



■ V zemích s rozvinutou tradicí upoutaných modelů, například v Nizozemí nebo ve Velké Británii, se létá kategorie podobná soutěži týmů.

Modely jsou polomakety skutečných letadel pro závod kolem pylonů s plochým trupem; poháněny jsou motorem o zdvihovém objemu 2,5 cm³. Připomínají tedy jednodušší verzi modelů naší kategorie SUM. Charakter závodu by možná do letového kruhu přilákal ty mladé modeláře, kterým „sumky“ v současné podobě nevyhovují. Uvažujte o tom a napište! Pravidla, například nizozemská, bych snadno získal a jejich úprava na naše podmínky by neměla být problémem.

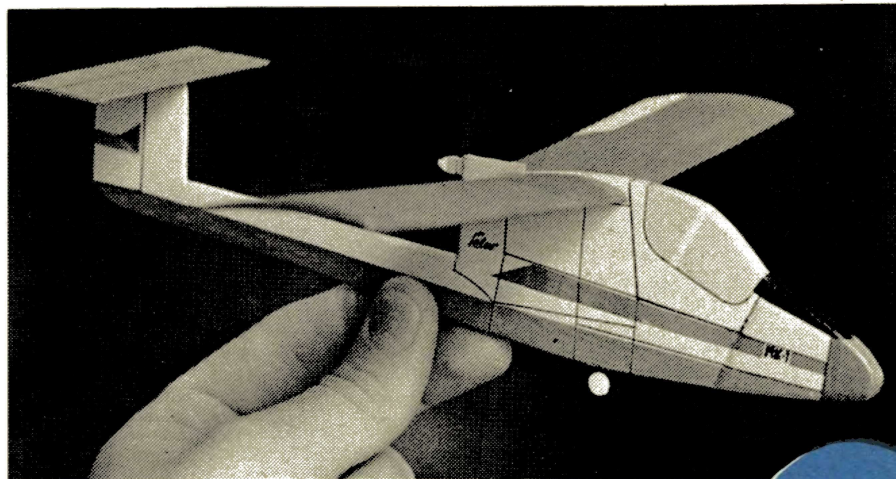
■ V kategorii upoutaných akrobatických modelů lze v posledních letech pozorovat trend zvětšování zdvihového objemu motoru, často až k povolené hranici 10 cm³. Je to pochopitelné: větší modely, které lépe létají, potřebují výkonnější motory, přitom jsou však vyšší otáčky nežádoucí. A tak je třeba jít nahoru se zdvihovým objemem. V této souvislosti není bez zajímavosti, že Modela MVVS Brno uvažuje o zvětšení zdvihového objemu své „šestapůlky“ o 1 až 1,5 cm³. Motor by měl mít provedení ABC a jistě by jej uvítali nejen akrobaté, ale i maketáři, zejména pro dvoumotorové modely.

■ Stavebnice upoutaných akrobatických modelů jsou na světovém trhu spíše výjimkou. Jednou z nich je pohledný, moderní model Magnum známé americké firmy Sig. Má rozpětí 1524 mm, délku 1168 mm, plochu křídla 45,16 dm² a je určen pro motor o zdvihovém objemu od 6,5 do 10 cm³. Zajímavostí je křídlo s vylehčeným jádrem z pěnové hmoty a pravděpodobně balsovým potahem. Táhlo k výškovce je z uhlíkového kompozitu.

■ Nostalgické sklony projevují nejen modeláři létající s volnými modely. Ve světě se začínají lézat soutěže — spíše ale asi mají charakter přátelského polétání — upoutaných oldtimerů, tedy modelů z období přelomu čtyřicátých a padesátých let. Možná, že i u nás by se našlo dost starých modelů, s kterými bychom, po jejich oprášení a nutné omlazovací kúře, dokázali, že „nám to už tenkrát létalo“.

