

MODELÁŘ

HÁZECÍ A VYSTŘELOVACÍ NORTHROP F-5

LOTUS 18

SEPECAT

JAGUAR A

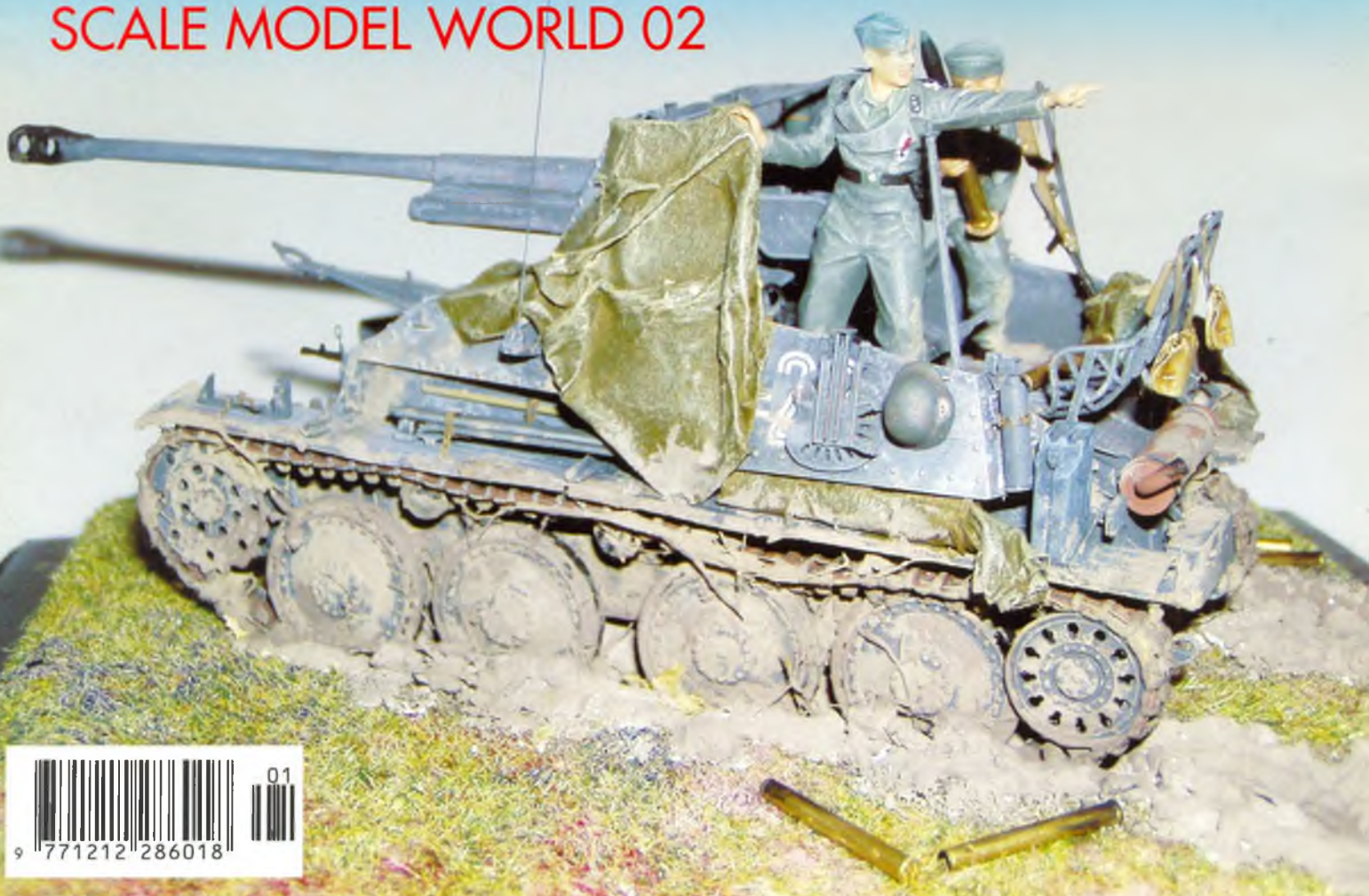


PÁSOVÝ MOTOCYKL NSU

SMS MONARCH

BÁJEČNÝ SVĚT PRACHOVÝCH ŠMOUH

SCALE MODEL WORLD 02



Skončil druhý ročník **CMK modelářské ligy KPM** v kategoriích I.b a I.c. Jediný ucelený seriál soutěží stavitelů plastických modelářů s garantovanými sponzory, poháry, medailemi i věcnými cenami; s vedením, které kontroluje průběh soutěží a koordinuje kalendář. V jednotlivých kolech byly k vidění špičkové modely na světové úrovni. Zatímco na celkové výsledky si ještě chvíli počkáme, na zajímavé modely se můžeme podívat hned

mik



Kandidátem na celkové vítězství v kategorii modelů v měřítku 1:72 je Ing. Michal Šourek, soutěžící s Hurricanem Mk. IIb



Jan Chalúpka z KPM č. 4 Chodov postavil pohledný Heinkel He 111H-6 v měřítku 1:72



Velmi úspěšně si vede Ing. Petr Dousek z 1. KPM Liberec s čtvrtkovým modelem Ju 87R-2 Stuka



Ing. Jiří Brož si za předlohu modelu v měřítku 1:48 vybral Boeing P-26C



SB2C Helldiver v měřítku 1:48 Josefa Krále



Rovněž v měřítku 1:72 je model F-86D Sabre Jana Hájička

Foto J. Mikač

MODELÁŘ

Měsíčník pro všechny maketáře
1 leden 2003 ročník 54

Vydavatel: AEROMEDIA, a. s.
(IČO 25133322)
www.aeromedia.cz, www.letectvi.cz
v licenci Pražské vydavatelské společnosti

Adresa redakce Modelář
Svobodova 1, 128 17 Praha 2
Tel. (+420) 224 918 224,
Fax: (+420) 224 921 653
E-mail: modelar@eromedia.cz

Obchodní a inzertní oddělení:
Aeromedia, a. s., Baranova 38,
130 00 Praha 3
Tel./Fax: (+420) 222 718 814,
E-mail: obchod@eromedia.cz

Rádkovou inzerci přijíma redakce
Zásilková služba a předplatné:
222 718 814

Šéfredaktor Martin Salajka
(salajka@eromedia.cz)

Sekretářka redakce Hana Tylptova
(tylptova@eromedia.cz)

Redakční rada:

Ing. Lubomír Koutný a Ing. Bohumil Votýpka (le-
tadla), Jiří Kašpar (rakety), Jiří Lejsek (lodě),
Tomaš Obermajer (zeleznice)

Objednávky a zvýhodněné předplatné:
Aeromedia, a.s., Baranova 38,
130 00 Praha 3
Tel./Fax: (+420) 222 718 814,
E-mail: obchod@eromedia.cz

Cena časopisu 52 Kč (57,50 Sk)
Celoroční předplatné 545 Kč/690 Sk za 12 čísel,
pololetní 290 Kč / 345 Sk za 6 čísel.
**Zvýhodněné předplatné pouze
u společnosti Aeromedia:**
roční 522 Kč, pololetní 280 Kč.

Rozšiřuje PNS, Mediapres, Transpress, vybrané
modelářské prodejny a další distributoři.

Distribuci, předplatné a inzerci pro Slovenskou
republiku zabezpečuje:

Magnet-Press Slovakia s. r. o, P.O. BOX 169,
830 00 Bratislava, Slovensko
E-mail: magnet@press.sk
Objednávky do zahraničí přijímá
Aeromedia, a.s., nebo
PNS, Hvozdánská 5-7, 148 31 Praha 4

For the foreign subscription please write to:
Aeromedia, a.s., Baranova 38, 130 00 Praha 3,
Czech Republic

Tel./Fax: (+420) 222 718 814,
E-mail: obchod@eromedia.cz

**One year subscription
for Europe 43 Euro, overseas 55 USD**
or PNS Hvozdánská 5-7,
148 31 Praha 4, Czech Republic

Distribuce: Česká pošta, s. p.,
Postservis OZ Přeprava

Předtisková příprava:

Reprodukce Baroa s.r.o,
Svobodova 1, 128 17 Praha 2,
E-mail: baroa@atlas.cz

Grafická úprava: Iva Bílková
Tisk: Polygrafia, a.s.
Svobodova 1, 128 17 Praha 2

Redakci nevyžádané příspěvky se nevracejí.

© Aeromedia 2003
ISSN 1212-2866

Registrační značka: MK ČR E 2275

4 Z vaší dílny

6 Makety na mistrovství světa
kosmických modelů-----

10 Házecí a vystřelovací Northrop F-5

12 Scale Modelworld 2002-----

14 **SEPECAT Jaguar A**

24 Sd. Kfz 139 Marder III

26 Focke Wulf Fw 189 V6 -----

28 Pásový motocykl NSU Kettenkrad -----

31 SMS Monarch

36 Bájecný svět prachových šmouh-----

39 Soutěže lodních modelářů v roce 2003

41 Lotus 18 (1960-1961) -----

48 Soutěže stavitelů plastických
modelů pro rok 2003





Karel Šindelka z Chotěšova soutěží s MiGem 23MF, i v měřítku 1:144 řadně olétaným

Piper Super Cup Dušana Mihalidese ze Šivetice má rozpětí 3400 mm, délku 1700 mm a hmotnost 15 kg. Poháněn je motorem Husquarna o zdvihovém objemu 64 cm³ a ovládn RC soupravou Graupner MC 16/20



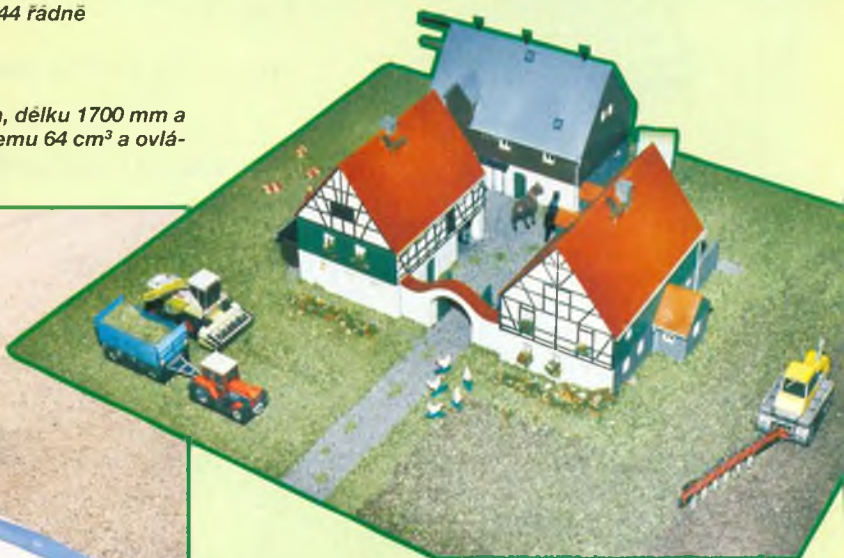
S gumovým svazkem poháněným Mustangem létá Jiří Mařas z Prahy. Model (konstrukce J. Mandelík) postavil podle plánu vydaného J. Vyskocilem. Má rozpětí 720 mm, délku 545 mm a hmotnost 50 g. Pohonnou jednotku tvoří pět vláken gummy Tan o průřezu 1x3 a vrtule Flying Styro Kit o průměru 170 mm



Foto J. Miškovič, V. Jirka, J. Mařas a M. Salajka



Elektrický Windex 1200C si postavil Ján Procházka z LKM PDA Liptovský Mikuláš. Model má při rozpětí 1650 mm délku 820 mm a hmotnost 600 g. Poháněn je motorem Speed 400 s regulátorem Jeti 180, ovládn RC soupravou Futaba F-14



Diorámu zemědělské usedlosti přibližně v měřítku 1:100 postavil Ing. Václav Jirka z Jaroměře. Budovy statku slepil z plastické stavebnice firmy Auhagen, zvířata jsou prodávána jako doplněk modelových kolejíšť. Papirové modely zemědělských strojů mají původ ve vystřihovánkách řady Minibox a terén je vytvořen z modelářských pospů

Velmi pohledný model ambulance Phanoman Granit 25 H postavil v modelové velikosti 1:72 Stanislav Kreutzer z Rokycan



Letecký modelář 1/1953

Prvé číslo nového ročníku zdraví titulní stranou letecké modeláře Německé demokratické republiky. V tradičním duchu vstupu do Nového roku se nesou i následující dvě strany – od úvodníku k pátému roku Gottwaldovy pětiletky, až po nezbytné citace V. I. Lenina mládeži. Mezi tím se čtenář dozvěděl, že Sovětský svaz je nejen vlastní letečtí, ale i leteckého modelářství. Tomu odpovídaly i následující dva listy o zrcadlové akrobacii lepenkových modelů. Popisují tři kartonové modely známého sovětského modeláře P. Anochina, který jest iniciátorem stavby tohoto speciálního typu modelu, skládána bez užití lepidla.

Není divu, že jsou potom v celém výtisku jsou pouze dva malé planky modelů, Mesiarikovo samokřídlo Roror-2 a soutěžní větroň A2 Zralok I z dílny P. Kynčla. Ale najdeme tu rovněž článek o pokojových modelech, což byla tenkrát doména několika jednotlivců, nesporně přínosné bylo i pojednání o lyžích pro motorové modely a popis jejich konstrukce.

Pro usnadnění práce pořadatelů soutěží U-modelu jsou otištěny rychlostní tabulky. Mimochodem, jsou zpracovány až do rychlosti 327,272 km/h, zřejmě jako inspirace k rekordním výkonům. Shodou okolností je na poslední straně tabulka národních rekordů a v ní celkem 99 volných míst, proti 21 uznaných rekordů. Kdo by tenkrát postavil létající gyroplán, mohl mít každý let rekordní!

Za pozornost určitě stojí nová rubrika Řídíme modely rádiem. Navazovala na někdejší volný seriál Ing. Antonína Schuberta Rádiové řízení modelů. Pro drtivou většinu zájemců z řad modelářů to byl prakticky jediný zdroj informací, ke kterým měl v této době přístup jen vymezený okruh profesionálů. Nový autor, Ing. Jan Hajič, navázal na Schubertovu osvětlovou činnost popisem ověřeného zařízení vlastní konstrukce. První částí je návod na přijímač s dvěma inkurantními elektronikami (kořist po Wehrmachtu) na tehdy povolené frekvenci 155 MHz. Připomeňme, že oba naši autoři byli zároveň výkonnými modeláři a Ing. Hajič v dalších letech připravil pro zájemce a potenciální výrobce řadu ověřených konstrukcí i unikátních řešení na světové úrovni. Přesto našim mo-



delářům ještě dlouho nezbyvalo, než si řídicí soupravy stavět sami. První sériová aparatura GAMMA (samozřejmě konstrukce Ing. Hajiče) se objevila na trhu až o deset let později, v roce 1963.

pam

KALENDAŘ

Klub plastických modelářů ve Stodu pořádá **Kitfest**, 14. ročník soutěžního setkání stavitelů a příznivců plastických modelů letadel a bojové techniky. Uskuteční se **8. února** od 8 do 16 h v sálech Kulturního domu ve Stodu (Nádražní ulice 477). Na výstavu jsou přijímány plastické modely letadel a bojové techniky bez omezení měřítka, soutěží se v celkem devíti kategoriích. Součástí akce je rovněž zahájení 3. ročníku CMK-modelářské ligy. **Kontakt na pořadatele: Ing. M. Tomana, Tel.: 602 130 804, Tel./Fax: 377 995 920, E-mail: m.tomana@volny.cz**

Klub centra papírových modelů 03 pořádá v pátek **21. února** v prostorách galerie centra volného času Lužanky soutěž a výstavu **Papírové Království Brno 2003**. Modely techniky, staveb a diorám budou hodnoceny podle pravidel CPM, ostatní modely v kategorii nestandard. Soutěž je vyhlášena pro všechny věkové kategorie. Doprovodná soutěž o cenu Brněnských výrobců.

Výstava pro veřejnost s doprovodným programem a prodejem papírových modelů se uskuteční v sobotu **22. února** od 9 do 15 h. **Kontakt na pořadatele: herzig@lužanky.cz, Tel.: 549 524 108, Mobil: 737 986 474**

Dům dětí a mládeže v Praze 9 pořádá v sobotu **29. března** druhý ročník soutěže plastických modelů **Prosek Model 2003**. Klání začne v jídelně SPŠS (Novoborská 610/2, Praha 9-Prosek) od 8 hodin. Kromě soutěží v obvyklých kategoriích se na Proseku uskuteční **Přebor Prahy** mladších a starších žáků a otevřená soutěž seniorů a juniorů.

Kontakt na pořadatele:

Ing. Jan Svoboda, Tel.: 728 515 182, Filip Reichel: 603 321 694, prosekmodel@ddm.zde.cz, http://www.ddmsoutez.go.cz

CMK-modelářská liga nově

V roce 2003 pokračuje **CMK-modelářská liga KPM** třetím ročníkem. Do ligy jsou zapojeny kluby stavitelů plastických modelů Stod, 1.KPM Liberec, Chodov, Cheb, Křížem-krázem Praha, Aš a Rokycany. Od třetího ročníku pořadatelé zavádějí novou kategorii Standard kit (SK), aby se do seriálu soutěží mohli zapojit i modeláři, kteří nechtějí své modely rozřezávat a vybavovat různými doplňky. Rovněž jsou vyhlášeny zvláštní kategorie Student detail kit (SDK) a Student standard kit (SSK) pro žáky.

Změnil se rovněž způsob odměňování vítězů jednotlivých kol. Protože se Ligy zúčastňují špičkoví modeláři, jejichž práce dosahují světové úrovně a těžko s nimi mohou soupeřit průměrní stavitelé, obdrží příští soutěžící na prvních třech místech pouze medaile či diplomy. Naopak pro podporu zájmu mládeže získají věcné ceny vítězové žakovských kategorií SSK a SDK, zatímco ostatní ceny budou rozloženy mezi všechny účastníky každého kola CMK ligy bez ohledu na dosažené výsledky v soutěži. Věcné ceny pak spo-



lečně s poháry obdrží od sponzora až včetně celého ročníku ligy.

Další novinkou je způsob hodnocení modelů. Na některých jednodenních soutěžích se totiž sešlo mnoho modelů a rozhodčí nestíhali ohodnotit objektivně všechny modely klasickým bodovacím systémem. Pořadatelé proto sestavili takzvané zkrácené bodování, při kterém rozhodčí hodnotí maximálním počtem deseti bodů čistotu zpracování, geometrii modelu, zpracování detailů, barevnou úpravu, označení a patinu. Každý model může získat maximálně 50 bodů, což je dostatečné k objektivnímu stanovení pořadí. Průběžné a konečné výsledky CMK ligy, jakož i reportáže a fotografie z jednotlivých kol CMK ligy jsou zveřejňovány průběžně na internetových stránkách <http://kpmchodov.crolink.cz/> Klubu plastických modelářů Chodov.

JUDr. JAN MIKAČ, KPM Chodov

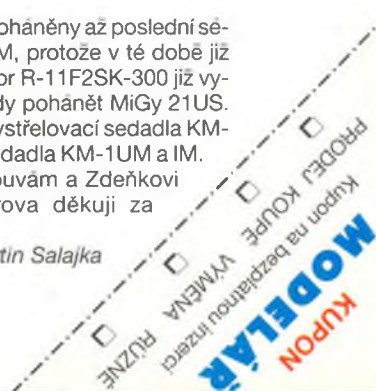
Omluva a oprava

Pro doplnění článků o modelech letadel MiG-21 jsem do minulého sešitu Modeláře zařadil i dodatek o dvoumístných verzích. Mou vinou (přílišná důvěra v prameny) se do něj vloudily některé chyby, a tak nyní vše uvádím na pravou míru: Žádný MiG-21 neměl palivovou nádrž v přední. Ve skutečnosti byla další nádrž instalována v hřbetní části letadla – u spárky jako nádrž č. 1, u bojových letadel jako nádrž č. 7.

Motory R-13 byly poháněny až poslední sérií verze MiG-21UM, protože v té době již nebyl původní motor R-11F2SK-300 již vyráběn, nemohly tedy pohánět MiGy 21US. MiGy 21US měly vystřelovací sedadla KM-1U a I, verze UM sedadla KM-1UM a IM.

Čtenářům se omlouvám a Zdeňkovi Jesefíkovi z Pěrova děkuji za upozornění.

Martin Salajka



MAKETY A OHŇOSTROJE NA MISTROVSTVÍ SVĚTA KOSMICKÝCH MODELŮ

V dosti pozdním termínu se od 13. do 20. října uskutečnilo na letišti Sazená u Prahy 14. Mistrovství kosmických modelů pro juniory a seniory. Z pohledu kategorií maket S5 a S7 byla účast velmi dobrá, ba ve srovnání s Mistrovstvím světa 2000 zaznamenala kupodivu mírný nárůst. V kategorii S5B a S5C se sešlo celkem 40 maket, v kategorii S7 to byla 38 maket.

Výšková kategorie S5 se jen zelenala, protože téměř polovina soutěžících zvolila za předlohu pro tuto kategorii raketu Taurus Tomahawk. Další typy už se neobjevily ve více než třech exemplářích. Mezi nimi stojí za zmínku Bumper, Nike Cajun, Dragon, ale také Ariany. Novinkou v americkém týmu byl zcela nový prototyp Aurora Space grant 1. Některé modely si byly tak podobné, že až budily dojem, že jsou to dvojčata či trojčata (jednovaječná).

Po statickém bodování na tom byly v juniorech nejlépe polské Ariany, v seniorech Bumper Jána Kotuhy ze Slovenska. Jenže ve výšce je po startech všechno jinak – spousta nezměřených, nebo jinak znehodnocených startů zamíchala pořadím. Že Ariany jsou sice bodovatelné, ale do výšek se jaksí nehodí, je dávno známé, takže nejlepší Ariana skončila na devátém místě s 60 m dosažené výšky. Z devátého místa po bodování zvítězil v juniorské kategorii Rus Pererov s Tomahawkem. V seniorech nebyl Bumper Jána Kotuhy změněn, a tak se na první místo dostal Rus Korobejnikov rovněž s Tomahawkem.



