

Praga E-114

První prototyp (OK-PGA) byl vybaven motorem Aeronca E-113 o výkonu 26,5 kW. Na konci září 1934 se účastnil Národního letu Republiky československé, kde s piloty R. Smetanou a F. Zeleným obsadili jedenácté místo. Ministerstvo národní obrany požadovalo prověrku výkonů a vlastností ve Vojenském technickém a leteckém ústavu, kterou nový prototyp podstoupil s četařem Řechkou v březnu 1935. Ten ocenil výborné letové vlastnosti, stabilitu i hospodárnost provozu. Od jara 1935 sériově vyráběné stroje obdržely ploché dvouválcové motory chlazené vzduchem Praga B o výkonu 29 kW ing. B. Šimúnka. První sériový stroj (v. č. 103, OK-LAF), zvaný „Air Baby“, byl určen pro MLL Praha. Pod dohledem komisařů MVP proběhly jeho zkoušky na letišti v Letňanech od 29. května do 1. června 1935, certifikát obdržel 13. června. Ve stejný den obdržel certifikát rovněž stroj ČKD-Praga (v. č. 106, OK-PGB) a posledního července rovněž první E-114 (OK-IPN) létající v pražském aeroklubu. V srpnu 1935 se továrna "Bejbina" imatrikulace OK-PGP s pilotem V. Košťálkem a ing. J. Šlechtou vydala na předváděcí turné západní Evropou, které nalezlo odezvu v zájmu společnosti F. Hills and Sons Ltd. (Hillson) z Manchesteru o sériovou výrobu. Firma vyprodukovala celkem třicet devět exemplářů E-114.

Praga E-114 s motorem Praga B

Typ motoru: plochý dvouválec Praga B
 Výkon motoru: 40 k
 Rozpětí: 11,00 m
 Délka: 6,60 m
 Nosná plocha: 15,25 m²
 Hmotnost prázdného letounu: 265 kg
 Vzletová hmotnost: 435 kg
 Maximální rychlost: 146 km/h
 Cestovní rychlost: 125 km/h
 Dostup: 3300 m
 Výstup na 1000 m: 9 min
 Dolet: 500 km

POUŽITÉ PODKLADY: / USED REFERENCES:

Letectví a Kosmonautika
 Osobní archívy/ Personal archives
 Internet - Wikipedia

The Praga E.114, first flown in 1934 and designed by Jaroslav Šlechta, was a high wing, cantilever monoplane seating two in a side-by-side cabin. It was an all wood aircraft with a two spar single piece wing; the spars and ribs were built from pine and plywood and the wing plywood covered. The wing section was reflexed at the trailing edge. The wing had a constant chord centre section with taper on the trailing edge outboard and rounded tips. The ailerons were plywood covered and unbalanced. Its fuselage was a pine framed, plywood covered hexagonal box, with the straight edged fin an integral part. The rudder was rounded and horn balanced. Though the rudder was wood framed and covered, the tailplane, mounted just above the fuselage and externally braced from below, had a tube steel structure and was fabric covered. The elevators were balanced by an elastic rope to the control column.

Early aircraft were powered by a 29 kW (36 hp) Aeronca E-113 air-cooled, boxer two-cylinder engine mounted in the extreme nose with its cylinders exposed. Early production aircraft replaced the US-built Aeronca with a very similar Czechoslovakian engine, also built by Praga, called the Praga B. Later the similar but more powerful Praga B2 was fitted and from 1936 this was replaced in turn by the four-cylinder Praga D producing 49/55 kW (65/74 hp), with each pair of exposed cylinders merged into a single housing for lower drag.



