



■ Letošní sezóna byla velmi bohatá na sportovní podniky: MS juniorů F1A, F1B a F1C v Lučenci, MS-F1D v Polsku, ME-F1A, F1B a F1C v Rumunsku, ME-F1E na Rané, mezinárodní soutěž F1A, F1B a F1C Jihočeská váza, M-ČSFR F1A, F1B a F1C v Kozlancech a M-ČSFR F1E v Brezne, jež v době, kdy jsem psal tento sloupek, bylo ještě před námi.

Pokusím se o stručné zhodnocení. Po dvouleté zkušenosti mohu říci, že velmi chyběl přípravný soustředění. Týden, který se mohl plně využít k přípravě a stmelení kolektivů, je nenahraditelný. Období refundací mzdy však již skončilo, dovolenou nemá nikdo nafukovací a brát si z práce neplacené volno také není jednoduché. Příprava je tedy více individuální, poznamenaná každodenním shonem a kolizí zájmů.

Velmi dobře jsme na tom pořád ve větronicích F1A. Tady bychom mohli postavit mnoho lidí, kteří by dobře reprezentovali alespoň v soutěži družstev.

Zajímavá situace je v kategorii F1B. Na M-ČSFR v Kozlancech byla vysoká účast, ani úroveň nebyla tak špatná, jak by se dalo soudit podle našeho výsledku z ME. Situace s gumou se zlepšila: je sice drahá, ale dostupná. Na zahraničních akcích se ale neseťkáváme s úspěchy. Na vině je podle mého soudu nedostatečná vylétanost, daná hlavně malým počtem soutěží. Zdálo se, že vývoj v této kategorii vede k co největší mechanizaci, po loňském úspěchu Kanadánů, kteří létali s jednoduchými modely systémem „vpravo—vlevo“, to není tak jisté. V každém případě se však zdá neobyčejně výhodný start s automatickým spouštěním vrtule, třeba i bez zpoždění. Tento způsob umožňuje přirozené odhození jednou rukou, jež se nedá tak snadno zkazit; využije se také lépe energie svazku právě na začátku, kdy má největší výkon, který při klasickém způsobu startu přichází vlnivě.

Kategorie F1C je u nás záležitostí motorů. Zda je opatřit ze Západu, z Východu, nebo dělat u nás, neporadím. Od Nového roku platí pravidlo povolující de facto užití laděných výfuků (za předpokladu dodržení hladiny hluku v limitu). Nezdá se, že by to bylo nejlepší řešení několikaletých problémů v FAI s hlukem, ale zatím to dopadlo takhle. Celkově si jen málokdo uvědomuje, že soutěž jednotlivců začíná až rozlétáváním a že některé modely, které mohou přinést vítězství pro družstvo, jsou v rozlétávání předem poraženy — a to se dnes týká už všech tří kategorií.

Lehké to nemají pokojáčkáři. Nedostatek tréninku je zoufalý, pronájem hal obtížný a hlavně drahý. Fundovanější rozbor bych nechal raději na J. Kalinu.

Naši silnou zbraní zůstávají magnety. Neúspěch družstva na ME způsobil „úlet“ Jirky Blažka, přesněji řečeno velmi závažná mechanická porucha. Své kvality dokázal Jirka hned další den po ME vítězstvím v soutěži Světového poháru.

Dobře létali naši junioři na MS v Lučenci. Jejich úspěchy jsou jistě přislíbeno do budoucna. Diskutabilní však zůstává kategorie F1C, která je pro junioři příliš náročná. Její ovládnutí je záležitostí na několik let a uvážíme-li, že junioři jsou junioři pouze do 18 roků, pak na to nemají moc času. Svému třináctiletému synovi bych model F1C ještě do ruky nedal. Je příznačné, že přestože naše družstvo zvítězilo, na M-ČSFR létal pouze jeden z jeho členů.