Skvělá Ariane 4 Mikuláše Szabó ze Slovenska. Naděje ztroskotaly na motorech



Ke kategorii S7 je třeba předeslat, že se dělila na Ariany (bylo jich celkem 25, jedna jako druhá, zejména ty z jednoho státu či klubu) a ostatní. Bodování bylo velmi obtížné, výjimkou byly makety, která za sebou měly špatné zaretušované předchozí havárie, nebo neodpovídaly předloze v základních rozměrech. Pěkné byly také Saturny IB, kterých bylo celkem šest. Kompars pak tvořily Meteory, Eridany a podobné typy. Výjimečný a jaksí nezařaditelný byl Space Shuttle Endeavour Američana Gassawaye. Na prvním místě se po statickém bodování seniorů ocitl Rus Levich s pěkným a precizně provedeným Sojuzem T12.

Letovou část musím zcela zákonitě rozdělit na juniory a seniory. Důvodem není věkový rozdíl, ale motory. Zatímco junioři odstartovali v poklidu, seniory měli Verdun a Waterloo zároveň – co start, to exploze a zničená maketa. Byl to takový předčasný Silvestr, při kterém fagule



Výsledky nejlepších

Kategorie S5B junioři: 1. Michail Pererov, Rusko (Taurus Tomahawk, po statickém bodování 6.) 784 bodů; 2. Marek Pavka, Česko (Taurus Tomahawk, po statickém bodování 10.) 784; 3. Sergej Tarelkin, Rusko (Taurus Tomahawk, po statickém bodování 5.) 779; **Družstva:** 1. Rusko, 2. Česká republika, 3. Rumunsko

Kategorie S5C seniory: 1. Jevgenij Korobejnikov, Rusko (Taurus Tomahawk, po statickém bodování 2.) 928; 2. Zdeněk Kolář, Česko (Taurus Tomahawk, po statickém bodování 14.) 894; 3. Mikuláš Szabó, Slovensko (Taurus Tomahawk, 10.) 870; **Družstva:** 1. Rusko, 2. Polsko, 3. Rumunsko

Kategorie S7 - junioři: 1. Petr Mečkovskij, Rusko (Ariane L 01, po statickém bodování 1.) 843; 2. Valentin Mihailache, Rumunsko (Ariane 3, po statickém bodování 2.) 838; 3. Ellis Landford, USA (Ariane 4, po statickém bodování 5.) 776; **Družstva:** 1. Rusko, 2. Rumunsko, 3. USA

Kategorie S7 - seniory: 1. Michail Potupčik, Rusko (Ariane L 01, po statickém bodování 9.) 914; 2. Gabriel Constantinescu, Rumunsko (Ariane 44 LP, po statickém bodování 16.) 839; 3. Florica Sercaianu, Rumunsko (Ariane, po statickém bodování 13.) 839; **Družstva:** 1. Rusko, 2. Rumunsko, 3. Polsko



Endeavour Američana Gassawaye před úspěšným startem a při něm



To není sličná asistentka, ale skutečná závodnice! Polka Kinga Dajnovská skončila mezi juniory na 10. místě

z motorů létaly na všechny strany. Celková bilance dopadla děsivě – z 28 startů bylo pouze osm platných. Jen málo modelářů dokázalo poslepnout zbylé trosky dohromady a start opakovat. Mezi jinými se to povedlo Jardovi Štěpánkovi, který zajistil pro Českou republiku páté místo; družstvo bylo celkově čtvrté.

Tolik o explozích. První bezchybný start předvedl kupodivu Gassaway se Shuttlem. Model skvěle odstartoval a ještě lépe radiem řízený přistál. Největší favorité se Sojuzy doplatili na mnohačetné (až 10 kusů) dělení svých modelů, kdy se pravidelně cosi „zašmodrhalo“ a spadlo bez pádaku, nebo se neoddělily stupně včas a ve správném směru. To pak vedlo nejen ke ztrátě modelu, ale i k diskvalifikaci. Z neuvěřitelného devátého místa zvítězil opakovaným startem po havárii Rus Potupčik s maketou Ariane L01.

Třetí jistota v této kategorii vždy chybí. Může být perfektní model, skvělý po bodování, ale motory? Je to jak s melouny, také do nich nikdo nevidí. Na explozích motorů nejvíce vydělalo, dá-li se to tak říci, družstvo Rumunska: Z hlubokých pozic po statickém bodování jeho členové získali druhé a třetí místo, družstvo bylo



Manželská idylka – Gica a Gabriel Constantinescu z Rumunska. Maketa Ariane je dámské poloviny dua!



Zdeněk Kolář z České republiky s úsměvem. Ještě netušil, že jeho Ariane potká zkáza



Skupina bodovačů ztracená v lese Arian



Rus Levich pečlivě připravuje Sojuz TM12. I jeho však zradily motory

taktéž stříbrné! Nejhůře naopak skončila družstva naše a Slovenska, která se svorně propadla na poslední pozice z bodovaných.

I tak byla soutěž pěkná a pokud se start vydařil, bylo na co koukat.

JIRÍ KAŠPAR
Foto autor a M. Čapek

Ukončení sezóny upútaných modelov v Poľsku

V sobotu 19. októbra sa za sychravého počasia na modelárskom asfaltovom kruhu s ochranným pletivom v parku Centrum poľského mesta Dabrowa Gornicza konala po piaty raz súťaž **Rodeo MVVS**. Po organizačnej stránke súťaž veľmi dobre zabezpečili členovia modelárskeho klubu Zefir, ktorý vyvíja svoju činnosť pri mestskom stavebnom družstve S.M. Lokator.

Zakladateľom kategórie Rodeo, určenej predovšetkým pre začínajúcich mladých modelárov, bol bývalý úspešný československý reprezentant a tréner pre upútané kategórie leteckých modelov, zosnulý pán Vydra. Propagátorom tejto nenáročnej kategórie, čo sa týka stavby modelu pri použití komerčného motora zakúpeného v bežnej obchodnej sieti, bez úprav na zvýšenie výkonu motora, je známy poľský „rychlikár“ Andrzej Rachwal.

Súťaže sa účastnilo celkom 18 pretekárov zo štyroch modelárskych klubov. Juniory lietali s modelmi lietadiel o zdvihovom objeme motora do 2 cm³ a senióri do

2,5 cm³. Pomedzi juniormi zvíťazil Michal Ordon z klubu S.M. Lokator, zo seniorov bol najlepší jeho klubový kolega Tadeusz Ordon.

MARIÁN JURKOVIČ
Foto autor





Breguet 27 Jiřího Zeleného z Brněnce

SVITAVY PO DESÁTĚ

Zasněženým ránem se v sobotu 9. listopadu sjížděli do Domu dětí a mládeže ve Svitavách modeláři z měst a městeček ležících na pomezí Čech a Moravy i borci ze vzdálenějšího Brna, aby změřili své síly na jubilejním 10. ročníku veřejné soutěže o nejlepší plastický model. Nečekaný příchod zimního počasí způsobil, že jsme se ve Svitavách tentokrát neshledali s kolegy z Pardubic a Hradce Králové, nedorazili ani telefonicky avizovaní a se zvědavostí očekávání modeláři z Ostravy.

Na průběh soutěže však už počasí prázdný vliv nemělo, snad kromě nestávající debaty na téma zimního obutí aut, která se nesla mezi soutěžícími i rozhodčími a k jejímž několikrát přivízení postačil krátký pohled z okna.

Soutěž, rozdělena celkem do pěti kategorií, proběhla v naprosto poklidné atmosféře. Snad kromě zajímavé debaty rozhodčích z Brna a České Třebové, kteří se nemohli shodnout na tom, zda je obtížnější kvalitně postavit letadlo v barvě kovu, či s třibarevnou kamufláží. Diskuse však vyzněla do ztracena a těžko říct, jestli se od ní odvíjel bodový zisk některého z modelů.

Okolo třetí hodiny odpoledne pak mohli ředitel soutěže Radomír Skalický spolu s panem Zdeňkem Uhrem z DDM Svitavy vyhlásit její výsledky. V kategorii I.c (letadla 1:72) se na prvním místě umístil Milan Laštůvka s krásně otevřeným modelem letadla Dornier Do 335 (83,16 b.), následovaný domácím Pavlem Behemským, jehož model britského bombardéru Blenheim postavený ve finských barvách ocenili rozhodčí 76,83 body. Na třetím místě skončil již zcela obligátní Hawker Hurricane Ing. Miroslava Sýkory z Brněnce, tentokrát představený ve verzi Mk. I (75,60 b.).

Dornier Do 335 Milana Laštůvky z Brna zvítězil v kategorii I.c



„Čtvrtkám“ (I.b) dominovali na prvních třech místech modeláři z Brněnce, přičemž první místo patřilo Štefanu Jurenkovi, jehož umně rozkrytovaný Messerschmitt Bf 110G-4 ocenili rozhodčí 78,17 body. Následovali Martin Jurenka s Hanriotem HD-1 (69,83 b.) a Roman Pavlů s Hawkerem Tempest Mk. V.

Nedílnou součástí soutěže je již po několik let také klání v kategorii II.b. V „malé bojovce“ si tentokrát nejlépe vedl domácí Pavel Behenský, jehož Sherman získal rovných 79 bodů. Druhé místo obsadil Jaroslav Válek se Sd.Kfz. 7/2 a třetí Petr Falta s Cromwellem ARV. Oba modeláři hájili barvy KPM Česka Třebová.

TŘEBOVSKÝ VEHIKL

Takřikajíc v komorním obsazením proběhl v sobotu 30. listopadu v Domě dětí a mládeže v České Třebové další ročník soutěže modelů bojové techniky. Kromě místních se ho sice zúčastnili pouze Svitavští a jeden soutěžící až z daleké Ostravy, ale počet zúčastněných neměl na úroveň soutěže prázdný vliv. Jistým vysvětlením zdánlivě malého zájmu soutěžících snad může být to, že se ve stejném termínu mimořádně konala i další známá modelářská soutěž, Zamberšský divočák.

Soutěže v české Třebové byly vždy oblíbené pro pohodovou atmosféru, nejinak tomu bylo i tentokrát. U stolu v klubovně DDM se tak diskutovalo o modelářství i historické vojenské technice, zatímco v přizemí se mohli rozhodčí v klidu věnovat své práci. Všichni zúčastnění navíc „vyfasovali“ dva vrchovaté talíře naprosto vynikajícího guláše uvařeného panem Josefem Zavřelem, který ho v očekávání zástupů soutěžících navaril „jako pro regiment“.

A jak to na Vehiklu nakonec dopadlo s výsledky? V kategorii II.b., kterou jsem spolu s panem Tomášem Řihou bodoval, skončil stejně jako před třemi týdny ve Svitavách na prvním místě Sherman Pavla Behenského, o fous následovaný nádherným „angličákem“ v podobě Tatra T-57 Jaroslava Válka z České Třebové. Třetí místo obsadila miniaturními modely strojů a nářadí vybavená pojízdná dílna na podvozku těžkého nákladního automobilu Leyland Hyppo, postavené taktéž domácím Petrem Faltou.

Mgr. Bc. PAVEL PETR
Foto J. Tichý

DRAK V DEŠTI

Deštivé počasí letos provázelo nejen velkou brněnskou modelářskou soutěž Modell, pořádanou v červnu, ale také komornější, byť stejně tradiční klání **Brněnský drak**, které se v prostorách brněnského Technického muzea konala v sobotu 12. října. Ani nepříznivé počasí však neodradilo modeláře od poměrně hojně účasti, přičemž kromě tradičních aktérů z pořadajícího klubu či z Brněnce nechyběli ani modeláři ze značně vzdálených míst, například z Ostravy či Černošic.

Také úroveň modelů letadel byla často pozoruhodná. Mezi čtvrtkami jasně zářily hned dva modely slavných proudových strojů – velmi pěkně zpracované variace na téma F-86 Sabre, respektive F-4E Phantom. Nechyběly ovšem ani modely vojenské techniky v měřítku 1:72 a 1:35. Rozhodčí tak měli postaráno o dostatek práce a po vyhlášení výsledků v odpoledních hodinách zavládl mezi favority nesporně spokojenost se ziskem prestižních cen.

Určitě nejspokojenější se ziskem Brněnského draka byl člen Černošického modelářského klubu Jan Jalový, vítěz obou kategorií modelů letadel s již zmíněným F-4E Phantom v měřítku 1:48 a s modelem britského letounu Fairey Firefly Mk. I v modelové velikosti 1:72. Zároveň



ovšem převzal také tradiční Grand Prix, udělovanou modeláři, jehož model získal v soutěži nejvyšší počet bodů.

Cenu Jana Krumbacha za nejlépe postavený model letounu československého či českého letectva, tentokrát přijal tradiční účastník soutěže Jiří Zelený z Brněnce za vcelku nenápadný model cvičného letounu Praga E-39.

Ohodnocení za nejhůře postavený model, tedy tolik žádané lakované zachodové sedátko, tentokrát zůstalo doma, neboť je získal člen pořadajícího klubu Zdeněk Bedřich za model letounu L-410 Turbolet.

Mgr. ZDENĚK PROCHAŽKA



KADEN CUP MODEL NÁCHOD 2002

V sobotu 19. října se v prostorách Tepna Clubu uskutečnil druhý ročník veřejné soutěže a výstavy plastických a kovových modelů Kaden Cup, uspořádaný místním modelářským klubem.

Stejně jako v roce minulém, ani letos nebyl počet modelů omezen a soutěžilo se ve většině známých kategorií – šesti dětských (jedna z nich nebyla obsazena) a třinácti pro dospělé, mezi kterými se nově objevila kategorie erotických figur.

Přejímka soutěžních modelů probíhala od samého rána, soutěž byla zahájena v 10 hodin a závěrečné vyhodnocení, které začalo pro pořadatele smutnou vzpomínkou na nedávno zesnulého kamaráda-modeláře Martina Čejpa, se pak uskutečnilo pozdě odpoledne.

O ceny se ucházelo 68 modelářů ze všech koutů České republiky (Přelouč, Hradec Králové, Praha, Děčín, Jeseník, Ostrava, Liberec, Přerov, Nymburk, Teplice) s 321 modely. Zájem veřejnosti o soutěž a výstavu byl rovněž velmi uspokojivý – v divácké anketě bylo odevzdáno 216 hlasovacích lístků, ale celkový počet návštěvníků byl mnohem vyšší.

Celkové pořadí v jednotlivých kategoriích pak určila sedmičlenná porota MK Náchod. Mezi seniory zvítězil v kategorii letadel 1:72 J. Galler s modelem B-24J, ve čtvrtkách J. Kubát s Lancasterem, v kategorii bojové techniky v měřítku 1:72 J. Pavlík s modelem PzIV F1 a v pětatřicetnách M. Krnáč s Tatro 813 PMS. Nejlepší



Při premiéře nové kategorie erotických figur nejlépe uspěl Karel Rešl s dílkem nazvaným Problém...?!



Druhé místo v kategorii Diorám si vysloužil Pražan Jakub Tůma za kus polního letiště s chorvatským Ju 87R-2 v měřítku 1:48



Supercenu získal pan Václav Kršál za pohledný model automobilu Diamond 960 s vylodovacím člunem

model motocyklu (Honda NSR 500 PONS) představil J. Zítka, nejhezčí diorámu s rádiovozelem Tatra 805 M. Krnáč. V kategorii automobilů vybojoval prvenství M. Příkop s modelem Ferrari F2000, mezi kamionáři se prosadil P. Rosecký s Volvem FH IG a v kategorii fantasy/sci-fi J. Bujárek s Predátorem. Velmi úspěšně si počínal Karel Rešl, který nejen zvítězil v kategoriích fugurek do 90 mm, nad 90 mm a erotických figur, ale ještě i v kategorii lodí. Podobnou sběratelkou ocenění se stala mezi žáky Simona Hobzíkova, která byla autorkou nejlepšího modelu automobilu (Williams Honda), letadla (Dautness) i motocyklu (Le Mans). V žakovské kategorii diorám zvítězil Jan Bohuš s modelem T-34/76, v bojové technice s modelem Crusader Verner Lorenz.

Pohár společnosti Kaden za nejlépe postavený model této firmy převzal Karel Souček (Škoda Fabia Cabrio) a za nejlepší model vozu Škoda František Vejslav (Škoda Favorit); cenu diváků si vysloužil Petr Mazánek s diorámou Ruská zima. Pohár za nejlepší model americké techniky a Supercenu získal Václav Kršál s Diamondem 960, pohár za nejlépe postavený model v dětské kategorii Michal Teichman za tank M 4 Sherman a cenu The Best of Show KPM Nymburk. Cena pro nejvzdálenějšího modeláře putovala až do Ostravy-Dubiny, odkud přijel Radim Mánek, mimo jiné účastník s největším počtem modelů. Cenu Helikopter Klubu Mělník převzali žák Radim Mánek (AH-64) a za seniory Dušan Štark (UH-1C).

MARTIN SCHUSTER



Michal Křepelka s malou diorámou nazvanou Owen Glendower vybojoval druhé místo v kategorii fugur do 90 mm

Foto P. Kleprlík

Házecí a vystřelovací Northrop F-5 Freedom Fighter

V polovině padesátých let dala vláda USA podnět k vypracování projektu lehké taktické stíhačky a výrobu posléze svěřila firmě Northrop. Prototyp vzlétl v červenci 1959. Do amerického letectva byly stroje postupně dodávány od roku 1964 a záhy se osvědčila i jako nadzvukové cvičné. Své kvality plně prokázaly v řadě testů i při nasazení během vietnamské války. Některé letouny byly opatřeny nezvyklými variantami kamufláží a sloužily při výcviku v roli "nepřátelských" letadel.

Northrop F-5 úspěšně sloužil ve více než 30 zemích světa, mimo jiné v USA, Brazílii, Kanadě, Španělsku, Švýcarsku, Thajsku či Turecku. Výroba poslední verze byla definitivně zastavena v roce 1987 a celkový počet postavených letadel

dosáhl 2600 kusů. Jeden stroj složitou cestou z USA přes Vietnam dorazil i k nám a mohou si jej prohlédnout návštěvníci leteckého muzea v Praze-Kbelích.

Základní technické údaje a výkony: Rozpětí 8,13 m, délka 14,7 m, pohonná jednotka – dva proudové motory General Electric J -85-GE-21B o tahu po 22 kN, výzbroj – dva kanony ráže 20 mm, řízené střely, rakety a pumy do celkové hmotnosti 3175 kg, nejvyšší rychlost 1740 km/h, dostup 15 800 m, dolet 2600 km.

K STAVBĚ (všechny neoznačené rozměry jsou v milimetrech). Trup **1** (příd' je z bezpečnostních důvodů proti předloze více zaoblená) vyřízeme ze středně tvrdé balzy tl. 3 a od poloviny délky jej z obou stran směrem ke konci špalíčkem s nalepeným hrubším brusným papírem ztenčíme až na tl. 1,5. Zhotovíme výřezy pro zasunutí křídla a výškovku, přičemž dbáme na dodržení správného úhlu seřízení podle výkresu. Nakonec polotovar uhladíme jemným brusným papírem a zaoblíme po obvodu jeho hrany.

Křídlo **2** vyřízeme z balzy tl.2. Spodní stranu pouze jemně ohladíme, horní opracujeme do požadovaného profilu a jemně začistíme brusným papírem o zrnitosti asi

400. Upravíme styčné plochy a oba díly k sobě slepíme ve vzepětí podle čelního pohledu. Po zaschnutí je velmi vhodné spoj zpevnit přelepením proužkem potahového papíru prosyceného lepicím lakem.

Oba motory **3** jsou z lehké balzy tl. 2 a po přebroušení je přilepíme přesně z obou stran na boky trupu.

Ocasní plochy (VOP i SOP) zhotovíme z velmi lehké balzy tl. 1, oboustranně začistíme a srazíme jejich obvodové hrany. Imitaci raket **4** na koncích křídla vyřízeme z balzy tl. 1,5, přebrousíme a přilepíme až na sestavený model.

Povrchová úprava. Pokud se rozhodneme ponechat model pouze v barvě

balzy, natřeme všechny díly lesklým nebo zaponovým nitrolakem. Použijeme-li kvalitní lehkou balzu, je lepší model opatřit barevnou kamufláží. Nejvhodnější jsou barvy Agama, které nanášíme buď modelářskou stříkací pistolí nebo malým štětcem (prototyp modelu je ve zbarvení turecké akrobatické skupiny Turkish Stars). Pohyblivé části, klapky, křídélka, panely, ramy kabiny a další podrobnosti nakreslíme podle pravítka tenkým černým lihovým popisovačem. Na výsostné znaky můžeme použít obtisky z plastické stavebnice, písmena napíšeme opatrně rukou, nebo použijeme suché obtisky (Propisot).

