jednoduchý trupový model, ale s tvarovaným křídlem do elipsy i dvěma směrovkami jak se mi tehdy líbilo. Místo koleček, které jsem neměl k dispozici jsem použil lyži z ohnutého ocelového drátu ø1 pro ochranu vrtule proti zlomení. Model létal pohodově jen motor se špatně nahazoval. ~~Model~~ Model byl celý z tuzemských materiálů, včetně potahu.

S t a v b a m o d e l u :

T r u p - jednoduchého hranatého průřezu i tvaru, sestaven ze dvou bočnic spojených příčkami s pylonem pro nadsazené křídlo a dvěma směrovkami na koncích výskovky. Obě bočnice sestavené z listů 3x3 včetně všech příček a doplněné přepážkami z překližky v místě vlepění pylonu. V prostorový trup sestavíme na jeho horní rovné straně. Motorová přepážka z překl. 3mm na které je přišitá i drátěná lyže místo podvozku. Pylon sestavíme i slepíme samostatně z listů 5x10 a oboustranně polepíme překl. 0,8mm, včetně horní desky 0,8x40x165mm.

K o r m i d l a - obě směrovky slepené z listů 2x2, 2x10 a pediku ø2,5mm. Výskovka s profilem Rhode St. Genese 29 slepená z žeber překl. 0,8mm, náběžka 3x3, hlavní 2x5, odtokovka 2x8. To vše slepené v celek a po potahu papírem doplněné přilepením obou směrovek.

K ř í d l o - je vcelku s dvojitým vzepětím s profilem MVA-301 poutaného k trupu gumou přes bambusové kolíky. Žebra vyřezaná z překl. 0,8 a vylehčená. Náběžka 3x3, obě hlavní listy 2x3 nad sebou, pomocná 2x5, odtokovka 3x10 zbroušená do klínu se zářezy pro žebra. Náběžka uší ohnutá do tvaru nad plamenem svíčky, odtokovka lamelována do tvaru ve špendlíkové šabloně z pěti listů 2x3. Koncové oblouky jsou z pediku ø3 a vzepětí pojištěné vlepěnými spojkami z překl. 2mm.

P o t a h - středně silným papírem Diplom či Flumo, vypnuto vodou a aspoň 2x lakováno Celonem, který se používal na opravy plátěného potahu u velkých kluzáků. Úhel seřízení křídla +3°, výskovky -0,5°, poloha těžiště ýá 78mm od náběžky, motor dolů -1°.

Ještě pár vzpomínek autora modelu!

Dávno je pryč doba, kdy jako kluci jsme chodili pozorovat první začátky létání v Krnově na kopečku nad soutokem Opavy s Opavicí u hranic s Polskem. Tehdy se létalo s kopce pomocí gumového lana a několika dobrovolníků na každé straně se startérem co vzadu odjistil kotveného kluzáku. Většinou to byl typ ŠK-38 či Z-23 s letem proti větru a přistáním rovně před sebe.

Zajímavější podívaná byla na prvním poválečném leteckém dnu v 1947 na ploše provizorního letiště u Červeného dvora, který byl předzvěstí otevírání leteckého nebe i v této výspě severní Moravy. Ukázalo se čeho je schopno nadšení a láska k jednomu z nejkrásnějších sportů - létání. Nastala doba hledání vhodnější plochy pro vybudování dobrého letiště, čas budování a práce. Na novou plochu budoucího letiště nedaleko poutního místa Cvilín s daleko viditelným kostelem se od nemocnice přemístil montovaný dřevěný hangár s uschově stávající letecké techniky z pozůstatku po Němcích a darů USA - dva motorové letouny Piper J-3. Spolu s budovou naproti Cvilinskému nádraží na ulici Hlubčická 42, což byl pozůstatek po hitlerjugent s garážemi vespod prostornou modelářskou dílnou nad garážemi, byla budoucnost činnosti let. modelářů vyřešena. Těch krásných a dobře létajících modelů co jsme s pertou v dílně slepili a zlepšovali si tak svou zručnost.

V garážích nás kluky zajímala i současná technika, ale nejvíce jsme obdivovali naleštěnou TATRU 11 /M-KN-749/ se kterou jsme v májovém průvodu s nádherných leteckých košilích s obřím modelem větroně propagovali naši milovanou činnost. Později to byl i nákladní vůz "Erena" s lavičkami po obou stranách korby se kterou nás plachtaři hromadně zavezli na soutěže v Opavě, Studénce, Ostravě či jinde. Byla to odměna za brigády na letišti.

Ovšem pro nás modeláře byl největší ráj v dílně nad garážemi se spoustou materiálů potřebného ke stavbě modelů. Hlavně velké množství překližek všech možných rozměrů, smrkových lišt, potahových papírů, ale i množství plátek školních modelů NSPK dle kterých jsme své modely stavěli, než jsme si začali kreslit své vlatní konstrukce. Většinou jsme stavěli volné modely, jen několik kluků stavělo upoutané, se kterými pak létali na nedělním škvarovém hřišti, kde se později jezdily i ploché dráhy motocyklů.

Tyto nádherné a staré vzpomínky si rád oživil nestor leteckých nadšenců Květoslav Duda a na papír zachytil

Raška Zdeněk senior

Technické údaje modelu.

rozpětí	1030mm
délka	765mm ²
plocha celkem	18,9dm ²
hmotnost	220g
zatížení	12g/dm ²
motor - vrtule	amatérský 0,6ccm ³ - ø180,
profil křídla	MVA-301
profil výškovky	Rhode St.Genese 29



V prvomájovém průvodu Krnovem
naše TATRA 11 - M-KN s obřím modelem



17ti letý „Květošek“