Ing. Ivan HOŘEJŠÍ

Příznivcům  
volného letu



## Vystřelovací model stíhačky Dewoitine D - 520

Stíhačka D-520 bezesporu patřila k nejlepším, nejvýkonnějším a také nejhezčím stíhacím letounům úvodních dnů druhé světové války. První letouny přišly k francouzským vojenským útvarům ještě před vypuknutím války. Pro jejich obratnost a snadnou pilotáž si je piloti brzy oblíbili. Na kontě stíhaček D-520 je asi 150 sestřelů nacistických letadel, na řadě z nich mají svůj podíl i českoslovenští piloti.

Hlavní technické údaje. Rozpětí 10,25 m, délka 8,75 m, hmotnost prázdného letounu 2075 kg, motor HS-12Y-45 o výkonu 669 kW (910 k), maximální rychlost 526 km/h, dostup až 11 000 m, dolet 1540 km.

Model D-520 mě překvapil svými poměrně slušnými a stabilními výkony. V letu působí velmi realistickým dojmem.

K STAVBĚ (výkres je ve skutečné velikosti):

Trup, křídlo a ocasní plochy překreslíme z výkresu přes karbonový papír na tuhou kreslicí čtvrtku. Jednotlivé díly vystříháme a vzniklé šablony obkreslíme na obroušené prkénka středně tvrdé, ale co nejlépe balsy příslušné tloušťky. Dbáme při tom na dodržení směru let dřeva, naznačeného na výkrese. Díly vyřezáme modelářským nožem nebo skalpelem s mírným asi 1mm přesahem a dobrousíme je na přesný tvar brusným papírem.

Trup vyřizeme z balsy tl. 3 mm. Přední část i s vrtulovým kuzelem je oboustranně zesílena náklížky z překližky tl. 0,8 mm. Zadní část trupu od odtokové hrany křídla ke směrovce plynule sbrousíme z obou stran až na tl. 1,5 mm. Do přední části trupu větkneme a zalepíme vystřelovací kolík z bambusu o průměru 1,5 až 2 mm. Celý trup obrousíme do hladka a lakujeme třikrát ředěným vrchním čírym lesklým nitrolakem; každou vrstvu laku po zaschnutí jemně přebrousíme. V hotovém trupu vyřizeme výřez pro VOP.

Dbáme na dodržení úhlu nastavení podle výkresu.

Křídlo vyřizeme v celku z balsy tl. 3 mm, obrousíme je do profilu podle výkresu, třikrát lakujeme a brousíme. V místě lomení křídlo rozřizeme, styčné plochy sbrousíme do úkosů a křídlo slepíme do vzepětí.

Ocasní plochy vyřizeme z balsy tl. 1 mm, vyhladíme je jemným brusným papírem, zaoblíme hrany a třikrát lakujeme a brousíme.

Opatrně odřizeme spodní část trupu a trup silicujeme s křídlem. Pak přilepíme křídlo k trupu a VOP zalepíme do výřezu v zadní části trupu. Během schnutí lepidla kontrolujeme správnou geometrii modelu. Po zaschnutí lepidla přilepíme směrovku a zespodu na křídlo odřizneme část trupu.

Zbarvení. Většina letounů D-520 měla na horních plochách nepravidelná pole hnědé, zelené a pískové barvy, spodní plochy byly šedomodré. Protože však model stavíme především pro létání, musíme se kvůli ušetření hmotnosti omezit jen na znázornění klapek a křídélek, kabiny a výfuků. Použijeme tenký popisovač (Fix) nebo trubičkové pero. Výsostné znaky vystříháme buď z barevného potahového papíru a na model je přilakujeme, nebo použijeme zbylé obtisky z plastických stavebnic. Trikolóru na směrovce zhotovíme opět z barevných potahových papírů.

Zalétání. Nejprve zkontrolujeme polohu těžiště a případné chyby odstraníme štěpinami olova, které vetkneme do trupu. Zalétáváme za bezvětří, nejlépe na volném prostranství bez překážek. Model seřídíme přihýbáním směrovky do pravé zatáčky. K vystřelování použijeme smyčku gumy o průřezu asi 4x1 mm. Správně seřazený model na vrcholu dráhy přejde plynule do klouzavého letu.