**VOLITELNÉ
OPTIONAL**



**VYVRTAT
DRILL HOLE**



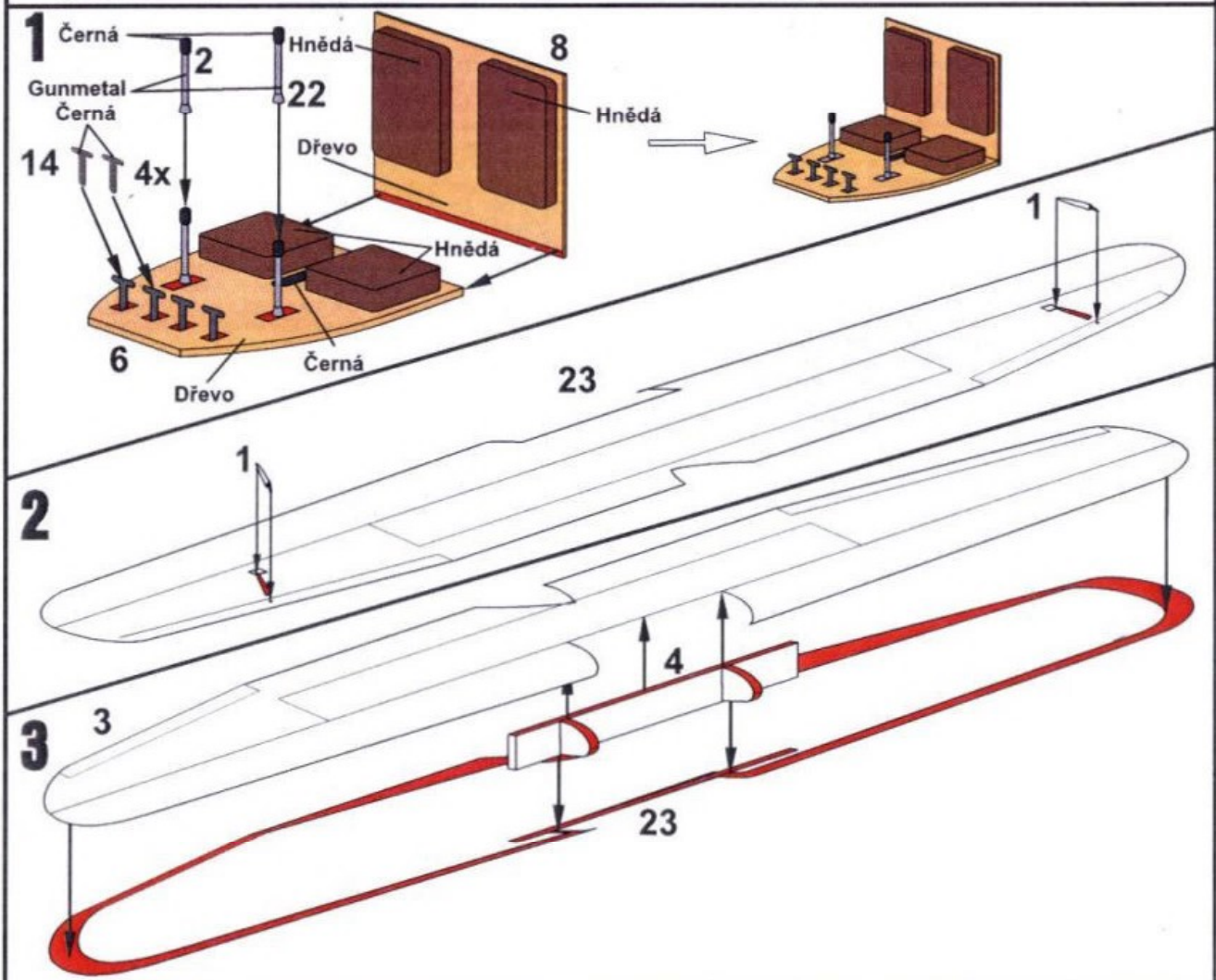
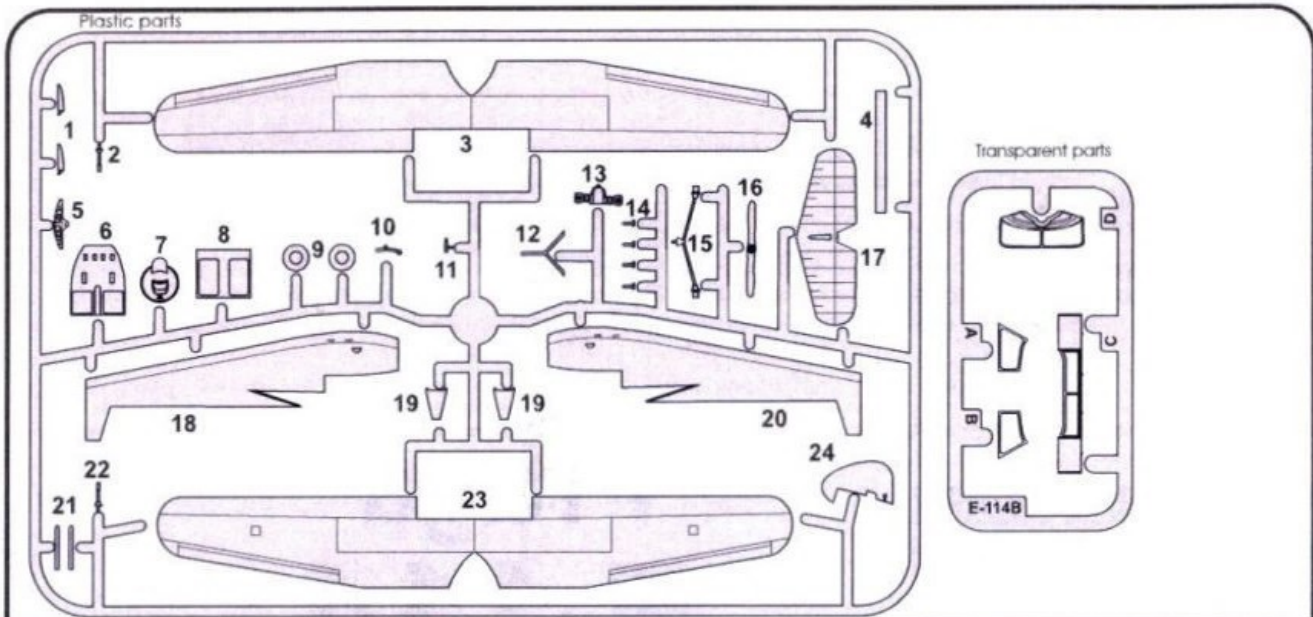
**SYMETRICKY
SYMMETRICAL**