ZDENĚK LISKA

**Uprostřed
letového
kruhu**



pro
mladé
i staré

Házecí polomaketa MK-1 Kocour

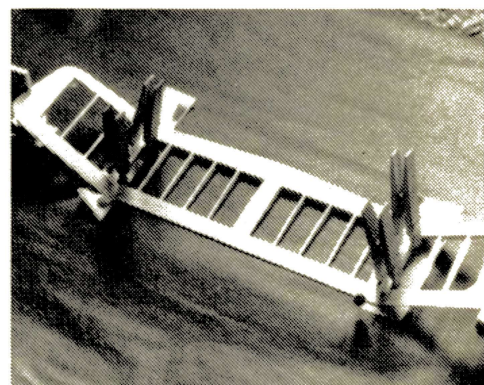
Motorizovaný kluzák MK-1 Kocour se stal překvapením letecké expozice brněnského veletrhu v roce 1969. Návrh vzešel z rýsovacího prkna ing. Aloise Stibora v roce 1966. Během následujícího roku kolem sebe ing. Stibor soustředil skupinu pracovníků leteckého průmyslu, většinou aktivních letců, kteří

připravili podklady ke stavbě. Díky pochopení vedení n. p. Letov a GŘ Aero byl prototyp dokončen na podzim roku 1968, jeho zalétávání se však kvůli komplikacím s motorem uskutečnilo až 19. září 1969. Stroj ale vykazoval nevyvážené vlastnosti, měl příliš malou nosnou plochu a velmi nespolehlivý

Pružinové kolíky jinak

Dřevěné pružinové kolíky na prádlo patří už dávno k základní výbavě modeláře, a to nejen leteckého. Jenže někdy nám ve svém původním tvaru (obr. A) nepomohou. Šikmé náběhy obou ramen, které mají opodstatnění pro původní poslání kolíku, modelářům často vadí, protože svor čelistí je příliš vzadu. Pro takové případy je nutné kolíky upravit.

Typickou situací, kdy nemůžeme běžný kolík použít, je přilepování uší konstrukčních házedel, jak je ukazuje připojená fotografie. Úprava podle obrázku B však není složitá: lupenkou pilkou odřízneme vyšrafovaný přecházející „nos“ kolíku.

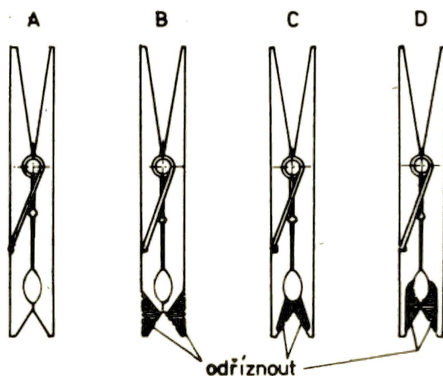


V našem klubu obvykle podlepujeme balsový trup házedla borovicovou nebo smrkovou lištou. Při lepení lišty zajišťujeme kolíky, rozmístěnými asi v pěticentimetrových roztečích. V místech, kde je trup příliš vysoký, však otevření normálního kolíku nestačí. Dobře poslouží kolík upravený podle obrázku C, jehož rozevření čelistí je až 20 mm. Malý zoubek před koncem čelistí je nutný, jinak se kolík z lepeného dílu sesmekává.

Úprava podle obrázku D je vhodná pro přidržování lepených dílů o celkové tloušťce kolem 10 mm, které ale potřebujeme k sobě přitlačit větší plochou, a ne jen bodově, jak by tomu bylo při použití normálního kolíku.

Jakkoliv jde skoro o banální záležitost, domnívám se, že jsou modeláři, kteří ji neznají. A dobré a vhodné náčiní je jednou z podmínek spokojené práce.

Radoslav Čížek,
Kamenné Žehrovice



odříznout

motor. Jeho vývoj proto dále nepokračoval.

Základní technické údaje: Rozpětí 6 m, délka 5,9 m, nosná plocha 7,2 m², prázdná hmotnost 175 kg, letová hmotnost 285 kg. Minimální rychlost 70 km/h, cestovní 120 km/h.

