

A T O M I C = 1 9 4 8

=====

Za úspěšné studijní výsledky dostal od rodičů zbrusu nový detonační motor Atom 1,8ccm³ a nyrhl si tento motorový model, ať už pro soutěžní létání či jen pro radost z letu. Materiálově vycházel z vlastních tuzemských možností či objednávky u zásilkové firmy Moučka v Praze dle vydaného ceníku č.25 pro rok 1948. V nabídce byl běžný spotřební materiál jako borové lišty /např. 2x5-0,48kč/m, 3x3-0,47kč/m, kulaté špejle ø2,5 -0,40kč/m, překližky 0,8-1,50kč/dm², 2-1,90kč/dm², pedik ø3-4-5-2kč/m, z potanových materiálů - Diplom-1,50 arch, Pergamin bílý-1kč/arch, nitrolaky + acetonová lepidla 18kč/100g, vrtule lípová pro gumový pohon 15kč/ø240, vrtule buková pro motory 7,50kč/ø ø240, dráty hliníkové, ocelové, hliníkové trubičky, různá kolečka, velké množství stavebních plánek či motory Bora 5l nebo Atom 1,8ccm³. Dokonce bylo možné zakoupit i balsová prkénka za 2,20kč/dm². To vše se dalo písemně objednat a následně přišlo zásilkovou službou do 14ti dnů jak zavzpomínal Květoš.

S t a v e b n í p o s t u p .

T r u p - klasické stavby ze smrkových lišt a přepážek z překližky, s křídlem na pylonu, spodní směrovkou s dvoukolým jednoduchým podvozkem. Motorová přepážka z překl. 5mm, přepážky pylonu a stevenu směrovky překl. 1,5mm všechny zbývající z překl. 0,8mm. Hlavní lišty 3x3 na pylonu 2x5, 3x10, směrovka 2x5, 2x8, diagonální výztuhy 2x3 a směrovka se symetrickým profilem NACA 0009 má žebra z překl. 0,8mm. Podvozek ohnutý do tvaru z ocel. drátu ø1,5mm a doplněn diskovými koly ø25. K motorové přepážce, její zadní straně je přišitý pevnou syrovou nití a doplněn rohovými výztuhami.

V ý š k o v k a - s již ověřeným profilem Rhode St. Genese 29 má náběžku z lišty 3x3, hlavní 2x5, odtokovka 2x8 a koncové oblouky ohnuty z bambusu nebo pediku ø3mm. Střed výškovky polepen výkresem.

K ř í d l o - je dělené s dvojitým vzepětím a profilem G-358 doplněné vzpěrami. Ve středních žebrech jsou vlepené kolíky z bambusu ø3mm, na náběžce přes háčky z ocel. drátu ø1 se obě poloviny křídla stáhnou gumičkama 2x2mm. Vzpěry jsou profilované z lišt 3x8 a pomoci háčků z ocel. drátu ø1 nasunuty do křídla i trupu se zajištěním gumičkami 2x2.

Žebra i položebra jsou z překl. 0,8mm, náběžka 4x4, hlavní lišta 2x10, pomocná 2x5, odtokovka 3x10 zbroušená do klínu se zářezy pro žebra. Spoj uší pojištěn přelepením překližkou 0,8mm z obou stran. Odtokovka lamelována do tvaru slepením pěti lišt 2x3 ve špendlíkové šabloně. Koncové oblouky pedik či bambus ø3.

P o t a h - celého modelu je středně silným papírem Diplom nebo hnědým Kablo, vypnut vodou s přišpendlením na rovnou desku s mírnými negativy asi 4mm na koncích a následně lakován 2x Celonem.

