

Ota Tvrdoň O Kelečském létání

Tato stránka je internetovým zpracováním stejnojmenné brožury, vydané Městským úřadem v Kelči v říjnu 2001
Kvůli většímu rozsahu brožury je internetová verze rozdělena do čtyř částí, jimiž jsou:

Předválečné období

Po roce 1945

Používaná letadla

Fotogalerie

3. část - Používaná letadla

[Přerov](#), [Hütter H-17](#), [Polydor](#), [Rhön-Adler](#)

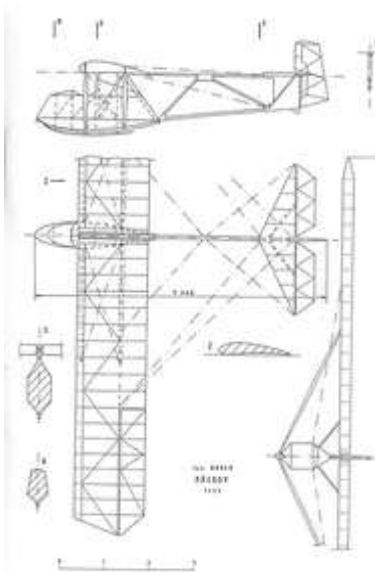
Název: **PŘEROV**
Konstrukce: **Jan Hrbek**
Rok vzniku: **1933**
Stavba: **Josef a Jaroslav Dvořáčkovi, Přerov**
Provedení: **Polosamonosný hornoplošník s rámovým trupem a gondolou pro pilota.**

Křídlo dělené, dvounosíkové, s dřevěnými diagonálami mezi nosníky, náběžná hrana potažena překližkou, zbytek plátnem. Křídlo je vyztuženo dvěma páry rovnoběžných profilovaných vzpěr.

Dřevěný rámový trup s diagonálními výztuhami měl v předu lehkou překližkovou gondolu na zesílené konsolě, nesoucí sedadlo pilota a pákové řízení ruční i nožní. Pod gondolou byla jasanová lyže, odpérována gumovými špalíky. Zadní část trupu byla potažena plátnem a tvořila kýlovou plochu, za ní bylo upevněno částečně vyvážené směrové kormidlo. Trojúhelníková vodorovná stabilizační plocha byla vyztužena dvěma trubkovými vzpěrkami, výškové kormidlo normální, vše dřevěné, potažené plátnem.

Kluzák byl postaven podle něm. vzoru Hols der Teufel s menšími úpravami ve tvaru směrovky a konců křídel. První kluzák, postavený bratry Dvořáčkovými měl gondolu dělenou tak, že celá přední část od spodní konsoly až k sedadlu pilota byla odnímací, další kluzáky pod označením Přerov II a III byly v podstatě stejné, jenom gondoly byly pevné.

S přerovským kluzákem byl ihned koncem roku 1933 započat plachtařský kurs v Přerově, potom byl zkoušen na Rané u Loun, kde také posloužil v plachtařském kursu a pak následovaly další kursy v Přerově.



Přerov II postavil pro svou skupinu i K. Vinklar s J. Švébišem z Kelče na Moravě, který dostal název "Kelč" a bylo to první letadlo, postavené touto dvojicí.

V srpnu 1935 uskutečnil R. Hübner na větroni "Přerov" v Bystřici pod Hostýnem let v trvání 24 min a vyzkoušel tak poprvé s úspěchem hostýnský terén pro plachtění.

V srpnu 1935 byla také v Přerově uspořádána soutěž v klouzavém letu s přistáním na cíl, který vyhrál L. Dvořáček vzdáleností 4,30 m.

V Přerově byl také zhotoven kluzák pro skupinu MLL v Bystřici pod Hostýnem a další.

Kluzáky Přerov II a III byly také postaveny skupinami MML např. ve Vysokém Mýtě a ve Zlíně. Zlínští se svým Přerovem III uskutečnili na podzim 1937 měsíční plachtařský kurs na Straníku, kterým prošlo 39 žáků.

V Novém Hrozenkově v roce 1937 Cyril Vrážel a Josef Kaslinc postavili kluzák Přerov I, který byl 8. srpna 1937 slavnostně pokřtěn na "Javorník". Kluzák pak velmi dobře sloužil hrozenkovským plachtařům až do okupace Československa, kdy byl příslušníky německé pohraniční stráže rozbit.

