

Služební cesta za  
hornictvím jižního Wa-  
lesu mne přivedla na  
dálnici M4, vedoucí z Londýna do Cardiffu,  
a tudíž i k objezdu anglického města Bristol.  
Na jeho předměstí leží po pravé straně dálnice  
továrna na letecké motory. Díky tomu, že je  
předem avizována informační tabulí, stačil  
jsem – řízen jakýmsi šestým smyslem – „uko-  
čírovat“ řidiče ke sjezdu na parkoviště továrny  
a s mizivou šancí se pokusil o vstup a prohlídku.  
Stálo to za to. Dominantu vstupní haly totiž  
tvoří letoun Bristol Scout, který zde montovali  
v počátcích 1. světové války.

Při podrobné prohlídce vystaveného letounu  
jsem obdivoval jeho modelářské tvary i pro-  
porce – zdá se, že snad konstruktérem byl mo-  
delář. Je s podivem, že se Bristol Scout na  
maketářských soutěžích objevuje spíše výj-  
mečně. V našem frenštátském klubu jsme ma-  
ketu tohoto letounu stavěli jak na gumový po-  
hon, tak poháněnou motorem na CO<sub>2</sub>. Zkuše-  
ností s maketou v měřítku 1:12 prozrazují, že  
jde o typ nesporně létavý a navíc stavebně  
jednoduchý, čímž je vhodný i pro začínající  
maketáře, kteří zatím nemají zkušenosti s ví-  
ceplošnými předlohami.

**K STAVBĚ** (neoznačené míry jsou v milimet-  
rech):

Kostru modelu sestavujeme přímo na vý-  
kres napnutém na rovné pracovní desce  
a chráněném čirou fólií. Balsu vybereme leh-  
kou, ale pevnou. Lišty potřebných průřezů před-  
em nařežeme balsefózem či žiletkou podle  
pravítka z tvrdší balsy. Model lepíme zředě-  
ným acetonovým lepidlem. Na lepené plochy  
je nanášíme malým štětcem.

**Trup.** Základ trupu tvoří příhradovina sesta-  
vená z balsových lišt o průřezu 3x3. Ve špen-  
dlíkové šabloně slepíme obě bočnice (nejprve  
jednu a na ní pak druhou, přičemž lepená  
místa podložíme odstřížky plastické folie).  
Zalépíme rovněž díl z balsy tl. 3 pro připevnění  
spodního křídla. Hotové bočnice zhruba od po-  
loviny jejich délky směrem dozadu plynule  
sbrousíme až na tl. 2 na konci a přispědíme  
je horní rovnou stranou na půdorys trupu na  
výkres. Pak je spojíme příčkami nařezanými  
z balsových lišt o průřezu 3x3. Po zaschnutí  
lepidla hotovou příhradovinu opatrně přebrousíme.

Zaoblenou horní část trupu sestavíme již  
v ruce. Nejprve zalépíme přepážky **T4** až **T9**.  
Na přepážku **T4** předem nalepíme podložku  
z balsy tl. 10 vyosující motor. Na přepážky **T7**  
až **T9** nalepíme devět podélníků z balsových  
lišť o průřezu 1,5x3. Podélníky jsou zapuštěny  
pouze do přepážky **T7**, k přepážkám **T8** a **T9**  
jsou přilepeny (k jejich hornímu obrysu). Po  
zaschnutí podélníky zařizujeme na správnou  
délku před náběžnou hranou VOP.

Kryt motoru sestavíme z přepážek **T1** až **T3**.  
Přepážku **T3** svrtáme s přepážkou **T4** třemi  
otvory o  $\phi$  1,5 po obvodě. Po sestavení krytu  
do nich zalépíme bambusové kolíky držící kryt  
motoru u trupu. Montáž krytu usnadní roz-  
pěrky z odřezků balsy, jež později odstraníme.  
Potáh krytu motoru, horní zaoblené části trupu  
i přechod krytu do trupu vytváříme z pásků  
balsy tl. 0,8. Hotový trup i motorový kryt lehce  
přebrousíme a v horním balsovém potahu vy-  
řízneme otvor pilotního prostoru.

