



■ Za jednu z nejstarších nepřetržitě konaných soutěží na starém kontinentu a snad i na světě lze považovat soutěž v Itálii Coppa d'Oro F. A. v kategorii F2C, která je pravidelně pořádána od roku 1964. V roce 1979 k ní přistoupila ještě další kategorie Trofeo F. A. F2A. Tato soutěž, i když není nikdy uvedena v mezinárodním kalendáři FAI, se těší trvalé pozornosti zahraničních modelářů nejen ze sousedních, ale i vzdálenějších států, jako je Velká Británie či Rusko. Koná se vždy na modelářském asfaltovém kruhu, který je součástí krásného sportovního letiště Villa San Martino, patřícího Aeroklubu Francesca Baracca z města Lugo poblíž známého závodistiště F1 v Imole. Letošní — již dvacátý devátý — ročník se konal 6. září. Zúčastnil jsem se jako člen jury na pozvání Aeroklubu Lugo. Létalo celkem šestnáct modelářů z pěti států. Ozdobou kategorie F2A byli novopečený letošní mistr světa Ščelkalin z Ruska a bronzový domácí Tomelleri, v F2C zase domácí bronzoví Pennisi—Rossi. Výsledky: F2A (5 účastníků) 1. Ščelkalin, Rusko 292; 2. Tomelleri, Itálie 291; 3. Muzio, Itálie 289 km/h. F2C (11) 1. Fischer—Straniak, Rakousko 7:14; 2. Bohrer—Saccavino, Švýcarsko 7:15; 3. Pennisi—Rossi, Itálie 7:19 min:s. Příští rok se koná jubilejní třicátý ročník, pořadatel chystá důstojné oslavy a zve všechny příznivce na dráhu, která má dostat nový povrch.

■ Radostná zpráva pro bývalé i současné průkopníky či fandky kategorií U-modelů: Československý klub historických modelů a motorů SAM 78 pro ně příští rok pořádá za sponzorské účasti firmy MVVS Brno ve Svitavách ve dnech 15. až 17. července závod rychlostních upoutaných modelů v kategoriích do: a) 1,00 cm<sup>3</sup>, b) 2,50 cm<sup>3</sup> (F2A — pouze podle pravidel FAI 1993!) c) 5,99 cm<sup>3</sup>, d) 10,00 cm<sup>3</sup>, e) pulsační motory bez omezení. Současně se bude léhat i soutěž akrobatických modelů, jejichž konstrukce vznikla před rokem 1960. Zde se bude hodnotit akrobatická sestava podle pravidel AMA 1960! Ve všech vyjmenovaných kategoriích rychlostních modelů výjma F2A budou v celkové klasifikaci hodnoceny zvlášť modely s původními motory vyrobenými do roku 1960 nebo s jejich replikami. A tak se již nyní kolem sebe doma či v klubu porozhlédněte a dejte se do příprav. Další informace na adrese: Jaroslav Rybák, kpt. Nálepky 45, 568 02 Svitavy.

■ Závěrem chci poděkovat všem členům Československého širšího reprezentačního družstva z let 1987 až 1992 za jejich přístup, vzájemnou spolupráci, osobní nemalé oběti a snahu po co nejlepším výkonu v daných podmínkách. Byl jste opravdu dobrá parta a přeji vám, abyste v nových podmínkách jako případní reprezentanti obou nástupnických republik dosáhli aspoň stejných úspěchů.

Ing. Bohumil VOTÝPKA

## Uprostřed letového kruhu

# Vystřelovací polomaketa raketoplánu Bell X-1

V hlavní hale National Air and Space Museum ve Washingtonu D. C. je zavěšen pod stropem nápadně oranžový letoun. Je to raketoplán Bell X-1, se kterým legendární americký pilot kapitán Charles „Chuck“ Yeager překonal 14. října 1947 nad základnou Muroc rychlost zvuku. Bylo to při padesátém startu X-1 od počátku zkoušek, které začaly 25. ledna 1946 „zaklouzáním“ po odhozu z B-29 na vojenské základně Pinecastle Field u Orlanda na Floridě. Poslední let, v pořadí 158., se uskutečnil 23. října 1951. Za řízením byl tehdy zkušební pilot NACA Joe Walker a pro poruchu motoru a klapek raketoplán X-1 prakticky „doklouzal“. Později proběhly další zkoušky s verzemi X-1A, X-1B, X-1D, X-1E a postavena byla i varianta X-1C, která však nikdy nevzlétla. Jednotlivé verze se od sebe vzhledem příliš nelišily, nejznámější je však právě oranžový Bell X-1 kapitána Yeagera.

Vystřelovací kluzák X-1 je obrysově takřka shodný s předlohou. Zvětšena je vodorovná ocasní plocha a křídlo je posunuto nepatrně kupředu. Oproti originálu má model mírně vzepětí křídla do V a samozřejmě jen plochý, stínový trup; průřez trupu skutečného letounu je kruhový.

