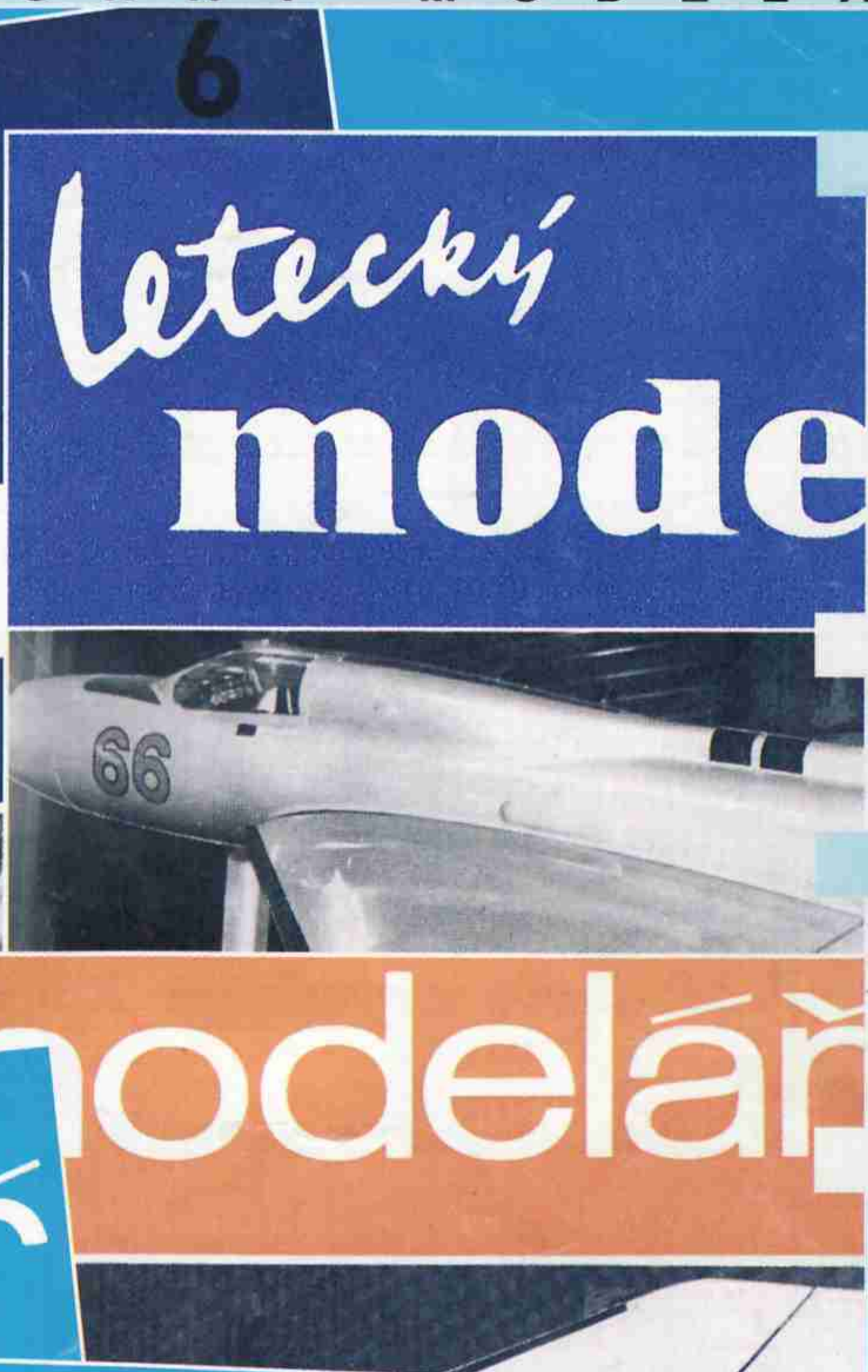
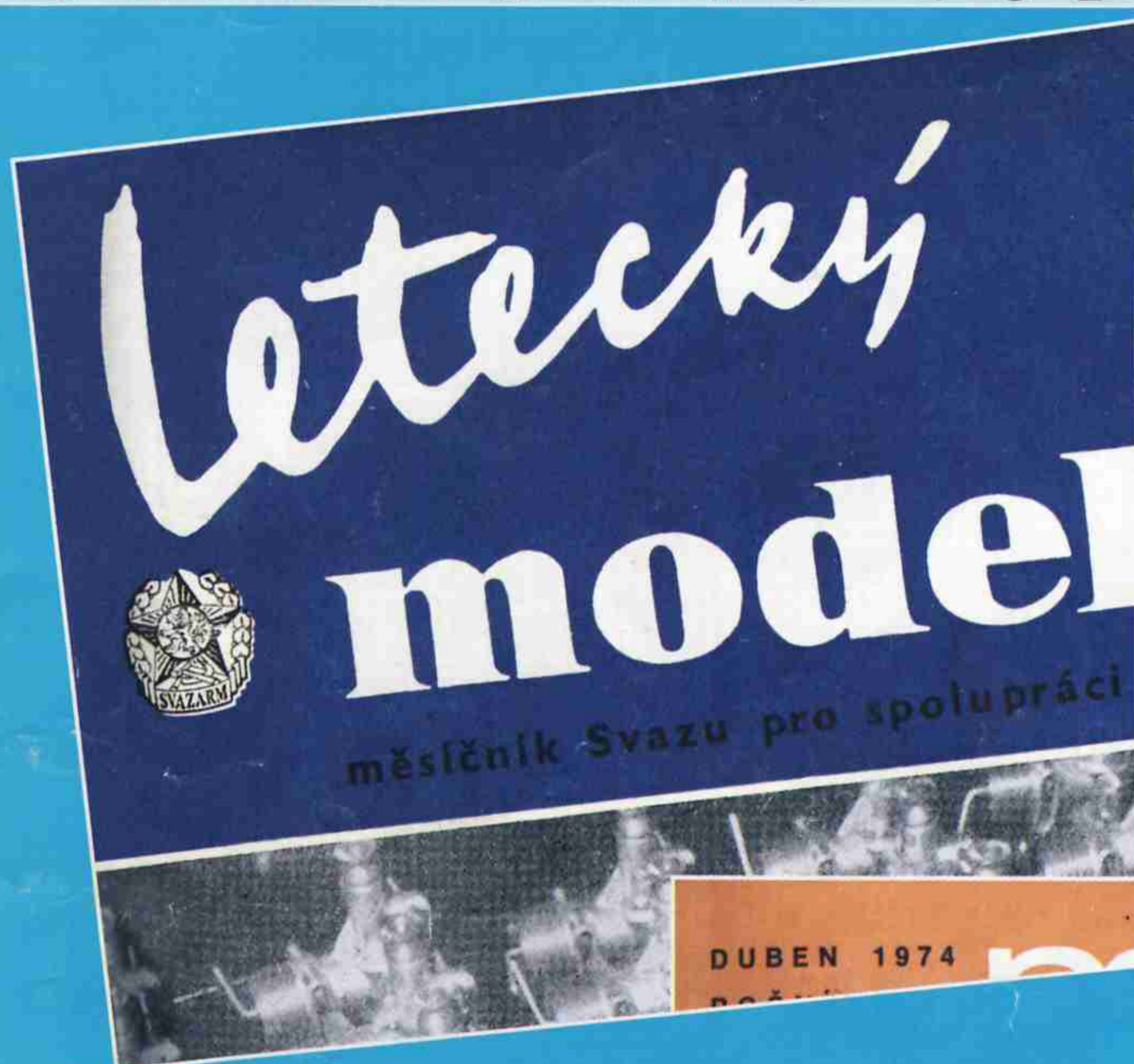


LEDEN 1999 • ROČNÍK L • CENA 35 Kč

modelář 1 a modely

Č A S O P I S P R O V Š E C H N Y M O D E L Á Ř E



LETADLA

PS-06 LUGANO
RC elektrolet

TURNAJ ŠAMPIONŮ
V USA

RAKETY

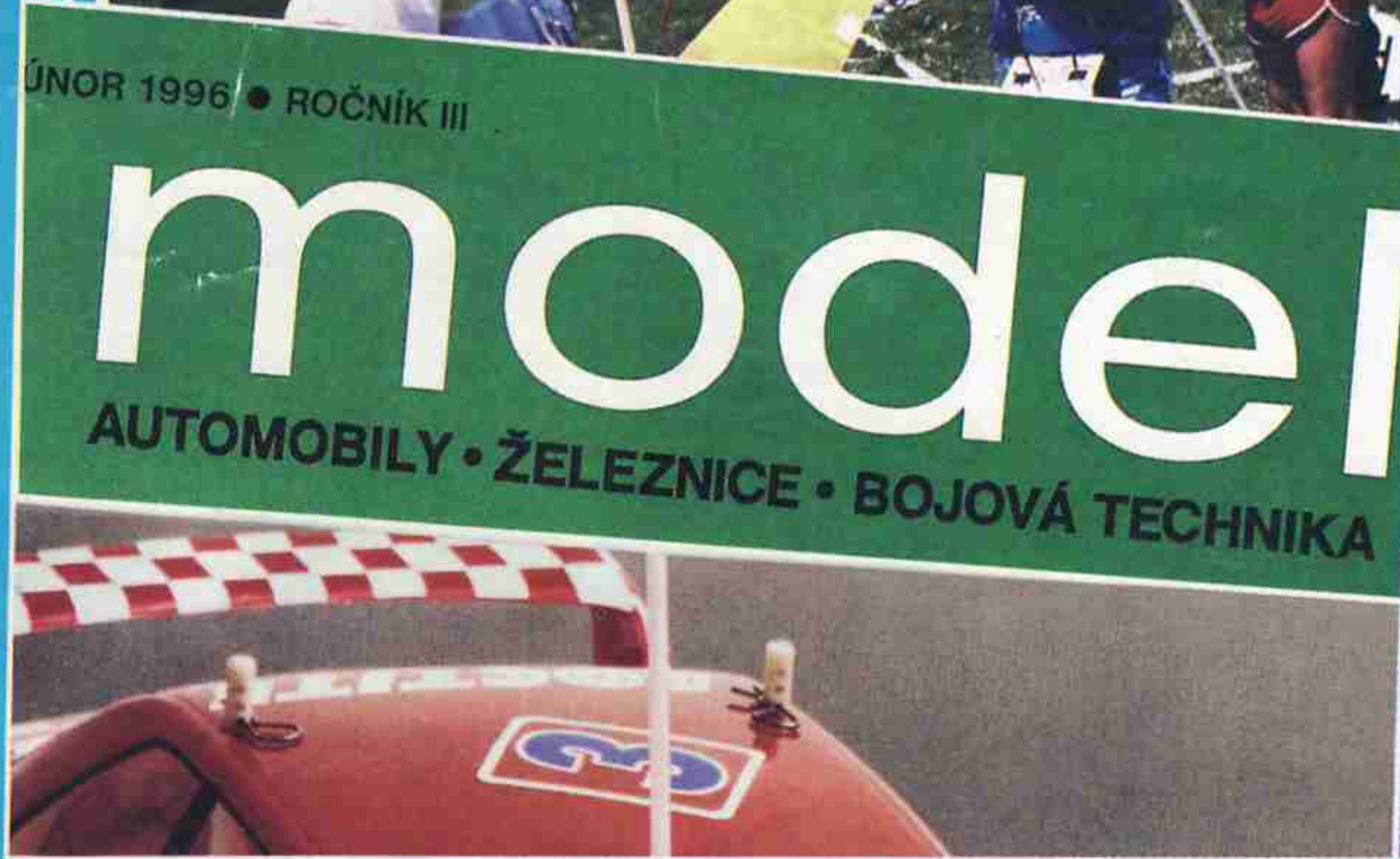
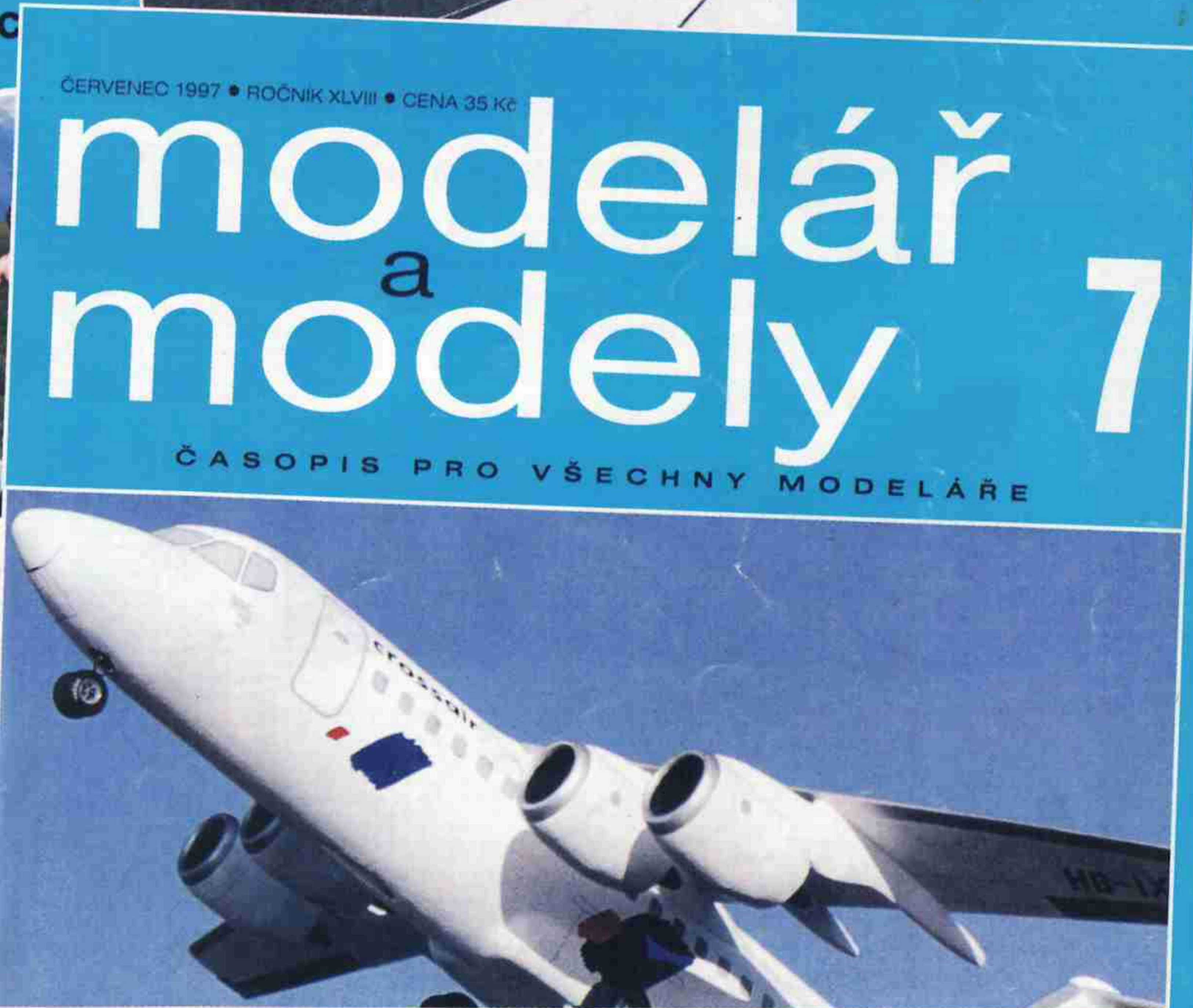
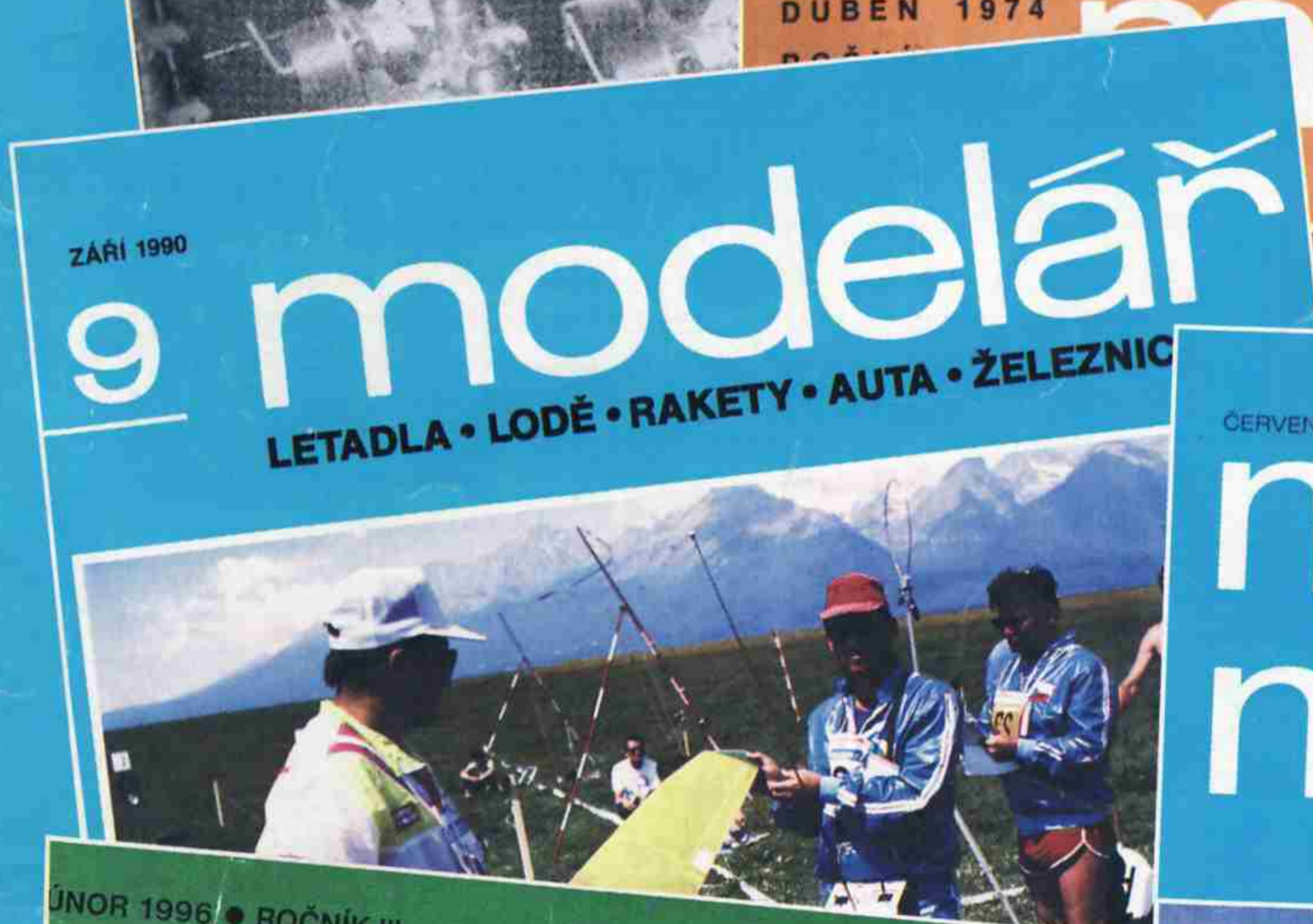
ZÁVĚR SERIÁLU M ČR

AUTA

„ŠESTIHODINOVKA“
XXX. ROČNÍK

BOJOVÁ TECHNIKA

MINOMETY
V ČS. ARMÁDĚ



50. ROČNÍK TRADIČNÍHO ČASOPISU

ISSN 0322 • 7405



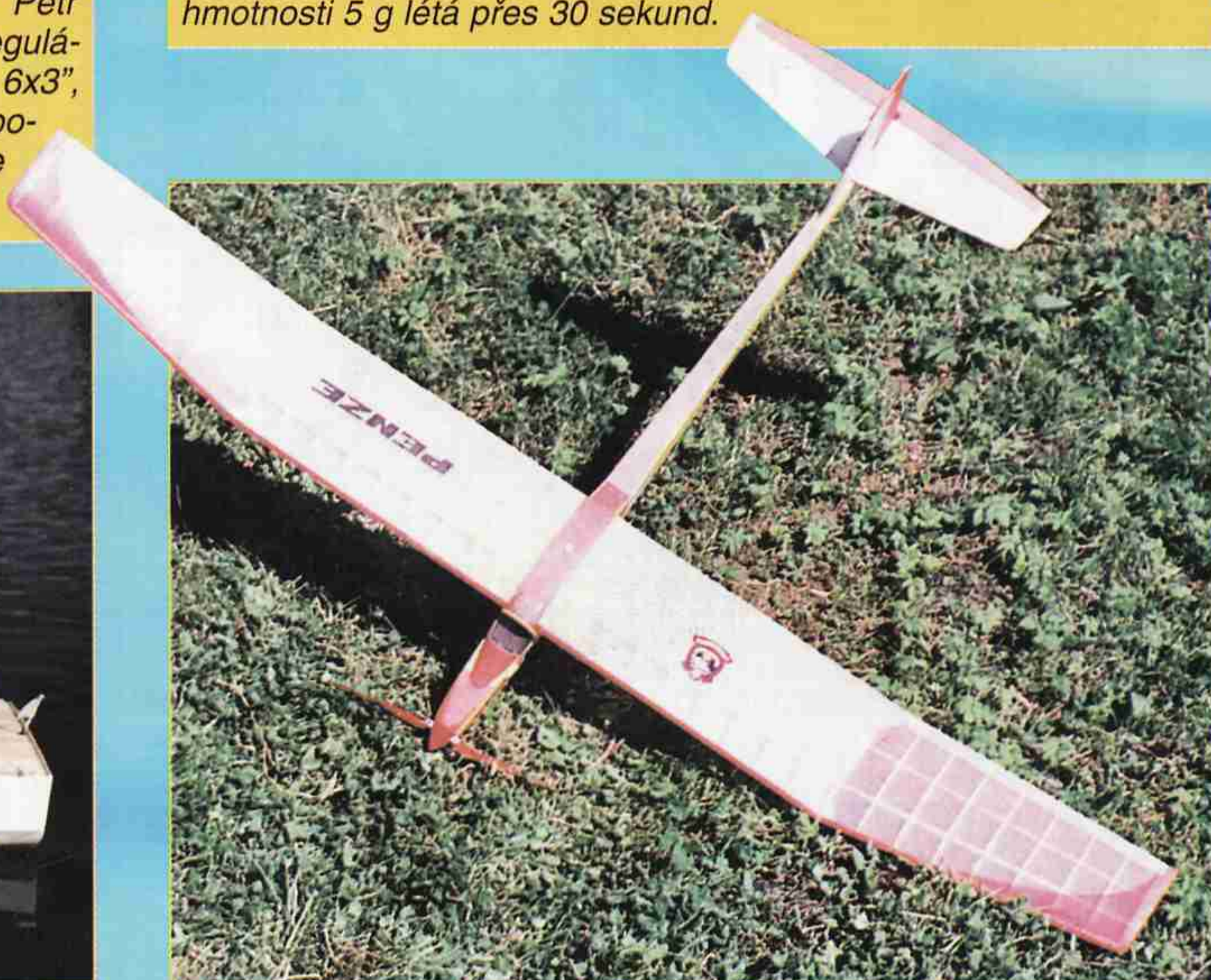
Elektrolet CONDOR si podle plánu z Modeláře 4/96 postavil Petr Jelínek z Opavy. Vybavení modelu je běžné - mikroserva HS 80, regulátor JES 10, el. motor řady „400“ pohání přímo vrtuli o rozměrech 6x3", akumulátory 7x 900 mAh, celková hmotnost 620 g. Jde celkem o pohodový model, který ale není příliš vhodný pro začátečníky. Může však dobře posloužit pro relaxaci pilota a pobavení přihlížejících.



Ivo Červenka ze Sudkova nám poslal snímek svého hydroplánu Sopwith Schneider z roku 1914. Model kateg. „pistácio“ je klasické konstrukce, potah papírem Japan je nastříkán barvami Agama. Při hmotnosti 5 g létá přes 30 sekund.



RC jachta Mistrál je postavená podle plánu z roku 1974. Petr Jindra z Kamenné Lhoty se tímto modelem vrátil po 30 letech (je nyní v invalidním důchodu) k modelařině. Mistrál o délce 1250 mm a hmotnosti 9 kg má trup zhotovený ze sololitu, z téhož materiálu je i paluba, ta je ovšem „potažena“ palubkami. Model pohání el. motor z větráku Š 120 (lodní šroub ø 55 mm), k ovládání (jízda vpřed/vzad, osvětlení kabiny, poziční světla, světlomet, siréna atd.) je použita RC souprava Graupner D8.



Za předlohu pro svůj elektrolet si Lumír Kravčík z LMK Ostravan vybral konstrukci L. Walka (Sewa - Modelář 2/96). Protože v loňském roce kdy model postavil odešel do důchodu, nazval jej „Penze-SWK“. „SWK“ má rozpětí 1607 mm, hmotnost 560 g, pohání jej motor Speed 400 (7,2 V, převod 4:1, 7 baterií Robbe 1RS A700), letové vlastnosti jsou velmi dobré bez nutnosti neustálých korekcí.



Z plastické stavebnice fy Fujimi postavil maketu amerického proudového bojového letadla F-4G Phantom II „Wild Weasel“ v měřítku 1:72 ing. M. Kliský z Prahy.



Zima je tady, ale i na sněhu velmi pěkně vypadají letadla poháněná motorem na CO₂ (Modela). Na stojance vidíme tři makety Zdeňka Rašky z Frenštátu pod Radhoštěm. Zleva stojí Piper PA-18 (rozpětí 730 mm, hmotnost 72 g), Fokker Dr. I (rozpětí 550 mm, hmotnost 94 g) a De Havilland D.H.-2 (rozpětí 596 mm, hmotnost 67 g).

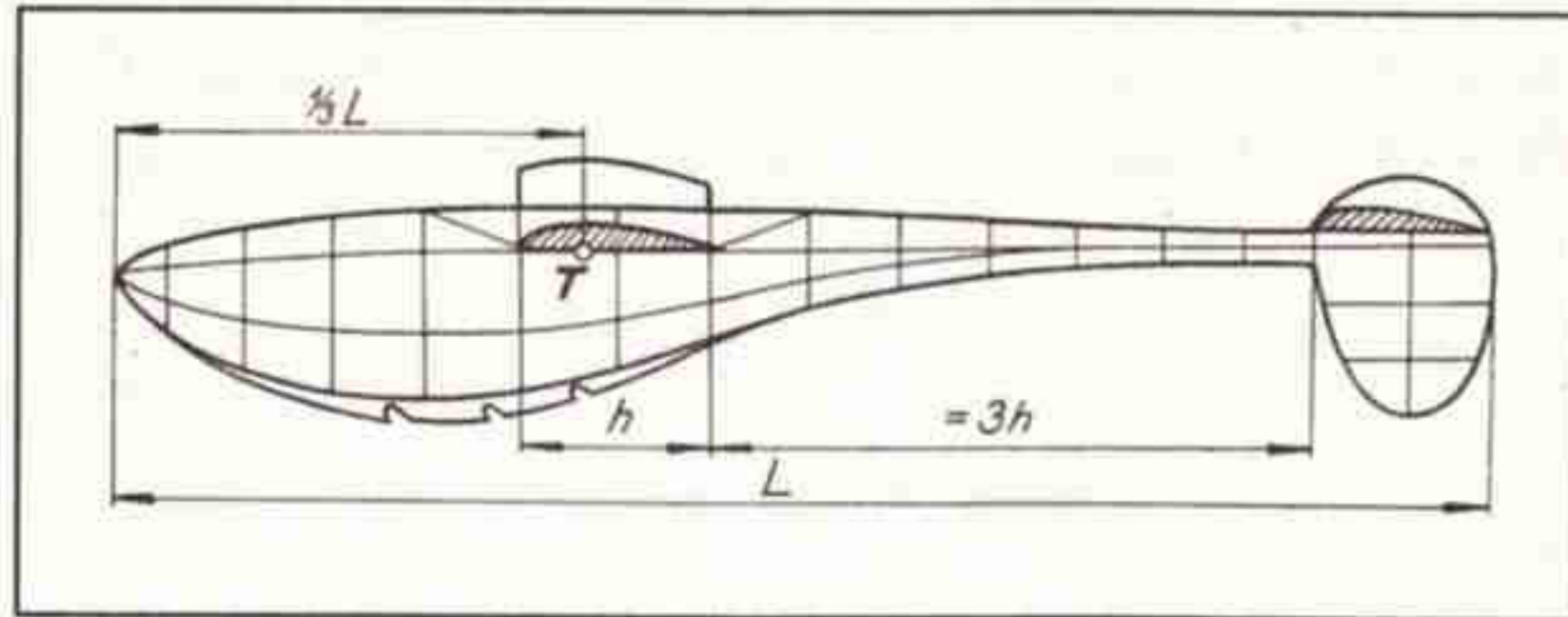


modelář a modely

OBSAH	50. ročník	1/1999
Modell & hobby - modelářská výstava		2, 3, 4, 5
„Modelář“ - výročí (1949 - 1999)		5
Model hobby 98 - modelářská výstava		6, 7, 8
Modelářské motory a jejich problematika (22)		9, 10
Mistrovství ČR 1998 - upoutané modely		11
Balzové házedlo Vlaštovka		12, 13
Tumaj šampionů - T.O.C. 1998		14
Závěr seriálu M ČR raketových modelářů		15
Dany II - model na gumový pohon		16, 17
Jak bylo zbarveno letadlo Be 56 „Beta Major“		18, 19
Poznáváme leteckou techniku - Glaser-Dirks DG-600		20, 21
PS-06 Lugano - RC rekreační elektrolet		23, 24, 25
Motor „BE-961 Diesel“		26, 27
IX. mistrovství světa lodních modelů „C“ (3)		28, 29
Steam... GO! (6)		30, 31
Automodely a sběratelé		32, 33, 34
Lledo - historie		34, 35
Herpa - novinky 1999		38, 39
„Moravskoslezský pohár“ - RC auta		40
NASCAR (SRC) - mistrovství ČR 1998		41
„Šestihodinovka“, 30. ročník		42, 43
Papírové modely		43
Výzbroj československého dělostřelectva v letech 1918 - 1939 (22)		44, 45
Neobvyklé modely		46
Novinky pro Vás		48

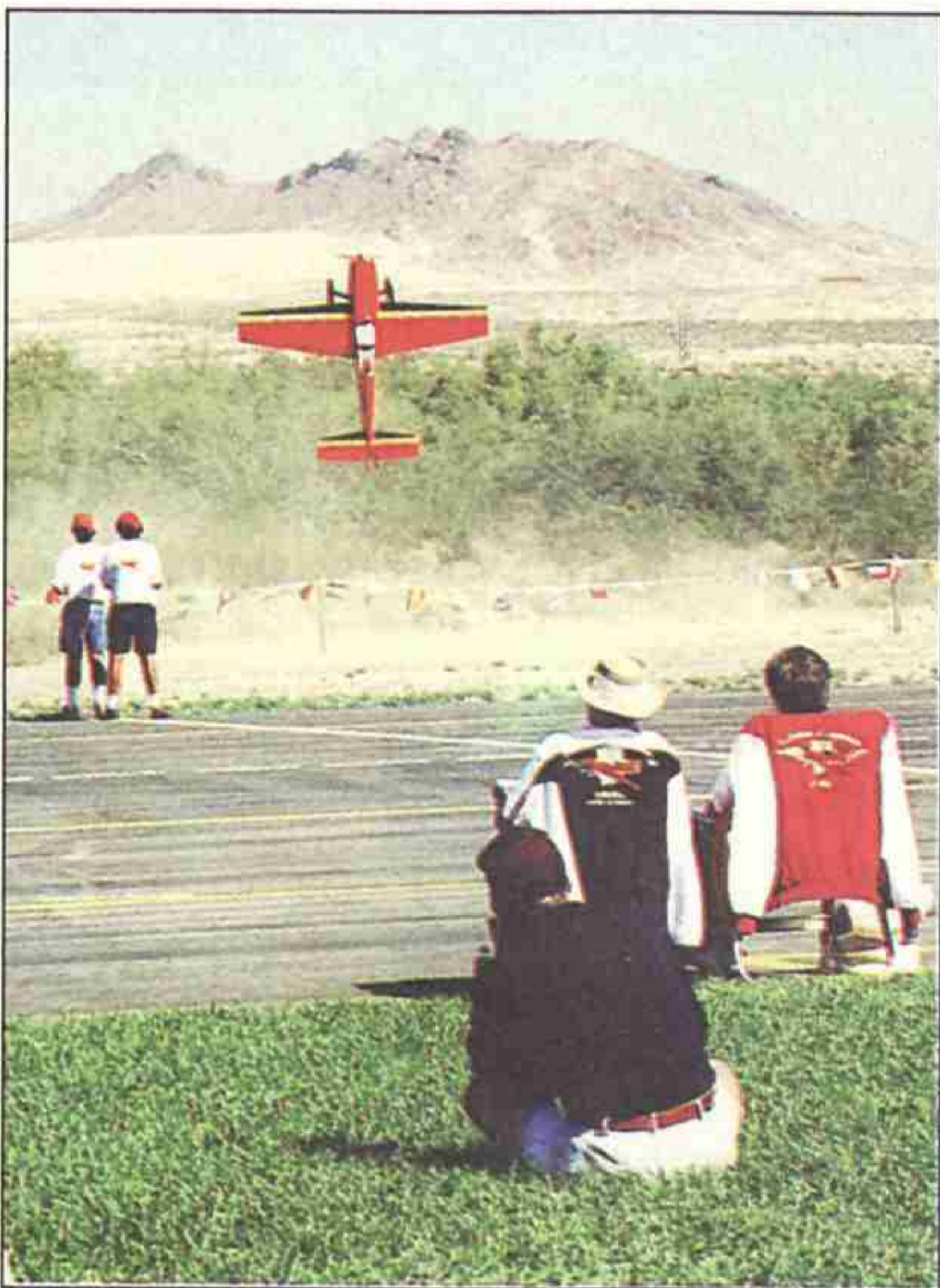
CONTENTS	50. volume	
Modell & hobby - Exhibition of Models		2, 3, 4, 5
„Modelář“ - Anniversary (1949 - 1999)		5
Model hobby 98 - Exhibition of Models		6, 7, 8
Model engines and their problems (22)		9, 10
Czech Republic Championship 1998 - C/L models		11
Vlaštovka - an balsa hand tauched glider		12, 13
Tournament champions - T.O.C. 1998		14
Set finisch Czech Republic Championship rocketmodellars		15
Dany II - a rubber powered model		16, 17
They were colouring Aircraft Be 56 „Beta Major“		18, 19
We get acquainted with aeroplane technique - Glaser-Dirks DG 600		20, 21
PS-06 Lugano - RC electroflights		23, 24, 25
Engine „BE-961 Diesel“		26, 27
IXth World marine C-class models Championships (3)		28, 29
Steam... GO! (6)		30, 31
Miniature model vehicles and Collectors		32, 33, 34
Lledo - history		34, 35
Herpa - Novelties 1999		38, 39
„Moravskoslezský pohár“ (Moravian-Silesian Cup - RC modellcars)		40
NASCAR (SRC) - Czech Republic Championship 1998		41
„Šestihodinovka“, 30. class (Six Hours - SRC)		42, 43
Papers modells		43
Armament of the Czechoslovak artillery within the years 1918 - 1939 (22)		44, 45
Unusualing Models		46
Novelties for you		48

INHALT	50. Jahrgang	
Modell & hobby - Ausstellung für Modelbau		2, 3, 4, 5
„Modelář“ - Jubiläum (1949 - 1999)		5
Model hobby 98 - Ausstellung für Modelbau		6, 7, 8
Modellmotoren und ihre Problematik		9, 10
Meisterschaft Tschechischer Republik 1998 - Fesselflugmodelle		11
Balsa Wurfgleiter Vlaštovka		12, 13
Tumier Champions - T.O.C. 1998		14
Serialende Meisterschaft Tschechischer Republik - raketmodellars		15
Modell Dany II mit Gummiantrieb		16, 17
Welche farbe hatte Flugzeug Be 56 „Beta Major“		18, 19
Wir Erkennen die Flugtechnik - Glaser-Dirks DG-600		20, 21
RC Elektroflugmodell PS-06 Lugano		23, 24, 25
Motor „BE-961 Diesel“		26, 27
IX. Weltmeisterschaft von Schiffsmodellen der Klasse C (3)		28, 29
Steam... GO! (6)		30, 31
Fahrzeug-Miniaturen und Sammlers		32, 33, 34
Lledo - Historie		34, 35
Herpa - Neuheiten 1999		38, 39
„Moravskoslezský pohár“ (Mähren und Schlesien Pokal - RC Automodellen)		40
NASCAR (SRC) - Meisterschaft Tschech. Republik 1998		41
„Šestihodinovka“, 30. Jahrgang (Sechs Stunden - SRC)		42, 43
Modellen aus Papier		43
Ausrüstung der tschechoslowakischen Artillerie im Zeitraum 1918 - 1939		44, 45
Ungewöhnt models		46
Neuheiten für Sie		48



„Modelář“ - výročí (1949 - 1999) **5**
 „Modelář“ - Anniversary (1949 - 1999)
 „Modelář“ - Jubiläum (1949 - 1999)

Modelářské motory a jejich problematika **9**
 Model engines and their problems
 Modellmotoren und ihre Problematik



Turnaj šampionů - T.O.C. 1998 **14**
 Tournament of Champions 1998
 Turnier Champions - T.O.C. 1998



Závěr seriálu M ČR raketových modelářů **15**
 Set finisch Czech Republic Championship rocketmodellars
 Serialende Meisterschaft Tschechischer Republik Raketmodellars

TITULNÍ SNÍMEK

Vážení modeláři, dostáváte do rukou první číslo 50. ročníku tradičního modelářského periodika, které (i když různě měnilo název, což dokumentuje titulní strana složená z různých titulních stran minulých ročníků) vychází kontinuálně od roku 1949. První číslo, tehdy pod názvem „Letecký modelář“, vyšlo v červenci 1949.

Foto: archiv

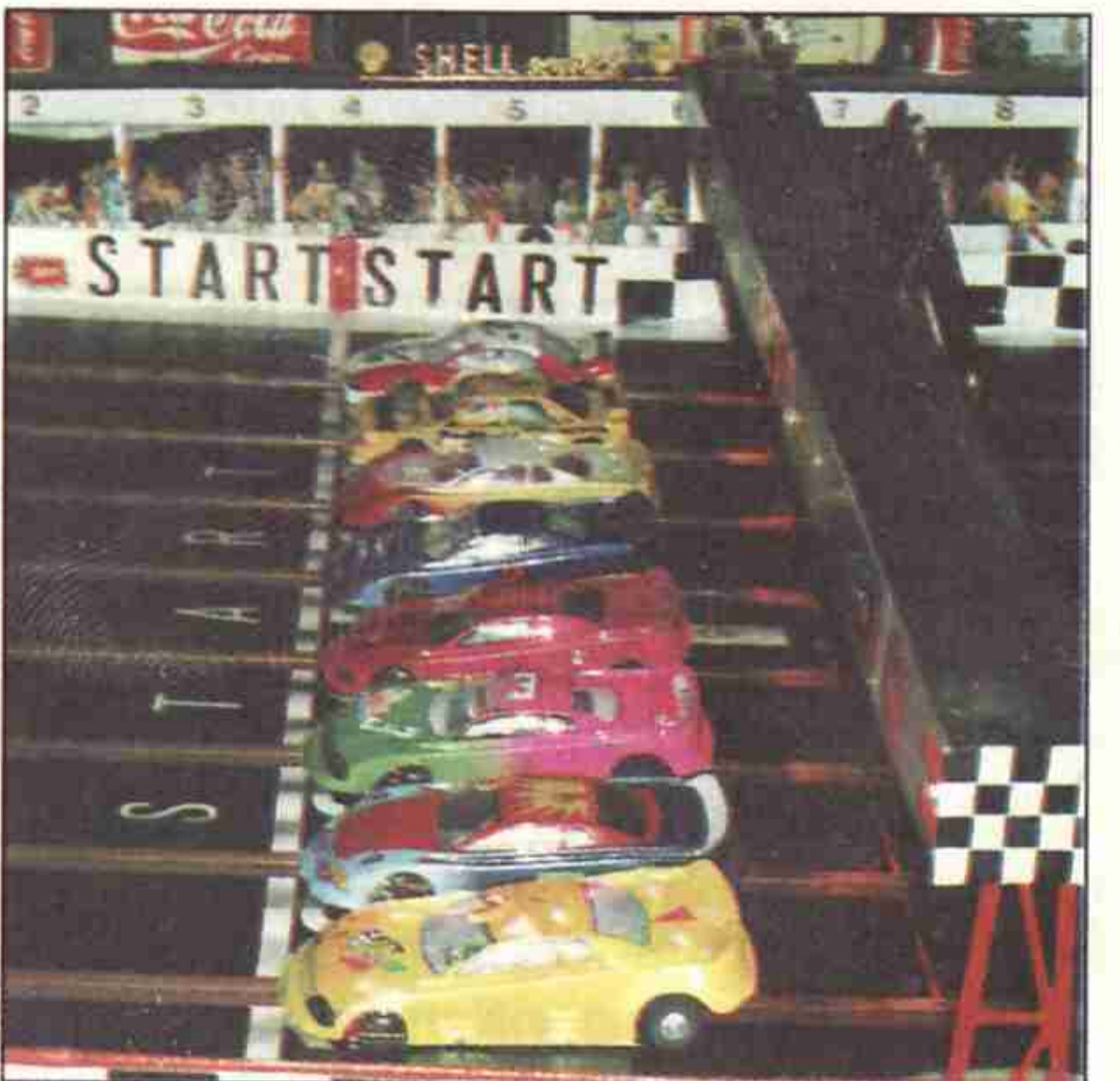


Poznáváme leteckou techniku - Glaser-Dirks DG-600 **20**
 We get acquainted with aeroplane - Glaser-Dirks DG-600
 Wir Erkennen die Flugtechnik - Glaser-Dirks DG-600

Steam...GO! **30**
 Steam...GO!
 Steam...GO!



Lledo - historie **34**
 Lledo - history
 Lledo - Historie



„Šestihodinovka“, 30. ročník **42**
 „Šestihodinovka“, 30. class (Six Hours - SRC)
 „Šestihodinovka“, 30. Jahrgang (Sechs Stunden - SRC)

Neobvyklé modely **46**
 Unusualing Modells
 Ungewöhnliche Modellen

Novinky pro Vás **48**
 Novelties for you
 Neuheiten für Sie

Modelářská výstava



Obr. 3

(2)

V posledním čísle loňského roku jsme zveřejnili první část reportáže z německé modelářské výstavy v Lipsku. V tomto čísle vám přinášíme pokračování.

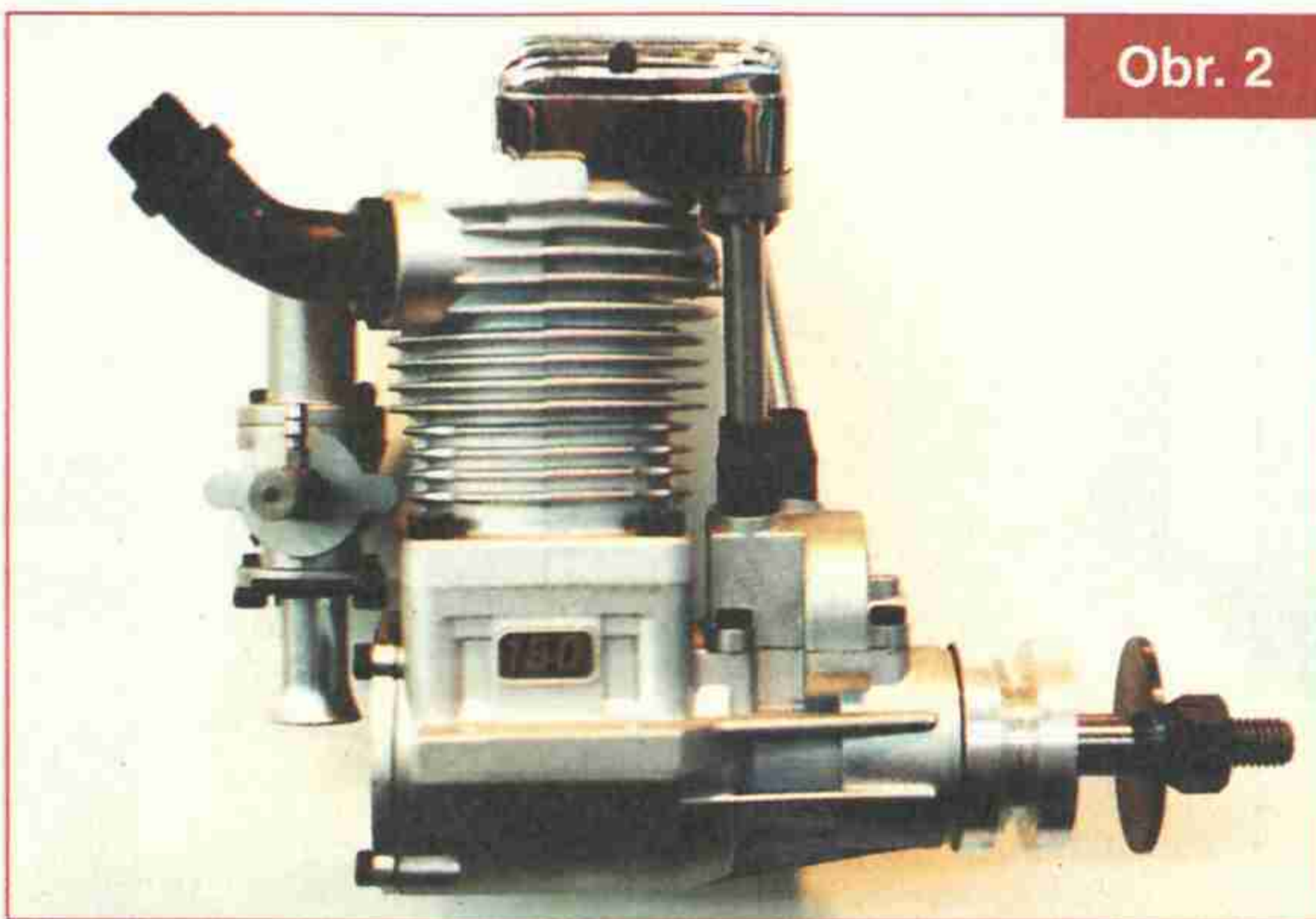
Trvalý vzestup kvality a kvantity je patrný u německé firmy Aero-naut-Modellbau. Nejde jenom o RC modely za několik tisíc, ale nabízena je řada cenově dostupných, malých i velkých házedel, např. Cumulus, Kolibri atd. i modelů s pohonem gumovým svazkem. Za pozornost stála široká nabídka čtyřdobých motorů Saito (nabízela fa Aeronaut) se zapalováním speciálními žhavicími svíčkami. Např. čtyřdobý hvězdicový tříválec Saito FA 170R3 o objemu 27,8 cm³ (obr. 1), nebo typ FA 150S (25 cm³) svislý jednoválec (obr. 2). Univerzální použití ze sezonního hlediska má model hornoplošníku Elektro Cat (rozpětí 1750 mm, délka 1000 mm, hmotnost 1500 g, nosná plocha 36,9 dm², měrné zatížení 40,5 g/dm²) jehož podvozek lze opatřit lyžemi pro přistání na sněhu. K pohonu dvoulisté vrtule je použit elektromotor Mabuchi RS 550 S a 7



Obr. 4

článků NC-Akku. RC souprava ovládá směrovku, výškovku a regulátor otáček. „Zimní“ verze je na třetím snímku (obr. 3).

Firma Krick nabízela RC letadla, lodě, auta s potřebným příslušenstvím, ale také funkční dvouválcový parní stroj.



Obr. 2

Mezi letadly např. Elektrolet „Habicht jr.“ s rozpětím 1340 mm (el. motor řady 400), sportovní dolnoplošník Jupiter (rozp. 1570 mm, motor 6,5 - 10 cm³), známý „Storch“ tj. Fieseler Fi-156 (rozp. 2080 mm) s dvoutaktem 7,5 až 10 cm³, nádherný třímotorák Cant „Zeta“ (rozp. 2200 mm) atd. Velkou nabídku má Krick i mezi loděmi, od jednoduchých rybářských dvoustěžníků až po německou záchrannou loď Trent (obr. 4) v měřítku 1:16. Spokojeni mohli být i automodeláři. Na úplně smontovaném podvozku Compagnucci (obr. 5), vhodném pro RC modely v měřítku 1:8, byly nabízeny tři nové polomakety s karosériemi z lexanu - Formel 1 (délka 495 mm), Ferrari F-50 (délka 520 mm), Mini Cooper (délka 460 mm). Podvozek - zhotovený z pevnostního, skelným vláknem vyztuženého nylonu - má náhon všech kol (4WD), odpružení vinutými pružinami s centrálně umístěnými hydrau-



Obr. 1

lickými tlumiči a další potřebné komponenty. K pohonu je použita absolutní novinka - modernizovaný dvoudobý benzinový jednoválec MAC-6 s elektronickým zapalováním jiskřivou svíčkou Mikro. Vzduchem chlazený motor (zajišťuje ventilátor poháněný ozubeným řemenem od klikové hřídele) má objem 6,28 cm³. Motor je osazen tahovým RC karburátorem s čističem vzduchu (hmotnost motoru 650 g, zapalování 70 g). Nádrž o objemu 125 cm³ stačí na 30 min. jízdy, rychlostí kolem 70 km/hod (výkon cca 1,1 kW při 16 500 ot/min). Palivem je benzin Natural 95 s 4% olejem Castrol TT. K modelům je k dispozici veškeré příslušenství fy Compagnucci.

Specializovaná firma Gundert - potřeby pro lodní modeláře - představila novinku, špičkový elektromotor nové generace pro pohon lodí. Nese typové označení 600 B8 Super Rice (obr. 6). Při napětí 8,2 až 8,4 V (odběr 25,5 A) dosahuje 3270 ot/min.

Z nabídky firmy Simprop Electronic se zmiňme o polomaketě italského dvoumotorového proudového letadla se zajímavým uspořádáním nosných ploch - Piaggio P 180 Avanti (obr. 7). Model dodáváný ve stavebnici má všechny hotové díly a potřebné příslušenství.



Obr. 5

Obr. 6



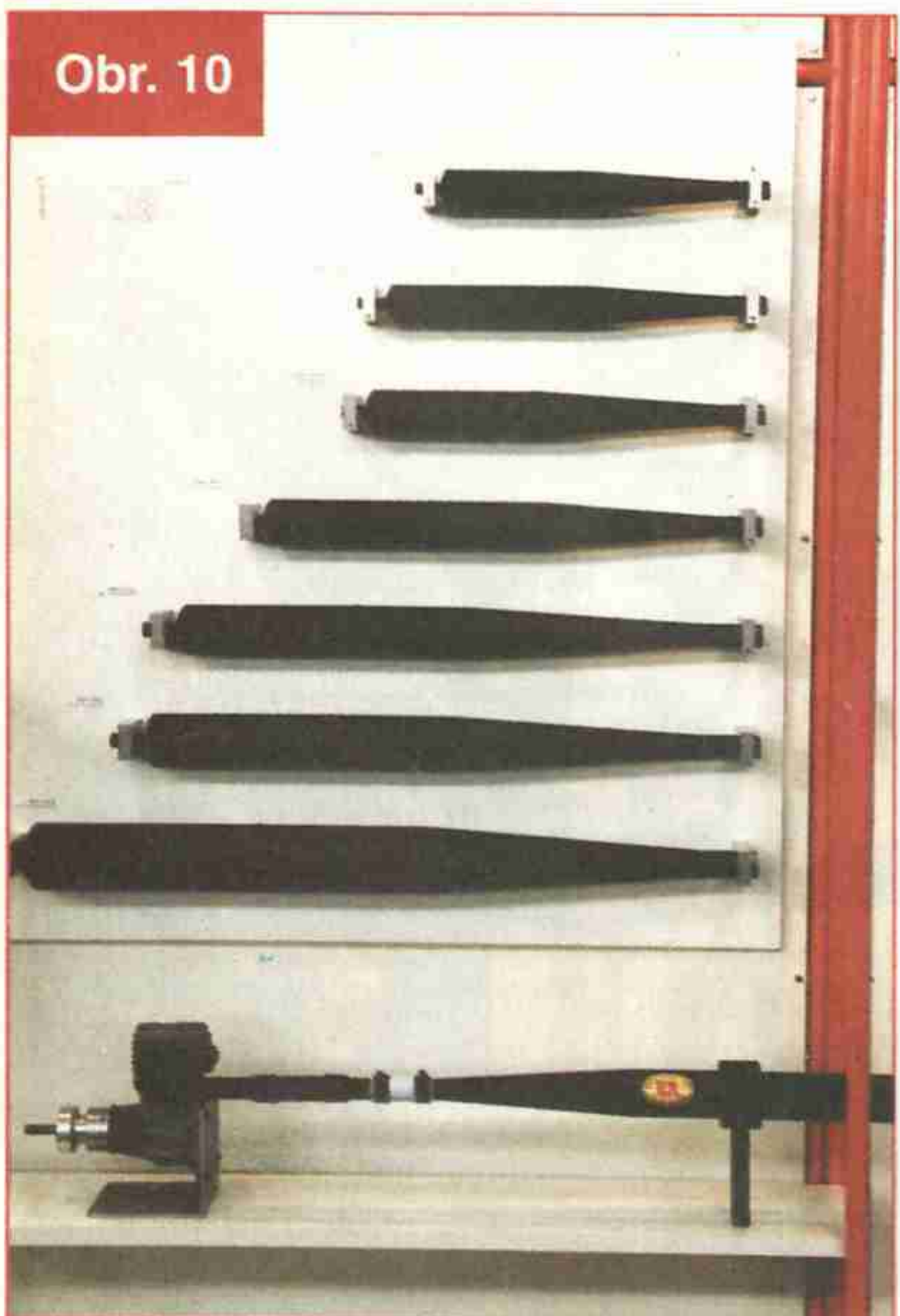
Rozpětí 1306 mm, délka 1230 mm, hmotnost 1580 až 1650 g (dle výbavy), nosná plocha 22,1 dm². Pohon zajišťují 2 elektromotory Speed 400/6V napájené sedmi články 1700 mAh, nebo motory Speed 400/ 7,2 V s osmi články. Motory lze osadit vrtulovým kompletem (6 x 4" nebo 5 x 5"). Z nabídky příslušenství jsou zajímavá kovová motorová lože s gumovými tlumiči kmitů pro většinu běžných dvoudobých a čtyřdobých motorů o objemu od 4,6

Obr. 8



do 20 cm³ (obr. 8). Hezké jsou také malé makety s „gumovým“ pohonem, např. klasický Spirit of St. Louis, F4U Corsair, Citabria atd. Anglická firma Schumacher známá vý-

Obr. 10



robou kompletních RC aut nabízí soutěžní „teréňák“ Nitro 21 Xtreme (obr. 9) se šesti aplikovanými novinkami - vestavěným ručním startérem, ocelové šasi s galvanickou povrchovou úpravou, nová duralová a prodloužená chladič hlava motoru, laděný integrovaný tlumič hluku s výstupem výfukových plynů o průměru 8 mm, chromované tvarované disky, všechny namáhané součásti z lehké slitiny. Zadní

kola pohání spalovací jednoválec o objemu 3,5 cm³, obě nápravy jsou odpruženy vinutými pružinami s centrálně uloženými olejovými tlumiči, zákl. rozměry - délka 275 mm, šířka 250 mm.

Zajímavé bylo provádění zemních a kypovacích prací, dálkově ovládanými modely, těžkých zemních a transportních strojů zkonstruovaných členy model. klubu „Mini Truck Club“ z Darmstadtu. Toto pojetí zemních prací nutí k zamyšlení, zda v budoucnosti nebudou stroje na skrývce dálkově ovládané za účelem odstranění těžké práce jejich osádek. Ostatně dálkově řízené stroje pro práci v extrémních nebo nebezpečných podmínkách se už v omezené míře používají.