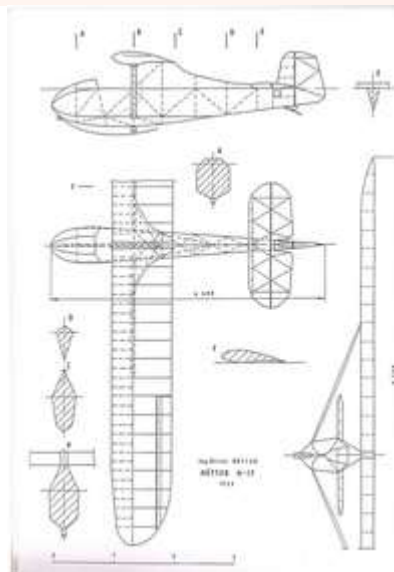
Technická data:

Rozpětí 12,7 m, délka 6,54 m, hloubka křídla 1,6 m, nosná plocha 20 m², hmotnost prázdného letadla 100 kg, hmotnost letová 170 kg, plošné zatížení 8,5 kg/m².

Název:	HÜTTER	H-17
Konstrukce:	Ing. Ulrich	Hütter
Rok	vzniku:	1933
Provedení:	Polosamonosný hornoplošník se šestihrábným trupem.	

Křídlo dělené, jedonosníkové s pomocným diagonálním nosníkem, profil G-535, přední část až k nosníku potažena překližkou, zbytek plátnem. Křídla jsou připojena na horní hranu trupu, ze stran podepřena dvěma profilovanými vzpěrami.

Dřevěný trup šestiúhelníkového průřezu je potažen překližkou, jasanová lyže odpružena gumovým špalíkem, někdy bývá doplněna centrálním kolečkem. Otevřený pilotní prostor se sedátkem pilota má ruční řízení pákové, směrové kormidlo je ovládáno pedály. Na konci trupu je pevná kýlová plocha se směrovým kormidlem, před ní je umístěna vodorovná stabilizační plocha s výškovým kormidlem, vše dřevěné, kýlová plocha potažená překližkou, ostatní plátnem.



U nás tento nejmenší rakouský větroň postavili členové PO MLL v Kelči na Moravě Karel Vinklar a Josef Švébiš v roce 1935 se změněným tvarem směrového kormidla. Byl úspěšně zalétán a počátkem roku 1936 zkoušen i technickou komisí MLL s kladným hodnocením letových vlastností. Větroň, který dostal jméno "Racek", byl přihlášen na III. soutěž plachtařů MLL do Žiliny v r. 1936. Bohužel však nevyhovoval předpisům pro účast na závodech, takže k nim nebyl připuštěn. Velmi dobře však posloužil domácím plachtařům, kteří s ním létali v okolí i zajížděli na různé terény, takže létal např. na Radhošti, Uhřínově a jinde.

V Kelči si pak Karel Vinkler zařídil dílnu na výrobu letadel a zde byly vyrobeny další H-17 pro Hranice a

Kopřivnici s prodlouženým předkem.

Další větroň tohoto typu byl postaven v roce 1937 Odbornou školou pro zpracování dřeva ve Valašském Meziříčí pro místní skupinu MLL, který byl nazván "Káně".

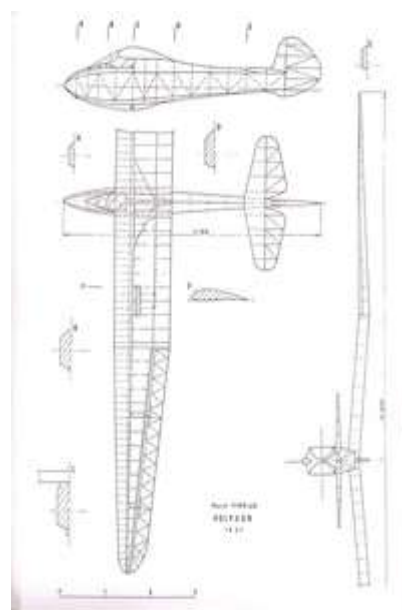
Amatérsky byl větroň postaven ještě členy PO MLL Brno a Adamov.

V současné době byl větroň H-17 postaven Miroslavem Staňkem z Příbrami po několikaletém úsilí. Zalétán by měl být v květnu 1996 a bude to první létající old timer u nás postavený.

Technická data:

Rozpětí 9,7 m, délka 4,64 m, hloubka křídla 1 m, nosná plocha 9,2 m², hmotnost prázdného letadla 80 kg, hmotnost letová 155 kg, plošné zatížení 16,8 kg/m².

Název:				POLYDOR
Konstrukce:	Karel			Vinklar
Rok	vzniku:			1937
Stavba:	Karel	Vinklar,	Josef	Švébiš
Provedení:	Samonosný hornoplošník s hranatým trupem.			



Křídlo je dvoudílné, dvounosníkové, lomené do M, do lomení obdélníkové, dále lichoběžníkové s eliptickými konci. Profil GB-549 přechází v GB-682. Přední hrana potažena překližkou, zbytek plátnem. Poměrně velká křídélka zabírají celou vnější část lomení.