**Ocasní plochy** jsou sestaveny přímo na vý-  
kresu z balsových lišt o průřezu 3x3 a 2x3.  
Vybereme co nejléhcí lišty, neboť ocasní plo-  
chy jsou umístěny na dlouhém rameni od tě-  
žiště modelu a jejich případnou velkou hmot-  
nost bychom museli kompenzovat značným  
dovážením modelu vpředu. Hotové ocasní plo-  
chy opatrně přebrousíme na rovné tvrdé pod-  
ložce (skle) a zaoblíme náběžné a odtokové  
hrany.

**Křídla** patří k stavebně nejnáročnějším dí-  
lům modelu. Můžeme je zhotovit buď „Alfe-  
ryho“ metodou z lišt nařezaných z balsového  
prkénka tl. 1,5 a z dolních a horních pásků žeb-  
er z balsy o průřezu 1,2x1,2, nebo klasicky,

# Maketa anglického letounu z roku 1915

po prvním náteru,  
nebo je zhotovíme

## BRISTOL SCOUT C na motor GM-120

**Konstrukce: Zdeněk Raška,  
Frenštát pod Radhoštěm  
Výkres: Leopold Walek**

z žeber a lišt. Oba způsoby se liší průřezy  
a umístěním lišt nosníků. Musíme proto upravit  
otvory ve výkličku pro upevnění poloviny spod-  
ního křídla v trupu. Křídlo s páskovanými žebry  
je sice pracnější, ale má obvykle menší hmot-  
nost a navíc je k jeho stavbě zapotřebí méně  
balsy – často vystačíme i s odřezky.

**Podvozek.** Vzpěry podvozku vyřízneme  
z tvrdé balsy o průřezu 2x5. Vyplujeme do  
nich zárez a do něj zalépíme zpevnění z oce-  
lové struny o  $\phi$  0,8. Pak na vzpěrách zaoblíme  
hrany. Středý podvozkových kol vyřízneme  
z balsy tl. 1. Z obou stran na ně nalepíme  
mezikřídí z balsy tl. 4 znázorňující pneumatiky  
a středý vypouzdříme papírovými trubkami.  
Plátěný kryt výpletu kol znázorníme kornou-  
tem z kancelářského papíru. Hřídle kol tvoří  
špendlíky. Vzpěry horního křídla o průřezu  
1,5x5 nařežeme z prkénka tvrdé balsy a za-  
oblíme jejich hrany.

**Potah a povrchová úprava.** Kostru modelu  
před potahováním přebrousíme brusným papí-  
rem o zrnitosti 320 až 400, nalakujeme zředě-  
ným zaponovým nitrolakem a opět přebrousíme.  
Model potáhneme co nejléhcím potahov-  
ým papírem. Skutečné letouny létaly pře-  
važně v barvě lakovaného plátanu. Jeho od-  
stínu nejvíce odpovídá bílý potahový papír  
obarvený v slabém čaji (odstín předem vy-  
zkoušíme na odřezcích stejného papíru). Papír  
ke kostě buď přilakujeme, nebo přilepíme zře-  
děnou bílou lepicí pastou či lepidlem na tape-  
tu. Potah vypneme vodou a několikrát nalaku-  
jeme zředěným zaponovým nitrolakem. Křídla  
necháváme schnout v šablonách s nastave-  
nými negativy, ocasní plochy mezi dvěma  
podložkami (knihami), aby se nezkroutily.  
Vzpěry několikrát nalakujeme a natřeme hně-  
dou barvou na plastické modely. Kryt motoru  
a přední část trupu natřeme stříbrnou barvou.  
Britské výsostné znaky a vlajky můžeme  
buď vyříznout z barevného potahového papíru

■ V sobotu 23. dubna uspořádalo Cen-  
trum volného času Lužánky na letišti Ae-  
roklubu Brno–Slatina okresní přebor letec-  
kých modelářů – žáků v kategoriích H, A3  
a A1. Soutěž proběhla za slunečného, ale  
větrného počasí.

