



● „Létající papír“ (Flypaper) je název nového časopisu zabývajícího se volným letem, který začala vydávat australská společnost volného letu ve státě Victoria. Časopis má údajně velmi dobrou kvalitu a informace z pro nás dosti vzdáleného kontinentu bude přinášet šestkrát ročně. Roční předplatné činí 10 australských dolarů, adresa vydavatele Richarda Blackama je: 7 Leslie Road, Gisborne, Victoria 3437, Australia.

● Letošní ročník Světového poháru ve volném letu byl zahájen ve dnech 17. a 18. února známou kalifornskou soutěží Maxmen International, létanou tentokrát na nové ploše Lost Hills, vzdálené od dřívější plochy v Taftu asi třicet pět kilometrů. Během čtrnácti soutěžních kol, létaných ve dvou dnech, se vystřídaly snad všechny druhy počasí, takže připravenost účastníků z USA, Kanady a Velké Británie byla prověřena skutečně dokonale. V kategorii F1A zvítězil Kanaďan G. Mackenzie výkonem 2160+300+420+420 s před známým P. Alinuttem (2160+300+420+235 s). Mezi jedenadvaceti účastníky skončil výsledkem 2028 s na jedenáctém místě bývalý pražský větroňář Láda Horák, který dnes žije v Kanadě. V kategorii F1B nalétal mezi čtyřiceti soutěžícími plný počet 2160 s jedině americký reprezentant J. Quinn, další místa obsadili rovněž Američané B. Piserchio (2153 s) a W. Ghio (2144 s). V kategorii F1C létalo jen třináct soutěžících, dominovali opět domácí: Zvítězil R. Archer (2160+300+300+300 s) před K. Oliverem (2160+300+300 s) a D. Galbreathem (2160+300 s).

■ Písečnou poušť v Lost Hills, kde se má v roce 1993 konat mistrovství světa, zaměňme zamrzlým norským jezerem Lake Mjosa, kde se 17. a 18. března létala druhá soutěž Světového poháru, nazvaná Holiday on Ice. „Dovolenou na ledě“, jak zní překlad tohoto jména, přijeli strávit soutěžící z osmi států. Zima byla tentokrát jen mírná, ale led tradičně velmi kluzký, a tak byly vhodné boty s hroty. V kategorii F1A zvítězil mezi třiceti čtyřmi účastníky J. Somers z Nizozemí s 1229 s před Švédem U. Edlundem s 1216 s a exmístrem Evropy Nizozemcem C. Breemanem. V kategorii F1B byl nejspěšnější F. Seja ze SRN (1245 s), další místa obsadili domácí P. T. Skjulstad (1234 s) a B. Eimar ze Švédska (1222 s). V kategorii motorových modelů si pro vítězství doletěl ze Spojených států K. Phair (1320 s), druhý skončil Švéd G. Agren (1299 s) a třetí Nor T. Bortne (1263 s). Ken Phair doplnil evropské soutěžící na tři účastníky potřebné pro vyhodnocení soutěže, a po Lost Hills, kde skončil pátý, bodoval do Světového poháru už podruhé.

■ Podobně jako my nemá ani Francie žádné reprezentanty v kategorii motorových modelů pro 2. mistrovství světa juniorů ve volném letu, jež se bude konat v srpnu v jugoslávském Mostaru. V kategorii F1A a F1B se nominovaly i dívky Stephanie Reveraultová a Virginie Marquisová. Jednoduchý model F1B Affole Junior, s nímž bude v Mostaru létat Francios Ducassou, připravují ke zveřejnění v některém z příštích čísel Modeláře.

■ Mistrovství světa pro halové modely se koná 3. až 7. června v Johnson City v Tennessee. Náklady na cestu do zámoří omezují účast, takže kromě domácích Američanů se do uzávěrky přihlásilo jen dalších osm západních zemí.

Jiří KALINA

Příznivcům  
volného letu

## Házecí polomaketa

# P-51D Mustang

Představovat jeden z nejproslulejších stíhacích letounů 2. světové války P-51 americké firmy North American asi není třeba. Připomeňme tedy jen, že se vyráběl v řadě verzí. Poslední z nich, označená P-51H, měla křídlo s laminárním profilem a dosahovala rychlosti až 783 km/h. Nejznámější a nejrozšířenější však byla verze P-51D, již se jenom v USA vyrobilo téměř osm tisíc kusů, v zahraniční licenci pak další.

Hlavní technické údaje: Rozpětí 11,385 m, délka 9,86 m, prázdná hmotnost 3237 kg, nejvyšší letová hmotnost 5262 kg. Maximální rychlost 705 km/h, dolet s 1850 l paliva 3700 km.

K stavbě malého házecího modelu tohoto letounu (výkres je ve skutečné velikosti) budeme potřebovat odřezky balsy tl. 3 mm a 1 mm a odřezek překližky tl. 0,8 až 1 mm. K lepení použijeme Kanagom.

Všechny díly modelu překreslíme přes uhlový papír na kreslicí čtvrtku nebo kartón a vystřihneme. Tyto šablony pak obkreslíme na balsová prkénka příslušné tloušťky. Dbáme přitom na dodržení orientace vláken dřeva, naznačené na výkrese.