K STAVBĚ (výkres je ve skutečné velikosti):

Všechny díly modelu překreslíme přes uhlový papír na tuhou kreslicí čtvrtku a vystříháme je. Vystřížené díly nám poslouží jako šablony. Při jejich obkreslování dbáme na dodržení směru vláken dřeva, vyznačeného na výkrese.

Trup 1 vyřízneme s přídávkem po obvodě asi 2 mm z měkké, lehké balsy tl. 5 mm. Vyříznutý trup obrousíme na přesný tvar. Od konce trupové gondoly se trup směrem dozadu plynule ztenčuje až na tl. 1 mm na konci. Z překližky tl. 0,8 mm vyřízneme dvě vyztužení 2 a přilepíme je z obou stran na trup. Po řádném zaschnutí předešlého trupu začistíme a hrany celého trupu zaoblíme brusným papírem.

Z lehké balsy tl. 3 mm vyřízneme obě poloviny křídla 3. Náběžnou hranu zaoblíme jemným brusným papírem, odtokovou část shora klínovitě obrousíme. Takto připravené křídlo namočíme do vody, podložíme je lištou 2,5×2,5 mm asi 20 mm od náběžné hrany, oba kraje opatrně zatížíme a necháme vyschnout.

Svislou 4 a vodorovnou 5 ocasní plochu vyřízneme z balsy tl. 1 mm. Brusným papírem jim zaoblíme hrany. SOP přilepíme k trupu ještě před lakováním.

Přistávací kolo 6 vyřízneme z překližky tl. 0,8 mm, ostruhu 7 zhotovíme z bambusové štěpiny. Motor 8 vyřízneme z odřezku balsy tl. 1,5 mm.

Všechny díly modelu nalakujeme dvakrát řidkým čirým zaponovým nebo vrchním lesklým nitrolakem. Každou vrstvu laku po zaschnutí přebrousíme jemným brusným papírem. Kdo chce mít model obzvláště věrný, může do laku přidat trochu barevného nitrolaku příslušného odstínu. Pohyblivé díly, kabinu, jednotlivé panely a popisy narysujeme černou tuší. Doplnky zhotovíme jako obtisky, popřípadě je vyřízneme z tenkého barevného Modelspanu či nakreslíme přímo na model barvami Humbrol.

Zbarvení prototypu: základní barvou křídla byla hliníková metalíza, křídélka byla bílá. Dolní část trupu a stabilizátor byly v barvě leštěného duralu. Horní část trupu včetně SOP byla bílá. Nos letadla, pruh na trupu a koncové oblouky byly červené, nápis MK-1 a Letov modré. Před kabinou byl matně černý pruh proti oslnění. Na směrovce byla československá vlajka.

Na vrchol SOP přilepíme Kanagomem natupo VOP. Křídlo rozřízneme na dvě poloviny a styčné plochy sbrousíme brusným papírem (napnutým na prkénku) do úkosu. Křídlo přilepíme natupo k trupu nejlépe kyanoakrylátovým lepidlem nebo rychle se vytvrzujícím epoxidem. Po dobu tvrdnutí lepidla neustále kontrolujeme vzepětí i správný úhel náběhu. Do trupu zalepíme kolo a ostruhu, na vrchol gondoly přilepíme motor.

Na hotovém modelu zkontrolujeme polohu těžiště, označeného na plánu písmenem T. Prototyp modelu o hmotnosti 7,5 g nepotřeboval již žádné dovážení. Pokud tak budeme nuceni učinit, vmáčkneme do špičky trupu mezi překližkové výtupy úlomky olova.

S modelem můžeme létat na svahu. Lze jej také vytahovat na niti o délce asi 10 m, v tom případě však musíme do kola vyříznout zářez, který bude sloužit jako vlečný háček.

Ivan Janeček, Sedlčany