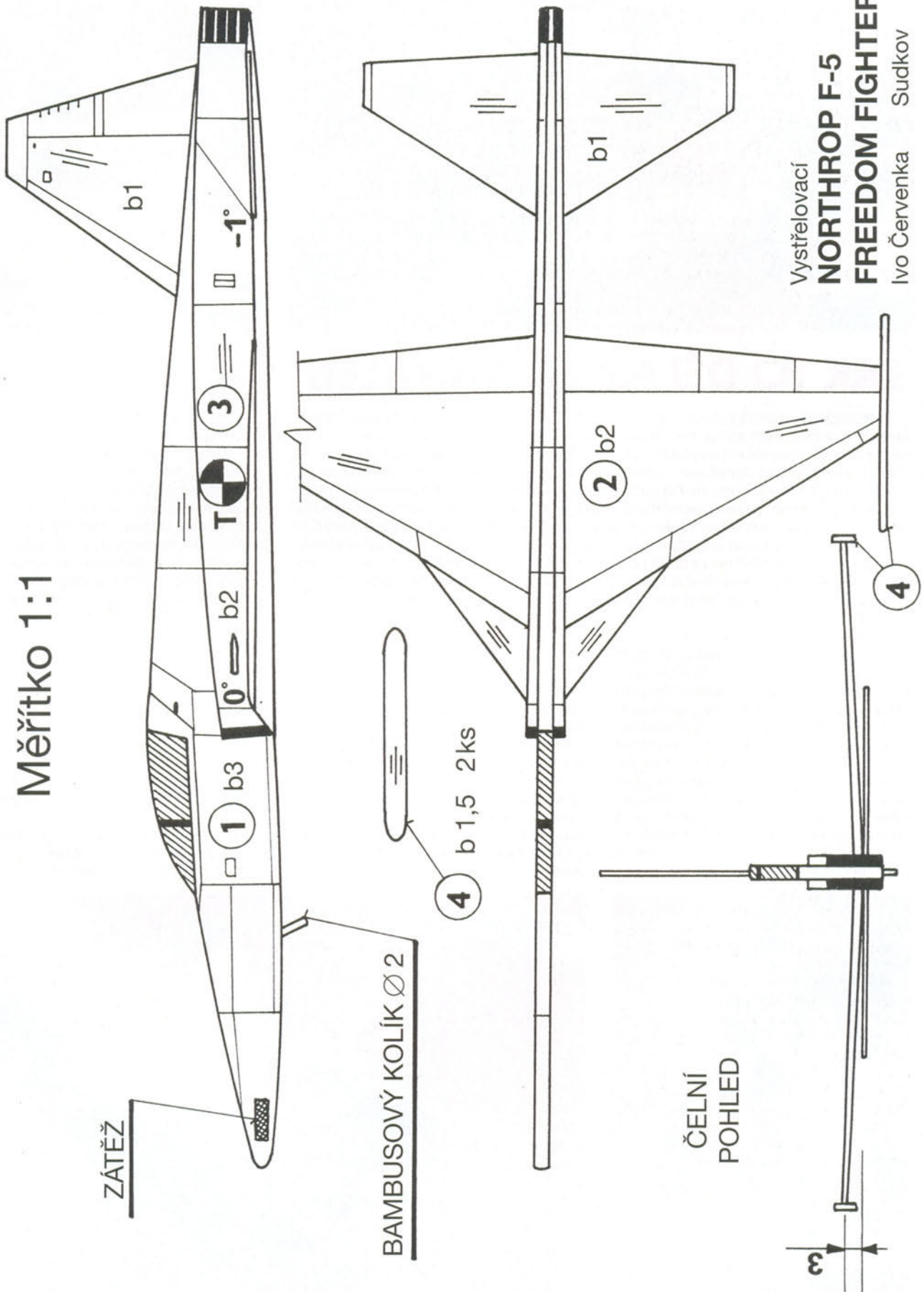
Sestavení. Do výřezu v trupu vsuneme hotové křídlo a ve správné poloze je pečlivě zalepíme, nejlépe lepidlem Herkules. Během zasychání kontrolujeme pohledem shora a zepředu geometrii modelu. Do výřezu v zadní části trupu zasuneme výškovku a rovněž ji zalepíme. Nad ni přilepíme natupo kolmo směrovku. Necháme vše řádně zaschnout. Na konce křídla přilepíme rovnoběžně s osou trupu rakety **4**. Do spodní části přídě vetkneme a zalepíme bambusový kolík o průměru 2 pro uchycení gumové smyčky při vystřelování. Na závěr zkontrolujeme polohu těžiště a pokud nesouhlasí s výkresem, model dovážíme kouskem olova zalepeným do předku trupu.

Létání. Model nejdříve zakloužeme, nejlépe za bezvětrí na svahu. Jemnými korekcemi ocasních ploch docílíme kluzu modelu v mírné levé zatáčce. Poté přikročíme k vystřelování. K tomu použijeme smyčku gumy TAN 2 o průřezu vlákna 1x3 a délce oka asi 200. Při startu model nakloníme mírně šikmo vzhůru do opačné zatáčky než kam klouže (doprava). Let modelu je efektní, ale také rychlý, dáváme proto pozor na přihlížejíci.

IVO ČERVENKA
Foto a výkres autor



Měřítko 1:1



Vystřelovací
NORTHROP F-5
FREEDOM FIGHTER
 Ivo Červenka Sudkov



JAK TO DĚLAJ' ZA KANÁLEM

Na základě výsledků dosažených na letošním Mistrovství ČR stavitelů plastických modelů jsem získal nominaci a stal se jedním z českých modelářů, kteří se zúčastnili největšího evropského soutěžního setkání stavitelů plastických modelů. Pod tradičním označením Scale Modelworld se uskutečnilo ve Velké Británii ve dnech 9. a 10. listopadu. Do následujících řádků se pokusím vměstnat množství zážitků z cesty, kterou jsem absolvoval se skupinou „letadýlkářů“. Druhá část oficiální výpravy („vehikláři“) jela odlišnou trasu druhým autem. Nutno dodat, že po hořkých zkušenostech z chování a „organizace“ některých členů předsednictva sekce plastického modelářství SMČR z let minulých (letošní ročník to jen potvrdil), nemalá část modelářů z Česka jela na vlastní pěst. Podrobnostmi čtenáře zatežovat nebudu, spinavé prádlo Svazu práť na stránkách tohoto časopisu nehodlám.

Scale Modelworld (SMW) je pořádán pod záštitou britského IPMS (UK), tedy International Plastic Modeller's Society (psáno též Modellers i Modellers') a koná se v malém městě (na britské poměry) Telford, ležícím ve hrabství Shropshire v blízkosti Birminghamu. V Evropě se pořádají i jiné velké modelářské show, jsou však více specializované, například určené jen stavitelům bojové a pozemní techniky či figurkářům, a tak lze SMW pro jeho komplexnost a rozsah považovat za neoficiální šampionát Evropy.

Průmyslové město Telford je proslulé především prvním ocelovým mostem na světě a pro modeláře je navýsost zajímavé blízkostí muzea RAF Cosford, které jsme nezapomenuli navštívit (a na zpáteční cestě domů jako třešničku na závěr ještě Duxfordské letiště s proslulým muzeem).

Akce je pořádána v centru města ve dvou halách velkého moderního víceúčelového areálu Telford International Centre. Jen pro srovnání – celkovou výstavní plochu odhaduji na pětinašobek rozlohy haly posledního ročníku E-Day. Mottem celé

akce, to mne překvapilo nejvíce, je společenské setkání modelářů. Události se účastní mimo domácích i modeláři z celé Evropy, zahledl jsem však také Japonce, Australany, Argentince i Američany.

Většinu plochy zabírají výstavní prostory jednotlivých britských klubů, národních odnoží IPMS a prezentace tvorby SIG (Special Interest Groups). SIG se specializují jen na určitou, mnohdy velmi omezenou část modelářství. Výsledky svého snažení se pak jejich členové každoročně chlubí právě v Telfordu. Tato část výstavy byla velice zajímavá, vždyť snad nikde jinde se nenaskytne možnost spatřit několik metrů čtverečních zaplněných například jen Harriery v měřítku od 1:144 až po 1:24, či zahlednout na stole dvacet B-52, desítky modelů letadel Mirage, stovky figurek z dob napoleonských válek, ponorky historické i moderní, modely závodních a rekordních letounů, stoly plné modelů motocyklů a vozů F1, či současný i historický letadlový park britských aerolinií. A podobných skvostů tam byly plné dvě haly!

Pro modeláře z Česka je nezvyklé velké množství výjevů z oblasti sci-fi, fantasy a hororů, a to nejen figur, ale také





kosmických lodí či různých vymyšlených dopravních a bojových prostředků. K těmto kategoriím se blíží i SIG What if?, v jejíž expozici byly různé modely neexistujících letadel a projektů či modely poslepované z různých typů. Zaujal mne například opravdu špičkový model Spitfiru Mk.V v měřítku 1:48. Dlouho jsem na něj díval a stále mi připadal velmi povědomý, ale přitom nějaký „divný“. Pak mi došlo, že je s označením známého amerického esa, které lítalo pouze na P-51B Mustang! Na podobné žertiky nejsme doma zvyklí, ale proti gustu...

Jak jsem již předeslal, SMW je opravdu o setkávání modelářů mezi sebou a samozřejmě o možnosti nákupu. Stánky prodejců stavebnic a modelů snad všech existujících (i už zaniklých) firem, doplňků, barev, přípravků, literatury a nářadí lemovaly obvod obou hal a byly umístěny i uvnitř „orbitu“. Na vysvětlenou, vypravit se na „orbit“ znamenalo vplout mezi stánky, udělat kolečko a za dvě až tři hodiny se vrátit, požádat kolegu, aby zatlačil naše vyvalené oči, a s pocitem odpovídajícím vzhrušení malého kluka v ohromném hračkářství si to dát ještě jednou dokola.

Modelů na stolech bylo skutečně ohromné množství všech typů, velikostí, z různých historických období, válek či tematických okruhů. Kvalita vystavených modelů kolísala od špičkových až po podprůměrné; těch průměrných bylo dle mého soudu více. Nikoho to však netrápí, prvotním cílem setkání je zábava. Jedním z našich nejsilnějších zážitků byla možnost vidět opravdu starého pána, který seděl za svým výstavním stolem a s rozzářenými očima lepil dvaasedmdesátinu Corsaira. Jeho neméně rozzářená paní mu průběžně dolévala z termosky čaj a podávala sendviče...

Pravdou je, že pokud člověk nechtl hledat kvalitně postavené modely porůznu na stolech, musel se vydat na konec menší haly, kde se na stolech pokrytých tmavě růžovými ubrusy nacházela soutěžní část show, v Telfordu však spíše druhořadá.

Letos nejpočetněji obsazenou kategorií byly modely vrtulových letadel v měřítku 1:72 s úpravami a čtvrtky jednomístných jednomotorových vrtulových letadel s úpravami a figury nad 60 mm. Velmi početné zastoupení měly i modely bojové a pozemní techniky v měřítku 1:35.

Vyhlášených kategorií (Classes) je každoročně velké množství. Jsou členěny dle základního rozdělení na letadla, bojovou a pozemní techniku, civilní automobily, figury, lodě, sci-fi/fantazy, juniorské modely a dioramata. Toto základní dělení se dále větví podle měřítek modelů, podle typů (např. vrtulová letadla – trysková, figurky stojící či na koni atd.). Další rozřazení modelů je odvozeno podle jejich zpracování, ve většině tříd na SK (Standard Kit – modely bez úprav, tedy „z krabičky“, a na modely s doplňky či „detailované“ (ASK, ASD – Any Source Kit resp. Any Source Detailed).

V některých kategoriích jsou ještě včleněny samostatně soutěže konverzí, vakuformů či novostaveb (Scratchbuilt). Těchto základních kategorií bylo letos vyhlášeno 74, ale k nim je třeba připočítat ještě desítky dalších speciálních cen a tro-

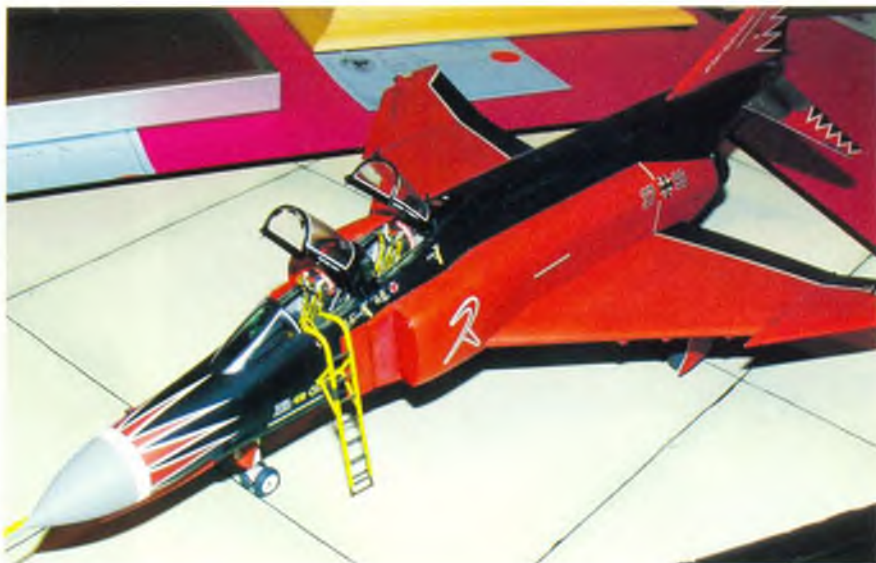


feji, udělovaných celkovým vítězům, juniorům, seniorům, či stavitelům určitých druhů modelů (plovákové letouny, civilní letouny, letadla firmy XY, modely letadel určitého státu, období nebo verze, modely podle konkrétní publikace, ze stavebnice firmy XZ, a jiné).

Soutěžní plocha (Competition Area) byla otevřena pro veřejnost v sobotu od 8 do 15 hodin, potom byla do rána druhého dne uzavřena, aby jury měla klid na rozhodování. Výsledky byly známy velmi rychle - již v sobotu pozdě odpoledne. V neděli ráno pak jury jen doladovala svá rozhodnutí a udělovala různá zvláštní ocenění.

Byl jsem zvědav, jakým systémem se hodnotí na takovéto soutěži; dílem náhody a dílem vlastní troufalosti jsem si opsal bodovací list IPMS (UK).

Každý model se hodnotí podle pěti kritérií, v každém může získat 10 bodů, tudíž maximum je 50 bodů. Kritéria jsou: originalita modelu (originality of subject), stavba (construction), zbarvení (colour





scheme), obtisky/označení (decals/marking) a poslední bod, který zahrnuje věrnost modelu, patinu, finiš (overall realism). Náš tradiční bodovací systém se mi zdá o něco objektivnější (pokud vůbec lze termín objektivita použít při něčem tak subjektivním, jako je hodnocení modelů), už vzhledem k porovnávání shody se vzorem za pomoci přiložené dokumentace. Je však nutno si uvědomit fakt, že není v lidských silách „obodovat“ podle „českého systému“ 50 modelů v každé z více než 70 kategorií.

Model je hodnocen na stole, pokud už jej člen jury zvedne, tak vždy na podložce. Zahlédl jsem pouze asi třikrát, že rozhodčí vzal model do ruky a prohlížel si jej zespodu. Zda jej při tom hodnotil, či se jen chtěl pokochat odvedenou prací, těžko říci. Tímto šetrným způsobem se takřka vylučuje možnost poškození modelu (každý modelář z Čech a Moravy by mohl vyprávět o ulomených pitotkách a anténách, o poškozených výpletech či obtiscích prstů na svých modelech po soutěži). Na druhé straně například u modelů letadel tak může být modelářem odvedená práce na spodní části trupu i křídel neoceněna.

Pokud chce modelář uspět, musí jeho model zaujmout. K tomu přispívá i podložka, bez které se modely téměř neobjevují. Na podložce může být ztvárněn terén (ne však budovy), mohou tu být další modely (třeba jen transportní vozík na pumy). Povolena je jedna pouze figura; více jen pokud tvořily osádku předlohy daného modelu. Pochopitelně v kategorii dioramát toto omezení neplatí.

Úroveň soutěžních modelů byla letos dle mého soudu srovnatelná s většími soutěжами v Česku (velký důraz je kladen na konečnou povrchovou úpravu modelu, stínování a patinování), což ostatně dorazilo už i k nám. Byla možnost shlédnout škálu od skvělých modelů až po (výrazně) horší, výjimku představovala kategorie figur, ve které jsem členům jury nezáviděl, neboť se museli rozhodovat mezi převážně opravdu nádhernými a precizně vybarvenými figurami a bustami.

Těžko hodnotit úroveň rozhodování jury, ale nedá mi, nevyjádřit se k hodnocení modelů letadel v měřítku 1:72 (stavím pouze modely letadel, netroufám si proto hodnotit pořadí v jiných kategoriích). V této kategorii uspěly modely, které by na našich soutěžích skončily ve srovnatelné

konkurenci v poli poražených. I v Anglii platí, že rozhodčí jsou jen (chybní) lidé.

Výsledkem hodnocení v každé kategorii je rozhodnutí o modelech na prvních třech místech. Dále se jednomu až třem modelům v kategorii dostane od jury ocenění (Commended) a to je vše – další pořadí se neurčuje.

Ceněnou kořistí je získání některé z celé řady tzv. Trophies, cen udělovaných sekce IPMS, jednotlivci a společnostmi. Uděluje se například cena za nejlepší model Bomber Command, za nejlepší model s „kovovým“ povrchem, za nejlepší model firmy Handley Page, nejlepší model z oblasti Středozemního moře, za nejlepší model ruské předlohy, za nejlepší model F-4 Phantom a spousta dalších ocenění.

V okamžiku psaní tohoto článku nebyly ještě zveřejněny oficiální výsledky soutěže, ale už bylo známo, že čeští modeláři se stali neúspěšnější zahraniční výpravou a jméno Czech Republic se ve výsledkové listině objevilo celkem dvaatřicetkrát! Nebudu vypisovat jednotlivé úspěchy, určitě bych na některého z kolegů zapomněl, dovoluji si však učinit jedinou výjimku a zmíním významný úspěch ostravského Jana Václavíka. Vyhrál juniorskou kategorii letadel bez rozdílu měřítek a současně získal ocenění Best of Show in Junior SMW 02. Bylo to poprvé, kdy SMW navštívil některý z českých kitaršských juniorů a těžko si přát lepší premiéru.

ZDENĚK FABÍK

Foto autor

Další fotografie naleznete na 4. straně obálky tohoto sešitu





STAVÍME FUNKČNÍ MODELY (7)

RNDr. OTAKAR LAUŠER
Pokračování

Dlouhým vrtákem provrtáme křídlo do centroplánů směrem do šachty. Na dřív vrtáku, který prostrčíme do šachty, nalepujeme třípramenný kabel a protáhneme jej. V šachtě necháme vyčnívat asi 10 cm kabelu, z křídla v centropláně asi 15 cm. Kabel vyvedeme centroplánem na horní stranu křídla, nasadíme na něj smršťovací průchodku, kterou nad plamenem zapalovače necháme „smršknout“ a zalepíme do křídla. Na konec kabelu serva připevníme krimpovací kleštěmi, nebo nalepujeme konektor (tatínka pro vsunutí do přijímače). Na kabel v šachtě nasadíme konektor-maminku a na kabel vyčnívající z centropláně dalšího „tatínka“.

SPOJENÍ POLOVIN KŘÍDLA

Na středová žebra křídel nalepíme na každou polovinu 2 mm tlustá prkénka balzy, která později obrousíme do profilu. Křídlo má sice mít u akrobatického modelu nulové vzepětí, ale kvůli vzhledu je nastavíme do mírného vzepětí tím, že při lepení obou polovin křídla k sobě (křídlo leží horní plochou na pracovní desce) jejich středy podložíme asi 30 - 40 mm vysokými špalíky.

Podle dlouhé strany pracovní desky srovnáme odtokové hrany polovin křídla ležících spodní stranou nahoru do přímky a několika kapkami hustého sekundového lepidla je „sestehujeme“ k sobě. Po kontrole všech „směrů“ můžeme do šterbiny mezi oběma polovinami vsunovat různé veliké klíny z měkké balzy a zakapávat je sekundovým lepidlem tak dlouho, až křídlo drží.

Spojené křídlo opatrně otočíme a postup na horní straně zopakujeme. Po zaschnutí lepidla položíme křídlo spodní stranou nahoru a vyřezeme v něm šterbinu pro vlepění překližkové výztuhy, spojující obě poloviny. Drážku pro ni vyškrobeme polystyrénem až k balzovému nebo dýhovému potahu horní části křídla. Výztuha z překližky tloušťky 2 mm musí směrem ke koncům křídla kopírovat jeho kónický tvar. Výztuhu zalepíme kašovitou hmotou, kterou jsme použili při lepení šachty se servem. Spoj přelaminujeme

skelnou tkaninou používanou k lepení sádrokartonů. Pro tento účel je nejlepší, protože se netřepí a tím, že okraje pásů dávám 10 mm přes sebe, má spoj větší pevnost. Po zatvrdnutí laminátu vše přebrousíme a několikrát přetmelíme dvousložkovým auto tmelem.

SPOJENÍ KŘÍDLA S TRUPEM

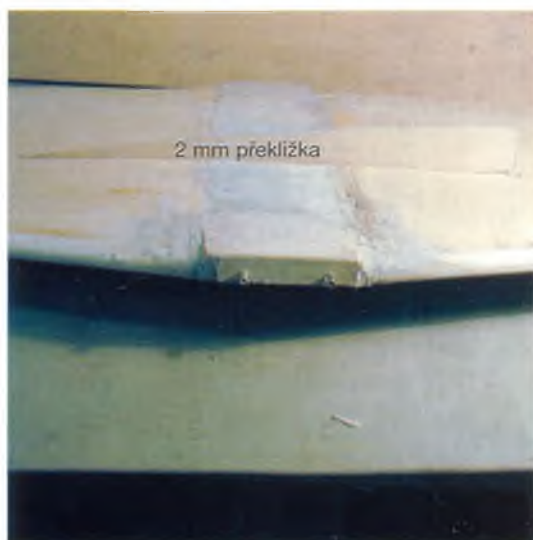
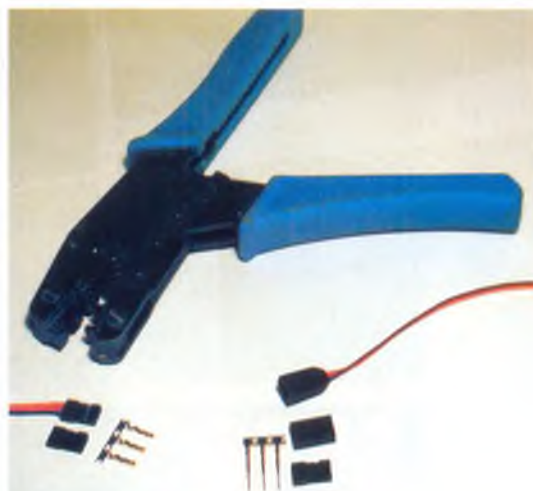
Zhotovíme plynulý přechod mezi křídlo a trup. Z překližky tl. 0, 8 mm vyřízneme dva proužky dlouhé od náběžné hrany po odtokovou (počítáme s křídélky), široké u odtokové hrany asi 2, 6 mm a u náběžky přibližně 10 mm. Pásek vsuneme na křídlo pod bočnici trupu. Pokud to nejde, označíme si na obou stranách trupu kde je třeba bočnici ořezat, demonstujeme křídlo a bočnice ořežeme.