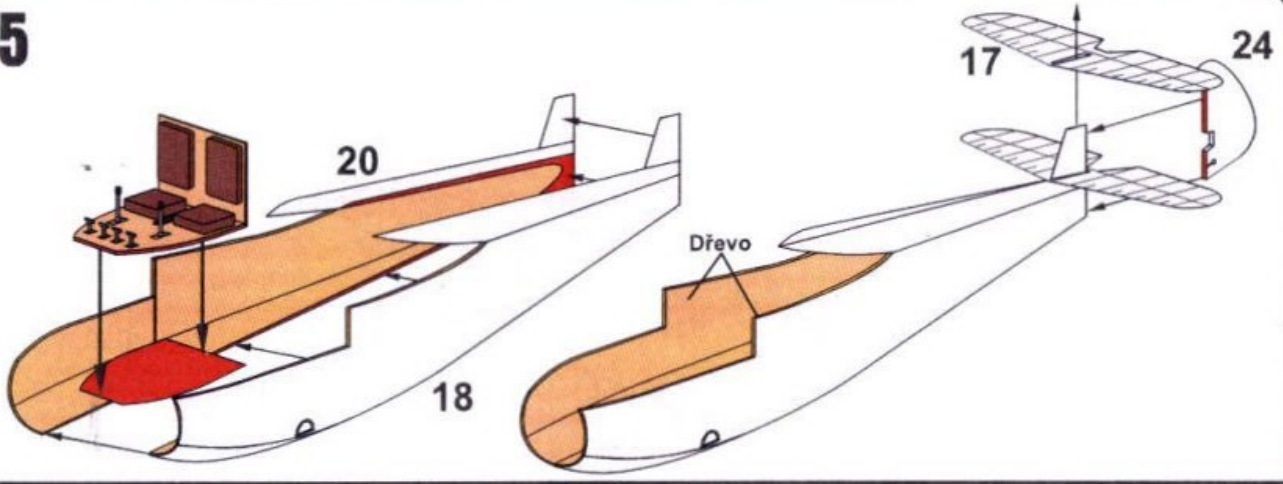
**ODSTRANIT
REMOVE**

Používejte pouze vhodné nářadí, lepidlo a barvy. Během práce nejzjte a nepijte.
 POZOR - obsahuje malé součásti, které mohou mít ostré hrany. Není vhodné pro děti.

