



■ V letošním roce vyšel péčí redakce Modelář opět kalendář soutěží společný pro obě naše republiky. Byl vytištěn v dostatečném nákladu, a pokud se na někoho nedostalo, je to vinou distribuce.

Kalendář je zajímavé čtení. Soutěží volných modelů je opět velké množství. Na jejich vysokém počtu má však zásluhu zejména kategorie házedel, a protože význam jejich soutěží zřídka přesahuje rámec okresu, ozývají se už hlasy, že by stačilo, kdyby informace o nich byly zveřejňovány pouze na úrovni kraje.

Nic proti házedlům. Je však stále dost modelářů, kteří se věnují i „větším“ kategoriím. Počet soutěží v nich je však v nejlepším případě stále stejný, většinou klesá. Příčin je více. Některé sami ovlivnit nemůžeme, jako nedostatek letových ploch, nedostatek stavebního materiálu atp. Jednou z vážných příčin úbytku soutěží v klasických kategoriích však je, že jsme si zvykli, že „někdo“ pro nás soutěže dělá a my už si jen jezdíme zalétat.

Každý z nás určitě ve svém okolí zná několik takových „tahounů“, kteří ani sami modelářit nestačí, protože se starají o druhé. Tito lidé však stárnou, přecházejí na jiné kategorie anebo prostě ztrácejí chuť, a výsledkem je, že v místě jejich působení se soutěže přestávají pořádat. Měli bychom si to uvědomit včas a vzít na svá bedra i kousek organizátorské či funkcionářské práce. Můžeme si prostě říci: „Jednou létám, jednou organizuji!“ A že v místě bydliště nemáme vhodnou letovou plochu? Jestliže můžeme jezdit třeba padesát kilometrů soutěžit, proč nejít stejně daleko dělat fediteie, komisaře nebo časoměřiče? Rada modelářů také ještě pořádat neví, že pokud se nenajde pořadatel pro republikový přebor nebo mistrovství ČSSR, tyto soutěže se prostě neuskuteční, i když původně byly v plánu.

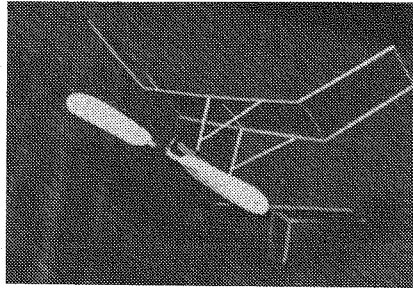
Zamyšleme se nad tím a pokusme se aktivně podílet na tvoreni kalendáře ve větší míře než dosud. Budeme to totiž dělat sami pro sebe.

■ Nekrology se dobře nepiší, ani nečtou. Po zprávách o odchodu G. Ritze a C. E. Bowdena jsme se dozvěděli, že počátkem tohoto roku zemřel známý americký modelář Carl Goldberg, člověk, o němž se dá bez nadsázky říci, že stál u kolébky moderního leteckého modelářství. Vynalezl například determalizátor „systému Goldberg“, což není nic jiného než v dnešní době takřka výhradně používané vyklápění VOP, a na jeho slavném motorovém modelu Zipper se poprvé v historii objevilo křídlo na pylonu. Až do své smrti se C. Goldberg pravidelně, byť už spíše symbolicky, zúčastňoval mistrovství USA ve volném letu. Modelářství ho provázelo i v zaměstnání; vedl malou firmu, která se zabývala výrobou drobných modelářských potřeb.

■ Svého zatím největšího úspěchu dosáhl obsazením 6. místa na loňském mistrovství Evropy dlouholetý přítel čs. modelářů, norský gumáček Ole Torgersen. Norští modeláři měli s hledáním volných letových ploch ještě větší potíže než my. Vyřešili je po severském způsobu: Hlavní sezónu mají v zimních měsících a létají na zamrzlých jezerech. Počasí prý bývá příznivé: stále a bezvětří, i když pochopitelně studené. Gumě ovšem zima příliš neprospívá a i létání s motorovým modelem za mrazu vyžaduje „tvrdého chlapa“.

Ing. IVAN HOŘEJŠÍ

Příznivcům volného letu



pro mladé i staré Halový model Prcek

Psát o problémech se zajištěním základního stavebního materiálu pro modelářský kroužek začátečnicků je už asi nošením dříví do lesa. Zmiňuji se o nich jen proto, že situace na trhu bylo nutné přizpůsobit i program našeho kroužku při základní škole. Děti proto začínají jednoduchým, převážně papírovým, házedlem Pepa, pokračují malým halovým (dřívější termín pokojový je v tomto případě výstižnější) modelem Prcek a vyvrcholením jejich činnosti v prvním výcvikovém období je minimaketa na gumu Aerosport Quail ze stavebnice Igra. Na první dva modely tedy stačí papír, lepidlo a pár odřezků balsy (zbytky z dílny vedoucího), třetí je ze stavebnice; tím odpadá bezúspěšné shánění materiálu a zájem dětí je přitom podchycen.

Model Prcek se mimořádně povedl. Je nenáročný na materiál, má odolnou konstrukci a i v začátečnickém provedení vyniká výbornými letovými vlastnostmi.

