





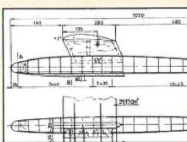







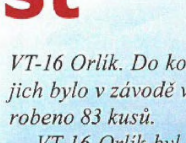
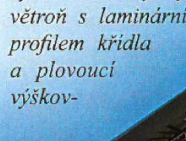
	Srdeční záležitost – VT-16 Orlik	1		RC polomaketa Messerschmitt Bf 109E (Plánek 232)	38
	Představujeme	2			
	Víkend s modely	6		WASG 2018	44
	Pták mě připravil o „Ptáka“	6		BMFA Nationals 2018	49
	Plánek Modelář 53 Dewoitine D 520	10		Ztratili jste pojistný kroužek?	52
	IIFI 2018, Nijmegen, Nizozemí	11		Polomaketa dvouplošníku WACO 	53
	Mistrotvství České republiky mládeže 2018	13		Jednoduchý motorák Monarch 05	56
	Soutěžní větroň z roku 1948 Experimental	14		Čs. akrobatický kluzák LF-107 Luňák	59
	Nabíječ PowerLab 6 touch 	16		Nanotechnologie v modelářství	64
	Pult pro vysílač Cadet	18		Zhotovení odtokové lišty	67
	Začátek halové akrobatické sezony 2018–19	28		CNC frézování pro průmyslové i komerční využití	68
	Elektrovětroň Proxima II	30		3D tisk v modelářské praxi	69
	Akrobatický model Loop	32		Lodní modeláři v Písku v roce 2018	72
	Stavebnice makety Zlin Z-526 AFS	34		Soukromá jachta z roku 2017 Nymphanea	74
				Fotosoutěž	77; III. obálka

VĚTRONĚ

Srdeční záležitost – VT-16 Orlik

Miroslav Buryan, Modelářský klub při Aerokubu Hranice

Konstruktor Ing. Jiří Matějček byl členem poválečné konstrukční skupiny LF Praha, jejíž kořeny sahají až do období druhé světové války. Tehdy se v pražské pobočce německé konstrukční kanceláře, neblaze proslulé firmy Junkers A. G., setkali později významní konstruktéři nejznámějších poválečných československých větroňů. Za všechny alespoň jmenujme Vladimíra Štrose (Luňák, Pionýr, Standart), Karla Dlouhého (Spartak a Blaník)

a Jiřího Matějčka (Orlík I a II). Zkušenosti získané spoluprací na Luňáku, u něž měl na starosti křídlo, zúročil Jiří Matějček v dalším společném projektu s Vladimírem Štrose, jenž měl pracovní název XLF Standart. Společný projekt vznikl v letech 1954–55. V roce 1958 byly postaveny dva prototypy s označením M-16 a M-15. Číslice znamenala rozpětí křídla. Prototyp M-16 byl po záletu v roce 1959 předán do výroby jako

VT-16 Orlík. Do konce roku 1963 jich bylo v závodě v Sopotnici vyrobeno 83 kusů.

VT-16 Orlík byl jednomístný celodřevěný výkonný větroň s laminárním profilem křídla a plovoucí výškov-

kou. Technické údaje: Rozpětí 16 m; délka 7,45 m; nosná plocha 12,8 m²; štíhlost křídla 20; letová hmotnost 320 kg; klouzavost 1 : 32 při rychlosti 74 km/h.



(Pokračování na str. 20)