V místě, kde jsou bočnice, nalepíme na křídlo tenkou hnědou izolepu jejíž povrch mírně namastíme. Připevníme křídlo, vsuneme proužky překližky tak, aby asi o jeden milimetr přesahovaly bočnici dovnitř trupu. Nyní pomocí balzových klínků vsunutých mezi bočnici a překližku stlačíme proužky tak, aby dosedly na křídlo a v této poloze je opatrně fixujeme zapaním hustým sekundovým lepidlem a necháme nejméně dvě hodiny zatvrdnout. Sekundové (vteřinové) lepidlo sice lepí během několika vteřin, ale ve slabé vrstvě a ještě například dobře sevřeno ve svěráku. Když je lepidla větší vrstva, tvrdne mnohem déle.

Nyní opatrně ořežem klínky přečnickující bočnici trupu. Nesmíme přitom poškodit izolepu na křídle. Prostor mezi pásky a bočnicí vytmelíme tak, aby bočnice plynule přecházela do křídla, což jde jedině prstem. Doporučuji použít šlehaný tmel. V době, kdy jsem jej ještě neznal, jsem náhodou objevil, že když smícháme balzové piliny s trochou pudru a lepidlem na tapety (Lovosa), vznikne po dvoudenním tvrdnutí lehká porézní hmota podobná polystyrénu. Dobře se brousí a řekl bych, že je lepší než šlehaný tmel. A hlavně mnohem levnější. Lze ji hravě přebrousit a póry v ní zatmelit.

Foto autor
(Pokračování)

Případné dotazy posílejte na e-mail:
lauser.otakar@seznam.cz





SEPECAT Jaguar A

Letoun Jaguar se jako výsledek společného projektu Velké Británie a Francie začal rodit v polovině 60. let, kdy obě země hledaly vhodný víceúčelový letoun. Prototyp vzletl v roce 1968, první jednotkou vyzbrojenou Jaguary se stala v roce 1973 francouzská E. C. 1/7 v Saint-Dizier. Celkem bylo postaveno 593 Jaguarů všech verzí, dalších 68 licenčních strojů bylo postaveno v Indii. Bojové schopnosti francouzské Jaguary prokázaly v roce 1977 v Jižní Africe a později v Čadu při podpoře vládních jednotek proti povstalcům, ale teprve působení ve válce v Perském Zálivu tento letoun proslavilo.

Jako předlohu modelu jsem si vybral francouzskou jednomístnou verzi A z války v Zálivu. Francie v rámci operace Daguet vyslala na Střední východ celkem 28 letounů jednotky E. C. 11, pilotovaných příslušníky E. C. 7. První z nich přiletěli 15. října 1990 na základnu Al-Ahsa umístěnou východně od Rijádu v Saúdské Arábii.

Výrobce: Italeri
Měřítko: 1:72



Jak je vidět z přehledu na jiném místě tohoto sešitu, stavebnice letadel Jaguar mělo a má v nabídce mnoho výrobců. Ne všechny však jsou běžně a vždy dostupné, a tak když dostanem-li chuť postavit model francouzské verze Jaguar A, máme více méně na výběr ze stavebnic firm **Hobbycraft** a **Italeri**. Dal jsem přednost Italeri, ve které jsem našel celkem 81 dílů včetně tří čířích. Jsou sice bez otřepů, ale zacištění hlavně drobnějších dílů se stejně nevyhneme. Světle šedé výlisky mají mělké a trochu hrubší vyznačení spár do hloubky.

STAVBA

Začal jsem sestavením a nabarvením vnitřku kabiny. I když jsem se již od počátku rozhodl postavit model kategorie „vitřina“, tedy jen z krabice se zavřenou kabinou (stavebnice nabízí obě možnosti), nemohl jsem tolerovat nepěkný vzhled sedadla, které bych musel po slepení obou polovin

pracně tmelit. Nahradil jsem je odlévaným sedadlem MB Mk 9B z produkce firmy **Pavla Models**, které sice bylo pouze v britských strojích, ale byl to pro mne nutný kompromis. I když není shodné s předlohou, pod překrytím kabiny vypadá viditelná část rozhodně lépe než původní.

Těm, kteří se rozhodnou pro britskou verzi Jaguara, kterou Italeri také nabízí, doporučuji zakoupit celou sadu odlévaných dílů pro vybavení kabiny, jelikož samotné sedadlo je trochu širší a abych je vměstnal do kabiny, musel jsem obrousit její boky.

Výlisky trupu jsou rozděleny na tři sekce. Na přední část s Pitotovou trubicí navazuje kabina a za ní je od nasavacích otvorů konec trupu. Dost nešikovně je řešena spodní část trupu v místě motorů, kde spolu s polovinami máme vlepít spodní část (díl 10B). Doporučuji slepit poloviny k sobě, odříznout vodící kolíky a místo nich nalepit zevnitř malé plošky, na které díl posléze nasadíme a přilepíme.

Vyhnete se tím mnohem pracnějším usazením.



Při slepování jednotlivých sekcí je třeba dát si pozor na jejich vzájemnou geometrii. Lapače vzduchu za kabinou (díl 17A) doporučuji před přilepením zbrusit, jelikož je v porovnání s podklady vysoký a vystupuje z obrysu letounu. Po slepení základu draku (bez VOP, výtokových rour a drobnějších dílů jako jsou antény, které lepím až nakonec) přichází na řadu tmelení.

Tmelit musíme vcelku dost, ale měl jsem i horší stavebnice. Nejvíce dá zabrat přechod náběžné hrany křídla do trupu. Jako tmel jsem použil husté sekundové lepidlo. Z polystyrénové destičky tloušťky 0,3 mm jsem zhotovil dno otvoru pro sání na hřbetu trupu a tím jsem se vyhnul pracnému tmelení spáry dna. Tmelil a brousil jsem i vnitřek otvorů pro přívod vzduchu k motorům. Aby nebylo vidět skrz celý trup až k výtokové trysce, nacpal jsem zadní částí asi do místa podvozkových šachet černě nabarvený molitan.

Po nahrazení při úpravách obroušeného rytí jsem místa tmelení a broušení přestříkal přípravkem Mr. Surfacer 1000, díky němuž jsou vidět veškeré nedokonalosti tmelení a nedoleštěné škrábance a sjednocuje povrch před nanášením kamufláže. Po napravení některých nedostatků a přešetření Surfaceru brusným papírem hrubosti 2000 pod vodou jsem se pustil do řešení problému kamufláže francouzských Jaguarů ze Zálivu.



ZBARVENÍ

Stavební návod s obtisky nám bez bližších podrobností nabízejí celkem tři letouny. Jsou to pouštní letouny jednotek E.C. 3/11; 4/11 a letoun z E.C. 4/7 v evropském šedo-zeleném kabátě. Pokud chceme stavět letouny z pouště, je lepší se návodem neřídit a dát přednost dostupným fotografiím, protože v návodu uvedené počty odstínů a rozmístění kamuflážních polí neodpovídají skutečnosti. Problém spočívá v tom, že každý letoun účastníci se války v Zálivu byl nastříkán trochu jinak. Je pravděpodobné, že na základnu Al-Ahsa dorazila letadla ve standardním pískovo-hnědém zbarvení. Po zjištění, že kontrastní hnědá má značně demaskující účinek, byla tato barva přestříkána světlejším odstínem. Na některých fotografiích je dokonce vidět více odstínů, ale černobílá fotografie letounu 11-RV, kterou jsem měl k dispozici, naznačovala, že letoun je kamuflován pouze dvěma odstíny pískové (přibližně FS 33564 a FS 33448). Tmavší pole na směrovce jsem odhadl na zbytek původní hnědé (přibližně FS 30117). Rozmístění kamuflážních polí bylo identické s rozmístěním polí letounů v evropském schématu, spodní plochy zůstaly v původní barvě kovu.

Po nastříkání šachet a jejich vykrytí Maskolem a krycí páskou jsem začal stříkat spodní plochy barvou kovu. Použil jsem leštiteľnou **Gunze Sangyo** z řady Mr. Metal Color. Udělal jsem však chybu v postupu a po odmaskování krycí pásky se z barvy částečně odloupl i kovový pigment a na modelu tím vznikly nevzhledné fleky různého stupně lesku! Ostatním proto vřele doporučuji leštiteľnou barvu stříkat jako poslední. Nejdříve je nutno povrch modelu nastříkat základem Mr. Metal Primer, který připraví povrch pro nanesení „kovové“ barvy. Po 20 minutách lze stříkat kovovou barvu, kterou po zaschnutí přeleštíme kusem ubrusku nebo hadříkem, čímž získá kovový nádech. Na závěr opět nastříkáme Mr. Metal Primer, tentokrát abychom fixovali barvu a byla také odolnější vůči otěru.

KAMUFLÁŽ

Jako vrchní pískovou barvu jsem použil Humbrol 103 (FS 33564). Jelikož jsem neměl k dispozici vzorník FS a z fotografií se odstíny těžko posuzují, namíchal jsem tmavší odstín od oka z barev Modelmaster. Kamuflážní pole jsem vykryval modelovací hmotou (plastelínou) uválenou do válečku o průměru asi 4 až 6 mm. Na model jsem štětcem nakreslil kamufláž Maskolem, přičemž okraje byly přibližně o 2 mm menší než hranice budoucích polí. Maskol zároveň posloužil jako ochrana povrchu proti zamaštění plastelínou.



Při stříkání barvy je nutno dodržet směr stříkání tak, aby barva lehce podstříkla pod „váleček“ a tím vytvořila plynulý přechod.

Nastříkáním lesklého akrylového laku jsem zahájil postup nanášení obtisků a patiny. Upozorňuji, že popisky z aršíku nepoužijeme všechny, jelikož na předloze byly skoro všechny přestříkány. Doporučuji i v tomto případě spoléhat na fotografie.

Obtisky jsou dobré kvality a při použití „vodičky“ Gunze Mr. Mark Softer okopirovaly povrch modelu; pouze u popisek pod kabinou nestačily na hlubší rýhu. Nakonec jsem veškeré obtisky znovu přestříkal lesklým lakem.

Jako patinu jsem zvolil kombinaci olejové barvy a černé nastrouhané křídly. Tmavě hnědou olejovou barvu jsem naředil ředidlem **Agama** na syntetické barvy a poté jsem ji tenkým štětcem zapustil do spár. Méně naředěnou olejovou barvou jsem nanasí patinu i na zadní část letounu. Olejové barvy doporučuji ředit pouze přípravkem firmy **Agama**, protože ostatní jsou podstatně agresivnější a po opakovaném setření přebytečné olejovky již narušují povrch modelu a lesklý lak **Tamiya**.

Opotřebované letadla jsem na modelu dokončil křídou a na závěr přestříkal matným lakem. Nyní již zbývalo nalepit rovněž opotřebované výtokové trysky a části podvozku.

Jelikož stavebnice neobsahuje výlisky bomb, což není tak velký nedostatek jako nesprávný tvar vnitřních křídelních závěs-

níků, zbývalo mi použít druhou variantu výzbroje používané v Zálivu. Model jsem tedy vybavil protizemní raketou AS-30L na levém vnitřním závěsníku a zaměřovacím kontejnerem ATLAS pod trupem. Dále nese přidavnou nádrž, protiletickou raketu Matra R-550 Magic a kontejner ESD Barax pro REB. Raketu R-550 je možné nahradit výmetnicí klamných cílů Matra Phimat. Stavebnice dále umožňuje podvěsit dvojice raketnic a přidavných nádrží. Podle fotografií jsem na výzbroji doplnil některé popisky a označení.

Před uložením modelu do vitríny jsem ještě instaloval výstražné stuhy s nápisy **Remove Before Flight**.

I přes uvedené nedostatky a nejasnosti ohledně kamufláže je při troše trpělivosti stavba modelu pohodová a model lze doporučit. Do vitríny tak získáme pěkný model ocelového ptáka ze Zálivu.

DAVID KOKTAVÝ, KPM Brno
Foto autor

Dostupná literatura:

HPM 8,9 /95

HT model magazín speciál – Jaguar

Replic No. 24 , 71

Przeglad konstrukcji Lotniczych 2/95

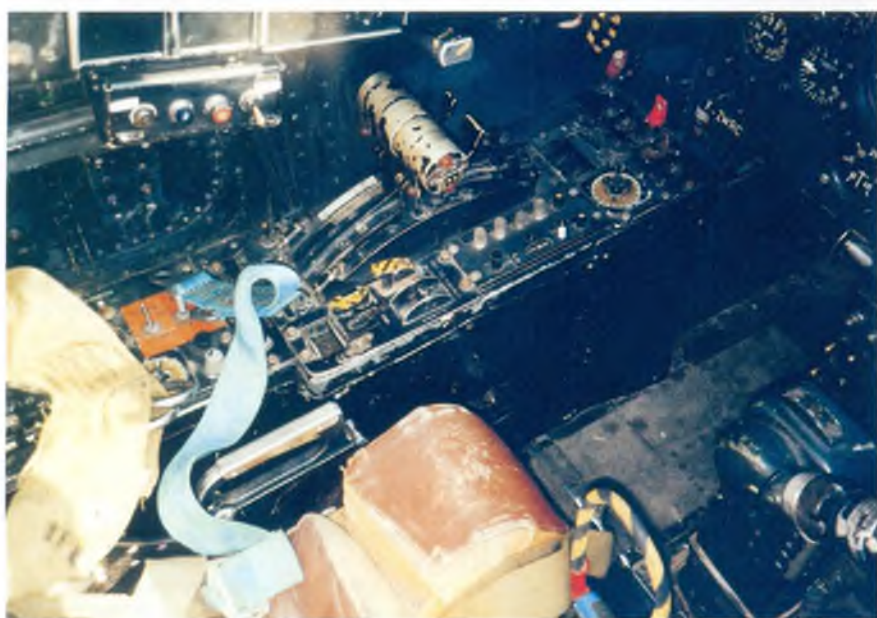
www:

<http://fly.to/dstorm> (stránky všech typů letounů a států, účastnících se Pouštní bouře)

<http://www.studenten.net/customasp/axl/index.asp> (obrazové galerie)

<http://jaguar.hyperlink.cz>







Většina detailů byla vyfotografována na jednom z prvních francouzských Jaguárů (výrobní označení A04). Původně létal v tradičním sedo-zeleném zbarvení, při nedávne renovaci byl přestříkán na „pouštní“ a v této podobě je příležitostně vystavován v pařížském Musée de l'Air



Když je to v mých silách (a naleznu dostatek podkladů) snažím se modelářům nabídnout co nejpodrobnější seznam dostupných a zapomenutých stavebnic, doplňků a obtisků. Také pro modely letadel Jaguar je nabídka docela slušná.

mas

Stavebnice

Academy	1:144 Jaguar GR1
LS	1:144 Jaguar GR1
Revell	1:144 Jaguar GR1
Heller	1:100 Jaguar M
Airfix	1:72 Jaguar GR1
Airfix	1:72 Jaguar GR1
Frog (Novo)	1:72 Jaguar A2/T2
Ariex	1:72 Jaguar A/E
Hasegawa	1:72 Jaguar GR1A/A
Hasegawa	1:72 Jaguar T2/E
Hasegawa	1:72 Jaguar GR1A
Hasegawa	1:72 Jaguar GR1A
Hobbycraft	1:72 Jaguar GR1A/A ex Hasegawa
Hobbycraft	1:72 Jaguar T2/E ex Hasegawa
Italeri	1:72 Jaguar GR1
Italeri	1:72 Jaguar A
Matchbox	1:72 Jaguar T2
Matchbox	1:72 Jaguar T2
Matchbox	1:72 Jaguar GR1
Revell	1:72 Jaguar GR1
Heller	1:72 Jaguar A/B/E
Heller	1:72 Jaguar A
Airfix	1:48 Jaguar GR1A
Heller	1:48 Jaguar A
ESCI-Ertl	1:48 Jaguar GR1



RAF B.A. JAGUAR G.R.1



Příslušenství

Aeroclub - 1:72 sedadla Martin Baker Mk.9 z bílého kovu
 Pavla Models - 1:72 odlévaná sedadla Martin Baker Mk.9
 Aeroclub - 1:72 sedadla Martin Baker Mk.4b z bílého kovu
 Airwaves - 1:72 Jaguar GR1/T2 - odlévaná sedadla
 Airwaves - 1:72 lepty Jaguar GR1
 Aeroclub - 1:72 sada odlévaných doplňků - pylony nad křídlo
 Airparts - 1:72 sada odlévaných doplňků - podvěs ALQ119
 Airparts - 1:72 sada odlévaných doplňků - přídatné nádrže
 Airparts - 1:72 sada odlévaných doplňků - pylony nad křídlo
 Airparts - 1:72 sada odlévaných doplňků - průzkumný kontejner
 Airparts - 1:72 sada odlévaných doplňků
 Airwaves - 1:72 sada odlévaných doplňků - podvěs ALQ119
 Airwaves - 1:72 sada odlévaných doplňků - křídlo s vysunutými sloty
 Eduard - 1:72 lepty Jaguar A Hasegawa
 Eduard - 1:72 lepty Jaguar GR1 Hasegawa
 Eduard - 1:72 lepty Jaguar A Italeri
 Eduard - 1:72 masky překrytu kabiny a disků kol Jaguar GR1 Italeri
 Final Touch - 1:72 podvěs REB
 Final Touch - 1:72 průzkumný kontejner, přídatné nádrže, ALQ101, překryt kabiny
 Final Touch - 1:72 přídatné nádrže
 Final Touch - 1:72 vztlakové klapky
 Final Touch - 1:72 pylony nad křídlo
 Final Touch - 1:72 doplňky
 Final Touch - 1:72 překryt kabiny
 Flightpatch - 1:72 překryt kabiny, sedadla
 NeOmega - 1:72 odlévaná sedadla (francouzská verze) Martin Baker Mk. IV
 NeOmega - 1:72 odlévaná sedadla Martin Baker Mk. IX
 NeOmega - 1:72 odlévané vybavení kabiny
 Pavla Models - 1:72 Jaguar GR1 sada odlévaných doplňků - vybavení kabiny
 Paragon Designs - 1:48 odlévaná sedadla 2x Martin Baker Mk.9
 Aeroclub - 1:48 sedadla z bílého kovu

Martin Baker Mk.9
 Aeroclub - 1:48 sedadla z bílého kovu Martin Baker Mk.9
 Pavla Models - 1:48 odlévaná sedadla Martin Baker Mk.9
 Aeroclub - 1:48 sedadla Martin Baker Mk.4b z bílého kovu
 Airwaves - 1:48 lepty Jaguar GR1
 Amraam Line - 1:48 odlitky kontejner TIALD
 Eduard - 1:48 lepty Jaguar GR1 Airfix
 Flightpatch - 1:48 sedadla, vybavení kabiny
 Heritage Aviation - 1:48 vybavení kabiny, odlitky a plechy pro Airfix
 Hi Tech - 1:48 doplňky Jaguar A
 Hi Tech - 1:48 odlévané vztlakové klapky a sloty
 Hi-Tech (Francie) - 1:48 Jaguar vztlakové klapky a sloty
 Hi-Tech (Francie) - 1:48 Jaguar A doplňky
 Hi-Tech (Francie) - 1:48 Jaguar E doplňky
 Maintrack Models - 1:48 odlévané konverzní díly Jaguar T2
 NeOmega - 1:48 odlévaná sedadla (francouzská verze) Martin Baker Mk. IV
 NeOmega - 1:48 odlévaná sedadla Martin Baker Mk. 9
 NeOmega - 1:48 odlévané vybavení kabiny, sedadla
 NeOmega - 1:48 odlitky vybavení kabiny (francouzská verze)
 Paragon Designs - 1:48 konverzní odlévané díly pro Jaguar T2
 Paragon Designs - 1:48 sada odlévaných doplňků - průzkumný kontejner
 Paragon Designs - 1:48 sada odlévaných doplňků - přídatné spalování
 Paragon Designs - 1:48 sada odlévaných doplňků - vztlakové klapky a sloty
 Paragon Designs - 1:48 odlévaná zatížená kola
 Xtraparts - 1:48 lepty - průzkumný kontejner
 Xtraparts - 1:48 odlitky - zatížená kola
 Xtraparts - 1:48 lepty - žebřík
 Amraam Line - 1:48 odlitky pum CPU-123/B, kolejnice raket BOL, kolejnice standardních raket BlackMagic - 1:48
 Jaguar A masky pro stříkání překrytu kabiny a disků kol pro Heller

**Obtisky**

Aztec - 1:72 Ekvádorské letectvo
 Almark Decals - 1:72 letadla ze Zálivu XZ118, XZ119
 Carpena - 1:72 JaguarA
 Modeldecal - 1:72 Jaguar GR1, 20. a 41. squadron RAF
 Modeldecal - 1:72 Jaguar GR, 226. OCU
 Modeldecal - 1:72 Jaguar GR, 31. squadrona
 Modeldecal - 1:72 Jaguar GR1
 Modeldecal - 1:72 XZ104/24, 2. squadrona RAF
 Modeldecal - 1:72 XX733, XZ367, 356
 Modeldecal - 1:72 XX965, 766
 Modeldecal - 1:72 XX965
 Hi Decal - 1:72 Jaguar A, Záliv, Čad
 Hi Decal - 1:72 Záliv, Německo - zima 1980
 Xtradecal - 1:72 XX766
 Xtradecal - 1:72 Záliv
 Xtradecal - 1:72 XX829, 842 XZ398, 112, 371
 Xtradecal - 1:72 XX116
 Xtradecal - 1:72 XZ391
 Xtradecal - 1:72 XZ364, 60. výročí
 MikeGrantDecals - 1:72 Itálie, Nigérie
 Xtradecal - 1:48 XX116
 Xtradecal - 1:48 XX829, 842 XZ398, 112, 371
 Xtradecal - 1:48 XZ398, 364 XX729, 733
 Aztec - 1:48 Ekvádor
 Carpena - 1:48 Jaguar A, Čad 1983-86
 Carpena - 1:48 Jaguar A123, pouštní
 Carpena - 1:48 Jaguar A11, pouštní
 MikeGrantDecals - 1:48 Itálie, Nigérie



Zajímavě zbarvený Jaguar GR.1 ACT sériového čísla XX765 je vystavován v The Royal Air Force Museum v Cosfordu



UNIVERZÁLNÍ JAGUÁR



Čas od času neuškodí pustit se do odpočinkové levnější stavebnice, kterou lze postavit za pár večerů a nad kterou si můžeme zavzpomínat na doby, kdy nebylo v prodejních skoro nic. Podobné letité „hračky“ mohou také uspokojit nezkušeného a nijak majetného školáka, který s modelářinou teprve začíná.