K STAVBĚ (výkres je ve skutečné velikosti, všechny neoznačené míry jsou v milimetrech):

Trup. Motorovou část 1 i nosník ocasních ploch 2 vyřízneme ze zbytku balsy tl. 2 a obrousíme do hladka.

Křídlo. Náběžnou 3 a odtokovou 4 lištu vyřízneme z balsy tl. 1. Nemáme-li dostatečně pevnou balsu, zvětšíme raději průřez lišt na 1,5x1,5. Žebra 5 z balsy tl. 1 vyřízneme holicí čepkou podle křivítka. Křídlo sestavíme v jednoduché šabloně ze zapíchaných špendlíků na milimetrovém papíře, napjatém na pracovní desce, na niž jsme překreslili půdorys celého křídla. Rozfedeným acetonovým lepidlem nejprve slepíme střední část a pak uši, které po zaschnutí lepidla přilepíme k střední části. Ve správném vzepětí je

do zaschnutí lepidla podložíme třeba knihami.

Vodorovnou ocasní plochu slepíme z lišt 6 a žeber 7 o průřezu 1x1 stejným způsobem jako střední část křídla.

Svislou ocasní plochu slepíme rovněž na výkrese z lišt 8 o průřezu 1x1.

Vrtule. Střed 9 tvoří kousek balsové lišty o průřezu 2x2. Listy 10 vystříháme nebo vyřizneme z kladívkové čtvrtky nebo raději z papíru na děrné štítky. V průhledu je prohne do profilu, nakroučíme na nich stoupání a zalepíme je do zářezů ve středu vrtule.

Ložisko 11 vystříháme nůžkami z hliníkového plechu tl. 0,5. Otvory pro hřídel vrtule provrtáme špendlíkem a ložisko ohneme v plochých kleštích podle výkresu.

Potah. Použijeme nejtenčí papír, jaký máme k dispozici, například kondenzátorový, tenký balicí papír používaný k balení bot nebo klobouků, postačí ale i hedvábný. Na křídlo i VOP nalepíme potah zředěným lepidlem Drago shora, na SOP z levé strany. Potah nevyvináme vodou ani lakem.

Sestavení. Na křídlo nalepíme tzv. posty 12 z tvrdší balsové lišty o průřezu 1,5x1,5, jejichž hrany zaoblíme brusným papírem. Spojení vyztužíme vzpěrami 13 z balsové lišty o průřezu 1x1. Na nosník ocasních ploch postupně přilepíme shora VOP (dodržíme vyklonění podle výkresu) a zespodu SOP. Na přední konec motorové části přilepíme hustým acetonovým lepidlem ložisko, do zadního konce vetkneme a zalepíme zadní závěs svazku 14 z ocelového drátu o průměru 0,5 (kytarová struna „h“). Po zaschnutí lepidla přilepíme nosník s ocasními plochami. Na hřídel vrtule 15 z ocelového drátu o průměru 0,5 ohneme háček pro uchycení svazku, ze zadu jej vsuneme do ložiska, navlékneme na něj korálek 16 a vrtuli, konec hřídele ohneme a vetkneme a zalepíme do středu vrtule. Z gumy o průřezu 1x1 (nejlépe Alfa Romeo nebo Pirelli) zhotovíme smýčku o délce 150, zavěsíme ji na trup a jeho vyvážení na hraně nože zjistíme polohu těžiště. Ve vzdálenostech 38 mm dopředu i dozadu od těžiště přilepíme k trupu trubičky 17 pro posty křídla, svinuté z tenkého papíru prosyceného nitrolakem na kusu rovného drátu o průměru 1,5. Do trubiček zasuneme posty křídla.

Létání. Zkontrolujeme vzájemnou polohu všech částí modelu i polohu těžiště. Je-li vše v pořádku, natočíme svazek asi na 100 otoček a model vypustíme rovně před sebe. Měl by klidně letět v levé zatáčce. Jeho případné houpání odstraníme zasouváním předního postu křídla, strmý sestup naopak vysouváním. Velikost zatáčky upravujeme přihýbáním ložiska doprava či doleva.

Po zalétání natáčíme svazek (napnutý, ze zadu) na plný počet otoček. Podle kvality gumy jich může být až 800. Dosažené výkony Prcka závisí na kvalitě gumy a jeho hmotnosti, ve větších prostorách mohou být až dvě minuty.

Ing. Lubomír Koutný, Brno

Jednoduchá modelářská svěrka

Tam, kde nevystačíme s kolíkem na prádlo, můžeme použít svěrku zhotovenou z truhlářské překližky tl. asi 3,5 až 5 mm podle obrázku. Rozměry nejsou uvedeny úmyslně, každý je může zvolit podle své potřeby.

Svěrka se skládá celkem ze sedmi částí. Lepíme ji epoxidem nebo Herkulesem. Tělo svěrky 1 ovineme tenkou plastickou fólií netečnou vůči použitému lepidlu a přiložíme k němu vnitřní části jezdců 3, 4, k nimž přilepíme bočnice jezdců 5. Po zaschnutí sejmem z těla fólii a na čelisti nalepíme dosedací plochy 2. Na horní čelist (na těle svěrky) doporučuji nalepit z obou stran ještě zesílení, nutné to však není. Svěrka je svírána gumovými kroužky, nařezanými ze staré veloduse; velikost přitlačné síly měníme jejich počtem.

G. Zapletal, Slavkov

