



Výběr reprezentantů je vždy věcným tématem k diskusi. Jeho důležitou součástí je nominace širšího reprezentačního družstva. Z vlastní zkušenosti musím říci, že jde o část nejobtížnější, neboť za kritéria hodnocení je možné vzít ledacos. Z vnějšího pohledu není pak často zřejmé, jak se k nominaci došlo. Proto je tato součást přípravy často předmětem kritiky. Jmenování družstva je v pravomoci trenéra, což však nemusí být vždy nejvhodnější. Pokud se předem stanoví pevná kritéria hodnocení, je osoba trenéra dost přebytná. Úplně volná ruka však asi také není zcela na místě. Lidé, kteří se celý rok snaží vypracovat se do reprezentace, by určitě měli vědět předem, jak budou hodnoceni, co se jim bude počítat, kam mají jet a kam jet třeba nemusí.

Proto také se první schůze komise pro volné modely věnovala právě této záležitosti. Nedošli jsme k žádným převratným závěrům, spíše jsme učešali a dali na papír to, co vlastně již dlouho funguje a co se osvědčilo. Hlavní důraz je kladen na výkon na mistrovství republiky. To je sice v pořadí (viz níže) až na posledním místě, ale jen proto, že vlastně „bere všechno“. To ale předpokládá, že mistrovství se bude léhat i nadále dvoukolově, jinak jeho výsledky moc neřeknou. Širší družstvo se tedy bude stavět podle následující filosofie:

1. V první řadě by se mělo do širšího družstva dostat členové minulého užšího družstva, pokud ovšem neukázali mimořádný úpadek výkonnosti.

2. Dále může trenér (komise) dodat jednoho (dva pro F1A) zcela podle vlastní úvahy. Tyto případy je však nutné zdůvodnit.

3. Do družstva postupuje vítěz (první dva pro F1A) z Českého poháru.

4. Zbytek se doplní na základě výsledků mistrovství republiky na šest osob v kategorii (dvanact v F1A).

Doufáme, že oznámení kritérií výběru předem bude kladným přínosem a inspirací pro všechny adepty reprezentace.

První schůze komise se konala 13.5. při příležitosti nominační soutěže na letošní MS a vzhledem k okolnostem se členové dost započítali. Soutěž se konala o víkend, který patřil ledovým mužům a ti letos vzali svoje povinnosti opravdu vážně. Onu památnou sobotu lilo jak z konve usilovně bez sebemenší přestávky, a jako by to nestačilo, foukalo deset metrů za sekundou. V těchto podmínkách jsme odlétali jen tři starty a na jejich základě bylo nutné jmenovat družstvo. Soutěž totiž nebylo z organizačních a finančních důvodů možné odložit. Za daných podmínek však byly i ty pouze tři starty dost poučné. Vzhledem k podmínkám se „lá-maly charakter“ a dosavadní zkušenosti ukázaly, že v družstvu jsou platní ti, kteří se nedají zlomit zkaženým startem, nepřízní osudu či počasím. Po mnohých odkladech, spojených s (marným) čekáním na sebemenší zlepšení počasí, jmenovala komise následující družstva: Kategorie F1A: Frič, Náhlovský, Vosejпка, náhr. Chlupáč, Gablas

Kategorie F1B: Šimerda, Hamáček, Kubeš ml., náhr. Fejt

Kategorie F1C: Patěk, Pátek, Schulz, náhr. Berek

Doufáme, že jsme měli šťastnou ruku, a přeje naše mnoho úspěchů na letošním MS, které se koná na známé lokalitě Ápaj pusztá Dómsöd jižně od Budapešti od 22. do 29. července.

Ing. Ivan HOŘEJŠÍ

**Příznivcům
volného letu**

Pistácio Sonerai

**KONSTRUKCE:
ing. L. Koutný, Brno**

Letoun Sonerai stavěný v Americe pro závody kolem pylonů mne zaujal velmi vhodnými maketářskými proporcemi zajišťujícími především velkou stabilitu a pomalý let, což jsou základní předpoklady pro úspěch. Navíc má hezké tvary a je možné maketu postavit v různých barevných provedeních (bílá, žlutá, zelená, červená).

Napřed jsem postavil maketu kategorie Oříšek. Model to byl létavý a moc hodný. Točil poměrně úzkou zatáčku, startoval se země a uměl i v nízké hale (do 9 m výšky) letět 100 s. Vyhrál jsem s ním mnoho soutěží. Při kopírování výkresu pro kolegy jsem ho zmenšil i pro kategorii Pistácio, které jsem později postavil. Létá stejně dobře jako Oříšek a časy kolem 80 s jsou pro tuto kategorii vskutku špičkové. Zvítězil jsem s ním například na mezinárodní soutěži v belgickém Flémalle v roce 1993.

Přestože jde o model poměrně jednoduchý, neměl by se do jeho stavby pouštět úplný začátečník, ale ten, kdo již nějakou maketu na gumový pohon postavil. Proto je popis stavby stručnější a nejsou popsány běžné modelářské pojmy, jež lze nalézt například v knize Dvacetinky či v různých článcích v Modeláři.