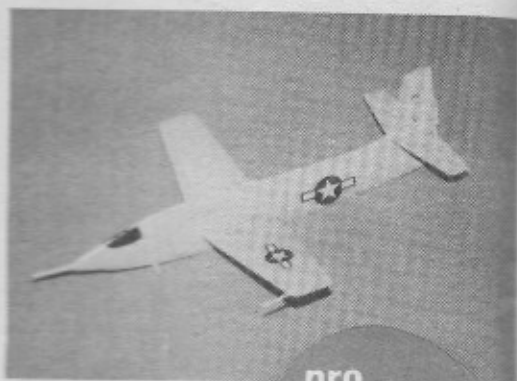
K STAVBĚ (výkres je ve skutečné velikosti, neoznačené míry jsou v milimetrech):

Trup 1 vyřízneme z lehké balsy tl. 7 a z obou boků jej plynule obrousíme tak, aby měl vpředu tl. 2 a vzadu tl. 3. Pak jej obrousíme do oválného průřezu podle řezů vyznačených na výkrese. Do přední části trupu vyvrtáme kulatým jehlovým pilníkem otvor pro přitěž a špičaté zakončení. Do trupu prořízneme lupenkovou pilkou otvor pro křídlo. Špičce 2 vyrobíme z obyčejné zápalky a zalepíme do přechodu, ale zatím ji nezalepíme do trupu.

Svislou ocasní plochu (SOP) 3 a přechod 4 vyřízneme z tvrdší balsy tl. 2 a přilepíme vzájemně spleně natupo shora k trupu. Přistávací lyži 5 vyřízneme z tvrdé balsy tl. 2, obrousíme do půlkruhového průřezu a přilepíme zespolu k trupu.

Křídlo 6 vyřízneme ze středně tvrdé balsy tl. 4, obrousíme do profilu, uprostřed je rozřízneme, obrousíme stýčné plochy a poloviny splejeme k sobě. Vodorovnou ocasní plochu 7 vyřízneme ze středně tvrdé balsy tl. 1,5, hrany jemně zaoblíme jemným brusným papírem.

Všechny díly obrousíme do hladka jemným brusným papírem a nalakujeme dvakrát



pro  
mladé  
i staré

zředěným bírým nitrolakem. Po zaschnutí každé vrstvy povrch přebrousíme jemným brusným papírem. Model můžeme ponechat v barvě dřeva, věrnější předloze ale bude, pokud všechny díly lehce nastříkáme zředěnou oranžovou barvou na plastické modely. Kabinu vybarvíme malým štětcem tmavě modrou barvou, pohyblivé části a nápisy a čísla na SOP narysujeme černou tuší. Další povrchovou úpravu zhotovíme nejlépe „amaterskými obtisky“. Z pravé strany trupu jsou nápisy Bell (červený), Aircraft (černý). Z levé strany jsou tyto nápisy posunuty poněkud dozadu a vpředu je červený nápis Glamorous Glennis lemovaný bíle. Americké výstavní znaky (modrobílé) jsou na bocích trupu, na levé polovině křídla shora a na pravé zespolu.

Sestavení modelu je jednoduché. Křídlo zasuneme a zalepíme do výřezu v trupu. Do SOP prořízneme opatrně ostrým hrotem žiletky zářez, do něj nasuneme a zalepíme VOP. Zespolu do trupu vetkeme a důkladně zalepíme bambusový kolík 8 o průměru 2 pro vystřelování modelu gumou. Model dovážeme olovem 9 tak, aby poloha těžiště odpovídala údajům na výkrese. Pro létání odejmeme „maketovou“ špičku a předek trupu uzavřeme plastelinou. Nakonec opravíme barvou malým štětcem místa, kde lepidlo narušilo povrchovou úpravu.

Správně postavený a seřazený model se vyznačuje velmi rychlým a plochým kluzem. Seřídíme jej vychýlením SOP do levých křehů a vystřelujeme šikmo doprava smyčkovou gumou o průřezu 1×3 a délce 200 až 250 mm.

Otakar Šafler

## Švýcarské rekordy v Hradci Králové

Ve dnech 26. a 27. září se uskutečnila na modelářském stadiónu LMK Hradec Králové soutěž v kategoriích F2A (4 startující), F2C (11 týmů) a UŠ (6 žáků). Celkem se zúčastnilo 32 soutěžících, což je u nás vskutku nevídaný počet.

