



## P L A C Á K   K D - 1 1 0

=====

Byl vlastně pokusným modelem do kategorie C2 po zrušení průřezu trupu a osazen výkonným motorem p. Macháčka - AMA 2,5ccm<sup>3</sup>. Snažil se postavit model co nejlehčí dle současných pravidel 200g/ccm<sup>3</sup> = 500g, což se podařilo a dokonce musel do těžiště dovážet 25g!!!, aby model odpovídal pravidlům. Zřejmě to bylo zjednodušené stavbě trupu s použitím balsy na potahu náběžky a odtokovky. Také celá výškovka s výjimkou smrkových listů je balsová. U předšlých dvou modelů jsem pro spoj křídel použil duralový jazyk a zjistil řadu výhod. Aerodynamická čistota i zaručeně stejná poloha křídla. Poutání křídla gumou jsem definitivně zavrhl a nadále používal pro spoj jen jazyk.

S t a v e b n í p o p í s .

**T r u p** - je sestaven a slepen ve tvaru přímo na bokorysu plátnu 1:1 z předem nařezaných listů b3xl4, včetně všech vnitřních příček i pylonu. Náběžka pylonu i odtokovka je z b7xl4 a předek trupu vylepen lípovou destičkou na kterou později nalepíme motorovou přepážku. Spodní díl pro úchyt drátu ø2 /místo podvozku/ je z plně b14 a zrovna tak horní část pylonu. Následně oboustranně polepíme bočnicemi z b3, jenž přední část polepíme navíc překližkou 1mm až za pylon. Po nalepení motorové přepážky ve sklonu -2° dolů i doplňujících přechodů z b14, výztuhy za pylonem a nalepení žebek křídla z překl.2 už jen celek vybrousíme před potahem hotově, do tvaru.

**S m ě r o v k a** - je celobalsová, slepená z listů s žebek s nosným profilem, který model automaticky nutí do pravé zatáčky a koryguje se jen vyosením motoru a malou ploškou ve směrovce. Lepíme až na hotový model v podélné ose.

**V ý š k o v k a** - je klasické konstrukce z žebek a listů s potahem náběžky jen zhora s profilem Rhode St. Genese 29. Žebra zhotovená z b1,5mm, náběžka b5x6, hlavní i pomocné lišty smrk 2x3, odtokovka b3xl0, potah náběžky b1mm. Střed vylepen mezi žebry b1,5mm s bambusovými kolíky determalizátoru s vychylkou 40° a doraz zajišťuje nit. Koncové oblouky b10 a rohové výztuhy b3mm.

**K ř í d l o** - je dělené, spojené duralovým jazykem 2mm uložený v pouzdru z překl.1 a 2mm. Má dvojité vzepětí s profilem G5P s horním potahem náběžky a výztuhami odtokovky. Střední žebra jsou z překl.2mm, všechna další b1,5 -2mm. Náběžka b5xl1, hlavní lišty smrk 2x5, pomocné smrk 2x3, odtokovka b5x20 na uších zúžená na 5xl3. Horní potah b1, koncové oblouky b14x20 tvarované, spoje uší zpevněné spojkou z překl.2mm. Všechny rohové výztuhy b3 a výztuhy odtokovky b2x5. Střední část mezi žebry vylepená b2mm.

**P o t a h** - modelu proveden středně silným Modellspanem jen směrovka s výškovkou tenkým v barevné úpravě dle vkusu stavitele.

Motorově létá model vpravo-vpravo ve stoupavé spirále s vyosením -2°

dolů s úhlem seřízení na křídle  $+2,5^{\circ}$ , výškovka  $-0,5^{\circ}$  a negativy na uších jsou 3mm, těžiště 92mm od náběžky.

Technické data modelu:

rozpětí	1750mm	
délka	950mm	
plocha celkem	37,38dm <sup>2</sup>	2x foto modelu
hmotnost	500g	
zatížení	13,37g/dm <sup>2</sup>	
motor	AMA 2,5ccm <sup>3</sup>	
profil křídla	- G5P	
profil výškovky	- Rhode St.Genese 29	

Snad ještě několik vzpomínek na společné zážitky z letiště Krnov, které jsem měl to štěstí prožít s dobrou partou lidí.

Za čilého leteckého provozu motorových ér či aerovleků jsme my modeláři vylezli na příčný hřeben nad letištěm, usadili se pod starou borovicí už značně ošlehanou od zimních větrů a měli celé letiště jako na dlani. Vpravo na vrchu Cvilín se vypínal velký dvoulovní kostel se dvěma věžemi a nedaleko něj stále kamenná rozhledna s cimbuřím 33m vysoká s minivěžičkou kryjící schody vchodu na rozhlednu. V době mého učení byla obsazená vojáky čs. armády a fungovala jako hláska přeletů letadel /cizích/ v blízkosti česko-polských hranic. Teprve o mnoho let později začala sloužit turistům a veřejnosti.

Náčelník Aeroklubu Krnov - Karel Kodejš byl majitelem pilotního průkazu s č. 1472 od roku 1937 nám mladým občas vyprávěl o svých leteckých začátcích a na poválečné létání s kluzáky Gössling po němcích, ŠK-38 či Z-23. Starty kluzáků se také prováděly právě z toho místa od borovice, kde my modeláři tak rádi sedávali v trávě provoněné tresy kvetoucí mateřídoušky a kochali se nejen přírodou. Aeroklub od roku 1946 docela vzkvétal jen těch ér byl nedostatek, ale už v roce 1947 dokázal uskutečnit první letecký den pro veřejnost.

