



pro mladé
i pro staré

Taletka

(re) Opravdu to není chyba tisku. Model – vlastně hned tři na jediném pláncu – se nejméně jednoduše: TAndem + LETadlo*) + KACHNA. A stejně jednoduchá je i stavba modelu, s kterým užijete mnoho radosti. Je sice zapotřebí postavit dvě křídla, ale jsou jednoduchá a když dáte dohromady všechny součástky, můžete jeden den létat se třemi druhy letadla. Navíc se naučíte dobře rozpoznat vliv podélného seřazení (úhel nastavení křídla vzhledem k výškovce), čímž si možná později u nákladnějších modelů ušetříte mnoho starostí.

K STAVBĚ: Z balsy tl. 3 mm vyřizeme trup 1 a přilepíme na něj přistávací lyži 2 z pfečličky tl. 2 mm. Z balsové lišty 4 x 2 uřizeme dvojmo uložení křídla 3 a rovněž dvojmo uložení výškovky 4 a přilepíme na plochu z boku k trupu. Směrovku 5 a přechod 6 z balsy tl. 1 mm přilepíme k trupu na tupo. Výškovku 7 z měkké balsy tl. 1,5 mm obrusíme, uprostřed nařizeme, nalomíme a slepíme do „V“ podle pláncu. Výškovka má profil rovné desky se zaoblenými hranami.

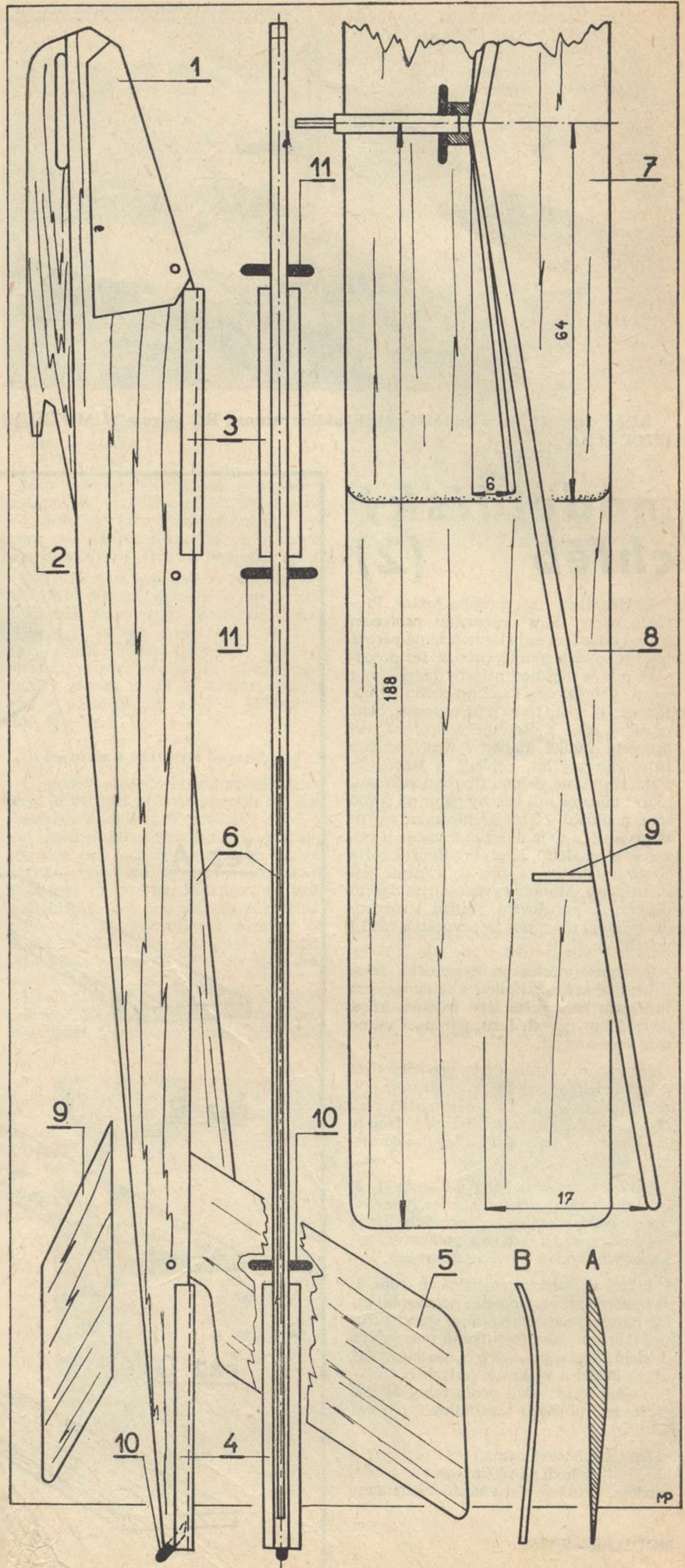
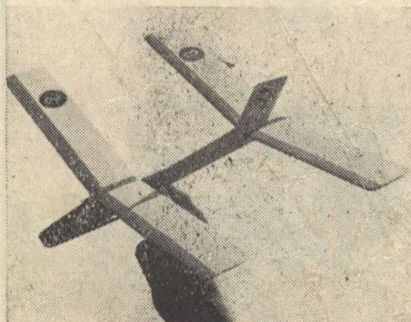
† Křídlo 8 z balsového prkénka může mít tloušťku buď 3 mm nebo 1 mm. První verze je označena na pláncu písmenem A. Křídlo z velmi měkké balsy je ubroušeno shora do profilu podle pláncu, rozřiznuto uprostřed a po zbrusnění úkosu slepeno na tupo do „V“. Model s takovýmto křídlem je rychlejší (hodí se na svahové létání a k „vystřelování“ gumou).

