

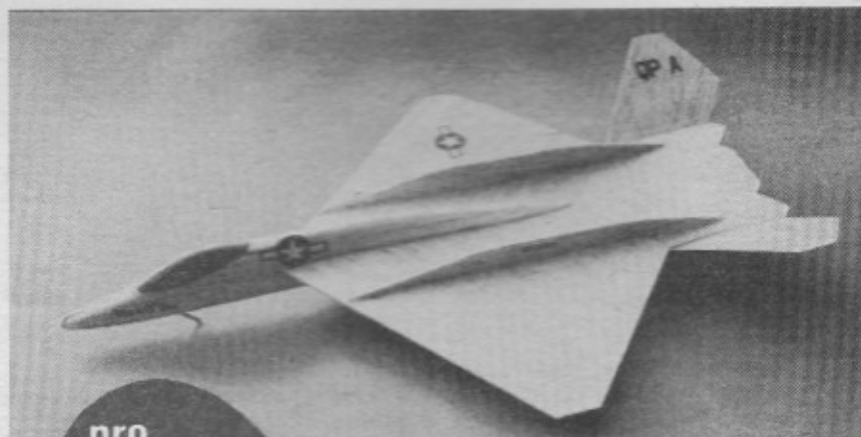
■ Úvodem o několika mezinárodních soutěžích, jichž se zúčastnili i naši modeláři: Tautenheim, SRN, 9. a 10. května, kategorie F2D — mezi 25 účastníky obsadili Mejzlík 5. místo, Kučera 9. místo a Marek (všichni z Brna) 13. místo. Sebnitz, SRN, 30. a 31. května, kategorie F2D — mezi 37 účastníky obsadili Rališ (Hradec Králové) 6. místo, Kučera 9. místo, Marek a Mejzlík (všichni z Brna) 13. místo, Zikeš 18. místo a Fusek (oba Hradec Králové) 27. místo, v kategorii F2A (4 účastníci) zvítězil Rus Bolšakov rychlostí 293,63 km/h, v kategorii F2C (7) byl nejlepší smíšený tým Brendel, SRN-Jefremov, Rusko, který v semifinále dosáhl času 3:35,2 min:s a ve finále na 200 okružích 7:41,1 min:s. Krelwiesen, Rakousko, 30. a 31. května — v kategorii F2A mezi 7 účastníky zvítězil Jurkovič rychlostí 281,25 km/h a 5. místo obsadil Barbarič (oba Bratislava) rychlostí 210,55 km/h, v kategorii F2B (25) byl neúspěšnější Maikls ze SRN výkonem 5754 b., v kategorii F2C (18) si nejlépe vedl rakouský tým Fischer—Straniak, který v semifinále zalétl čas 3:35,2 min:s a ve finále 7:41,1 min:s. Breitenbach, Švýcarsko, 19. až 21. června, kategorie F2D — mezi 53 účastníky obsadili Mejzlík 3. místo, Kučera 7. místo a Marek 11. místo, Brňáci zvítězili i v soutěži družstev. Blend, Francie, 27. a 28. června, kategorie F2D — mezi 33 účastníky skončili Mejzlík, Kučera i Marek shodně na 20. místě.

■ O průběhu mistrovství světa v Hradci Králové se dočtete na jiném místě tohoto sešitu Modeláře. Já se zde zmíním jen o technické kontrole modelů, která pod dozorem Ing. P. Rajcharta z Plzně probíhala i mimo přejímku. V každé kategorii byly ihned po skončení finálových letů kontrolovány první tři modely, další pak namátkově. Celkem bylo namátkově kontrolováno v kategorii F2A 5 modelů ze 42, v kategorii F2B 11 ze 63, v kategorii F2C 7 ze 42 a v kategorii F2D 21 z 58. Ani v jediném případě nebylo zjištěno přestoupení pravidel.

■ Zajímavostí ze světa motorů: známý Jonny Dúbell ze SRN připravuje sériovou výrobu motorů CTM o zdvihovém objemu 1,5 a 2,5 cm³ s tlumičem pro kategorii F2D. V Litvě se pod označením LST připravuje nový motor o zdvihovém objemu 8 cm³ pro kategorii F2B. Známý A. Jakovjev z Ruska připravil pro sezónu 1993 nové motory s tlumiči pro kategorií F2D v provedení G i D. Pro německý modelářský čtvrtletník Lassogeier je mají testovat známí piloti této kategorie. Bližší obchodní informace o těchto motorech získáte na adrese: Johann Schwartz, Ruhlweg 23, D-6456 Langenselbold. Firma Mejzlík Modellbau nabízí pro kategorií F2D dvě verze motoru ruské provenience Profi Combat, odpovídající pravidlům pro rok 1993. Žhavík s tlumičem bude pro časopis Lassogeier testovat Nizozemec Wakerman, samozápalný motor s děleným protipístem přímo redakce. Bližší informace obdržíte na adrese: Mejzlík Modellbau, Jurkovičova 19, 638 00 Brno.