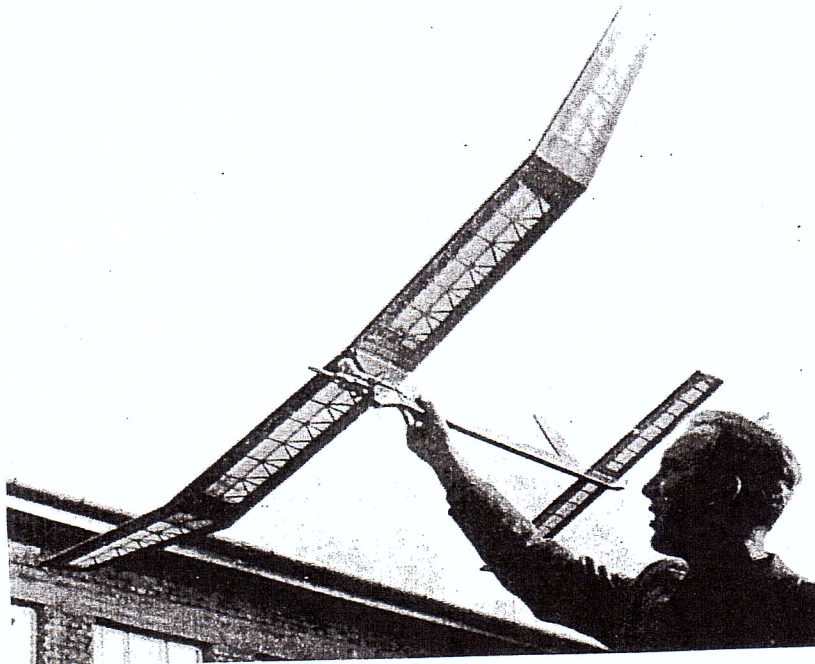
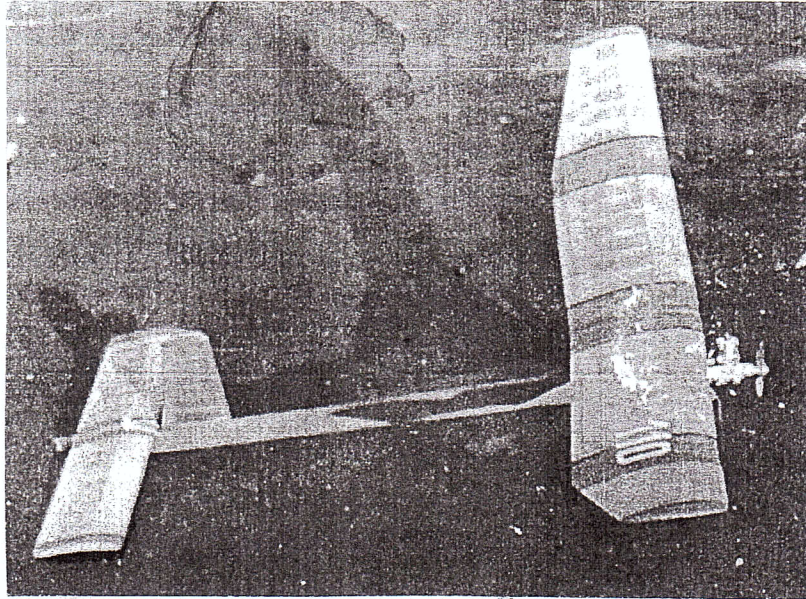
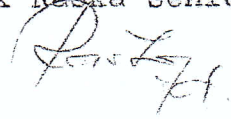
Také budova Aeroklubu s garážemi a modelářskou dílnou nedaleko nádraží Cvilín byla mým častým působištěm k lepení modelů. Byla vybavená nejen pracovními stoly s nářadím, ale hlavně základním materiálem - překližkou, lištami všech rozměrů a laky. Od Květoše Duďy jsem dostal různé zbytky balisy co získal od modelářů z ciziny, které jsem využil beze zbytku včetně pilin, které jsem smíchal s lepidlem a použil na různé přechody. Prostě to byla moje zlatá éra modelářiny a začátky pilotních základů na které velmi rád vzpomínám.

Časté tréninkové létání se soutěžními modely zocelovaly naši fyzičku, když jsme běželi pro své modely ve větrném počasí i 2km daleko. Také šplhání po stromech pro modely či hledání v hustých porostech a polích bylo také dost. Jednou jsem běžel pro model okolo malého hřbitova pod letištěm a za kamennou zdi, pěkně v závětrí chytaly bronz tři místní grácie jen tak na Evu. Málem jsem ztratil směr letu mého modelu i zrak při pohledu na pěk-

né zaoblené křivky přírody. Při zpáteční cestě s modelem jsem se místu v závětrí raději vyhnul, aby třeba nechtěly po učňovi namázat záda! Když jsem to vyprávěl na letišti ostatním klukům, hned se snažili směřovat lety svých modelů do vyznačeného prostoru. Navečer po létání jsme se plachtařům chlubilí co jsme viděli a dověděli jsme se dokonce jejich křestní jména! Svět je opravdu malý a všichni všechno ví!

Na svá učňovská léta i modelářské zážitky z Krnova zavzpomínal

Zdeněk Raška senior



24letý květač s novým soutěžním modelem