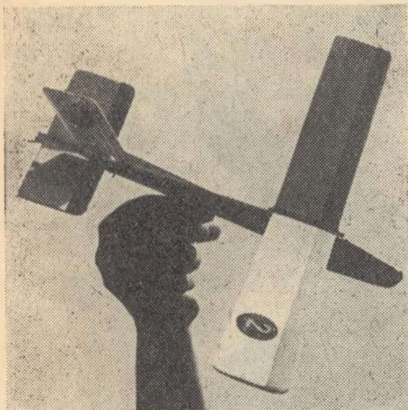
Křídlo verze B je vyřiznuto z měkké balsy tl. 1 mm, do profilu prohne napáfené prkénko v prstech. Po zaschnutí je rozřizneme a slepíme opět do „V“. Model s tímto křídlem je vhodný pro tahání na lanku a k létání na svahu za mírného větru. V každém případě je však potřeba zhotovit křídla dvě (pro tandem a kachnu). Na druhé křídlo přilepíme ještě zesponu dvě pomocné směrovky 9 z balsy tl. 1 mm. Nakonec zalepíme do trupu dva bambusové kolíčky 11 pro uchycení křídla a dva kolíčky 10 pro uchycení výškovky.

Všechny součástky přebrousíme jemným brusným papírem a přelakujeme dvakrát bezbarvým acetonovým lakem. Kabinu znázorníme černou tuší, náběžné hrany křidel a výškovky můžeme zpevnit přilakováním proužků papíru Modelspan.



*) Míněno obvyklé uspořádní.





◀◀

ZALÉTÁVÁNÍ. Nejprve zalétáme LE-TADLO*). Pod odtokovou (zadní) hranu výškovky vsuneme podložku tlustou 1 mm a přilepíme ji k ní. Tím jsme dosáhli úhlu seřízení (křídlo – výškovka) asi $+2^\circ$. Křídlo (bez pomocných směrovek) a výškovku připevníme tenkou gumičkou, do otvoru v lyži vsuneme kousek oloveného plechu tak těžký, abychom jim model správně vyvážíli (rovnovážný stav při podepření v 1/3 hloubky křídla). Padá-li model strmě, ubereme zátěž a houpe-li, přidáme.

KACHNU zalétáváme podobně. Výškovku připevníme gumičkou v místě, kde bylo křídlo, **ale obráceně – odtokovou hranou kupředu**. Podložku, která je přilepena zespodu výškovky, máme tedy nyní



tak, že zaručuje opět úhel seřízení asi $+2^\circ$ vzhledem ke křídlu s pomocnými směrovkami, které je stejně jako křídlo pro LE-TADLO bez podložek. Klouzává let seřídíme opět množstvím zátěže.

TANDEM připravíme k letu tím, že dozadu připevníme křídlo se směrovkami a dopředu normální křídlo. V tomto případě létáme s nulovým úhlem seřízení (bez podložek) a seřizujeme opět zátěží.

ZKUSTE u všech tří verzí měnit úhel seřízení od 0° až asi $+5^\circ$ a sledujte, kdy model létá stabilně. Možná právě tím si nejlépe vysvětlíte některé jevy z létání, které znáte, ale nejsou vám jasné. Zajímavé je také zkoušet, při jakém úhlu se dá model dobře házet, „vystřelovat“ gumou a kdy dobře plachtí na svahu.

