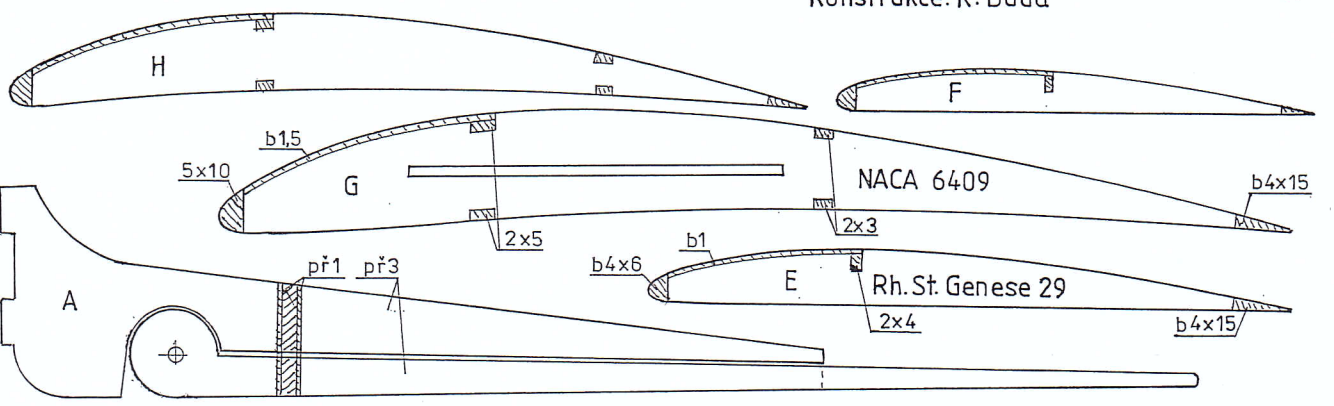


Konstrukce: K. Duda



K D - 1 0 7
=====

Tento model úspěšného konstruktéra a pečlivého stavitele K.Dudý z Krnova vznikl na základě změny soutěžních pravidel, kdy nejnižší hmotnost modelu se určovala jako 200 násobek obsahu použitého motoru. Dříve dle FAI to bylo jen minimální zatížení na plochu- $12\text{g}/\text{dm}^2$ jako u všech volných kategorií. Konstrukce výkonnějších spalovacích motorů si však vyžádala tuto změnu v kategorií C při délce chodu motoru 20sec.

Model jednoduchých tvarů je běžné konstrukce z tuzemských materiálů, doplněn sklápěcí nožkou vpředu a dvěma ploutvemi zespoda na výškovce pro předepsané starty ze tří bodů z desky či země. Bylo tak dosaženo čistější aerodynamiky s menším odporem za letu než s klasickým podvozkem. Proti úletu byl model vybaven sklopením výškovky o 40° po přepálení gumičky na VOP hořícím doutnákem /knotem do zapalovačů/.

Po vítězství na krajském přeboru v Ostravě v květnu 1952 si Květoš vybojoval účast na CMS ve Zruči n/Sáz., ale podmínkou bylo mít nejméně dva soutěžní modely, tak proto vznikl v krátké době tento nový model, kterému nestihl dát ani jméno jen označení DK-107.

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

T r u p - čtvercového průřezu posazen nakoso je smíšené konstrukce. Hlavní čtyři lišty jsou ze smrku 4x4 a přepážek z překližek 1,-1,5-3mm. Mezi přepážkami po celém obvodu vyztužen diagonálními výztuhami z b3x3. Vpředu je z překl.3 vyříznutá sklápěcí nožka z obou stran zpevněná překl.1 a zatahovaná do trupu pomocí gumové nití 2x2. Náběžka i odtokovka pylonu je z b10 s oboustranným potahem b2 a nalepenými žebry křídla z překl.2mm. Celý předek až za křídlo potažen překl.0,8mm ze všech stran. Vzadu zakončen špalíkem b10, tvarován a směřovkou z b3 s řídicí ploškou na dvou plíščích Al.plechu 0,3mm.

V ý š k o v k a - lichoběžníkového tvaru s obvyklým profilem Rhode St.Genese 29 s horním potahem náběžky b1 a všemi žebry b2. Náběžka b4x6, hlavní smrk 2x4, odtokovka b4x15 ke koncům zúžená na 3x10, zbroušená do klínu. Koncové oblouky b10 a rohové výztuhy se dvěma ploutvemi z b3. Střed vy-lepen b1,5 a doplněn bambusovými kolyčky determalizátoru.