A ještě k motorům. Používání spalovacích motorů klade stále větší důraz na omezení jejich hluku. Zájem výrobců a modelářů je zaměřen na neladěné i laděné tlumiče výfuků, které se používají pro útlumení hluku nebo zvýšení výkonu motorů. Zatím téměř každý výrobce motorů vyrábí toto příslušenství motorů sám. Přesto se dostali do po-

Obr. 7



Obr. 9

předí dva specializovaní výrobci výfuků a jejich příslušenství. Na snímku (obr. 10) jsou výrobky firmy Metallwaren (p. G. Krumscheid). Druhou je firma s dvacetiletou tradicí v uvedené výrobě - Merker. Ta vyrábí laděné tlumiče pro

Obr. 11





Obr. 12

dvoudobé motory od objemu válce 1,5 do 120 cm³, dále vyrábí 250 „ohybů“ pro dvoudobé a 50 „ohybů“ pro čtyřdobé motory. Část výrobního programu je patrná na snímku (obr. 11).



Oblíbený Mini Cooper v okruhové verzi. RC model v měřítku 1:8 se spalovacím motorem (Krick / Compagnucci).



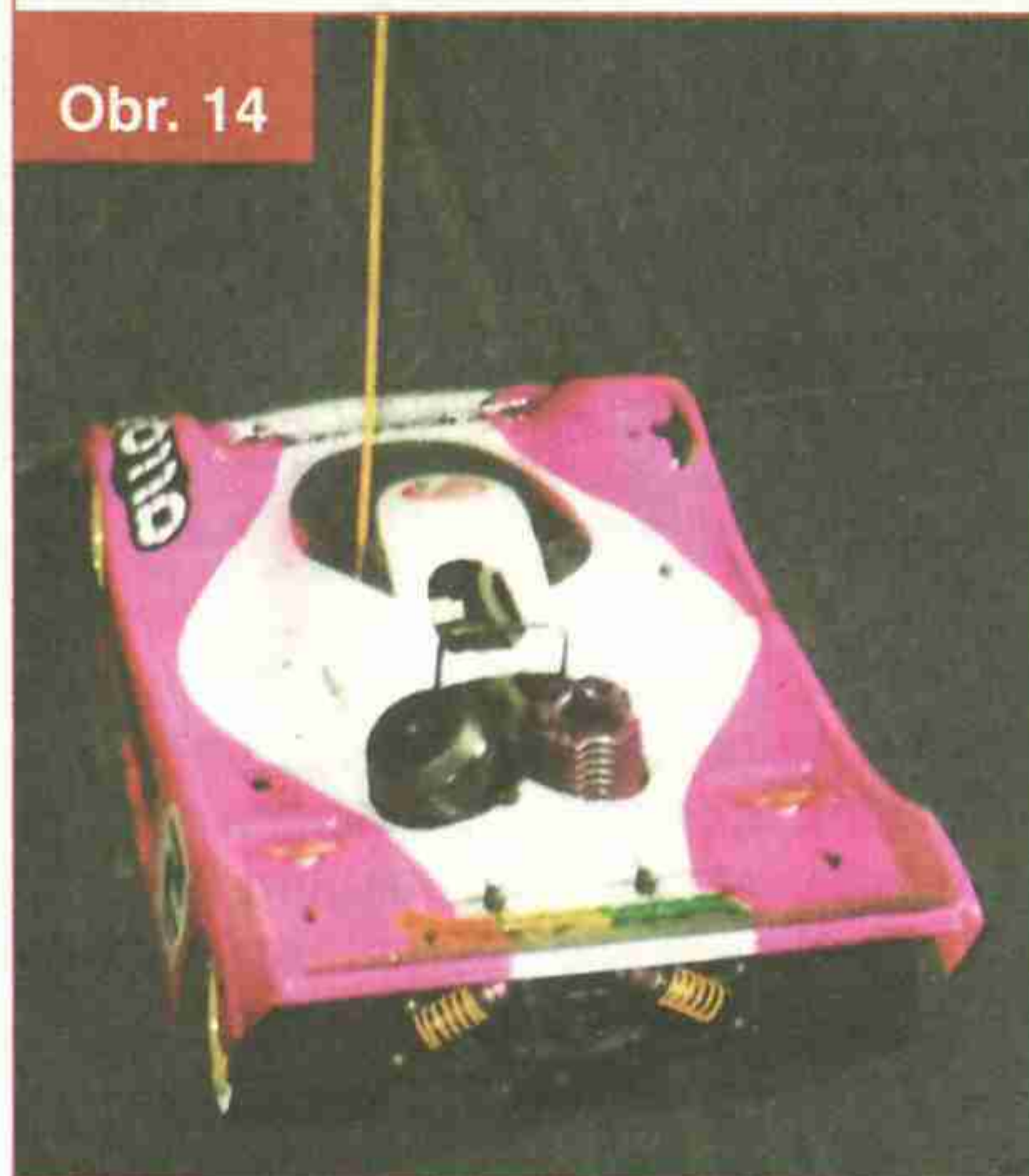
Obr. 13

Jak jsme se již zmínili, byly součástí výstavy také mezinárodní závody RC aut modelů kateg. „On Road“ v měř. 1:8 a 1:10. Velkou cenu Lipska uspořádal německý Minicar Club (DMC) z pověření mezinár. organizace těchto modelů - EFRA. Závodů se zúčastnila téměř stovka závodníků z mnoha zemí. Pro



Obr. 14

RC maketa známé výzkumné lodě Calypso oceánografa J. Y. Cousteauda. Model v měřítku 1:45 je dlouhý 940 a široký 170 mm. K pohonu dvou lodních šroubů jsou použity dva elektromotory Speed 550. Vyrábí Simprop Electronic.



depo kde se připravují závodní automobily, montují se modely, doladují motory, připravují (brousí) pneumatiky, čistí karosérie atd. (viz obr. 12, 13, 14, 15). Pokusil jsem se vám přiblížit alespoň některé exponáty vystavené na lipském veletrhu a celkovou atmosféru. Předností (pokud pomineme vyloženě kontraktční norimberský veletrh sloužící firmám a obchodníkům) výstavy v Lipsku jsou velké expozice německého modelářského svazu (DAeC)



Obr. 15



Raket nebylo v Lipsku mnoho, ale zájemci o tuto modelářskou činnost by si jistě vybrali také.

a předvádění modelů v pohybu - ať už ve vduchu, na vodě, asfaltu nebo v terénu, o kolejkách nemluvě (o „mašinkách“ bude ještě podrobnější článek). Prakticky jsem se nezmínil o kitech a sběratelských automodelech, ale k tomu jsou určeny jiné stránky tohoto periodika. Je zřejmé, že vystavovali především menší výrobci (bylo však dost výjimek potvrzujících pravidlo - Albedo, Auhagen, Aeronaut, Graupner,

Fleischmann, GM, Kyosho atd.), hlavní představení novinek firmy určitě připravují na jubilejní 50. ročník mezinárodního veletrhu v Norimberku. Lipsko se však již dostalo do povědomí Evropy a je nutno s ním počítat, zejména proto, že kromě obchodu je orientováno na širokou návštěvnickou veřejnost včetně mládeže, která by měla začít modelářit, nebo využívat volný čas jiným způsobem než je běžná, někdy

problematická, komerční nabídka. Samozřejmě veletrhu - prodejní veletrh a většina potřeb za snížené ceny - je pro rozvoj mimopracovní činnosti nesmírně důležité. Na mnoha stáncích byly nabízeny také české výrobky, příjemné bylo i zjištění, že pražská firma Consulto umožnila (včetně dopravy) návštěvu širokému počtu zájemců z ČR.

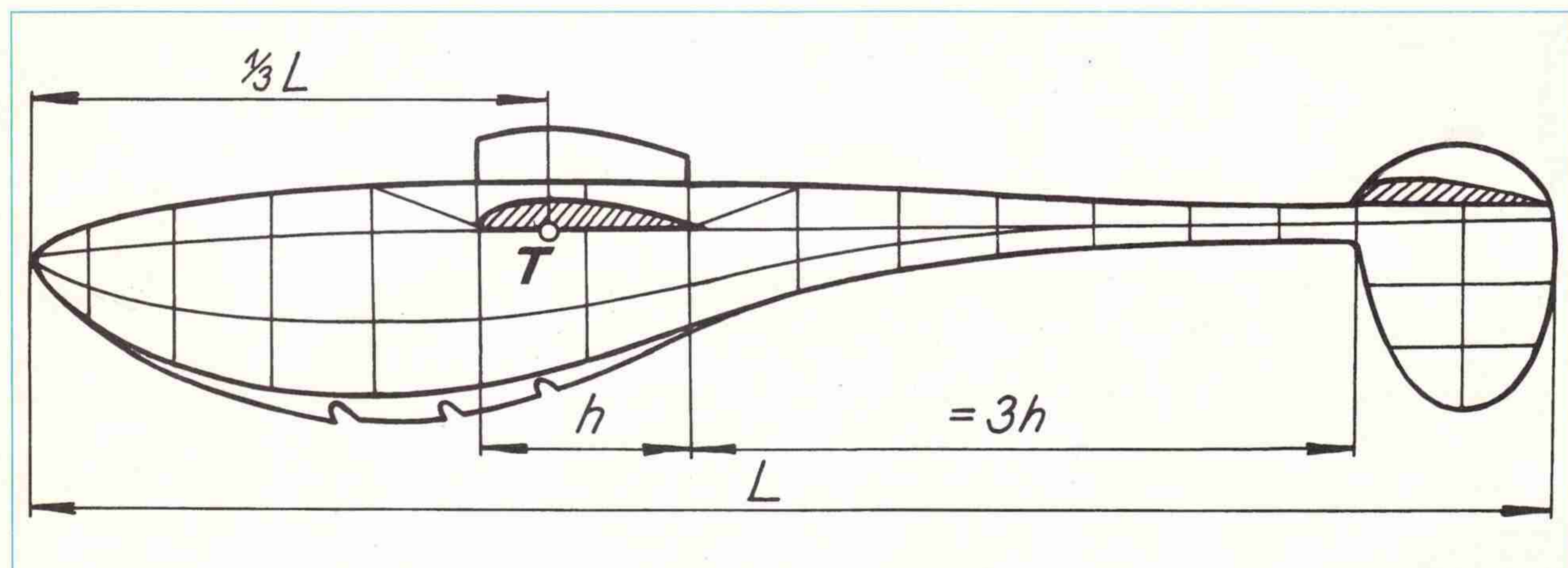
V. Stejskal

Foto: autor, LP, archiv



letadla

K výročí „MODELÁŘE“ - vzpomíná Jiří Mencil



Ilustrační náčrt (seriál „Stavíme výkonné modely větroňů“) pochází z periodika „MLADÝ LETEC, časopis mladých přátel letectví“.

V první republice vydala Masarykova letecká liga (MLL) deset ročníků „Mladého letce“, který vycházel jako měsíčník podle vyučovacích měsíců školního roku, tedy nikoliv o prázdninách. Formát byl A5, jedno číslo mělo obvykle 8 listů a stálo 0,50 Kč - ano padesát haléřů (!), předplatné bylo 5 Kč. V pohnutém období roku 1938 vyšlo dvojčíslo, rovněž jako na konci X. ročníku v červnu 1939. V tiráži byl časopis definován jako populární letecký časopis pro mládež. Za redakci odpovídal tehdejší gen. tajemník MLL František Synecký.

Méně je známo, že v období tzv. druhé republiky a na začátku protektorátu, kdy místo MLL vznikl Český národní aeroklub (ČNA), vyšla ještě 4 čísla Mladého letce neúplného ročníku XI. (Definice zněla - List pro mladé přátele sportovního létání.) Ta již byla ve formátu A4 na bleděmodrém papíru s tmavěmodrým tiskem jak textů i fotografií. To již stálo jedno číslo 1,50 K. Časopis řídil redakční (nejmenovaný) kruh a ještě dále odpovídal Fr. Synecký. Poslední 4. číslo vyšlo 1. března 1940.

Potom jsme modelářili, pokud nám to válečná doba umožňovala, bez časopisu. Můj přítel Václav Šípek a já jsme bydleli v Žamberku, byli jsme tak trochu „přespolní“ a časopis nám chyběl.

Po válce začal opět vycházet „Mladý letec“ jako XII. ročník a další, kdy byl majitel a vydavatel Aeroklub RČS, a po krátkou dobu byl odpovědným redaktorem Kamil Zoufalý (redaktor „Letectví“) s 10člennou radou. Myslím, že od čísla 7/1947 se stal vedoucím redaktorem Jiří Smola (Letos to bude 20 let co zemřel. Pozn. redakce.) Do redakce potom nastoupila redaktorka L. Kavanová a K. Helmich, později Z. Liska, pak V. Hadač atd. V průběhu mého studia na VŠ by mi pražské bytné a jeden spolubydlící student netrpěli balzový prach a nitrolaky, pak po dostudování jsem musel absolvovat tehdy ještě dvouletou zákl. vojenskou službu. Žel nevím kdy vzniklo pojmenování „Letecký modelář“ a kdy potom jen „Modelář“.

Zprůmyslovění modelářství (komercializace) zatím dovoluje vydávat dokonce tři obdobně zaměřené modelář-

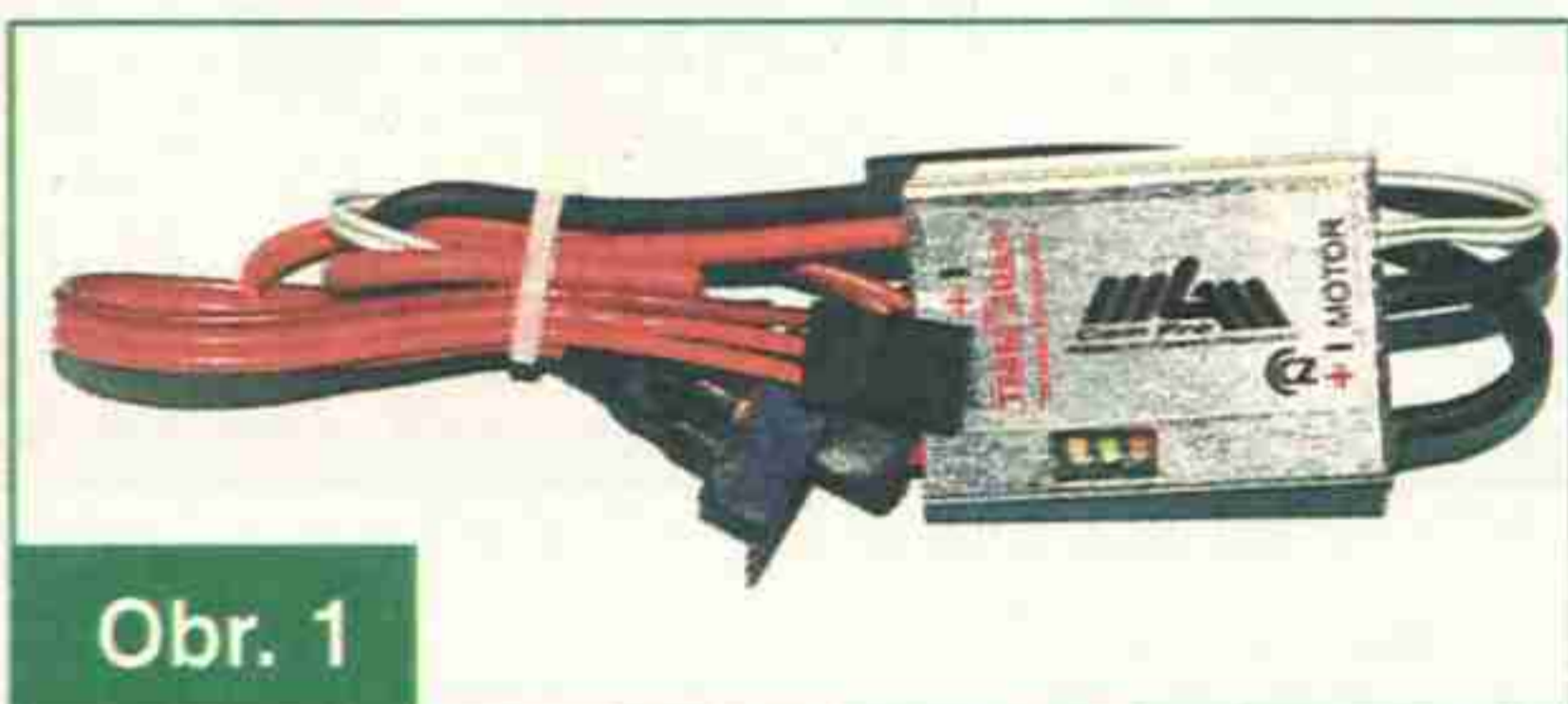
ské časopisy! Budiž všem přáno s očekáváním, že kvalita obsahu ovlivní budoucnost. Je však dobře, že se „Modelář“ podařilo po všech různých peripetích udržet a dotáhnout do 50. ročníku. Pan Smola by měl jistě radost.

Poznámka redakce k jubilejnímu periodiku: Od I. ročníku (1949) do XIII. ročníku měl časopis název „Letecký modelář“. Od XIV. ročníku se jmenoval „Modelář“. V roce 1994 byly modelářské odbornosti zpracovávány tehdejší redakcí rozděleny do dvou periodik - Modelář, ročník XLV, resp. Modely, ročník I. Od roku 1997 jsou modelářské odbornosti „opět společně“ v měsíčníku MODELÁŘ a MODELKY. I dnes však naši čtenáři nazývají časopis Modelářem. Nevadí nám to, je to tradice. Názvem Modelář a Modely jsme chtěli dát v roce 1997 najevo, že čtenáři časopisu „Modely“ nebudou o své odbornosti ochuzeni.

-re-

MODEL hobby 98

Modelářská výstava (2)



Obr. 1



Obr. 2

modelářských prvků. Příkladem je firma MGM Compro ze Zlína, která měla v nabídce 8 špičkových programovatelných, procesorem řízených, regulátorů řady TMM (Top Motor Management), vyrobených převážně technikou povrchové montáže. Základní vlastností je dokonalá ochrana motoru a dva způsoby ochrany akumulátorů. Prvním, je jednosměrný regulátor TMM 20s+ (obr. 1) určený pro modely letadel a lodí. Může spojit 6 až 10 článků proudem 20 A, má rozměry 38x26x11 mm a hmotnost 20 g. Hlavní napájecí vodiče mají průřez 1,5 mm², BEC 1 A, ostatními vlastnostmi jsou APS, ACF, IPR a RPC. Uživatel může programovat brzdu, charakteristiku plynu a zůstatkovou energii pro BEC. Příkon až 30 A snese typ TMM 25w+



Obr. 4

Na těchto stránkách najdete pokračování reportáže z pražské výstavy Model hobby 98. Potěšitelné je, že i naši výrobci zahájili výrobu elektronických

(obr. 2), mající navíc pomocný signál vybití akumulátoru. Další typy se vzájemně liší rozšířením funkcí. Výrobce nabízí též náhradní programovací spojku PGP 1



Obr. 6



Obr. 3

a prodlužovací programovací kabel PGK 1. Některé regulátory jsou vyráběny ve vodotěsném provedení. V expozici neratovické firmy OBAG mě zaujala RC polomaketa „kachny“ na elektrický pohon. Model dodávaný ve stavebnici má rozpětí 1420 mm, plochu křídla 34 dm² a hmotnost podle použitého pohonu a zdrojů do 1900 g. Stavebnice obsahuje bílý laminátový trup, výlisek překrytu kabiny, sestavené poloviny křídla z polystyrenu potaženého dýhou, broušenou kachní plochu, balzové díly, podvozkové nohy a kola, bižuterii, návod a stavební výkres (obr. 3). Pro pohon je použit elektromotor třídy 600 napájený ze 7 až 8 článků nebo s převodovkou s 8 až 10 články. Pro ovládání postačí 3 až 4 kanálová RC souprava. Pro začátečníky byl určen cenově dostupný kluzák FH-401 vyrobený převážně z tradičních materiálů. Jde o „oldtimer“ házečích kluzáku podle historické předlohy konstruktéra Formánka. Jednoduché díly jsou ovšem opracovány laserem. Model má rozpětí 900 mm, délku 720 mm, hmotnost 160 g a plochu křídla 10 dm². Uspěšný model RAY z nabídky firmy Hacker jsme představili již v minulém čísle. Další novinkou byl cvičný, dolnokřídý, akrobatický, model Arrow 40 (resp. 40 ARF a 40 ARC), který je schopen odlétat všechny prvky akrobatické sestavy F3A včetně nožového letu (obr. 4). Při použití silnějšího motoru, model do-



Obr. 5

Obr. 7

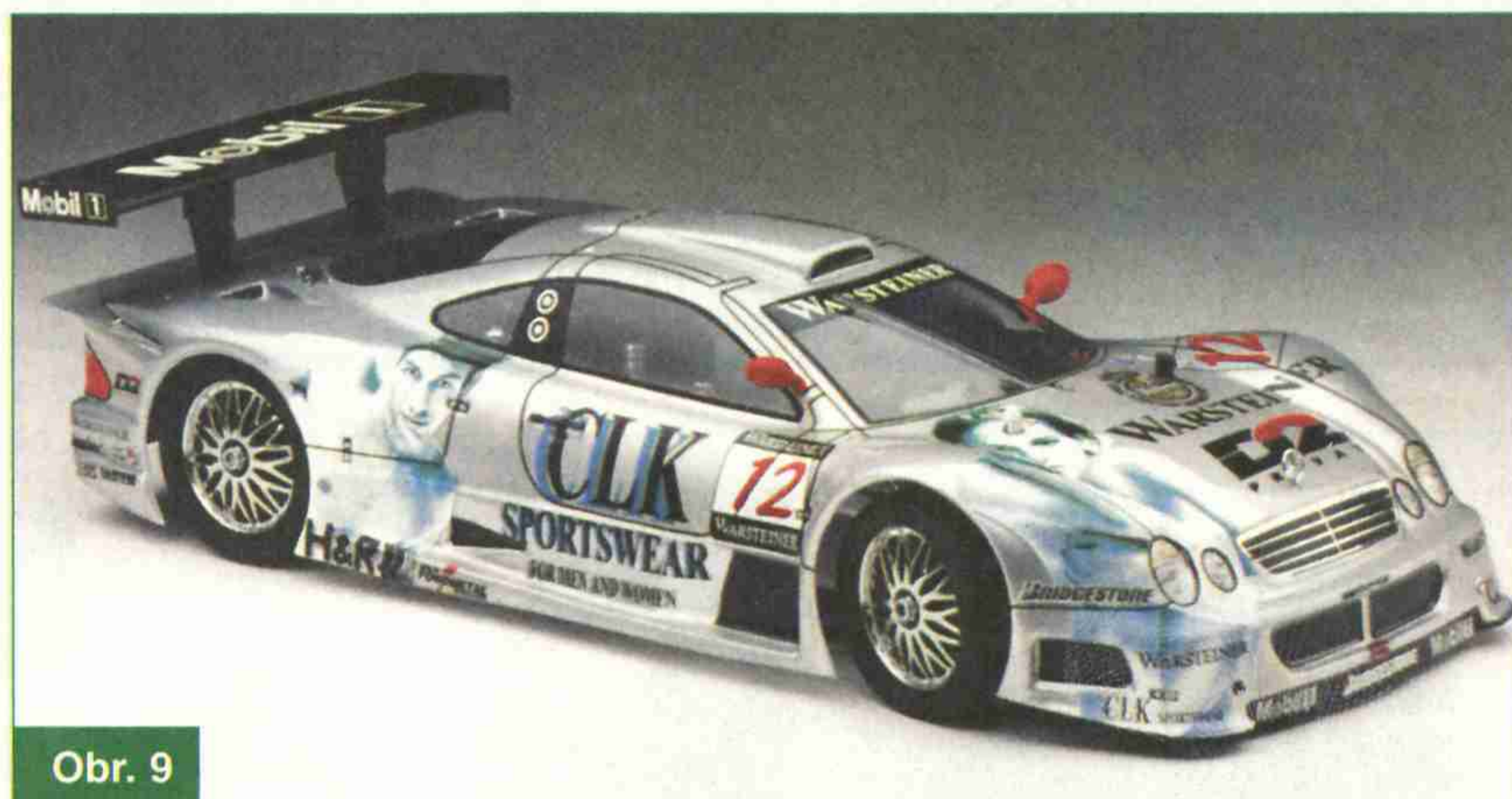


káže i „viset“ na vrtuli (rozpětí 1535 mm, délka 1280 mm), podle použitého motoru o objemu válce 6,5 až 8,5 cm³, hmotnost od 2500 až 2800 g. Je dodáván ve stavebnici obsahující hotový trup, křídla, SOP, VOP, alternativně vše potažené nažehlovací fólií. Součástí dodávky je motorové lože, nádrž, vrtulový kužel, lanovody, podvozek, kola a veškeré příslušenství pro dokončení modelu. Pro ovládání RC je potřebná čtyřkanálová RC souprava a 5 serv. V případě havárie, lze k modelu obdržet náhradní díly podle katalogu. Pro malé modeláře je určena novinka, kluzák PIN o rozpětí 640 mm, délky 500 mm a hmotnosti 75 g, dodávaný ve stavebnici obsahující přesně vyrobené díly (obr. 5). Na trh je dodávána za téměř režijní cenu.

Brněnská firma Reichard ve svém programu nabízela i čtyři novinky určené již pro rok 1999. Některé z modelů jsou zachyceny na skupinovém snímku (obr. 6). Pro začínající modeláře je určen cvičný model Harlekýn (rozpětí 1200 mm, délka 870 mm, hmotnost 480 g). Pro pohon lze použít spalovací motor o objemu válce 1,5 až 2 cm³ nebo elektromotor třídy 400 s převodovkou. RC souprava ovládá S, V a M. Zájemcům o rekreační létání je určen větroň s pomocným elektromotorem Elipsoid, který obdržel cenu výstavy „Model roku“. Model o rozpětí 2800 mm a délce 1200 mm (hmotnost 860 g) je poháněn elektromotorem Speed s převodovkou 4:1. Má konstrukční křídlo s profilem Sellig 3021 a laminátový

trup. Je dodáván jako hotový nebo nepotažený, RC souprava ovládá S, V, Q a M. Pro náročnější modeláře je určena polomaketa akrobatického letadla Zlín Z-50 LX (rozpětí 1600 mm, délka 1250 mm, hmotnost 2200 g). Trup je z laminátu, křídlo se symetrickým profilem je potaženo balzou, dodávány jsou veškeré „dekorativní“ doplňky. K pohonu lze použít dvoudobý spalovací motor o objemu 10 až 15 cm³. Všechny čtyři modely vynikají vysokou kvalitou provedení.

Obr. 8

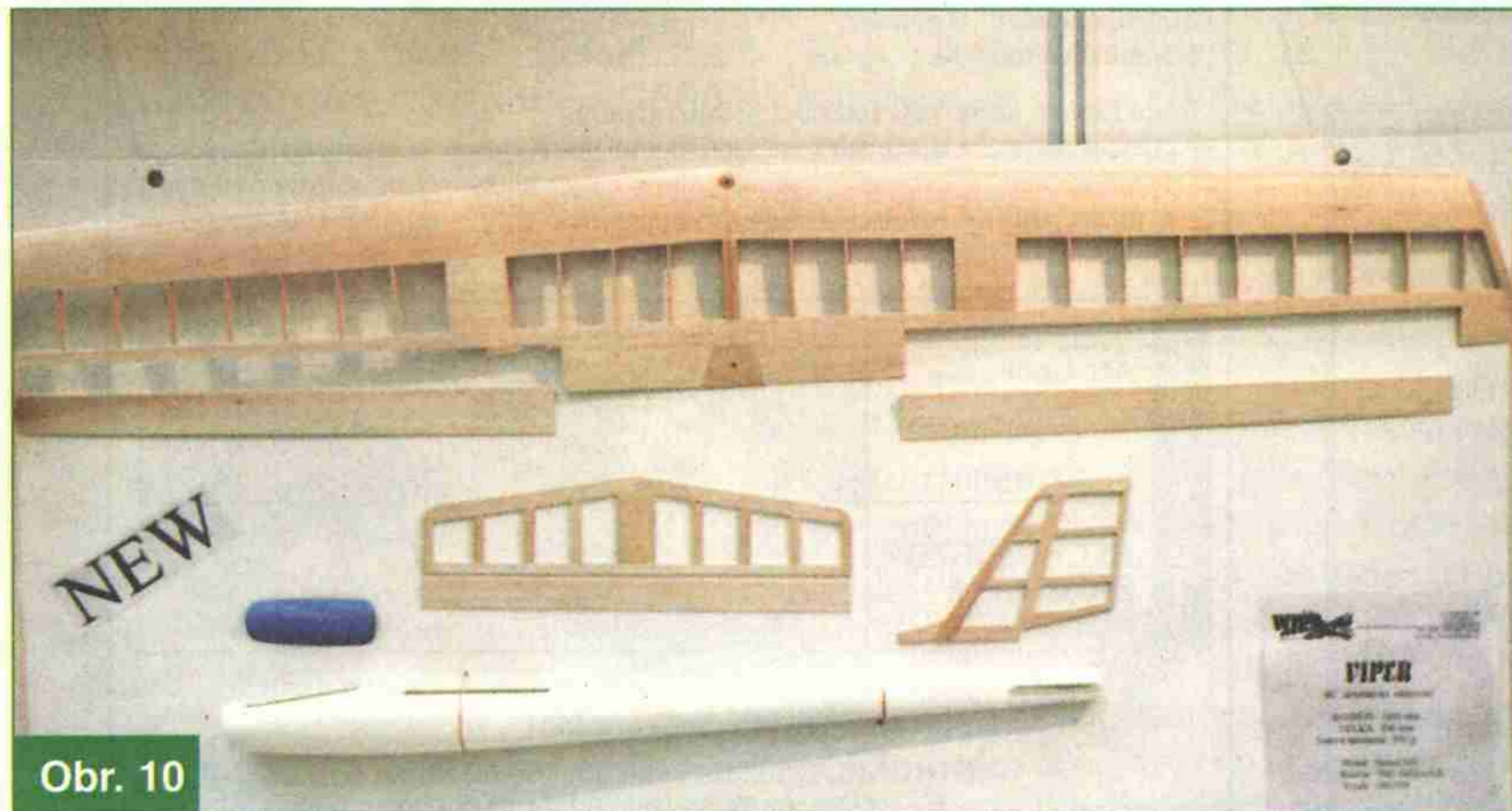


Obr. 9

Graupner - nám dobře známý modelářský, výrobní a prodejní kolos - měl tentokrát výstavní a prodejní expozici menšího rozsahu než na jiných obdobných evropských akcích. Zřejmě byla určena všem, kteří výrobky této firmy znají, kupují je

a očekávají další novinky. Vzhledem k termínu výstavy jsou novinky připravovány především k předvedení na veletrhu v Norimberku. O některých novinkách uváděných touto firmou v loňském roce jsme již psali, představme ty méně patrné. Především je to šest modifikovaných motorů OS MAX určených pro různé druhy RC modelů letadel, vrtulníků a aut (např. MAX-40LA a MAX-21 RZB-P, obr. 7, resp. 8). Autenticky působí RC maketa závodního vozu Mercedes Benz CLK-GTR, v měřítku 1:10 má délku 438 mm, šířku 180 mm, výšku 110 mm, průměr kol 65 mm a jízdní hmotnost 1520 g. Lze použít pro soutěže „On Road“ třídy RC-E (obr. 9).

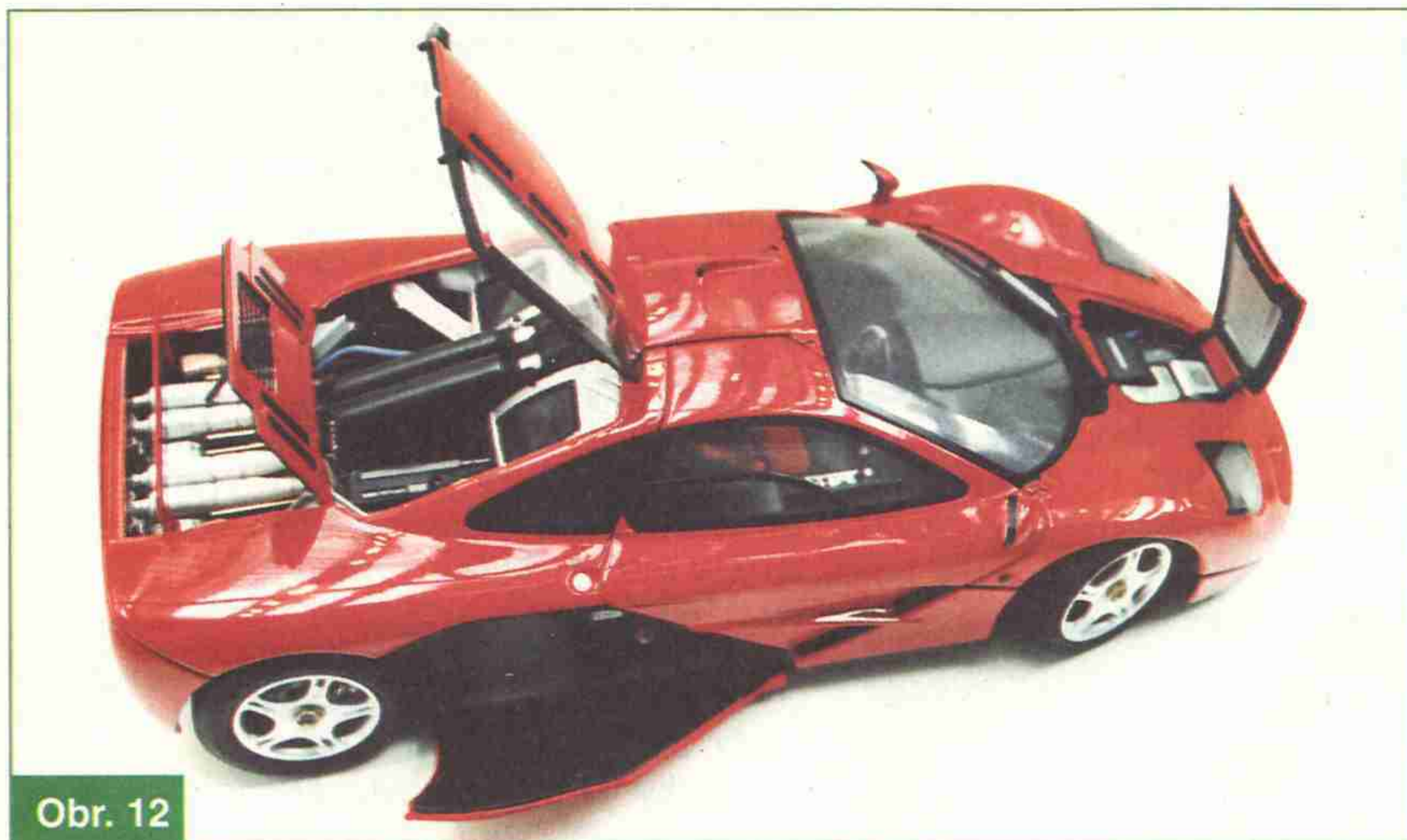
Z nabídky firmy Wipa byly dvě novinky určeny pro začínající modeláře, Prcek - stavebnice upoutaného modelu (rozpětí 640 mm, délka 550 mm) hmotnost s motorem 1,5 cm³ je 335 g. Je dodáván nepotažený. Viper - RC elektrolet (obr. 10) má rozpětí 1400 mm a délku 890 mm, pro pohon je použit el. motor Speed 500 s vrtulovým kompletem 180/100, jako zdroje slouží baterie 7x NiCd 1000 mAh. RC souprava ovlá-



Obr. 10

dá S, V, Q a M. Letová hmotnost činí 980 g. Kormidla a křídlo jsou balzové, trup z probarveného laminátu. Stavebnice se dodává nepotažená. Poněkud náročnějším modelem je celobalzová maketa německého dvouplošníku Albatros C1. Pro pohon modelu, o rozpětí 646 mm, délce 395 mm a hmotnosti 77 g, je použit motor CO₂ typu GM 120 z produkce ing. Gašparína. Dobře známá brněnská firma Mega - vyrábějící elektromotory pro pohon modelů a další potřebné použití - představila také některé novinky připravené pro tento rok. Např. elektromotor MIG 280 (obr. 11).

Ze široké nabídky sběratelských automobilů, kterým jsou věnovány jiné stránky, představme alespoň novinku v měřítku 1:10. Je to model dvoumístního supersportovního vozu McLaren F1 GTR v provedení „kov a plast“ od firmy PMA-Minichamps (obr. 12), který byl nabízen ve stánku firmy FOX Toys.



Obr. 12



Obr. 11

Součástí výstavy bylo také hodnocení „Model roku“, jak toto hodnocení dopadlo vidíte ve výsledcích v závěru této reportáže. Snímky některých vyhodnocených modelů jsme zveřejnili již v č. 12/98. Na letošní rok slibuje pořadatel tuto výstavu v nových prostorách - budeme se těšit.

V. Stejskal

Foto: autor, LP, archiv



Ve vynikající kvalitě byla zpracována novinka firmy Extratech Brno - polyuretanový model (s množstvím leptaných kovových dílů) vrtulníku Alouette II v měřítku 1:72.

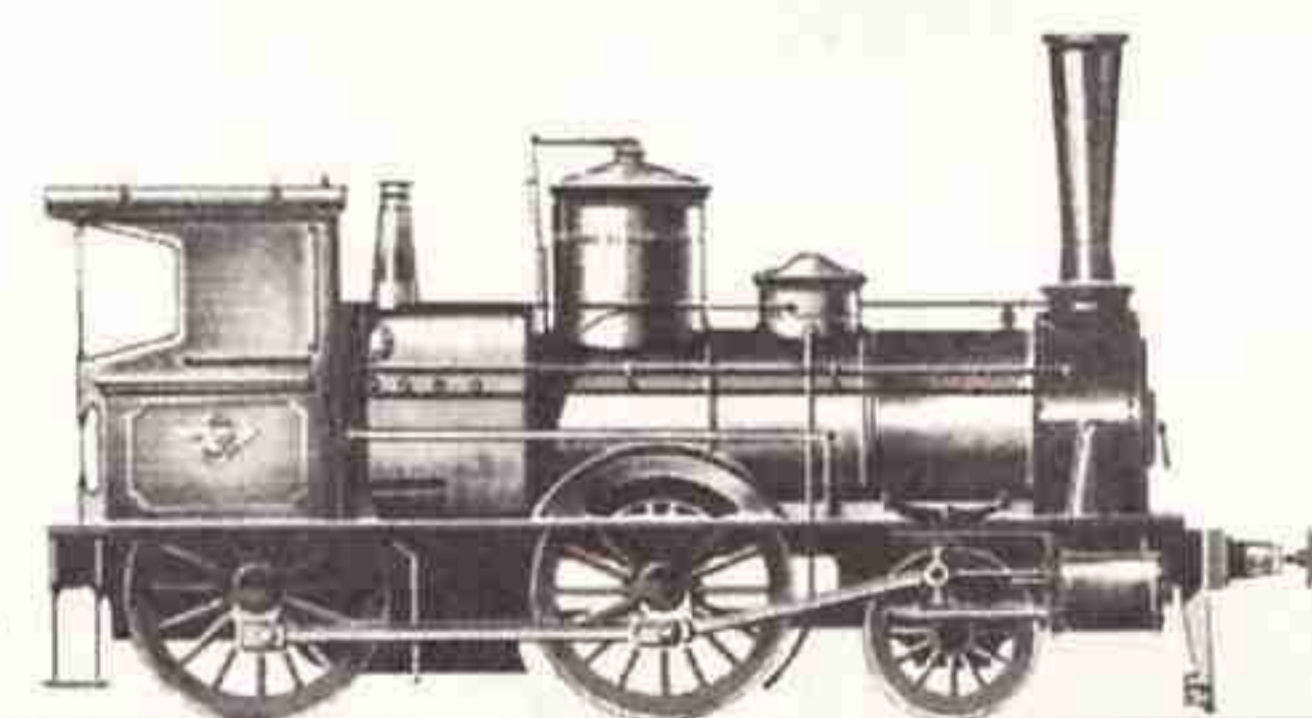


Mezi vyhodnocenými modely byl také těžký vojenský tahač Tatra T 813 6x6 od pražské firmy SDV model. V podstatě jde o kit „Short run“ v měřítku 1:87, který tak rozšiřuje bohatou nabídku tohoto výrobce.

Hodnocení „Model roku“

model	výrobce (vystavovatel)
L 410 UVP (1:72)	Gavia
Iľušin Il-2 M3 (1:48)	Accurate miniatures/AIRmolds
Albatros D III (1:48)	Eduard
Cromwell Mk.VI (1:72)	Extratech
Tatra 57 K (1:35)	Plus Model
Tatra T-813 6x6 (1:87)	SDV model
Mercedes Benz CLK-GTR (1:18)	Maisto/Pama
Indian Chief 348/1948 „Dirty Bike“	Guiloy/Emu
Cessna 177 Cardinal	Teltech
Diablotin	JR Models
Lokomotiva řady 132 DR (TT)	Roco/Krokodil
Pionýr LF109	P&B model
Elipsoid	Reichard
RAY	Hacker
Nora	Bohemia Model
Bolero	Koado Model Sport

REGULÁTOR MODELOVÉ ŽELEZNICE



Mikropočítačový regulátor
železničních modelů

Řada funkcí, které Vaši železnici přiblíží realitě

- plynulý rozjezd • maximální tah i při minimální rychlosti • 32 stupňová regulace
- omezení max. zrychlení • rychlobrzda • automatický režim • zkratuvzdornost
- 4 různé průběhy regulace • volba výstupní frekvence • stejnosměrné a střídavé napájení

Technické parametry	PR-1A	PR-1B	PR-2A	PR-2B
napájení:	12Vss	12Vss/12Vss 14-35Vss 10-25Vst	12Vss	14-35Vss 10-25Vst
max. zátěž	1A	1A	1A	1A
funkce:				
RYCHLOBRZDA	-	-	x	x
ZRYCHLENÍ	-	-	x	x
AUTOMAT	-	-	x	x

PR-1A 1280,- PR-2A 1550,- PR-1B 1680,- Pr-2B 1860,-
Prodejcům poskytneme slevy, ceny bez DPH

SETRONIC, Seidl, Kačkova 53, 160 00 Praha 6
tel.: 02/24 32 34 53, fax: 02/24 91 13 09

ZÁJEZD na veletrh modelů a hraček - NORIMBERK 1999
Allegro - cestovní kancelář, Stavovská 8, 102 00 Praha 10, tel.: 02/719 603 10, fax: 02/719 603 11, mobil: 0602 250 804, e-mail: kontakt@allegro.cz

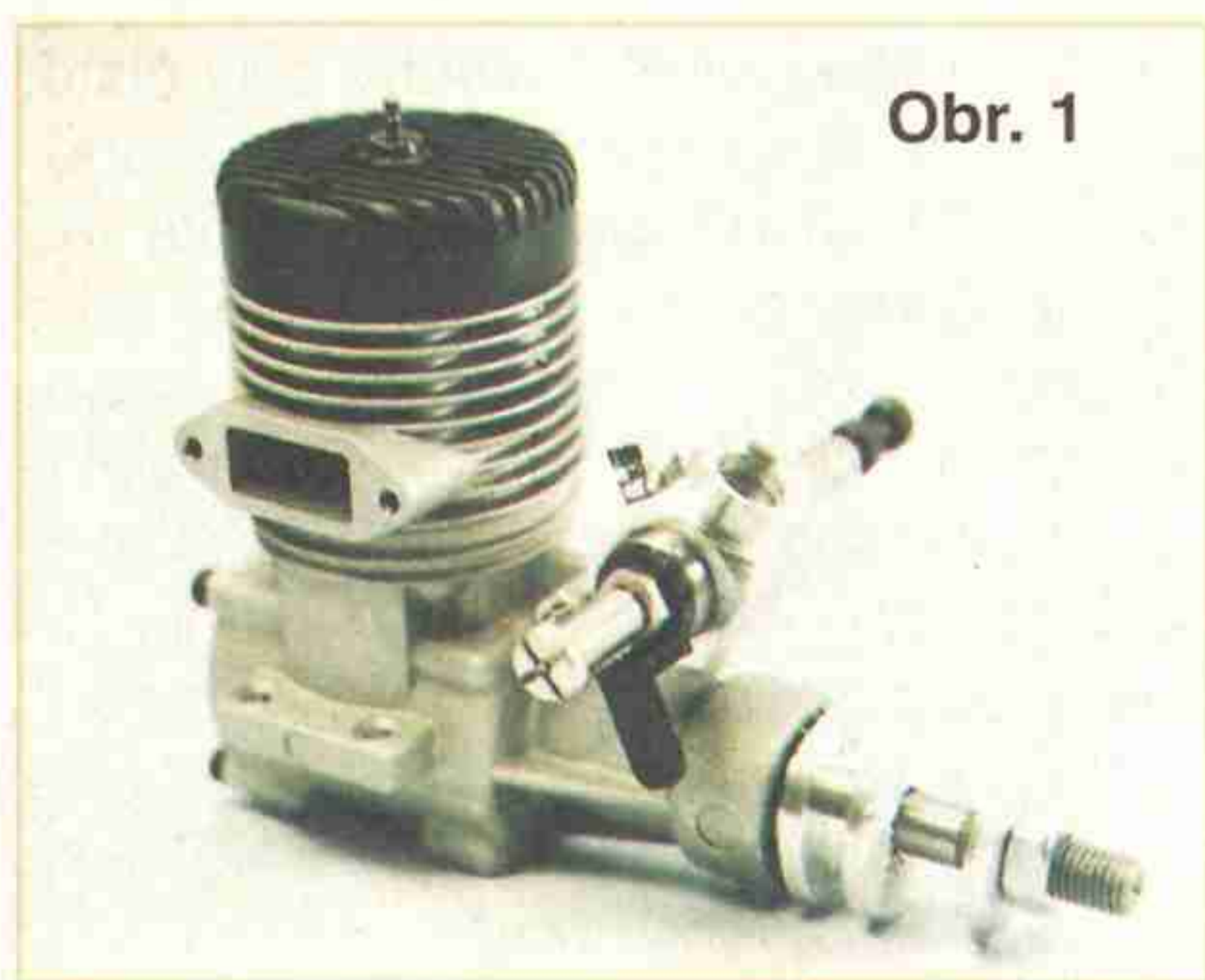
Cestovní kancelář Allegro Praha pořádá pro všechny zájemce zájezd na největší světový veletrh svého druhu (cca 2600 vystavovatelů z celého světa).

3. 2. - Odjezd: Brno 21 h., Praha 24 h., cesta do Německa
4. 2. - Příjezd na výstaviště, návštěva veletrhu. Odjezd na místo ubytování.
5. 2. - Příjezd na výstaviště, možnost prohlídky města s průvodcem (v SRN zimní výprodeje). Odjezd do ČR v 19 hodin.
6. 2. - Návrat po stejné trase (Praha, Brno)
(Pro skupiny nad 20 osob přistavení autobusu dle přání.)

Cena na osobu 3 200 Kč - doprava autobusem (klimatizace, video); 1x nocleh v hotelu (dvoulůžkové pokoje, sprcha, WC, snídaně); doprovod zástupcem CK; základní úrazové pojištění. Vstup je možno přiojednat k ceně zájezdu: jednodenní 35 DM, dvoudenní 50 DM (platba v Kč).

Pokud Vás nabídka zaujala, zašlete laskavě objednávku doporučeným dopisem nebo faxem, uveďte název firmy, IČO, DIČ, místo nástupu. Na základě Vaší objednávky Vám zašleme fakturu a po její úhradě poukaz na cestu.

MODELÁŘSKÉ MOTORY A JEJICH PROBLEMATIKA



Obr. 1

(22)

V minulém pokračování jsem se zmínil o historii nejobyklejšího motoru, pověstné „šestapůlky“, která vznikla v konstrukční a výrobní skupině v našem MVVS. Podívejme se nyní na současné konstrukční provedení tohoto motoru, které umožňuje jeho úspěšné víceúčelové nasazení v jednotlivých typech modelů.

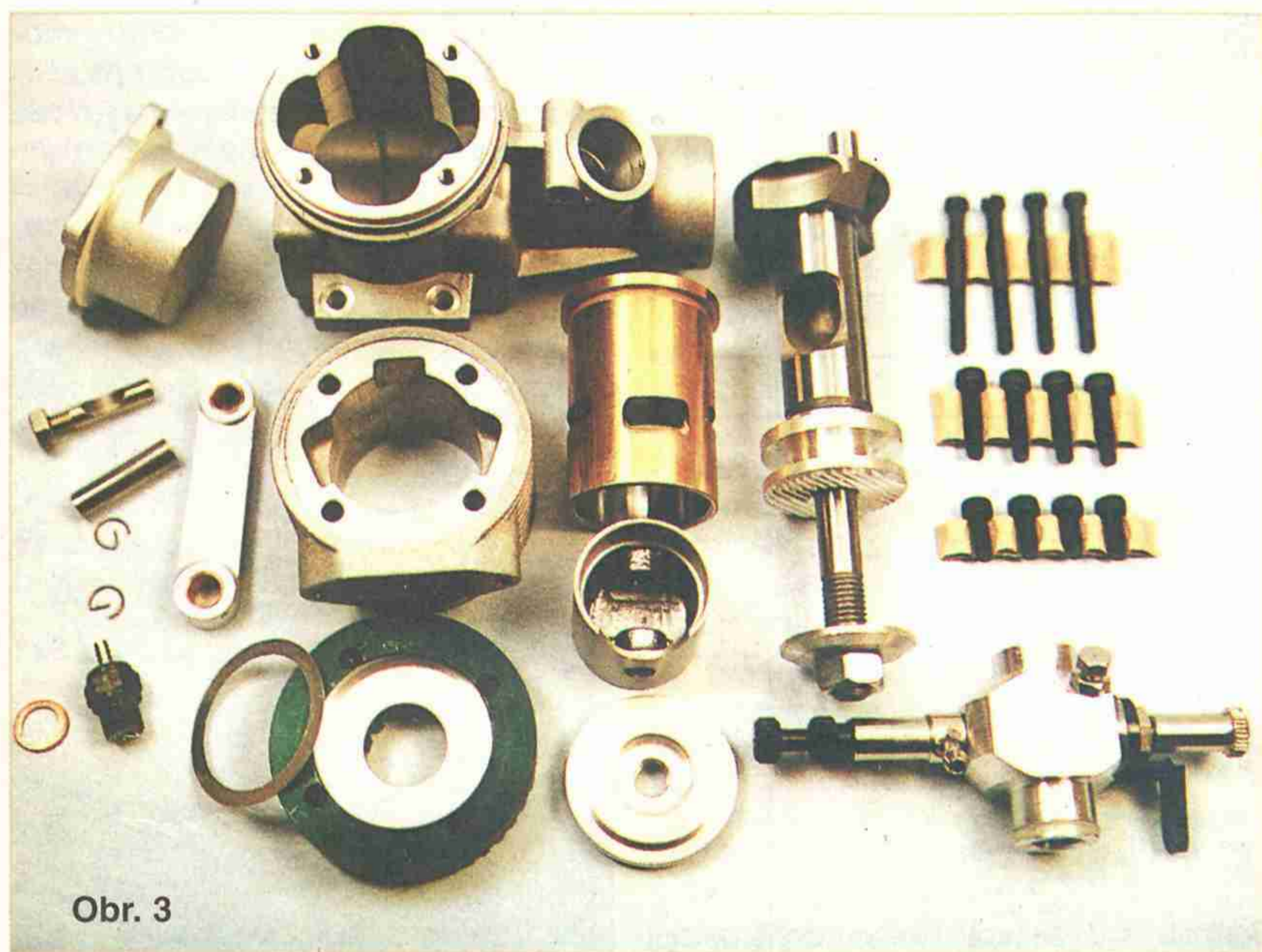
rotační šoupátko. Třetí šestapůlka - „lodní“ - nese označení **GFS/R-ABC-RC MARINE** a je odvozena od prvního typu.

Představme si první typ nesoucí katalogové označení **3066 MVVS 6,5 GFS/R-ABC-RC** (obr. 1). Má vrtání 21 mm, zdvih 18,6 mm a hmotnost 380 g. Osvědčený poměr vrtání a zdvihu mu umožňuje dosáhnout výborné parametry. Další základní vlastností je zachování (již dříve popsané) celkové koncepce motoru, ale se změněným rozšířeným tvarem, nyní již čtyřpřefukových kanálů v klikové skříni, jejichž poloha umožňuje otočení válce vlevo, vpravo nebo vzad (samozřejmě před uvedením motoru do provozu). Možnost otočení válce však vylučuje fixaci polohy vložky ve válci, protože tu je nutno otáčet současně s válcem při změně jeho polohy vůči skříni. Na klikovou skříň motoru je přesně nalícován válec, spojený se skříní čtyřmi svorníky v jeden celek. Svorníky před-



Obr. 2

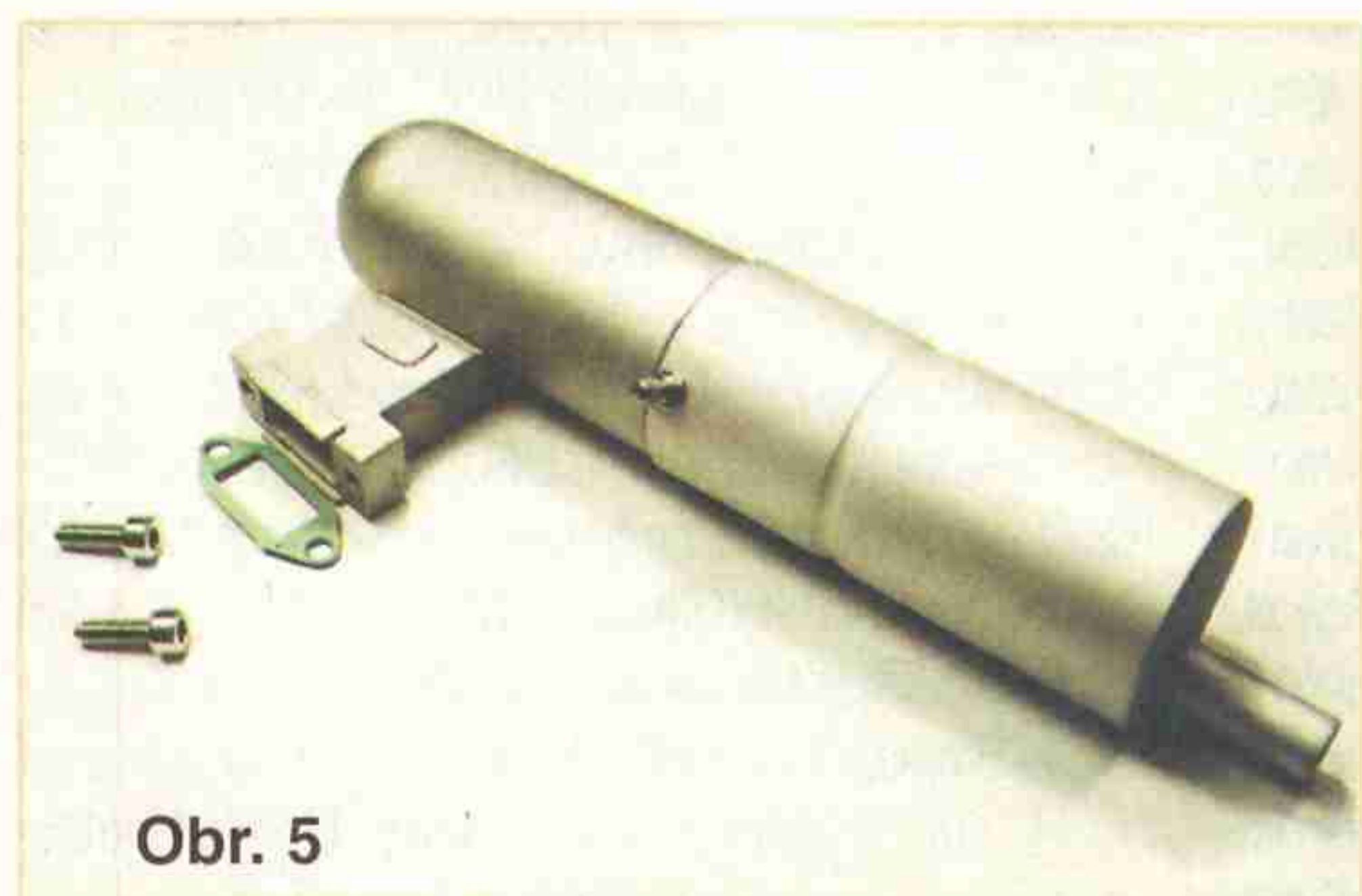
haváriích modelů. Dá se říci, že je nyní dostatečně robustní při zachování příznivé hmotnosti. Provedení vložky válce v systému ABC a pohled na uspořádání jednoho výfukového a tří přefukových kanálů je na dalším snímku (obr. 2), provedení všech dílů motoru je na třetím snímku (obr. 3).