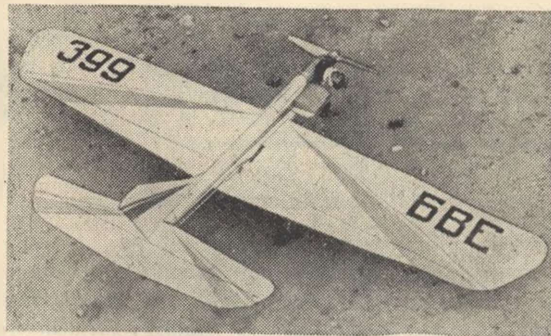
O. ŠAFFEK

JEN upoutané modely

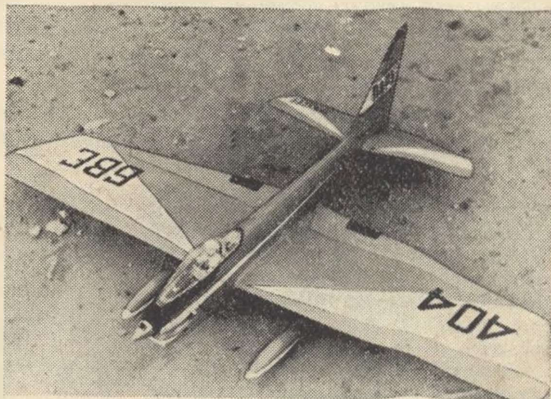
staví modelář Viktor Jefimovič Bogdanov z města Volžkij ve Volgogradské oblasti SSSR. Dělá to na základě dvacetileté leteckomodelářské praxe a soudíme, že dobře, i kdyby mu nebyl už před šesti lety propůjčen titul mistra sportu. Napsal nám upřímný dopis, z něhož vyjímáme: „... Odebírám Váš časopis už 10 let, velice se mi líbí a pomáhá mi v modelářské práci. Přátelé mi radili, abych Vám též poslal fotografie některých svých modelů. Já sám jsem vdáhal; myslím si, že na nich nic zvláštního není a Váš časopis publikuje význačnější práce. No, ale nakonec jsem to přece jen zkusil – necht čtenáři Modeláře posoudit mé práce. Snad Vás může zajímat i to, že jsem již v roce 1966 zvítězil v oblastní soutěži akrobatické a v zonální soutěži combat. Váš V. J. Bogdanov“

Vybrali jsme 4 nejlepší fotografie modelů soudruha Bogdanova, jež máte před sebou a které – spolu s dalšími neuvěřitelnými – svědčí jednak o jeho značné pracovitosti, jednak o dovednosti a osobním vkusu. Přejeme mu hodně dalších úspěchů. (red)

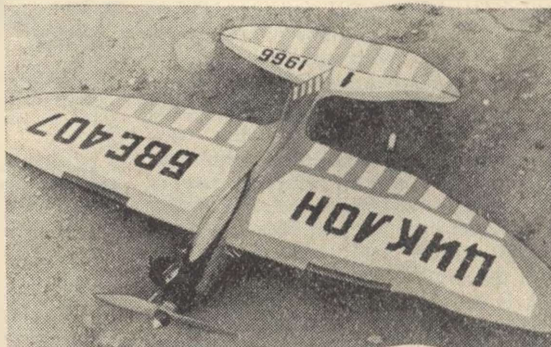
Cvičný akrobat „S-TA 399“ je celobalový, váží 465 g a s motorem MK-12v létá rychlostí 90–100 km/h



Soutěžní akrobatický model „S-Ta 404“ byl nazván konstruktérem Parus (Plachta). Má rozpětí 1040 mm, váží 630 g a rychlost s motorem Ritm je 95 km/h



Combat „Cyklon 1“ o rozpětí 820 mm, dosahující rychlosti 130 km/h s motorem Ritm 2,5 cm³, vybojoval zlatou medaili na zonální soutěži ve Volgogradě



V Modeláři se zalíbilo soudruhu Bogdanovi australské sportovní letadlo Victa Airtourer, jehož maketu si postavil. Řečil ji jako rozkládací a schopnou akrobacie s motorem Kometa 5 cm³, při letové váze 1620 g a rychlosti 70–80 km/h. Při fotografování model neměl ještě dokončený kryt plně vybavené kabiny

