



■ Již XVI. ročník mezinárodní soutěže volných modelů Eifel Pokal se létal začátkem září minulého roku na letišti v Zülpichu v NSR. Zúčastnili se jej i někteří soutěžící z mistrovství světa v Livnu. V kategorii F1A byl mezi čtyřiceti osmi účastníky nejúspěšnější P. de Boer z Nizozemí (1260 s), za ním skončili domácí U. Schmetler (1251 s) a H. Schmidt (1237 s). V kategorii F1B zvítězili P. Fauser z Nového Zélandu a E. Turner z USA shodným výsledkem 1260 + 240 s, třetí byl A. Hacken z Nizozemí (1251 s). S „gumáky“ létalo celkem dvaadvacet soutěžících. V kategorii F1C byli nejlepší domácí: zvítězil D. Meissner (1224 s) před D. Hublerem (1186 s) a exmistrem světa F. Baumannem (1186 s).

■ Pro mistrovství Evropy ve volném letu se sice do doby, kdy jsem psal tento článek, nenašel pořadatel, nicméně ve Francii a Velké Británii už proběhly nominační soutěže. Francouzské družstvo bylo vybráno podle výsledků dvou soutěží, které se létaly 5. a 6. října 1985 za dobrého počasí. Úvodní kolo druhé soutěže v neděli ráno mělo maximum prodloužené na 4 minuty. V kategorii F1A se nominovali D. Barberis, P. Dorn a J. Godhino; v kategorii F1B J. C. Chaneau, A. Landeau a G. Noggue; v kategorii F1C opět A. Landeau, který se však musí rozhodnout jen pro jedinou kategorii, A. Roux a B. Boutillier. Výběr ve Velké Británii se rovněž uskutečnil podle výsledků dvou soutěží, které se létaly v říjnu, ale za nepříliš příznivého počasí. V kategorii F1A se ze třiceti čtyř účastníků nominovali G. Madelin (2437 s), S. Philpott (2435 s) a P. Owens (2434 s), náš dobrý známý M. Fantham zůstal tentokrát s výsledkem 2401 s jen náhradníkem. V kategorii F1B budou reprezentační družstvo Velké Británie tvořit známí B. Spooner (2463 s), R. Pollard (2461 s) a D. Hipperson (2398 s). Mezi osmadvaceti „motoráčkáři“ byli nejúspěšnější R. Baggott (2504 s), S. Screen (2482 s) a A. Jack (2441 s).

■ K známému T. Faulknerovi hledají ve Velké Británii další členy reprezentačního družstva v kategorii F1E. Podzimní soutěže v Callow Back poblíž Sheffieldu se zúčastnilo už šest soutěžících. Pět soutěžních kol proběhlo za téměř ideálního svahového proudění. První kolo mělo maximum 3 minuty, další pak 4 minuty. Zvítězil T. Faulkner (485 %) před P. Dolbym (449 %) a známým britským reprezentantem v kategorii F1A S. Philpottem (415 %).

■ Celkem třiasmdesát soutěžících (i z Kanady) startovalo na 4. mistrovství USA halových modelů v Niagara Falls. Přestože tamní hala je vysoká jen 21,5 m a na stropě jsou výztuhy, kvůli nimž není možné létat až na dotek, bylo dosaženo několika velmi dobrých výsledků. Mezi patnácti soutěžními kategoriemi vynikají výsledky B. Boehma v kategorii házedel (62,4 + 62,4 s), dosažený čas W. Van Gordera 14,42 s v kategorii Penny Plane, což je obdoba naší P3, a výsledek Kanaďana R. Higgsa v kategorii FAI (32:57 a 32:34 s). Higgs použil modelu s vrtulí s měnitelným průměrem.

■ Halové modely neztrácejí své příznivce ani u nás, naopak! Kromě již tradičních míst se objevují i noví pořadatelé. V sobotu 29. března od 13.00 h se bude konat soutěž kategorie M-oř v hale TJ Montas Hradec Králové. Hala má rozměry 42 x 24 x 8 m, rovný strop, po obvodě jsou zavěšeny sítě. Bližší informace můžete získat na adrese: Pavel Jelínek, Seydlerova 971, 500 02 Hradec Králové 2.