Trup 1 vyřizeme z balsy tl. 3 s přídavkem po obvodě asi 1 mm a obrousíme na přesný tvar. Směrem od odtokové hrany křídla dozadu jej z boků sbrousíme až na tl. 1 mm na konci. Ostrý úloemek žiletky opatrně vyřizeme otvory pro křídlo a VOP. Dbáme přitom na dodržení úhlu seřízení.

Z lehké balsy tl. 3 mm vyřizeme křídlo 2 a obrousíme na přesný tvar. Spodní stranu hladce obrousíme, horní opracujeme nejprve hrubším brusným papírem a pak jemným do profilu podle výkresu. Směrem ke koncům křídla se tloušťka profilu snižuje asi na 1,5 až 2 mm.

Ocasní plochy 3 a 4 a přechod kýlovky 5 vyřizeme z balsy tl. 1 mm. Po obroušení na přesný tvar je vybrousíme do hladka. Na VOP vybrousíme souměrný profil. Hrany všech tří

dílů opatrně zaoblíme jemným brusným papírem.

Stejným způsobem zhotovíme z balsy tl. 1 přechody křídla 6 a 7. Z překližky tl. 0,8 mm až 1 mm vyřizeme opěrný trojúhelník 8, držák antény 9 a dvě výztuhy 10, které nalepíme z boků na předek trupu.

Všechny díly nalakujeme třikrát zředěným čirým zaponovým nitrolakem. Každou vrstvu laku po zaschnutí lehce přebrousíme co nejjemnějším brusným papírem. Na nalakované díly narýsujeme tuší trubičkovým perem č. 4 obrysy pohyblivých ploch, tenčí čarou (trubičkovým perem č. 2) pak místa spojení jednotlivých dílů potahu a detaily. Barevné doplňky zhotovíme nejlépe barvami Unicol nebo Humbrol. Kabinu vybarvíme modře, výsostné znaky na obou stranách trupu, levé polovině křídla shora a pravé zdola byly rovněž modré, hvězda a obdélníky uvnitř znaků bílé. Písmena K I K po obou stranách trupu a horní část trupu před kabinou můžeme vybarvit opět černou tuší.

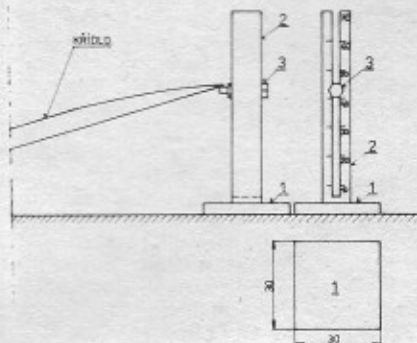
Křídlo uprostřed rozřízneme, styčné plochy sbrousíme brusným papírem do úkosu a křídlo slepíme do vzepětí podle výkresu. Zezadu k trupu přilepíme SOP 4. Dbáme, aby byla rovnoběžná s trupem. Po zaschnutí přesně nalícujeme přechod kýlovky 5 a rovněž přilepíme. Do výřezu v trupu zalepíme VOP 3. Během schnutí lepidla kontrolujeme její kolmost k trupu a SOP. Slepěné křídlo 2 zasuneme do výřezu v trupu, zalepíme a do zaschnutí lepidla je zajistíme ve správné poloze špendlíky (ocelovými se skleněnou hlavičkou nebo Modela). Zezadu přilepíme ke křídlu a k trupu přechody 6, zepředu přechody 7. Zespodu přilepíme na pravou polovinu křídla (platí pro praváky) výztužný trojúhelník 8.

Překontrolujeme polohu těžiště a podle potřeby model vepředu dovážíme ostrými odstřížky olověného plechu, které vetkne a zalepíme zespodu do hrany předku trupu. Zadní část SOP přihneme mírně doleva. Model zakloužeme do levých kruhů o poloměru asi deset metrů. Chyby v klouzavém letu napravujeme přihýbáním VOP, velikost zatáčky přihýbáním SOP. Zaklouzaný model vyhazujeme šikmo vzhůru v mírném pravém náklonu jako obyčejné soutěžní házedlo.

Rostislav Buraj ml., LMK ŽD Bohumín



## Šablona vzepětí křídla



Stavitelé házedel a podobných malých modelů mívají občas problémy s hledáním vhodné podložky pod konec křídla při jeho slepování do vzepětí. Dále popsaná jednoduchá šablona tento problém řeší, kromě toho ji můžeme použít i pro měření vzepětí hotového křídla.

Šablona sestává ze tří dílů. Čtvercovou základovou desku 1 vyřizeme z tvrdé balsy nebo překližky tl. 4 mm. Stojan 2 zhotovíme z latě, široké 10 mm, do níž vyřizeme zářez o šířce 2,8 mm. Na stojan naznačíme měřítko, většinou postačí odstupňované po 10 mm. Posledním dílem je šroub 3 o průměru 2,8 mm s maticí.

Způsob použití je jednoduchý: Šroub nastavíme do úrovně požadovaného vzepětí, utáhneme maticí a konec slepovaného křídla o něj podepřeme.

M. Šnejdar, Štětka

MUSTANG P-51D

M 1:1