Jednou z možností k takové stavbě je v měřítku 1:72 francouzsko-britský bitevní a cvičný dvoumotorový SEPECAT Jaguar. Vylisky kdysi dávno nabídla firma Frog, později si k nám našly cestu v různých lepenkových krabiciích „Made in USSR“ a posléze v atraktivnějších obalech firem z Polska.

Čtyři rámečky obsahují 51 vylisků a dva dnes již poškrábané a zakalené překryty kabin. Kvalita stavebnice odpovídá standardu konce šedesátých let, zajímavá je snad jen možnost výměnou dílů přídě postavit ze stejného základu jednomístný či dvoumístný stroj, což by dnes mnohé prodejce inspirovalo k odvození několika krabičkových verzí.

Dlouhé putování po různých lisovných je bohužel na vyliscích patrné na první pohled. Pravda, nejsou na nich větší nálitky a vtaženiny objevíme vlastně jen na sedadlech, ale zato na mnoha místech křídla a trupu zmizely linky panelů a místo nich se objevily stopy po značně neumělých opravách formy. Nejpatrnější je to na podvozkových nohách, deskách pro odřezávání mezní vrstvy u nasávacích otvorů a na spodku zádě trupu.

Popsat nezbytné úpravy by zabralo příliš mnoho místa a nenadchlo by čtenáře, kteří zvolili pohlednější modely jiných výrobců. Chci jen upozornit, že stavebnice vznikla krátce po zahájení výroby skutečného stroje, a tak jej zachycuje v původní podobě, která v řadě drobností neodpovídá vzhledu dnešních letadel.

Zdá se tedy, že nejzajímavější části polských verzí stavebnice (například se značkou Ariex či AGA) jsou obtisky. V uspokojivé kvalitě a s dobrým soutiskem nabízejí všechny potřebné znaky pro dva jednomístné letouny Jaguar A fran-

Sepecat Jaguar A2 / L2 tactical support trainer



couzského letectva (jeden z nich má na přídě žraločí tlamu, druhý byl použit během operace Pouštní bouře) a dvoumístný cvičný Jaguar E. Zatímco třípohledové kresby jednomístných strojů nalezneme na krabičce v barvě, je vzhled „spárky“ dokumentován jen velmi neumělou kresbou v návodu, z níž lze umísťovací znaky odhadnout jen podle čísel.

Stavebnice rozhodně není dokonalá a zkušenější modeláři nad ní asi pohrdlivě mávnou rukou. Přesto se stále ještě najde dost modelářů, kteří se do stavby pustí.

mas

Foto M. Salajka





XVIII. část LÉTÁNÍ s RC modely

JIRÍ PLAČEK

Vývrtka. Před zahájením nácvičku vývrtky je nutné s modelem vystoupit do bezpečné výšky. Srovnáme model proti větru (pokud nějaký vane) a stáhneme plyn. Přitahováním výškového kormidla postupně „vytrácíme“ rychlost. Těsně před dosažením pádové rychlosti vychýlíme na doraz směrové kormidlo (vpravo nebo vlevo, podle toho na jakou stranu chceme točit) a dotáhneme na doraz výškové kormidlo. V důsledku vychýlení modelu ze směru je každá polovina křídla ofukována jinou rychlostí, takže se nestejně odtrhnou i proudnice. Následkem je přechod modelu do autorotace. Při vybírání stačí u většiny modelu vrátit kormidla do neutrální polohy a výškovým kormidlem převést model do horizontálního letu.

Jsou však modely, kterým se z vývrtky nechce. V tom případě potlačíme krátce výškové kormidlo a směrové kormidlo vychýlíme proti směru otáčení. Pokud by i přesto model „vrtal“ dále, zachováme především klid a rovnováhu a celý postup uvedení do vývrtky a jejího vybrání zopakujeme.

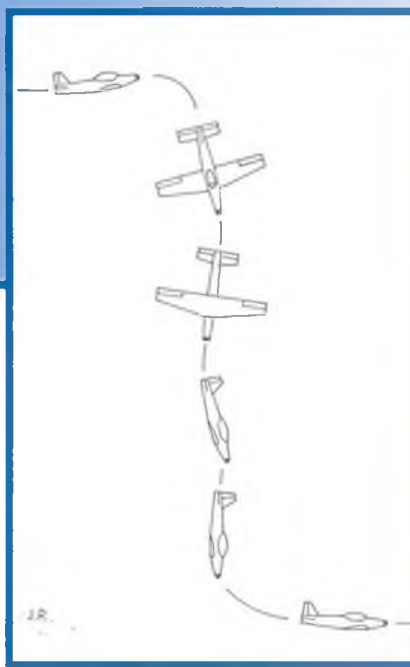
Vývrtku se snažíme vždy vybírat ve směru, ve kterém jsme ji začali. Otáčení je nutné kvůli setrvačnosti modelu zastavit o něco dříve. Předstih volíme podle hmotnosti modelu a jeho reakce na ovládací plochy. Může se stát, že se některému modelu do vývrtky nechce. V tom případě při vychýlení kormidel přidáme plyn. Působení vrtulového proudu se zvětší účinnost kormidel.

Neochota modelu přejít do vývrtky může být způsobena polohou těžiště příliš v předu. Na uvedení modelu do vývrtky i na její vybrání mají vliv kromě polohy těžiště také velikost a účinnost kormidel, rozložení bočních ploch a hmotností, typ profilu křídla, úhel seřízení a celková koncepce modelu.

Při provádění vývrtky se vyvarujeme použití křidélek. Pokud by se nám „podařilo“ během vývrtky dát opačná křídélka, hrozí při vybírání normální vývrtky přechod do vývrtky ploché, kterou se ne s každým modelem podaří vybrat.

Plochá vývrtka se vyznačuje velkým úhlem náběhu a sklonem podélné osy vůči horizontu menším než 45°. Plochou vývrtku mohou létat jen velmi zkušenější piloti s vhodným modelem.

Protože se do ploché vývrtky mohou nechtěně dostat i rekreační piloti, neškodí si ji také probrat. Do ploché vývrtky dostaneme model tak, že vy-



chýlíme např. v pravé normální vývrtce při plné pravé vychýlce směrového kormidla křídélka doleva, potlačíme výškové kormidlo a částečně zvýšíme otáčky motoru. Samozřejmě ne každý model se dá do ploché vývrtky dostat. Při jejím vybírání stáhneme plyn, vychýlíme směrové kormidlo proti otáčení, křídélka naopak vychýlíme souhlasně se směrem otáčení a naplno potlačíme výškovku. Po zastavení autorotace a přechodu modelu do letu střemhlav převedeme výškovým kormidlem model do horizontálního letu. V žádném případě nedáváme při vybírání ploché vývrtky křídélka proti směru otáčení!

Jako třetí si probereme vývrtku na zádech. Půlvýkrutem proti větru (pokud nějaký vane) převedeme model na záda. Stáhneme plyn a odtlačováním vytratíme rychlost. Opět těsně před pádovou rychlostí (na zádech bude vyšší) vychýlíme na některou stranu naplno směrové kormidlo a vzápětí naplno odtlačíme výškové kormidlo. Model přejde do autorotace na zádech. Při vychýlení směrového kormidla doprava přejde model do levé zádové vývrtky a naopak. Zádovou vývrtku vybereme vrácením kormidel do neutrálu a poté srovnáme model výškovým kormidlem do horizontu.

Kontra vychylek kormidel používáme jen v nouzi, neboť jejím použitím můžeme přejít do opačné zádové vývrtky, případně do vývrtky normální s opačným smyslem otáčení. Vývrtka je bezesporu atraktivní a imponující působící akrobatický obrat. Klasickou vývrtku lze zalétnou prakticky s každým modelem a měl by ji zvládnout každý RC pilot. Vývrtku na zádech a zvláště pak plochou vývrtku by však v žádném případě neměli zkoušet nezkušení piloti s nevhodným modelem!

Výkres autor
(pokračování)



Sd.Kfz. 139 Marder III

Měřítko: 1:35
Výrobce: Tamiya

Při návštěvě obchodu s modely mi padla do oka nevelká krabice s vydatnou malbou stroje na podvozku československého tanku LT-38. Její obsah mne nadchl kvalitou a precizností zpracování. Na výliscích bylo znázorněno velké množství detailů a i počet dílů byl na tak malý stroj udivující. Pravdou je, že cena byla udivující také.

HISTORIE

Po napadení Sovětského svazu se německá armáda brzy ocitla ve svízelné situaci. Postaraly se o ni především moderní sovětské tanky T-34 a KV-1. Ve standardní výzbroji Wehrmachtu byly pouze lehké a střední protitankové tažené kanóny, které se proti sovětským tankům ukázaly málo účinné a prosazovaly se jen velice těžko. Z východní fronty se tak začaly ozývat hlasy volající po důraznější a pohyblivější protitankové síle.

Na konci roku 1941 zpracovala firma Alkett přestavbu československého tanku LT-38 na lehký stíhač tanků. Jeho rozhodující zbraní mělo být ukořistěné sovětské polní dělo M 36 ráže 7,62 cm, u něhož bylo třeba kvůli standardnímu německému protitankovému střelivu PzGr 40 ráže 7,5 cm vyměnit nábojovou komoru. Těchto kanónů německá armáda v prvních měsících polního tažení do Ruska ukořistila velké množství a po úpravě dokázaly probit na vzdálenost 900 m pancíř tlustý 90 mm skloněný pod úhlem 30°. Z původního tanku LT-38 byla sejmuta věž a stropní část nahrazena konstrukcí uchy-

cenou ve stěnách korby. Pasivní ochranu střelce a nabíječe, kteří měli bojové stanoviště na nástavbě, zajišťovaly – nutno říci nedostatečně – nízké pancéřové plechy tloušťky 10 mm a štít kanónu o tloušťce 14,5 mm. Ridič a radista-střelec z kulometu měli, stejně jako u tanku LT-38, místa v přední části korby.

Marder III byl vyzbrojen už zmíněným ruským kanónem M 36, označovaným 7,62 cm PaK 36(r), pro který osádka vezla ve schránkách pod kanónem a na



bocích uvnitř nástavby 30 kusů munice. Další zbraň představoval český kulomet ZB vz.37 ráže 7,62 mm (německé označení MG 37), lafetovaný v čele korby. Tloušťka pancíře korby zůstala stejná jako u LT-38.

V lednu 1942 představila firma Alkett komisi Hlavního zbrojního úřadu první prototyp označený Panzerjäger 38(t) für 7,62 cm PaK 36(r). Do služby byl zařazen pod názvem Sd.Kfz 139. V únoru úspěšně absolvoval střelecké zkoušky a bylo rozhodnuto o jeho sériové výrobě, která se rozeběhla koncem března. První sériové stroje byly předány armádě v dubnu 1942. Do listopadu 1942, kdy naběhla výroba dokonalejšího Sd.Kfz 138, bylo postaveno přibližně 350 kusů Sd.Kfz 139.

STAVEBNICE

Polotuhá krabice tradiční kvality firmy Tamiya obsahuje pět rámečků ze žlutého plastiku s téměř dvěma sty díly, dva gumové pásy a obtiskový aršík pro pět konkrétních strojů. Návod o 16 stránkách v úvodu v podává stručnou historii stroje a dále obsahuje 29 velice přehledných perovek, pět typů kamufláží a návod jak vybarvit a vystínovat obličejové figurek. Kvalita výlisků je vynikající, jsou bez otřepů a vtaženin a postihují velké množství precizně zpracovaných detailů. Jednoznačně patří k tomu nejlepšímu, s čím jsem se setkal. Součástí stavebnice jsou i dvě figurky, opět zhotovené ve vysoké kvalitě.





I přes vysoký počet detailů na plastických dílech jsem přikoupil lepty Eduard, které na třech planžetách s téměř 150 díly nabízejí kompletní blatníky, úchyty na nářadí a náhradní články pásů, víka na nábojové schránky, držáky periskopů a poklopy bojového prostoru řidiče a radisty/střelce.

STAVBA A ÚPRAVY

Návod na stavbu je zpracován tak přehledně a podrobně, že stačí postupovat podle něj a modelář by neměl narazit na žádný problém. U kroku tři jsem nahradil plastové blatníky plechovými a doplnil je o úchyty na nářadí. Pojezdová, napínací a hnací kola, jakož i podpůrné kladky, instaluji na model až po jeho nabarvení a nanesení patiny.

V dalších krocích jsem postupoval podle návodu stavebnice a leptů. Na řadu přišlo sestavení nástavby, výfuku a nábojových schránek. Dvě schránky na munici jsem sestavil otevřeně a odvtááním otvorů po nábojích jsem znázornil jednu schránku prázdnou.

Sedadlo střelce z kanónu a nabíječe umožňuje stavebnice postavit ve dvou polohách – buď uvnitř bojového prostoru, nebo sklopené přes boční pancíř. Vzhledem k polohám figurek jsem zvolil druhou variantu. Protože stavebnice nemá zpracovaný interiér stanoviště řidiče a radisty, poklopy těchto stanovišť jsem zavřel.



Lepty nabízejí také madla, která sloužila k uchycení plachty v zimním období a při nepříznivých povětrnostních podmínkách, nebo jako rukojeti při nasedání posádky. Nahradil jsem je novými, vytvářenými z tenkého drátu, a podle fotografií je umístil na vnější pancíř. Pro jednodušší montáž jsem předem vyvrtal tenkým vrtáčkem otvory v pancíři a do nich madla zalepil.

Tím byla stavba korby a nástavby hotová a mohl jsem se pustit do stavby kanónu a jeho štítu. I stavba této části je prostá jakýchkoliv záležitostí a návod je nejlepším průvodcem. Jediný problém je práce s velice titěrnými držáky čtyř periskopů z leptů, při níž se člověk musí obrnit trpělivostí.

ZBARVENÍ

Model jsem postavil v podobě, v jaké jej používala 2. SS Panzer Division Das Reich. Zvolil jsem jaro 1943, kdy divize bojovala v okolí Charkova a pod velením generála Paula Haussera 15. března 1943 dobyla město Charkov. V jarním období byly stroje ještě natřeny tankovou šedou Dunkelgrau, která však byla opotřebovaná a nesla na sobě zbytky smytkelného zimního maskování. Bylo to poslední období, kdy bojová technika Wehrmachtu a SS používala tmavě šedý „kabát“. V bitvě u Kurska o necelé čtyři měsíce později už byla použita kamufláž skládající se ze skvrn žluté, zelené a hnědé.

Použil jsem barvu tanková šedá (Agama) a světlejším odstínem této barvy a suchým štětcem jsem znázornil opotřebování a odření stroje i zbytky zimní kamufláže. Stejně jsem postupoval u kol, která jsem doplnil gumovými obručemi a nasadil je na hřídele. Články pásů a gumové pásy jsem nastříkal barvou kovu a po zaschnutí jsem na nich rozředěnou barvou rzi znázornil korozi pásů. Na závěr jsem suchým štětcem a hliníkovou barvou zesvětlil hrany.

ZÁVĚR

Model jsem se rozhodl postavit do hlubokého bahna, kterého v jarním Rusku bylo až nad nápravy. V bitvě o Charkov, kdy příslušníci divize Das Reich obkličovali město mimo komunikace, si hlubokého bahna užili do sytosti.

Ze zbytků kartonové krabice jsem vymodeloval terén, do kterého jsem vystříhl hluboké stopy po pásech. Pomocí sádry jsem znázornil bahno a na ostatní plochy jsem nalepil trávu, která mi doma zůstala z doby, kdy jsem se věnoval modelové železnici. Do stop jsem postavil model a začal nanašet jak na sádru, tak na model vodou ředitelné pasty firmy Plus Model, znázorňující světlé a tmavé bahno. Samostatně je příliš použít nedoporučuji, protože světlé bahno má barvu pisku a tmavé je fialové, ovšem při smíchání vznikne dokonalé bahno a různými poměry dvou odstínů docílíme modelového bahna suchého přes vlhké a s černou temperou také úplně mokrého.

Přes model jsem přehodil celty zhotovené z toaletního papíru namočeného v rozředěném disperzním lepidle. Mokry se lépe vytvaruje podle povrchu model a po zaschnutí už drží požadovaný tvar. Nakonec ho stačí nabarvit a suchým štětcem vystínovat. Úplně na závěr jsem na model postavil figurky střelce a nabíječe.

MAREK PLUSKAL

Foto V. Němec

Použitá literatura

Scheibert, Horst: Německé obrněné jednotky
The Tank Magazine 1979
Carell, Paul: Spálená země
Stephen a Russell Hart: Zbraně a taktika Waffen SS



FW 189 V6 ANEB LÉTAJÍCÍ PŘILBICE TĚŽKODĚNCOVA



Kdo by neznal „létající rám“, elegantní Focke-Wulf Fw 189 s bohatě prosklenou trupovou gondolou. Prototyp s označením V6, který rovněž vznikl z této konstrukce, patří ale mezi stroje poměrně neznámé. Podivně vyhlížející letoun se zrodil na základě požadavku Technického úřadu RLM z roku 1937, jeho výsledkem měl být bitevní letoun k podpoře pozemních sil.

Pod vedením hlavního konstruktéra K. Tanka vznikl letoun verze V1a s malou, vydatně pancéřovanou dvoumístnou kabinou, který po úpravách zahájil pod označením V1b počátkem roku 1939 letové zkoušky. Stroj však trpěl nadváhou a špatným výhledem pilota z kabiny. Došlo tedy k celkové přestavbě, včetně změn čelního prosklení. Protože ve hře o novou zakázku zůstal jenom Henschel Hs 129, jehož letové vlastnosti nebyly o mnoho lepší, stala se následná havárie prototypu pro firmu Focke Wulf doslova pohromou. Přesto došlo počátkem roku 1940 k zalétání dalšího stroje s označením V6, který představoval konečný vzorek pro případnou sériovou výrobu letounu, který měl nosit označení Fw 189C. Stroj s kabinou vy-

stavbenicemi, proto nám dvě součástky zbudou, třetí rámeček obsahuje nový centropoplán a kabinu včetně vybavení. Navíc je pochopitelně i jeden čirý vstříkovaný kousek, s díly zasklení kabiny.

Ve výrobcích MPM poměrně časté polyuretanové či kovové díly budeme tentokrát hledat marně. Pro stavbu tak spotřebujeme 70 kousků plastu. Všechny jsou opatřeny jemným rytím do hloubky a zhotovené přímo vzorně; nálitky, propadliny či otřepty nenalezneme v podstatě žádné. Jediné díry jsem objevil na náporových turbínkách přestavovacího mechanismu vrtulí. Příprava ke stavbě je tudíž velmi krátká, vše stačí oddělit od rámečků a lehce začistit.

Dale máme k dispozici návod, v jehož úvodu se můžeme seznámit s historií letadla; následuje přehled stavebních dílů, sedm kroků stavby a jedno schéma zbarvení. Na rozdíl od některých předchozích nákrešů výrobce je tentokrát postup práce přehledný a velké tápání nás nečeká. Potěší i odkazy na zbarvení interiéru a malých součástí.

Čelní pohled instruuje kam vyvrtat výstřelné otvory, z nichž alespoň dva jistě ozdobíme náznakem hlavní kanonů.

Věnujme se poslednímu z jmenovaných typů, jehož kabina mi svým tvarem připomíná přilbici rytíře z turnajových klání. Bojovým prostředkem ovšem není dřevce, nýbrž střelná zbraň. Zájemce má jistě ke koupi zlákat pěkný „akční“ obrázek letounu na víku krabičky, který se sice ve skutečnosti příliš akčním nestal, pozornost leteckých nadšenců si ale rozhodně zaslouží.

Stavební součástky jsou obsaženy ve třech rámečcích středně šedého plastu. Dva z nich jsou totožné s předchozími



cházející z typu V1b, poháněný motory Argus As 410A-1 s automaticky stavitelnými vrtulemi, spočíval na novém zpevněném podvozku. Inovaci doznala i střední část křídla se dvěma kanony MG FF ráže 20 mm a čtyřmi kulomety MG 17 ráže 7,9 mm. Pohyblivý zdvojený kulomet MG 81Z shodné ráže sloužil k obraně zadní polosféry.



Přesto se do návodu jedna chybička vloučila. Týká se úpravy horní části centroplánu, kde musíme zhotovit otvor, do kterého zapadne spodní část trupové "minigondoly". V návodu vyznačený otvor velikosti 4,6 x 13,8 mm je zcela nedostačující a nechceme-li si po slepení kazit náladu nebezpečným vypízláváním, musíme jej zhotovit ve velikosti 7x 25 mm.