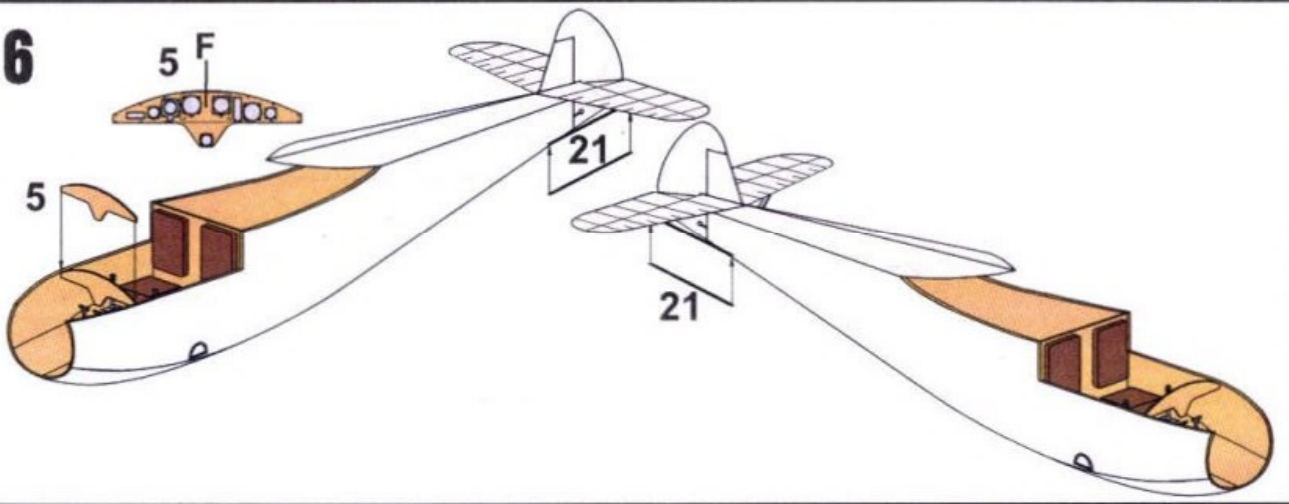
Use proper tools, glue and paints. Do not eat and drink during the work.
 WARNING - contains small parts with possible sharp edges. Not suitable for children.



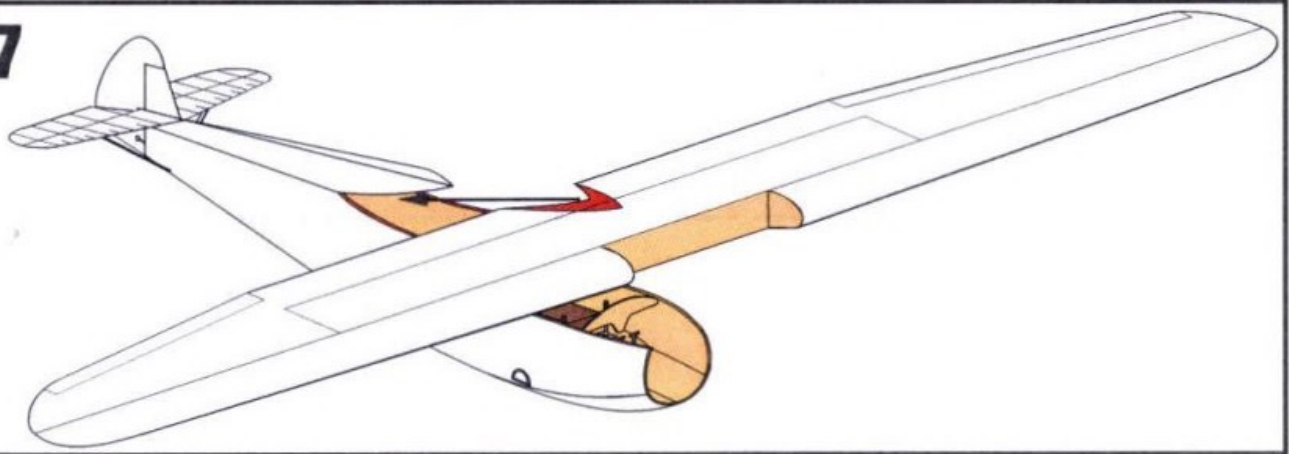
5



6



7



8