Ing. Bohumil VOTÝPKA

Uprostřed letového kruhu



pro
mladé
i staré

YF - 23 A

Northrop / McDonnell Douglas

Výsledek společné práce firem Northrop a McDonnell Douglas, víceúčelový bojový letoun YF-23A s pozoruhodnými tvary, byl zalétán na základně Edwards AFB 27. 8. 1989. Jednomístný letoun je celý postaven z kompozitních materiálů, jen některé mimořádně namáhané díly jsou kovové. Letoun patří do „neviditelné“ kategorie Stealth. K postavení jeho vystřelovací polomakety postačí odřezky balsy.

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

Všechny díly překreslíme přes uhlový papír na tužší kartón a přesně vyřizneme. Tyto šablony pak obkreslíme na balsová prkénka příslušné tloušťky.

Ze středně tvrdé balsy tl. 2 vyřizneme díly křídla 1 (2x) a 2 a slepíme je k sobě natupo Kanagomem nebo jiným acetonovým lepidlem. Náběžnou hranu křídla zaoblíme, odtokovou plynule sbrousíme na tl. 1.

Trup 6 vyřizneme ze středně tvrdé balsy tl. 8 a opracujeme jej do tvaru podle výkresu. Do přední části vetkneme a zalépíme kolík 7 z bambusové štěpiny o průměru 2.

Svislé ocasní plochy 3 (2x) vyřizneme z balsy tl. 1. Makety motorů 4 (2x) a 5 (2x) vyřizneme rovněž z balsy tl. 1.

Všechny díly obrousíme do hladka a dvakrát nalakujeme řidkým čířým zaponovým lakem. Model ponecháme v barvě dřeva, kabinu vybarvíme světlou modrou barvou na plastické modely (Humbrol). Rám kabiny a pohyblivé díly narýsujeme řidkou černou barvou nebo tuší.

V trupu vyřizneme opatrně výřez, který zaručí mírné autostabilní prohnutí křídla. Do výřezu zalépíme křídlo Kanagomem. Svislé ocasní plochy přilepíme pod úhlem 45° k zadní části trupu, makety motorů přilepíme kolmo ke křídlu shora a zespodu. Model vyvážíme podle údajů na plánu kouskem olova 8, který zatlačíme do přední části trupu.

Zalétání modelu je velmi snadné. Pokud dodržíme polohu těžiště a tvar autostabilního profilu křídla, měl by model letět hned napoprvé. Jestliže houpe, musíme jej dovážet vpředu. Pokud strmě klesá k zemi, přihneme klapky na koncích deltovitých křídla mírně vzhůru. Přizvednutím klapky na levé polovině křídla (při pohledu shora) seřídíme model do levé zatáčky. Zaklouzaný model vystřelujeme smyčkou gumy o průřezu 2x1 a délce asi 250 do pravé zatáčky. Po vystřelení by měl YF-23A přejít plynule do levých křuhů.

Otakar Šaftek

Moudrosti našich předchůdců

■ Některé části modelů, zejména škořicích, se dělají z dýhy, která se při vystřihování snadno štípe. Tomuto nedostatku odpomůžeme tím, že dýhové prkénko nastříháme několika stříhy až k obrysové čáře nakreslené budoucí součástí. Dýhu nastříháváme ve směru přes léta. Čím ostřejší je zakřivení okrajů součástky, tím hustěji dýhu nastříháme. Po nastříhání okrajů pak součást normálně vystříháme.



■ Trup větroně „bez průřezu“ snadno sklízíme ze čtyř balsových prkének bez vnitřní konstrukce a opracujeme do žádaného tvaru. V rozích ovšem vznikají nebezpečné průřezky a někdy se stane, že trup probrousíme. Chceme-li zkontrolovat tloušťku materiálu, je dobré si do trupu posvítit malou žárovkou do kapesní svítilny. Přívodní dráty od baterie připojíme buď přímo na žárovku, nebo na objímku.

Letecký modelář 1956