Tím jsme už vlastně zabrousili do kápitoly o stavbě, což to vezmeme pěkně popořadě. Model jsem stavěl, jako téměř vždy, takzvaně z krabičky, pouze s malými vylepšeními. Prvním z nich bylo „otevření“ tří okének střelce v zadní části kabiny, která mi připadala bez úpravy příliš slepá. K zasklení stačily kapičky Clear-fixu.

Po úpravě "vany" kabiny osádky, která je drobet širší, instalujeme sedadla, řídicí páky, palubní desku a zadní kulomet. Interiér by se mohl zdát chudý, ale po slepení z něj stejně téměř nic neuvidíme.

Spojení obou nosníků ocasních ploch nečiní potíže a bohužel zcela „holé“ podvozkové šachty je alespoň patřičně zaslepi. Čelní kryty motorů nenavazují na gondoly jen nepatrně, ovšem za jejich otvorem chlazení nás čeká nepěkná černá díra, ve které by člověka potěšil alespoň malý náznak hlavy motoru.

Před slepením polovin vnějších částí křídla doporučuji tyto díly „prohnat“ po listu brusného papíru. Jdou pak lépe sesadit a ztenčí se i odtoková hrana. Totéž jsem ostatně provedl i s vodorovnou ocasní plochou.

Spojení vnějších částí křídla s trupovými nosníky není komplikované, vyžaduje pouze trochu tmelu a broušení. Jejich slícování s novým centroplánem této stavebnice nám už tolik radosti nepřinese. Po vytvoření otvoru v jeho horní části nastane první potíž. Při pokusu slepit jej s částí spodní zjistíme, že je užší a tenčí a má i poněkud jiný profil než vnější část křídla. Po úpravách sice střední kus vytvoříme, jeho plynulé napojení na díly vnější je však značným problémem, způsobený shora jiným profilem, zesponu zase schodem a značnou spárou. Čeká nás neradostné ořezávání nadbytečné



hmoty, která však zase na druhé straně chybí, což musíme dohnat tmelem. Že při těchto obstrukcích vezme za své část pěkného rytí netřeba zdůrazňovat. Žádná radost! Měl jsem v té chvíli pocit, jakoby díly stavebnice vytvářeli dva lidé, bohužel bez jakékoli konzultace či ohledu na komponenty původní!

Přilepení kabiny a VOP, jakož i stavba podvozku, nám naopak přinesou potřebné uklidnění. Nakonec musíme ještě znázornit zbraně, tedy vyvrtat šest otvorů. K jejichž zhotovení doporučuji použít spíše vrtáček, než v návodu znázorněné nůžky.

Na křídlo můžeme doplnit poziční světla a Pitotovu trubici, na motorové gondoly pak výfuky a na nos kabiny zaměřovač. Naopak jsem nepoužil blatníky na podvozkové nohy, neboť jsem je na žádné mě známé fotografii neviděl, nemluvě o tom, že jsou příliš tlusté.

Pokud jde o zbarvení, není pochopitelně z čeho vybírat – jeden prototyp = jedna kamufláž. Schéma je jasné, stejně tak umístění obtisků, kterých není na kvalitně vytištěném aršíku právě málo. V této souvislosti autor stavebnice zmiňuje výsledky nejnovějšího bádání a studia originální fotodokumentace, jehož výsledkem je kódové označení stroje NA+WB, což akceptuje i obtiskový aršík. Veškeré do-

sud vydané podklady, včetně zahraničních, údajně uvádějí chybný tvar NA+WB. Nicméně po nahlédnutí do pramene v podstatě nejdostupnějšího, Squadron/Signal Publications, svazku Aircraft Number 142, vydaného už před devíti lety, nalezneme fotografii Fw 189 V6, na které je pořadí písmen WB jasně zřetelné. Badaatel tak vybádal něco dávno vyváděného, což se občas stává a jako archiváře mě to nepřekvapuje. Nepochopil jsem však, proč je chybná kombinace písmen uvedena i na krabičce stavebnice.

Co říci o tomto rozporuplném modelu závěrem? Pro sběratele letadel Luftwaffe či prototypů představuje rozhodně další přírůstek, a pro běžného lepiče možnost rozšířit sbírku o vsutku bizarní model. Cenu k jeho získání, pochopitelně nejen tu finanční (320 Kč), necht' si každý posoudí sám.

MGR. IVAN VIŠEK
Foto autor

Literatura:

Kučera P., Bernád D., Androvič Š.: Focke-Wulf Fw 189, MBI, Praha 1996
Luranc Z.: Fw 189, Avia-Press, Gdaňsk 1994
Punka G.: Focke-Wulf Fw 189 in Action, Squadron/Signal Publications, Aircraft Number 142, Carrollton, 1993

CK PP TOURIST – TÉMATICKÉ ZÁJEZDY 2003

1) 22. 3. (sobota)	Deutsches Museum Mnichov + Schleissheim Museum	950 Kč
2) 26. 4. (sobota)	AERO 2003 Friedrichshafen - Mezinárodní letecký veletrh	1 500 Kč
3) 4. 6. – 9. 6. (6 dní)	Brusel + Vylodění v Normandii + letecký den J. B. Salise	5 600 Kč
4) 19. 6. – 23. 6. (5 dní)	Paříž, Le Bourget – Mezinárodní letecký veletrh	4 200 Kč
5) 27. 6. (sobota)	Rakousko, Zeltweg – letecký den	900 Kč
6) 10. 7. – 15. 7. (6 dní)	Anglie, Duxford – Letající legendy	7 500 Kč
7) 17. 7. – 22. 7. (6 dní)	Anglie, RIAT Fairford – největší letecký den	7 500 Kč
8) 13. 9. (sobota)	Frankfurt – mezinárodní autosalón	1 300 Kč
9) 8. 9. – 17. 9. (10 dní)	AEROSPACE Kanada – letecký veletrh + okruh	52 500 Kč
10) 29. 7. – 4. 8. (9 dní)	Great USA – EAA Oshkosh	49 500 Kč
11) 10. 10. – 21. 10. (12 dní)	Great USA – východ a jih	50 500 Kč
12) 22. 10. – 2. 11. (12 dní)	Great USA – západ	54 500 Kč

Bližší informace a přihlášky na: CK PP TOURIST, Aubrechtové 3102, 106 00 Praha 10
Tel: 272 650 744, Tel./Fax: 272 658 435, Mobil: 605 146 069; www.pptourist.cz, e-mail: ckpptour@volny.cz



a kedysi dávno aj u **ESCI**. V mierke 1:35 je tu obstarožný model firmy **Tamiya**, v hrubej karikatúre existoval aj s príslušenstvom (kanón, mínomet) od firmy **Nitto**. V poslednej dobe model ako delostrelecký ťahač aj kanón v štandardnej kvalite ponúka **Dragon**. V mierke 1:48 HK-101 ako doplnok v úlohe letiskového ťahača volí k modelu Me 262 firma **Tamiya**. V mierke 1:72 je stavebnica zastúpená u **Hasegawy** a ako trojstavebnicu ho ponúkla aj **Academy**.

Pásový motocykel NSU Kettenrad

Malý pásový motocykel firmy NSU Motorenwerke AG z Neckarsulmu, známy ako HK-101, Kettenrad, Kleines Kettenkraftrad, alebo Sd.Kfz.2, bol unikátny stroj s konštrukčne zaujímavými riešeniami skupín podvozku a pohonu. Ale aj karosérie, ktorá bola z ocelového plechu a svojim tvarom pripomínala kúpaciu vaňu. V jej prednej časti bola rozvodovka s diferenciálom, prevodovka a nad ňou

bola dôkladne preverená jeho odolná konštrukcia. Pochivo slúžil hlavne ako ťahač, transportér a nosič káblov.

V rámci dodávok nemeckých zbraní v roku 1943 dostala aj Slovenská armáda asi 20 kusov týchto pásových motocyklov. Vozidlá sa výborne osvedčili v kopcovitom teréne ako delostrelecké ťahače. Niekoľko strojov slúžilo aj v povojnovej československej armáde, ale už v novom kabáte. Nieje bez zaujímavosti, že niektoré Sd.Kfz.2 ťahali na letisku v Prahe-Ruzyni aj lietadlá DC-3. Pokiaľ nezvyčajné motocykle po vyslúžení neskončili na šrotovisku v areáli leopoldovskej väznice, dosluhovali ešte v lesných závodoch.

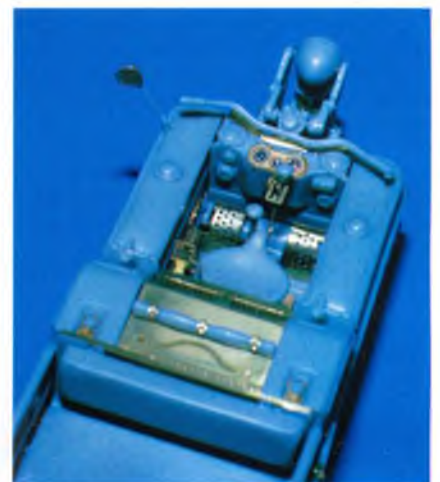
Kettenkraftrad Sd.Kfz.2 neušiel pozornosti svetových modelárskych firiem. V najväčšej mierke 1:9 ho teraz ponúka **Revell**, predtým bol v ponuke **Dragonu**



sedadlo vodiča. Za ním štvorvalcový motor a vzadu pod sedadlom spolujazdcov chladič s listovým vetrákom.

Stroj bol vpredu opatrený motocyklovou vidlicou, ktorá slúžila k vedeniu. Stačilo ju vychýliť do strany a súčasne sa pribrzdil pás na tej istej strane a nasledoval obrat s malým priemerom zatačania. Veľmi tichý chod vozidla zabezpečovali gumové vankúše článkov pásov a pogumované pojazďové kolesá. Na rovnjej ceste dosahoval HK-101 rýchlosti viac ako 70 km/h.

Firma NSU s dlhodobou tradíciou výroby (od roku 1901) Kettenrad pre potreby nemeckej armády vyrábala v rokoch 1939-1944. Aj po vojne bola výroba z časti obnovená a produkcia šla na splácanie vojnových reparácií. Stroj sa ocitol na všetkých bojiskách II. svetovej vojny, kde





Kettenkraftrad v podobe, v akej slúžil u slovenskej armády, som postavil zo stavebnice firmy **Tamiya** v mierke 1:35, ktorá je poplatná dávnej dobe svojho vzniku a dnes už nespĺňa všetky nároky modelárov. Ak som chcel dať vyniknúť detailom, bolo treba ich upraviť, zvýrazniť, alebo zhotoviť nové.

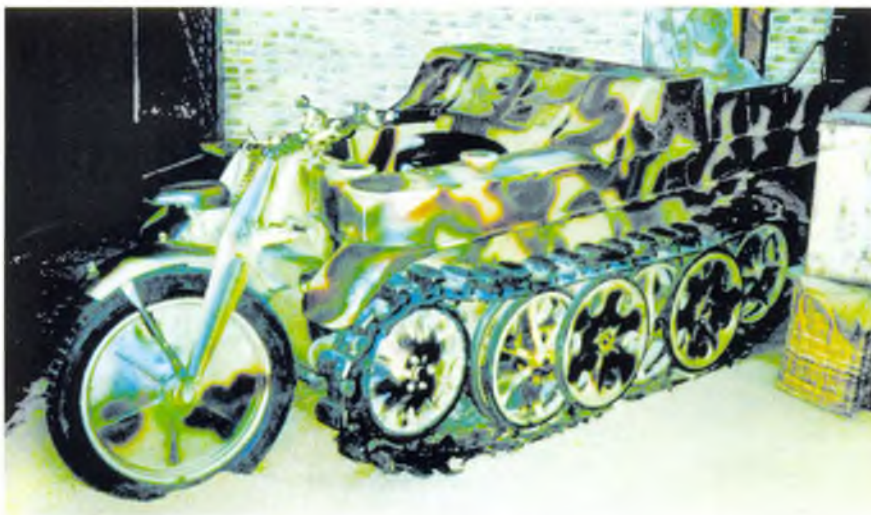
Stavbu a farbenie modelu si treba dobre rozmyslieť, tmeľiť je treba na náročnom spoji vaňa-vidlica. Kolko to len išlo, odstránil som plastík na spoji kolesa



s blatníkom a na blatník doplnil držiaky. Odstrániť treba aj nemodelové nočné svetlo Notek a nahradiť iným. Z tenkého drôtu som vyrobil ešte dve vinuté pružiny do vidlice.

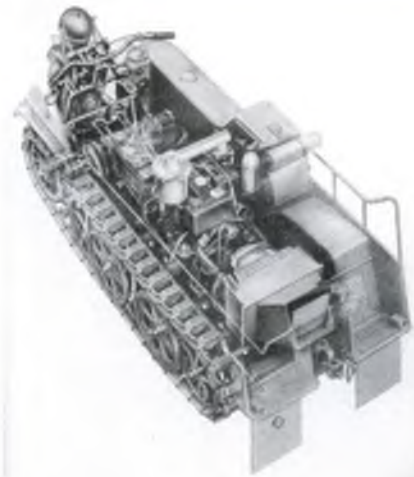
Motorový priestor som obohatil o elektroinštaláciu, "hadičky" a lanká. Miesto vodiča zas o tiahla, lanká a pedály. Na veľké schránky nad palivovými nádržami po obidvoch stranách vodiča som doplnil ešte petlice a držiaky. Kryt motoru som nechal v otvorenej polohe, čo si zas vyžiadalo ďalšie úpravy a vloženie sieťky. Tlmič výfuku bol bez otvoru, dorobil som ho z tenkej plastovej trubičky a odvrátil na ňom otvor. Protiblatové zasterky za pásmi som nahradil tenšími, zhotovenými z plastového pohára od jogurtu. Boli aspoň vopred ohnuté do správneho tvaru.

Podvozok aj s pásmi je v stavebnici zjednodušený, čo nieje úplne modelové, ale značne to uľahčuje stavbu. V skutoč-



nosti sa každé koleso skladalo z dvoch častí, hnacie z niekoľko dielov a pás zo 40 článkov. Pásky treba nastriekať a správne "ojazdiť" ešte pred zostavením, alebo veľmi zablatiť.

Všetky úpravy, ktoré som bol nútený vykonať, už za modelárov vyriešila firma **Eduard**. Jej kovové diely na Sd.Kfz.2 v mierke 1:48 a 1:35 sú vynikajúcou pomoc-



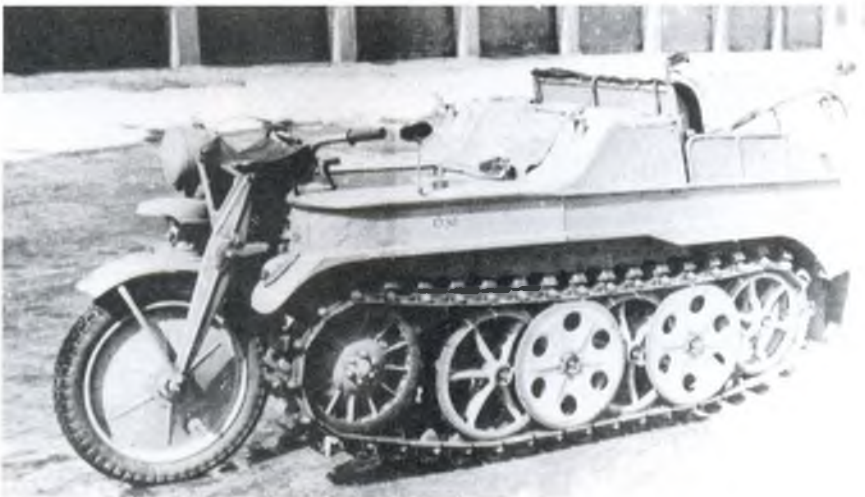
kou pri modelovaní detailov a veľkým ušetrením času. Ďalšou pomockou na tému „Kettenkraftrad“ je výnimočná publikácia F. Kofána z edície WWP.

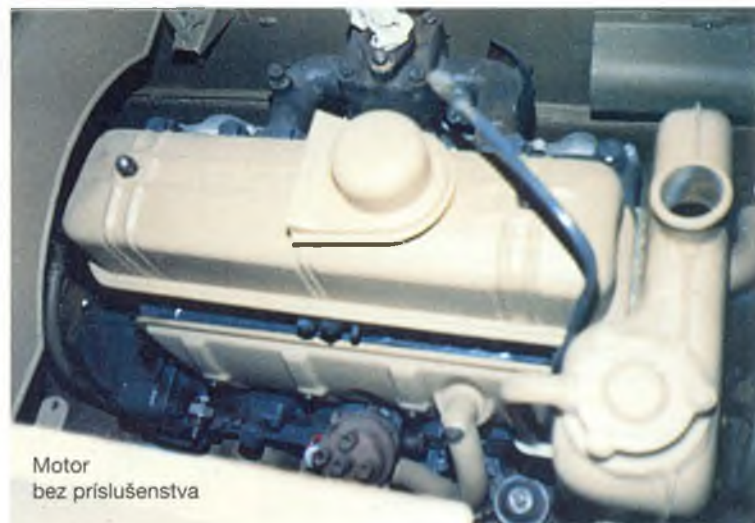
Model je nastriekajú oživujúcou matnou farbou Revell 88, prichytený do rámečku za osky pružným rybárskym lankom, a v opatere starostlivého mechanika. Bol robený podľa predlohy (čiernobiele foto), na ktorej je Kettenkraftrad v roku 1944 na dvore Martinských kasární.

IVAN LIGAČ

Foto autor a archív Múzea SNP

Slovenský Kettenkraftrad v roku 1944 na dvore Martinských kasární





Motor
bez príslušenstva



JEHO VELIČENSTVA LOĎ MONARCH

Počátkem 90. let 19. století brázdily vody Jadranu pouze dvě velké válečné lodě pod vlajkou rakousko-uherské monarchie. Byla to SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stefanie a SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf. Jejich mohutná děla ráže 30,5 cm byla uložena v lafetách krytých pouze boční pancéřovou barbetou, byly to tedy ještě tzv. barbetové lodě. Prvními, v té době moderními vojenskými loděmi, se staly až tři jednotky třídy Monarch, postavené v letech 1893 až 1898. Přestože se jednalo o poměrně malá plavidla (Küstenverteidiger – loď pro pobřežní obranu), jsou zařazena mezi bitevní lodě, kde bylo využito nejnovějších technických poznatků.

HISTORIE PŘEDLOHY

První dvě lodě stavěla firma Stabilimento Tecnico Triestino (STT) v Terstu. Kýl SMS Wien byl položen 16. února 1893, loď spuštěna na vodu 7. července 1895 a do služby zařazena 13. května 1897. Kýl SMS Budapest byl položen 16. února 1893, loď spuštěna na vodu 24. července 1896 a do služby zařazena 12. května 1898. Stavba třetího plavidla byla zahájena 31. července 1893 v loděnici námořního arsenálu v Pule, kde došlo 9. května 1895 ke slavnostnímu spuštění a křtu jménem SMS Monarch. Po definitivním dokončení byla 11. května 1898 zařazena do služby válečného námořnictva jako vlajková loď.

Konstrukční výtlač SMS Monarch byl 5636 t, maximální 5878 t. Délka na vodoryse 97,67 m, délka přes všechno 99,22 m a největší šířka 17 m. Normální ponor byl 6,39 m, největší 6,66 m; ponoření o 1 cm znamenalo 12,2 t jmenovitého výtlačku. Metacentrická výše byla maximálně 1084 mm.

Ve čtyřech samostatných kotelních bylo instalováno pět válcových kotlů. Tři byly oboustranné se šesti topeništi, dva jednostranné a spaliny odváděly do jediného komínu. Vyrobená pára o tlaku 11 atmosfér poháněla dva stojaté třívalcové třífázové expanzní parní stroje o výkonu 8500 koní, umístěné ve dvou strojnách. Každý stroj otáčel hřídel s lodním třílístým šroubem o průměru 4420 mm. Tento pár protiběžných vrtulí

dodával obrněnci rychlost až 17,5 uzlu. Zásoba uhlí 500 t stačila při rychlosti 12 uzlů na uplutí 2200 námořních mil, při 9 uzlech na 3500 mil.

Hlavní výzbroj tvořila čtyři děla ráže 24 cm d/40 vyrobená německou firmou Krupp, umístěná na přídi a zádi ve dvou dvojčítých pancéřových věžích. Maximální elevace byla +25° a deprese -4°. Lafety byly elektropneumatikky ovládané, pod nimi ve válcovité pancéřové šachtě byly dopravníky střeliva z muničních skladů, ventilátory a motory k ovládní celé věže. Na rozdíl od barbetových lodí mohla být děla nabíjena v každé poloze, protože současně s věží se otáčelo celé vnitřní vybavení šachty. V muničních skladech bylo uloženo 640 střel.

Šest děl ráže 15 cm d/40 firmy Krupp bylo umístěno symetricky v kasematě, která se nacházela v nástavbě pod manévrovou palubou. Ta byla čelně chráněna pancéřem tloušťky 80 mm, mezi děly slabšími příčkami, ale vnitřek lodi byl otevřený a při možném dopadu granátu byla obsluha děl nechráněna. Přisun munice zajišťovaly tři výtahy, odkud byly obsluhou ručně roznašeny k jednotlivým kanonům. V muničních skladech bylo uloženo až 1080 granátů.

Lehkou dělostřeleckou výzbroj zastupovaly především kanony ráže 47 mm d/44 vyrobené Škodovými závody v Plzni. Šest jich bylo umístěno na manévrové palubě nad děly ráže 15 cm a čtyři na předním velitelském můstku. Dvě děla Hotchkiss ráže 47 mm d/33 byla na bojovém marsu a další pár v komoře v zadní části trupu lodě. Pro malorážová děla bylo ve skladištích uloženo na 5000 kusů střeliva. Výzbroj doplňovaly dva kulometry ráže 8 mm, dvě 7cm vyloďovací děla d/15 pro čluny a dva torpédometry ráže 45 cm zabudované na bocích trupu nad vodou (pro ně byla určena čtyři bojová a dvě cvičná torpéda).