K ř í d l o - dělené, spojené duralovým jazykem síly 2 až 2,5mm s dvojitým vzepětím a profilem NACA 6409. Středová žebra z překl.2 a všechna další b2. Potah náběžky b1,5mm, náběžka b5x10, obě hlavní lišty smrk 2x5, pomocné smrk 2x3 a odtokovka b4x15. Koncové oblouky slepeny z b10 a obroušeny do tvaru. Rohové výztuhy b2 a stejně tak výlepy mezi středními žebry. Spoje uší vyztuženy spojkami z překl.2 a diagonální výztuhy odtokovky jsou z lišt b3x3.

P o t a h - celého modelu je středně silným Modellspanem a 3x laková-

no napínacím nitrolakem a lx proti leptání palivem. Úhel seřízení křídla $+3^{\circ}$
výškovka 0° , motor dolů -2° , negativy na uších 3mm, těžiště 115mm od náběžky.

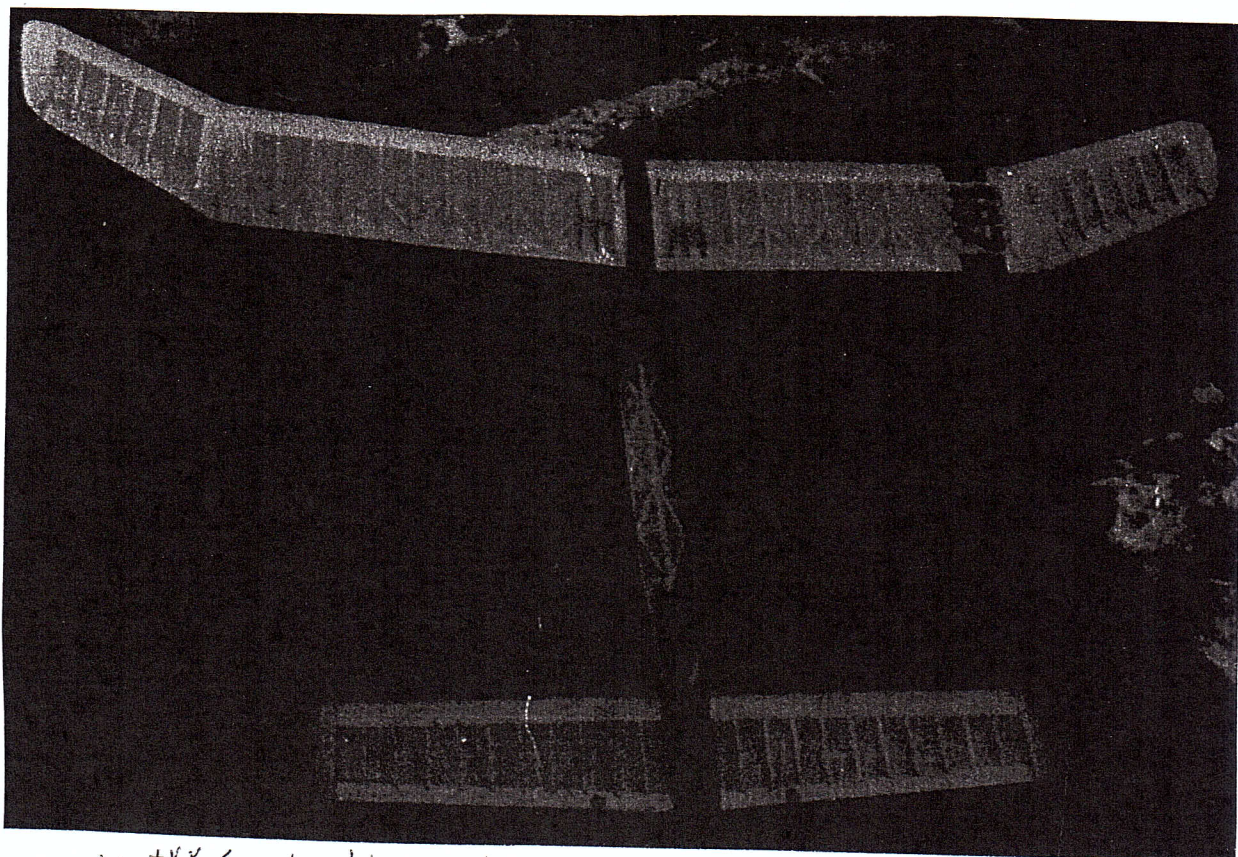
Pár vzpomínek jistě neuškodí - v té době jsem učil na základní škole pod Ježníkem a vedl modelářský kroužek pro začínající modeláře. Stavěly se tyčkové kluzáky typu Ogar, Ero, Jiříčka, Slaví a Vosa s následným létáním na svazích Ježníka. Vymýšleli jsme disciplíny jako kdo doletí dál, kdo poletí déle či přistání na vytyčený cíl což kluky úplně pohltilo, že nechtěli ani domů, byly to bezva časy.