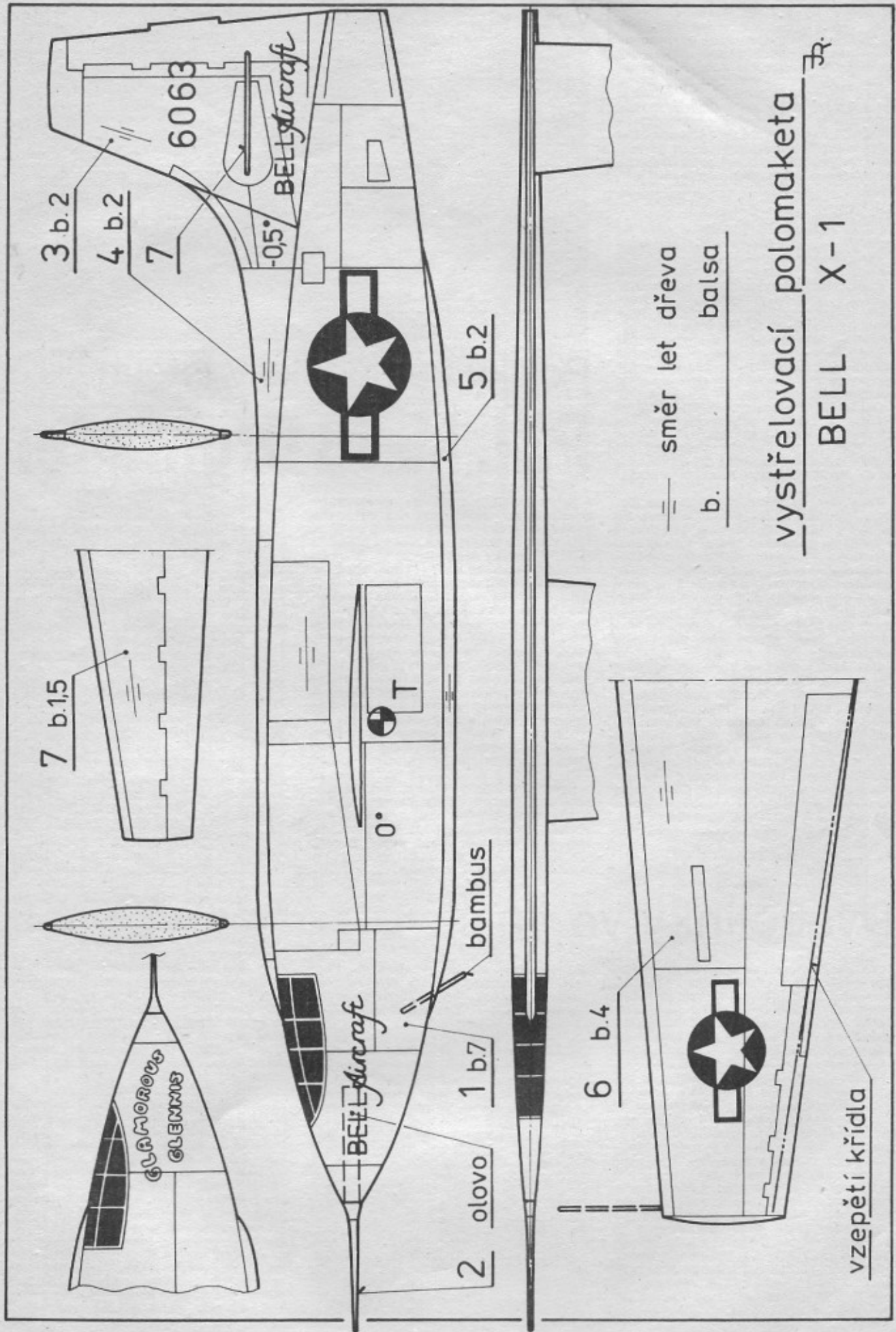
V sobotu se létala soutěž žáků. Zvítězil I. Myslívec z Hradce Králové výkonem 550 b. V kategorii F2A byl neúspěšnější Švýcar A. Borer, který hned prvním startem vytvořil rychlostí 300,41 km/h nový švýcarský rekord.

Vysokou úroveň měl závod týmů, ve veteránské soutěži startovalo šest (!) našich

týmů — mezi nimi I. Dráček s Trnkou, Šafler s Kodýtkem a Pavlíčkové, nechyběli ani Olda Neckář, jemuž dělal mechanika Šafler mladší. Zvítězili Dráček s Trnkou, kteří zalétli v rozlétávání 4:34,2 a ve finále na 200 kol dosáhli čas 9:46 min:s. V hlavním závodě F2C zvítězili Švýcaři Borer—Saccavino v novém národním rekordu na 200 kol 6:49,6 a na 100 kol 3:20. Druhé místo obsadil ukrajinský tým Ivanko—Ivanko výkonem 7:03,8 před svými klubovými kolegy Barkovem a Surajevem, kteří však ve finále zaznamenali nulu. Z našich modelářů pouze Rališ s Fuskem zalétli pod hranici čtyř minut. Čas 3:49 min:s stačil na šesté místo.

Soutěž byla sportovně na výši, takže mezinárodní jury ve složení H. Borer ze Švýcarska, V. Surajlo z Ukrajiny a ing. Lněnička z ČSFR neměla mnoho práce. Také občerstvovací tým Fikejzová—Šaflerová podal vynikající výkon. Zvláštní dík pořadatelů pak patří majiteli MVVS Brno panu M. Obrovskému za sponzorování této soutěže.

Jaroslav Šafler



vystřelovací polomaketa  
 BELL X-1