Trup obrněnce chránil pancéřový pás pod vodoryskou tloušťky 180 mm, který



Dobová fotografie SMS Monarch v Boce Kotorské během první světové války.



Příd s klounem a otočnou pancéřovou věží s 24cm kanony

se v místech dělových věží ztenčoval na 160 mm. Nad čarou ponoru byl pancéř tlustý 270 mm, pod věžemi 250 mm a směrem k přídi postupně ztenčený až na 120 mm. V zadní části jej uzavírala příčná přepážka o síle 200 mm. Nad pancéřovým pásem byl ještě jeden o tloušťce 60 mm, který sahal až po horní palubu a chránil štábní a důstojnické kabiny. Vnitřní pancéřová paluba, která kryla životně důležitá centra lodi, byla silná 60 mm. Dělostřelecké věže kryl z boků pancéř 200 mm silný, barbetu, na které byly věže posazeny,

dokonce 250 mm silný. Přední velitelská věž měla stěny tlusté 220 mm, zadní 60 mm. Na přídi byl mohutný kloun z lité oceli přimontovaný k přednímu vazu a spojený s pancéřovým pásem.

V té době to byl již anachronizmus, ale dále stavěný u všech lodí světových flotil až do první světové války. Díky jeho tvaru a hmotnosti měly lodě tendenci se „zapichovat“ do vody a více zaplavovat palubu. Příd byla zpevněna speciálními výtuhami a přepážkami chránícími před účinky nárazu. Dno lodi bylo zčásti dvojitě a rozdělené na množství vodotěsných přepážek.

Na předním a zadním můstku bylo instalováno po dvou světlometech o průměru 60 cm. Celou loď obsluhovalo 397 mužů posádky, kterým velelo 26 důstojníků; během první světové války se tento stav zvýšil.

Siluetu lodi tvořil poměrně nízký trup, na němž byla symetrická nástavba kase-mat s děly ráže 15 cm. V centru lodi byl umístěn mohutný oválný komín, do něhož do kterého byly odváděny spaliny ze všech kotlů. Tento komín byl o několik let později přestavěn, mírně se zvýšil a v dolních dvou třetinách rozšířil o plášť se sáním vzduchu. Kolem byly čtyři fajfkové větráky, které pomocí parních ventilátorů zásobovaly čerstvým vzduchem jednotlivé kotelny. Další, ještě větší větrák, také zásoboval kotelnu, za ním stojící druhý již strojovnu.

V přední části nástavby byla chráněná velitelská věž, shora krytá dvěma velitelskými můstky. Nástavbou procházel pár větráků zakončených na horním můstku, nasávající vzduch do přední části kotelen. O něco výše se zvedal válcový podstavec, na němž spočíval bojový mars. Výše už čněl pouze stěžeň s pozorovacím košem a ráhny pro signalizaci.

Zadní můstek kryl malé pancéřované velitelské stanoviště, za ním byl vztýčen



Nástavby za přední dělovou věží s můstkem, bojovým marsem a stěžněm s pozorovacím košem s párem kulometů

malý zadní stěžeň. Na nástavbě manévrové paluby byla řada člunových jeřábků a loží, kam se daly případně uložit veškeré čluny které měl obrněnec v inventáři.

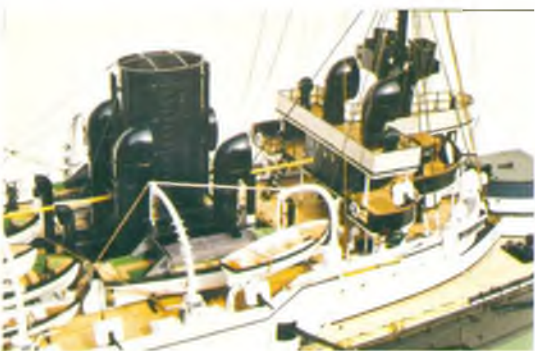
Na přední a zadní část nástavby navazovaly barbety s 24cm dělovými věžemi. Zajímavostí byly kotevní navijáky před přední dělovou věží. Na rozdíl od jiných lodí, kde byly přístupně umístěné na palubách (pro případ manuálního ovládní), byly u třídy Monarch zakryté v schránkách, kam kotevní řetězy klouzaly dvěma otvory.

Po dokončení a zařazení do služby měl SMS Monarch „viktoriánský“ nátěr. Byla to především kombinace černé a bílé. Černé byly trup s ráhny na zavěšení protitorpedových sítí, dělové hlavně, štíty 15cm děl, vrsky dělových věží a barbet, velké větráky, komín, kotevní zařízení s kotvami, reflektory, zadní stěžeň, tubus s bojovým marsem a stěžeň až po velké ráhno. Výše byl stěžeň natřen špinavě žlutou barvou, stejně jako čelen a výložníky. Vše ostatní, včetně úzké linky na trupu pod palubou, bylo bílé. Čluny byly zvnějšku bílé, jejich horní část s oděrnou lištou černá. Vnitřek byl opět bílý, pouze veslová a parní barkasy, pinasa a joly byly uvnitř zelené. Trup pod vodou byl natřen ochranným zeleným nátěrem. Vodoryska nebyla vyznačena pruhem, tvořil ji pouze předěl zelené a černé barvy.

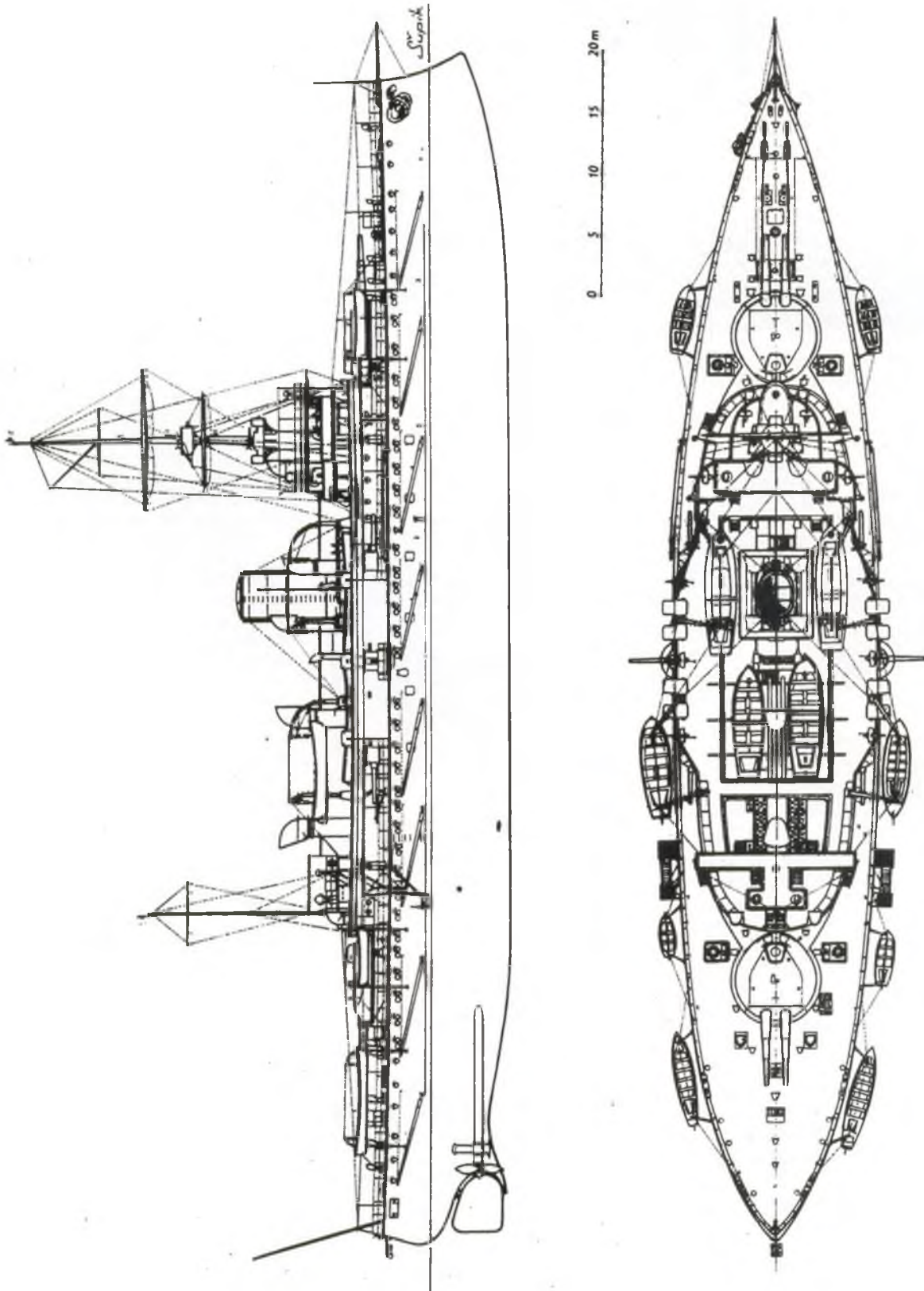
Po roce 1900, přesné datum není známo, byl černobílý nátěr změněn na jednobarevnou kamufláž v barvě světle olivově šedé; od roku 1910 byl používán tmavší odstín olivově šedé. Změna na-



Levobok předních nástaveb. Na velitelském můstku a bojovém marsu jsou 47 mm rychlopalné kanony, pod můstkem je vidět bíle natřená oválná pancéřová velitelská věž



Pravobok předních nástaveb s mohutným komínem ve středu lodě. Kolem něho a můstky procházející fajfkové větráky přiváděly čerstvý vzduch do kotelen. Na rampě uložený člun byl normálně zavěšen na jeřábcích na boku lodě u přední dělové věže



SMS MONARCH (1898)

Měřítko 1:500



Střed loďe s 15 cm děly uloženými v pancéřových kasematech. Na manévrové palubě jsou 47 mm kanony a otočné jeřáby pro manipulaci se zde uloženými čluny



Pohled shora na manévrovou palubu s uloženými čluny. Na jeřábech je na pravoboku zavěšen záchranný kotr, na levoboku normální kotr. Na světlicích strojeven jsou dva robustní větráky (přední nasávající a zadní odvětrávající vzduch)

stala až v roce 1914, kdy byly veškeré velké hladinové lodě natřeny světlou modrošedou barvou, která lépe kryla na otevřeném moři. Vodoryska byla zpočátku vyznačena růžovým, roku 1915 tmavošedým pruhem. Vršek komínů byl černý.

SMS Monarch se stal po dokončení a zařazení do služby vlajkovou lodí eskadry. Na přelomu století křížoval v západním Středomoří. Tyto plavby sloužily k výcviku posádek a k demonstraci sil. V roce 1903 byl v rezervě a o rok později se stal vlajkovou lodí II. divize. Tou dobou již nastupovaly do služby nové jednotky třídy Habsburg. Monarch dále prováděl cvičné plavby, tentokrát do východního Středomoří. V letech 1906 až 1909 byl vlajkovou lodí rezervní eskadry, roku 1912 vlajkovou lodí IV. divize a o rok později instruktérskou školou plavčků v Šibeniku. V březnu až červenci roku 1914 s poddůstojnickou školou křížoval u Levanta a od 1. srpna se stal vlajkovou lodí V. divize pro pobřežní obranu v Boce Kotorské.



Zadní 24cm dělová věž navazující na nástavbu se zadním můstkem. Pod ní je zadní pancéřové velitelské stanoviště. Veškeré člunové jeřáby, padací schůdky, zábradlí, tyče protislunečních plachet, žerdě a větráky jsou odstrojené a uloženy jako při bojovém poplachu

Po vypuknutí války se zúčastnil ostřelování černohorských dělostřeleckých postavení nad Kotorem, 7. ledna 1915 podporoval střelbou pozemní operace na černohorském pobřeží. Počátkem února 1918 se posádka účastnila vzpoury v Boce Kotorské. Od března byl ubytovací lodí ponorkové stanice v Kotoru. Po skončení války a dělení rakousko-uherské flotily byl přičleněn Velké Británii, která jej posléze prodala k sešrotování italské firmě.

MODEL

Model pobřežního obrněnce SMS Monarch je postaven tak, jak vypadala předloha na konci 19. století, tedy v původním černobílém provedení. Čluny s jeřáby, zábradlí, schůdky jsou odstrojeny a loď vypadá jako při manévrech flotily za bojového poplachu. Stavba modelu v tomto provedení je netypická, zpravidla se lodní model staví se všemi detaily obsaženými na modelářských plánech. To však dost často nesouhlasí se skutečným stavem na „živé“ lodi. Někteří modeláři dokonce ozdoby plavidlo sadou vlajek – aby to pěkně vypadalo – na skutečné lodi ale nikdy nebyly tímto způsobem vyvěšeny.

Určitý problém nastává při soutěžích, kdy je nutné porotě vysvětlovat a dokazovat, že některé díly jsou složené či chybí. Veškeré modely v mé kolekci rakousko-uherských válečných lodí jsou stavěny tak, aby odpovídaly vzhledu skutečné lodi v určité době a činnosti.

Loď je postavena v měřítku 1:100, stejným způsobem jako předešlé modely rakousko-uherské kriegsmariny (Modelář. 7/2002 a 10/2002). Zhotovení neplovoucího modelu podle starých loděnicových plánů a fotografií trvalo asi 3000 pracovních hodin.

ZDENĚK TOLLAR
Foto autor, výkres S. Šupík

Stavebnice

pro zájemce o letectví a vojenskou techniku

Pro snazší a přesné objednání stavebnic použijte, prosím, patřičný kód.

Praga E 39

Výrobce: RS models,
Měřítko 1:72

Plastikový model cvičného letounu čs. letectva. Šedý plastík, rytí do hloubky, polyuretanové větrné štítky, foto-leptané díly, obtiskový arch.

Verze: 1. letecký pluk Praha, 1937 a 1938; 1. letecký pluk, 4. letka, Cheb 1937; Pilotní škola Nitra, 1937; Hlinkova letecká garda, Spišská Nová Ves 1938; letiště Piešťany, 1941 a 1943; Kombinovaná letka letiště Tri Duby, pilot J. Goralík, 1944.
Cena 225 Kč / 337 Sk – kód RS9201



Nieuport 11

Výrobce: Eduard,
Měřítko 1:48

Klasický francouzský stíhací letoun 1. světové války. Světle hnědý plastík, rytí do hloubky, čirý větrný štítek, foto-leptané díly, film, maskovací

folie, obtisková arch. Verze: Escadrille américaine N124, Sgt. Lawrence Rumsey, 1916; Escadrille N12, 1916; Escadrille N48, Lt. Armand de Turenne, 1916 a 1916-17; Escadrille américaine N124, Sgt. Raoul Lufbery, 1916. Cena 225 Kč / 337 Sk – kód EDK8070

P-400 Airacobra

Výrobce: Eduard,
Měřítko 1:48

Po vstupu USA do 2. sv. války bylo z výrobních linek staženo 179 britských Airacobra, následně byly označeny jako P-400 a nasazeny do bojů převážně v Pacifiku. Olivově šedý plastík, rytí do hloubky, čirý dělený překryt kabiny, závaží, maskovací folie, obtiskový a opravny aršík. Verze: 80th FS, 8th FG, Twelve Mile Aerodrome, Nová Guinea 1942; 39th FS, 35th FG, Twelve Mile Aerodrome, pilot Lt. Eugene Wahl, Nová Guinea.
Cena 550 Kč / 825 Sk – kód EDK8061



P-39L, N a P-400 Airacobra

Výrobce: Eduard,
Měřítko 1:48

Legendární americký stíhací letoun s předovým podvozkem. Olivově šedý plastík, rytí do hloubky, čirý dělený překryt kabiny, foto-leptané díly, film,

závaží, maskovací folie, obtiskový arch. Verze: Airacobra Mk. I (AH601), 601. peruť RAF, Duxford 1941; P-400, 41th FS, 35th FG, 5th AF, Milne Bay, Nová Guinea 1942; P-39L-1-BE (výr. č. 42-4520), 350th FG, 12AF, Severní Afrika 1943; P-39N-1-BE (výr. č. 42-18769), G. C. IV/4, francouzské letectvo, 1944; P-39N, 9.GIAD, pilot I. I. Babak, 1943; P-39N, 100.GIAP, 9.GIAD, pilot G. Dolnikov, Německo 1943. Cena 750 Kč / 1125 Sk – kód EDK8062

P-39K, N Airacobra

Výrobce: Eduard,
Měřítko 1:48

Další z verzí stíhacího P-39. Olivově šedý plastík, rytí do hloubky, čirý dělený překryt kabiny, závaží, maskovací folie, obtiskový arch. Verze: P-39K-1, 40th FS, 35th FG, pilot Lt. William McDonough, Port Moresby, Nová Guinea 1943; P-39N, CO 9.GIAD, pilot A. I. Pokryškin, 1944; P-39N-1-BE (výr.č. 42-9410), G.C.II/6, pilot Lt. De Villars, francouzské letectvo, 1944. Cena 550 Kč / 825 Sk – kód EDK8064



P-39Q Airacobra

Výrobce: Eduard,
Měřítko 1:48

Poslední verze stíhacího Bellu P-39. Olivově šedý plastík, rytí do hloubky, čirý dělený překryt kabiny, foto-leptané díly, film, závaží, maskovací folie,

obtiskový arch. Verze: P-39Q-5-BE, 4. Stormo C.T. Co- Belligerent AF. 1945; P-39Q-25BE (výr.č. 44-32451), G.C I/5, francouzské letectvo, Salon de Provence, 1944; P-39Q-1-BE (výr.č. 42-19995), 71st TRS, 82nd TRG, 1944; P-39Q-5-BE, 30.GIAP, 273.GIAD, pilot A. P. Filatov, Polsko 1944.
Cena 750 Kč / 1125 Sk – kód EDK8065

SH-60 Sea Hawk

Výrobce: Kangnam,
Měřítko 1:100

Stavebnice vrtulníku amerického námořnictva. Šedý plastík, rytí do hloubky, čirý překryt kabiny, obtiskový aršík, lepidlo.
Cena 99 Kč / 149 Sk – kód 109/7129



Junkers Ju87G-1 Stuka „Tank Buster“

Výrobce: Academy,
měřítko 1:72

Plastiková stavebnice legendárního bitevního letounu Luftwaffe. Šedý plastík, čiré díly, rytí do hloubky, celý a dělený překryt kabiny, obtiskových aršík, lepidlo.

Verze: Ju87G-1 Pz. J. Sta/St. G2 (T6+BB) pilot Hans-Ulrich Rudel a Ju87G-1 1./SG.1 (GS+MH). Cena 199 Kč / 299 Sk – kód 101/1641

OV-10D Bronco „Desert Storm“

Výrobce: Academy,
měřítko 1:72

Americký průzkumný letoun účastníci se operace Pouštní bouře. Jeho první verze létaly již na konci 60. let ve Vietnamu. Šedý plastík, čirý dělený překryt kabiny, rytí do hloubky, obtiskový aršík, lepidlo. Verze: VMO-2 USMC (výr. č.55468), Al Zubair/Saudská Arábie, leden 1991 a VOM-1 USMC (výr. č.55395), Al Zubair/Saudská Arábie, leden 1991. Cena 199 Kč / 299 Sk – kód 101/1680



Hughes 500MD ASW

Výrobce: Academy,
měřítko 1:48

Jedna z mnoha verzí amerického vrtulníku

Hughes model 500, tentokrát v protiponorkové (ASW) úpravě. Tmavě šedý a modrošedý plastík, čirý dělený kryt kabiny, rytí do hloubky, obtiskový aršík, lepidlo. Verze: Tchajwanská protiponorková a předváděcí Paris Air Show 1979. Cena 150 Kč / 225 Sk – kód 101/1645

F-15C/D Eagle

Výrobce: Academy,
měřítko 1:48

Sériová verze amerického stíhacího letounu. Šedý plastík, čiré dělené překryt kabiny, rytí do hloubky, dva obtiskové archy s množstvím popisek, lepidlo.

Verze: F-16C (výr.č.78-0525) a F-16D (výr.č.78-0565), oba stroje sloužily u 12. taktické stíhací peruté „Dirty Dozen“, ze sestavy 18. křídla PACAF, základna Kadena AB, Okinawa. Cena 695 Kč / 1045 Sk – kód 101/1685



Vickers Wellington Mk. IC

Výrobce: MPM,
měřítko 1:72

Plastiková stavebnice legendárního britského dvoumotorového bombardovacího letounu. Šedý plastík, čiré díly, rytí do hloubky, obtiskový arch.