Obr. 3

V současné době se v MVVS vyrábějí tři typy motorů o objemu válce 6,5 cm³. Dva z nich jsou určeny pro modely letadel, třetí pro modely lodí. Letecké mají označení podle způsobu nasávání paliva, u **GFS/R-ABC-RC** zepředu, seshora přes klikovou hřídel. U **GRRT-ABC** zezadu přes válcové

stavují praktické zesílení skříňe za předpokladu, že jsou správně dotaženy a mají tudíž potřebné - stejné - předpětí. Další, celkem obvykle používané zesílení skříňe, představují tři žebra spojující komoru předního valivého ložiska s čelní stěnou skříňe, také náliček hrdla pro osazení karburátoru je s čelní stěnou skříňe propojen vyztužujícím žebrem. Dalším dílem na jehož způsobu výroby nebylo nic měněno, je ojnice vyrobená z legovaného taženého materiálu třískovým obráběním z jednoho kusu, její obě oka jsou nyní vypouzdřena jakostní bronzí. Kliková hřídel je povrchově kalena a značné odlehčení její příruby vylučuje další odlehčení vyvrtáním jejího čepu. Popsanými úpravami získal motor na odolnosti při případných



Obr. 5



Obr. 4

Krátce po vzniku motoru se výrobce zabýval nutností tlumit hluk výfukových plynů a usměrnit jejich výtok mimo model. Po konstrukční stránce to bylo provedeno způsobem poplatným tehdejší míře zkušeností a znalostí. Stručně řečeno, výfuky laděné i neladěné v MVVS uměli udělat vždy dobře, svědčí o tom výsledky dosažené v průběhu posledních 45 let. V loňském roce došlo ke změně a pro uvedený typ motoru jsou k dispozici tři typy výfuků, dva expanzní (z toho jeden jednodukový - viz obr. 4) a jeden dvoukomorový (obr. 5). První je jednoduchý stranový tlumič s rotačně vířivým odchodem plynů vzad mimo motor i model. Je pevně spojen přes přírubu s válcem motoru dvěma šrouby. Tlumič efekt je zhruba 30 %, pro běžné modelářské potřeby je zcela postačující. Druhý výfuk je dvoukomorový, dosahuje útlumu zhruba polovičního, ale výsledný zvuk má potlačeny nepříjemné vyšší harmonické kmity. Je opět přes přírubu pevně spojen s válcem dvěma šrouby. Třetí výfuk je laděný, složený ze tří dílů (obr. 6). To má výhody, ale i nevýhody. Výhodou je především snadnější montáž podél trupu modelu, dále výměna pouze poškozeného dílu při havárii (cena). Za nevýhodu může být považována nutnost pospojování motoru s laděným tlumičem přes ohyb navléknutou silikonovou spojovací hadicí



Obr. 5

upevněnou na ohybu a vstupním hrdle výfuku pomocí mohutnějších drátěných svorek a třmenem navléknutým na ústí výfuku a připevněným k modelu. Drátěné svorky lze nahradit polyamidovým ozubeným páskem osazeným na obou koncích hadice. Výfuk nemá potlačeny vyšší harmonické kmity, ale zvyšuje výkon motoru. Osobně si myslím, že dostanu-li z motoru maximum, tak mně nepříjemné zvuky nemohou vadit.

Protože jsem dosti často žádán o radu jaký volit motor pro rekreační létání v případě, že zájemce má za sebou základní lety s menším RC modelem nebo většinou s pomocným motorem, věnuji se v následujícím testu motoru z hlediska jeho konvenčního použití ve větších RC modelech mírně pokročilými modeláři.

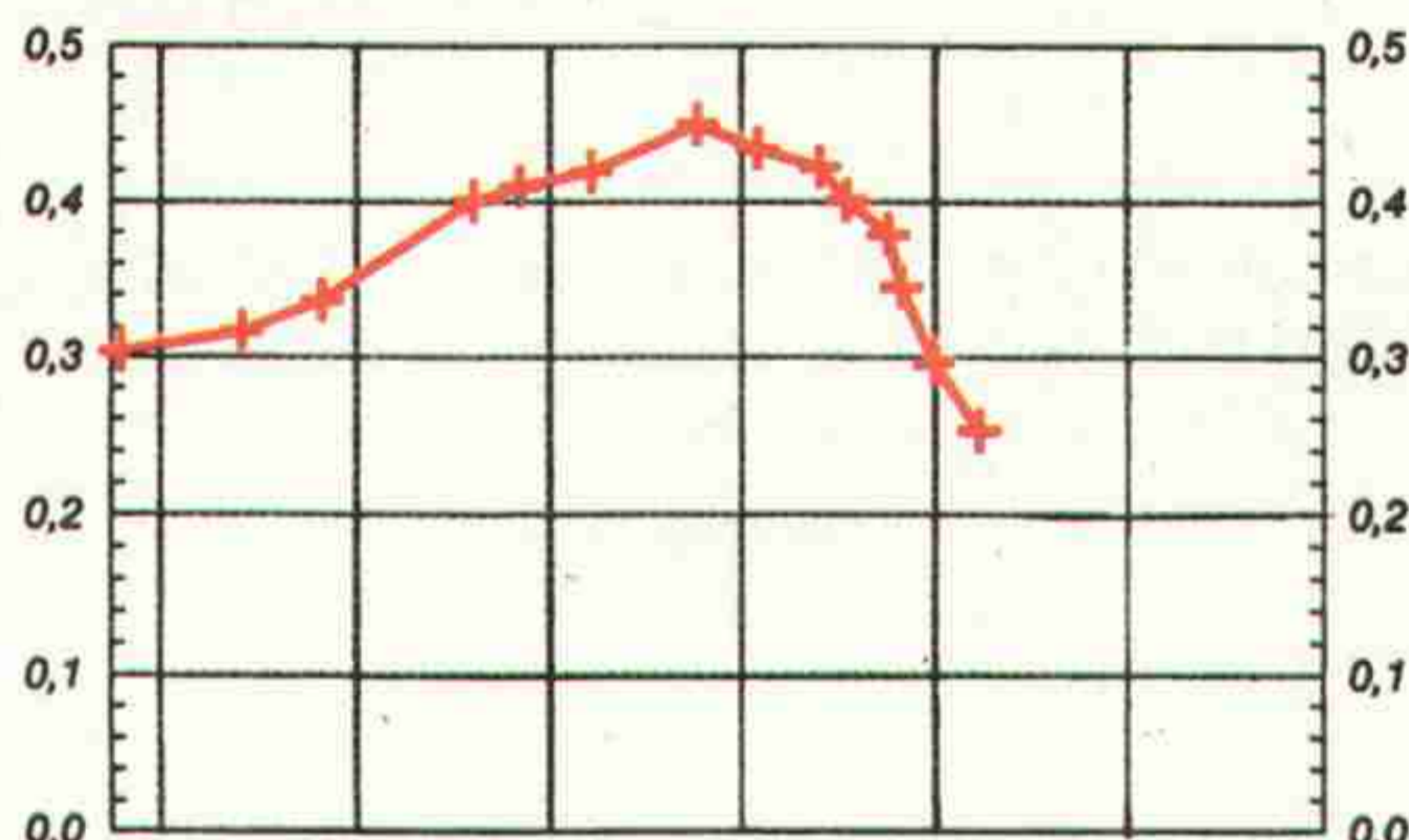
Ke zkouškám jsem namátkově vybral motor (3066 MVVS) s dvoujehlovým RC karburátorem MVVS z běžného obchodního nákupu u výrobce (o testu se ovšem nemluví). Pro test jsem použil výrobcem doporučené palivo ve složení 20 % technického ricinového oleje a 80 % bezvodého metanolu. Vrtule APC a od Kovožavodů Prostějov, měly rozměry doporučené výrobcem 225/150, 250/150,

275/125 a 275/150, tlumiče hluku viz výše. Žhavicí svíčka Novarossi C6S byla dodána s motorem a vydržela celý průběh testu. Provedl jsem změření tlaku ve válci ihned po vyjmutí motoru z obalu a vstupní prohlídce. Dvěma opakovanými měřeními tlaku ve válci neběhaného motoru jsem naměřil průměrnou hodnotu 112 psi (pound square inch), což je stejná hodnota, která byla naměřena nezávislou americkou odbornou firmou u sériových výrobků dodaných do USA. Motor jsem úplně rozebral, zkontroloval čistotu

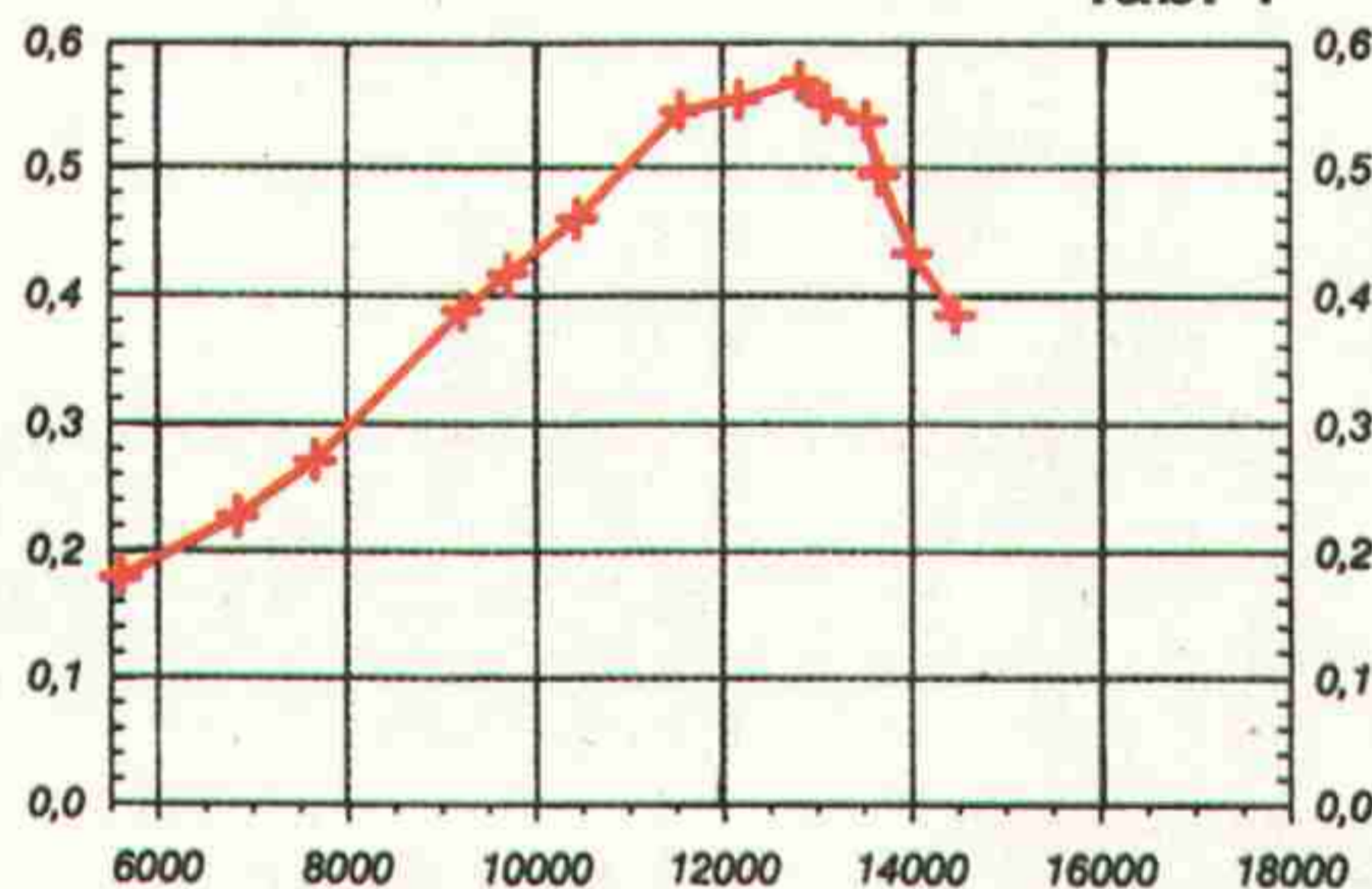
MVVS .40 GFS/R ABC-R

kroučící moment Nm

Tab. 1



Tab. 1



otáčky 1/min.

vnitřních ploch, kvalitu obrobení, toleranci funkčních ploch a přesnost lícování jednotlivých dílů. Rozměrové odchylky nebyly zjištěny, vnitřní plochy byly čisté. Motor jsem smontoval, promazal a opětovným měřením zkontroloval tlak ve válci. Naměřené hodnoty byly stejné jako při prvním měření. Motor byl po snadném startu podroben záběhu po dobu 15 minut s vrtulí o rozměru 275x125 mm. Seřízení sériově dodávaného dvoujehlového RC karburátoru jde rychle a dobře. Samozřejmě, že tolik požadované přechody je nutno pečlivě naladit a závisí na kvalitním tlakování nádrže. 15minutový záběh je zcela postačující doba, protože výbrus ABC potřebuje k záběhu 5, maximálně 10 minut. Náročnější je vždy záběh ložisek obou ojničních ok. Při testu byly naměřeny hodnoty dosaženého výkonu a kroučícího momentu zobrazené v grafech (viz tabulka 1 a 2). Stojí za povšimnutí, že motor v rozsahu od 6 500 ot/min. do 11 800 ot./min. dosahuje hodnoty, které jej řadí na první místo mezi srovnatelné motory jiných renomovaných výrobců. Jde tedy o vhodný motor s možností širokého použití pro RC modely střední kategorie, kterým dá potřebnou rychlost i při nepříznivém počasí.

Potěšitelné zjištění na závěr, výrobce pracuje na dalších zlepšeních této klasické objemové třídy. To znamená, že modeláři dostávají a budou dostávat pod značkou MVVS špičkové výrobky světové úrovně, ale za příznivé ceny, to je pro další rozvoj velmi důležité.

V. Stejskal

Foto a grafy: autor
(pokračování)

„SPREPOKAL 1998“ - Z BERLÍNA DO SEBNITZ



Agilní berlínský modelářský klub, zabývající se upoutanými modely pořádal léta tuto podzimní soutěž (kateg. F2A, F2C) na dráze ležící v rozsáhlém areálu volného času a zábavy, který je součástí berlínské čtvrti Wuhlheide. Klubovní zařízení bylo tehdy vybudováno v bývalém východním Berlíně asi před 25 lety. Nynější provozovatel celého areálu však ukončil klubu užívání oploceného asfaltového kruhu s věží (obr. 1) a pronajal tento prostor pro přestavbu k provozování skateboardu (tj. jízdě na prkýnku).



Obr. 2

Berlíňští modeláři proto hledají nový prostor a doufají, že se jim to časem podaří. Svoji soutěž však nehodlali zrušit a proto se tento pohár letos přestěhoval od Sprévy (řeka v Berlíně) blíž Labi, kam jinam než do Sebnitz (obr. 2), „pouhých“ 230 km na jih od Berlína k české hranici a to po dohodě s tamním leteckomodelářským klubem. Berlínský klub vede neúnavný ing. Bernhard Krause. Kdysi reprezentoval NDR v kategorii F2C a dodnes tuto kategorii létá jako mechanik s pilotem Faulkem. Ve zde zmíněné soutěži (26. - 27. 9.) skončili třetí. Ředitelem přeložené soutěže byl Harry Hiebsch, organizační stránku měla na starosti paní Bärbel Krausová (manželka vedoucího klubu) a startéra obou kategorií jako vždy perfektně odvedla Ulrike Lindemannová (mladá žena, nejen technicky velmi inteligentní, ale i pohledná), tříčlenou jury tvořili Paul Ritbergen z Nizozemí, domácí Harry Hiebsch a pisatel tohoto



Obr. 1

článku. Pro občerstvení všech účastníků byl v provozu i pověstný „Šenk u vrtule“. Přemístění soutěže se však podepsalo na účasti, pouze 18 soutěžících, z Německa a ze Švédska. I tak ale byli všichni spokojeni.

A nakonec výsledky: Kateg. **F2A** (rychlostní modely, 8 soutěžících): 1. Schmitz, 287, 4; 2. Gründel, 283,9; 3. Kordisch (všichni GER), 281,6 km/h. **F2C** (týmové modely, 5 týmů): 1. Samuelsson/Axtilius (SWE), 7:26,5; 2. Larsson/Gustavsson (SWE), 7:41,5; 3. Faulk/Krause (GER), 150 kol.

Ing. B. Votýpka

Foto: autor

Mistrovství ČR s mezinárodní účastí



Medailisté kateg. UŠ-Start. M. Vosecký, vítěz D. Růžovský a A. Vaculík (zleva).



Mistrovství republiky 1998 pro upoutané modely se konalo tentokrát na „etapy“. Spolupořadatelé se staly Modelklub Svitavy a Hradec Králové, začínalo se v Hradci - 19. 9. Nutno konstatovat, že kdysi velkolepý areál u „Stoleté“ (rozuměj restaurace) byl připraven k použití včetně potřebné techniky za značného úsilí zbývajících fandů a nadšenců místního klubu, kteří jsou ochotni obětovat čas na akci, i když z toho nic nekápně. Také soutěžící si veškeré náklady svojí účasti hradili sami (doprava, noc-



Tři nejúspěšnější z kateg. F2B. J. Vejmolá, R. Dobrovolný a bratislavský Z. Bajer (zleva).

lehy atd.). To, že jde o mistrovství s mezinárodní účastí bylo znát pouze v kateg. F2B, kde se zúčastnili čtyři špičkoví slovenští modeláři včetně veterána ing. Škrabálka z Bratislavy. Naopak z české strany letos chyběl veterán pan Čáni. Do vypsané kategorie F2C se nikdo nepřihlásil, lépe řečeno počet v úvahu připadajících účastníků z místního klubu by byl menší než tři a proto byla tato kateg. dodatečně odvolána. Také F2A stagnuje. Přijeli pouze čtyři tradiční účastníci včetně veterána pana Menšíka. Naopak potěšením byla účast v kategorii pro žáky UŠ-START, kde přijelo 13 závodníků od Karlových Varů přes Svitavy a Brno až po Havířov, přičemž nejlépe si vedli mladíci ze severní Moravy.

U příležitosti konání M ČR se zde - zatím pouze zkušebně - odlétala i kateg. RODEO, kde soutěžilo 6 modelářů (4 žáci, 2 dospělí). Zde stojí za zmínku, že 2. místo získal Milan Vydra z Prahy „stvořitel“ a neúnavný dlouholetý propagátor této kategorie. Poněvadž v „HK“ nebylo možné současně odlétat i kateg. F2D (v té době nebyla k dispozici vhodná travnatá plocha), bylo dohodnuto a schváleno, že F2D se odlétá o týden později ve Svitavách jako součást veřejné akce leteckomodelář. kalendáře č. 482 „Svitavská show“ (27. 9.). Přijelo 8 soutěžících, což je o polovinu více, než tomu bývalo v minulých letech. Přihlášeno jich prý bylo dokonce 12. První housle pak jako vždy hráli všichni 3 členové reprezentace z brněnského klubu. Ředitelem mistrovství byl opět osvědčený Jindřich Samek ze Svitav, organizační zabezpečení leželo na zkušeném Jaroslavu Šaflerovi z Hradce Králové, nad regulérností dohlížela a žádný protest neřešila jury ve složení Milan Vydra a Pavel Klíma pod mým vedením. Průběh jednotlivých kateg. měli na starosti: F2A - Vladimír Tomek, F2B - Václav Rajchart, UŠ-START - Jaroslav Kodýtek, F2D - Miroslav Štercl. O náročnosti pořadatelského zabezpečení hovoří poměr 36 pořadatelů na 36 soutěžících, tedy matematicky vyjádřeno 1:1!!!



První a druhý z kateg. F2A - J. Rybák a L. Bursa (vlevo).

Příští rok se kategorie F2A možná rozroste o dalšího účastníka, i když veterána, neboť Pavel Klíma z Brna (současný šéftrenér upout. modelů) se zde pokoušel ve svém volném čase vdechnout více života svému nově pořízenému modelu za pomoci firemního ruský hovořícího ladiče. Mám to z první ruky, protože jsem je veze oba z Brna do Hradce a zpět.

Výsledky? **M ČR - F2A (4 soutěžící):** 1. J. Rybák (Brno), 252,2; 2. L. Bursa (Železný Brod), 252,1; 3. S. Menšík (Holešov), 209,4 km/h. **F2B (11):** 1. R. Dobrovolný (Brno), 6194; 2. J. Vejmolá (Lutín), 6120; 3. Z. Bajer (Bratislava), 6052 bodů. **F2D (8):** 1. P. Kučera (Brno), 6; 2. T. Mejzlík (Brno), 5; 3. L. Marek (Brno), 3 body. **UŠ-START (13):** 1. D. Růžovský (Havířov), 267; 2. M. Vosecký (Karlovy Vary), 264; 3. A. Vaculík (Havířov), 259 bodů. **RODEO (zkušebně mimo M ČR) (6):** 1. J. Pavlíček (Hr. Králové), 121,22; 2. M. Vydra (Praha), 118,42; 3. M. Karpíšek - 1. žák (Svitavy), 107,78 km/h.

Ing. B. Votýpka
Foto: autor

VZPOMÍNKA

Od IX. ročníku jsem pravidelně kupoval „Mladého letce“, který tehdy vycházel vždy jako měsíčník číslovaný podle školního roku (tzn. září až červen).

To už byl **Břetislav Semrád**

(nar. 1902) od r. 1936 předsedou Ústřední model. komise Masarykovy letecké ligy a později - do zrušení Českého národního aeroklubu (ČNA) - ústředním model. referentem. Samozřejmě všechny funkce vykonával bez honoráře, pracoval dlouhodobě jako výpravčí na pražských nádražích a později jako vrchní inspektor drah i na tehdejší hlavní vlakové správě. Jeho organizační články v Ml. letci včas upozorňovaly modeláře na očekávané



soutěže, ale rovněž tak se věnoval modelář. konstrukci prakticky a to dost intenzivně. Spolu s Čeňkem Formánkem byli dle počtu konstrukcí (vydaných plánů) vlastně „šéfkonstruktoři“ modelář. prodejny IPRO. Jeho nejúspěšnější konstrukcí, dodnes opakovaně stavěnou, byl školní gumáček MLL-301-IPRO o rozpětí 760 mm (tehdy u nás první vytažovací gum. svazek), který uváděl do způsobu stavby celobalzových modelů, když firma IPRO nakoupila ve velkém množství balzu a výrazně ji zlevnila.

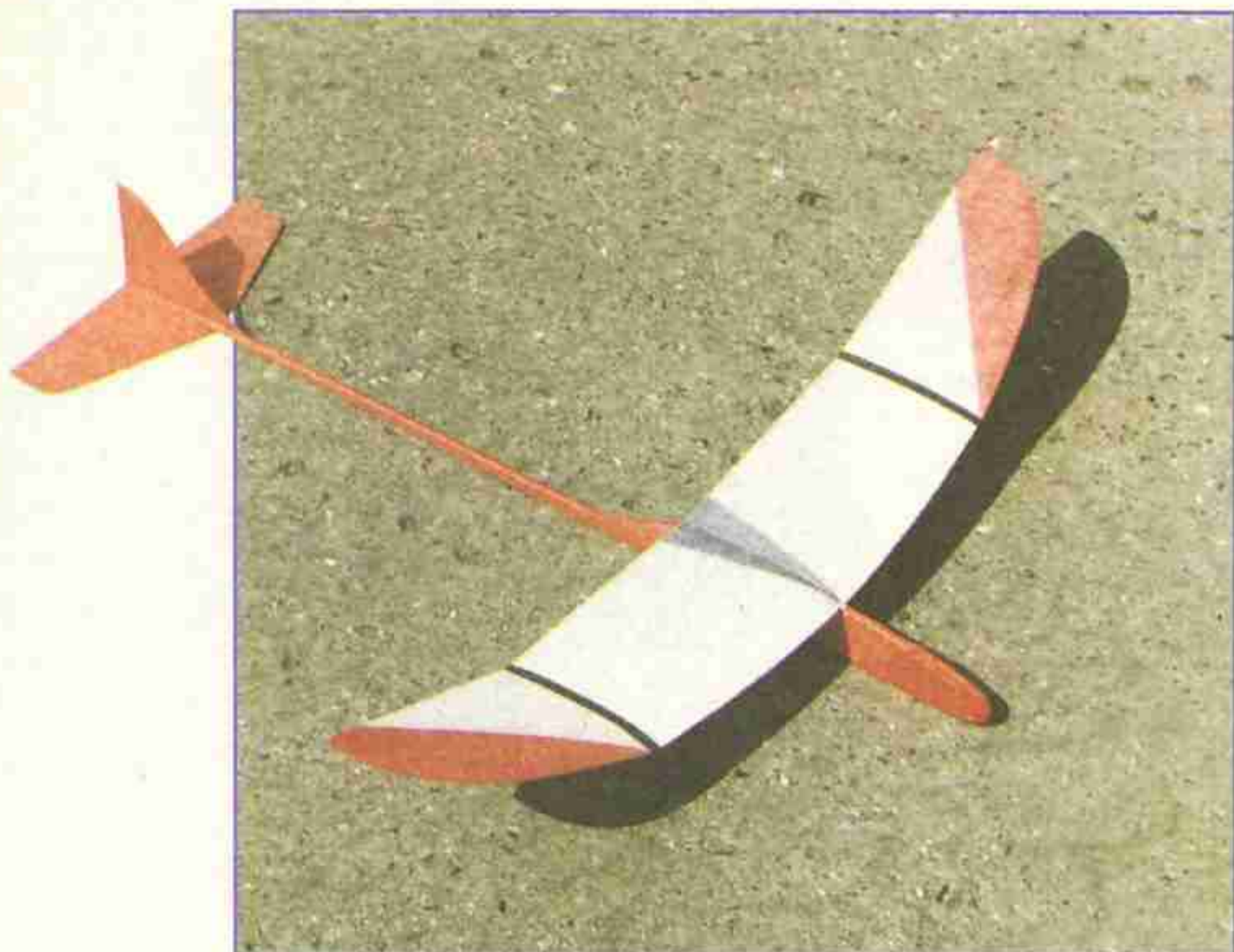
Jeho organizační nadání a předvídatost spolu s osobní známostí s ing. Karlem Dovolilem jsou zřejmě v pozadí převedení model. prodejny MLL z Legerovy ulice 43 k soukromé firmě IPRO (původně JPRO) do Pařížské 32 a 34, kde byl ing. Dovolil šéfem. Vlastníkem této brněnské firmy byl Svatopluk

Procházka a šlo o „továrnu obchod. knih a velkoobchod papírem a školními sešity“. Nepochybně by jinak model. zboží pod hlavičkou MLL a ČNA bylo buď zrušeno nebo redukováno. Bývalý šéfredaktor Modeláře J. Smola při 20letém výročí úmrtí B. Semráda shrnuje, že „...dosáhl několika zásadních cílů: vyškolení několika tisíc instruktorů, solidního zásobování materiálem, účasti čs. modelářů v mezinár. sportu a hlavně sjednocení leteckomodelářské činnosti v republice, uznání jejího významu a přiznávání společenské podpory.“

Zůstává mi stále ctí, že jsem B. Semráda poznal osobně a mohl obdivovat. V duchu kladu místo květin těchto pár řádků na jeho hrob - koncem loňského roku uplynulo 30 let od jeho úmrtí.

J. Menci
(kresba ing. Štydl)

Balzové házedlo VLAŠTOVKA



Jiří Plaček

Konstrukce, plánek a foto: autor

Leteckomodelářská kategorie „Házedla“ patří k nejrozšířenějším. Na četných soutěžích po celé republice se jí zúčastňují všechny věkové skupiny modelářů. A právě pro ty mladší a méně zkušené modeláře je určena Vlastovka, jednoduché, ale výkonné házedlo. Přestože jde o model menších rozměrů, jeho výkony se v průměru pohybují kolem 30 sekund. Výhodou je i to, že soutěže v této kategorii se pořádají prakticky celý rok (začíná se již nyní v lednu) a že se dají pořádat i na menší letové ploše.

STAVBA (neoznačené rozměry v mm):

Trup. Stavbu začneme zhotovením hlavice **1** ze středně tvrdé balzy tloušťky 3. Zbrousíme ji na přesný tvar a oboustranně vyhladíme jemným brusným papírem. Při broušení dbáme na to, abychom dodrželi rozdíl výšky hlavice pod náběžnou a odtokovou hranou křídla (viz zveřejněný stavební výkres v měřítku 1:1). Na rovné pracovní desce k hlavici epoxidem přilepíme zespodu zadní trupový nosník **2** o délce 282 ze smrkové lišty průřezu 3x5, který od hlavice směrem dozadu plynule zbrousíme až na průřez 3x3. Lištu na zadní nosník trupu vybereme co nejkvalitnější (co nejhustší léta a bez suků). Po sejmutí trupu z pracovní desky jej zepředu zpevníme oboustranným nalepením vyztužení **3** z překližky 0,8 až 1. Po zaschnutí lepidla předek trupu

znovu přebrousíme a zaoblíme hrany.

Křídlo. Střed křídla **4** i obě uši **5** vyřizneme vcelku modelářským nožem nebo čepelkou do modelářského hoblíku ze středně tvrdé balzy tl. 4. Po zabroušení na přesný tvar křídlo zespodu vyhladíme jemným brusným papírem. Uši od spojení se středem směrem ke konci ztenčíme až na tl. 1. Podle stavebního výkresu potom na křídle pečlivě vybrousíme profil. Křídlo uprostřed rozřízneme, oddělíme obě uši a podle plánu je slepíme do příslušného vzepětí. Spoj zpevníme nalepením proužků potahového papíru. Pravou polovinu křídla u kořene vyztužíme trojúhelníkem **6** z balzy tl. 3 nalepeným zespodu.

Ocasní plochy. Vodorovnou ocasní plochu (dále jen VOP) **7** a svislou ocasní plochu (dále jen SOP) **8** vyřizneme ze

zaschnutí díly přebrousíme jemným brusným papírem. Aby byl model co nejlépe, ponecháme jej v barvě balzového dřeva. Drobné barevné doplňky uděláme barevným potahovým papírem.

Sestavení. K zadní části trupu zespodu přilepíme VOP a shora nad ni SOP. Seshora na trup přesně podle stavebního plánu přilepíme křídlo. Spoj pojistíme přechodem z lepidla. Při lepení křídla a ocasních ploch je důležité neustále kontrolovat kolmost a sousost!

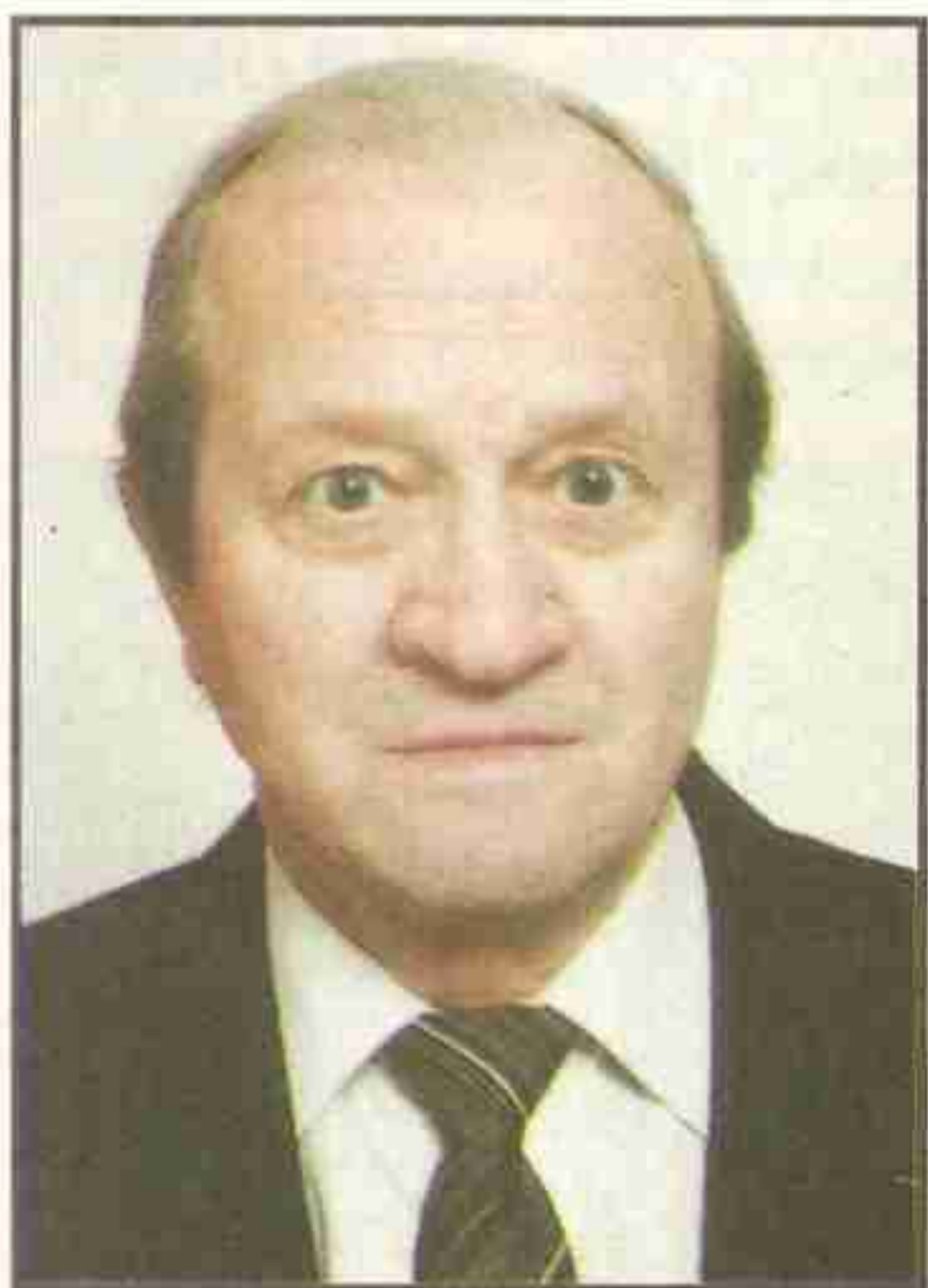
Létání. Po kontrole těžiště a případném dovážení modelu olovem **9** přistoupíme k jeho zaklouzání. Houpe-li, nebo naopak strmě klesá k zemi je to nutné napravit přihnutím VOP. Pomocí SOP Vlastovku seřídíme do levých kruhů většího průměru. Vyhazujeme ji šikmo vzhůru v pravé zatáčce (platí pro



středně tvrdé balzy tl. 1. Oboustranně vyhladíme jemným brusným papírem (pozor na přílišné ztenčení!) a po obvodu zaoblíme.

Povrchová úprava. Z důvodu impregnace všechny díly modelu natřeme dvěma vrstvami vrchního leského nitrolaku nebo zaponu. Po dokonalém

praváky). Na vrcholu stoupání musí plynule přejít do levé zatáčky. Pokud tomu tak není, je to nejčastěji způsobeno špatným stylem hodů nebo jeho malou razancí. Pokud chceme na soutěži dosáhnout dobrého umístění, musíme s házedlem pravidelně a často trénovat.

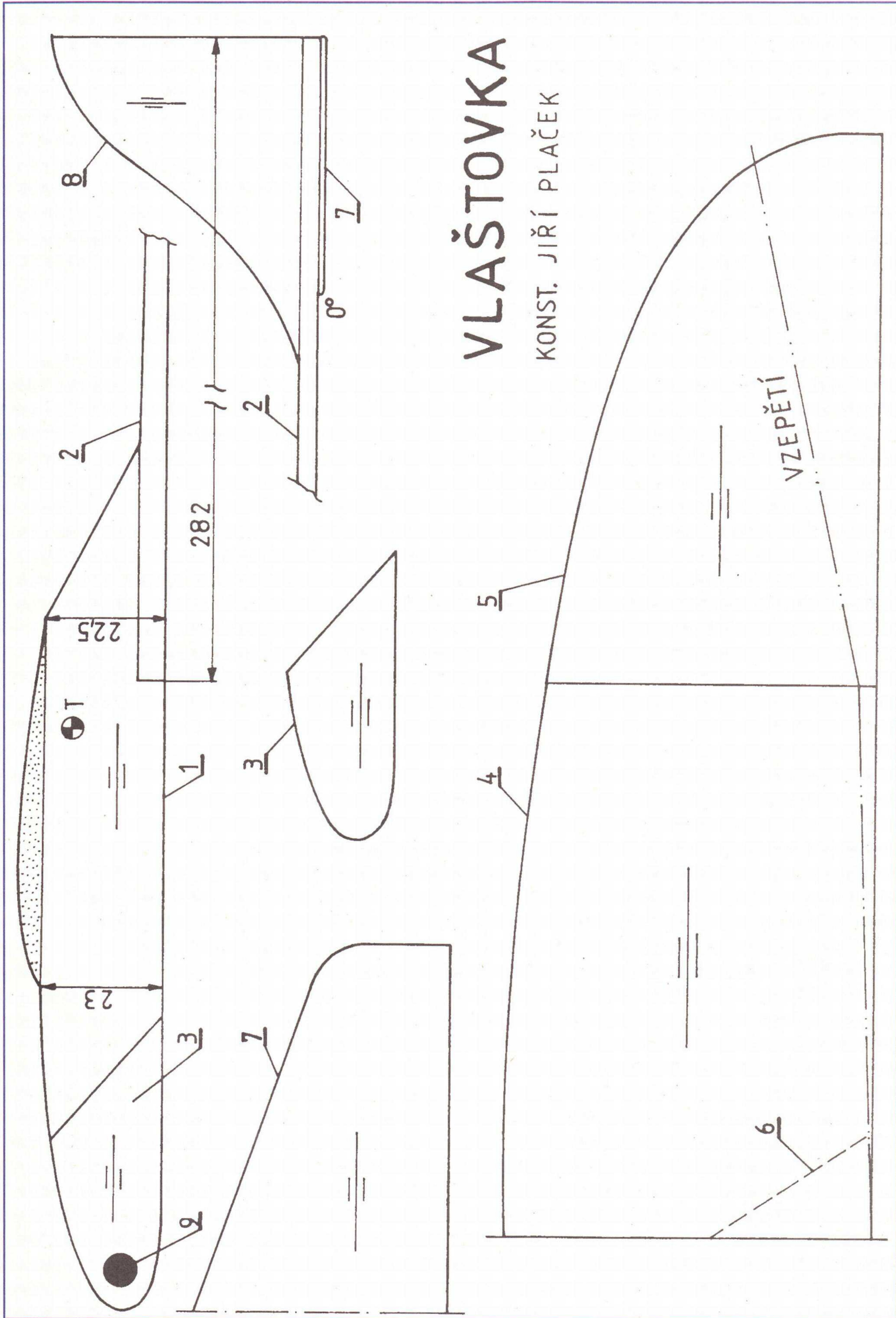


Ve věku 72 let zemřel 22. listopadu 1998 **Lubomír Kočí**, jeden z průkopníků slavné éry brněnských leteckých modelářů létajících s upoutanými rychlostními modely. Věnoval se úspěšně tehdejší nejsilnější třídě „10 ccm“. Svými zkušenostmi se podílel i na práci vznikajícího modelářského výzkumného a vývojového střediska v Brně (MVVS), založeného legendárním Z. Husičkou v padesátých letech, kde nastoupil 2. ledna 1954 jako

jeho třetí zaměstnanec v pořadí. Nějaký čas se také věnoval kategorii volných modelů s pohonem gumovým svazkem - Wakefield. V pozdějších letech se objevoval na soutěžích upout. modelů jako mezinárodní rozhodčí a sportovní komisař zejména kateg. F2A a F2D. V poslední době proslul mezi modeláři svými nejen kvalitními, ale i překrásnými ručně vyráběnými dřevěnými vrtulemi pro všechny možné kategorie. Poslední rozloučení za účasti rodiny, přátel, bývalých i nynějších zaměstnanců MVVS a nejen brněnské modelářské veřejnosti se konalo 1. prosince 1998 v obřadní síni krematoria města Brna.

I my Ti zde touto vzpomínkou, Luboši, vzdáváme poslední hold.

Ing. Bohumil Votýpka - LMK Brno II



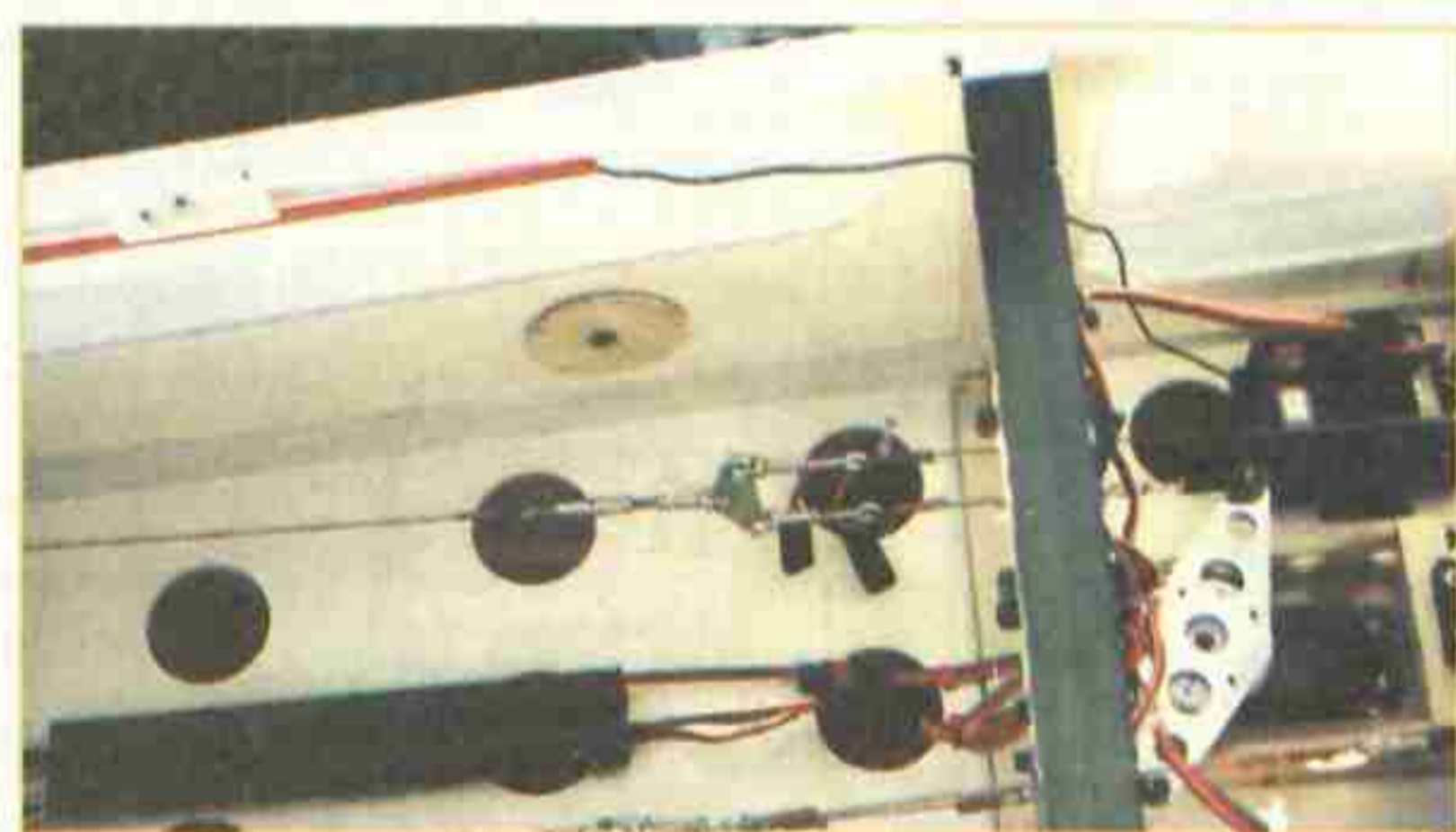
VLAŠTOVKA

KONST. JIŘÍ PLAČEK

TURNAJ ŠAMPIONŮ - T. O. C. 1998



Všudypřítomný Wolfgang Matt z Lichtenštejnska je nejen vynikajícím rádcem svému synovi Rolandovi, ale i jeho pomocníkem. Jeho celolaminátový model Giles 202 právě odváží do depa.



Pro všechny tyto obří modely platí jedna zásada - „Kde to lze uděláme díru“.

Na modelářském letišti, které bylo za účelem pořádání „TOC“ vybudováno asi 8 mil od Las Vegas (USA), byl od 6. do 11.

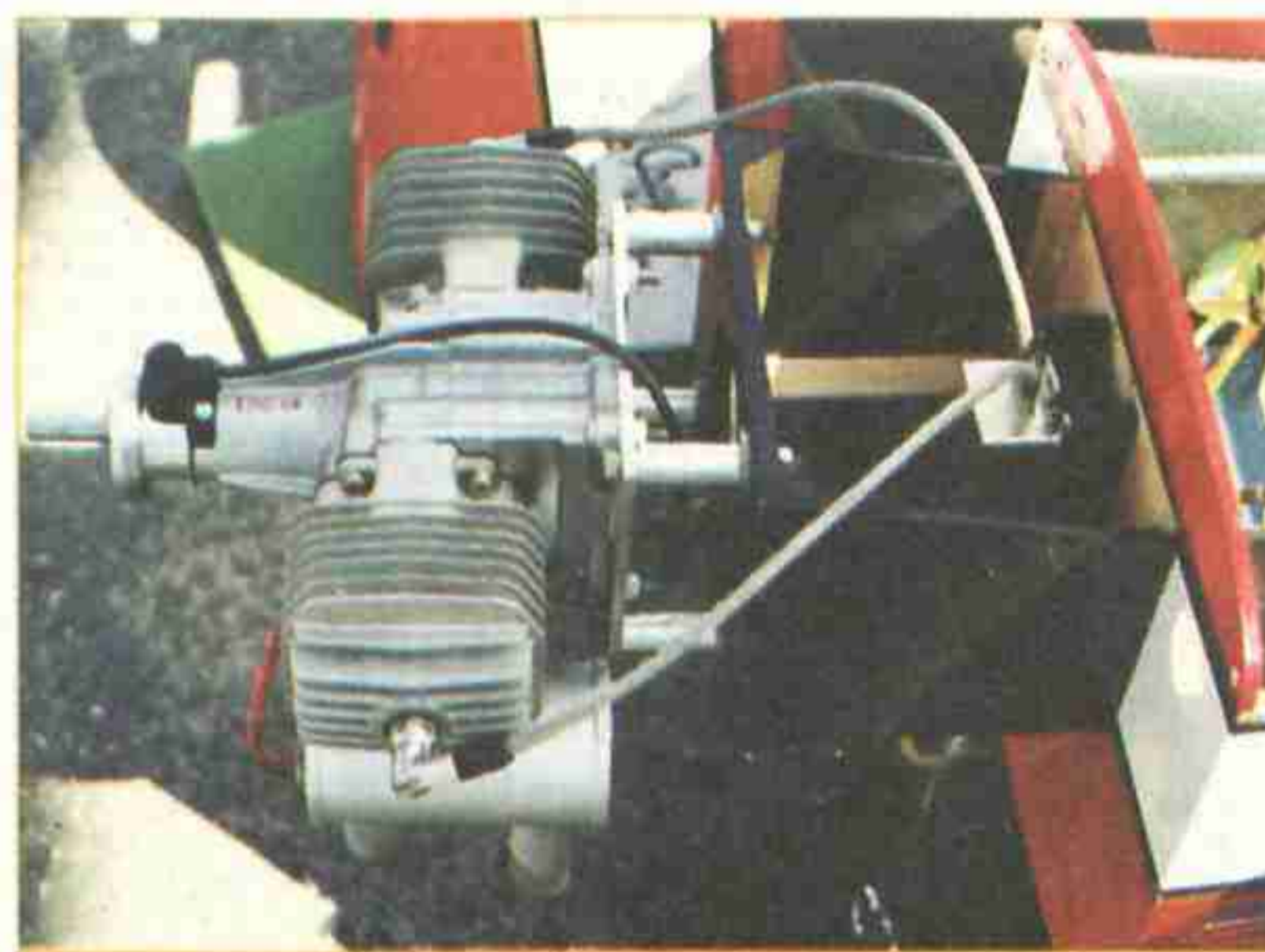


I u nás známý Ital S. Silvestri přivezl do Las Vegas krásný akrobat Katana.

října uspořádán 15. ročník prestižního klání nejlepších pilotů RC akrobatů. V soutěži bylo zastoupeno jedenáct pilotů-modelářů z USA, Kanada a Lichtenštejnsko měly po dvou pilotech, Argentina, Austrálie, Francie, Itálie, Německo a Nový Zéland po jednom zástupci. Bojovalo se o nejlepšího modelářského pilota světa, ale i o velmi slušnou finanční odměnu pro úspěšné piloty - 184 500 \$.

Za velmi suchých veder museli všichni akteři denně odlétat povinnou, tajnou a volnou sestavu. Divácky nejpřitažlivější je vždy volná sestava. RC letadla - lépe řečeno obrovská, většinou třímetrová monstra, více či méně podobná velkým akrobatickým plnokrevníkům typu Extra, Giles či Cap 231 - byla poháněna opět silnějšími motory než dříve. Šlo o německé dvouválcové motory 3W typu boxer o objemu 140 cm³, pouze mistr Evropy Christ Le Roux Paysant měl jednoválcový francouzský motor TEAM o stejném objemu. Tradiční „souboj“ mezi rádií byl téměř vyrovnaný, Futaba měla nad JR mírně navrch.

Nejvíce diváků přicházelo po všechny dny na odpolední „volnou“, kdy piloti předváděli dokonalou show podporovanou hudbou a čadícími modely. Létat níž se už nedá - viz „visící“ model (foto v obsahu). Právě při těchto volných kreacích zrušili tito umělci tři superstroje. Zde „koncetoval“ především pozdější vítěz turnaje šampionů 1998 Q. Somenzini z Argentiny a vylepšil si tak svoje bankovní konto o dalších 40 000 \$. Další informace vám poskytnou stručné výsled-



Nejčastější způsob upevnění motoru 3W 140 ccm. Nic „betonového“, ale vydrží vše.



A to je on. Vítězný model Extra 300L Q. Somenziniho z Argentiny.

ky a fotografie, které by mohly být nápomocny těm, kteří řeší technické a konstrukční problémy spojené se stavbou velkých modelů. Věřím, že jich i u nás bude přibývat.

Jiří Navrátil

Foto: autor

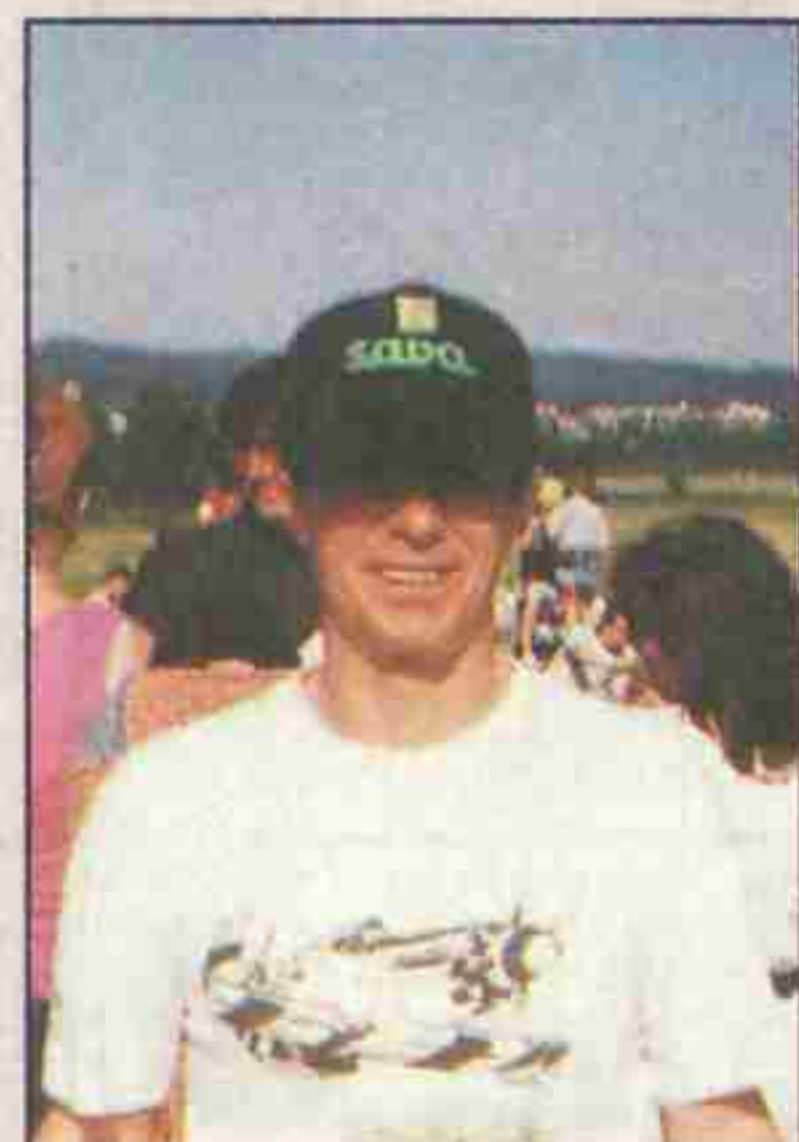


Zde se ještě nejlepší americký pilot kateg. F3A lišácky usmívá. V sobotní volné sestavě však Kirk Gray svůj model v zápalu boje dosti poškodil přistáním na zádech.

P.S. S definitivní platností mi bylo sděleno, že do Krnova byla přidělena jedna soutěž Evropského poháru F3A X (31. 7. a 1. 8. 1999) kde startují modely shodné s těmi, které létaly v Las Vegas.

„Tournament of Champions 1998“ (konečné pořadí finálové sedmičky)

poř. soutěžící	stát	body
1. Quique SOMENZINI	ARG	8942
2. Ch. Le R. PAYSANT	FRA	8611
3. Sean McMURTRY	USA	8340
4. Jason SHULMAN	USA	8329
5. Steve STRICKER	USA	8320
6. Roland MATT	LIE	8057
7. Dave von LINSOWE	USA	7364



Když byla v „Modeláři“ v č. 9/98 zveřejněna fotografie ing. Somola nikdo z nás netušil, že jde o jeden z posledních zveřejněných snímků. LMK Rakovník oznamuje modelářské veřejnosti smutnou zprávu. Po krátké nemoci opustil řady klubového předváděcího týmu ing. Václav Somol, který zemřel 12. listopadu 1998 ve věku 43 let. Nikomu z nás se nechce věřit, že Vašek už nikdy nepovede do simulované bitvy „chumel“ našich bojových RC letounů. Žádný z našich členů tak zákeřný „sestřel“ neočekával a nezbyvá nic, než krutý fakt, že Vašek tu nejdůležitější bitvu svého mladého života nevyhrál.

Čest jeho památce - LMK Rakovník



V minulém čísle, při „prezentaci“ šumperské soutěže „Challenge Cup F3D“ došlo k chybě. Na snímku (obr. 3) je tým otce a syna Příbylových. Omlouváme se. -re-



Mistr republiky 1998 kateg. S4B Zdeněk Kolář.

