

modelář Klemma postaví za předpokladu, že má potřebné zkušenosti, schopnost dopředu promyslet jak za sebou půjdou jednotlivé stavební uzly, co k tomu bude potřebovat po materiální stránce a i pohledem použité technologie.

Jak je u stavebnice tohoto provedení zvykem, **neobsahuje** potahový materiál, lepidla či barvy – to si stavitel musí obstarat ze svých prostředků sám. Avšak kvalita produktu je zřejmá a vyvolává příjemné pocity z budoucí stavby.

## POPIS STAVBY

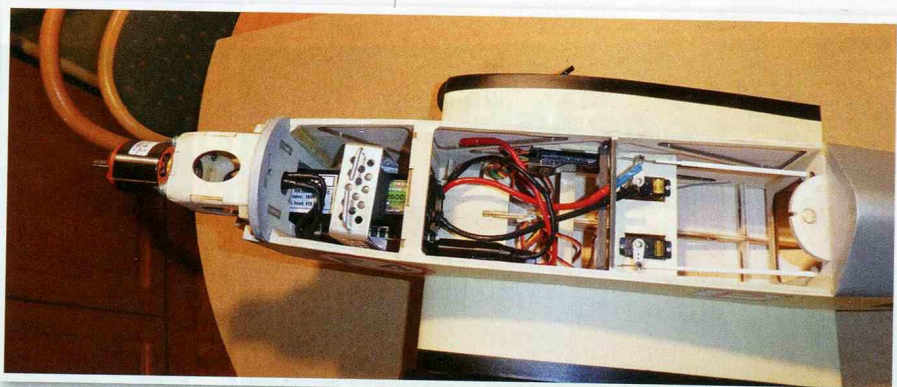
Postupem stavby nás vede stavební obrázkový návod „krok za krokem“. Jednotlivé díly stavebnice jsou očíslovány a tomu odpovídá také vyobrazení v návodu. Tradičně se doporučuje jemně obrousit hrany laserem vypálených dílů z balzy či překližky, aby na ně jak lepidlo, tak případně potah dobře přilnul.

### Trup

Stavba trupu nevybočuje ze zvyklostí modelářské praxe. Základem trupu jsou dvě vnější bočnice, ke kterým se lepí obě vnitřní bočnice a k nim pak jednotlivé přepážky. Práce ubíhá poměrně rychle a zanedlouho máme kostru sestavenou. V těchto chvílích potřebujeme nejen dobré ruce, ale také dobrý zrak, kterým kontrolujeme souměrnost polotovaru. Trup je vpředu zakončen motorovou přepážkou a překližkovým „domečkem“ pro elektromotor. Už na tomto místě je třeba poznamenat, že do motorové přepážky pod uchycením motoru byl vyřezán otvor pro pozdější držák pohonných baterií. Je to jednak proto, aby posunem baterie vpřed bylo jednoduše dosaženo potřebného těžiště, zároveň se vytvořil prostor pro rozměrnější držák baterií a pozdější bezproblémový přístup. Promyšlenou konstrukcí vznikne centroplán pro budoucí uchycení křídel. Trup je potažen balzou, stejně tak odklápěcí díl kabiny. Hrubou stavbu trupu zakončíme tvorbou kýlovky svislé ocasní plochy. I ta je potažena balzovým potahem.

### Vodorovné a svislé ocasní plochy

Ke kýlovce směrovky přistavíme její kormidlo. Jde o lehkou sestavu z obvodových balzových dílů a několika příček. Sestavení vodorovné ocasní plochy je přece jen složitější. Základem je kostra



z obvodových lišt a jednotlivých žeber, mezi ně se pak nalepí balzový potah, jen kormidlo VOP je (jako u SOP) konstrukční a bude potaženo folií. Vodorovná ocasní plocha je k trupu přiřubována vrutem a zapadá do nachystaného výřezu. VOP i SOP jsou se svými kormidly spojeny obvyklými plastovými panty, lepenými vteřinovým lepidlem.

### Křídlo

Křídlo se staví méně obvyklým způsobem. Začínáme tím, že nejprve slepíme spodní potah křídla, včetně odtokové části a na něj přijdou jednotlivá žebra a nosníky. Průběžně kontrolujeme geometrii vznikajících nosných ploch. Poté se lepí horní potah, vytvoří se prostor pro serva a vše je zakončeno tvarováním konců křídel z plné balzy.

Křídla jsou nasunuta vpředu na uhlíkovou trubku a vzadu jištěna kolíky. Zajímavostí je, že křídla drží s centroplánem pomocí magnetů, které se v praxi mimořádně osvědčily. Hle jak malý nápad má velké důsledky. Po celkovém vy-

broušení jsou nosné plochy připraveny k potahování. Jen dodatek: křídélka jsou konstrukční, s křídly je spojují plastové panty.

Už v tomto okamžiku se můžeme potěšit celou kostrou modelu a představit si, jak bude hotový model vypadat.

### Potah - grafika - design

Připomněli jsme, že Klem L25 byl také rekordmanem a zúčastnil se mnoha soutěží. A právě jeden soutěžní stroj byl inspirací pro provedení „vnějšího kabátu“ modelu. Celý model je potažen folií Oratex, která věrně imituje plátěný potah. S tímto materiálem se dobře pracuje, a to i v případech oblouků či zkosení konstrukce. Co nepotěší je ale současná cena, avšak i tuto obtíž musí modelář, který chce věrně zpracovat svůj model překonat.

Tradicí, kterou Mirek Dobrý při stavbě Klemma také dodržel, je stříkání imatrikulace vodou ředitelnými barvami. Je to na jednu stranu velmi pracné, avšak výsledný efekt je skvělý. Jmenovitě byly pou-

