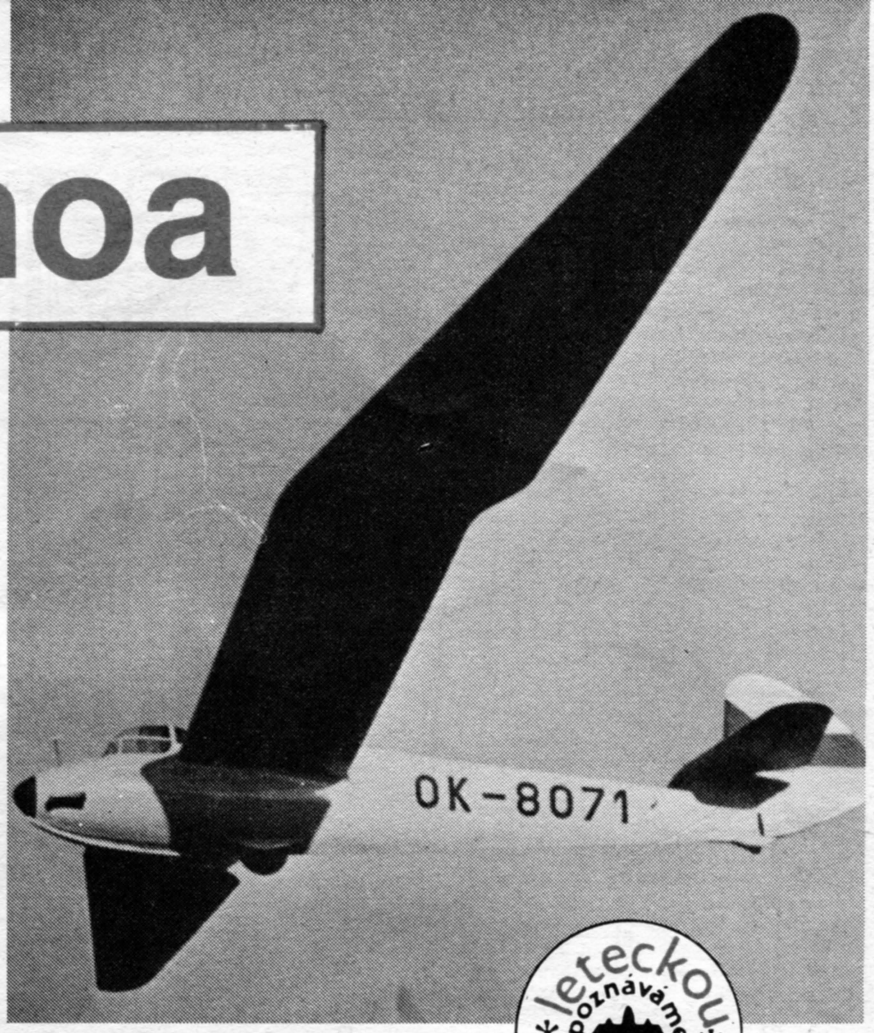
Minimoa



leteckou techniku poznáváme

Když v červnu 1914 vypukla první světová válka, nikdo netušil, že se rozhořel nejničivější válečný požár lidské historie, ve kterém se objevila řada nových a „perspektivních" zbraní. Jednou z nich bylo i letadlo, stroj považovaný do té doby spíše za cirkusovou atrakci.

Když válka po čtyřech létech skončila, stanovil Versaillský mír poraženému Německu řadu podmínek. Jednou z nich byla likvidace vojenského letectva a podstatné omezení letecké výroby. Němečtí konstruktéři se tedy začali s důkladností sobě vlastní věnovat letadlům dopravním a sportovním; neopomenuli ani nově vzniklé odvětví sportovního létání — plachtění. Němci na tomto poli brzy dosáhli výrazných úspěchů a ve třicátých létech již německé větroně představovaly světovou špičku, jíž koneckonců zůstaly dodnes.

Jednou z nejvýznačnějších postav té doby byl ing. Wolf Hirth, konstruktér a spoluzakladatel firmy Schempp-Hirth. V roce 1934 navrhl vysokovýkonný větroň s poněkud exotickým jménem Moazogotl. Tento vzpěrový hornoplošník s rozpětím 20 metrů sice zůstal pouze v prototypu, ale Hirth na něj navázal o rok později další konstrukcí.

Nový větroň měl rozpětí zmenšené na 17 metrů a byl již samonosný. Protože vznikl zmenšením předchozí konstrukce, dostal jméno Minimoa.

Po svém předchůdci zdědil téměř nezměněný trup a hornokřídlé uspořádání. Piloti si však stěžovali na špatný výhled z kabiny jinak vynikajícího větroně, a tak už byl další prototyp středoplošník. V této podobě se Minimoa stala nejslavnějším Hirthovým větroněm předválečného období a lze bez nadsázky říci, že také asi nejkrásnějším větroněm „zlaté éry" letectví.