Ing. Petr Klimeš

### Výsledky:

**Kategorie H:** 1. Petr Slach, MK Junior  
Brno, 147; 2. Karel Lejska, Lužánky, 105;  
3. Jan Halm, Lužánky, 92 s.

**Kategorie A3:** 1. Libor Kalla, Lužánky,  
184; 2. Ondřej Štolfa, ZŠ Janouškova,  
169; 3. Jiří Kalla, Lužánky, 155 s.

**Kategorie A1:** 1. Martin Jansa, Lužán-  
ky, 77 s.

jako obtisky a nanese na nalakovaný mo-  
del.

**Sestavení** modelu zahájíme přilepením  
VOP na horní část trupu. Po zaschnutí přile-  
píme SOP, přičemž kontrolujeme kolmost  
a souměrnost. Do trupu zalépíme obě poloviny  
spodního křídla. Úhel nastavení je dán otvory  
v bočnicích, do nichž zalépíme lišty nosníků.  
dbáme však na dodržení předepsaného vze-  
pětí. Po zaschnutí ke spodnímu křídlu přile-  
píme mezikřídlelní vzpěry, na horní část trupu  
přilepíme trupové vzpěry a ustavíme horní kří-  
dlo. Pro tuto operaci se vyplatí zhotovit si jed-  
noduchý přípravek, který zaručí správný úhel  
nastavení horního křídla i jeho správnou polo-  
hu. K spodní části trupu přilepíme podvozek  
a ostruhu, na spodní křídlo přilepíme ochranné  
oblouky z ocelové struny o  $\phi$  0,6. Otvor kabiny  
olemuje tenkou hnědou bužírkou, přilepíme  
větrný štítek z čiré folie tl. 0,3 a model vyba-  
víme případnými dalšími detaily.

**Motor.** Model je poháněn motorem na CO<sub>2</sub>  
GM-120. Spolu s nádrží je umístěn v krytu mo-  
toru. Dodávanou vrtuli o  $\phi$  180 natřeme hně-  
dou barvou a použijeme pro případně statické  
hodnocení modelu na soutěži. Pro létání je  
vhodnější plastická vrtule Igra o  $\phi$  240, u níž  
ostraníme zub volnoběhu a převrtáme otvor  
na  $\phi$  2.