Poslední „raketýrská“ mistrovská soutěž loňského roku proběhla 3. až 4. října v Letovicích. Přihlásilo se rekordních 45 závodníků, vzhledem k nepřízní počasí pak byl skutečný stav o něco nižší. I když podmínky pro pořádání takovýchto soutěží jsou stále složitější, díky pochopení a podpoře Domu dětí a mládeže v Letovicích, SOU Letovice a v nemalé míře zájmu místních i přespolních podnikatelů a firem, se mohla tato náročná dvoudenní soutěž uskutečnit. Poněkud pozdní termín zapříčinil horší povětrnostní podmínky, ale nepršelo, a to bylo ze všeho nejdůležitější.



Raketa na ekologické palivo - vodu. Mezi soutěžními lety ji předvedl Karel Pecka z Krupky.

Závěr seriálu M ČR raketových modelářů

V sobotu ráno po zahájení se začala létat kategorie S3A padák. V chladném podzimním počasí a pod zamračenou oblohou se termika nedala očekávat, sešlo tedy z obvyklého taktizování. Každý létal jak uměl a před koncem třetího kola bylo jasné, že i v tak mizerném počasí dojde k rozlétávání. Po rozletech „zůstalo“ 2. místo na domácího Petra Pazoura a 3. obsadil Zdeněk Kolář z Krupky. Nejlépe si vedl Jiří Špičák z Bučovic.

Druhou kateg. byl „klasický“ raketoplán S4B. Zde se kupodivu také létala maxima, ale jen sporadicky. Třikrát se to povedlo Zdeňkovi Kolářovi z Krupky což znamenalo vítězství. Na dalších místech už byl odstup větší. Zajímavostí této kategorie byl úspěšný start domácího „nováčka“ Václava Tajovského, byla to jeho první soutěž, s „kachnou á la BEAKERS 97“, skončil sedmý.



Marek Pavka - nejlepší junior ČR 1998.

Tečkou za prvním soutěžním dnem byla kateg. S6A streamer. Je to kategorie zejména do hezkého počasí s termikou, proto není divu, že nikdo nepřekonal stanovený maximální čas. Ovšem první tři místa jako vždy uhájili reprezentanti.

Druhý soutěžní den zahájil Honza Pukl vypuštěním „kontrolního chrousta“, tedy svého RC raketoplánu kateg. S8E - a ten k údivu všech přihlízejících zmizel v oblacích. Vzhledem k těmto okolnostem rozhodla jury začátek o hodinu a pak ještě o půl, posunout. Oblačnost se mezitím mírně zvedla a mohlo se začít létat. Aby se stihnul plánovaný program, létaly se obě kategorie S8E RC raketoplán a S7 makety, současně. Tento soutěžní den byl bohužel pozname-



Milan Hodáč připravuje ke startu model kateg. S7 (makety) „Diamant B-2“, se kterým získal pěkné 4. místo.

nán velmi častými explozemi motorů a tím i haváriemi modelů, a tak se také stalo, že největší model kateg. S7 (makety), „Saturn V“ Rosti Kocurka ze Šenova skončil na vozidle diváka na nedalekém parkovišti. Saturn to nevydržel a poškozeno bylo i přední sklo automobilu. Mile překvapil v S7 domácí Petr Pazour, jehož „come-back“ mezi maketaře byl více jak úspěšný, protože se svým modelem „Vertikal“ skončil na 2. místě (viz obr. v obsahu). V RC raketoplánech byli opět nejlepší reprezentanti a podělili si přední místa mezi sebou.

Na závěr celé soutěže byli odměněni první tři soutěžící věcnými cenami a diplomy. Celkoví vítězové v jednotlivých kategoriích pak dekorováni titulem mistra republiky.

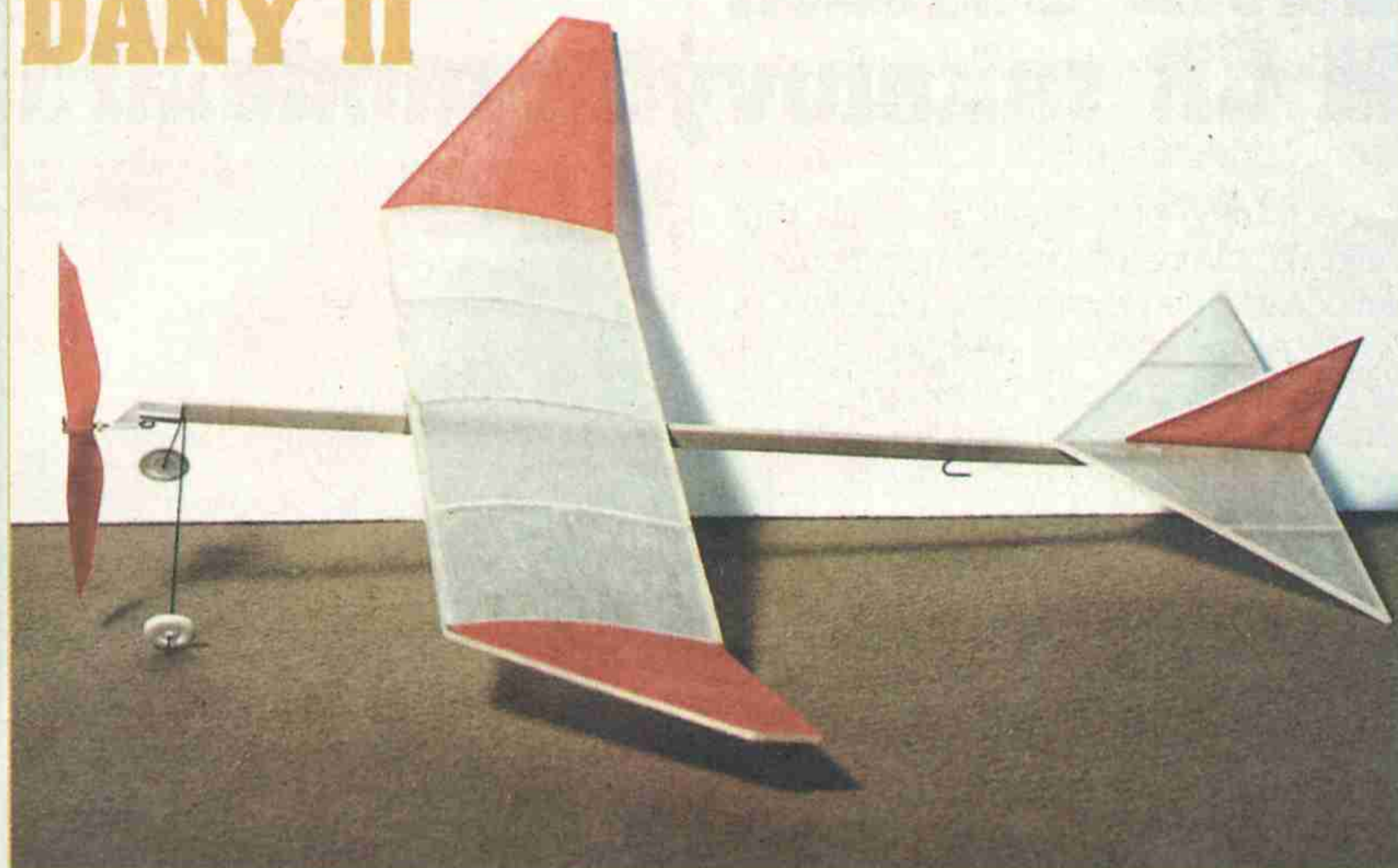
Výsledky: Kateg. **S3A** (padák, v roce 1998 42 soutěžících): **1.** Jiří Špičák (Bučovice), 900; **2.** Petr Pazour (Letovice), 900; **3.** Zdeněk Kolář (Krupka), 900 s. **S4B** (raketoplán, 38): **1.** Zdeněk Kolář (Krupka), 720; **2.** Jaromír Chalupa (Šenov), 681; **3.** Lukáš Herman (Šenov), 602 s. **S6A** (streamer, 41): **1.** Jaromír Chalupa (Šenov), 398; **2.** Viktor Budjač (Krupka), 374; **3.** Robert Zych (Krupka), 370 s. **S8E** (RC raketoplán, 10): **1.** Jan Pukl (Bučovice), 1080; **2.** Jiří Táborský (Praha), 984; **3.** Lukáš Herman (Šenov), 970 s. **S7** (makety, 10): **1.** Jaromír Chalupa (Šenov), 880; **2.** Petr Pazour (Letovice), 788; **3.** Robert Zych (Krupka), 690 bodů.

J. Kašpar

Foto: autor, R. Zych, V. Pavková



DANY II



Na jarní výstavě Dětský sen (pořádáno firmou Joly na Výstavišti v Praze 7) nás zaujaly modely různých letadel, které se vznášely na hlavami návštěvníků, přesněji řečeno pod stropem této technické stavební památky. Mezi modely létal také jednoduchý model s „gumovým“ pohonem - Dany II. Nyní vám - díky J. Kubešovi z Kladna - přinášíme návod a plánec na jeho stavbu.

redakce

Měli jste doma dříve „Komára z Igrý“ a zbyla vám z něho pouze vrtule a podvozek? Nevadí, postavte si něco výkonnějšího.

Model letadélka Dany II vznikl úpravou původního „Danyho“, který byl vyroben ve stavebnici v počtu zhruba 700 ks. Stavba modelu je vhodnou průpravou pro stavbu halových modelů. Konstrukce je celobalzová, k lepení použijeme acetonové lepidlo.

TRUP je z pevné balzy tl. 4 mm s rovnými léty. Vzadu jej zkosíme a větší jehlou zespodu uděláme otvor pro zadní závěsný háček. Ten ohneme např. z menší kancelářské sponky, zatlačíme do trupu, omotáme tenkou nití a zalepíme. V přední části trupu vybrousíme plochým pilníkem osazení pro hlavici „Igra“ (viz detail A).

KŘÍDLO. Obvod je sestaven z lišt 3x3 mm. Na nosníky středního dílu použijeme tvrdší balzu. Žebra neohýbáme, ale řežeme čepelkou z měkké balzy 3 mm podle křivítka do požadovaného tvaru. Nařezeme 5 kusů, asi o 5 mm delší než bude potřebné. Křídlo překreslíme na rovnou pracovní desku. Řídkým lepidlem pak k desce dle plánu přichytíme náběžnou a odtokovou lištu, spolu s ukončením křídla. Žebra přilepíme k náběžné liště, zařízneme v koncích čepelkou na požadovaný rozměr, zamáčkneme k odtokové liště a zalepíme. Po zaschnutí oddělíme uši modelu, podložním nastavíme vzepětí 45 mm a spoj řádně zalepíme.

OCASNÍ PLOCHY sestavíme z lišt 2x3 mm, stejným způsobem jako křídlo. Lišty dáváme na desku vždy na výšku.

POTAH MODELU. Nosné plochy mají potah pouze shora, směrovka z pravé strany. Potahový papír přilakujeme na díly modelu zředěným lepicím lakem. Teprve pak čepelkou oddělíme části modelu od pracovní desky a ořízneme okraje. Lakujeme pouze 1x zředěným zaponovým lakem.

POHON. Oko gumy TAN II 3x1 mm, o délce 400 mm. Gumu před létáním řádně mažeme ricinovým olejem. Pro běžné létání natáčejte 800 až 900 otáček, maximálně lze natočit až 1600 (po sejmutí ze zadního závěsu a vytažení gumy až na pětina-sobek).

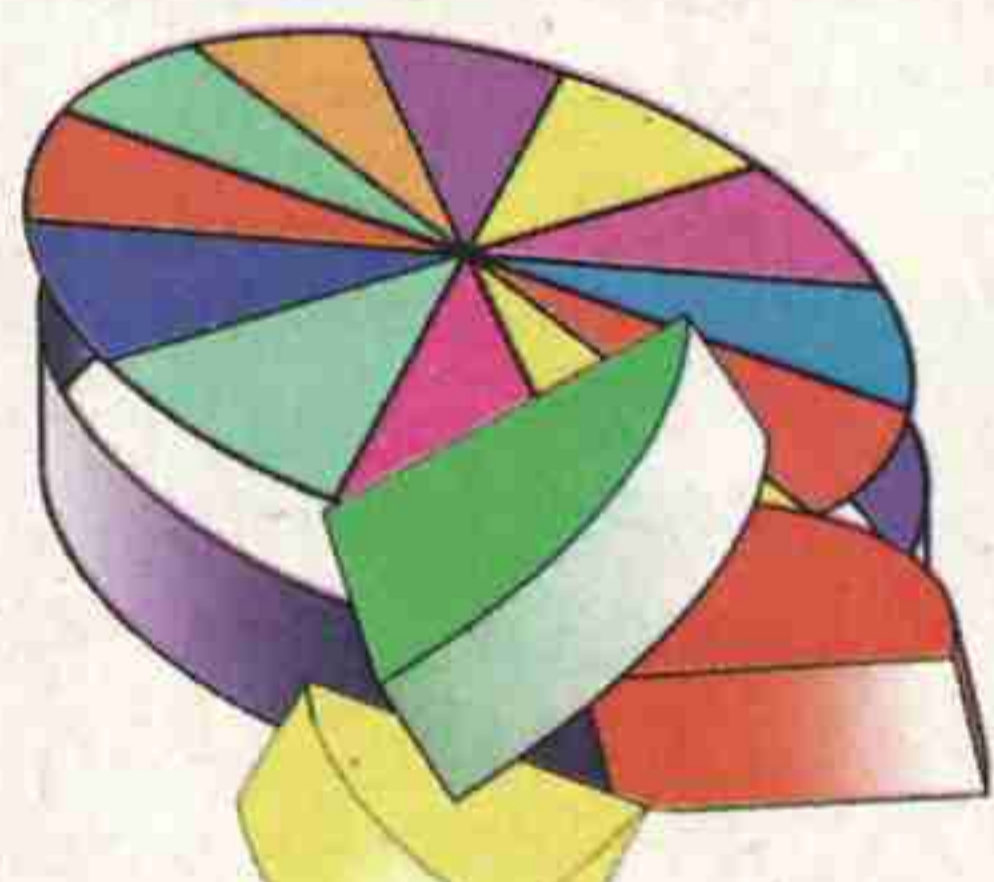
SESTAVENÍ. Na předek navlékneme hlavici s vrtulí a podvozkem. Na konec trupu nalepíme kousek lišty 4x4 mm. Ocasní plochy slepíme na sebe a celek přilepíme na trup. Při schnutí máme spoje zajištěny špendlíky a sledujeme kolmost jednotlivých dílů. Pak zavěsíme volně gumový svazek a na hrotu tužky zjistíme skutečné těžiště tohoto celku. Toto si označíme a křídlo k trupu přilepíme tak, aby bylo náběžnou hranou 43 mm od tohoto „našeho těžiště“. Předtím přilepíme mezi trup a křídlo lištu 4x4 mm.

LÉTÁNÍ. Pro první starty natáčíme asi 150 až 250 otáček, zalétáváme vždy v bezvětří. Zatačku nastavujeme mírným namačkaním plastové hlavice do pravé strany. Pokud nemá model zkroucené křídlo, poletí vám napoprvé. Startuje též velmi dobře ze země. Model dosahoval v hale o výšce 14 m časů okolo 50 až 60 vteřin, při létání venku již několik modelů ulétlo v termice. Mnoho příjemných chvil s modelem Vám přeje

Josef Kubeš

Výkres: autor, foto: V. Stejskal

(Zveřejněný plánec zvětšete na 135 %, pak bude ve skutečné velikosti.)



DĚTSKÝ SEN '99

před začátkem jara

V této době po „vyčerpávajících“ vánočních svátcích a oslavách Nového roku by Vás společnost JOLY opět ráda pozvala na 7. mezinárodní veletrh hraček, modelů všech druhů a počítačových her „Dětský sen '99“. Tato akce se bude konat od 25. do 28. února 1999 již tradičně v Průmyslovém paláci na Výstavišti v Praze 7.

Veletrh zůstane v osvědčeném uspořádání a bude i tentokrát rozdělen do tří sekcí podle nomenklatury:

- 1) 1.1. Hračky pro nejmenší - textilní, papírové, dřevěné
- 1.2. Panenky a potřebné příslušenství
- 1.3. Hry a stavebnice
- 1.4. Potřeby pro kreslení a malování

- 1.5. Dětská vozidla, kočárky, dětské sedačky
- 1.6. Elektronika, hračky a hry
- 1.7. Ostatní hračky
- 1.8. Vše ostatní potřebné pro děti
- 2) 2.1. Počítačové hry
- 2.2. Virtuální realita
- 3) 3.1. Letecké modelářství
- 3.2. Lodní modelářství
- 3.3. Raketové modelářství
- 3.4. Automobilové modelářství
- 3.5. Železniční modelářství
- 3.6. Plastikové odelářství
- 3.7. Vše ostatní pro modeláře

První den veletrhu 25. 2. 1999 bude věnován pouze odborníkům, specialistům a obchodníkům pro kontraktní jednání. Proběhne také hodnocení soutěží „O hračku veletrhu“ a „O model veletrhu“. Pro odbornou veřejnost jsme dále připravili novinku veletrhu - semináře věnované aktuálním tématům v oblasti hraček. **Další dny 26. - 28. 2. 1999 bude veletrh otevřen i pro laickou veřejnost.** V těchto dnech bude veletrh doplněn množstvím doprovodných akcí a programů věnovaných především mládeži a dětem. Mnohé z nich budou zcela nové a pevně věříme, že se setkají s velkým úspěchem. Mimo to také připravujeme tradiční soutěže, hry, divadlo pro děti a „jarní“ profesionální osmiproudovou autodráhu. V modelářské sekci návštěvníci budou moci zhlédnout

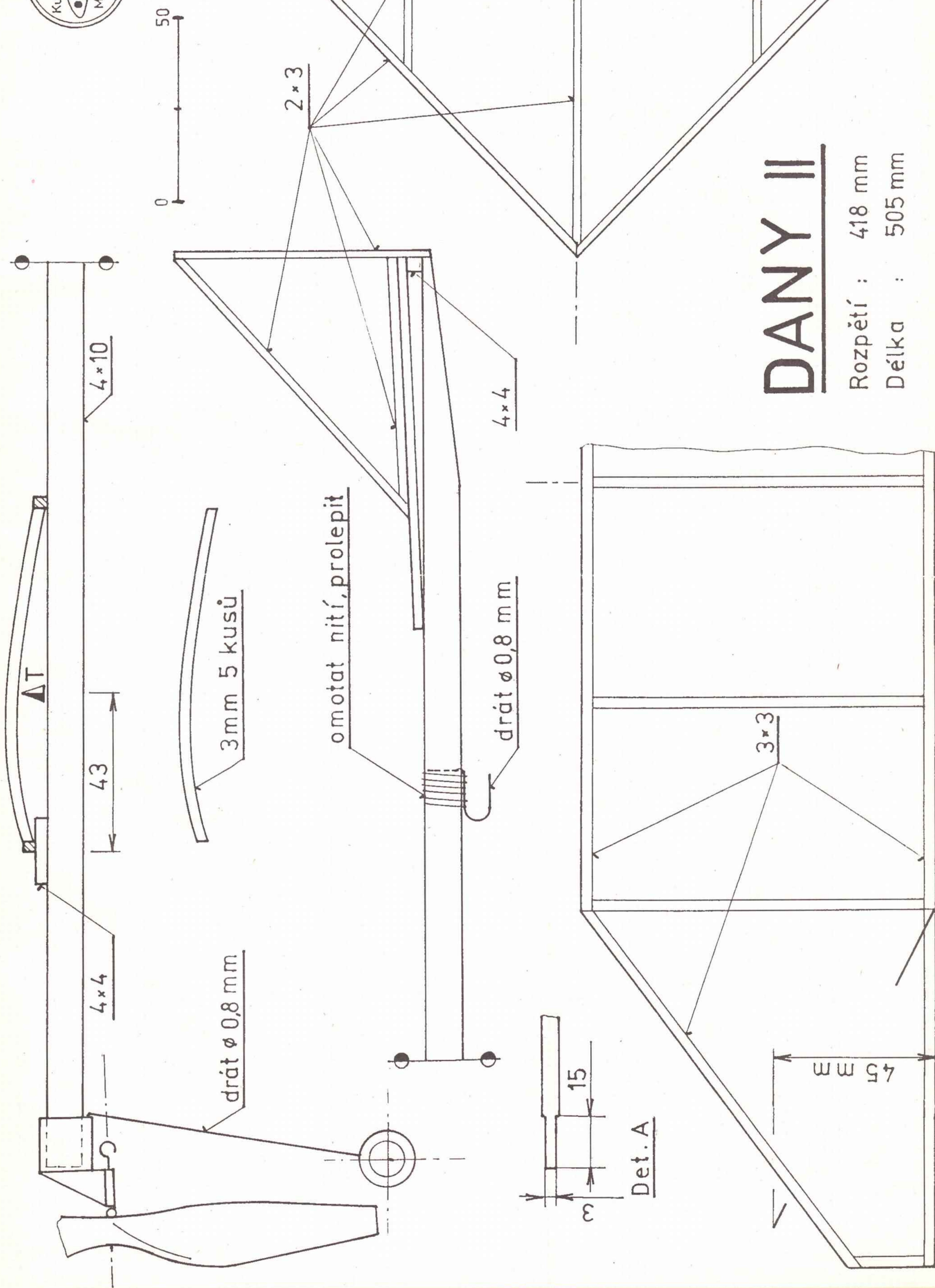


předvádění modelů lodí, aut, letadel a jako novinku také RC vrtulníků. Pořádáním tohoto typu veletrhu se naše firma snaží využít svých dosavadních bohatých zkušeností a přispět k vytvoření nové tradice veletrhů hraček a modelů.

Nerozhodnutí vystavovatelé se mohou přihlásit ještě v průběhu tohoto měsíce a využít tak k prezentaci svých výrobků největší veletržní plochu v Praze navíc velmi dobře přístupnou individuální i hromadnou dopravou (velké parkoviště, tramvaje, blízké stanice metra, autobusového i vlakového nádraží) široké návštěvnické veřejnosti.

Těšíme se na Vaši návštěvu.

Informace: **JOLY, Výstaviště Praha**
P.O. Box 501, 170 06 PRAHA 7
(Tel.: 02/37 73 40; 02/201 03 240).



DANY II

Rozpětí : 418 mm

Délka : 505 mm

Jak bylo zbarveno letadlo Be 56 „Beta Major“? Pátrání téměř detektivní, aneb po stopách jedné mystifikace.



Jako většina letadel firmy Beneš-Mráz skončila i Be 56 v tradiční choceňské kombinaci krémové a červené barvy. Na snímku z válečných let je „Beta Major“ ve službě Slovenského leteckého sboru.

Populární „Bety“ choceňské firmy Beneš-Mráz patří mezi oblíbené předlohy, které modelářům nabízí rozsáhlá předválečná produkce našich leteckých podniků. Pro své líbivé tvary a přísně účelové konstrukce si u maketářů získaly patřičný věhlas, nakonec i díky tomu, že je k dispozici i slušný dokumentační materiál. Bezpochyby mezi ně patří i akrobatická jednosedadlovka Be 56 „Beta Major“ z roku 1936. Jejich maket a polomaket létá v různých provedeních slušná řádka, bohužel ve zbarvení, které neodpovídá skutečnosti (naposled viz Modelář a Modely 7/98 resp. 8/98). Kdo má možnost zalistovat v Modeláři č. 11 z roku 1988, nechť tak učiní. Odměnou mu bude červená Beta, v obřím provedení a dokonce až z Itálie. Jak vidno, ani mystifikace neznají hranic!

Na toto téma již letitě diskutuji i koresponduji s postiženými i s autory nepřesných informací. Byla tedy Be 56 skutečně červená - jak se to tvrdošíjně traduje - nebo zelená, jaká byla skutečnost? Marking předválečných choceňských letadel je téma na delší vyprávění, ale v podstatě je to jednoduchá záležitost, která měla až na výjimky svoji logiku v ustáleném systému, jehož otcem byl podle různých zmínek v archivních dokumentech sám šéfkonstruktor ing. Pavel Beneš. Lze dokonce říci, že v této

kapitole prakticky není bílých míst. Existuje fotografická dokumentace (samozřejmě ne barevná) a existují hodnověrné výpovědi pamětníků. Za korunního svědka považuji pana Šimona Flídra, který byl před více než třemi desítkami let, kdy jsem začal shromažďovat informace o letecké výrobě v Chocni ekonomickým náměstkem ředitele choceňského Orličanu. Pan Flídr se vyučil v Mrázově lakovně a prakticky všechny typy prošly jeho rukama. Jako modelář ještě stačil postavit jejich makety a svou duši - dnes bychom řekli designéra (čti dyzajnéra) - uplatňoval až do posledních chvil působení v podniku. Bylo to dokonce až delikátní, protože stejně zaměřen byl i jeho ředitel!

Shodou okolností jsem v této době v Orličanu pracoval a měl dostatek příležitostí s panem Flídem záležitosti zbarvení detailně probrat. Jen pro dokreslení bych uvedl, že jeho „náměstkovský“ stůl ukrýval i originální barevné vzorníky firmy „F. J. Materna, Praha“, tehdejšího dodavatele barev do „Mrázovky“. Spojenými silami jsme je pak transformovali na běžné vzorníky barev dle ČSN.

Jak to tedy bylo s Be 56 „Beta Major“, imatrikulační značky OK-BEG?

Prototyp a zároveň jediný vyrobený kus byl dokončen v březnu 1936. V souladu se svým určením pro vojenský výcvik dostal

tzv. „vojenské“ zbarvení, tj. kombinaci základní zelené barvy s bílými doplňky. Obdobně byla barevně provedena i další souběžně vyráběná letadla stejného určení: Be 60-3 „Bestiola“ (OK-BEE); 50-2 „Beta Minor“ (OK-BEF); Be 51-1 „Beta Minor“ (OK-BEO). Marking prvních dvou citovaných strojů uvádí monografie Be 60 a Be 50 - „Letectví a kosmonautika“ 12/76 a 12/79. Přes tehdejší potíže s kvalitou tisku se domnívám, že tu štetec mistra Balouse vcelku přesně interpretoval, na čem jsme se před lety s panem Flídem dohodli.

Pokusme se nyní vystopovat, jak mohlo k mystifikaci s červeným zbarvením dojít? Situace se tu zjednoduší, protože monopolním dodavatelem informací zde bude časopis Modelář. První zmínka o letadle Be 56 je v rubrice „Poznáváme leteckou techniku“ v čísle 5/64, kde byla popsána Be 52 „Beta Major“. Oba letouny byly tvarově zcela shodné, jen „dvaapadesátka“ byla dvousedadlovka. Jelikož nás bude i nadále doprovázet, přečteme si, co se tu píše o jejím zbarvení - „...celé letadlo bylo černé, jedinou ozdobou byly dva bílé pruhy na trupu a bílá imatrikulační písmena OK-BED na bocích trupu a na křídle shora i zdola.“ Popravdě řečeno fotografie prototypu z originálních choceňských desek k tomu svádějí. Ve skutečnosti to ovšem byla tmavá červeň. V tomto provedení opustily závod dva prototypy a to zmíněná Be 52 a půl roku předtím Be 50-1 „Beta Minor“ (OK-BEB). Zájemci ji opět najdou v monografii Be 50 na zadní straně periodika „Letectví a kosmonautika“ 12/79. Další výklad jenom na chvíli přerušíme poznámkou, že se toto provedení všeobecně nelíbilo a na obou typech dlouho nevydrželo. Nahradila je tradiční choceňská kombinace krémové a červené barvy.

Jenom pro úplnost se zmiňují, že dvojčíslo „Letectví a kosmonautika“ 22 + 23/68 uvádí - zjevně pod vlivem informací z Modeláře - barevný bokorys Be 52 opravdu v černé barvě! Když jsem to ukazoval panu Koukalovi, který všechny předválečné choceňské typy zalétával, kroutil nad tím dlouho nechápavě hlavou a jen poznamenal, že by se těžko našel pilot, který by neměl pocit, že leze do rakve. A ještě když jsme u pilota Josefa Koukala, je třeba objasnit další a bohužel nesprávnou informaci z Modeláře, že jím byla obě letadla předváděna v Belgii.

V Modeláři č. 2/77 vychází plánek RC makety Be 56 „Beta Major“, (Speciální řada č. 81) z dílny konstruktéra O. Vitáska. K markingu si odtud dovoluji citovat: „Nejasnosti okolo zafarbenia lietadla Be 56 nám pomohol vyriešit sám zalietavací pilot tohoto typu pán Koukal. Lietadlo bolo tmavočervené s bielimi pruhom a bieli-



Obr. 1

Dva snímky Be 56 „Beta Major“ ze záletu na zasněženém letišti v Chocni v březnu roku 1936. Letadlo je v prototypovém, zeleno-bílém zbarvení - obr. 1 a obr. 2.

mi imatrikulačními značkami. Pre predvzadanie v Belgii, Rumunsku a Bulharsku bolo neskor prestriekané svietlozelenou farbou.“ S komentárom zatím počkejme. Ještě v tomto ročníku Modeláře (12/77) je tomuto typu věnována samostatná monografie, z níž následuje další citace: „Tovární pilot p. Koukal, (který ještě žije) předváděl letadlo Be 56 v Belgii, Rumunsku a Bulharsku. Po dobu těchto exhibicí bylo letadlo zbarveno rudě červeně (viz popis), potom bylo přestříkáno na světle zelený odstín.“

V tomto se nezátížený čtenář jistě přetěžko orientuje. Já jsem tehdy pro tento článek, který jsem bohužel ani v rukopisu ani v obsahu neměl možnost korigovat, zapůjčil dvě fotografie typu z choceňského archivu, které jej zachycují krátce před záletem v březnu 1936. Předkládám je po letech dnešnímu čtenáři. Je očividné, že v žádném případě nemohlo jít o rudě červenou barvu. Citovaný článek ilustrovaly další dvě fotografie, z nichž první bohužel patří Be 52 a druhá Be 150 „Beta Junior“. Na poslední je dokonce „bouda“ pro výcvik létání bez vidu a to je pro jednosedadlovku naprostý nesmysl.

Jak byl náš protagonista zbarven jsme si řekli hned na začátku této detektivní historky, tak snad ještě alespoň, jak to vlastně vzniklo. Na začátku celého propletence je mystifikace o předvádění dvou letadel v Belgii. Tam a později i v Rumunsku a Bulharsku byla pouze Be 52 „Beta Major“. Jenom pro úplnost dodejme, že byla předváděna i v Jugoslávii. To je pochopitelně dokladováno v oficiálních dokumentech. Je logické, že jsem hledal odpověď u pana Koukala, který byl v citovaných pramenech vždy poslední instancí. Ten se tomu velmi podivil, neboť podle jeho interpretace byly vždy dotazy směřovány k letounu, který byl v Belgii. A to nebyla Be 56, ale Be 52!

Jinak řečeno, naše „padesátšestka“ se narodila zelená a setrvala v tomto nátěru po celou dobu „První republiky“. Bohužel se nenarodila na šťastné planetě. Do vypuknutí války se jí nepodařilo prodat, takže si s výjimkou zkoušek ve VTLÚ příliš



Obr. 2

nezalétala. Část viny lze připsat i k tíži motoru Walter Major, který byl sice výkonný, ale nedozrálý. Be 52 „Beta Major“ dopadla o něco lépe. Hned na jaře 1936 byla s dalšími dvěma letouny zakoupena z prostředků získaných Národní leteckou sbírkou. Sloužila převážně v Ústřední letecké škole, odkud si ji firma Beneš-Mráz vypůjčovala na předvádění. V Belgii byla skutečně červená, ale již na zmíněné „Balkánské turné“ dostala standardní náter choceňských letadel, sestávající z krémového základu a červených doplňků. Závěrem doplníme, že se nakonec dostalo i na Be.56. V roce 1940 byla prodána

Slovenskému státu a reimatrikulována jako OK-MAB. Mezi slovenskými piloty získala značnou popularitu. Na podzim 1943 byla konečně na Slovensko prodána i Be 52, aby zde rozšířila početnou skupinu letadel vyrobených v Chocni. Ale v tu dobu již měly svůj zenit za sebou. V srpnu 1944 vypuklo na Slovensku povstání a pár měsíců nato se přehnala fronta. Ve víru těchto dějinných událostí oba naše letecké unikáty beznadějně zmizely.

Ing. Pavel Marjánek

Foto: archiv autora

POZOR! VÝRAZNÉ SLEEVY VYBRANÝCH SERV



PICO kat. č. 3790
PICO BB kat. č. 3793

PICO PLUS kat. č. 3795
PICO PLUS BB kat. č. 3798

Servo PICO/ PICO BB je v současné době nejmenší servo na našem trhu. Jeho předností je velmi malá hmotnost při poměrně velké rychlosti a dostatečující síle. Tyto parametry umožňují servo použít jak v halových RC modelech, tak v RC házedlech nebo malých větroních.

Servo PICO PLUS/ PICO PLUS BB Předností tohoto typu serv je velmi malá hmotnost při poměrně velké síle. Tyto parametry umožňují servo použít jak v halových RC modelech, tak v RC házedlech nebo malých větroních nebo dokonce v soutěžních modelech kategorie F5B do váhy modelu cca 1950g.

Naroservo již od 590 Kč
Standartní servo již od 285 Kč
Pikoservo nyní již od 790 Kč

	Kat. č.	stará cena	nová cena
NARO MAX	3770	709,-	590,-
NARO MAX BB	3780	780,-	649,-
S 03	3150	385,-	290,-
S 03 BB	3180	502,-	359,-
S 01	3110	362,-	285,-
S 01 BB	3120	420,-	340,-
NARO PLUS	3730	904,-	729,-
NARO PLUS BB	3735	1032,-	829,-
PICO	3790	1190,-	790,-
PICO BB	3793	1250,-	890,-
PICO PLUS	3795	1190,-	890,-
PICO PLUS BB	3798	1250,-	990,-

Žádejte u svých prodejců
nebo přímo u
firmy:

PG GERASIS

PG GERASIS spol. s r. o. tel. 00420 645 411855
O. Březiny 48 00420 645 412796
790 01 JESENÍK fax. 00420 645 412797
Česká republika mobil. 00420 602 531574
E mail.gerasis@ova.pvtinet.cz
http://www.gerasis.cz

		mini		MIDI		S		BG
		7E	7E	5	7	14		
Počet článků		6-10	6-10	8-14	12-16	12-16		
Otáčky na 1 Volt	ot/1 V	1800	1150	930	660	900		
Max. průměr motoru	mm	36	47	47	47	47		
Délka motoru *	mm	74	73	86	86	86		
Hmotnost motoru	g	220	320	395	395	440		
DOPORUČENÉ HODNOTY								
Počet článků		7	7	12	14	14		
Vrtule AERONAUT		9x6.5"	13x6.5"	12x7"	12x7"	12x7"		
Vrtule FALCO		10.5x6"	13x8"	13x8"	13x8"	13x8"		
Dimenzování regulátoru	[A]	35	35	35	35	40		
Hmotnost modelu do	[kg]	2	2,75	3,5	5	5,25		
NOVÝ MOTOR								
MEGA BG – motor navržený pro větší modely větroňů a akrobaty.								
Podrobnější údaje Vám rádi zdarma zašleme. Internet: http://web.telecom.cz/megamotor E-mail: karel.matyas@telecom.cz Karel Matyáš, Záhřebská 27, 616 00 Brno								



JR MODELS

VÝROBA A PRODEJ LETECKÝCH MODELŮ

Ing. Jan Rumreich
679 22 Šebrov 113
Tel./fax: 0506/43 16 11

MODELÁŘSKÁ PRODEJNA

Hana Zapletalová
602 00 Brno, Veveří 109
Tel./fax: 05/4121 7654


Vyžádejte si kompletní katalog a ceník našich modelů a příslušenství.

NOVINKY roku 1999

DIABLOTIN SUPER Model roku 1998
Rozpětí ... 1550 mm
Délka ... 1670 mm
Motor ... 3,5 cm³ 2 T
..... 6,5 cm³ 4 T
El. motor Mega Mini 7 E
Pl. zatížení 18 g /dm²!!

DIABLOTIN MINI
Rozpětí ... 1280 mm
Délka ... 1380 mm
Hmotnost ... 1,6 kg
Motor ... 3,5 - 6,5 cm³ /E

DIABLOTIN MIKRO
Rozpětí ... 840 mm
Délka ... 870 mm
Hmotnost ... 600 g
Motor do ... 1,5 cm³



Glaser-Dirks DG-600



Na mezinárodních plachtařských soutěžích jsou mezi účastníky závodů stále více zastoupeny moderní vysoce výkonné větroně nesoucí označení DG. Tato značka napovídá, že větroně vznikly v německé továrně Glaser-Dirks, založené v srpnu 1973 dvěma společníky. Ing. Wilhelm Dirks je hlavním konstruktérem všech typů. Svě zkušenosti získal již dříve na letecké katedře univerzity v Darmstadtu, kde se zapojil do vývoje větronů D-37, D-38 a D-39. „Osmatřicítka“ se stala základem pro první typ DG-100 zalétnutý v květnu 1974. O tento kluzák standardní třídy byl značný zájem a čtyři roky po zalétání prototypu převzala výrobu jugoslávská firma Elan, která pak od jara roku 1979 dodala celkem 221 kusů typu DG-100. Následující typ DG-200 zalétnutý v dubnu 1977 byl vysokovýkonný kluzák patnáctimetrové třídy. Do trupu „dvoustovky“ byl také na počátku osmdesátých let zamontován výsuvný motor za kabinou. Tato verze - označovaná též DG-400 - stála na počátku celé řady dalších obdobně řešených větronů. Nejrozšířenější z rodiny větronů nesoucích značku DG je 15metrová verze DG-300, vyráběná výhradně v licenci u jugoslávského Elanu. Podnětem ke konstrukci tohoto kluzáku byla snaha konkurovat větronům LS-4 nebo Discus. Kromě požadavků kladených na letové vlastnosti se velká pozornost věnovala také tvorbě bezpečnostního pilotního prostoru pro případ nehody. To se konstruktérům povedlo - vnitřní část kabiny je stavěna v jednom celku a do trupu je vlepena. Rok 1987 s sebou přinesl i nový typ, DG-500M. Jde o dvoumístný větron s rozpětím 22 metrů, vybavený sklopným motorem Rotax 535 s dvoulistou vrtulí, motor se dá zasunout do trupu aniž by vyčníval z jeho obrysu. V létě 1989 vzlétla

bezmotorová verze DG-500/22. Pro potřeby běžného výcviku byla od „pětistovky“ odvozena verze s 18metrovým křídlem, sériově vyráběná u fy Elan.

Potřeba kluzáku „15metrové“ třídy nové generace vedla Dirksa k vývoji verze DG-600 (na plánu). Při jejím vývoji byly využity nejnovější poznatky z teorie aero-



dynamiky a svůj podíl zde měly i zkušenosti získané předešlým provozem. Úplně nové křídlo s lomenou náběžnou hranou využívá velmi účinnou laminární profilu. Dne 15. dubna 1987 byl prototyp zalétán. První letové zkoušky ukázaly výhodnost zvolené aerodynamické koncepce, větron měl skvělou obratnost, proti předchozím typům se zlepšilo řízení. Postupem času byla „šestistovka“ dodávána s 15m nebo 17m křídlem a v nejnovější verzi označována DG-600 Evolution. Jak je již firemním zvykem, tak i od „šestistovky“ byla odvozena motorizovaná varianta DG-600M, poháněná sklopným motorem Rotax 275 o výkonu 18 kW. Tato pohonná jednotka umožňuje dosáhnout cestovní rychlosti až 120

km/h a po zatažení do obrysu trupu dosahuje kluzák v bezmotorovém letu vynikajících parametrů, které jsou téměř srovnatelné s klasickým provedením. A právě u základní verze „600“ bylo dosaženo - u prvního větroně 15metrové třídy - klouzavosti 1:50. Na přání zákazníka může být instalováno zařízení umožňující téměř automatické vysouvání a zasouvání pohonné jednotky.

Jeden z prototypů létal i s 18metrovým křídlem, ale požár ve výrobní hale silně poškodil formy pro křídlo a to znamenalo konec rozvoje 18metrové „šestistovky“. Konstruktéři se rozhodli pro vývoj zcela nového kluzáku, také s 18metrovým křídlem označovaného DG-800. Je nabízen rovněž s 15m křídlem vybaveným vinglety. Na „osmistovkách“ se poprvé využilo technologie počítačem řízeného frézování povrchu. Závěrem lze konstatovat, že větroně Glaser-Dirks patří mezi nejmodernější svého druhu na evropských letišťích a jejich široká nabídka verzí může splnit nejrůznější požadavky zákazníků.

Technický popis

Letoun DG-600 je jednomístný vysokovýkonný kluzák „15metrové“ třídy, v jehož konstrukci jsou použity uhlíkové a aramidové kompozity. Trup je celokompozitová skořepina, v přední části je jednomístná pilotní kabina se sedadlem, která udržuje pilota téměř v ležaté poloze, kabinový kryt z organického skla je jednodílný, odklopný dopředu. Kluzák je vybaven nádrží na 120 litrů vodní zátěže. Křídlo celokompozitové s lomenou náběžnou hranou, je opatřeno laminárním profilem HQ-35a u kořene a HQ-37 na koncích. Na odtokové hraně je vybaveno křídélky o velkém rozpětí a flaperony. Na horní straně jsou přibližně v jedné třetině rozpětí umístěny výsuvné aerodynamické brzdy. Ocasní plochy opět celokompozitové, uspořádané do tvaru „T“.

Přistávací zařízení tvoří jednostopý podvozek, jehož hlavní brzděné kolo zatahované do trupu je doplněno pevnou ostruhou s kolečkem s plně pryže.

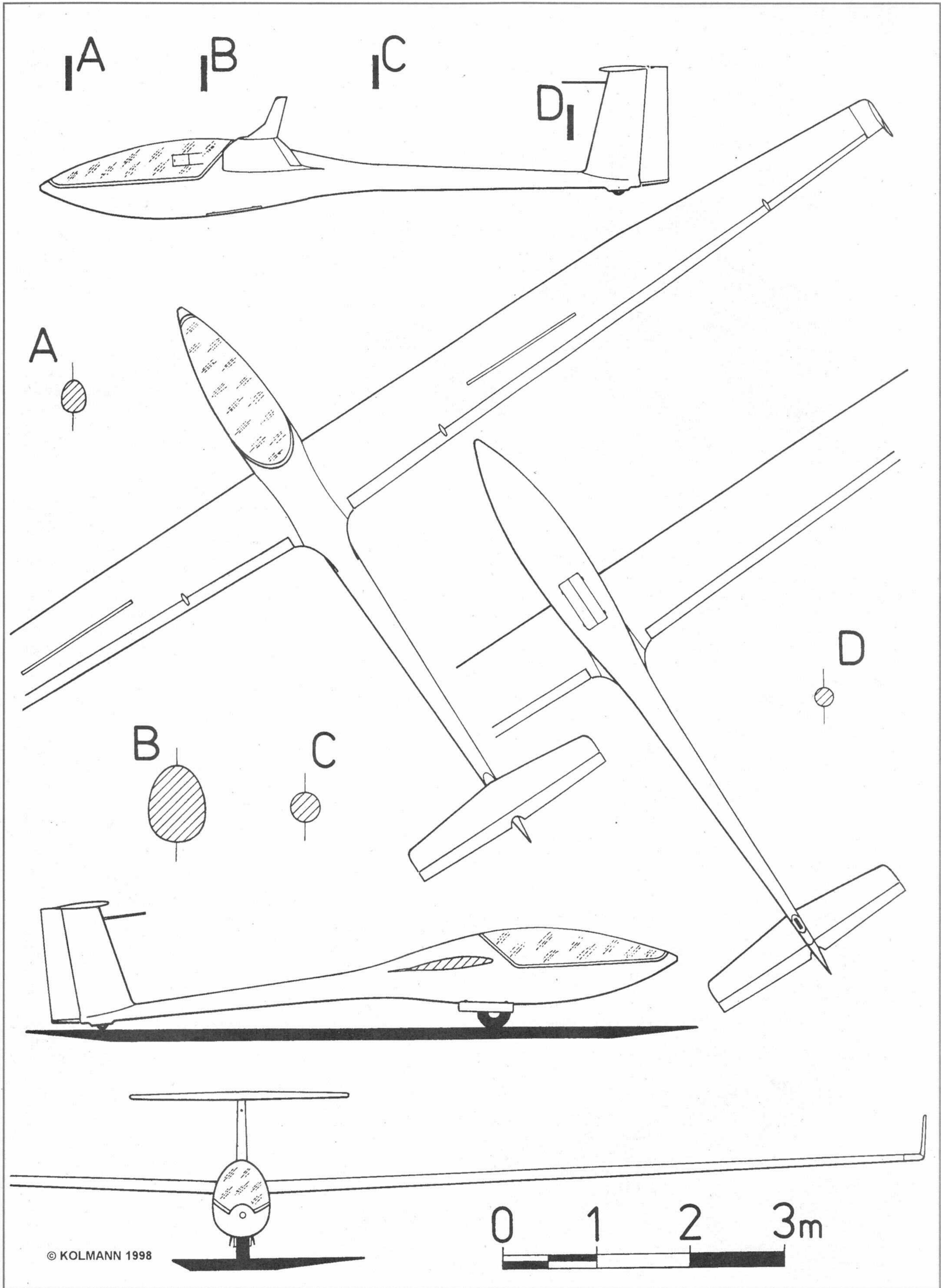
Základní technické údaje

Rozpětí 15 m; délka 6,83 m; výška 1,39 m; nosná plocha 10,95 m²; hmotnost prázdná 310 kg, vzletová 525 kg; maximální rychlost 270 km/h, minimální 70 km/h; klouzavost 1:40.

Petr Kolmann

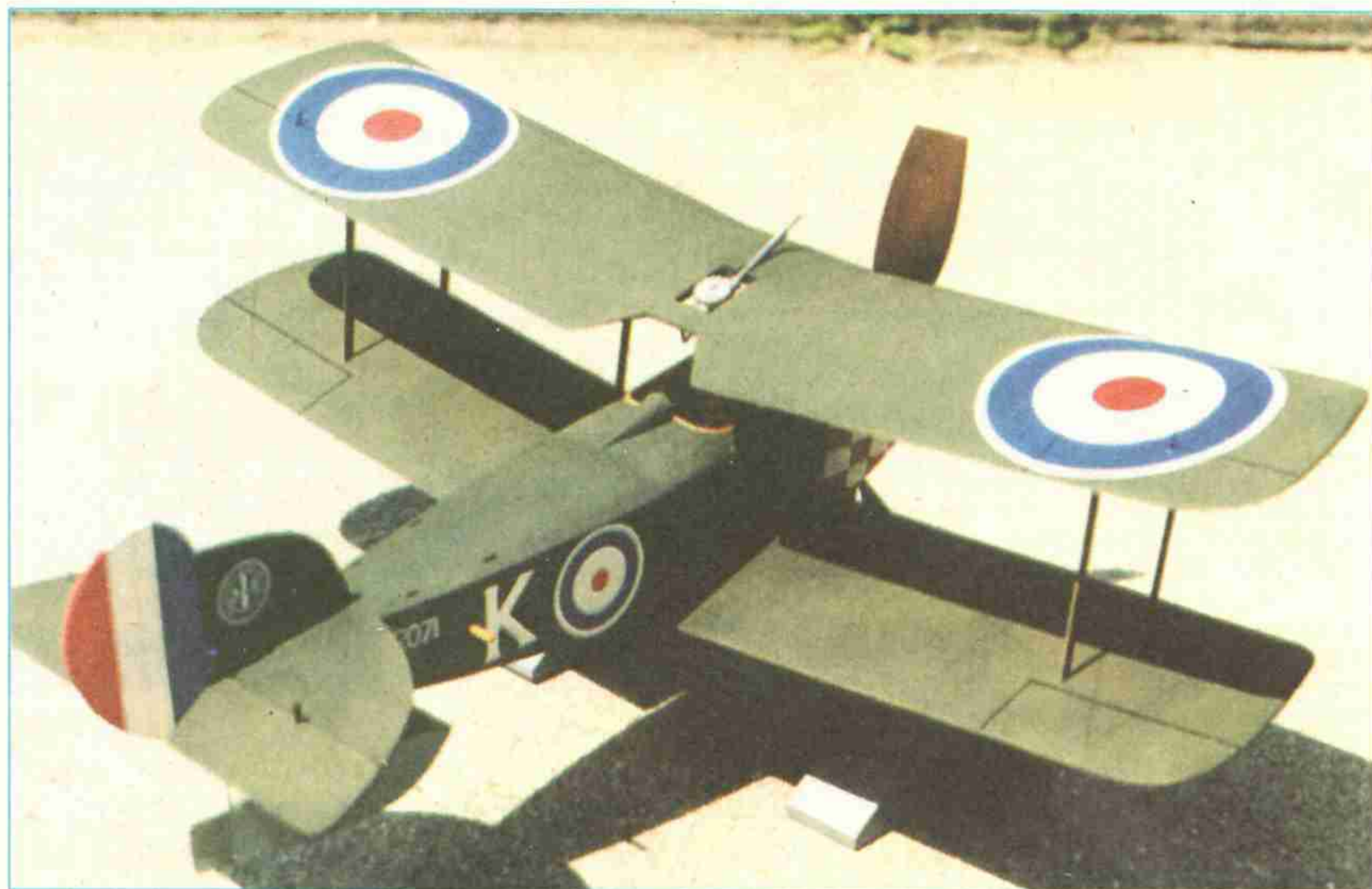
Výkres a foto: autor







NA RANVEJI „OŘÍŠCI“



Dvouplošník s plováky - Sopwith Baby Pavla Stráníka.

„Drcův memoriál“ - 5. 9. 1998, Brno-Medlánky. Chladno, mokro po dešti a větrno, tak by se dala nazvat atmosféra před otevřením soutěže. Normálně, pokud by se zúčastnili jen domácí, bychom to odložili na lepší termín se slušným počasím, ale přijeli modeláři ze Šumperka, Valašského Meziříčí, Prahy a Borače. Dost dobře jim nešlo říct: „Je hrozné počasí jedte domů, sejdem se asi za dva týdny, domluvíme to po telefonu.“ A tak se létalo. Vítr byl jihovýchodní 4 až 8 m/s, nárazy 12 m/s, teplota kolem 16 °C. Plachtařský provoz a směr větru určily startoviště, které bylo v zavířené oblasti za kopci Palackého vrchu. Na start jdu jako první, není na co čekat, vítr stále sílí. P-63 umí normálně přes 80 s, ale let v trochu klidnějším ovzduší je za cenu klesáku. S podvozkem natočená na 1200 otáček visí na vrtuli, ale výška není větší jak 30 m, přistání s posledními otáčkami, žádný kluz, výsledek 60 s. Zaplať Pán Bůh! Vracím se a vidím hezký let Petrova (P. Koutný) Ki-61 bez podvozku, asi tak 65 s. Když přišel,

tak říká: „A mám odlétáno, s podvozkem mi to spadlo za 47 vteřin.“ (Nakonec to stačilo na třetí místo). Rychle natáčím model Kingcobra na 1400 otáček, guma je v chladnu tvrdá, více se tam nevejde. Let opět v klesáku, něco kolem 70 s (vítězství). Vláda Kunert trénoval ve středu na novou gumu Tan II se starou maketou Macchi 202, éro na motor létalo 70 s, když tam točil až 1800 otáček. Maximální spokojenost z tréninku je trochu narušena tím, že v chladnu se do gumy nedá tolik natočit. Let je v turbulenci, s érem to silně háže, pak nachází stoupák, hned z něj vypadává a končí přistáním - kolem minuty. S podvozkem je to podobné, ale stačí to na druhé místo. Pavel Stráník má jeden let dobrý, ale pak mu praská guma a kazí náladu. Dobře letí Ivoš Červenka - Regent - (skončil 4.), a hlavně mladý Tomáš Kunert s Storch-bis. Fi-256. Jeho japonská obdoba je dílem Danko, zástupce „Valašského království“ zkouší různé svazky, ale jeho těžší éro létá jen průměrné časy. Pan Samson má nového, staře vyhlížejícího Morane-Saulnier

AS1, ve větru je problém letět 20 s. Jeho těžký polystyrenový Focke-Wulf Fw-190 D9 má několik fantastických motorových letů do velké výšky, ale nikdy pořádně neklouže ... Jirka Merta laboruje s velkým „Japoncem“ bez většího efektu. Má ještě Dornier Do-335 u něhož je předpoklad, že tandemové uspořádání vrtulí s velkou stoupavostí snadno překoná přízemní turbulenci, zůstalo u předpokladu, éro za pár vteřin přistává - podmotorované, nevyvážené... Tatáž koncepce u modelu Jupiter Tomáše Heinla letí na dané podmínky poměrně slušně (5. místo). Jeho P-63 však v narůstající turbulenci nemá nárok, a tak vždy spolehlivý flyer končí nyní pár metrů po startu na zemi. Petr Mikulášek přišel s opraveným letadlem Hornet (po havárii na Openscale). „Nemám to zaléтанé“ říká. Tréninkový let byl však výborný. Ten soutěžní - na mnohem větší obrátky - začíná úžasně strmým výstupem a zavěšením na vrtule v kolmé poloze..., pokračuje pádem doměkké trávy (4 s), to je oprava! Pomáhám Petrovi dotočit éro prstem, každý do jedné gondoly točíme 80 otáček. Říkám, musíš to naklonit do zatáčky, ať se to zase nesesype! Start je perfektní, éro krásně stoupe v zatáčce, na jednu se vnější vrtule zastaví. Éro se postaví nosem přímo nahoru, pak provede něco jako souvrat a končí kolmo v zemi na nízké trávě, jen pár metrů od měkkého vyššího porostu. Výsledek je tragický, jedna gondola zcela rozdrčená, náběžka křídla zlomená na několik dílů, polámaná vrtule. Petr nařká, že již nemá původní namíchané barvy na opravu. Divím se tomu, že zaseknutí uzlu dlouhé gumy v gondole nastalo až po 10 s. Jo hned po startu, to znám dobře, ale toto je něco nového.

Pak přes varování syna chci předvést „tříplošného plovákovce“ SF-4. „Tati, ty z toho chceš mít jednoplošníka?“ říká syn. Éro je stabilní, počkám na okamžik, kdy to tolik nefuní a pustím to. Stalo se, éro nastoupalo asi 5 m výšky a otáčí se po větru. V tom to zadulo, éro je připlácnuo k zemi a ve velké rychlosti drtí vzpěrový systém plováků, některé části vzpěr jsem ani nenašel. Oprava však bude jen provizorní, éro má 20 let a svoje si už odsloužilo. V létě u vody s ním byla fantastická zábava, ale další havárie asi bude jeho poslední.

Paenuty v Lomnici u Tišnova, 6. 9. 1998

Nedělní ráno je opět velmi vlhké, neboť celou noc pršelo. V lesích za Tišnovem se válí mlhy. Ovšem v hale školy - kde se bude létat - je celkem útulno, snad jen trochu chladno. To se projevuje také tím, že éra zaléтанá na svazky při teplotě přes 25 °C málo stoupají a přistávají s polovinou otáček. To platí především o nových, pěkných hydroplánech Petra Koutného (ten je však po oslavě narozenin a mimo acetonu bude v krvi i nějaký ten alkohol). „Najít správné gumičky“ je nad jeho síly a tak se spokojuje s lety kolem 35 s, aniž by letěl poslední start. Spoléhá, že výborný výsledek zapíše se superlétavým Jodel J.9. Nemá však svůj den, napřed málo natočený tenký svazek a let 54 s, pak moc natočený silný svazek prudký výstup ke stropu a po nárazech na stěnu konec za 30 s (to si zopakoval 2x). Zato malý Tomáš Kunert předvádí, jak se to má dělat. Jeho plováková Laté 29 létá nádherně pár centimetrů



Skupina hydroplánů třídy Moř zúčastněných na Water-Wing Trophy v Lomnici u Tišnova.

pod stropem a přistává po 85 s. Obdobně dobře létá i jeho větší jmenovec - Tomáš Heintl - se starým Robertsonem. Petr Mikulášek nemůže najít správnou gumičku a tak výsledky nejsou nejlepší. Zato Pavel Stráník nejenže hezky zalétal se Sopwith Baby na malé kruhy, ale potvrzuje i roli favorita a letí s maketou Topsy téměř 80 s. Naopak můj Zlín Z-50M po navlhnutí ces-

tu a následném vysušení v hale se začal chovat jinak než obvykle. Již nelétá začátek na velký moment na uchu, ale normálně stoupá. První let je opatrný, bez kontaktu se stropem, druhý na ostro za 84 s. O vítězi rozhodly desetiny bodu.