Naše modelářská parta Rutar, Sýkora, Petrůj a já jsme chodili trénovat své modely na letišti a občas brigádníčili zároveň s plachtaři při budování nového hangáru. Jako odměnu nám náčelník Kerel Kodejš slíbil přednostní zařazení do kurzu teoretické přípravy po prázdninách v říjnu. Čas běžel, začal nový školní rok 1952, děti do kroužků modelářů přibylo. Jednou jsem na letišti potkal malého klučíka s modely a nebyl to nikdo jiný než Zdeněk Raška. Pro jeho malý vzrůst to byl pro nás modeláře "Rašečka". Učil se frézářem v podniku Strojovnit Krnov a byl stejně zapálený modelář jako naše parta. Chodil s námi létat, brigádníčit včetně vedení kroužků. Z domova si pak dovezl vlakem celý balík dalších modelů, aby bylo s čím létat. Byly to hlavně Čížkovy konstrukce Káně, Orlík, Sokol, Sluka či Tuhýk autora Hvězdy, které na letišti předváděl, ale hlavně začal konstruovat i stavět modely do nových kategorií.

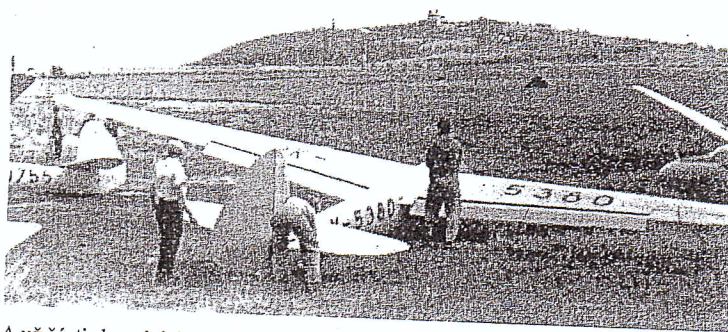
V podzimních měsících celá modelářská parta začala v elementárním kurzu plachtařů vnikat do tajů aerodynamiky, konstrukce a stavby letadel, meteorologie atd., aby na jaře 1953 jsme mohli okusit létání v praxi. V té době byl dvousedadlových větroňů pro výcvik nedostatek. V Krnově byl jen starý německý Kranich /VT-52 Jeřáb/ a Kmotr LG-130. Náčelník tehdy rozhodl, že každý adept plachtařiny bude provádět výcvik na dvou letounech Piper J-3 které byly pozůstatkem darů USA. Každý z nás měl 7 letů v trvání 30ti minut aby se naučil zásady řízení, zatáček atd. Nový dvousedadlový větroň určený pro výcvik LF-109 Pionýr měl aeroklub slíbený teprve ke konci roku 1953 či na jaře roku příštího. Dočkali jsme se jej a další výcvik už pokračoval v pohodě. Na modelářinu už bylo méně času, ale modelů bylo dost, tak jen létalo - zavzpomínal Květoušek a zapsal Rašečka!

Technická data modelu:

rozpětí	1650mm
délka	1245mm
plocha celk.	38,46dm ²
hmotnost	510g
zatížení	13,26g/dm ²
motor-vrtule	Husička 2,5ccm ³ -ø220/100mm
profil křídla	- NACA 6409
profil výškovky	- Rhode St. Genese 29



soutěžní motorák s motorem 2,5ccm³ na nová pravidla 200g/1ccm²



A už části slavných letek - kluzáků - jako například VT-425-OK5380 s pozadím na krásu Cvilínckého kopce...