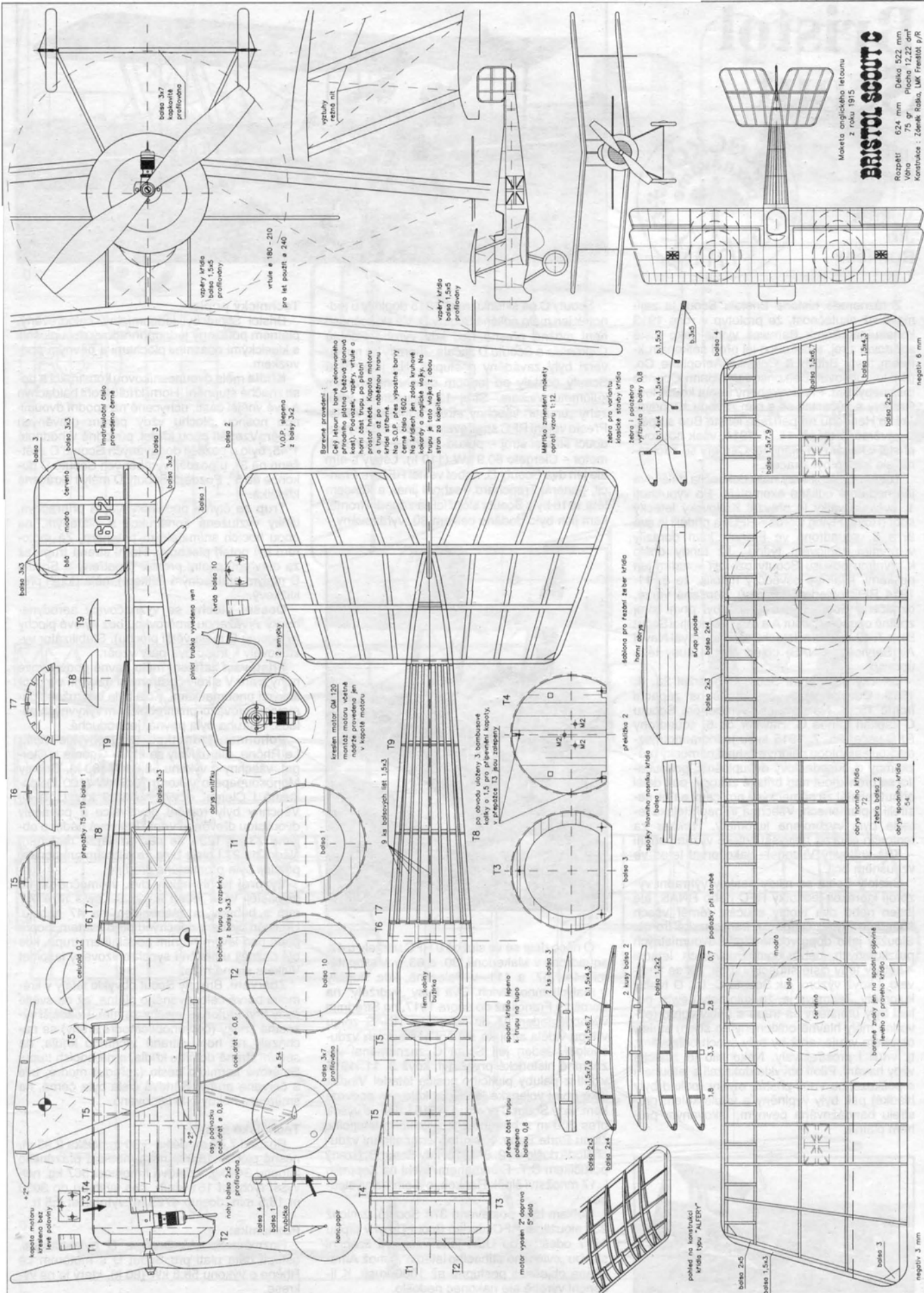
**Zalétávání** modelu je vzhledem k propor-  
cím předlohy zcela nezákladné. Odpovídá-li po-  
loha těžiště a úhly seřízení údajům na výkresu  
a model není nepatříčně zkroucený, nemu-  
síme jej zakluzovat, ale můžeme ihned zalé-  
távat s motorem v chodu. Během prvních  
startů sledujeme chování modelu, nedostatky  
odstraňujeme úpravou negativů křídla či sklo-  
nem a vyosením motoru. Jeho otáčky seřizu-  
jeme tak, aby model po vypuštění letěl vodo-  
rovně. S ubývajícím plynem v nádrži totiž mo-  
tor zvýší otáčky sám a model začne stoupat.

### Potřebný materiál:

Balsa tl. 3	1 prkénko
Balsa tl. 1,5	1 prkénko
Balsa tl. 1	1 prkénko
Balsa tl. 2, tl. 10, překližka tl. 2	odřezky
Tenký bílý potahový papír	1 arch
Acetonové lepidlo (Kanagom), zaponový nitro- lak, nitrofedidlo a další podle výkresu a popisu.	

**Výkres ve skutečné velikosti obdržíte, po-  
ukážete-li čitelně vyplněnou poštovní pou-  
kázku typu C 30 Kč (na Slovensku 35 Sk)  
na adresu: Redakce Modelář, Jungman-  
nova 24, 113 66 Praha 1 (na slovensku  
Magnet-Press Slovakia, Grösslingova 62,  
811 09 Bratislava). Do zprávy pro příjemce  
napíšte čitelně název modelu „Bristol  
Scout“ a znovu svou úplnou adresu. Vý-  
kres vám zašleme do 30 dnů (na Slovensku  
do 45 dnů) po obdržení poukázané částky.**





Bristol Scout C  
 Modelka anglického letounu  
 z roku 1915  
 Rozpětí 624 mm Délka 522 mm  
 Výška 75 g Plocha 12,22 dm<sup>2</sup>  
 Konstrukce : Zemeň Rábka, Luk Třinec 6/P