První tři obdrželi ceny v podobě odborné literatury. Pak jdou „vodníci“ (hydroplány) na minutu do umyvadla na vodu.

Výsledkovka - včetně Water Wings Trophy - je na konci reportáže. (Obě soutěže v jednom týdnu, resp. ze soboty naděli, jsme pořádali především kvůli přespolním - zbytečně, ti odjeli již v sobotu domů!)

Ing. L. Koutný

Foto: autor

Výsledky soutěže kateg. Moř (makety s pohonem na gumu)

6. září 1998 Lomnice u Tišnova

(18 soutěžících)

1. L. Koutný	(Z-50M)	194,50 b.
2. P. Stráník	(Topsy)	193,50
3. V. Kunert	(He-114)	190,77
1. žák		
7. P. Kunert	(Laté 29)	177,09

Water Wings Trophy 1998

Brno-Říčky (8. 8.)

1. L. Koutný	(SF-4)
2. L. Koutný	(S.4)
3. P. Koutný	(Deperdussin)

Brno-Medlánky (9. 8.)

1. L. Koutný	(SF-4)
2. L. Koutný	(S4)
3. P. Koutný	(Deperdussin)

Lomnice u Tišnova (6. 9.)

1. T. Kunert	(Laté 29)
2. V. Kunert	(He-114)
3. L. Koutný	(Mor.-Saulnier)

PS-06 LUGANO

Rekreační RC model na elektromotor

Stavba elektroletu Lugano je celkem jednoduchá, i když díky použití pěnového polystyrenu (dále jen PP) ke stavbě křídla a ocasních ploch neobvyklá. Trup je klasického provedení z balzy (B) a překližky (PŘ). Tato konstrukce se mi velmi osvědčila (viz např. elektrolet PS-05 Boby v letošním č. 5). Výroba takto zhotovených částí modelu je poměrně rychlá a levná. Tyto části vynikají příznivou hmotností i dostatečnou tuhostí. PP použijeme raději méně napěněný, s jemnější strukturou (především na osasní plochy). Polystyren opracováváme odporovou pilou podle šablon. Na jejich výrobu se nejlépe hodí kuprextit, pertinax atd. Balzu vybíráme co nejlehčí, ale dostatečně pevnou. K lepení nám plně vyhoví lepidlo Helkules, případně jiné disperzní lepidlo.

STAVBA MODELU

(neoznačené rozměry v mm):

KŘÍDLO je nedělené, skládá se ze středu a dvou uší. Každý díl stavíme zvlášť. Střední díl vyřízneme odpor. pilou z PP tloušťky 28 podle šablony **Š1**. Stejný materiál použijeme i na uši, které zhotovíme podle šablony **Š1** a **Š2** (levá a pravá strana). Zarovnáme náběžnou a odtokovou hranu a zařízneme do roviny oba vnější konce. polotovary křídla v šířce 3 po celé délce rozřízneme dle výkresu. Mezi takto dva vzniklé díly vlepíme stojinu z kvalitní balzy tl. 5. Vše obrousíme do tvaru dle výkresu. Konce středového dílu a vnitřní konce obou uší zbrousíme do úkosu, slícujeme a slepíme k sobě pomocí dílů **K5** z překližky tl. 1,5. Dbáme na souměrnost a správné vzepětí. Po dokonalém vyschnutí spoje lehce přebrousíme a oboustranně přelaminujeme tenkou skelnou tkaninou v šířce cca 30, střed oboustranně potáhneme B 1,5, na odtokové části shora PŘ 0,8 podle výkresu. Všechno důkladně dohladka vybrousíme.

OCASNÍ PLOCHY, tj. díly **V1**, **V2**, **S1**, **S2** vyřízneme z PP 7 opět dle výkresu. Olemování provedeme balzovými lištami 5x7, na odtokovou hranu kormidel nalepíme B 3x10 u výškovky, a 3x15 u směrovky. V prostoru umístění závěsů kormidel prove-

deme zesílení z B 5x7, v místě přichycení ovládacích pák vlepíme výplň z B 7, vše opět vybrousíme do tvaru podle výkresu. **TRUP**. Z B tl. 2 vyřízneme obě bočnice **T1**. Z vnitřní strany na bočnice nalepíme zesílení **T2** a **T3** (B tl. 2), lištu trojúhelníkového průřezu z B 10, zesílení v místě poutacích kolíků je z B 2, podélníky z B 3x3, příčky z B 2x8 a B 3x3. Mezi bočnice vlepíme přepážky **T5** (B 2), **T4** (PŘ 1), **T6** (B 3), **T7** (B 3) a příčky z B 2x8 a 3x3. Přední část trupu uzavřeme přepážkou **T8** z B 3 a zdola i shora B 2. Dno je uzavřeno B 2 po celé délce. Přesně zabrousíme čelo trupu a nalepíme přepážky **T9** (B 5) a **T10** (PŘ 2). Dále zalepíme již potažené ocasní plochy, lože serv (B 8) a nainstalujeme táhla ke kormidlům - nejlépe lanovody. Trup shora uzavřeme B 2 a v prostoru křídla nalepíme díl **T11** z B 3, který upravíme tak, aby na něj křídlo dosedalo přesně a pod správným úhlem. Na stojanové vrtačce vyvrtáme otvory pro poutací kolíky z hliníkového drátu (průměr 4). Celý trup vybrousíme dohladka a tvaru dle výkresu.

POTAH. Křídla i ocasní plochy přetřeme naředěným lepidlem Herkules. Po vyschnutí všechno lehce dohladka vybrousíme. Na potah ocasních ploch se nejlépe osvědčil barevný, středně silný Modelspan, na křídla pak silný. V krajním případě lze provést potah i obarvenou Mikalentou. V obou případech lepíme naředěným herkulesem nebo rozředěnou lepicí pastou Drago. Potažené díly necháme vždy dokonale vyschnout volně zavěšené v prostoru. Po vyschnutí vše lehce přebrousíme a 2x lakujeme lihovým lakem. Vrstvami laku „šetříme“, stále musíme mít na paměti co nejmenší hmotnost. Dohladka vybroušený trup nalakujeme lepicím nitrolakem, opět lehce přebrousíme a potáhneme tenkým barevným Modelspanem nebo Mikalentou. Lepíme lepicím nitrolakem, po potažení nanese dvé až tři vrstvy lesklého nitrolaku.

MOTOR. Model je poháněn elektromotorem SPEED 400/7,2 V. Napájíme jej baterií složenou ze sedmi článků Robbe

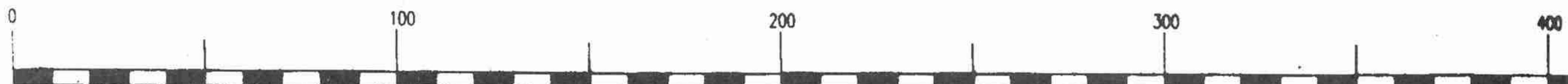
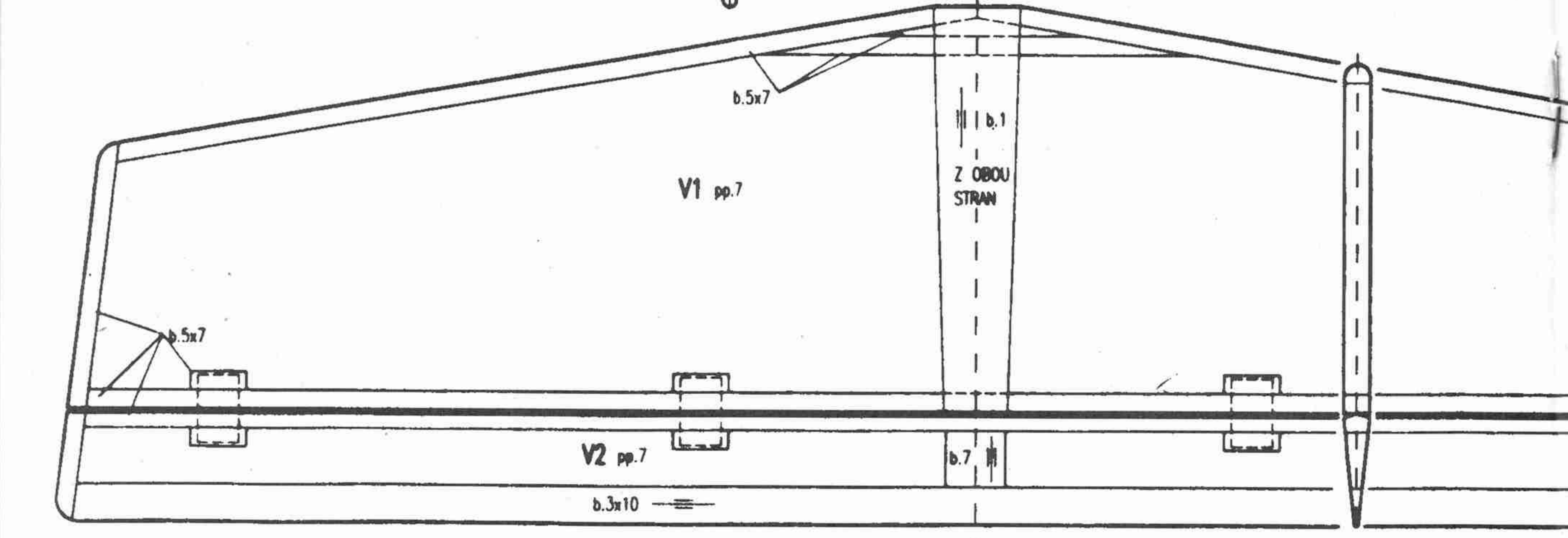
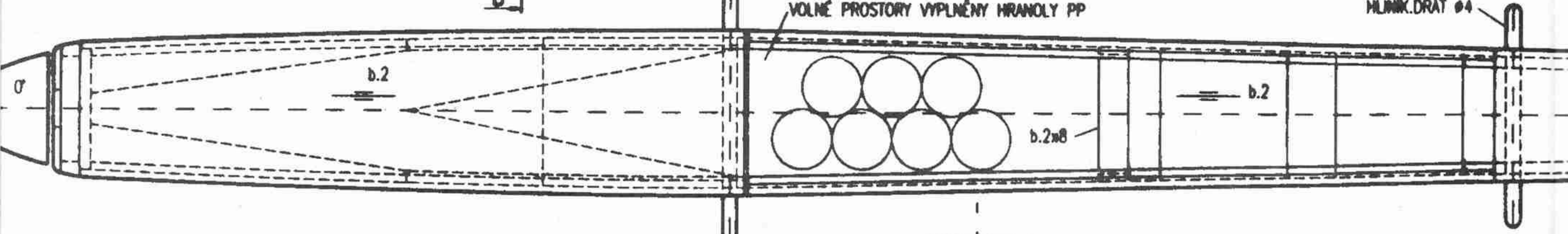
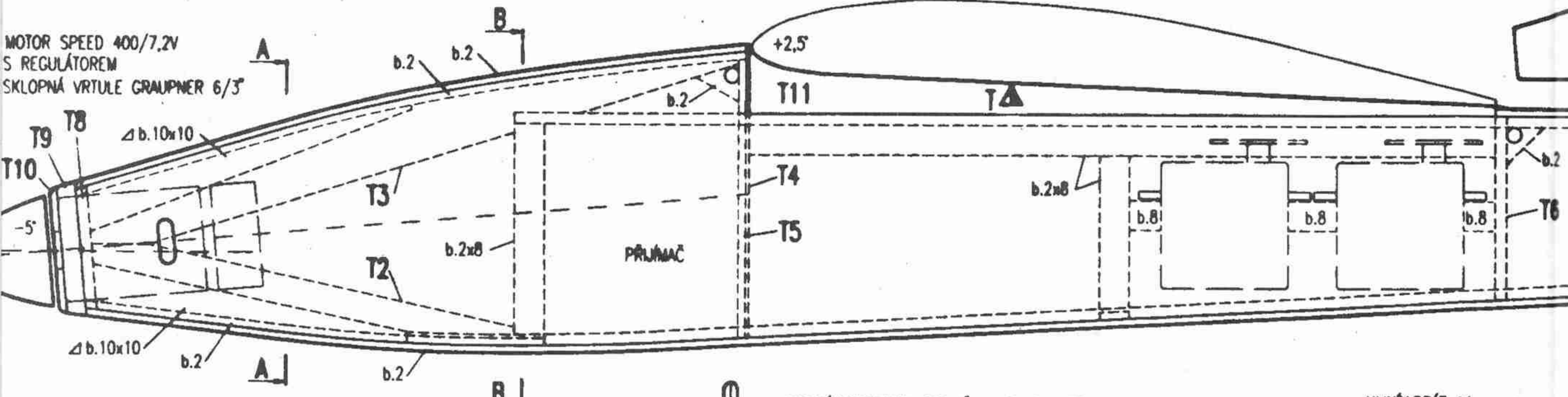
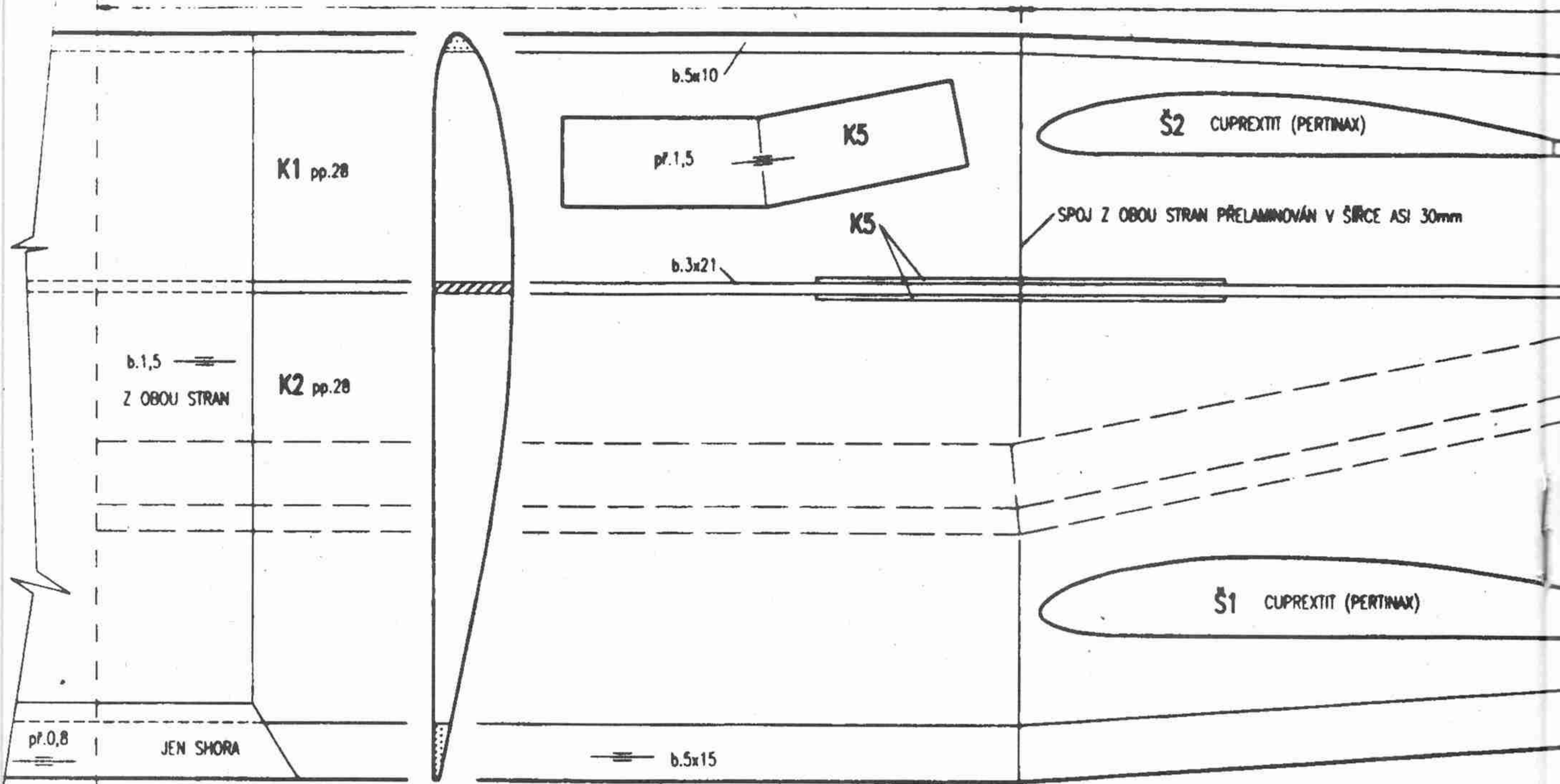
7RSA/700 mAh. Při plném nabití vydrží cca na 5 minut motorového letu. Pokud použijeme články s větší kapacitou můžeme výrazně prodloužit motorový let. Do trupu se motor vsunuje podélným otvorem v prostoru pod křídlem, uchycen je v přepážce **T10** dvěma šrouby M2,5x4. Nejlépe se mi osvědčila sklopná vrtule Graupner 6/3.

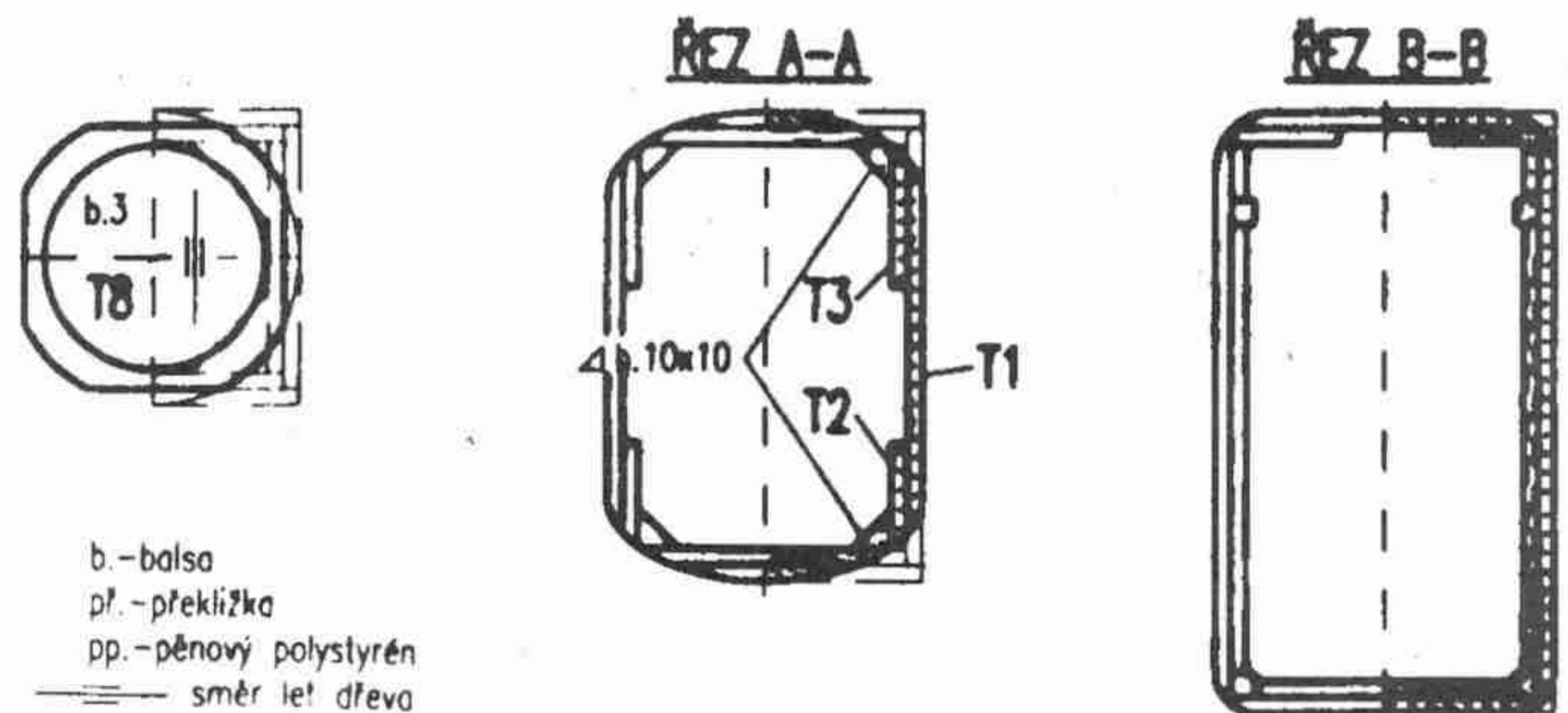
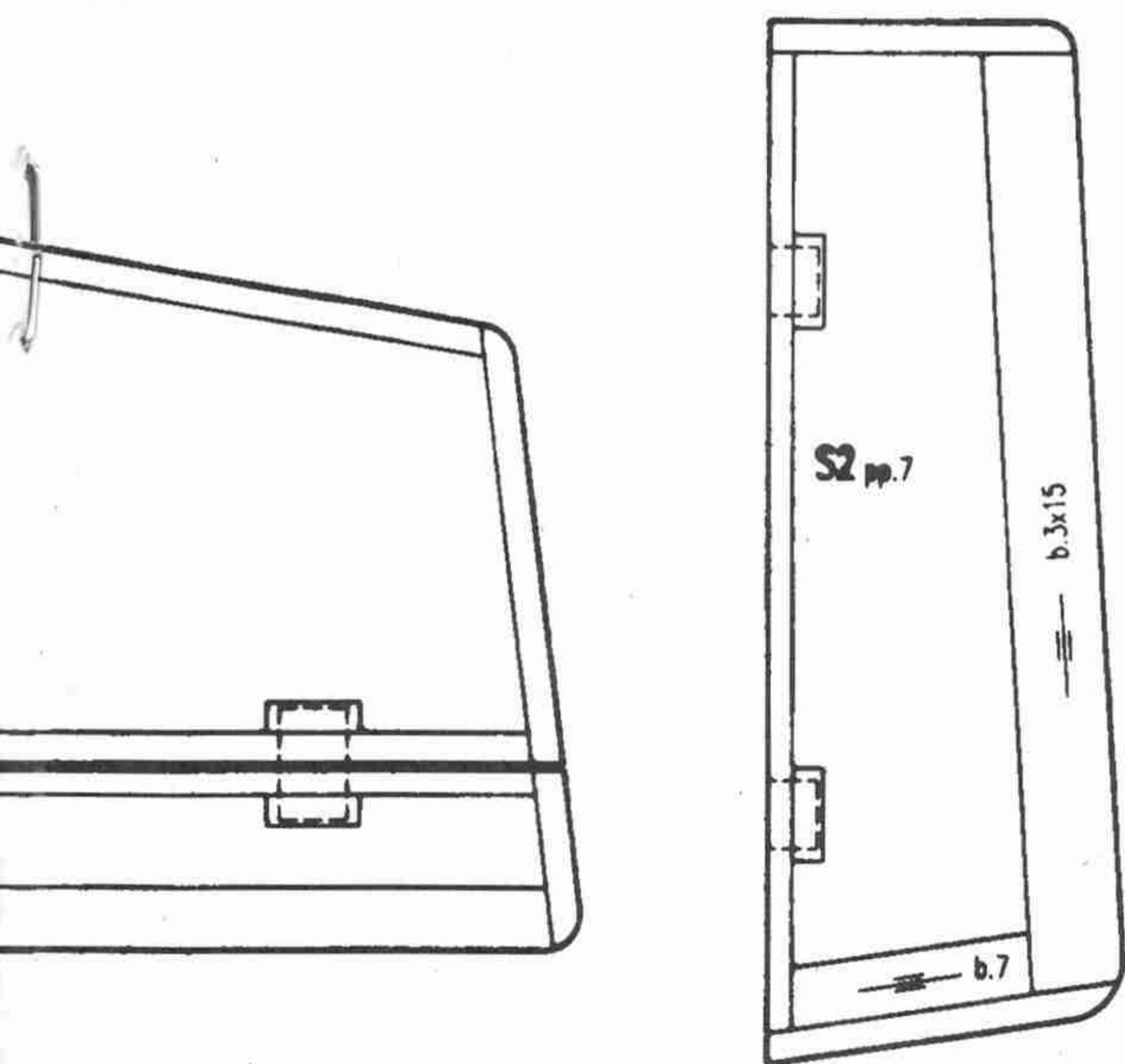
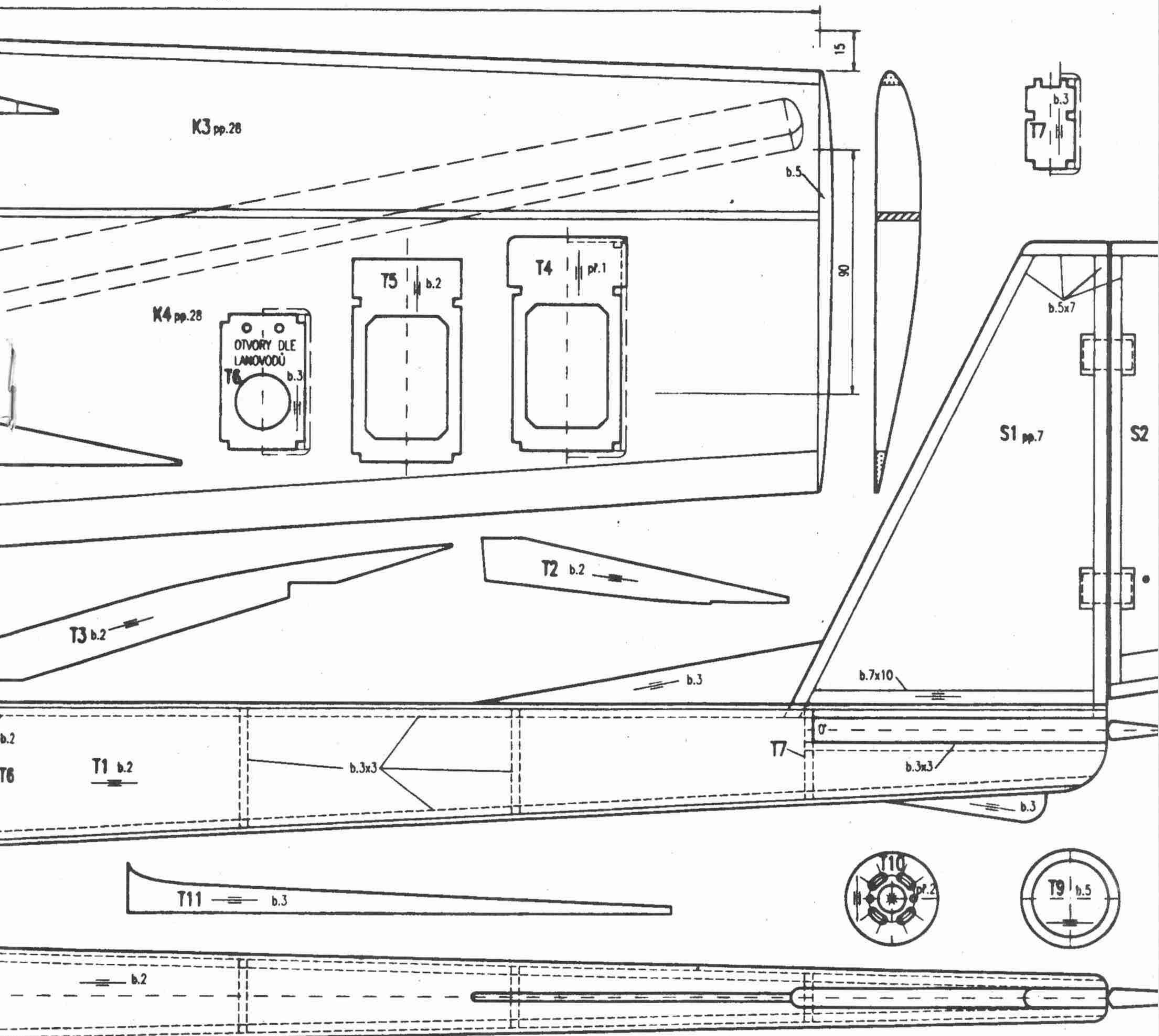
RC SOUPRAVA musí splňovat možnost ovládání tří funkcí - směrovka, výškovka, motor. Do trupu se sice vejdu i standardní serva umístěná za sebou, ale nejvýhodnější - hlavně z důvodů hmotnosti - jsou mikro-serva. Já k ovládání motoru používám elektronický regulátor, který dále obsahuje systém BEC a obvod, který automaticky odpojí motor při poklesu napětí napájecí baterie na 6 V. Při této kombinaci není nutné používat samostatnou baterii pro přijímač, aniž by hrozilo vybití baterie pod takovou mez, aby došlo k vysazení ovládací funkce RC soupravy. K propojení motoru, regulátoru a baterií je nutno použít kablíky o průřezu minimálně 1 mm². Instalaci RC soupravy provedeme podle obvyklých zásad, rozmístění jednotlivých dílů a umístění pohonné baterie uděláme tak, abychom model vyvážili. Baterii zajistíme ve správné poloze zalepenými hranoly z PP, kterými vyplníme celý zbývající prostor pod křídlem. **LÉTÁNÍ** je celkem bezproblémové. Správně seřízený a vyvážený model s plně nabitými akumulátory letí hned napoprvé. Létá průměrně rychle, říditelnost i stabilita je výborná, záletaný model urídí i začátečník. (Pozn. Případným zájemcům mohu zajistit výrobu polystyrenových dílů.)

Antonín Souček

Konstrukce a výkres: autor

Výkres modelu ve skutečné velikosti obdržíte, poukážete-li čitelně vyplněnou poštovní poukážkou typu C 70 Kč (na Slovensku 80 Sk) na adresu: Modelář a Modely, Křížkova 35, 186 00 Praha 8-Karlín (ve Slovenské republice na adresu: Magnet-Press Slovakia, Grösslingova 62, 811 09 Bratislava). Do zprávy pro příjemce napište prosím čitelně název modelu „PS-06 Lugano“ a znovu svou úplnou adresu. Výkres vám zašleme do 30 dnů (na Slovensko do 45 dnů) od obdržení poukázané částky.





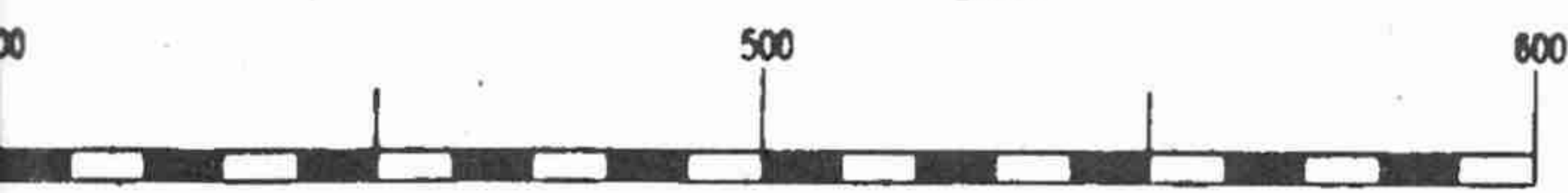
REKREAČNÍ RC MODEL NA ELEKTROMOTOR

PS-06 LUGANO

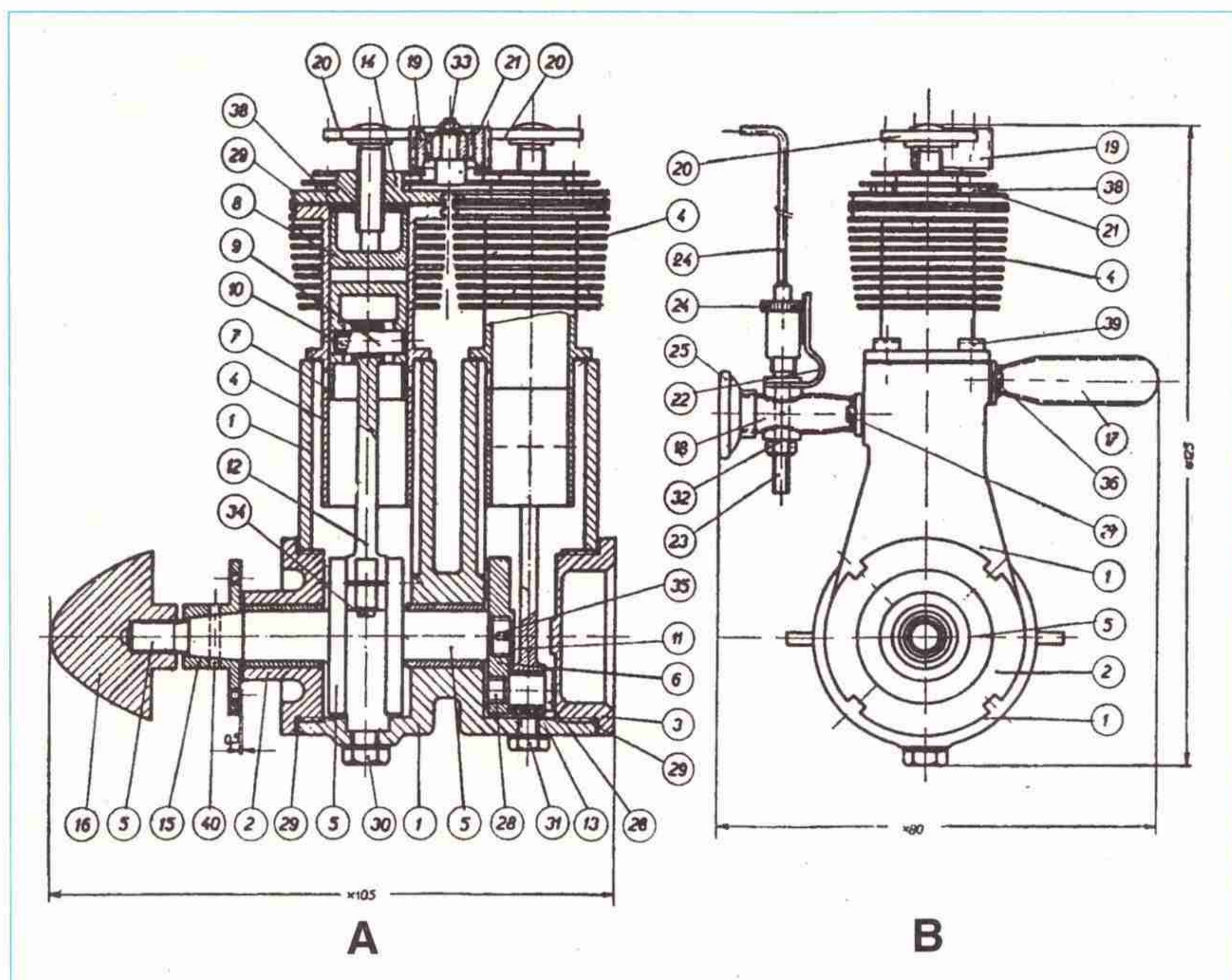
ROZPĚTÍ: 1600mm
DĚLKA: 890mm

HMOTNOST: 580-720g
MOTOR: SPEED 400/7,2V

KONSTRUKCE: Ant.Souček, Cihlářská 10, 678 01 BLANSKO



Dvouválec „BE-961 Diesel“



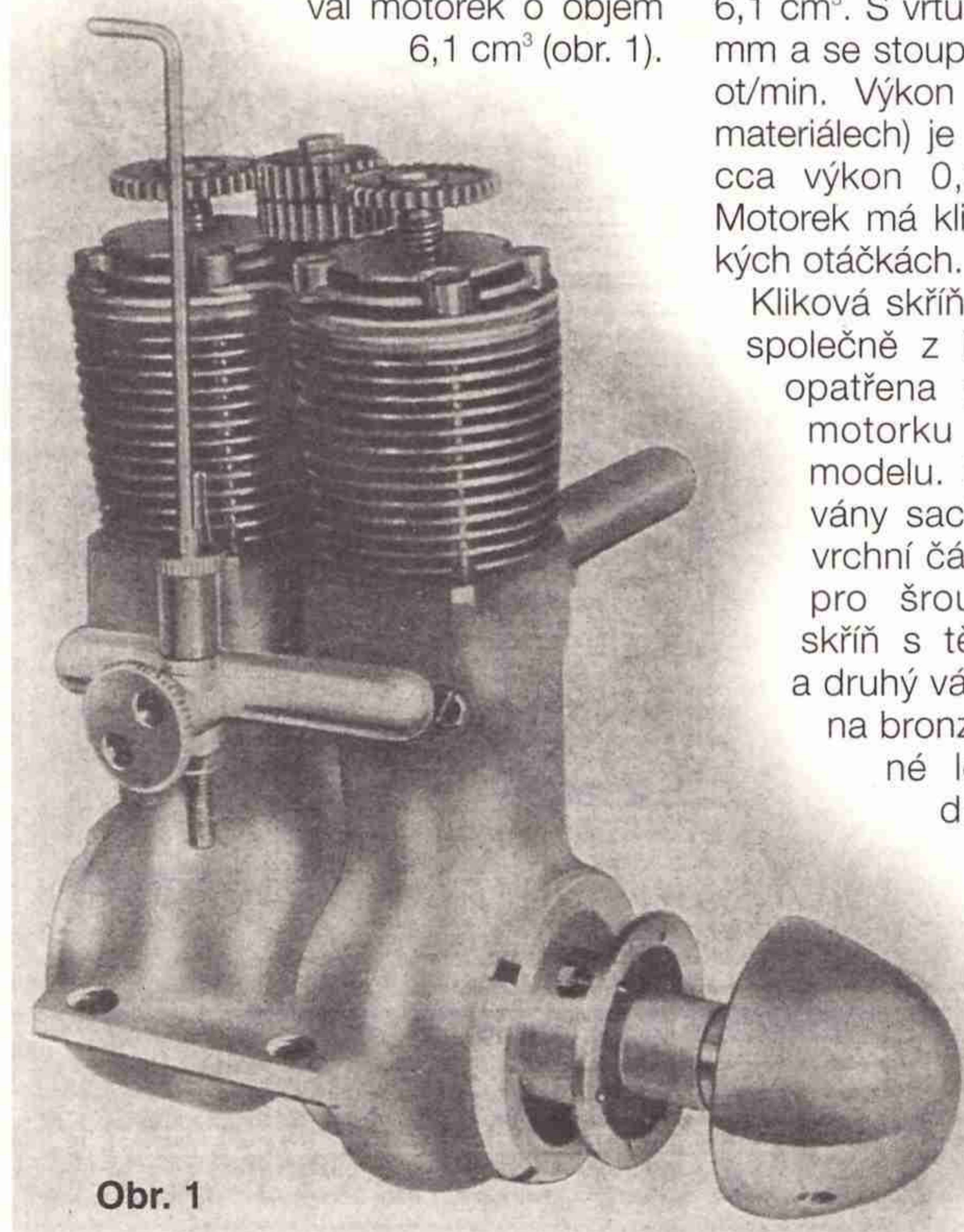
Legenda k výkresu:

(základní rozměry v mm: A = 105, B = 80, C = 125)

1) kliková skříň; 2) přední víko skříně; 3) zadní víko skříně; 4) válec; 5) klikový hřídel; 6) závaží kliky; 7) píst; 8) protipíst; 9) pístní čep; 10) pojistná čočka; 11) pojistka kliky; 12) přední ojnice; 13) zadní ojnice; 14) hlava válce; 15) unášec vrtule; 16) vrtulový kužel; 17) výfukové potrubí; 18) sací potrubí; 19) řídicí kolo; 20) ozubené kolo; 21) čep řídicího kola; 22) brzdící péro; 23) dýza karburátoru; 24) řídicí jehla; 25) škrtič vzduchu; (26) řídicí klíček; 27) šroub; 28) klikový čep; 29) těsnění; 30) šroub; 31) šroub; 32) matice; 33) matice; 34) šroub; 35) šroub; 36) šroub; 37) šroub; 38) šroub; 39) šroub; 40) kolík; (Poz. 26 není na výkresu.)

Možností jak zvýšit výkon spalovacího motoru je hned několik. Jednou z nich je zvětšení objemu motoru, které lze dosáhnout např. větším počtem válců. (Výkon motoru závisí na množství energie z paliva, které se v motoru přemění v mechanickou práci.)

Neobvyklé řešení (u vznětových - dieselových - model. motorů jde vyloženě o raritu) si v roce 1943 zvolil pan M. Bedřich, když konstruoval motorek o objem 6,1 cm³ (obr. 1).



Obr. 1

Uvedeného objemu dosáhl řadovým dvouválcovým provedením motorku. Návod na jeho výrobu byl vydán v knižnici Mladý konstruktér. Protože jde o velmi zajímavý historický modelářský motor, dokládající odvalu i um českých konstruktérů, pokládám za vhodné seznámit čtenáře s jeho konstrukcí.

Jak již uvedeno, motorek má dva válce uspořádané v řadě (vrtání 14,4 mm / zdvih 20 mm). Celkový objem válců činí 6,1 cm³. S vrtulí o průměru 360 až 380 mm a se stoupáním 240 mm točí 5000 ot/min. Výkon motorku (v původních materiálech) je uváděn jako 0,3 HP (tj. cca výkon 0,3 k, resp. 0,22 kW). Motorek má klidný chod a to i při nízkých otáčkách.

Kliková skříň je odlita pro oba válce společně z lehké slitiny (dural). Je opatřena patkami pro upevnění motorku do motorového lože modelu. Do skříně jsou vyfrézovány sací a výfukové kanály. Ve vrchní části jsou otvory se závity pro šrouby spojující klikovou skříň s tělesy válců. Mezi první a druhý válec je ve skříni nalisována bronzová vložka, tvořící kluzné ložisko klikové hřídele, druhé kluzné ložisko z bronzu je nalisováno do předního víka.

Víko je také z lehké slitiny a je do klikové skříně zašroubováno. Zadní víko - rovněž z lehké slitiny - opatřené závitem, klikovou skříň

uzavírá. Ve spodku klikové skříně, v místě prvního válce, je montážní otvor pro sestavení (sešroubování) dělené ojnice. Celá skříň je pečlivě utěsněna.

Ocelová kliková hřídel je složena ze dvou částí. Přední část z jednoho kusu prochází prostorem prvního válce, ložiskem a zasahuje do prostoru druhého válce. Na její přečnickující konec je našroubováno rameno kliky tvořené tvarovaným kotoučem. Do kotouče je našroubován klikový čep pro ojnici druhého válce. Ramena klikové hřídele tvoří zároveň vyvažovací závaží.

Ojnice jsou ocelové, dřív má obdélníkový průřez. Ojnice prvního válce má dělenou hlavu (spodní oko). Ojnice druhého válce dělená není. Ojniční oko i hlava ojnice jsou vypouzdřeny bronzovými vložkami. U dělené ojnice je děleno i hlavové ložisko. Do dělicí spáry je vložen tužší papír, aby bylo možno seřizovat vůli vyběhané ojnice.

Písty jsou zhotoveny jsou zhotoveny z pevnostní litiny. Povrch pístu je dokončen lapováním, ocelové vložky válců mají vnitřní povrchy honovány. Ocelové pístní čepy jsou zajištěny mosaznými pojistkami.

Žebrované válce jsou ocelové, vnitřní povrch je také honován. Ve vrchní části jsou čtyři otvory pro připevnění hlavy válců. Ve střední části tělesa válců je příruba se čtyřmi otvory pro šrouby spojující válce s klikovou skříňí. Do válců jsou těsně suvně zalícovány protipísty. Ty jsou z lehké slitiny a jsou patřičně vylehčeny.

Žebrované hlavy válců jsou z lehké slitiny, mají čtyři otvory pro šrouby

upevňující hlavy k válcům. Ve středu hlav je závitový otvor pro stavěcí šroub. Stavěcí šrouby jsou ocelové. Na horním konci mají nanýtována ozubná kolečka. Mezi ně je vloženo řídicí kolo uchycené na čepu. Čep je nanýtován do destičky připevněné k hlavě prvního i druhého válce. Řídicím kolem se ovládají oba stavěcí šrouby protipřístu. Otáčením řídicího kola - pomocí stavěcího klíčku zasouvaného do otvorů v kole - se seřizuje komprese v obou válcích současně.

Unášeč vrtule je buď z lehkého kovu nebo z ocele. Vnitřní kužel unášeče je zabroušen na kuželový konec klikové hřídele, proti vytažení je zajištěn kolíkem.

Karburátor zhotovený ze dvou ocelových trubiček natvrdo spájených je pomocí dvou přírub připevněn k válcům. Na konci sacího potrubí je nasazen regulátor vzduchu.

Výfukové potrubí je spájeno z ocelových trubek a je přichyceno k válcům společnou přírubou.

K pohonu motorku bylo doporučováno palivo obsahující 11 dílů petroleje, 6 dílů oleje a 3 díly etéru.

Z popisu i výkresu vyplývá, že jde o skutečně zajímavý motor, který by měl jistě každý sběratel rád ve své sbírce. Motor se nevyrobil sériově a tak je otázkou, zda se vůbec nějaký dochoval. Chcete-li mít tento modelářský motor ve své sbírce, nezbyvá nic jiného, než si jej vyrobit. Naštěstí se výrobní dokumentace dochovala.

Milta M.

Foto a výkres: archiv autora

pomáháme si

Pozvánka na výstavu modelů

Ve dnech **27. a 28. února** (sobota a neděle) uspořádá **LIBEŇSKÝ MODELÁŘSKÝ KLUB** tradiční každoroční modelářskou výstavu - letadla, lodě, auta. Výstava bude (denně 9 až 18 hodin) v Domě dětí a mládeže v Praze 8, Přemyslská 1102, který se opět stal laskavým hostitelem celé akce.

Proti předcházejícím ročníkům jsme pro Vás připravili několik překvapení: dvojitou videoprojekci filmů s modelářskou a leteckou tematikou; počítačový RC simulátor určený k nácviku řízení RC modelů všech kategorií, který si budou moci všichni zájemci vyzkoušet; průběžnou modelářskou

burzu s poradnou; předvádění akrobacie s modelem třídy „Slow Flyer“ - nechte se překvapit!

Z představené nabídky jistě uznáte, že program bude pestrý a je se na co těšit. Udělejte si v chladných zimních dnech čas a přijďte se podívat. Vstupné je dobrovolné a pořadatelé z LMK Praha 8 se těší na vaši návštěvu.

Doprava k DDM Praha 8: Z konečné stanice metra C (Nádraží Holešovice) autobusem č. 102 do zastávky Kobyliské náměstí. Nebo tramvají (č. 5, 10, 14, 17, 25) do zastávky Ke Stírce a dále pěšky nebo autobusem MHD jednu stanicí.

(INFO: p. Marek, tel.: 0603 411 956).

Řádkovou inzerci přijímá redakce **MODELÁŘ a MODELy**, Křížkova 35, 186 00 Praha 8- Karlín. Tel./fax: 02/218 63 403 (218 63 406, 218 63 407).

KOUPĚ

■ 1 RC jednonál 100% stav. Josef Felcman, Březinova 845, 564 01 Žamberk


PRODEJ

■ 2 Nová univerz. souprava z USA, vhodná ke stříkání barev, vč. stolního kompresoru na 220 V a příslušenství. Cena 2500 Kč. V Stejskal, Průběžná 21, 100 00 Praha 10, tel.: 02/218 634 07

INFORMACE

Závodů RC automodelů „**BOHEMIA WEST CUP 1999**“: 23. 1.; 13. 2.; 27. 3.; 1. 5.; 5. a 19. 6.; 10. 7.; 7. a 28. 8.; 18. 9.; 13. 11. a 11. 12.

INFO: Miroslav Vrána, Povážská 261, 386 01 Strakonice III



● maketové RC doplňky 1:32 až 1:4 (motory, kulometry, podv. kola, piloti)



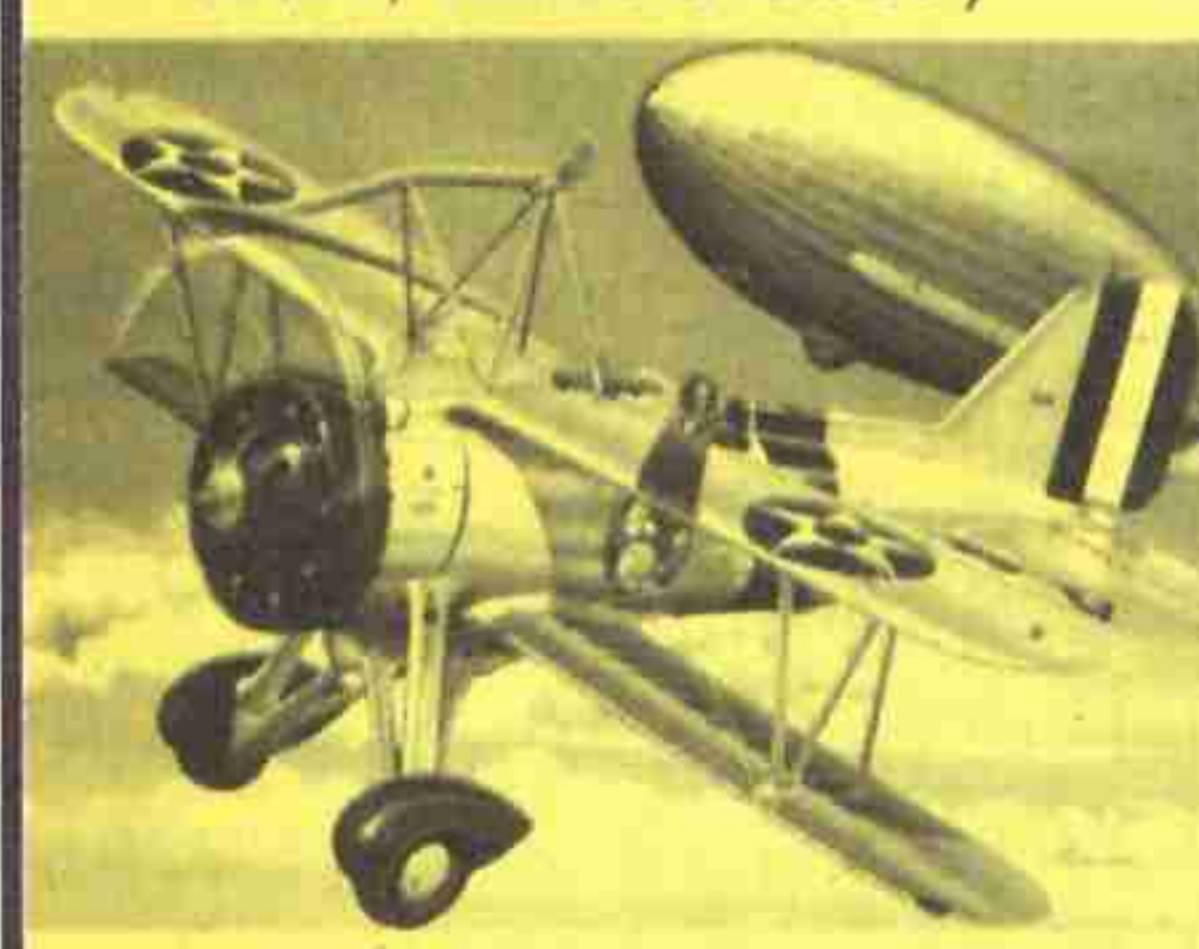
STANDARD

● kity 1:72 (C-46 Commando, Boeing 247, Martin B-10B, Gama a další)


● kity 1:32 (P-35, Sparrowhawk, Caudron, Gee Bee, Wedell-Williams a další)

● kity 1:48 (Autogiro, Ford Fliwer a další)

● kity 1:87 / H0 (stavebnice US aut - 25 typů, budov, skladů a letadel)



(MODEL s.r.o. - dovozce)




VÝROBA AUTOMOBILOVÝCH A ŽELEZNIČNÍCH MODELŮ

- * LISOSTŘIK PA / PS / ABS
- * VÝROBA VACU BLISTRŮ
- * LAKOVÁNÍ (série od 100 ks)
- * TAMPONPRINT (od 100 ks)

SRC


autodráhové modely SRC - Škoda Favorit Racing, Policie ČR, Škoda Pick-up FREE STYLE a další. Motory, disky, pneu a další doplňky a náhradní díly




(určeno pro autodráhy EUROPA CUP)

H0

VACEK H0 železniční modely - nákladní otevřené a zavřené vagony ČSD, DR, DB, lokomotivy T 334/710 „rosnička“ v několika verzích (viz katalog)



(MODEL s.r.o. - výhradní distributor)




Trhové Sviny Česká republika

PŘESNÉ MODELy PRO SBĚRATELE

Kübelwagen Schwimmwagen Willys Jeep Halftrack

1:24 (20 typů)



(vyroběno z plechu)

ČESKÁ AUTODRÁHA



- autodráhy „90“ s napájecím a s novými pistolovými ovladači
- 7 typů závodních aut


osmička JUNIOR

okruh TYRRELL

ovál FORMULA 1

- široký sortiment rozšiřujících a servisních dílů (ovladače, kartáčky, 3 druhy pneu, motory, zatáčky, zúžení, křížovky, reklamní sady a panely - celkem 40 položek)

(MODEL s.r.o. - autorizovaný distributor)




HO epoche IV/V

LIMITOVANÉ SÉRIE (lepty, kinematika, potisk)


5001 Eas DR (by Lima) - gondola
5002 Eas DR gondola „sgraffiti“

8711 SNCF rychl. „WASTEELS“
8712 SNCF rychl. DEF REFECTOIRE

8811 SNCB (by Rivarossi) „BRAMBLES“
8806 SNCB (by Jouef) DINING CAR




8317-D/Z/FS 61 83 95 - 90 116 - 7



8319-BH/Z/FS 61 83 28 - 90 007 - 0

PLUS NOVINKY 1998 podle aktuální nabídky (série cca 200 ks)


(MODEL s.r.o. - exklusivní distributor ČR a SR)



PLZEŇSKÝ MODELÁŘ

- obchodní oddělení, Kollárova 34, 301 21 Plzeň. TEL.: 019 - 7235590, FAX: 019 - 7220727
- velkoobchod - zboží zasíláme na dobírku, PPL, přímé závozy, dodací lhůta ca 7 dnů
- širokosortimentní prodejna, 10 000 druhů zboží, zásilková služba, poradenství
- PO-PÁ 9-18, SO 9-12, Kollárova 32, 301 21 Plzeň, TEL./FAX: 019 - 7220727

RC sortiment:



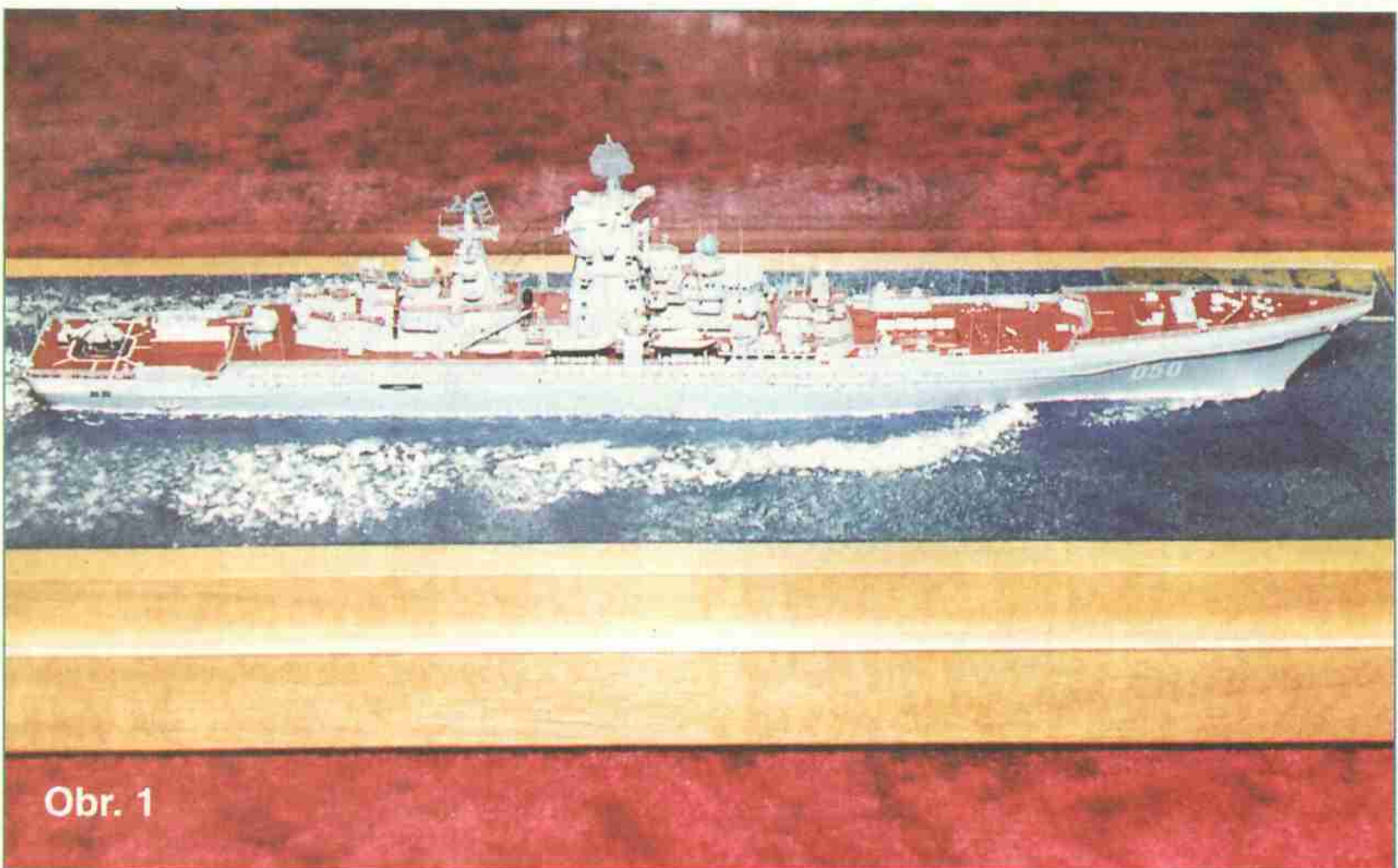



IX. mistrovství světa lodních modelů „C“

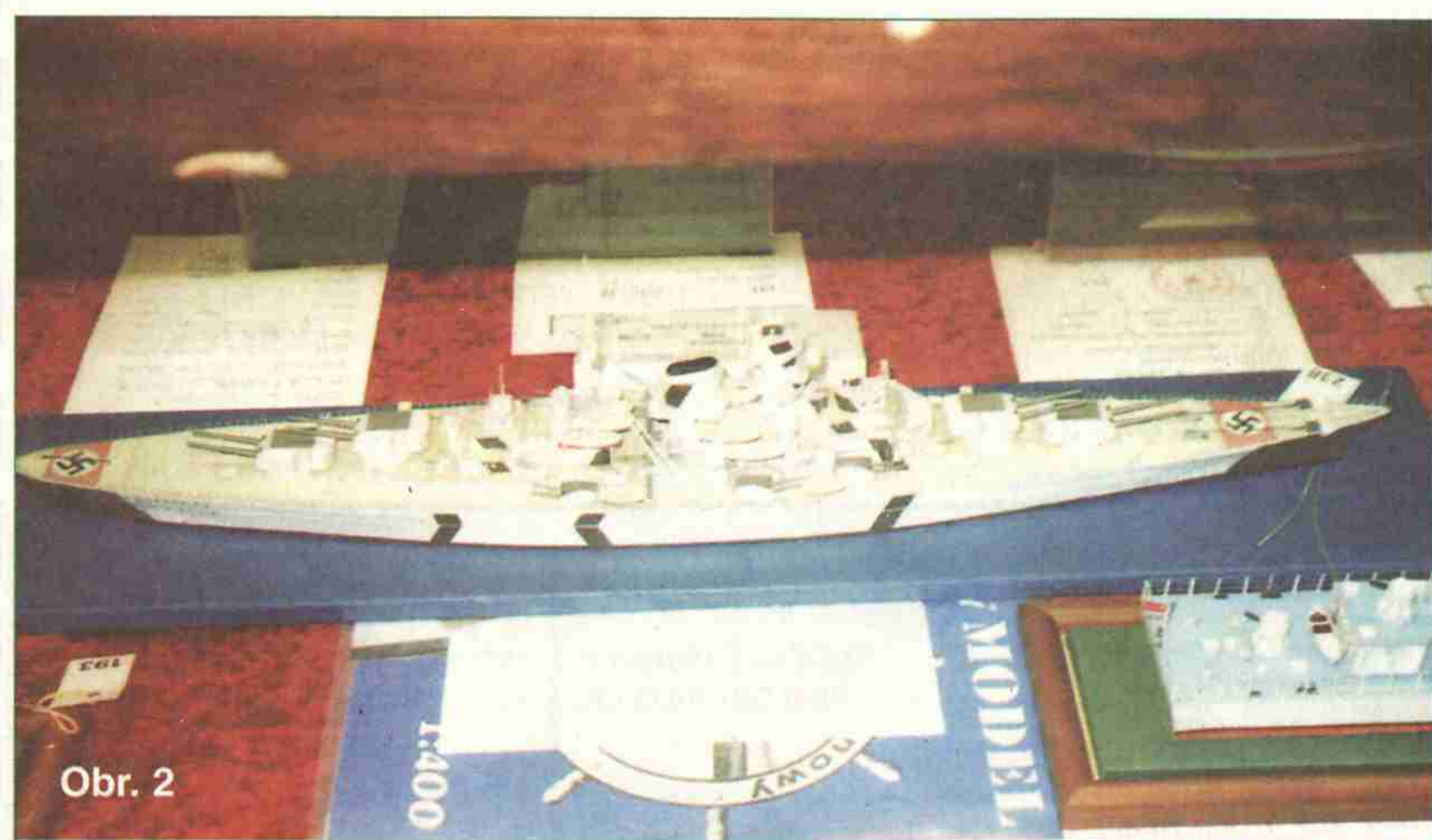
(3 část)

V závěrečné části - obrazově rozsáhlé - reportáže z MS 1998 v Polsku, se chci zaměřit na zbývající třídy, tj. C4, C5, C6 a C7.