Michal Šnejdar, Štětka

## Soutěž historických modelů SAM 78 - Czechoslovakia

Za krásného letního počasí bylo v sobotu 22. srpna na letišti Hosín u Českých Budějovic zahájeno celostátní setkání a soutěž historických modelů SAM-78. Většina účastníků však přicestovala již v pátek, aby mohla zalétat modely.

Nejvíce účastníků (22) startovalo v kategorii volných větroňů AV. Převažovala Čížkova Káňata, ale nakonec vyhrál V. Lacina s Delfínem před A. Přibylem se Spartakem A a J. Drcem s modelem Káně II. Všichni nalétali 360 s, o vítězi rozhodlo až rozlétávání. Jediný německý účastník A. Ohmann skončil sice s Formánkovou IPRO 401 až dvacátý, ale všichni účastníci obdivovali jeho krásné vlety.

S gumáky startovalo třináct účastníků, tentokrát pouze z ČSFR. Výkonem 169 s zvítězil J. Vaníček, létající s modelem Jump z roku 1949. Č. Rak skončil druhý s „parapletem“ MLL 1 z roku 1935 časem 113 s. Třetí místo obsadil L. Kočí s modelem MLL 301 IPRO výkonem 108 s.

Volných motoráků startovalo pouze pět. Časem 307 s zvítězil A. Přibyl s modelem Spartak C z roku 1954. J. Rybák létal výborně s Macháčkovou Múrou z roku 1948, čas 277 s mu stačil na druhé místo. Na třetím místě skončil J. Novák mladší s modelem Super Special z roku 1946 časem 152 s.

V kategorii RC větroňů ARc startovalo sedmnáct účastníků z Račkouska, jeden z Německa a pět z ČSFR. Zvítězil Rakušan J. Hardt s modelem Šperber WE 361 z roku 1936 výkonem 540 s před svým krajanem J. Ellmauthalerem, který s modelem Grosser Reiher z roku 1939 nalétal 510 s. Třetí místo obsadil náš J. Formánek s modelem Oriik časem 457 s.

V kategorii RC motorových modelů RCc si to rozdali naši J. Pipek se Smolovým Satyrem z roku 1943 a V. Šulc (Orion) s Němci G. Rocklem (Satyr 1942) a P. Huckem (Hummel 1936). Po krásných startech zvítězil Pipek před Šulcem, Rocklem a Huckem.

Soutěžně se létalo i na druhý den, v neděli, ale už za horšího počasí.

Pořadatelé z Českých Budějovic připravili pro všechny účastníky mimořádně zdařilý podnik. V sobotu zorganizovali pěkný společenský večer, po oba dny bylo na letišti zajištěno občerstvení i prodej modelářského zboží. Věřme, že toto setkání nepořádal naposledy.

—oš—

(Snímky ze SAM-78 naleznete na III. str. obálky)

č-červená m-modrá b-bílá



b.3

vzepětí křídla

b.1

směr let balsy

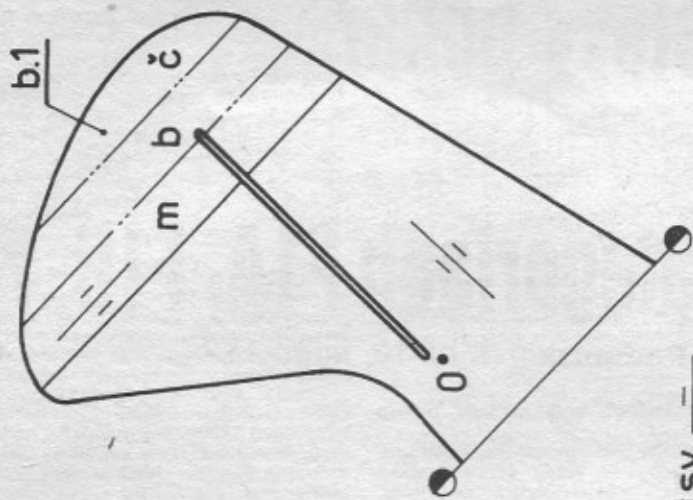
b.3



+1°

překližka 0,8 2\*

bambus



DEWOITNE D-520