Větroň byl postaven v rekordním počtu 110 kusů a během výroby prodělal řadu úprav a zlepšení. Změnil se tvar i rozměry ocasních ploch, málo účinné odstěpné brzdicí klapky byly nahrazeny klapkami systému Schempp-Hirth a jasanovou přistávací lyži doplnilo kolo s nízkotlakou pneumatikou. Pod označením Minimoa 2a vzlétl i dvoumístný prototyp s výrobním číslem 45 a imatrikulací D-15-923.

Na kontě sportovních úspěchů větroně Minimoa je několik rekordů, včetně jednoho světového. Pilot Walter Drechsler dosáhl 5. srpna 1938 převýšení 6687 metrů nad místem startu, jímž bylo legendární Wasserkuppe.

Naděje na úspěšný export sice hitlerovské ministerstvo letectví zmařilo, ale po válce se přece jen větroně dostaly do různých zemí a několik dokonce létalo i v našich aeroklubech. Známé jsou například snímky letadla s poznávací značkou OK-8071, které létalo v Kralupech nad Vltavou.

Do dnešních dnů se ve světě údajně dochovalo sedm letadel tohoto typu; některé jsou exponáty v muzeích, ale většina po pečlivé renovaci dosud létá a jsou ozdobou srazů historických větroňů. Loňského setkání veteránů v Maďarsku se například zúčastnila bílá Minimoa s poznávací značkou D-1080.

TECHNICKÝ POPIS

Minimoa byl jednomístný výkonný větroň celodřevěné konstrukce se samonosným křídlem.

Trup oválného průřezu měl kostru z překližkových přepážek a podélníků potaženou překližkou. Pilotní prostor kryla uzavřená kabina, snímatelná i s částí překližkového potahu trupu. Palubní deska byla vybavena základními přístroji pro kontrolu letu. Větroně, které jsou dnes v provozu, jsou vesměs vybaveny moderními přístroji a většina z nich má i nové kryty kabin z jednoho kusu organického skla.

Přistávací zařízení tvořila jasanová lyže, odpružená pryžovými bloky, a brzděné kolo s nízkotlakou pneumatikou o rozměrech 380×150. Na konci trupu byla ocelová ostruha.

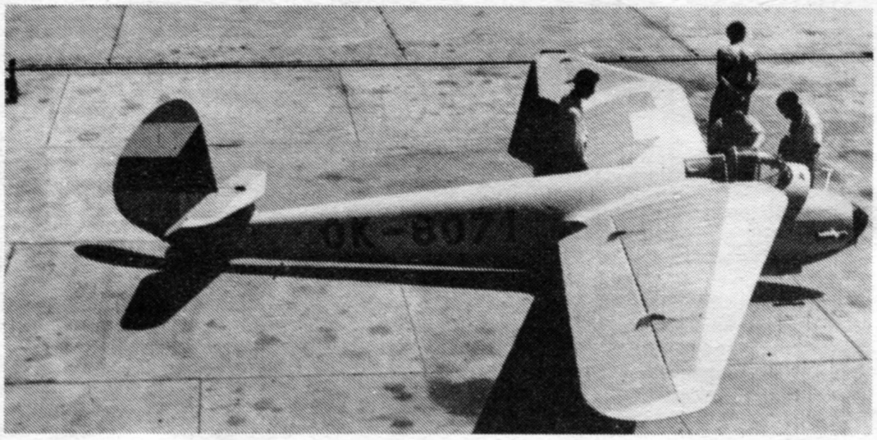
Křídlo lomené do M s charakteristickým „Hirthovským" půdorysem bylo dvounosníkové. Žebra a položebra náběžné části byla až po hlavní nosník potažena překližkou; tuhý potah byl rovněž v místě lomení křídla a u kořene. Celek byl potažen plátnem.

Profil Gö 681 u kořene křídla přecházel v profil Gö 693 v polovině rozpětí a v souměrný na koncích křídla. Střední části křídla měly vzepětí 10°; vnější části byly bez vzepětí. Na křídle byly použity aerodynamické brzdy Schempp-Hirth.

Ocasní plochy stejné konstrukce jako křídlo měly tuhý potah náběžné části a plátěný potah. SOP byla plovoucí.

Zbarvení. Větroně většinou létaly v původní barvě materiálu. Trup byl lakován do vysokého lesku, písmena poznávacích značek byla černá. Renovované letouny jsou často bílé, s červenými doplňky a černými poznávacími značkami.

Kralupská Minimoa s černou poznávací značkou OK-8071 na bocích trupu létala v bílém zbarvení. Poznávací značky, které byly později namalovány i na spodní stranu křídla, byly na obou stranách směrovky doplněny čs. vlajkou. Příď letounu byla natřená červeně, přistávací lyže pravděpodobně černě.

Technická data a výkony: Rozpětí 17 m, délka 7 m; nosná plocha 19 m^2; štíhlost 15,21; zatížení na jednotku plochy 18,42 kg/m^2; klouzavost 1 : 26; nejmenší klesavost 0,62 m/s; nejvyšší rychlost 220 km/h; cestovní rychlost 60 až 85 km/h.

M. Květoň
Snímky O. Měrka