**Jiří KALINA**

## Příznivcům volného letu

pro  
mladé  
i staré

# Vystřelovací L-40 Meta Sokol

Letoun L-40 Meta-Sokol je jedním z nejznámějších strojů čs. poválečného leteckého průmyslu. Přestože tvarově vychází ze svého předchůdce Sokol M1-D, byla při jeho konstrukci využita řada nových prvků. Šéfkonstruktérem ing. Z. Rubličovi se při návrhu Meta-Sokola podařilo znamenitě skloubit požadavky na vysokou výkonnost s nenáročností údržby i celkovou ekonomičností provozu. Nejlepším vysvětlivkem pro Meta-Sokola je řada rekordů, které s ním naši piloti překonali. Takřka 60 % vyrobených strojů bylo exportováno do šestnácti zemí světa a v šedesátých letech byl Meta-Sokol neodmyslitelnou ilustrací našich sva-



**Jiří Vraný, Jan Krumbach: Ilustrovaná historie letectví — Fokker DVII, La-5 a La-7, MiG-15; Nakladatelství Naše vojsko, Praha 1985, 152 str., 8 str. příloh, brožované, cena 15 Kčs**

Nová edice Triáda nakladatelství Naše vojsko, s jejímž prvním svazkem vás dnes seznamujeme, si klade za úkol přibližovat čtenářům historii letectví, tankové, lodní a další bojové techniky od jejich počátků až do současnosti. V každém svazku se předpokládá zastoupení tří typů dané techniky, charakteristických pro určité období jejího vývoje.

Vznik edice Triáda je nesporně šťastným počinem, který by měl zaplnit dosavadní mezeru na našem knižním trhu. Neméně šťastným, zejména z hlediska příznivců letectví, je i výběr tří typů stíhacích letounů v prvním svazku. Úvodní část publikace zabírají

zarmovských letišť. Letoun byl vyráběn v průběhu let 1957 až 1959 v Automobilových závodech v Chocni za spolupráce VZLÚ v Praze.

Hlavní technické údaje: Rozpětí 10,05 m, délka 7,54 m, hmotnost prázdného letounu 535 kg, vzletová hmotnost 935 kg, počet míst v kabině 4. Maximální rychlost 225 km/h, cestovní rychlost 210 km/h. Dostup 5050 m, dolet (s přidavnými nádržemi) 1100 km.

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

Trup 1 vyřízneme z balsy tl. 3 bez kabiny, ale se zářezem pro VOP, křídlo, kolík pro vystřelování a zátěž. Přilepíme kabínu 2 sestavenou z odřezků balsy tl. 3 s vlákny dřeva orientovanými s ohledem na pevnost dílů. Slepěný trup obrousíme do hladka a přelakujeme čirým zaponovým nebo vrchním lesklým nitrolakem. Po zaschnutí lak lehce přebrousíme. Pak kabínu z obou stran „zasklíme“ čirou plastickou fólií. Na přední část prosklení fólii přehněme nebo podle okraje obrysu vlepíme ještě jeden sloupek kabiny. Na prototypu modelu bylo prosklení zhotoveno z fólie tl. 0,05 mm, používané pro síťotisk. K lepení bylo užito lepidla Bison-kontakt za 8 Kčs. Trup můžeme pochopitelně vyříznout v celku i s kabinou a okna pouze naznačit barvou nebo barevným papírem.

Křídlo 3 vyřízneme z lehké balsy tl. 3. Spodní stranu vybrousíme do hladka a dvakrát až třikrát přelakujeme a přebrousíme. Na horní straně křídla

barevná schémata těchto letounů ze štětce renomovaného malíře letecké techniky Miroslava Balouse. Křídlový papír, použitý na tyto strany, zaručuje kvalitní reprodukci. Následující textová část zachycuje vznik a vývoj každého letounu, jeho vlastnosti, použití a obsahuje i přehled různých kamufláží a označení. Nechybějí ani obsáhlé tabulky se základními technickými údaji a přehledy použité literatury, odkud může případný zájemce načerpat další údaje.

Určitou slabinou jsou výkresy letounů, na nichž asi budou zájemci o stavbu maket postrádat některé podrobnosti. Chybějí například přístrojové desky a další vybavení kabiny, u letounů La-5UTI a La-7 není zakreslen vyklápaný podvozek. Mrzí to tím více, že kvalita čtyřiceti čtyř černobílých fotografií, které kniha obsahuje, není příliš valná.