V **C4** (miniaturní modely plavidel v měřítku 1:250 a menší) opět předvedli svou nedostižitelnost čínští modeláři, kteří získali 9 zlatých medailí! Naprostou špičkou v C4 B byl model sovětského vojenského plavidla „Frunze“ v měř. 1:1250. Yiqiang Xie za něj dostal 100 bodů, což znamenalo 1. místo a zlatou medaili (**obr. 1**). Při délce modelu cca 150 mm na něm svítila okna, otáčely se 4 radary a na



Obr. 1



Obr. 2

zádi umístěný vrtulník točil dvěma protiběžnými vrtulemi. Ani zde jsme však nevyšli naprázdno. C4 A - 11. místo

F. Chmelka („Egyptská loď“; 74,33 b.; bronzová medaile), C4 B - 22. místo a 24. místo ing. V. Janoušek



Porota neměla lehkou práci ani při hodnocení modelů třídy C4.

(„President Masaryk“; 78 b.; resp. „Republika“; 75,33 b.; bronzové medaile). Obdobně dopadla třída **C5** (modely umístěné do průhledných obalů, převážně lahví) - další 3 zlaté medaile pro Čínu, miniatury v jakékoli formě jim jdou. Někdy je tato třída - s modely v lahvích - označována jako živobytní vysloužilých námořníků. Náš jediný soutěžící v této třídě, Bohuslav Karban, který umísťuje modely do velkých žárovek si nevedl špatně. Za svůj model loď „Itrin“ v měřítku 1:250 získal 79 bodů což stačilo na 8. místo, za „Lilla Dan“ získal 74,33 bodu, oba modely byly oceněny bronzovými medailemi.

Zbývají třídy **C6** (modely z plastových stavebnic) a **C7** (modely z papíru). Zde jsou modeláři prezentovány modely z plastových nebo papírových stavebnic („vystřihovánek“). Tyto třídy měly ve svých řadách i juniory, kterým tento způsob práce vyhovuje, neboť dokončují sériové polotovary. Jde o nové třídy a jistě bude muset dojít k určitým korekcím ve výběru modelů aby soutěže nebyly v budoucnu těmito modely, které se přeci jenom snáze a rychleji zhotovují, zavaleny. I zde ovšem byly k vidění hezky provedené modely. Naši také bodovali. Junior Martin Janoušek se ve třídě C6 umístil na 20. místě (třetí z juniorů). Bylo to s modelem německé ponorky U-2540 v měřítku 1:144 za který dostal 83 bodů a stříbrnou medaili. Jiří Janoušek získal v C7 B stříbrnou medaili (za papírový model německého bitevníku „Bismarck“ v měř. 1:400), když obsadil 16. místo za 81,33 bodu (**obr. 2**). Účast našich modelářů byla velmi úspěšná (viz první část v č. 11/98). Větším rozsahem, především snímků, jsem chtěl přiblížit čtenářům modely této kategorie lodních modelářů. Ve třídách C se souboje neodehrávají na



„Dubrovačka Nava“ Branko Kacanskiho z Chorvatska. Jeden z modelů patřících do třídy C5.

vlnách vodních nádrží, ale v „modelářských dílnách“ obyčasných pokojů při trpělivé a pečlivé stavbě modelů. Vlastní soutěž je už pouze vyvrcholením usilovné modelářské práce.

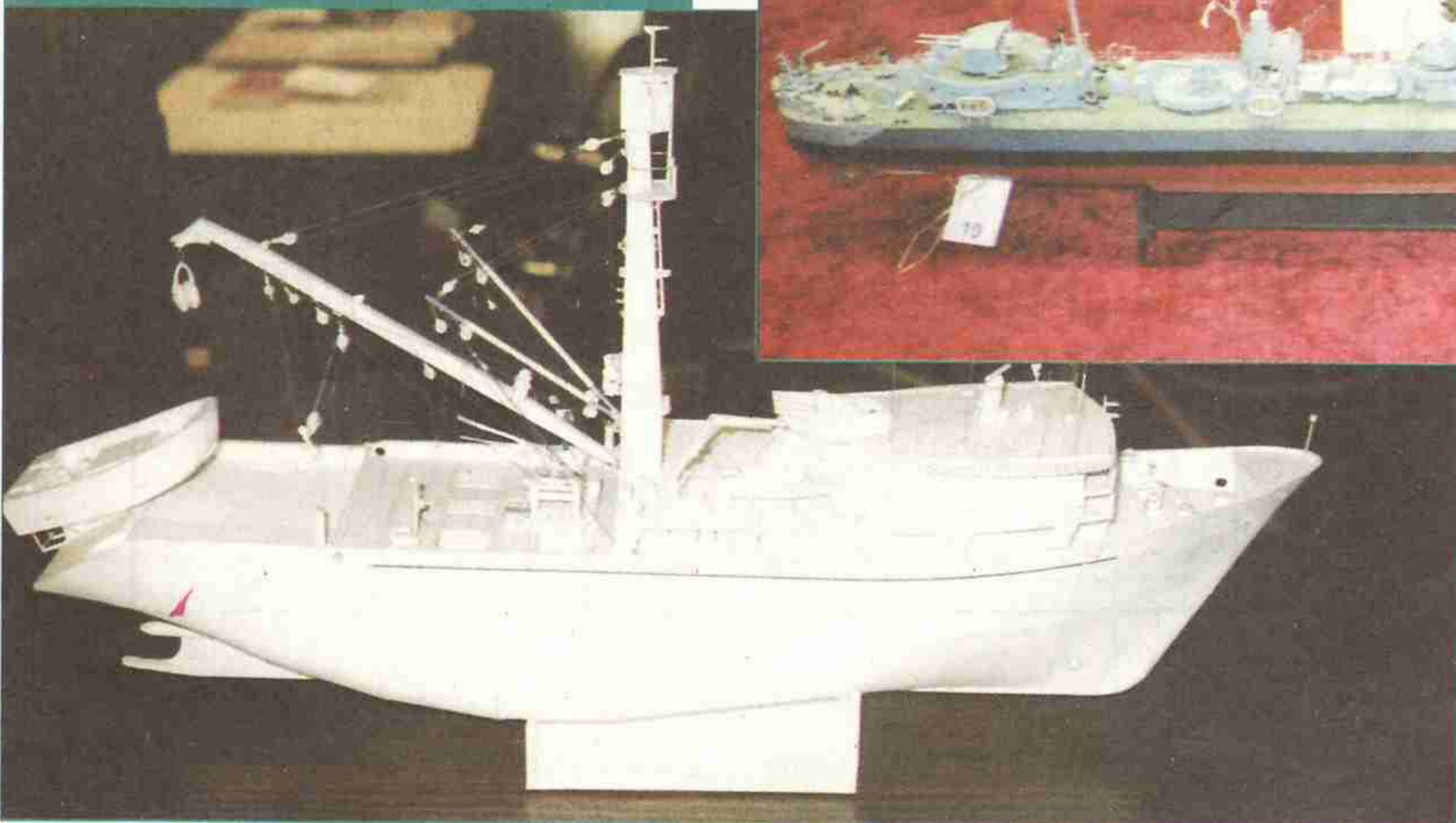
-ZP-

Foto: Z. Tollar a L. Putz

Křižník „ORP Piorun“ v měřítku 1:150 zhotovený polským modelářem D. Kuczkowskim z papíru - stříbrná medaile za 82,67 bodu.



Papírový (nenatřený) model C7 rybářské lodi „Albatun B-415“ W. Braziuka z Polska.



Jako závěrečný snímek k třídičnému „seriálu“ o MS lodních modelářů jsem vybral fotografii již zmíněného nákladního parníku Soldek, kotvícího jako plovoucí muzeální exponát před námořním muzeem. Také jeho prohlídka (zdarma) se stala místem pro studium detailů námořních lodí.

Sabo RC modely

Laurinská 17
811 01 Bratislava
Tel.: 0905/643 389
Fax: 44 88 13 61

KYOSHO

MVVS



robbe

Vám ponúka:

Regulátory JETI

05 micro	875,- Sk
10 JETI	1215,- Sk
25 JETI	1500,- Sk
35 JETI	1680,- Sk
050 JETI	875,- Sk
110 JETI	1215,- Sk
250 JETI	1500,- Sk

Motory MVVS, OS MAX

2,5 MVVS D/RC	1550,- Sk
3,5 MVVS G/RC	1980,- Sk
4,6 MMVS G/RC	2080,- Sk
6,5 MVVS G/RC	2250,- Sk
OS MAX 40 G/RC	3400,- Sk

Náhradné diely, výfuky atd.

Veľa ďalšieho materiálu pre modelárov.



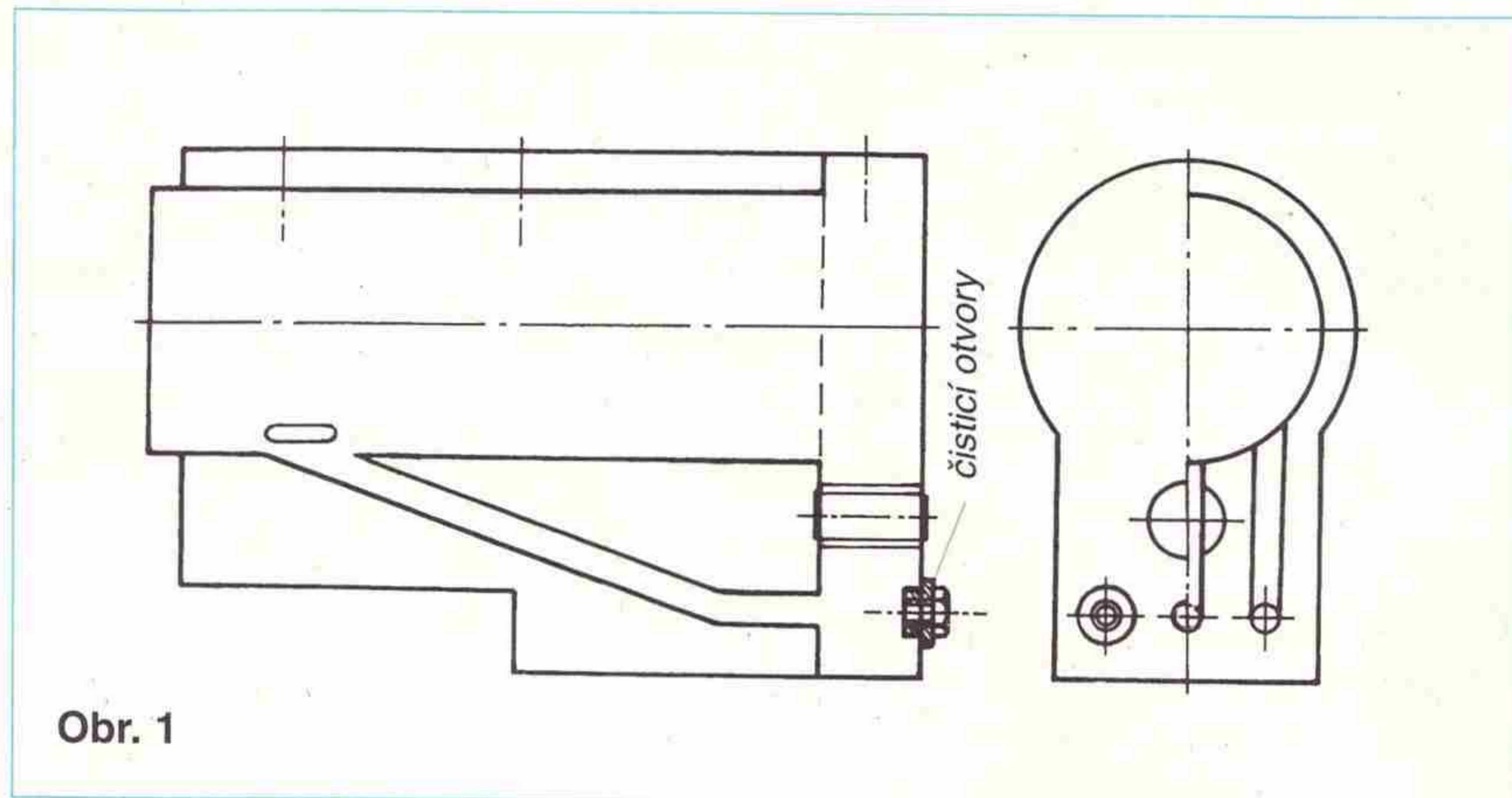


(6)

PARNÍ KOTLE PRO MODELY (2)

KOTEL S VODNÍMI TRUBKAMI

Kotle vodotrubnaté jsou pro svou relativně velkou výhřevnou plochu a rychlý vývin páry dost rozšířené i pro modelové použití. Jedna ze starých konstrukcí, vhodná i pro začátečníky byla zkonstruována Fredem Smithiesem už před sedmdesáti lety pro malé modely lokomotiv. Ohřev je lihovým kahanem, pro větší provedení lihovým hořákem (obr. 1). Dost oblíbeným typem je i ležatý kotel s varnými trubkami na spodní straně. Pro zajištění cirkulace - a aby se zabránilo jejich praskání - musí být tyto trubky zapájeny v šikmé poloze (obr. 2 - Jednoduchý kotel vodotrubnatý). Počet těchto trubek kolísá v závislosti na průměru kotle: 3 pro průměr kotle 50 mm, až po 9 v holandské konstrukci pro průměr kotle 100 mm. Pro ohřev je vhodný upravený plošný lihový či propan-butanový hořák. V obou případech jsou jako varné trubky použity Cu trubky 6/8 (6 mm vnitřní, 8 mm vnější průměr), v druhém případě vpájené do Cu trubek 8/10 na vstupní straně (spádové trubky) pro zajištění lepšího proudění vody v trubkách (obr. 3, obr. 4). Kotel se třemi šikmými varnými trubkami zmiňuje též Curti (*pramen 2*). Je však také uváděn jako typ Stuart (*pramen 1*) s kapacitou 2 až 2,5 cm³/min/100 cm² VP. Jiné prameny jej uvádějí jako typ Babcock-Wilcock, zřejmě při použití většího množství varných trubek. Zajímavou konstrukcí je parní kotel americké konstrukce, kde jako varná trubka slouží měděná trubka stočená do kuželové spirály - ohřev „letlampou“ či hořákem na propan-butan (obr. 5, resp. obr. 5A - *bližší informace nejsou známy*). Modifikací je následující konstrukce, kde jsou použity šikmé varné trubky, kónicky stočená Cu trubka slouží jako přehříváč páry (obr. 6 - *na*

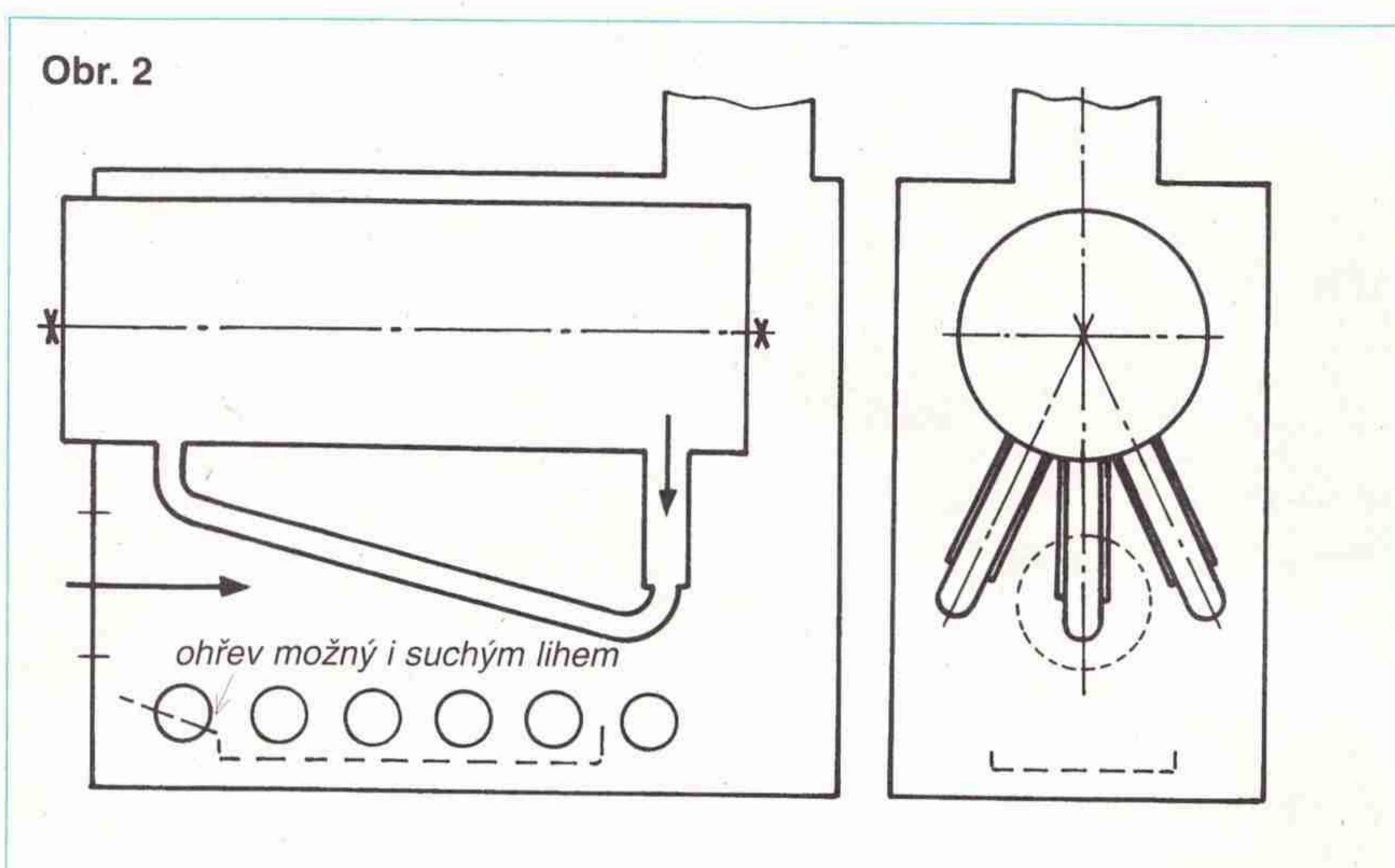


Obr. 1

nákresu je celkové provedení). Jednou z neznámějších konstrukcí, vhodných zvláště pro lodě, je vodotrubnatý kotel typu Yarrow (obr. 7). Jde o třídílný kotel, horní kotel o větším průměru je spojen se dvěma dolními o menším průměru pomocí spádo-

použití je vhodný dvojitý hořák pro propan-butan.

Uváděná kapacita je 10 cm³/min/100 cm² VP. Možná je také modifikace s použitím varných trubek tvaru „U“ využívající teplotního spádu (7B).



Obr. 2

vých trubek pod pod kterými jsou umístěny hořáky (7A). Kotel má velké topeniště s odpovídající velkou VP (výhřevnou plochou). Při použití na parních člunech v něm bylo možno topit i uhlím. Pro modelové

Kotle s vodními trubkami mají poměrně malý objem vody, proto je třeba během provozu hlídat hladinu vody, aby při nízkém stavu vody nedošlo k přehřátí trubek a ke zničení kotle roztržením (výbuchem) v důsledku lokálního vývinu velkého množství páry. Proto se kotle tohoto typu, resp. kotle s malým objemem vody - při požadavku delšího provozu vybavují - zařízením na doplňování vody za chodu stroje (čerpadla, injektory).

Tomáš Krejčí

Nákresy: autor a archiv

Prameny:

Handbuch Modell Dampfmaschinen (Rob van Dort, Joop Oegma) Schiffmodellbau (Orazio Curti)

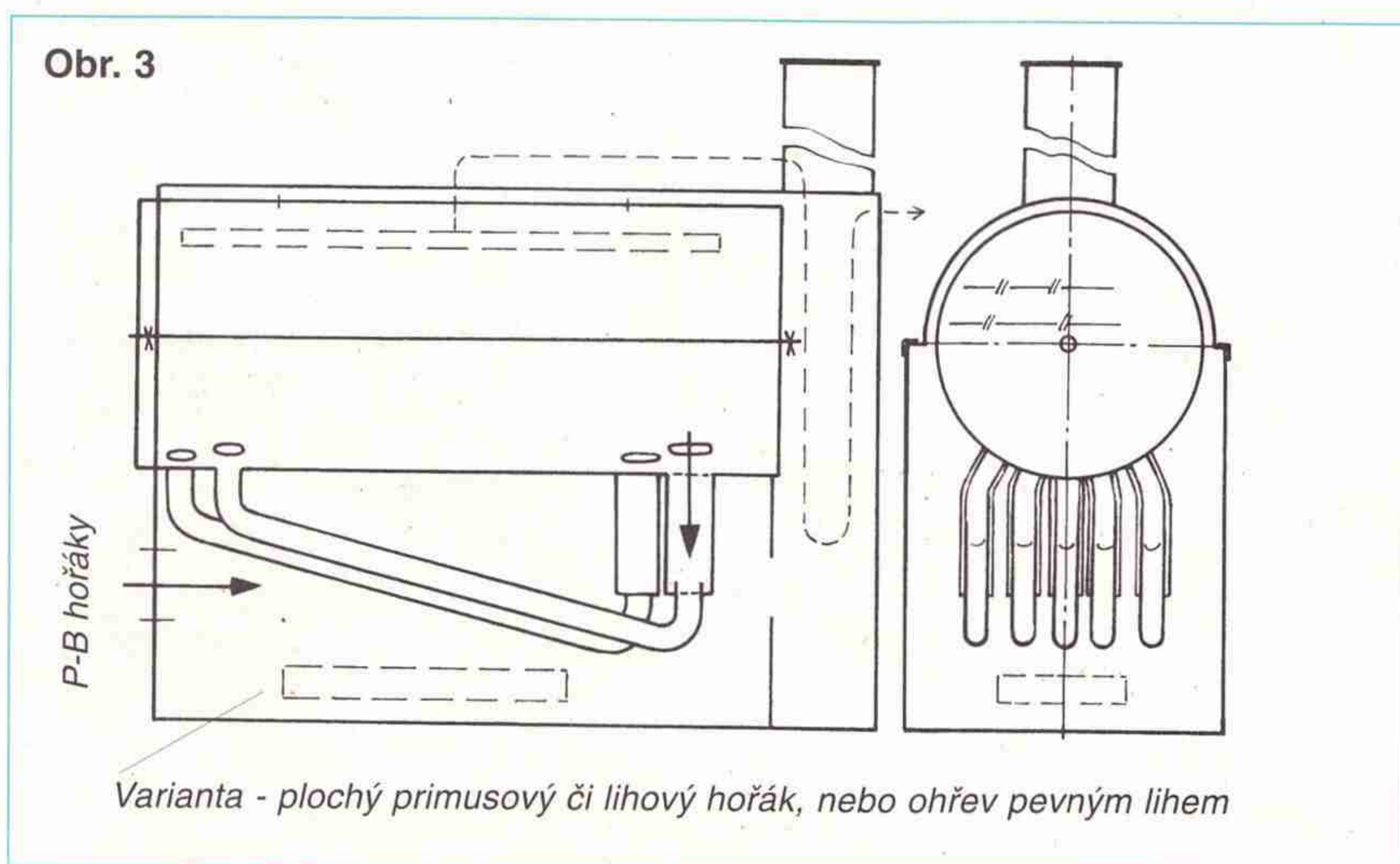
Junyj Morjak, konstruktor (A. A. Bezakurnikov)

Praktická mechanika (J. Krutina)

Parní stroje a turbíny (Ing. J. Klág)

Modely elektromotorů a parních strojů (Abramov, Chlebanov)

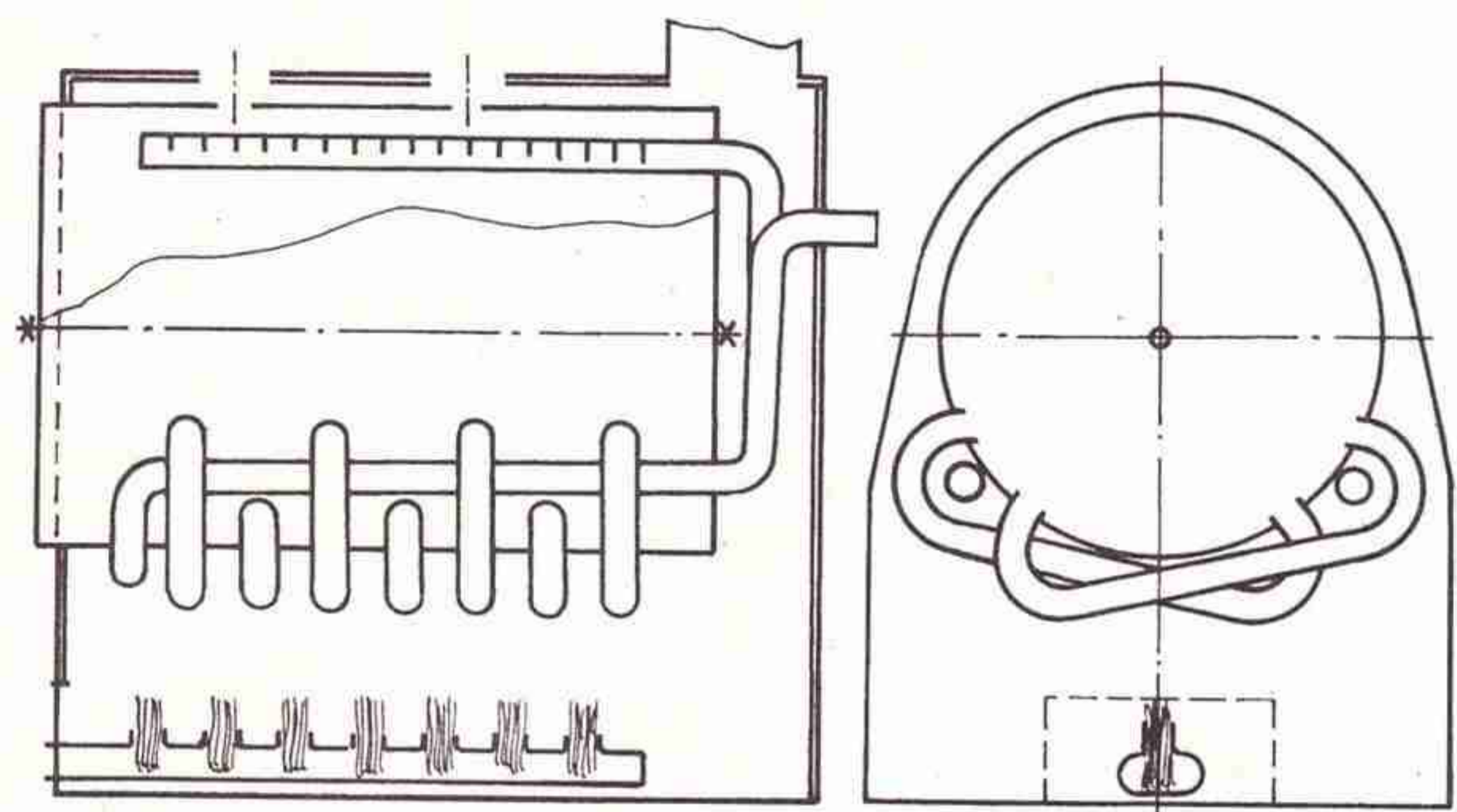
Model Boats



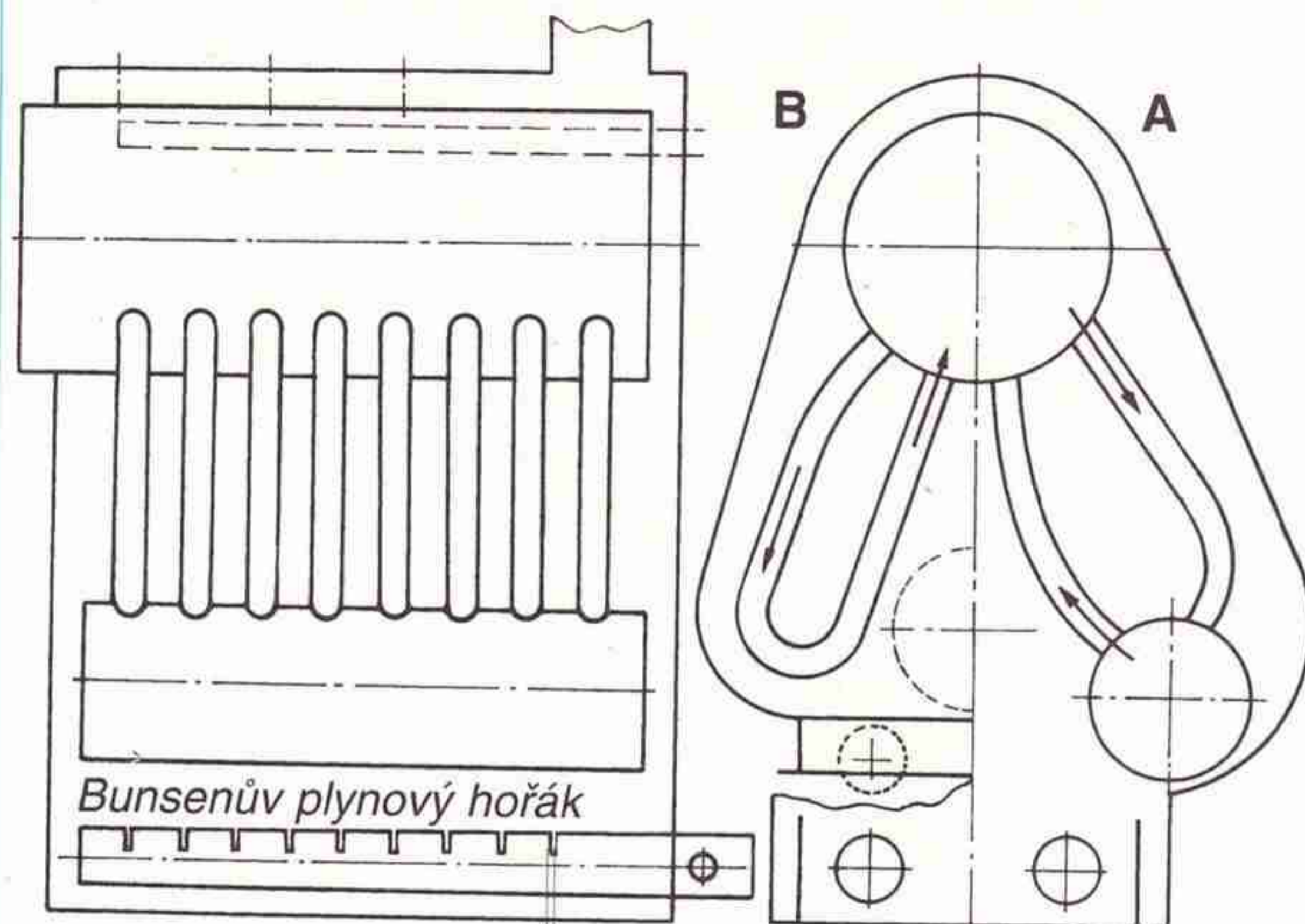
Obr. 3

Varianta - plochý primusový či lihový hořák, nebo ohřev pevným lihem

Obr. 4



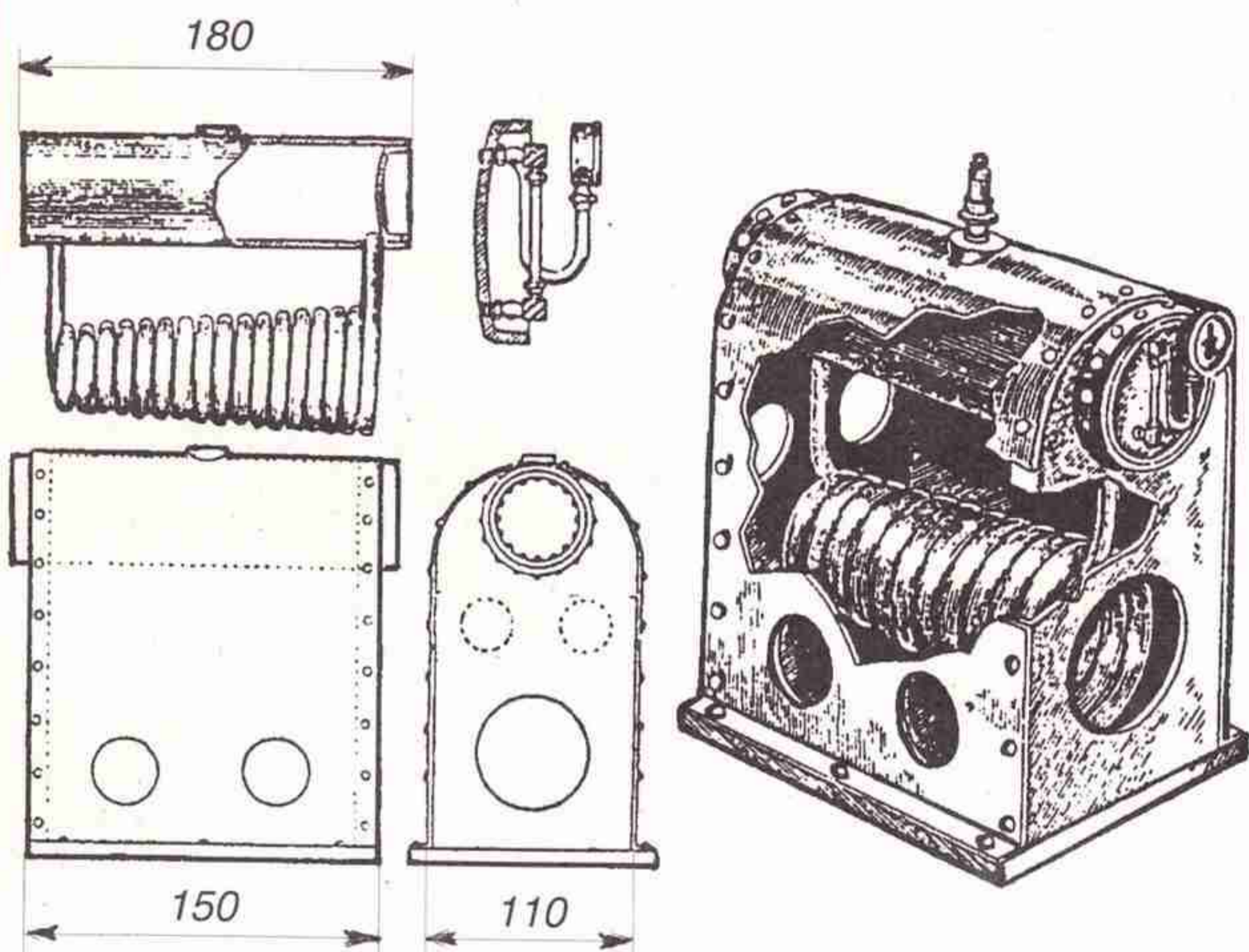
Varianta vodotrubnatého kotle s příčnými trubkami



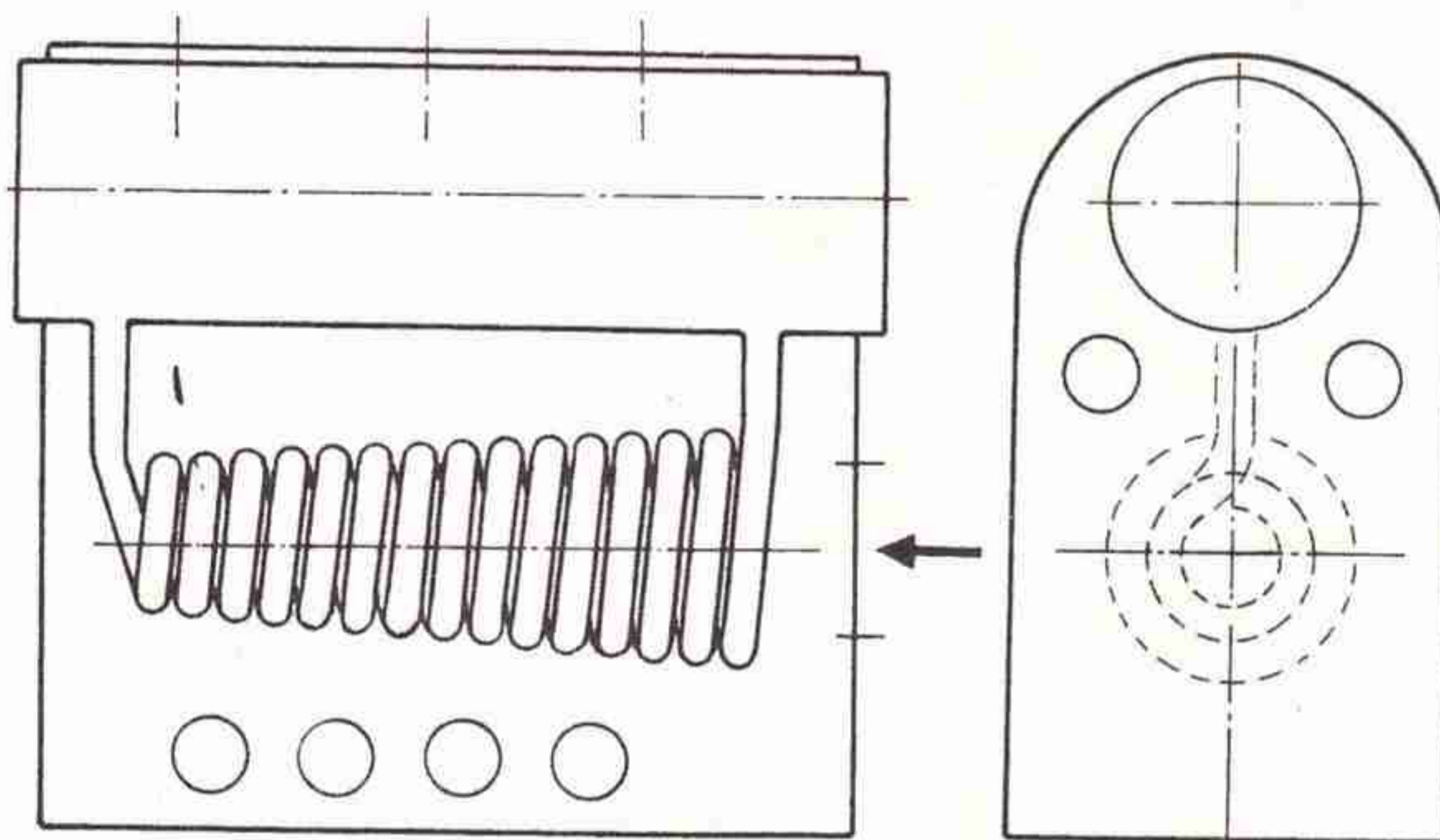
Obr. 7

Ø 0,6~0,8

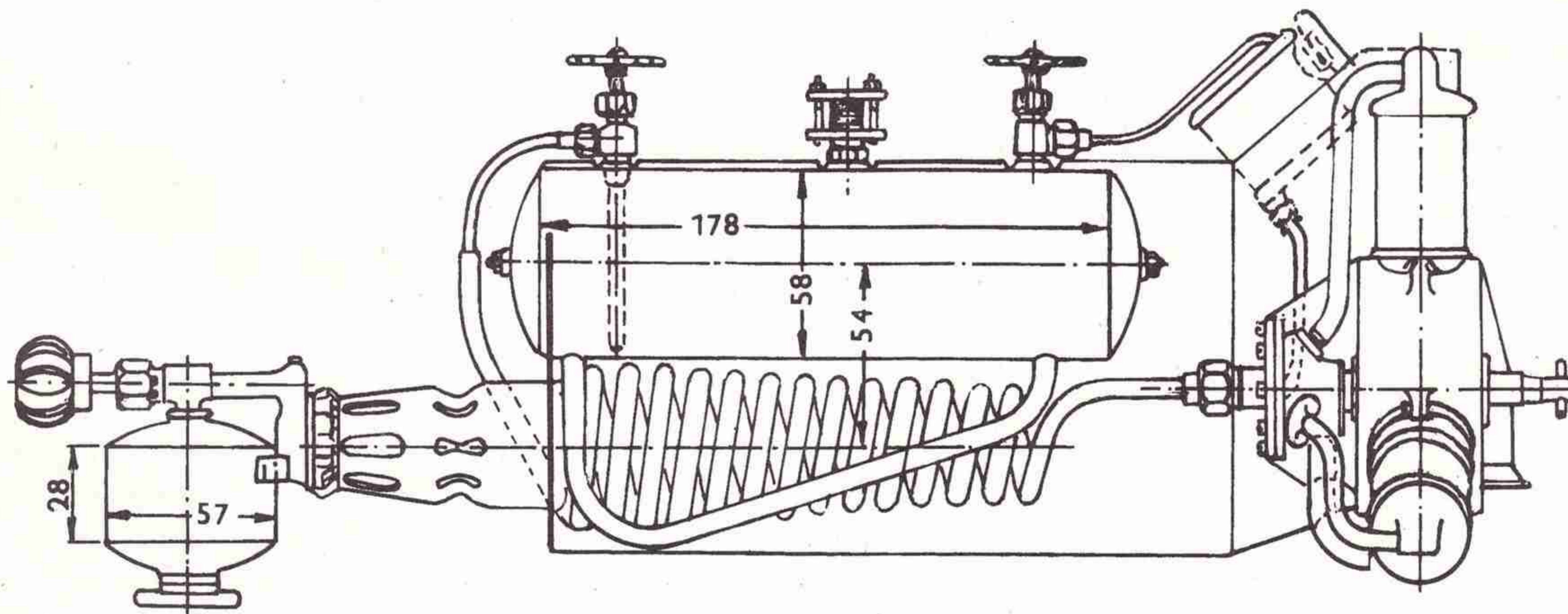
Obr. 5A



Vodotrubnatý kotel amerického typu (spirála z Cu trubky ø 6/8



Obr. 5



Obr. 6



Schuco[®]

ZNAČKA KVALITY S DLOUHOLETOU TRADICÍ

V sešitu č. 12/98 jsme vám slíbili, že se v druhé části zaměříme na „veteránskou“ nabídku fy Schuco, která je nabízena souběžně s modely současných automobilů. Mezi „oldtimery“ najdeme jak předválečnou klasiku, např. BMW 328, tak i nejmladší typ, tj. NSU 1000 TTS. Jde opět o precizně zpracované modely v měřítku 1:43, které Vám předvedou průřez automobilou historií.



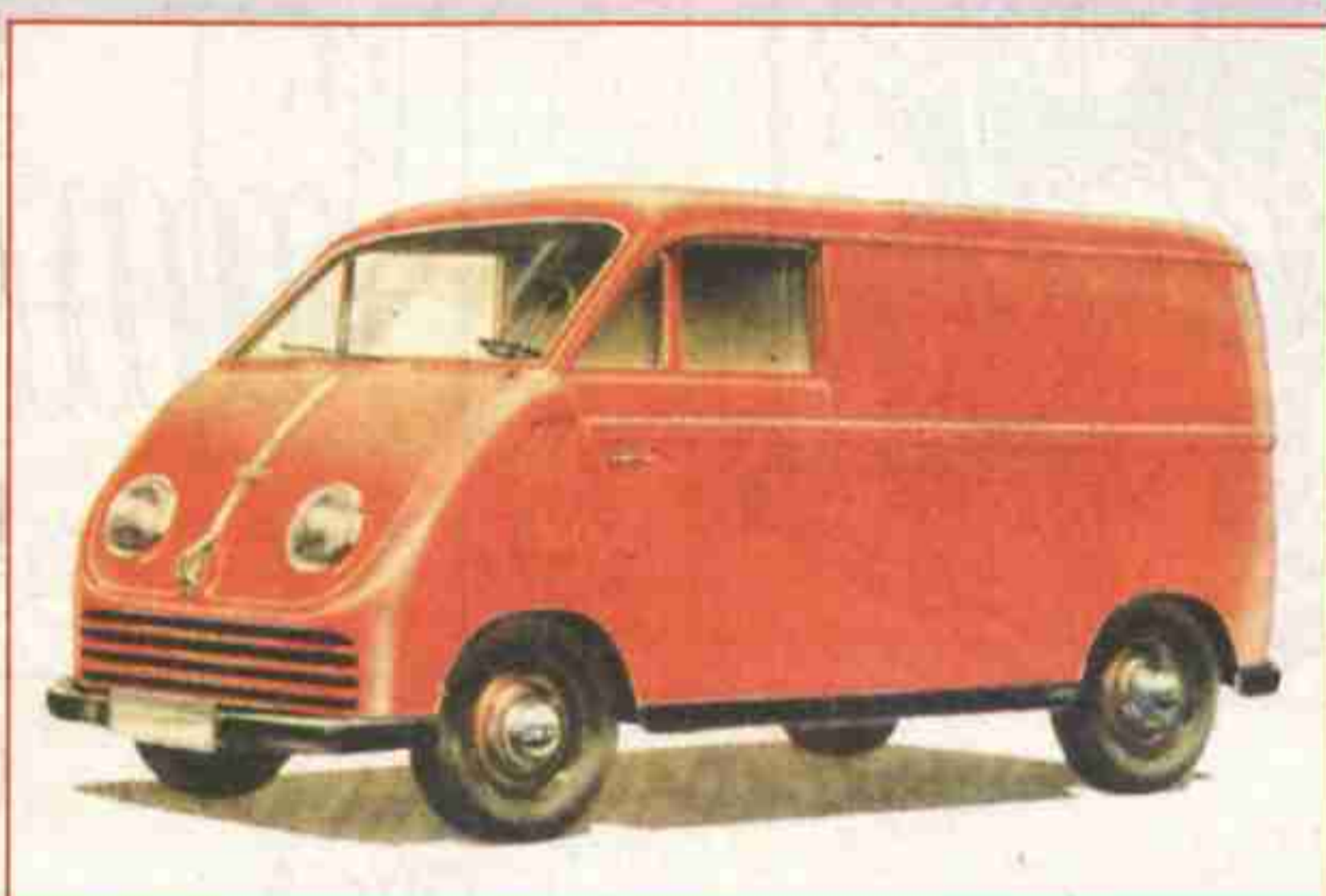
Goggomobil (A - Hans Glas), Lloyd 600 (B - Borgward), BMW Dixi (C - BMW). Tato tři auta patří do kolekce „miniatur“, která se vyráběla (v různé době) pro méně majetné motoristy. Jejich modely ukazují kudy se dříve ubírala historie výroby automobilů a jak ji ovlivňovala kupní síla obyvatelstva.



Populární „jezdící blecha“ na čtyřech kolech - **BMW Isetta** - je opět nabízena v mnoha barevných a typových provedeních.



BMW 501



Nezaměnitelný design má veteránská dodávka **DKW Schnellaster**. Její model se nyní objevil v prodeji v první verzi (v šedé barvě bez potisku).

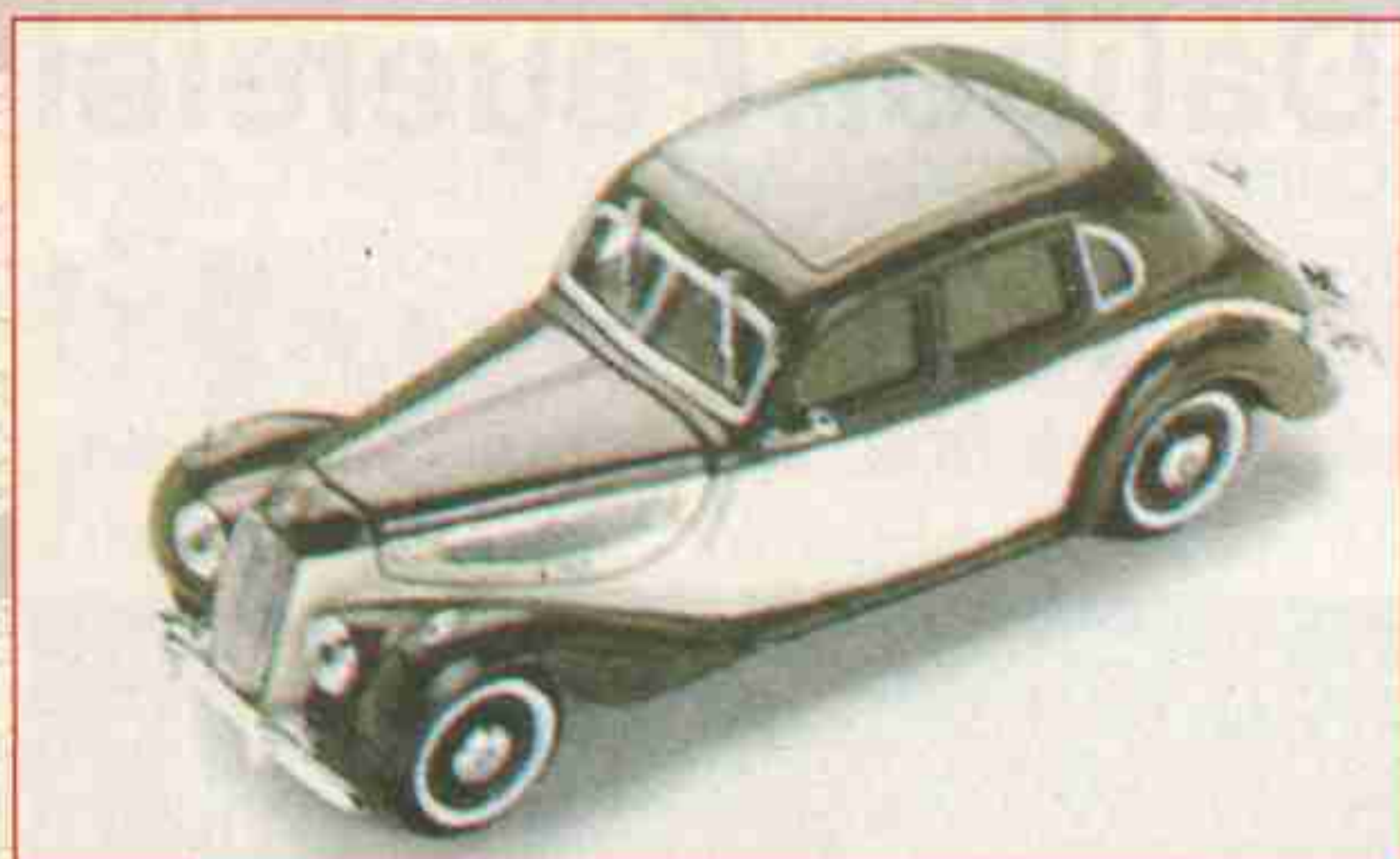


BMW 502

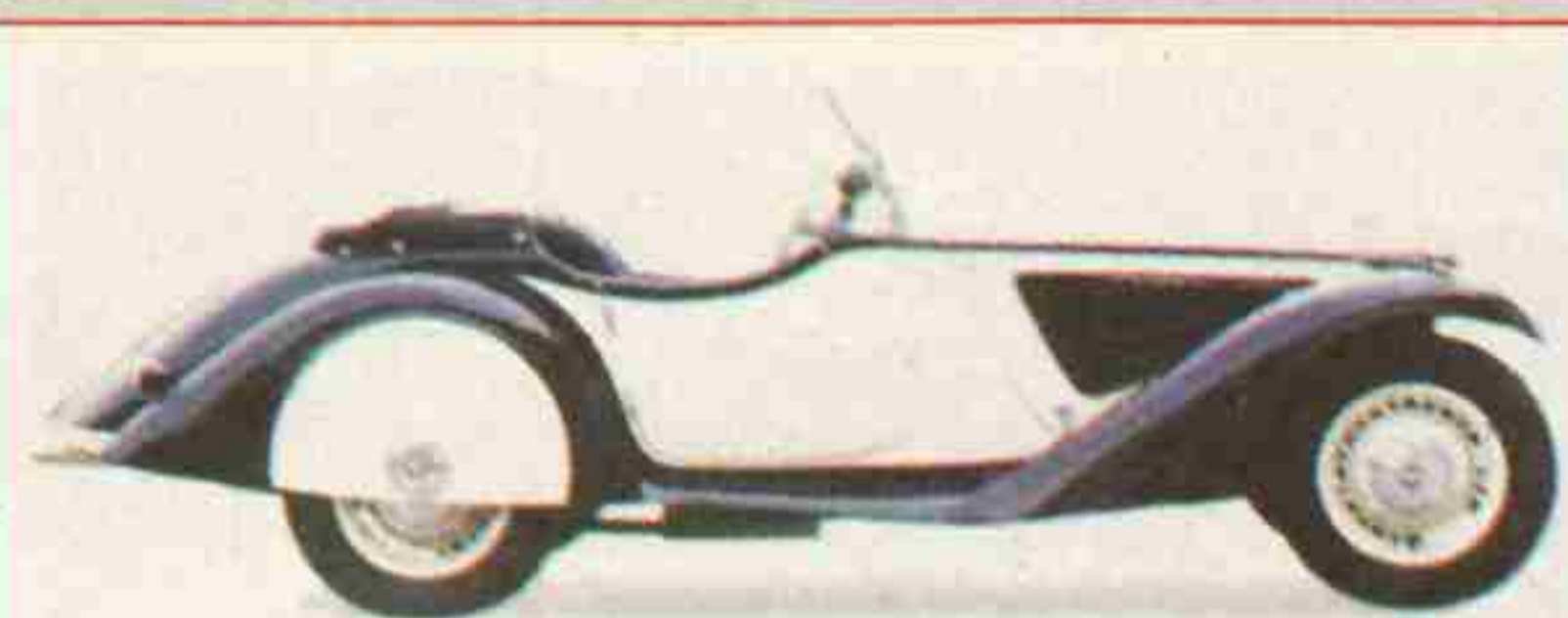
TEMPO. Klasická německá tříkolka je nabízena v mnoha variantách - valník, valník s plachtou, skříň. Skříňová varianta je využívána k různým potiskovým variantám.