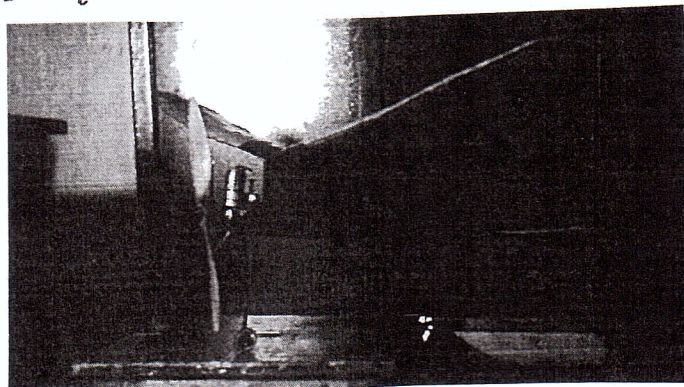
U modelu byl úhel seřízení +3⁰, VOP -0,5⁰, těžiště 75mm od náběžky, motor -1,5⁰

Na závěr několik vzpomínek: Při svém studiu jsem stále lepil různé modelky, učil se angličtině, kterou jsem uplatňoval při dopisování si se studenty ve světě s občasným dárkem od nich v podobě modelářských časopisů. Šetřil každou korunku co jsem si vydělal nebo dostal, abych si mohl koupit další modelářský motor, výkonnější než Atom. Také brigády na letišti byly častější při budování hospodářské budovy s pilotkou. Jen navečer bylo možné provozovat své modely po celém letišti a pak unavený jsem pospíchal domů společně s modelářskou partou Sýkorou Rutarem i Petrujem, abychom byli odpočatí na další den.

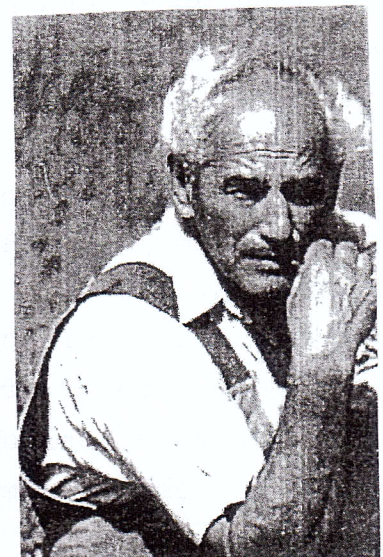
Letiště vzkvétalo, starší piloti nás mladé zaučovali zacházet s největším zn. Stratílek, jezdit s traktorem s natahovaním lan zpět ^{od} ~~na~~ navijáku na start či jezdit s naší Tatřičkou 11. Partu plachtařů v té době vedl ~~edněm~~ ~~km~~ Zagatou Zdeňkem doplňovali bratři Fr. a R. Jandové, V. Stuchlík, M. Posolda, M. Chocholouš, ~~J. Kozák~~ J. Sovadina a nezapomenutelný Karel Kodejš, který se stal prvním náčelníkem Aeroklubu Krnov. Byla to opravdu bezva parta s neuvěřitelným nadšením pro létání s nefalšovaným přátelstvím a radostí ze skutků, které se společně povedly. Postupně přibývali další nadšenci a nad Krnovem se objevovala ve větší míře motorová i nemotorová letadla. Pořádaly se různé úkazky techniky pro veřejnost přímo na letišti, jízdy s alegorickými vozy v májových průvodech městem, pořádaly se plesy, mikulášské večírky i lítání s modely pro děti v rámci propagace. Teprve od roku 1952, kdy bylo k dispozici více letecké techniky, začaly kurzy teorie s elementárním výcvikem na jaře příštího roku přímo na letišti a mladých zájemců bylo docela dost, že ani technika nestačila a první lety se létaly na Piperech J-3. Tolik z vyprávění Květoše Dudy, zapsal Zd. Raška senior.

Technické údaje modelu.

rozpětí 1120mm
délka 870mm₂
plocha celkem 21,4dm²
hmotnost 260g
zátížení 12,2g/dm²
motor Atom 1,8ccm³-vrtule ø240/120mm
profil křídla G-358
profil výškovky Rhode St. Genese 29
profil směrovky NACA 0009



nový Atom 1,8ccm³



Karlík Kodejš