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

Nejprve vybereme tu nejlepší vzpou a lehkou balsu (asi 0,11 g/cm³). Zvolíme opravdu pevnou, aby dimenze mohly být co možná nejmenší. Stačí jedno prkénko tl. 1 a jedno prkénko tl. 0,6. Samozřejmě vystačíme i s odřezky. Kostru lepíme zředěným Kanagomem, potah zředěným Herkulesem.

Trup stavíme obvyklým způsobem. Napřed slepíme bočnice ve špendlíkové šabloně přímo na výkresu překrytém čirou plastickou fólií. Průřezy podélníků i příček jsou asi 1x1, přizpůsobíme je kvalitě použité balsy. Hotové bočnice vzadu slepíme a vpředu mezi ně zalepíme čelní přepážku z měkké balsy tl. 3. Z vyříznuté části přepážky zhotovíme osazení hlavičky. Její čela z překližky tl. 0,6 tvoří pouzdro hřídele vrtule. V horní části trupu jsou mezi bočnicemi zalepeny polopřepážky z balsy tl. 0,6, na spodní straně jsou bočnice rozepřeny balsovými příčkami o průřezu 1x1. Horní stranu trupu potáhneme velmi lehkou balsou, kterou předem obrousíme na tl. 0,3 vpředu a vzadu na 0,15. Motorový kryt přilepíme až po potažení trupu. Přední část vyrobíme z balsy tl. 6, zadní část ohneme z balsy tl. 0,3.

Křídlo. Na výkres přispějíme náběžnou a odtokovou lištu. Mezi ně vlepíme dolní pásky žeber a na ně pak lištu nosníku z velmi pevné balsy (zde nešetří-

**PRO MLADÉ
I STARÉ**

me na hmotnosti). Nakonec přilepíme horní pásky žeber. Koncová zebrá zpevníme plnými žebry z balsy tl. 1 nalepenými na jejich boky.

Křídélka z plné balsy přilepíme na křídlo až po jeho potažení.

Ocasní plochy mají obvod lamelovaný ze dvou pásků balsy o průřezu 0,5x0,6 na šabloně z tvrdého papíru. Příčky jsou z balsy tl. 0,5. Při jejich stavbě se snažíme o dosažení minimální hmotnosti při dostatečné pevnosti!

Vrtule má listy z tvrdé balsy tl. 1. Po vyříznutí do nich zalepíme kolíky z bambusu o Ø 1 a obrousíme je do profilu. Hotové listy překroutíme na horké žehličky. Kužel vrtule slepíme z balsových kroužků, překližkového čela a vložky tl. 0,6, které tvoří ložiska hřídele vrtule z ocelové struny o Ø 0,6. Kolíky listů vrtule jsou zasunuty do papírových trubek, aby bylo možné nastavit optimální stoupání vrtule podle kvality gumy a hmotnosti minimakety.

Podvozek má nohy ohnuté z ocelového drátu o Ø 0,4, kryty naznačíme pásky Modelspanu. Kola a jejich kryty vyrobíme z pěnového polystyrénu nebo z lehké měkké balsy.

Překryt kabiny vylisujeme z celuloidu nebo jiné číré folie tl. 0,3.

Potah může být z barevného Japanu, Modelspanu nebo z kondenzátorového papíru. Pokud model potáhneme kondenzátorovým papírem, musíme jej nastříkat zředěnými barvami na plastické modely (Agama). Poznávací značky zhotovíme nejlépe jako obtisky. Letoun s bílou poznávací značkou N9WX na bocích trupu byl celý červený.

Sestavení. Všechny díly sestavíme přesně podle výkresu tak, aby byly dodrženy úhel seřízení a poloha těžiště přesně v místě nosníku křídla.

Gumový svazek. Můj Sonerai zatím létá na starou gumu Pirelli Alfa-Romeo světle hnědé barvy z roku 1979. Smyčka z gumy o průřezu 1x1 má délku 380 a je mazána ricinem. Maximální otočky tohoto svazku jsou asi 1700. Natačím však pouze 1500 otoček, což spolehlivě stačí pro lety okolo 80 s.

Zalétávání je u správně postaveného modelu překvapivě snadné. Předem však ještě zkontrolujeme, zda je směrovka vychýlena pro levou zatáčku, je-li křídlo překroucené tak, aby levá polovina měla větší úhel nastavení než pravá (asi o 2° - lze to napravit přihnutím křídélka), a je-li hřídel vrtule skloněný dolů asi o 3° a vyosený vpravo o 1°. Pak zkontrolujeme polohu těžiště modelu s rovnoměrně rozloženým svazkem. Je-li vše v pořádku, model zakloužeme, nejlépe doma do záclony. Let opatrně doladíme přihýbáním kormidel a křídélka. S motorovými lety počkáme na absolutní bezvětří. Nejprve natočíme svazek asi na 300 otoček, model vypustíme a kontrolujeme, zda letí v levých kruzích o Ø asi 10 m. Nedostatků odstraňujeme podkládáním hlavičky. Podrobný postup zalétávání je popsán je v knize Dvacetinky a v Modeláři 2/1995.