BMW 328



BMW 335



BMW 315/1



NSU 1000 TTS



BMW 503



BMW 600



DKW 3=6



BMW 507



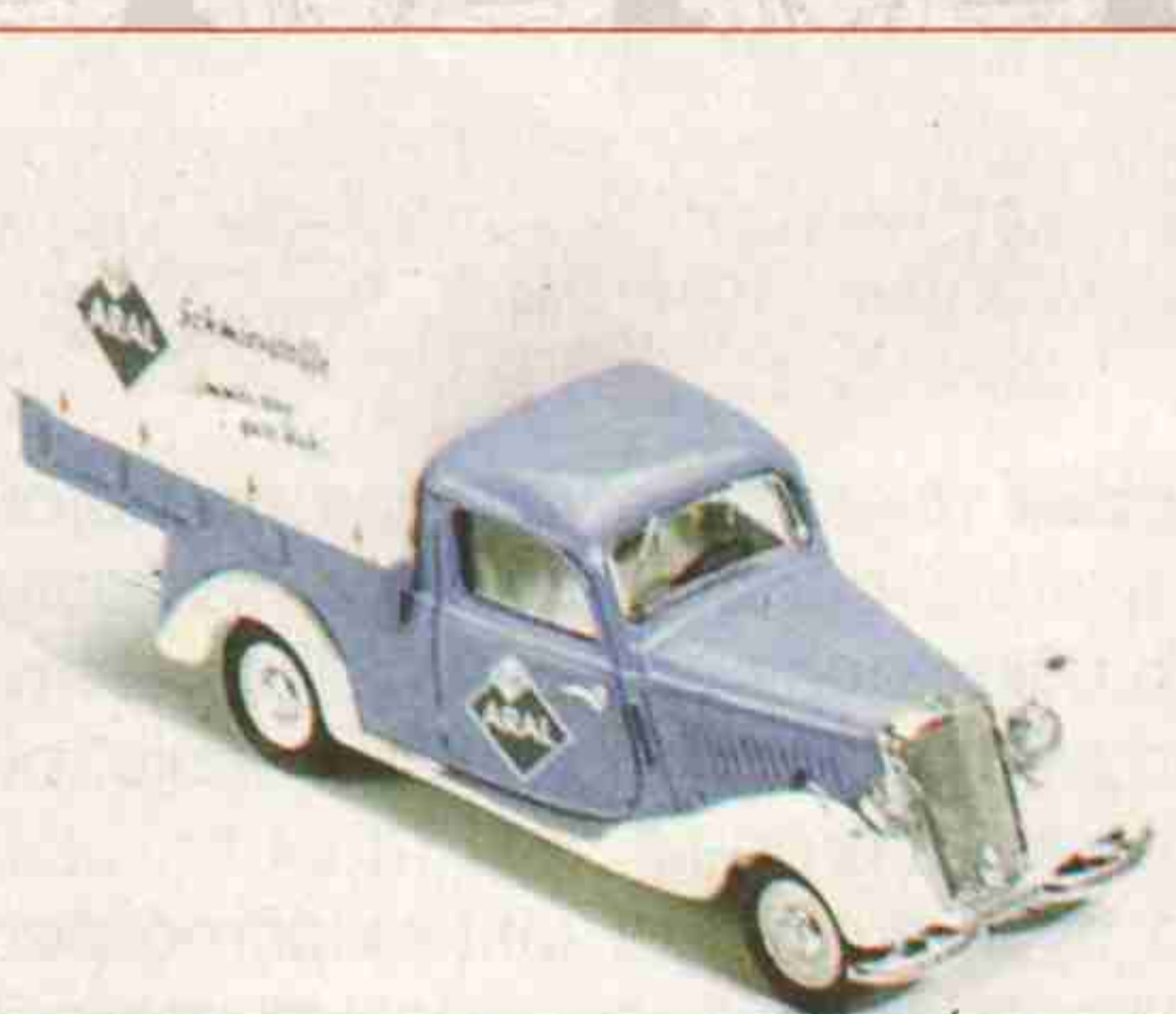
BMW 2500

Kolekci uzavírají čtyři modely. **NSU 1000 TTS** (ve své době velmi oblíbený automobil s motorem vzadu); **DKW 3=6** (velmi zajímavý typ z padesátých let, dodáván i jako uzavřený); **Opel GT** (známý sportovní typ automobilky Opel, novinka loňského roku).



BMW 2000

Nejsilněji je v nabídce veteránů zastoupena německá značka BMW což jistě potěší příznivce a sběratele této značky a modelů. Nabídka obsahuje: **BMW 501**; **BMW 502** (tato limuzína je dodávána v civilním provedení, jako taxík, policejní a hasičský vůz); **BMW 328** (kabriolet s plátěnou střechou); **BMW 335**; **BMW 503** (méně známý typ kabrioletu); **BMW 507** (tento typ byl řazen mezi tzv. supersporty); **BMW 2000 TAXI** (dodáváno také jako civilní nebo policejní vůz); **BMW 2002** a **BMW 3.0 Csi** (typy 2002 a 3.0 Csi jsou v civilní verzi, dobře se však osvědčily také jako okruhové závodní automobily třídy „Cestovních vozů“ v sedmdesátých letech); **BMW 315/1** (klasický veteránský kabriolet byl připraven jako novinka loňského roku); **BMW 600** a **BMW 2500** (dvě novinky loňského roku jsou dodávány - ostatně jako všechny další modely - v různých barvách, typ 600 také jako „německý žlutý anděl“ - ADAC).



BMW 2002



BMW 3.0 Csi



Opel GT

Čtvrtým modelem je **Mercedes Benz V 170**, který výrobce (fa Schuco) nabízí v širokém sortimentu. Od osobního vozu, přes valník s plachtou až po skříňovou úpravu. Všechny nákladní verze jsou vyráběny v několika různých firemních provedeních, které se každoročně obměňují.

Těmito dvěma články jsme obsáhli jen zlomek z produkce a historie firmy Schuco. V některém z dalších sešitů se ještě k této známé firmě vrátíme.

-PV-

Další informace a tyto modely můžete získat u firmy Fox Toys (tel./fax: 02/781 56 89)

„sny a skutečnost“

(3) SKUTEČNOST

Tento typ reklamy či upoutávky, která dnes tvoří rozhodující výrobní produkci firmy Lledo se dá klientovi nabídnout a doporučit jako doplněk ke zboží nebo službě, která koncový produkt doplní. Je pravdou, že na takovou formu z ekonomických důvodů zatím u nás mnoho firem nereaguje. Finanční prostředky vždy hrají podstatnou roli, ale je třeba, aby byly dobře zhodnoceny. Obdobná reakce klientů byla např. ještě nedávno i za „velkou louží“. V Americe před třemi lety tvořila osmdesát procent rozpočtu místních firem mediální reklama a pouze dvacet procent podpora prodeje plus prezentace na veletrzích a prodejních výstavách. Dnes se poměr obrátil a osmdesát procent činí přímá podpora prodeje. Faktem zůstává, že

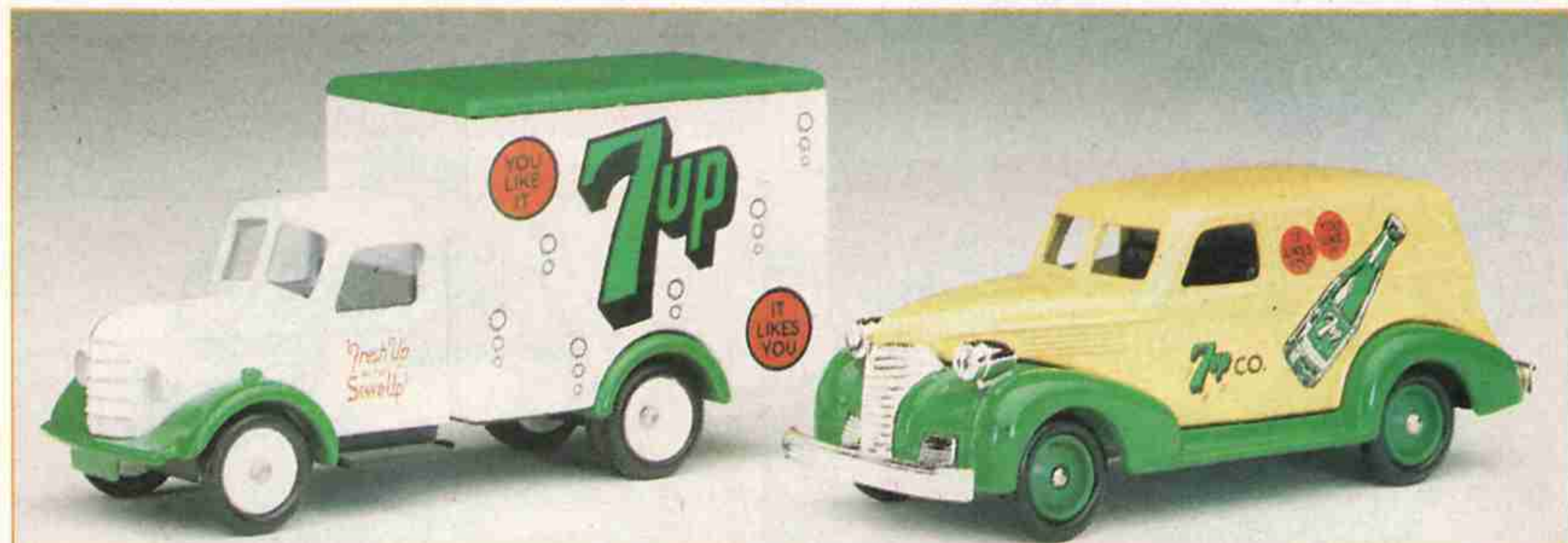


Nádherný reklamní vůz pro firmu Oetker - Mercedes Benz Special Events Van (PM 123).

mediální reklama je vnímána monotónně a stala se stereotypem. Často má větší účinek oslovení zákazníka ve chvíli, kdy výrobek nebo službu kupuje, přímo v místě prodeje.

Rád bych zmínil, že taktika přímé podpory prodeje je u nás dosud nezvyklá strategie. Tento typ netradiční, zajímavé a velmi přitažlivé reklamy pro různé příležitosti ve formě automobilových modelů promotional, v osobitých autorizovaných obalech, nabídla nově před dvěma lety také českým klientům (ve výhradním zastoupení firmy) Lledo pražská reklamní agentura Admen. Základní filozofií je zviditelnění klienta vkusnou a neotřelou formou, upevnění pozice v podvědomí uživatelů trhu a služeb a v mnoha případech, jako třeba nárazových reklamních kampaních, slouží pak tyto modely jako přímá podpora prodeje, nebo jako trvalá upoutávka pozornosti zákazníků na zajímavý servis nebo výrobky.

Výrobní program firmy Lledo má dnes v základní řadě Days Gone 95 modelových typů (ne všechny se již vyrábějí). Mezi poslední například patří nádherné parovozy DG 88000 1931 Sentinel DG4



Bublinek pro osvěžení není nikdy dost. Bedford 30cwt Truck (DG 59016) a Pontiac Delivery Van (DG 61008) s příchutí „7up“.

(skutečný parní automobil se mimo jiné vyráběl v licenci ve dvacátých až třicátých letech v plzeňských Škodových závodech pod značkou Škoda-Sentinel) a DG 91000 1930 Foden „C“ 6-ton.

S přechodem podstatné části vlastnických práv firmy na amerického majitele se v modelové řadě objevil nový typ automobilu DG 90000 1962 G.M.C. 4000 Tanker Truck (opět zakázka pro již zmíněný „Chevron“, ale v základní katalogové produkci nabízený v barvách společnosti Texaco) a pro podzimní trh roku 1998 byl na tomtéž podvozku připraven pro milovníky hasičské

techniky model DG 95000 1966 G.M.C. Fire Truck. V řadě modelů Promotional (PM) existuje 26 typů, kterým vévodí již zmíněné historické cisternové vozy včetně dvou s koňským spřehem, jednoosá dodávka tažená koněm (PM108) a dvouosý vozík (PM113), dále výše popsané rychlostní vozy, doplněné čtyřmi typy historických závodních vozů z éry závodů v Brooklandu: PM101 1933 MG Magnette, PM102 1922 Aston Martin, PM103 1923 Sunbeam a PM104

1931 Alfa Romeo. K zajímavostem patří i zakázkový model rychlostního vozu pro závodní stáj Thrust S.S.C., který 15. října 1997 překonal ve světovém rekordu rychlost zvuku (771 mph/mach 1,03) jako PM122. Této skupině modelů vévodí dva typy kamionů, hojně využívaných



(LP 13284) Ford Model A „Milka“.

k reklamním účelům PM118 1995 Kenworth Artic a PM119 1994 Volvo FH12 Artic. Pro celkový přehled produkce modelů Lledo ve všech řadách uvádím v závěru katalogový seznam. Finalizací promotional modelů v menších sériích se ve spolupráci s firmou Lledo zabývá malá britská společnost Stevelyn Models, která finalizuje klientské modely po vzoru některých prvních



Třinápravový Scammel 6-Wheeler (DG 44011) a dodávkový Chevrolet (LP 26007), tentokrát plné chuti „Heinz“.

firemních „promotional“ pomocí samolepicích obtisků a tyto modely mají pro sběratelskou orientaci přiřazenu svoji kategorii **SP, SL** (Special Limited) je další, zatím poslední řadou katalogově produkováných modelů Lledo pro zvláštní reklamní a propagační účely. Celkem bylo od jara 1983 vyrobeno ve všech zmíněných řadách **DG, M, LP,**



Pod číslem LP 06738 najdeme Ford Model „T“, první český (ale i východoevropský) „Promotional“ model.

PM, SP a SL a více než 8800 modelových variant a jsou svým ojedinělým množstvím pro skalního sběratele opravdu tvrdým oříškem.

Nakonec bych rád ještě podotkl, že cílovou skupinou těchto krásných reklamních automobilů nejsou jen tradiční okruhy spotřebitelů, obchodních partnerů nebo prestižní záležitosti mezi konkurencí. V tomto případě jde přece jenom ještě o víc, neboť tyto die-cast modely se stávají také vyhledávanými exponáty pro



Chevrolet „Schwepps“ (LP 26009).



Když potřebujete vyprat, (DG 63012) Bedford 30 cwt Delivery Van a (DG 6066) Ford Model T Van vždy poradí, jaký prací prostředek zvolit.

kolekce sběratelů automobilových modelů, jejichž potenciál není nezanedbatelný (tvoří totiž největší procento všech sběratelských oborů) a nabízí tím klientovi další velkou skupinu oslovených zákazníků. Vedle standardních katalogových modelů Lledo, tvoří tyto „promotional“ zvláštní kategorii a o to více jsou sběrateli vyhledávány a ceněny a objevují se při různých příležitostech na výstavách a expozicích s tím, že na rozdíl

všechny „Lledaře“ velkým svátkem. Těchto setkání se také každý rok s hlubokým zadostiučiněním zúčastňuje i dosud velmi vitální doživotní prezident firmy Lledo - „Jack“ William Odell, O.B.E.

EPILOG

Kdo tyto modely uvidí poprvé, jistě si je zamiluje. Kdo se s nimi setkal, pochopí. Sběratel bude netrpělivě očekávat další novinky a s trpělivostí, vlastní tomuto ži-



Určitě už víte jaké pneumatiky jsou ty nejlepší? (DG 6700) Ford Articulater Truck a (DG 20017) Ford Stake Truck vás nenechají na pochybách.

od jiných reklamních a propagačních předmětů, které splynou s „davem“ nebo podlehnou rychlé zkáze a upadnou v zapomnění, tyto - vyjádřeno literární formou - přetrvávají věky...

Svědčí o tom např. nepředstavitelná návštěvnost zájemců všech kategorií na pravidelných každoročních Lledo Show, pořádaných firmou a RDP Publications na letišti v Duxfordu, které jsou pro

vočišnému druhu, hledat na příležitostných burzách chybějící barevné i typové varianty a lát nad nedostatkem informací pro svoje hobby. Měl by určitě rád svůj „vlastní“ klub. Měl by se ho časem konečně dočkat...

(Fotografie zapůjčeny laskavostí reklamní agentury **Admen**, Praha a z archivu autora.)

(pokračování)



Skupina modelů „automobilů“ určených pro překonání světového rychlostního rekordu pozemních vozidel. Bluebird, Railton Mobil Special, Spirit of America „Sonic 1“ a Thrust 2 (zleva) určené pro reklamní kampaň Kellogg's. Vzádu speciál Thrust S.S.C. v podobě z roku 1996.



Paul's Model Art

MINICHAMPS[®]

Novinky 12/1998 v měřítku 1:43 od firmy „PMA - Minichamps“.



Wartburg A 312 - 1958 (catalog. číslo: 430 015900)



Porsche 356 C Carrera - 1963/64 (430 062361)



Porsche 356 C Cabriolet - 1963/65 (430 062330)



Opel Kadett C - 1973/77 (430 045600)



Porsche 356 C Coupé - 1963/65 (430 062320)



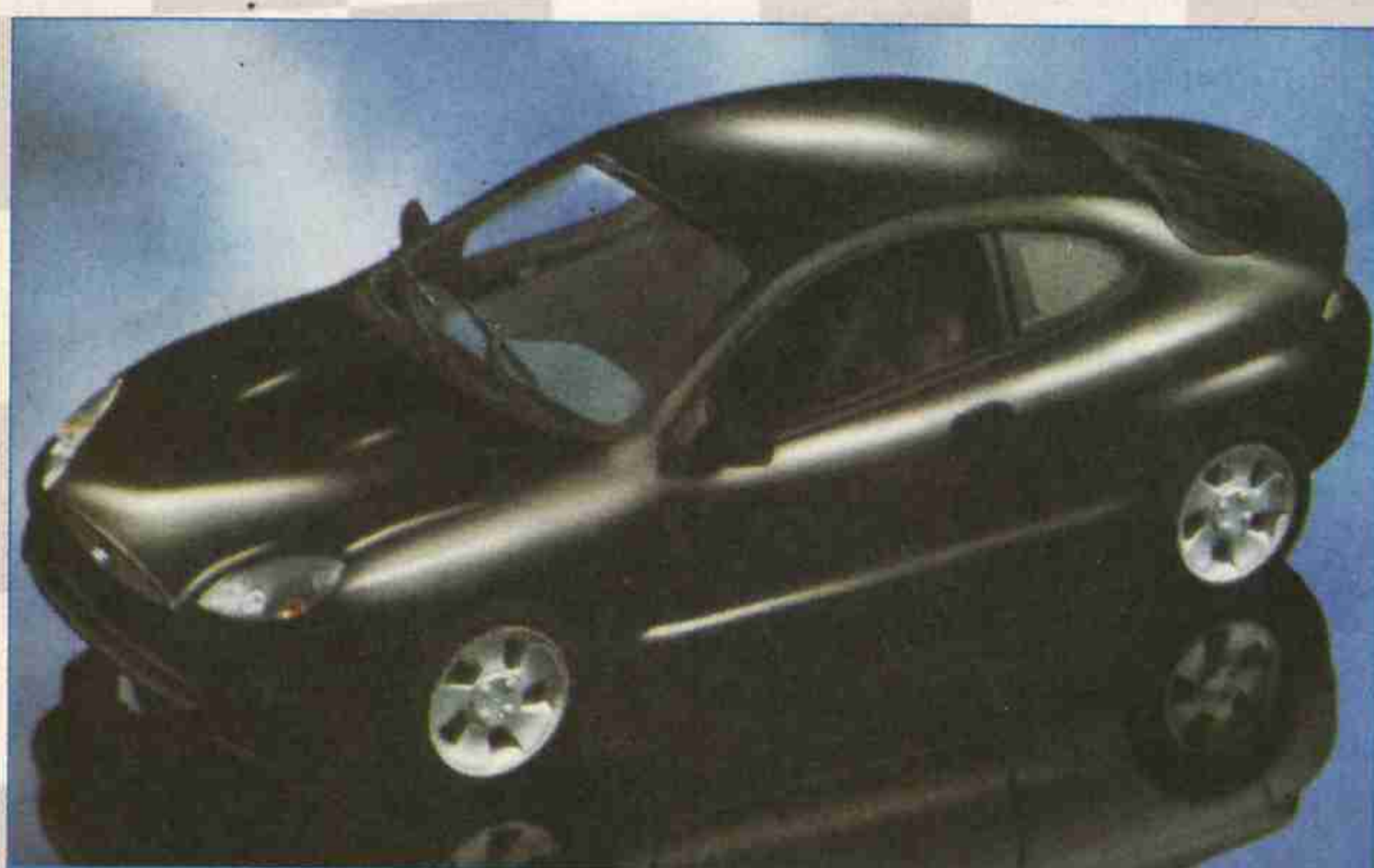
BMW M Roadster - 1996 (430 024360)



Ford KA - 1996 (430 086400)



Saab 9-5 - 1997 (430 170640)



Ford Puma - 1997 (430 086520)



VW Golf - 1997 (430 056000)



Seat Arosa - 1997 (430 057100)



Peugeot 406 Coupé - 1997 (430 11620)

V případě zájmu nás kontaktujte na adrese: FOX Toys, s.r.o., Královická 96, 100 00 Praha 10, tel./fax: 02/781 56 89



herpa® malé modely pro velké sběratele



1) Peugeot 406 STW '98

NOVINKY 1998

Ani lednová nabídka nepřináší žádnou převratnou novinku (1:87), až na velmi pěkný model Mercedes Benz Actros L v provedení „OBI“.

LEDEN (1 - 10)

1) Peugeot 406 STW '98 - bílá varianta závodního okruhového typu určená opět pro modeláře, kteří si chtějí peugeota „dozdobit“ podle některé ze skutečných verzí (022668).



2) Porsche 911 GT3

2) Porsche 911 GT3 - PC varianta již dříve vydaného modelu obohacená o další detaily, včetně znaku Porsche na kapotě (101158).

3) Mercedes Benz Vito ELW „Feuerwehr Stuttgart“ - další varianta hasičského vozu využívající mikrobusu MB Vito, tentokrát jde o verzi pro stuttgartské hasiče (044073).



3) MB Vito ELW

4) Mercedes Benz T2 „THW Detmold“ - automobil technické záchranné služby (THW) města Detmold. Auta „THW“, která poznáme na první pohled podle jejich ultramarínové barvy, jsou známá po celém Německu. Valníček na snímku má prodlouženou kabinu a ložný prostor krytý plachtou (044097).

5) MB Actros L „OBI“ - třinápravový valník s přívěsem opatřený hydraulickou „rukou“ v barvách známé firmy pro kutily „OBI“. Tato firma objednala tento model pro podporu prodeje v Německu,



4) MB T2 „THW“

kde je jednou z nejsilnějších společností v oblasti „Do-it-yourself“ (145374).



5) MB Actros L „OBI“



6) MB Actros L „Offergeld Logistik“



7) MB Actros L „Rogister Logistik“

herpa®

výhradní zastoupení pro ČR - FOX Toys
Královická 96/1659, 100 00 Praha 10, Tel./fax: 02/ 781 56 89
Euro: 0602 248 130, 0602 248 120

HLEDÁME NOVÉ PRODEJCE



8) MB Actros LH „Marantec”

6) MB Actros L „Offergeld Logistik” - tahač MB se skříňovým třínápravovým návěsem, souprava je v novém designu pro firmu „Offergeld Logistik” (145381).



9) MB Actros LH „Wandt, Braunschweig”

7) MB Actros L „Rogister Logistik” - tahač MB se zajímavě tvarovaným třínápravovým návěsem na přepravu sila. Tento model je také novou variantou pro logistickou firmu z Belgie (145398).
8) MB Actros LH „Marantec” - tahač MB s mrazírenským návěsem fy „Marantec” (145404).

9) MB Actros LH „Wandt, Braunschweig” - tahač MB s valníkovým třínápravovým návěsem (188265).
10) Scania 144 Topline „Pepsi” - švédský tahač Scania s velkoobjemovou návěsovou cisternou. Každoroční novinka pro fy Pepsi, která se u nás bohužel z licenčních důvodů neobjeví (187770).



10) Scania 144 Topline „Pepsi”

PRODEJNY

(Pozn. Najdete zde modely těchto měřítek: **A** - 1:18, **B** - 1:43, **C** - 1:87)

PRAHA (02)

MODELY - Havelská 10, 110 00 Praha 1 (Tel.: 0603 247 131) **ABC**

K & K - Tuklatská 3, 100 00 Praha 10 (779 848) **ABC**

KROKODIL - Bartolomějská 3, 110 00 Praha 1 (269 983 5) **C**

U KRÁLE ŽELEZNIC - Mánesova 42, 120 00 Praha 2 (22 25 25 25) **C**

ČESKÉ BUDĚJOVICE (038)

MODELY - Pražská 24 - Tržnice, 370 00 ČB (0602 408 912) **AB**

BRNO (05)

MODELY VALÍČEK - Slovákova 11, 600 00 (41 24 18 91) **AB**

MPM - Kounicova 87, 600 00 (74 61 16) **A**

RK - Model - Kounicova 87, 600 00 (41 24 91 85) **ABC**

MODELY NA ROLI - podchod pod Hl. nádražím, 600 00 (41 17 41 67) **ABC**

PLZEŇ (019)

PLZEŇSKÝ MODELÁŘ - Kollárova 32, 301 21 (72 20 727) **ABC**

MODEL TRAIN - Slovanská 154, 300 00 (0603 21 85 47) **C**

KARLOVY VARY (017)

TAWEKO KV-MODELY - Sokolovská 79, 360 00 KV (48 113) **ABC**

OSTRAVA (069)

OSTRAVAN - Puchmajerova 9, 700 00 (61 26 207) **ABC**

PŘEROV (0641)

JENA MODEL - Wilsonova 4, 750 00 (0641 445 6) **ABC**

ZLÍN (067)

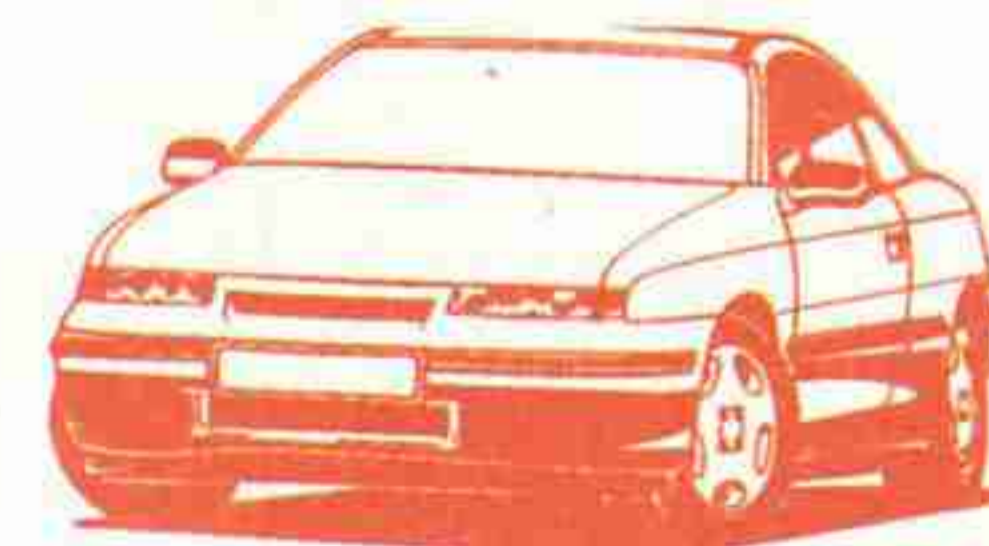
BABYLAND - Stará tržnice - Nám. Práce 1699, 760 00 (84 61 33) **ABC**

MODELY

PLASTIKOVÉ STAVEBNICE • MODELY AUT DIE-CAST

Specializovaná prodejna s automobilovými modely, výkup modelů aut všech typů a firem, platba hotově.

Prodejna: Havelská 10, PRAHA 1
INFORMACE tel.: 0603 247 131



Plastikové stavebnice, modely aut Die-Cast, hračky, modelářské potřeby a literatura.
Prodejna: Tuklatská 2105, PRAHA 10
INFORMACE tel.: 02/ 779 848

RC auta „Moravskoslezský pohár“

Moravskoslezský pohár RC automobilů dospěl v loňském roce do 9. ročníku (kateg. RC „On Road“ 1:12). V říjnu se jely čtyři soutěže (2+2) v Ostravě a v Havířově. V Ostravě v prvním závodě zvítězil Martin Kořínek z Kolína, druhý byl Karel Kratochvíl z Havířova a třetí Aleš Pelikán z Pardubic. Ve druhém závodě (v neděli) bylo pořadí „na bedně“ totožné. V Havířově pak v prvním vyhrál domácí Karel Kratochvíl, druhý byl Jan Matros z Orlové a třetí ing. Petr Holub z Ostravy-Hrabůvky. Ve druhém závodě se vklínil na druhé místo Marcin Mazurek z Varšavy a Jana Matrose odsunul na třetí místo. (Finále „B“ i „C“ vyhráli polští modeláři Tomasz Niemczewski a Lukasz Lasota.) Vzhledem k tomu, že v Havířově je spoluorganizátorem soutěží i Stanice mladých



Na snímku (obr. 1) sice pózuje nejmladší závodníci Aleš Rajdus ml. a Jan Kratochvíl (zleva) pro fotografa, ale jinak jsou řádnými účastníky „MSP“ a tvrdě zá-

Novák, Ostrava-Hrabůvka; 2. Roman Wenzel, Ostrava-Hrabůvka; 3. Filip Šebesta, Opava.

Pořadatelé (obou klubů) se rozhodli vyměnit klasické dřevěné trámky vytyčující trať (přichyceny byly spec. šrouby k povrchu vozovky - koberci), za plechové úhelníky podložené na koncích krátkými dřevěnými podložkami, které jsou proti posunu opatřeny kousky smrkového plátna. Tato drobná změna přispěla k vyšší propustnosti obou tratí, snížil se počet zásahů „nasazovačů“ (auta jsou většinou schopna při vyjetí z trati plech. lištu přejet zpět), zvýšil se počet ujetých okruhů a zkrátil se čas na jedno kolo. Vznikly ovšem vyšší nároky na rozhodčí, kteří velice obtížně sledují pohyb osmi modelů na trati, a tak někdy musí spoléhat na čestnost závodníků.

Konečné pořadí „MSP“ 1998:

1. Karel KRATOCHVÍL (MCC Havířov), 388;
2. Jan MATROS (DDM Orlová), 322;
3. ing Petr HOLUB (SOU Hrabůvka), 311;
4. Pavel Szostek (MCC Havířov), 285;
5. Martin Kořínek (Lester), 284;
6. Pavel Rejdus (Šenov), 251 bodů.

-ZSZ-

Foto: autor



Obr. 1

techniků, jsou organizovány samostatné finálové jízdy pro žáky. V každém dni se sešlo 9 žákovských závodníků, někteří z nich nenavštěvují ani mateřskou školku.

vodí. Pokud jim jejich zájem vydrží, možná budou jednou i v reprezentaci. Pořadí v žákovském finále bylo na stupních vítězů v obou závodech identické - 1. Lukáš



Nejlepší účastníci listopadového havířovského závodu. K. Kratochvíl (Havířov), 1. místo; M. Mazurek (Varšava) 2. místo; J. Matros (Orlová) 3. místo; T. Niemczewski (Varšava), vítěz finále „B“ a L. Lasota (Varšava), vítěz finále „C“ (zleva). Geny předává H. Szostková ze Stanice mladých techniků Havířov.

MIKRO



Průběžná 21, 100 00 Praha 10
Tel.: 02/ 21 86 34 07 (9-14 h.)
Tel.: 02/ 78 10 636 (16-22 h.)
Fax: 02/ 62 83 532 nepřetržitě

Nabízí: Modelářské motory MVVS a Mikro vč. příslušenství
Náhradní díly a servis pro motory MVVS
RC karburátory Mikro

Prodej: přímý Út.-Čt. od 16 do 20 h., nebo na dobírku

AKTUÁLNÍ CENÍK ZAŠLEME ZA ZNÁMKU 16 Kč

MODELY & HUDEBNÍ NÁSTROJE



Nově též modelová železnice!

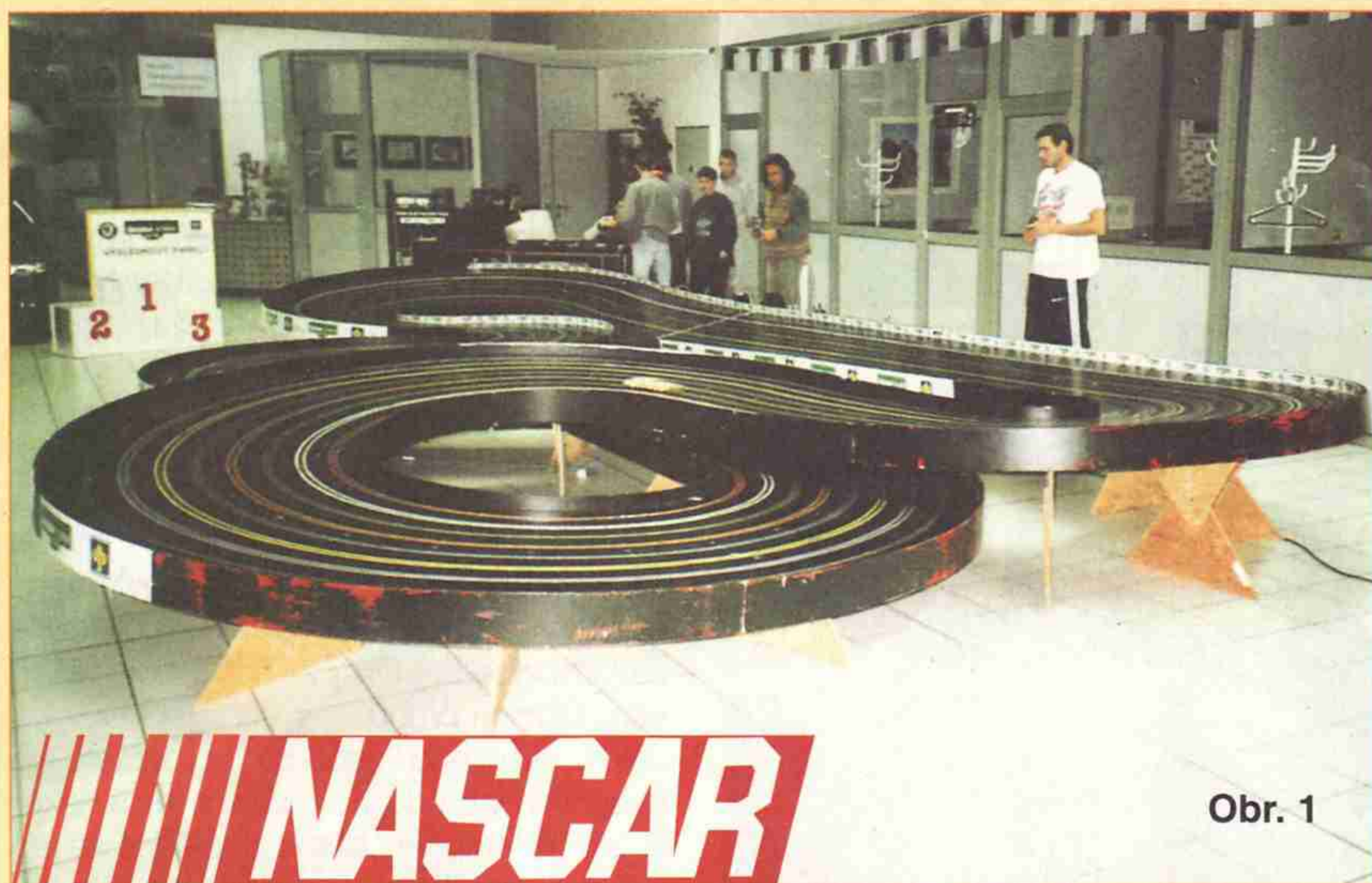
AKCENT

REVELL
ACADEMY
TAMIYA
HASEGAWA

Tůmova 256/I
566 01 Vysoké Mýto
tel.: 0603-494460

ERTL
HELLER
ITALERY
DRAGON

Možnost zaslání požadovaného zboží na dobírku!!!



Obr. 1

Závěrečný listopadový mítink byl uspořádán v jubilejním klubu (30 let činnosti) SCRC-Praha 7. I přes nepříliš velkou oblíbenost zdejší rychlé dráhy proběhly závody k plné spokojenosti všech účastníků a pokud se na závody díváme objektivně, případné havárie nebyly způsobeny ani tak kvalitou dráhy jako spíše nezvládnutím modelů jejich piloty. O schopnostech zdejších pořadatelů svědčí i důstojné zakončení seriálu při vyhlášení výsledků. Popisovat zde další dění nemá smysl, pro další informaci vám poslouží stručné výsledky a ilustrační snímky.

PL

Foto: autor

Výsledky IV. ročníku - 1998 Kateg. PlaFit - NASCAR:

1. J. KOREC (Ford Thunderbird), ESRT Praha, 533; 2. K. BAŠTA (Ford Thunderbird), ADMC Praha, 476; 3. M.

MISTROVSTVÍ ČR 1998

Také v loňském roce se jel seriál mítinků mistrovství České republiky v kategorii automodelů SRC, resp. v kateg. PlaFit - NASCAR, který již tradičně doplňují závody pro starší typy aut - Old Timer Cup. Provedení modelů je celkem dané již od zařazení těchto modelů do pravidel, ale objevily se již nové motory - v souladu s pravidly - „Trinity Midnite“ a „Parma 500 Series“. Obliba tohoto seriálu pro makety v měřítku 1:24 stále stoupá, o čemž svědčí přibý-



Sedmnáct automodelů kateg. Old Timer zúčastněných při závěrečném mítinku.



„Konečné“ stupně vítězů seriálu M ČR 1998. Karel Bašta, Josef Korec, Martin Stránský (zleva).

vající počet závodníků věnujících se těmito kategoriím. V loňském seriálu se v průběhu roku představilo 37 závodníků v kateg. amerických vozů Stock Car a 25 v „oldtimerch“, kteří zastupovali 10 klubů.

Tradičně byl seriál tvořen čtyřmi mítinky po sedmi závodech (5 Nascar, 2 Old timer). Předloni se v Mostě končilo, loni začínalo (viz reportáž v č. 4/98). II. mítink byl v AMK Cheb, a další dva mítinky (III. a IV.) se jely na osmiproudových dráhách v Praze. V říjnu hostil účastníky těchto závodů klub ESRT Praha a závod se jel v hezkém prostředí prodejny „Inter Porsche“ (obr. 1).

STRÁNSKÝ (Buick Regal), SCRC-Praha 7, 406; 4. Jan Korec (Chevrolet Lumina), ESRT Praha, 386; 5. L. Putz (Oldsmobile Delta), SCRC-Praha 7, 381; 6. L. Folk (Ford Thunderbird), AMK Cheb, 375; 7. M. Hošek (Chevrolet Monte Carlo), RMS Most, 322; 8. V. Klein (Chevrolet Lumina), SRC Slaný, 316; 9. M. Percl (Buick Regal), SCRC-Praha 7, 300; 10. J. Hensl (Pontiac GP), ESRT Praha, 284 bodů.

Kateg. Old Timer: 1. J. KOREC (Mercedes Benz 300 SL), ESRT Praha, 82; 2. M. HOŠEK (Chaparral 2D), RMS Most, 74; 3. K. BAŠTA (Ferrari 250 GT SWB), ADMC Praha, 68; 4. L. Putz (Ferrari 250 GT SWB), SCRC-Praha 7, 51; 5. L. Folk (Chevrolet Corvette GS), AMK Cheb, 46; 6. M. Stránský (Ferrari 250 LM), SCRC-Praha 7, 41 bodů.

Šest hodin potřicáté!



Na „startu“ 30. ročníku (27. - 29. 11. 1998) se sešli závodníci, diváci a další příznivci, kteří si oblíbili pražský vytrvalostní závod, který pořádá Slot Car Racing Club Praha 7 - „ŠESTIHODINOVKU“. Jde o nejstarší pohárový závod pro SRC modely automobilů, první ročník se jel již v roce 1969 v tehdejší PKOJF (zvítězil PP Team G.T. bratří Putzů), když klub neměl vlastní dráhu pořádal závod v Benátkách nad Jizerou (1974 - 1979), od roku 1980 sídlí klub v DDM Praha 7 a závod se jezdí na osmiproudové autodráze. Za těch třicet let se na startu vystřídaly tři stovky modelářů z několika desítek klubů.

Jde o závod vytrvalostní a tak startují týmy - dva jezdci jeden model. Kategorie SRC jsou vybírány tak, aby šlo o modely vhodné pro tento závod. Proto se postup-

Jubilejní 30. ročník byl důvodem k setkání starších modelářů-závodníků, mnozí z nich s úspěchem startovali při různých modelářských soutěžích včetně „Šestihodinovky“.

ně vystřídaly modely C2/24, C3/24, A2/24, A3/24 a G12. Poslední ročníky jsou vypisovány pro kateg. PR/24 (tzv. produkšny, plechovky, skejly). Jsou to polomakety cestovních vozů v měřítku 1:24, s předepsaným plechovým podvozkem a lexanovou karosérií, stanoveny jsou i další předpisy včetně motorů.

Pro jubilejní ročník předepsali pořadatelé typ motoru - Trinity Midnite 16D („klasický“ el. motor s pláštěm typu C a strojně vinutým vyvažovaným rotorem). Přineslo to sice trochu víc starostí pro pořadatele - motory se losovaly přímo u přejímky, ale ohlas mezi jezdci byl velmi příznivý a souboje na trati velmi vyrovnané, což ostatně bylo hlavním záměrem.

V pátek začaly tréninkové jízdy, sobota patřila dalším tréninkům, ale především technické přejímce a hlavně kvalifikaci, ze 16 převzatých týmů jich ve finále (vlastní závod na 6 hodin) může startovat pouze 8. Vyrovnanost startovního pole byla příčinou tvrdých bojů především v semifinále a účast v jubilej-

ním finále neměl nikdo předem zaručenu. Některé modely sice doplatily na havárie, ale to už k závodům automobilů patří, vše však bylo v duchu fair play. Vlastní závod se jel tradičně v neděli - start v 9 hodin, cíl v 15 hodin. Všechny finálové týmy jely s karosérií typu Chevrolet Outlaw M, pro tuto karosérii to však byla labutí píseň, protože skončila její homologace. Průběh byl opět velmi vyrovnaný, k závodům patří i zastávky v depu a výměna potřebných dílů (např. pneumatiky, převody, stěrací kartáčky atd.). Motory se „držely“ dobře, nejčastějšími poruchami byly vylomené převody a upadlé motory, kvůli objektivitě závodu vystřídají týmy za šest hodin všech osm jízdních pruhů.

Jak to všechno dopadlo se dočtete ve stručných výsledcích, závěrem ještě několik zajímavostí. V sobotu odpoledne se jela v rámci oslav 30 let „Půlhodinovka“ pro kateg. Old Timer, startovalo 14 jezdců. V předvečer finále se sešli k „posezení“ v klubu SCRC-Praha 7 starší závodníci a modeláři - K. Krucký, ing. F. Macálka, J. Jabůrek, O. Něckář, D. Baxant a další. Závody byly dotovány poměrně velkým množstvím cen, hlavním sponzorem byla tradičně firma MADE IN publicity, dalšími ce-



Zatím pouze v tréninku se objevily oldtimery s novým „plafitovým“ podvozkem Excel. Na snímku model Ferrari 250 GTO.

nami přispěly Alset, Fotolab, Basf, PVS a pořad. klub. Ceny věnoval i dealer fy Parma, který také zajistil motory pro losování v potřebném množství. Samozřejmě nechyběly ani stupně vítězů a šampaňské do pohárů.

LP

Foto: autor



Polomakety kateg. PR/24 na startu semifinále. Žlutý model vpředu - Chevrolet Outlaw M - patří vítěznému týmu 30. ročníku (J. Hensl / A. Vojtík).



Stupně vítězů jubilejního třicátého ročníku - „6 HODiN 98“

VÝSLEDKY

„6 HODIN 98“ - PR/24: **1.** J. Hensl / A. Vojtík (ESRT Praha, SCRC-Praha 7), 5189; **2.** K. Bašta / M. Stránský (ADMC Praha, SCRC-Praha 7), 5041; **3.** ing. O. Pačes / ing. J. Žemlička (KAM Jablonné v Pod.), 5041; **4.** J. Blahna / T. Rosenberg (AC Praha 6), 4786; **5.** P. Stránský / P.

Veselský (AC Praha 6, SCRC Jihlava), 4611; **6.** J. Bubník / P. Bubník (SCRC-Praha 7), 4459; **7.** J. Aster / J. Dörner (KAM Trutnov, DJ Náchod), 4190; **8.**, 1. v poř. žáků: T. Taubner / F. Taubner (SCRC-Praha 7), 3622 okruhů. **Zvláštní ceny:** Prémie za prvních 100 kol: J. Hensl / A. Vojtík; Nejstarší tým: K. Bašta st. /

mgr. V. Karlíček; Nejmladší tým: V. Dörnerová / M. Dörner. 15. spol. startů: O. Labuťa / J. Štrunc

„Půlhodinovka“ - Oldtimer: **1.** J. Hensl / A. Vojtík (Ferrari 275 P), 449; **2.** L. Putz (Ferrari 250 GT SWB), 445; **3.** J. Štrunc (Ferrari 250 GT SWB), 424 okruhů.



bojová technika

II. SETKÁNÍ STAVITELŮ PAPIROVÝCH MODELŮ



V neratovickém Domě dětí a mládeže uspořádalo Centrum papírových modelů ve spolupráci s DDM Neratovice v sobotu 21. 11. 1998 druhý ročník „Setkání“. Na program byla soutěž modelů vyrobených výhradně z papíru, které byly hodnoceny návštěvníky formou slosovatelných anketních lístků, dále vyhodnocení „Fotosoutěže 98“ (papírové modely se hodnotily podle zaslaných fotografií), prodej a výměna papírových modelů. Součástí byla i další soutěž seriálu „foukacích modelů“ pro žáky základních škol a beseda s odborníky na „papírovou“ modelářinu, kteří zodpovídali dotazy přítomných soutěžících i návštěvníků. Téměř tři stovky návštěvníků shlédlo více než 120 exponátů od modelářů z České i Slovenské republiky. Další vám napoví stručné výsledky a ilustrační fotografie.

Absolutní pořadí: **1.** M. Sabolčák (Vranov n. T.), *letadlová loď U.S.S.*

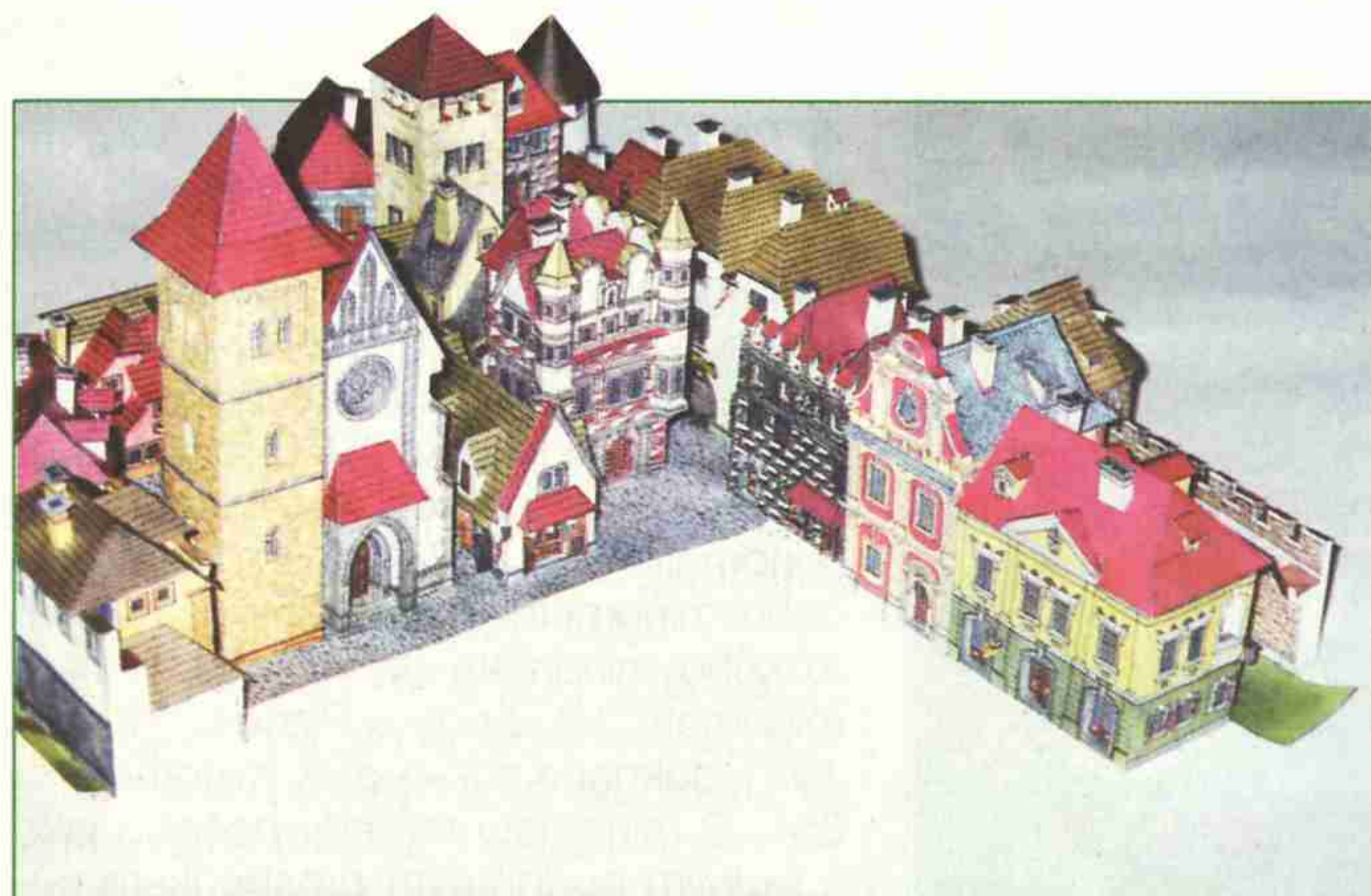


Vítězná letadlová loď M. Sabolčáka, v pozadí modely letadel.

Enterprise; **2.** V. Rozkydal (Hodějovice u Slav.), *městská památková rezervace*; **3.** J. Štěpánek (Praha) *loď L. Indomptable*. **Fotosoutěž - technika:** **1.** ing. M. Takáč (Prešov), *hist. loď HMS Bounty*; **2.** S. Račenský (Praha), *bitev. loď Nagato*; **3.** R. Šimon (Velký Krtíš), *tahač Renault Premium*; **stavby:** **1.** R. Alex (Hranice); **2.** M. Vitiak (Spišská N. Ves); **3.** V. Hubáček (Slabce) - *všichni městské památkové rezervace*.

-mt-

Japonský bitevník Nagato postavil Stanislav Račenský z Prahy Měřitko 1:200, 2. místo „foto technika“.



Městská památková rezervace. Ta na snímku patří M. Vitiakovi ze Spišské Nové Vsi (2. místo „foto stavby“).



Známý trojstěžník Bounty z roku 1787. Vítězný model „Fotosoutěže“ (technika) v měřítku 1:75 postavil ing. Marko Takáč ze slovenského Prešova.

VÝZBROJ ČESKOSLOVENSKÉHO DĚLOSTŘELECTVA

v letech 1918 až 1939

(21)

Minomety

Minomet poprvé použili v roce 1904 ruští obránci Port Arturu proti japonským útočníkům. Náčelník dělostřeleckých dílen kapitán L. N. Gobjato použil nadbytečných hlavní lodních kanonů ráže 47 mm. Jeho minomet dostřelil minou o hmotnosti 11,5 kg na vzdálenost 50 až 400 m. Po skončení rusko-japonské války upadla nová zbraň téměř v zapomnění. Pouze německá armáda vstupovala v roce 1914 do bojů první světové války vyzbrojena několika minomety, jichž chtěla používat při dobývání pevností. Poziční válka však přinesla vyšší nároky na přímou palebnou podporu útočící i bránící se pěchoty. Všechny armády začaly urychleně zavádět do výzbroje různé bombomety, granátomety, vzdušná torpéda a minomety. Také rakousko-uherská armáda doplnila výzbroj již v roce 1914 prvním minometem ráže 9 cm. V dalších válečných letech se řada používaných minometů rozšiřovala. Používaly se zbraně rozličných ráží (od 9 cm do 26 cm), různých systémů (na střelný prach i pneumické, s hlavní hladkou i drážkovanou, nabíjené zepředu i zezadu), celkem 16 různých typů. Minomety byly přidělovány pěším praporům i plukům, určeny byly k doplnění účinku dělostřelectva na malé vzdálenosti, zejména k ničení drátěných překážek, rušení opevňovacích prací a větší ráže k ničení krytů.