Dřevěný, šestihranný trup s podélníky, přepážkami a diagonálním vyztužením je potažen překližkou, pilotní prostor byl zakryt velkým průhledným krytem, řízení norm. ruční pákou a šlapkami. Pro přistání sloužila jasanová lyže, odpružená gumovým špalíkem. Na konci trupu je vytvořena malá kýlová plocha, na kterou je připojeno velké, částečně vyvážené směrové kormidlo. Vodorovná stabilizační plocha, umístěná před plochou kýlovou, je potažena překližkou a nese norm. výškové kormidlo, potažené plátnem.

Větroň byl postaven v Kelči na Moravě v roce 1937-38 v dílně Karla Vinklara za pomoci Josefa Švébiše a členů PO MLL Bystřice pod Hostýnem, pro který byl určen.

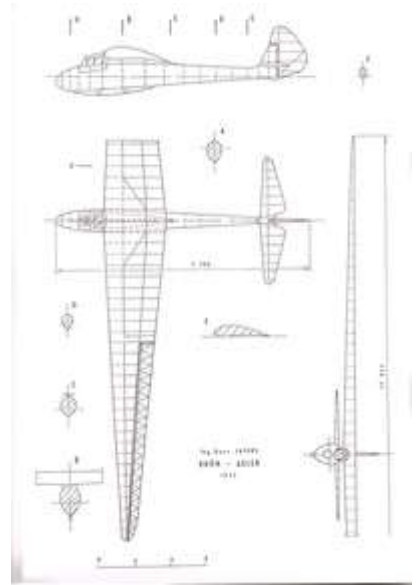
Vzorem byl německý větroň Helios, jehož kovový trup byl změněn na dřevěné provedení a i další detaily byly provedeny podle vlastních možností.

Větroň byl nejdříve zalétáván na Uhřínově, kde s ním při prvním letu v červenci 1938 létal Josef Švébiš půl hodiny. Později byl zkoušen v Olomouci Ol. Burešem ve vleku za motorovým letadlem. Do okupace ČSR však již větroň uskutečnil jen několik málo letů.

Technická data:

Rozpětí 15 m, délka 5,7 m, největší hloubka křídla 1,25 m, nosná plocha 15,2 m², hmotnost prázdného letadla 125 kg, hmotnost letová 200 kg, plošné zatížení 13 kg/m².

Název: **RHÖN - ADLER**
Konstrukce: **Ing. Hans Jacobs**
Rok vzniku: **1932**
Provedení: **Vysokovýkonný samonosný hornoplošník s oválným trupem.**



Křídlo je dvoudílné, dvounosíkové, silně lichoběžníkového tvaru, téměř do špičky, profil GB-652. Náběžná hrana potažena překližkou, zbytek plátnem. Dlouhá úzká křídélka zabírají přes polovinu rozpětí. Křídla jsou kováním spojena navzájem a připojena na horní hranu trupu.

Dřevěný, štíhlý a oválný trup s podélníky a přehradami je potažen překližkou. Přehrady za pilotem mají na horní straně kování pro uchycení křídel, na dně trupu je zesílený nosník, nesoucí sedadlo pilota a řízení. Pilotní prostor je zakryt velkým snímacím průhledným krytem. Zesponu trupu je upevněna silná jasanová lyže, vypérována gumovými špalky a ze stran zakrytá koženým krytem. Zadní část trupu končí kýlovou plochou, na které je zavěšeno částečně vyvážené směrové kormidlo, výškové kormidlo je plovoucí, dvojdílné, nasazené na trubku v kýlové ploše.

U nás byl tento typ postaven Karel Vinklarem a Josefem Švébišem v Kelči na Morave pro PO MLL Prostějov v roce 1935.

Větroň se zúčastnil III. závodů plachtařů MLL v Žilině 1936 pod jménem "Prostějov" s piloty Richardem Hübnerem a Josefem Švébišem. Pilot R. Hübner se umístil na 5. místě v soutěži jednotlivců, když již první den ulétl vzdálenost 28 km. Po přistání však byl větroň v terénu bouří obrácen a poškozen. Byl však opraven a prakticky poslední závodní den 15.7.1936 se podařilo R. Hübnerovi docílit třetího nejlepšího času dne, tj. 7 hod a 19 minut.

Větroň se zúčastnil i dalších závodů v roce 1937 a 1938, tentokrát však pilot R. Hübner nedosáhl výraznějších výkonů.

Poslední významný let provedl 29.6.1938 Gustav Heger na letišti Uhřínov, když dosáhl čas 5 hod a 3 minuty, čímž si splnil první podmínku na stř. "C". Byl to zároveň nejdelší čas na tomto letišti.

Technická data:

Rozpětí 17,4 m, délka 7,2 m, největší hloubka křídla 1,8 m, nosná plocha 18 m², hmotnost prázdného letadla 175 kg, hmotnost letová 250 kg, plošné zatížení 13,9 kg/m².