Přes tyto dílčí nedostatky, jež, doufejme, budou v dalších svazcích odstraněny, by kniha měla být platným pomocníkem zejména stavitelům plastikových modelů, ale i ostatním maketářům, kteří si jako předlohu svého modelu zvolí některý z popisovaných typů. Rozhodně by neměla chybět v knihovně žádného zájemce o leteckou techniku.

V roce 1986 připravuje nakladatelství Naše vojsko další svazek edice Triáda, v němž by měly být popsány letouny Avia B-21, Jakovlev Jak-15, 17, 23 a Supermarine Spitfire Mk IX a XVI. Knihu si můžete předběžně objednat v zásilkové službě oblastních knižních prodejen nakladatelství Naše vojsko.

V továrnách znárodněného československého leteckého průmyslu vzniklo zatím 150 typů a modifikací letadel — od větroňů po proudové stíhačky. Některé vidáme denně na obloze, mnohé ale už upadly v zapomnění. Redakce čtrnáctidenníku Letectví a kosmonautika proto připravila pro čtenáře soutěž v rozpoznávání československých letadel, v níž představí na fotografiích a kresbách J. Brskovského celkem 17 z nich. Proč právě sedmáct? Soutěž je pozdravem redakce XVII. sjezdu KSČ, k němuž se připojujeme i my. V této rubrice proto budeme v letošním roce zveřejňovat plány jednoduchých modelů čs. letadel — převážně typů zařazených do zmíněné soutěže v L+K.

vyznačíme měkkou tužkou vrchol profilu a pak ji hoblíkem Narex ohoblujeme do profilu. Od míst lomení se křídlo plynule ztenčuje až na tl. 1,5 na koncích. Jemným brusným papírem, nalepeným na hranolu či prkénku, profil dobrousíme na čisto. Pak dvakrát až třikrát nalakujeme a obrousíme i vrchní stranu křídla. Vnější části křídla odřízneme podle pravítka holící čepelkou od centroplánu, sbrousíme styčné plochy do úkosu a křídlo slepíme do požadovaného vzepětí.

Na ocasní plochy vybrousíme do hladka prkénko balsy tl. 1, dvakrát je přelakujeme a přebrousíme. Teprve pak vyřízneme svíslou 4 a vodorovnou 5 ocasní plochu.

Z balsy tl. 3 vyřízneme dvě vyztužení 6 předku trupu. K trupu přilepíme SOP a jedno vyztužení. Pak trup podložíme kulatou tužkou asi 5 mm před těžištěm, jehož poloha je vyznačena na výkrese. Na trup položíme v patřičných místech VOP a druhé vyztužení a do výřezu v předku trupu vložíme takový kus olověného plechu, aby trup byl na tužce vyvážený. Olovo zalepíme a do trupu vlepíme i kolík pro vystřelování 7 z bambusové štěpiny. Přilepíme druhé vyztužení. Hrany předku trupu zablíme brusným papírem a vyztužení opět dvakrát až třikrát přelakujeme a přebrousíme. Vyřízneme díly zataženého podvozku 8 z balsy tl. 3, nalakujeme a přebrousíme.

Model nabarvíme ještě před jeho sestavením. Ozdobné pruhy a linky naznačíme tenkým štětečkem anilínovými barvami anebo rozředěnými temperami. Po zaschnutí je přelakujeme čirým nitrolakem. Můžeme je také vyříznout z tenkého barevného potahového papíru a na model je přilakovat nitrolakem.

Do výřezů v trupu zalepíme VOP a potom křídlo. Během schnutí lepidla kontrolujeme vzájemnou kolmost a souosost všech dílů. Spoje můžeme přelepít pásky tenkého bílého potahového papíru. Nakonec nalepíme na křídlo zespolu v místech lomení díly zataženého podvozku.

Model zakloužeme za klidného počasi do plochých levých kruhů. Ke konečnému dovážení použijeme tenkých hřebíčků nebo špendlíků, které zarážíme do vrtulového kužele. Velikost kruhů seřídíme přihýbáním SOP. Model vystřelujeme smýčkou ploché gumy o průřezu 1x3 a délce asi 200 mm šikmo vzhůru proti větru. Plynulého přechodu do klouzavého letu dosáhneme přihýbáním zadní části VOP vzhůru a dovážením předku trupu.

Zdeněk Válek