Po dvou letech válečného konfliktu již byly ujasněny požadavky na vlastnosti



Baterie 14cm minometů vz. 18 na přesunu.

minometu a tak v roce 1917 vznikaly již konstrukčně vyspělé zbraně používané poté čs. armádou až do roku 1939. Jako první z nich spatřil světlo světa 9cm lehký minomet vz. 17. Škodovka vycházela z požadavků rakouské vojenské správy. Balistická výkonnost byla na úrovni doby, minomet byl snadno rozložitelný a složitelný, dopravoval se na kárách, vozech nebo ve čtyřech částech obsluhou. Hmotnost jednotlivých dopravních jednotek se pohybovala od 30 do 40 kg. Materiál použitý k výrobě byl volen s ohledem na nedostatek různých kovů, proto např. ložisko bylo z tvrdého dřeva. Zkušenosti z používání 9cm minometu na frontě však ukázaly nutnost zvětšení množství trhaviny v mině neboť účinek dosavadní miny nepostačoval k ničení pevněji stavěných krytů a kulometných hnízd. Zvážením všech požadavků se došlo k ráži 14 cm. Protože však nový minomet bylo třeba zavést do výzbroje co možná nejdříve, a 9cm minomet vz. 17 byl konstruován velmi účelně, byla jeho konstrukce zvolena za výchozí vzor i pro nový minomet. 14cm minomet byl v druhé polovině roku 1918

(poslední rok 1. světové války) vyzkoušen na frontě. Osvědčil se a ihned byla zavedena sériová výroba. Dopravován byl buď ve dvou jednotkách na kárách nebo ve čtyřech (po 95 kg) nesen obsluhou. V československé armádě obdržel označení „14cm hrubý minomet vz. 18“.

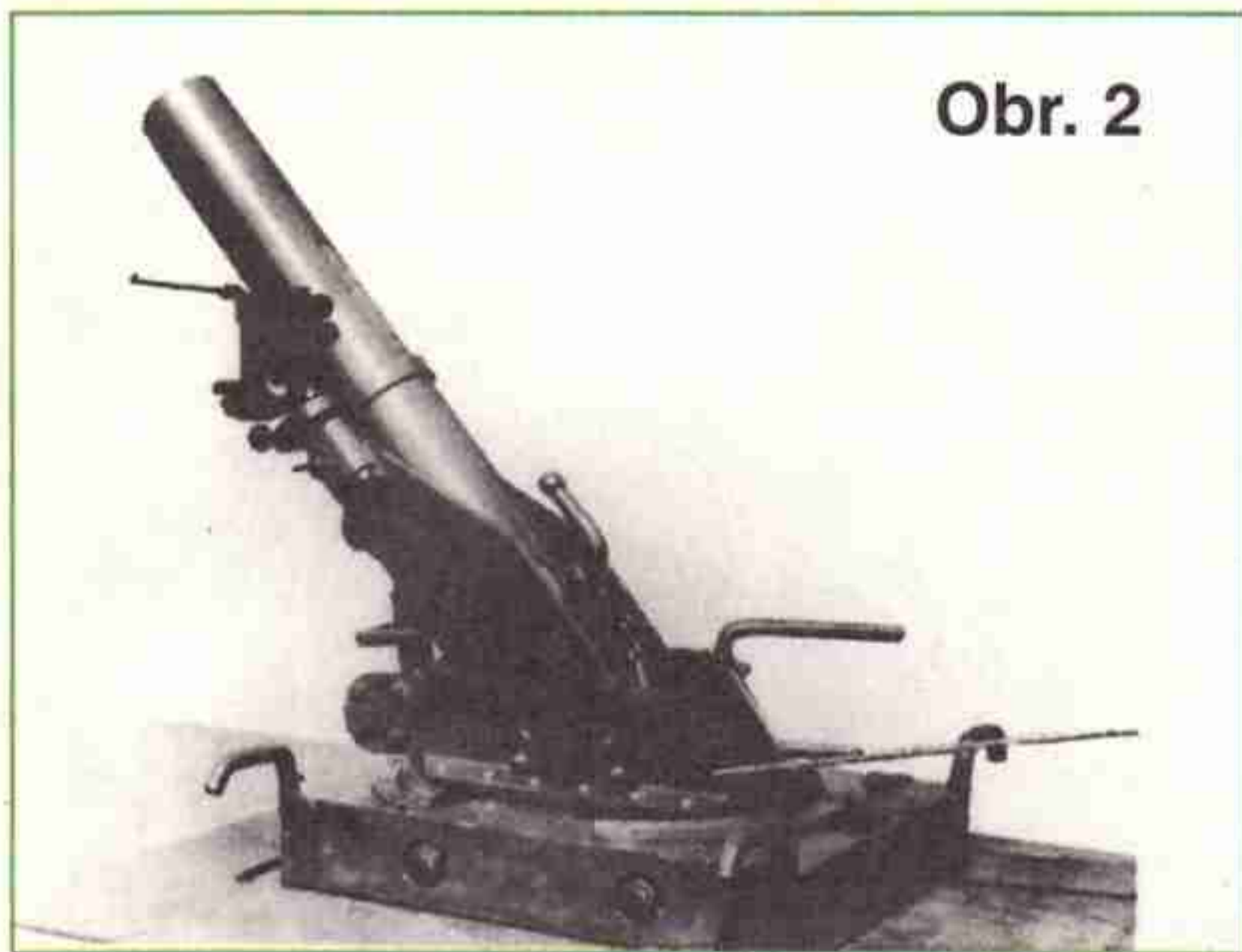
O rok dříve začala výroba minometu ráže 26 cm. Ten byl původně postaven v zákluzové lafetě. Z důvodu zjednodušení výroby, ceny a hmotnosti byla zbraň vyráběna bez zákluzu hlavně, v pevné lafetě. 26cm těžký minomet vz. 17 měl značnou hmotnost a mohl být dopravován pouze na 4 kárách tažených koňmi, dopravní jednotka vážila od 550 kg do 830 kg.

Trojice popisovaných minometů měla řadu společných konstrukčních znaků, např. drážkované hlavně, nabíjení zezadu atd. (Kromě nejtěžšího typu, ten byl nabíjen zepředu.) Zbraně byly dosti těžké, proto byly rozložitelné, všechny měly poměrně malý dostřel. Kromě Škodových závodů v Plzni vyráběla výrobně vcelku nenáročnou zbraň celá řada podniků: První brněnská strojírna, Královopolská strojírna, Storkova strojírna a firma Brand a Lhuillier. Za pozornost stojí zejména brněnská firma Storek, která vyvíjela a vyráběla minomety vlastní konstrukce v rážích od 5 cm do 50 cm. Její 5cm minomet používala čs. armáda až do roku 1929. Po spotřebování veškerého střeliva byl z výzbroje vyřazen.

Nově vzniklá čs. armáda věnovala - ve světle válečných zkušeností - zpočátku minometní výzbroji značnou pozornost. Zatímco v roce 1918 měla ve výzbroji pouze 10 kusů 9cm lehkého minometu vz. 17, na konci roku 1920 již disponovala těmito minomety: 214 kusů 9cm minometu vz. 17; 241 kusů 14cm hrubého minometu vz. 18; 25 kusů 26cm těžkého minometu vz. 17; 1 kus 5cm minometu. Ve Stodu u Plzně byl v roce 1921 dokonce zřízen pluk minometů č. 351. S minomety se tedy počítalo jako s řádným podpůrným prostředkem pěchoty. Tomu nasvědčuje i snaha zvýšit jejich pohyblivost (zavedené minomety byly totiž těžké a málo mobilní). Proto

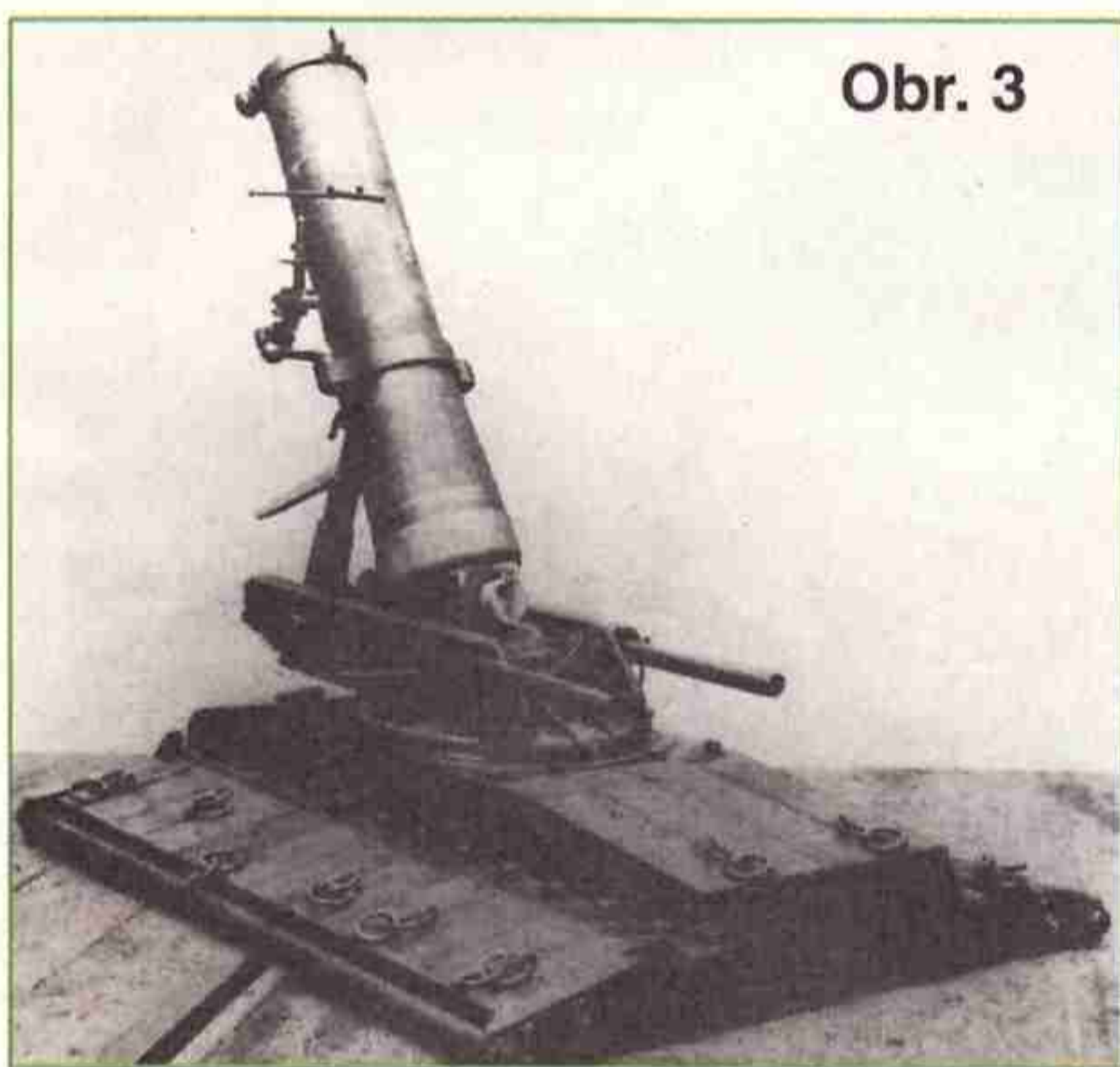


Snímek obsluhy minometu vz. 17 ráže 9 cm pochází z osudového září 1938 (2. 9. 1938).



Obr. 2

byly hledány nové způsoby přepravy těchto zbraní, mnohdy velice důkladně. Např. pro dopravu 14cm hrubého minometu vz. 18 bylo v letech 1918 až 1928 zkoušeno 9 různých kár a vozíků. Postupně však zájem o tuto zbraň klesal. V roce 1924 byl zrušen minometný pluk. Minomety ráže 9 cm byly přiděleny pěším plukům, hraničářským a horským praporům. Výcvikem obsluh 14cm minometů byly pověřeny samostatné oddíly horského dělostřelectva. Těžké minomety ráže 26 cm byly navrženy k odprodeji. Vývoj nových zbraní stagnoval. Většina armád v té době zaměřila po-



Obr. 3

zornost na univerzální doprovodná děla pěchoty. Dokonce v roce 1930 prováděl VTÚ zkušební střelbu z 9cm lehkého minometu vz. 17 za účelem ověření zvláštní opěrky pro přímou palbu. Takto vybavený minomet měl nahradit doprovodné dělo. Zkoušené technické řešení se neosvědčilo především kvůli značné hmotnosti opěrky. Zavedena byla náplň č. 4, tím se zvýšil maximální dostřel na 1920 m z původních 1175 m. V čs. armádě prosadil změnu pohledu na minomet hlavní štáb až v roce 1933, když správně posoudil jeho možnosti - snadnou a rychlou výrobu, jednoduchou obsluhu a nízkou cenu. Na jeho doporučení rozhodlo MNO vybavit pěší jednotky minometem a protitankovým kanonem. Škodovy závody využily svých zkušeností s výrobou minometů v době 1. světové války a za poměrně krátkou dobu připravily prototyp 8cm minometu, firmní označení B5. Zbraň vojenská správa urychleně vyzkoušela a v roce 1936 ji MNO zavedlo do výzbroje jako „8cm minomet vz. 36“. Pěchota tak obdržela moderní, lehkou a účinnou zbraň,

kteřá snesla i měřítko druhé světové války. Vzhledem k jednoduchosti výroby a nízkým výrobním nákladům byly plánované počty minometů naplněny již v roce 1937 i s potřebnou zásobou min. Tato moderní zbraň byla v roce 1938 zkoušena též v SSSR. Exportní úspěchy však minomety pro Škodovy závody neznamenaly.

V roce 1938 disponovala čs. armáda celkem 902 kusy 8cm minometů vz. 36 (obr. 1) a 343 697 lehkými minami vz. 36. Minomety tvořily výzbroj sto dvou minometných rot pěších a horských pluků a dvatřiceti čet hraničářských a cyklistických praporů. 9cm lehké minomety vz. 17 (obr. 2) zůstaly ve výzbroji technických rot, v roce 1938 jich bylo 212 spolu s 35 925 minami vz. 17/28 a vz. 33. Hrubé minomety vz. 18 v počtu 240 kusů s 7 995 minami vz. 18 tvořily výzbroj čtyř samostatných oddílů podřízených přímo hlavnímu velení a konečně 26cm těžké minomety vz. 17 (obr. 3) byly v počtu 25 kusů ve skladech MNO včetně 93 lehkých min vz. 19 a 508 těžkých min vz. 18. Po obsazení zbytku Československa (1939) zůstalo na Slovensku 24 kusů 14cm minometu vz. 18, jeden minomet vz. 17 ráže 26 cm a asi 150 minometů vz. 36. Slovenská armáda jich 17 ztratila v bojích v SSSR. Asi 40 těchto zbraní bylo poměrně úspěšně použito v roce 1944 v bojích při SNP, kde se v horském terénu osvědčily. V německé armádě byly zavedeny pod označením „8 cm Granatwerfer M 36 (t)“.

Technický popis - 8cm minomet vz. 36

Pěchotní minomet s hlavní uloženou v lafetě stojanové konstrukce a na kulovém čepu ložistiště. Hlaveň měla hladký vývrt, ústí rozšířeno a nastavitelný náměr a doměr. Zbraň byla rozložitelná na tři části - hlavěň, ložistiště, podstavec. K zamíření slouží závislý zaměřovač s prizmatickým dalekohledem. Součástí hlavěň byla pojistka pro pyro-



Obr. 1

technické odpálení selhané miny z hlavěň. Pro použití na skalnatém terénu byl každý minomet vybaven malým ložistištěm. Minomet byl dopravován na káře vz. 24/35 nebo mužstvem na nosítkách. Jednotlivé dopravní jednotky tvořila hlavěň, ložistiště a stojan o hmotnosti 23 kg, 21 kg a 22,4 kg včetně nosítek. Obsluhu tvořil velitel, mířič, nabíječ a pomocník. Rychlost palby při dvoučlenné obsluze mohla činit až 25 ran za minutu. Ke střelbě se používaly lehké miny vz. 36. Mina měla hmotnost 3,265 kg a podle počtu dílčích náplní (1 až 7) bylo možno střílet na vzdálenost 250 až 3400 m. (Těžké miny nebyla do roku 1938 k dispozici.) Nabíjení se provádělo zepředu, odpalování nárazem.

Jiří Janoušek

Foto: archivy V. Franceva, dr. V. Karlického a autora

Takticko-technická data minometů				
Vzor minometu	9cm lehký min. vz. 17	14cm hrubý min. vz. 18	26cm těžký min. vz. 17	8cm minomet vz. 36
Ráže	90 mm	140 mm	260 mm	81,3 mm
Hmotnost minometu				
- poloha bojová	132 kg	387,5 kg	1730 kg	62 kg
- poloha dopravní	173 kg	387,5 kg	2540 kg	62 kg
Délka hlavěň	810 mm	1260 mm	1360 mm	1165 mm
	9 ráží	9 ráží	6,6 ráží	14 ráží
Náměr	+ 45 až 70 °	+ 45 až 75 °	+ 45 až 75 °	+ 40 až 80 °
Odměr	135 °	135 °	360 °	14 °
Maximální dostřel	1925 m	2675 m	1850 m	3400 m
Minimální dostřel	265 m	475 m	500 m	80 m
Hmotnost střely	6,2 kg	16,5 kg	92,5 kg	3,265 kg
Ústíová rychlost střely	160 m/s	190 m/s	180 m/s	220 m/s
Rychlost střelby	10 ran/min	8 ran/min	5 ran/min	25 ran/min
Obsluha	4 muži	4 muži	4 muži	4 muži

Neobvyklé modely

Několik snímků svých modelů (lépe by snad bylo hovořit o úzkorozchodných železničních vozidlech) poslal náš dlouholetý čtenář a příznivec Ondrej Hancko z Prievidze. Již v Modeláři 9/1974 byl představen jeho „lokotraktor“ T 679.1.

Představme další modely, které postavil nyní. Říká: „Po 25. letech som sa rozhodol, že niečo podobné zhotovím svojim deťom, ktoré sú teraz v takom veku, ako som bol ja pred tridsiatimi rokmi.“ Na prvom snímku je parní lokomotiva řady 310.0 (obr. 1), na druhém (obr. 2) motorový vůz M 131 a na třetím (obr. 3) osobní vůz Ci třetí třídy. Všechny „modely“ jsou určeny pro rozchod 555 (jsou postaveny v přibližném měřítku 1:2,6). K pohonu trakčních vozidel (třístadesítka a motorák) slouží pedály, které pohnají kola přes řetězový převod, tato do slova zahradní železnice jezdí na kolejičkách o délce 70 metrů.

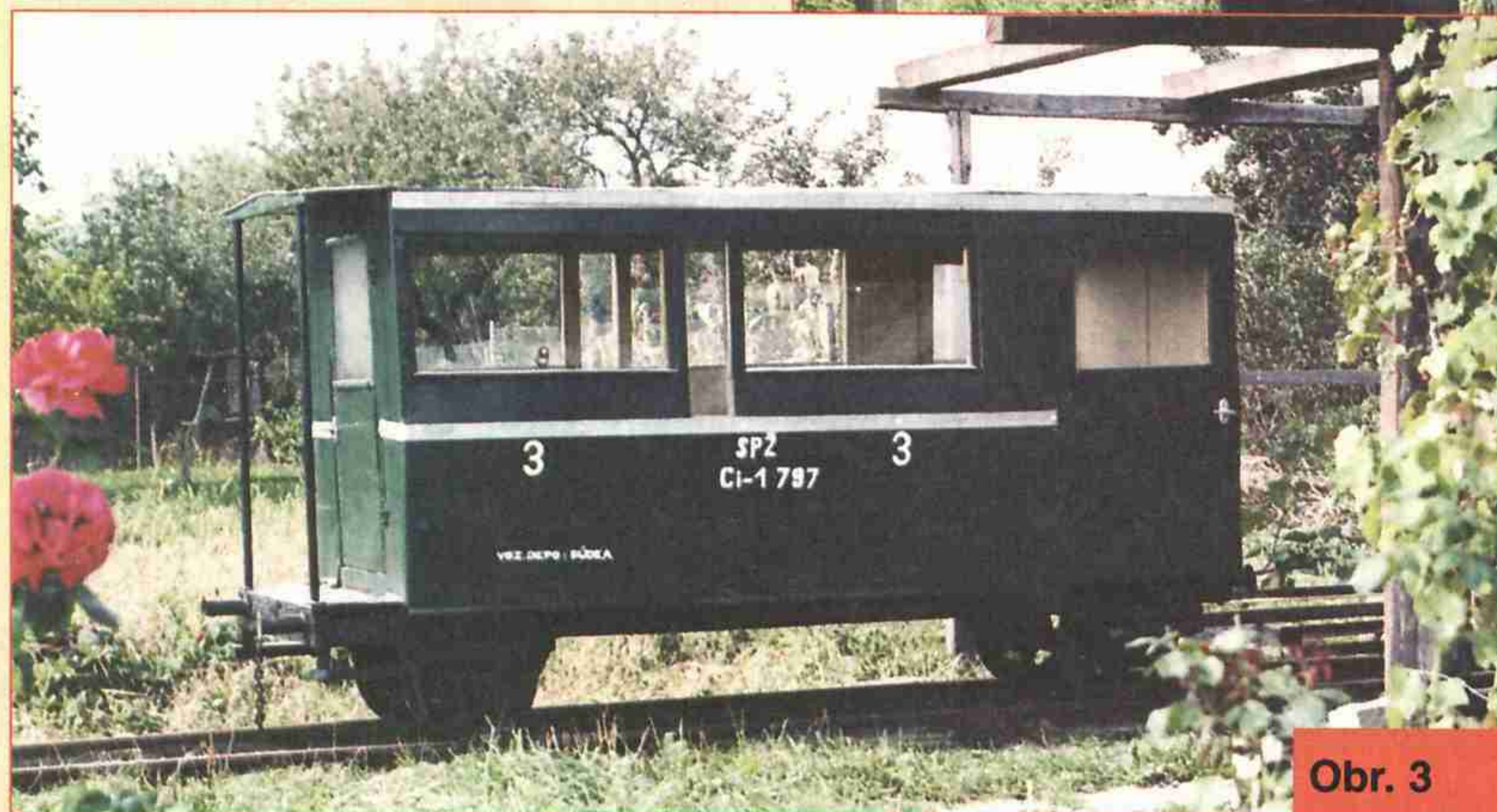
-re-
Foto: O. Hancko



Obr. 1



Obr. 2



Obr. 3



Snímek parní lokomotivy s připojeným osobním a motorovým vozem jako by vypadl z knihy „Pohádky o mašinkách“.

JETI model

výroba modelářské elektroniky

Regulátory:

Spolehlivé regulátory JES od 5 A do 150 A, nyní již také s mikroprocesorem pro proudy 5 A až 50 A.

Mikropřijímače:

REX 4 micro: 4 kan. FM, 9g, 24 x 31 x 14 mm

REX 7 mini: 7 kan. FM, 12g, 26 x 41 x 14 mm

U obou přijímačů možno použít konektory Graupner nebo Futaba, standardní velikost krystalu.

Všechno výše uvedené zboží žádejte u svých obchodníků!

JETI model

Okružní 1424

742 58 Příbor

tel/fax: 0656- 72 33 44

mobil: 0603- 438 389

Modelář a Modely - inzertní rubrika **POMÁHÁME SI**

Inzertní rubrika „Pomáháme si“ je určena pro vzájemnou kolegiální výpomoc mezi modeláři a sběrateli. V takovém případě je stanovena cena 27 Kč za jeden řádek (30 kolonek). Pro ty, kteří v této rubrice nabízejí služby či předměty nakoupené k dalšímu prodeji je podle vzoru specializovaných inzertních novin zavedena sazba za jeden řádek 50 Kč. (Cena je vždy uvedena včetně DPH 22 %) Čtenáři na Slovensku si cenu za inzerci vypočtou dle aktuálního přepočtového koeficientu.

Jak podat inzerát? Jeho znění napíšete do připojeného inzertního formuláře (stačí samozřejmě i kopie), tak zjistíte částku, na níž Vás přijde jedno zveřejnění. Na každé další zveřejnění naprosto stejného textu inzerátu dáváme slevu 10 %. Za těchto podmínek jej můžeme opakovat 3x. Např. Váš inzerát stojí 81 Kč (3 řádky) a chcete jej 3x opakovat. Druhé zveřejnění stojí 72,90 Kč, třetí - poslední - zveřejnění stojí 64,80 Kč. Pak je - pro další zveřejnění - nutno zaplatit opět základní částku. Pro výpočet základní částky se počítá každý započatý řádek textu včetně adresy. Částku uvedenou u „posledního“ řádku vašeho inzerátu poukážete poštovní poukázkou typu A na adresu příslušné banky. Nezapomeňte pečlivě vyplnit číslo účtu! Ústřížek („Ústřížek pro příjemce“) připevněte na druhou stranu vyplněného formuláře s textem Vašeho inzerátu, který potom v běžné obálce (bez jakéhokoliv průvodního dopisu) zašlete na uvedenou adresu (čtenáři ze Slovenska mohou formuláře posílat přes Magnet-Press Slovakia, nebo přímo na pražskou adresu Pražské vydavatelské společnosti resp. redakce). Musíte počítat s tím, že pokud má Váš inzerát vyjít např. v březnovém čísle, musí dojít do redakce maximálně do začátku února atd. Pokud váš

inzerát přijde později, bude zařazen do dalšího nejbližšího čísla. Text pište, prosím, čitelně, nejlépe tiskacím písmem. Do jedné kolonky pište vždy pouze jeden znak (písmeno, číslici, závorku, čárku, tečku atd.), nezapomeňte vynechávat „okénka“ mezi slovy. Můžete používat i zkratky, dbejte však, aby to nebylo na úkor srozumitelnosti Vašeho inzerátu. V případě prodeje (PRODEJ) udávejte vždy navrženou cenu. Nezapomeňte na přesnou adresu - spojení (jméno, ulice s číslem domu, poštovní směrovací číslo, popřípadě telefonní spojení), které je také součástí inzerátu. Označení - PRODEJ, KOUPE, VÝMĚNA, RŮZNÉ - napište pouze jako symbol kam váš inzerát zařadit. Toto označení není součástí ceny inzerátu.

ADRESY

Pro poukázání poplatku za inzerát:

Čtenáři z České republiky: Pražská vydavatelská společnost
- inzerce Modelář a Modely

GE Capital Bank, a.s., číslo účtu: 135236-504

Čtenáři ze Slovenské republiky: MAGNET-PRESS Slovakia

- inzerce Modelář a Modely,

Ľudová banka, a.s., číslo účtu: 4000389608/3100

Pro zaslání (podání inzerátu) inzertního formuláře s ústřížkem:

Čtenáři z České a Slovenské republiky: Pražská vydavatelská společnost -
Redakce Modelář a Modely, Křížkova 35, 186 00 Praha 8-Karlín.

Děkujeme, redakce

FORMULÁŘ PRO ŘÁDKOVOU INZERCII do časopisu **MODELÁŘ a MODELÝ** do rubriky **PRODEJ ● KOUPE ● VÝMĚNA ● RŮZNÉ**

	27 (50)
	54 (100)
	81 (150)
	108 (200)
	135 (250)
	162 (300)
	189 (350)
	216 (400)
	243 (450)
	270 (500)

Do čísla:

Název rubriky:

Jméno a příjmení:

Adresa:

Prohlašuji, že tento inzerát není je použit
pro podnikatelskou činnost (nehodící se škrtněte)

PSC

FORMULÁŘ PRO ŘÁDKOVOU INZERCII do časopisu **MODELÁŘ a MODELÝ** do rubriky **PRODEJ ● KOUPE ● VÝMĚNA ● RŮZNÉ**

	27 (50)
	54 (100)
	81 (150)
	108 (200)
	135 (250)
	162 (300)
	189 (350)
	216 (400)
	243 (450)
	270 (500)

Do čísla:

Název rubriky:

Jméno a příjmení:

Adresa:

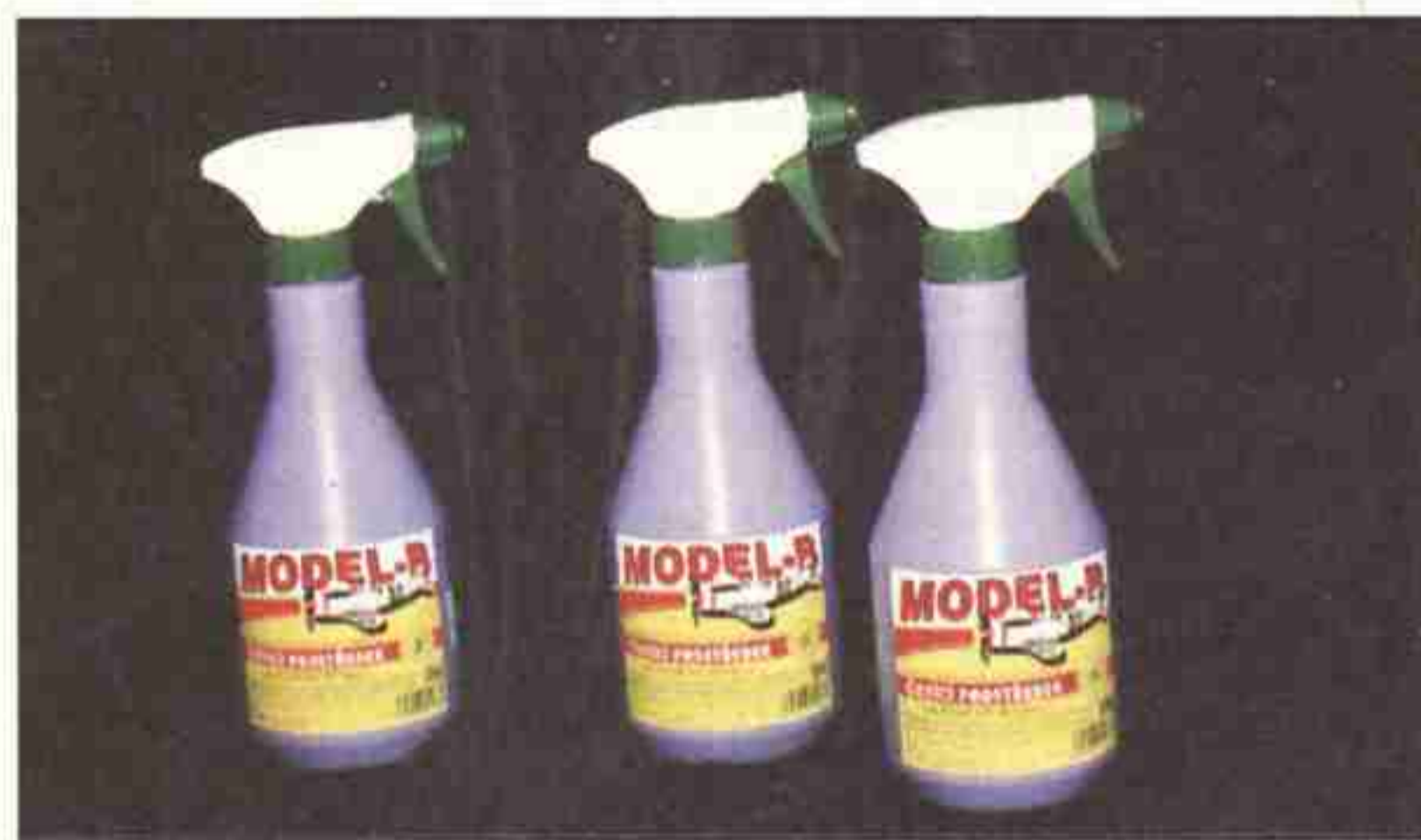
Prohlašuji, že tento inzerát není je použit
pro podnikatelskou činnost (nehodící se škrtněte)

PSC

ZIL 131 MILITARY TRUCK

Prodejní cena, udávaná u každého výrobku, je pouze přibližná, buď doporučená výrobcem, nebo zjištěná v jednom z obchodů, kde je výrobek k dostání. Kupující i obchodníci si mohou zjistit další potřebné informace u výrobce nebo dodavatele, redakce s nimi není seznámena.

MODEL-B



se jmenuje nový přípravek na čištění povrchů modelů. Odstraňuje zbytky splodin a úsad ze spalovacích motorů. Pro odstranění čerstvých a slabých nánosů se přípravek ředí vodou v poměru 2 lžíce přípravku na 5 litrů vody. Silné a zastaralé vrstvy úsad se odstraňují přímým nástřikem přípravku a přešetřením znečištěné plochy. Přípravek je dodáván v plastickém obalu o objemu 500 ml se sprejovým nástavcem.

Vyrábí: RAVA, Sušice
Prodává: RAVA (tel./fax: 0187/526 505)
Doporučená cena: 36 Kč

ISARPLAST L530



je nové lepidlo určené pro lepení spojů, které mají zůstat trvale pružné. Je vhodné na různé materiály, které se používají při modelářské činnosti.

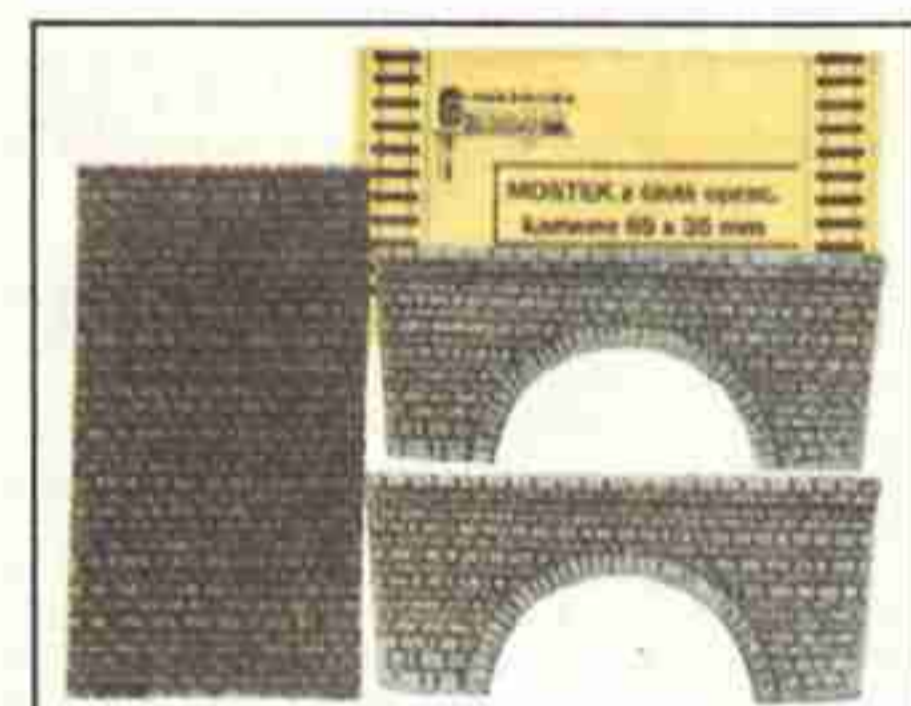
Vyrábí: Jamara, Německo
Prodává: Modelářské prodejny
Doporučená cena: 130 Kč



vznikl v roce 1966. Jako základ pro tuto konstrukci posloužil starší typ 157. Základním požadavkem pro vznik tohoto třinápravového vojenského automobilu byla vysoká průchodnost v terénu. Pro dostatek výkonu byl použit osmiválcový motor o objemu 6000 cm³, dobré jízdní vlastnosti zajišťuje pohon 6x6 a možnost centrálního ovládání tlaku v pneumatikách. Výrobce modelu rozšiřuje tímto typem již tak bohatou nabídku „ruských“ vojenských vozidel v měřítku 1:87. Zil 131 je dodáván ve stavebnici jako klasický plastický model - kit, jednotlivé díly a detaily jsou vylisovány dobře a se sestavením nejsou problémy. Kola se nazazují na ocelové hřídelky, ke konečné úpravě slouží obtiskový aršík. Korba je vylisována s klanicemi, po jejich odříznutí můžeme na korbu osadit plachtu.

Vyrábí: MAC Distribution, Praha
Prodává: Benecel, Celetná 26, Praha 1 (zásilková služba Artur Model Centrum, P.O. BOX 79, 274 01 Slaný, k ceně je nutno přičíst poštovné a balné)
Cena: 185 Kč

MOSTEK



z čistě opracovaného kamene. Maketa malého mostu vyrobená z plastické hmoty je již povrchově upravena (povrch je plastický), je určena pro železniční a další modely v měřítku 1:87 a 1:120, ale uplatnění najde jistě všude tam, kde se svým provedením a velikostí hodí.

Vyrábí: Malá železnice, Valašské Meziříčí
Prodává: Modelářské prodejny
Doporučená cena: 19 Kč

modelář a modely

Měsíčník pro všechny modeláře

1/99 leden

L

Vydavatel: PRAŽSKÁ VYDAVATELSKÁ SPOLEČNOST
Pro Slovenskou republiku vydáváno ve spolupráci s MAGNET-PRESS Slovakia.

Adresa redakce: MODELÁŘ a MODELY
Křížkova 35, 186 00 Praha 8-Karlín
Tel./fax: 02/218 634 03 (218 631 11 - ústředna)

Šéfredaktor: Libor PUTZ 218 634 06
Redaktor: Václav STEJSKAL 218 634 07
Sekretářka: Jitka MAĎAROVÁ 218 634 03

Redakční rada:
Ing. Lubomír KOUTNÝ, Ing. Bohumil VOTÝPKA (letadla); Jiří KAŠPAR (rakety); Jiří LEJSEK (lodě); Tomáš OBERMAJER (železnice).

Příspěvky a korespondenci pro časopis Modelář a Modely posílejte výhradně na adresu redakce: Modelář a Modely, Křížkova 35, 186 00 Praha 8 (případně P.O. BOX 72)
Vychází měsíčně, cena časopisu 35 Kč.
Rozšiřují PNS, Mediaprint, Transpress a další distributoři.

Cena pro celoroční předplatitele 385 Kč za 12 čísel (516 Sk), 195 Kč za 6 čísel (268 Sk). Objednávky a zvýhodněné předplatné zajišťuje pouze Oddělení předplatného - Modelář a Modely, Křížkova 35, 186 00 Praha 8-Karlín (Tel.: 02/218 634 03). Předplatné a informace po internetu (platba kartou je možná): WWW.MAGIS.CZ/modelaramodely

Distribúciu, predplatné a inzerciu pre Slovenskú republiku zabezpečuje: Magnet-Press Slovakia s. r. o., P.O. BOX 169, 830 00 BRATISLAVA. Tel./fax: 07/ 525 45 59 (444 545 59) - predplatné; tel./fax: 07/ 525 46 28 (444 546 28) - administratíva; tel./fax: 07/ 525 06 93 (444 506 93) - inzercia.
Sídlo firmy: Teslova 12, 821 02 Bratislava

Objednávky do zahraničí přijímá PNS, Hvozdňanská 5 - 7, 148 31 Praha 4, (tel.: 79 32 740).

Foreign subscription orders are to be sent to PNS. Address: Hvozdňanská 5 - 7, 148 31 Prague 4, Czech Republic (telephone: + 420-2-7932740).

Advertisement are to be forwarded to (Editor): Inzerce Modelář a Modely, Křížkova 35, 186 00 Praha 8 - Karlín, Czech Republic, (telephone/fax:[4202] 218 634 03).

Plošnou inzerciu - reklamu - zajišťuje: Inzertní oddělení, Na Poříčí 30, 112 86 Praha 1 (tel./fax: 02/ 232 51 00, tel: 02/ 282 21 90).
Předběžně je možno dojednat i přes redakci.

Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p., odštěpný závod Přeprava, č.j. 3229/97, dne 29. 8. 1997.

Kompletní předtisková příprava: FUTURA
Tisk: Z dodaných imprimovaných litografií vytiskla POLYGRAFIA a.s., Svobodova 1, 128 17 Praha 2

Redakci nevyžádané příspěvky se nevracejí.

© Pražská vydavatelská společnost, 1999

ISSN 0322-7405

OBJEDNACÍ LÍSTEK pro NOVÉ předplatitele

modelář a modely

Cena jednoho výtisku 35 Kč, roční předplatné 385 Kč (jedno číslo zdarma), půlroční předplatné 195 Kč.

Časopis je možno objednat v průběhu celého roku od jakéhokoliv čísla. K zařazení do evidence předplatitelů potřebujeme Vámi vyplněný OBJEDNACÍ LÍSTEK. Po skončení předplaceného období Vám zašleme složenku na další období.

Jméno a příjmení (firma)
Adresa (sídlo firmy):
..... psč
(IČO): (DIČ):
Časopisy si přeji posílat od čísla:
Na adresu výše uvedenou. Na adresu:
..... psč

PŘEDPLATNÉ: roční / půlroční

PLATBA: složenkou / fakturou

Podpis (razítko firmy):

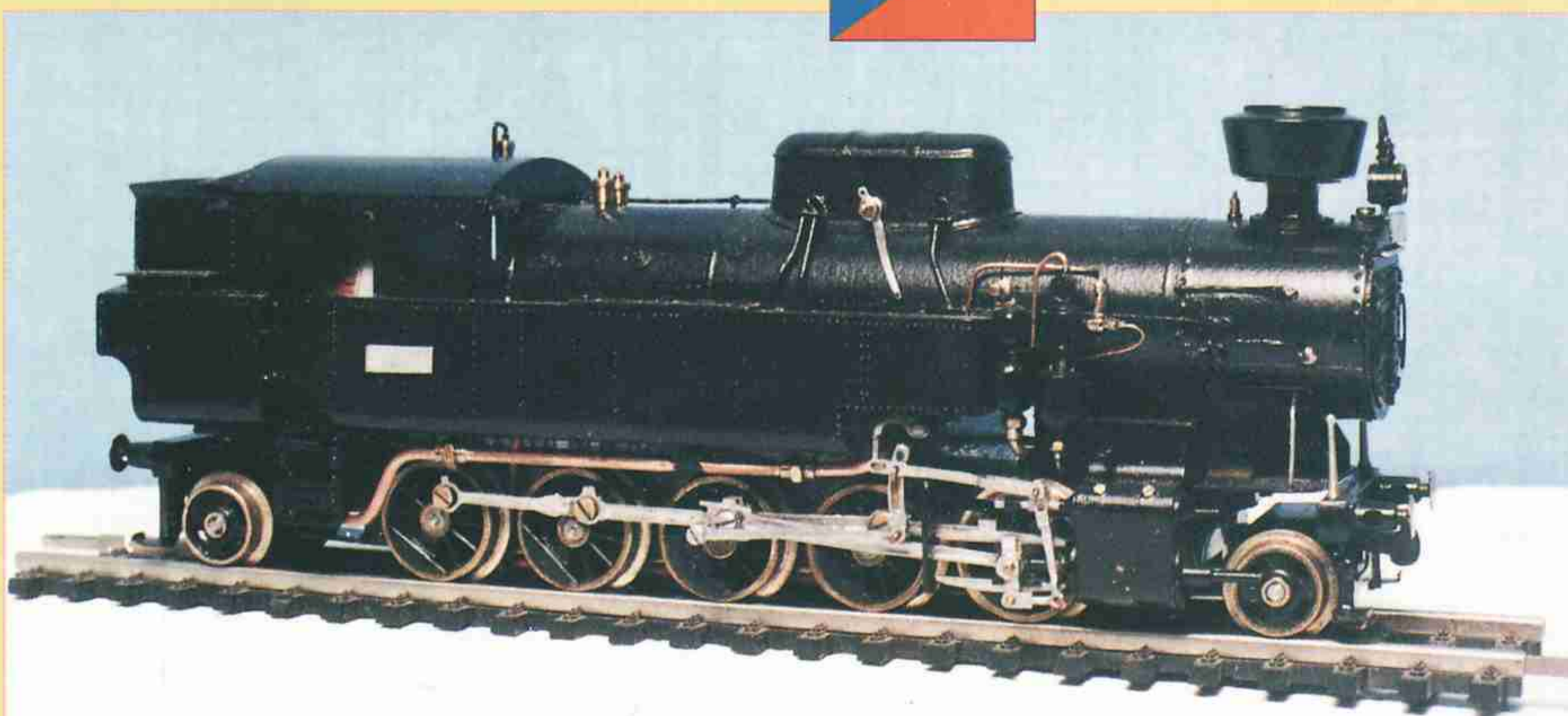
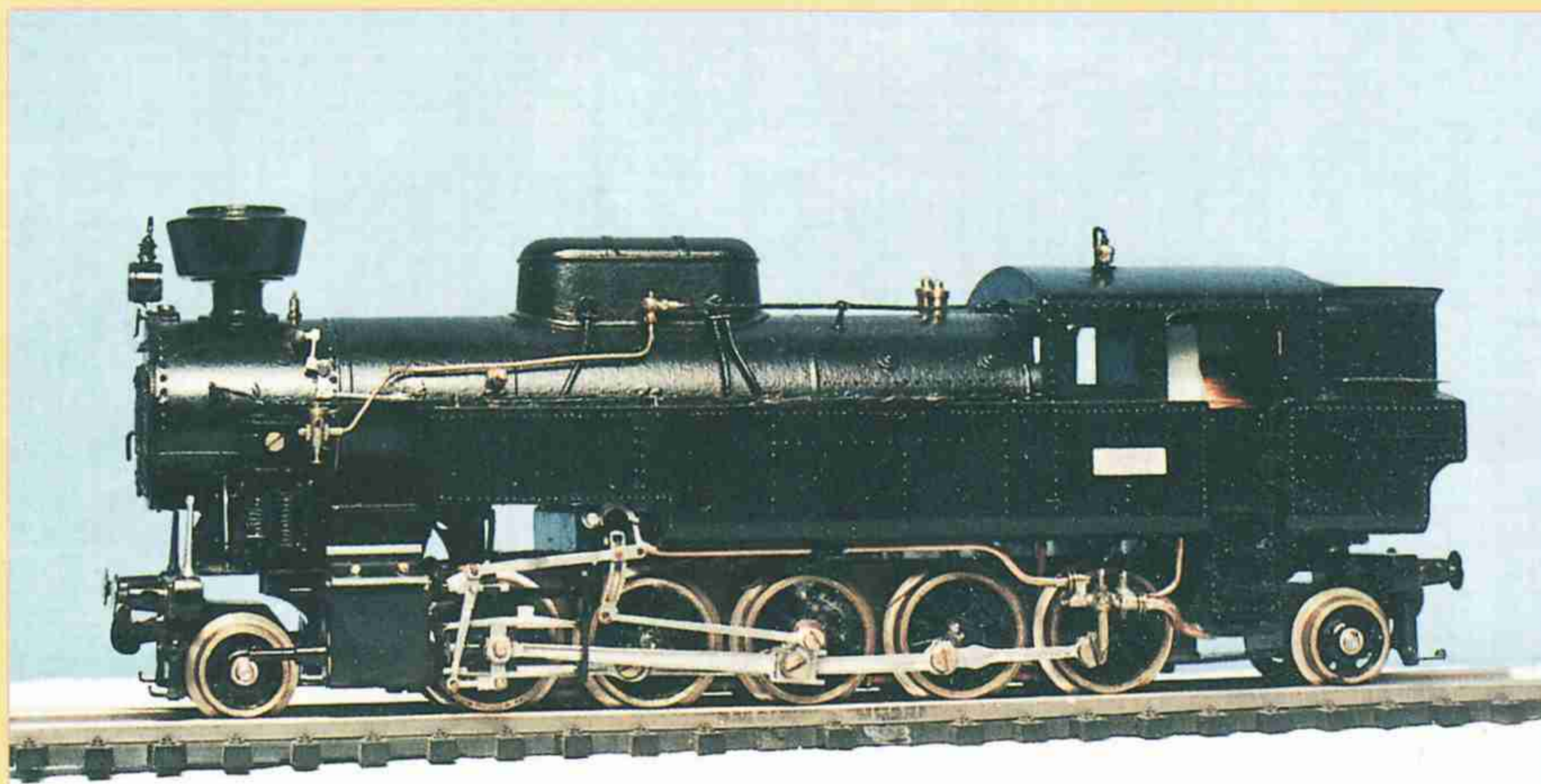
Vyplněný objednávací lístek zašlete na adresu: Pražská vydavatelská společnost, P.O. Box 72, 186 00 Praha 8

STAČÍ I ČITELNÁ KOPIE

HISTORIE na KOLECH

Dnes v této rubrice sice představíme vozidla jezdící po kolejích, nicméně i ta mají kola. Lokomotivy na snímcích zhotovil železniční modelář Rudolf Fischer z Ostravy - Petřkovic (jeho předchozí modely již byly několikrát publikovány).

LP
Foto: R. Fischer

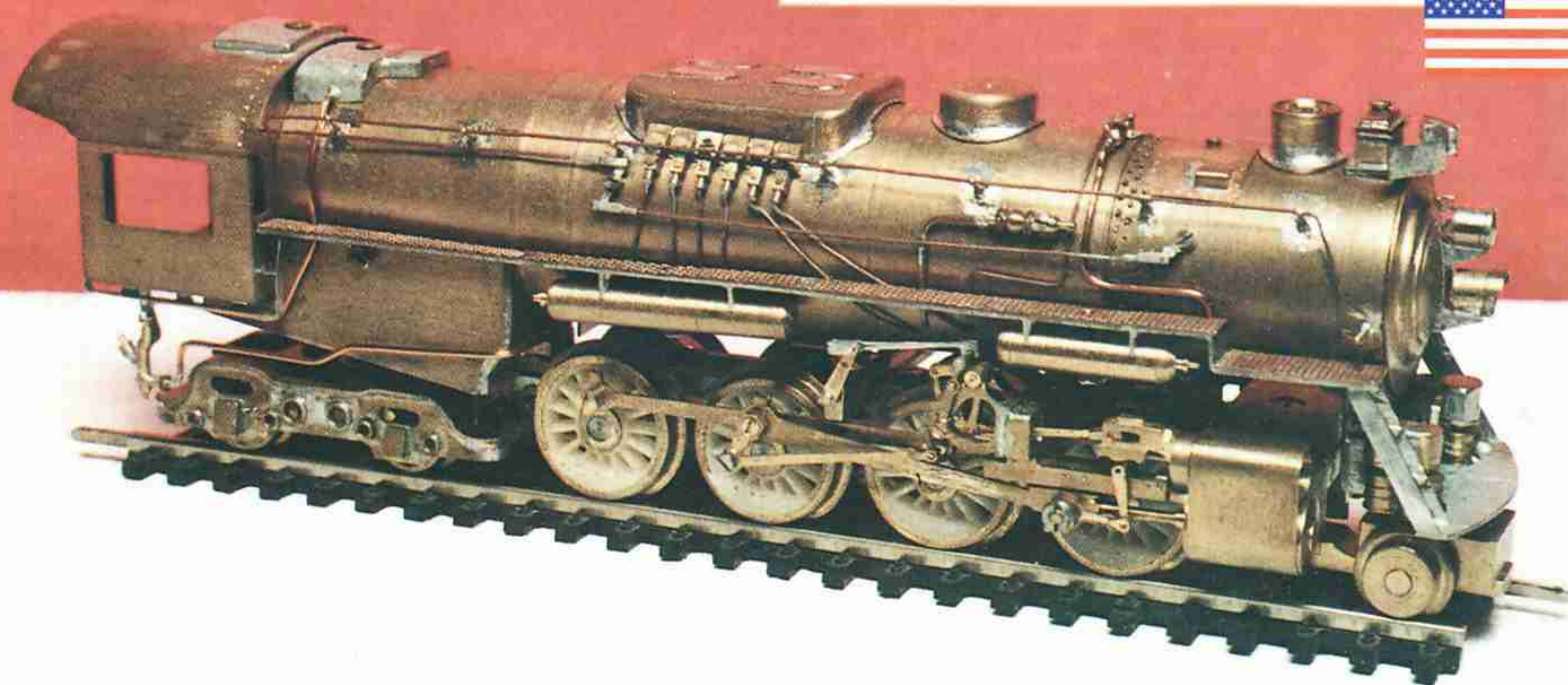


Tendrovka byla postavena podle výkresu skutečné lokomotivy z časopisu *Železničář* (1982). Modelu ve velikosti H0 (1:87) chybí ještě dodělat čísla na tabulkách a přehříváč napájené vody (umístěný pod kotlem za parními válci), to ovšem provozu nebrání. K pohonu pojezdu (uspořádání náprav 1-E-1) je použit elektromotor Piko 16 V. Přenos síly je přes kardanový hřídel a šnekový převod na ozubená kola hnacích náprav (modul 0,5). Lokomotiva je silnější než tovární model Piko 951-E -1.

Prvním trakčním vozidlem je tendrová parní lokomotiva řady 524.1 (resp. 524.102). Tato řada měla původní označení Va, a pro Buštěhradskou dráhu bylo vyrobeno 6 strojů (výrob. čísla 658 až 663 z roku 1918). První lokomotiva řady 524.1, vyjela na trať v roce 1928. Těmto mašinkám se přezdívá „pukl“, zřejmě podle tvaru parního domu (výstupek na kotli), který některým připomínal hrb (německy Buckel).



Druhé dva snímky představují rozestavěný model v měřítku 1:87. Jde o americkou těžkou parní lokomotivu Nickel Plate Road řady 700 č. 765 (1943-1944). Model je stavěn podle podkladů z amerického časopisu *Model Rail Roder* (poskytl redaktor Jim Kelly). Tato lokomotiva (1-D-2) bude ještě doplněna tendrem a její autor počítá s dokončením začátkem tohoto roku.



Lokomotivy řady 700 jezdily od roku 1936 na trati NEW YORK-CHICAGO-ST. LOUIS (budována od r. 1881). Hmotnost lokomotivy 201 t, vyzbrojeného tendru 171 t. Délka soupravy (lokomotiva + tender) 29,145m, tj. u modelu 335 mm. Tahala vlaky o hmotnosti 4900 t, po rovině rychlostí až 112 km/h.



Dvěma snímky vám chceme představit obří modely i s jejich autory z LMK Zábřeh, které byly prezentovány na loňském „Model show“ v Šumperku. Na prvním (obr. 1) je maketa amerického akrobatického speciálu Super Star v měřítku 1:4 (délka 1670 mm, rozpětí 2220 mm, hmotnost 8900 g, motor Titan 62 cm³, RC souprava Graupner mc-20), kterou postavil Zdeněk Šteigl. Na druhém (obr. 2) je maketa obdobného letounu. Tentokrát jde o ruský akrobat Su-26 v měřítku 1:3 (rozpětí 2015 mm, délka 1710 mm, hmotnost 9500 g, motor ZDZ 60 cm³, RC souprava Graupner mc-18) postavený Markem Duškem. Oba dva modely mají ovládány S, V, Q, M.



Ve třídě C5 soutěží modeláři s modely umístěnými do průhledných obalů. Nejsou to vždy jen populární lahve (např. náš modelář Bohuslav Karban umísťuje své modely do žárovkových baněk). Na snímku je model trojstěžníku „Walfang Bark“ z roku 1850 v měřítku 1:260, který přinesl svému tvůrci - německému modeláři Berndovi Braatzovi - zlatou medaili za 90 bodů. Třetí závěrečnou část reportáže z MS lodních modelů kateg. „C“ najdete na straně 28.



Úspěšným modelářem je Martin Polesčuk z Krupky, který je juniorským reprezentantem v raketovém modelářství. Na snímku je s maketou rakety M-4S-1 kateg. S7.



Modely starších závodních automobilů jsou mezi modeláři ve velké oblibě. Příznivci francouzské „čtyřadvacetihodinovky“ si nyní mohou pořídit novinku od italské firmy Bang, sběratelský model Ford GT 40 v barvách německé posádky Kelleners - Joest start. č. 68 ze závodu „Le Mans 69“. Provedení kov a plast, měřítko 1:43.



Návěsový tahač Renault Premium v měřítku 1:24 (na snímku bez návěsu). R. Šimon ze Slovenska získal s tímto modelem 3. místo na soutěži modelů z papíru, čtěte na straně 43.