Verze: česká 311. peruť RAF (KX-A/T2561, KX-K/R1378, KX-M/R-1410), 37. peruť RAF (Y/X9684) a novozélandská 75. peruť RAF (AA-V/L7818). Cena 499 Kč / 749 Sk – kód 100/72099

Space Shuttle & Booster Rockets

Výrobce: Academy,
Měřítko 1:288

Plastiková stavebnice umožňující stavbu nosné rakety a jednoho z pěti amerických raketoplánů – Atlantis, Columbia, Discovery, Endeavour a Enterprise a nasvícení modelu. Bílý, béžový a černý plastík, plíšky pro elektrifikaci, obtiskový aršík, lepidlo. Cena 170 Kč / 255 Sk – kód 101/1639



Mi-24 Hind D

Výrobce: Kangnam,
Měřítko 1:100

Stavebnice ruského bitevního vrtulníku. Šedý plastík, rytí do hloubky, čirý překryt kabiny, obtiskový aršík, lepidlo.
Cena 99 Kč / 149 Sk – kód 109/7127

AH-64 Apache

Výrobce: Kangnam,
Měřítko 1:100

Plastikový model amerického vrtulníku. Šedý plastík, rytí do hloubky, čirý překryt kabiny, obtiskový aršík, lepidlo.
Cena 99 Kč / 149 Sk – kód 109/7128



HH-60 Night Hawk

Výrobce: Kangnam,
Měřítko 1:100

Stavebnice americké helikoptéry s nástavcem pro tankování. Šedý plastík, rytí do hloubky, čirý dělený překryt kabiny, obtiskový aršík, lepidlo.
Cena 99 Kč / 149 Sk – kód 109/7130

*Když se mi před osmi léty poprvé dostal do rukou španělský časopis *Todo Modelismo*, byl jsem ohromen kvalitou vyfotografovaných modelů, zvláště speciálním způsobem jejich povrchové úpravy. Prostřednictvím internetu jsem později navázal kontakt s několika španělskými modeláři. Jedním z nich je Miguel „Mig“ Jimenez, modelář, který si každoročně z mezinárodních soutěží v kategoriích techniky a diorám v měřítku 1:35 odváží několik medailí. Díky jeho laskavému souhlasu mají nyní čtenáři *Modeláře* možnost nahlédnout do jeho modelářské kuchyně a seznámit se s jeho postupy.*

*Při překladu jsem narazil na několik překladatelských oříšků (kolik višní, tolik třešní). Pro některé výrazy jsem nenašel v češtině vhodný jednoslovný překlad, proto obvykle vysvětlím výraz víceslovným opisem a v dalším textu budu používat obrát v angličtině. Tento postup ostatně už tuzemští modeláři používají. V debatách můžeme běžně zaslechnout výrazy jako *drybrush*, což je technika suchého štětce, *highlight* (nejvíce nasvícené místo), *postshading* (stínování na hotovou kamufláž) a další specifické termíny.*

JINDŘICH ŠTĚRBÁČEK



BÁJEČNÝ SVĚT PRACHOVÝCH ŠMOUH

Prachové šmouhy jsou modelářská technika inspirovaná působením atmosférických vlivů na vozidla a objekty. Způsob jejich znázornění na modelu je však opačný, než jak tento efekt vzniká na povrchu skutečného vozidla.

Na všechny plochy vozidel i objektů dopadá prach a špína, která je působením deště a vlhkosti nerovnoměrně roznášena po povrchu. Po vyschnutí zanechává na povrchu různé obrazce, které s nestejnou vydatností překrývají podkladovou kamufláž. Přesně to technika prachových šmouh zobrazuje i na modelech. Prachové šmouhy ve skutečnosti nalezneme jak na vodorovných plochách vozidla, kde tvoří spíše obrazce okrouhlého tvaru, tak na svislých, kde mají šmouhy tvar rovnoběžných pruhů, či jakýchsi „rampouchů“.

Pro vytvoření prachových šmouh je možno použít několik různých způsobů. Některé jsou rychlé, ale obtížnější, jiné sice náročné na čas, ale jednodušší. Každý modelář si podle své povahy a umu může vybrat. Nabízím stručné návody na několik technik, které používám na vytvoření prachových šmouh na svých modelech.



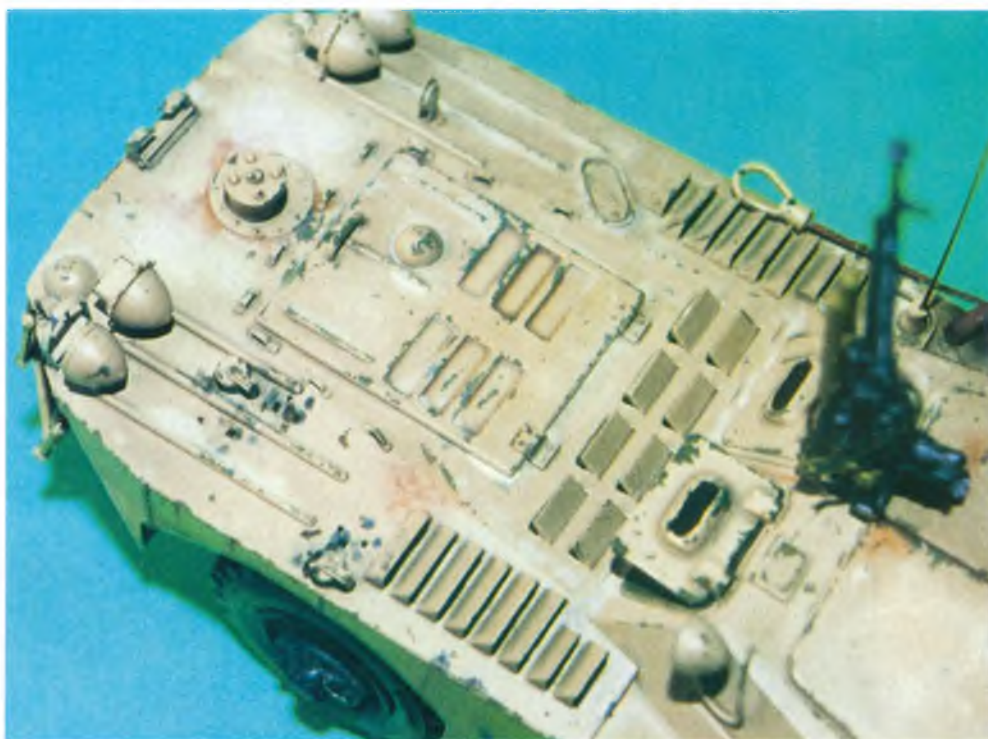
Prachové šmouhy z akrylátových barev

Začneme na povrchu nastříkaném kamuflážními barvami. Může už být upraven jinými technikami, například vystínován, ale na konečný vzhled prachových skvrn to nebude mít vliv (obr. 1).

Pokud není základní kamufláž matná, nebo je na ni terpentýnem a olejovými barvami nanesen filtr (modelářská technika, které se bude týkat jiný díl), je nutné nejprve povrch připravit. Proto nastříkáme celý model silně zředěnou akrylovou barvou Tamiya XF-57 Buff. Rozředění je opravdu výrazné, barvy by mělo být jen přibližně 10%, zbytek směsi pak voda. Takto ošetřený povrch bude mnohem lépe „držet barvu“ (obr. 2).

Přes takto upravený povrch namalujte velký kulatým štětcem s měkkým vlasem první vrstvu prachových šmouh. Použijeme barvu opět zředěnou jako pro nastříkání podkladové vrstvy. Barva se vyznačuje tím, že ačkoli jako vlhká hned po natření vypadá naprosto transparentně, po zaschnutí se na zevnějšku modelu objeví stopy s různou intenzitou barvy i matu. Buďte opatrní, pokud nechcete poničit nebo překrýt kamuflážní vrstvu, je velmi důležité udržovat barvu zředěnou. Buďte rovněž trpěliví, postupujte krok za krokem a opakujte proces tolikrát, kolikrát bude třeba (obr. 3).

Jakmile první nepravidelné transparentní šmouhy různých šířek i umístění zaschnou, přidáme stejně zředěnou barvou další, ale tak, aby se s první vrstvou úplně nekryly. Účelem je, aby se překrývaly jen částečně a tvořily tvar svislého „roštu“



(obr.4). Nakonec celý „rošt“ namalovaný na povrchu ještě jednou přestříkáme zředěnou XF-57 (obr. 5).

Prachové šmouhy emailovými barvami

Prachové šmouhy můžeme na povrchu modelu znázornit také emailovými barvami. Tento postup volíme v případě, že potřebujeme šmouhy s mnohem větší barevnou intenzitou, ale stále difúzní a transparentní. Místo akrylátových barev použijeme na malování šmouh emailové. Namalujeme šmouhy a pak je štětcem zvlhčeným čistým emailovým ředidlem tupujeme a rozmýváme do ztracena. Šmouhy si tím zachovají tvar, ale mají různou intenzitu.

Prachové šmouhy suchými pastely

Šmouhy malujeme buď nastrouhaným pastelem, nebo přímo tyčinkou. Středním štětcem (velikost 3 až 4) si „nabereme“ pastel a vytváříme na povrchu modelu šmouhy. Pokoušíme se na svislých plochách tvořit linky, jejichž hrany opět roztupujeme do ztracena. Abychom dosáhli nejlepších výsledků, měl by být povrch matný, protože k lesklému částečky pastelu nepřilnou a opadávají. Konečný výsledek není tak přesvědčivý jako u předchozích metod, ale je nenahraditelný pro vnitřní úhly a velmi členité povrchy, kde bychom nad chováním silně zředěné barvy neměli dostatečnou kontrolu.

Nácvik

Je velmi důležité si techniku vytváření prachových stop nacvičit na modelu, který už nepovažujeme ani za dobrý „vit-

riňák“. Napoprvé se nám zcela jistě nepodaří docílit naproste vzájemné rovnoběžnosti šmouh ani dosáhnout jejich svislé polohy. Jakmile však tuto schopnost dostaneme do ruky, můžeme přejít na „ostrý model“. Stále si kontrolujeme stupeň zředění barvy, protože v tom je klíč k úspěchu – tedy k finiši, který se vzhledem blíží povrchu opravdového vozidla.

Pokud jsme používali dostatečně transparentní barvu a přesto se nám práce zcela nepovedla, dá se ještě mnohdy zachránit dalším stříkáním, respektive stříkání bláta nebo jinými efekty. Je možné, že na několika prvních modelech neuspějete. Nevzdávejte se a zkoušejte to znovu.

Kde prachové šmouhy použít a čeho se vyvarovat

Tento efekt je nejčastěji používán ke sjednocení vzhledu složitých kamufláží, pro vozidla používaná v oblasti častých dešťů, nebo jako podklad pro ještě výraznější zabahnění nebo zašpinění modelu.

Pamatujte, že šmouhy by měly být na všech plochách vozidla. Mějte se však na pozoru, aby vozidlo nepřipomínalo zebra. Šmouhy jsou pouze „doplňkovou“ technikou, která nefunguje sama o sobě.

To je všechno. Stejně je mi jasné, že někteří to nevydrželi a použili tuto techniku bez návniku na perfektním modelu, jehož stavba trvala minimálně tři roky. Tím se jim ho podařilo dokonale zlikvidovat. Berte to jako oběť – oběť svému modelářskému bohu, který vás za to bude milovat. To vám slibuji.

MIGUEL „MIG“ JIMENEZ
Kresby autor, foto M.Salajka

Jindřichem Šterbáčkem postavené modely vojenské techniky v měřítku 1:35, na nichž byly uplatněny postupy vyzkoušené Miguelem Jimenezem



JAK VYUŽÍT TECHNICKÉ ÚDAJE O SKUTEČNÉ LODI PRO MODELÁŘSKÉ POTŘEBY

Většina maketářů zná první pocit nadsení, který se jich zmocní když uvidí obrázek nebo výkresovou dokumentaci lodě svých snů. Po tomto prvním okouzlení, které trvá podle povahy různě dlouho, následuje vždy vystřízlivění v podobě úvah o způsobu a možnostech stavby modelu.

Před stavbou makety musí každý modelář řešit zásadní otázku, jaký pohon instalovat, aby se model pohyboval dostatečně a přiměřeně rychle po vodě. S tím souvisí další problém, kterým je kapacita akumulátoru. I když sortiment akumulátorů vhodných pro modelářské účely se proti minulosti neuvěřitelně rozšířil, není ani tato volba zcela snadná. S kapacitou a napětím zdrojů souvisí totiž otázka, je-li model schopen rozměrně zdroje ukrýt a také, jestli je uveze. Znamená to určit výtlač modelů a tedy i měřítko v jakém je nutno stavět.

Řešení je několik. Můžete se zahrabat do teorií o odporu proti pohybu v kapalném prostředí, o návrhu lodních vrtulí a navrhout výkon motorů. Pomocí metod numerické matematiky můžete simpsonovou dvoutřetinovou metodou vypočítat výtlač lodě. Můžete vyzkoušet mnoho empirických metod a vztahů pro návrh plavidla, ale můžete taky vše znechuceně zahodit a stavět naslepo s tím, že „ono to už nějak vyjde“.

K myšlence využít technických údajů skutečné lodě mne přivedla zmínka v odborné literatuře o tom, že nejspolehlivější metodou k určení odporu projektovaného plavidla jsou modelové zkoušky, při nichž se využívá poznatků

a vztahů platných pro podobnost. Když tedy stavitelé lodí mohou využívat modely, proč by modeláři nemohli využít poznatků, které už jednou někdo udělal a promítnul je do technických parametrů lodě a do jejich tvarů? Odpadnou nám tím starosti s výpočtem a jde jenom o to, určit ty charakteristiky, které by převedly poznatky zpátky do modelové velikosti. Využijeme k tomu zákonů podobnosti jako stavitelé skutečných lodí, jen obráceně.

Rozlišují se tři druhy podobnosti systémů: geometrická, kinematická a dynamická.

Geometrická podobnost je splněna při podmínce, že vzájemná poměry libovolných lineárních rozměrů jsou stejné. Když označíme lineární rozměry plochy a objemy skutečné lodě L , S a V , potom podmínkou geometrické podobnosti bude

$$L = L' \cdot \alpha \quad S = S' \cdot \alpha^2 \quad V = V' \cdot \alpha^3$$

kde α je měřítko délek.

Kinematická podobnost systémů vyplývá z podmínky, že části těchto systémů opisují geometricky stejné části trajektorií za konstantního poměru odpovídajících si časů. Tak pro rychlost modelu v' a skutečného systému v bude platit

$$\frac{v}{v'} = \frac{\alpha}{\tau} = \vartheta$$

kde ϑ je měřítko rychlostí obou kinematicky podobných systémů a τ měřítko časů obou systémů.

Dynamická podobnost systémů je splněna za podmínky stejného poměru odpovídajících si sil působících v těchto systémech. Poměr γ je měřítko sil; pro síly F' , působící na model, platí, že

$$F = F' \cdot \gamma$$

Pro systémy, na které působí gravitační síly, lze na základě předchozího odvodit důležitý vztah pro podobnost:

$$\frac{v}{(g \cdot L)^{1/2}} = \frac{v'}{(g' \cdot L')^{1/2}} = Fr = \text{const}$$

kde v je rychlost, g gravitační zrychlení a L délka. Číslo Fr se jmenuje Froudeho číslo, nebo Froudeho kritérium, a protože gravitace je důležitým faktorem pro podmínky vlnění, bude Froudeho kritérium určujícím pro jevy na hladině vody při pohybu lodí.

Aby se zachovaly principy podobnosti musí se Fr pro model rovnat Fr skutečné lodě a model se potom musí pohybovat rychlostí

$$v' = v \cdot \alpha^{-1/2}$$

Z tohoto principu potom vyplývá rovnost součinitelů vlnového odporu modelu a lodě, z kterého se potom odvozuje výkon pohonných jednotek.

Pro převod výkonu platí vztah

$$N' = N \cdot \alpha^{-3.5} = N \cdot \alpha^{-7/2}$$

Pro názornost bude nejlépe ukázat si na praktickém příkladě jak využít známých technických údajů skutečné lodě k určení základních parametrů modelu. Pro přehlednost jsou hodnoty uvedeny v tabulce. Údaje jsou zpracovány pro model bitevní lodě v měřítku 1:150 z období druhé světové války.



Údaj	Skutečná loď	Hodnota koeficientu	Model
Délka na KVR	230 000 mm	150 ⁻¹	1533 mm
Max. šířka	33 000 mm	150 ⁻¹	220 mm
Rychlost	16.46 m/s	150 ^{1/2}	1,34 m/s
Výtlak	32 000 000 kg	150 ⁻³	9,48 kg
Výkon motorů	117 716 770 W	150 ^{-3.5}	2,84 W

Je však třeba zdůraznit, že platí zásada stejných jednotek, to znamená, že když dosadím výtlak v tunách, vyjde mi výtlak modelu také v tunách.

Závěrem chci ještě upozornit na jednu zásadní věc – přepočítání výkonu. Je potřeba zvážit, nakolik hodnověrný je zdroj informací o výkonu. Zejména to platí o údajích z válečných dob, kdy byly mnohé údaje utajované, respektive zveřejňované v „upravené“ podobě a je velmi pravděpodobné, že neodpovídají pravdě. Je proto vhodné porovnat údaje z několika pramenů.

Vypočtený výkon pro model je potřeba ještě upravit, protože malé motory nemají stejnou účinnost jako velké stroje. Kromě toho je potřeba si nechat rezervu ve výkonu na menší účinnost lodního šroubu, který má významný podíl na zúžitkování výkonu motoru.

V případě rozdělení výkonu na více motorů zohledníme i jinou účinnost šroubů, které mají dokonale tvarově shodné a tudíž nemají ani stejné výkonové charakteristiky. Pro základní orientaci je možno počítat u elektromotorů s účinností přibližně 0,4 a u šroubů vzhledem na skluz a tvarové nepřesnosti s účinností 0,38 až 0,45. To udává celkovou účinnost, se kterou je potřeba počítat, asi 0,16. Výpočet je spíše směrdatný v tom smyslu, že jistě nebude potřeba do lodě s vypočteným výkonem 5 W instalovat motor o 100 W, ale postačí 30 nebo 40 W.

Ti, kteří mají možnost měřit protékající proud, mohou snížit neurčitost výpočtu tím, že si zjistí účinnost svého elektromotoru. Potřebujeme k tomu znát dvě hodnoty proudu. První je velikost proudu při chodu motoru naprázdno. Označme ji P_N . Další hodnotu odměříme při úplně zabrzděném motoru (hodnota proudu nakrátko) P_K . Motor má nejvyšší výkon právě uprostřed těchto krajních hodnot. Tak značně zpřesníme svoje výpočty a snížíme míru přibližnosti výsledků.

Ing. LADISLAV SVRŠEK

Použitá literatura:

Borský, J.: *Projektovanie lodí*
Tichý, Patek: *Teória lode*


**SOUTĚŽE
LODŇÍCH MODELÁŘŮ
V ROCE 2003**

Mistrovství světa skupiny S
21. 04. – 05. 05. Rakousko, Linz, Pichlingersee

Mistrovství světa skupiny NS
10. – 20. 07. Francie, Nantes

Evropská soutěž skupiny C
23. – 30. 08. Polsko, Gdaňsk

Mezinárodní soutěže v okolních státech

Skupina FSR
03. – 04. 05. Německo, Stuttgart
09. – 11. 05. Polsko, Wrocław
17. – 18. 05. Německo, Schwedt
30.05. – 1.06. Rakousko, Schrems
07. – 08. 06. Polsko, Jawor
12. – 14. 09. Německo, Hannover

Skupina M
31. 05. – 01.06. Německo, Moers

Skupina S
25. 05. – 01. 06. Rakousko, Wolfgangsee
10. 07. – 13. 07. Maďarsko, Ólbo
18. 09. – 21. 09. Rakousko, Attersee
11. 10. – 12. 10. Slovensko, Senec

**MEZINÁRODNÍ SOUTĚŽE NAVIGA
V ČESKÉ REPUBLICE**

Lo-01 06. – 08. 06. Kolín – Hradisko – F5-E, F5-M
Ing. Bohuslav Kohlíček, Tyršova 766, 280 02 Kolín II, Tel: +420 321 724 864, E-mail: pavel.novotny.kolin@seznam.cz

Lo-02 04. – 06. 07. Duchcov – rybník Barbora – FSR V
Petr Vaněrka, Machova promenáda 2, 419 01 Duchcov, Tel./Fax: +420 417 835 750, E-mail: klm-royal-dux@volny.cz

Lo-03 29. – 31. 08. Přerov – FSR V
Bohumil Směták, Široká 247, 751 11 Radslavice, Tel./Fax: +420 581 205 319, E-mail: smetak@meopta.com

Lo-04 17. – 21. 09. Jablonec nad Nisou – skupina C
Ing. Zdeněk Tomášek, Střelecká 3, 466 01 Jablonec nad Nisou, Tel: +420 483 711 967, Fax: +420 481 323 256, E-mail: it.model@tiscali.cz

**Mistrovství České republiky
SERIÁL FSR-V (3,5 j+s, 7,5 j+s, 15)**

Lo-11 26. – 27. 04. Přerov
Jaroslav Štíčka, Teličkova 6, 751 24 Přerov, Tel./Fax: 581 213 510, E-mail: j.sticka@centrum.cz

Lo-12 24. – 25.05. Račice – Memorial J. Škvareniny (MKR Radčice)
Ing. Martin Kadeřábek, Radčice 95, 468 22 Železný Brod, Tel: 483 385 086, m: 605 118 118

Lo-13 21. – 22. 06. ATC Hluboký Holice (MK Vysoké Mýto)
Bohuslav Beneš, Chmelová 445/II, 566 01 Vysoké Mýto, Tel: 465 / 521 318, 723 225 445

Lo-14 16. – 17. 08. Moravské Budějovice
Miroslav Petr, St. Slavíka 1429, 676 02 Moravské Budějovice, Tel: 568 420 878

Lo-15 19. – 21. 09. (05. – 07. 09.) ATC Břehy u Přelouče (MK Delta Pardubice)
Josef Navrátil ml., JUDr Krpaty 1389, 530 03 Pardubice, Tel: 466 264 584

MISTROVSTVÍ ČR FSR-O

Lo-16 21. 09. (28. 09.) Slavkov u Brna (Austerlic cup)
Luděk Mátl, Husova 8, 684 01 Slavkov u Brna, Tel./Fax: 544 227 133, E-mail: maco.matl@volny.cz

SERIÁL NS

Lo-17 09. – 10. 05. ATC Chabařovice (KloM Proboštov)
Jan Červíček, Meziškolská 117, 417 12 Proboštov, Tel: 728 580 453, E-mail: ladislav.hanuska@prodeco.cz

Lo-18 10. – 11. 05. ATC Chabařovice (KloM Proboštov)
Jan Červíček, Meziškolská 117, 417 12 Proboštov, Tel: 728 580 453, E-mail: ladislav.hanuska@prodeco.cz

Lo-19 31.05 – 01.06. Prievidza SK, Česko – Slovenský pohár
Pro ČR: Ing. Zdeněk Tomášek, Střelecká 3, 466 01 Jablonec n/Nisou, Tel: 481 357 201, E-mail: lt.model@tiscali.cz

Pro SR: Martin Machalík, Dimitrova 15/4, 972 51 Handlová, Tel: 00421 465 477 205

Lo-20 28. 06. ATC Holice (KloM Delta Pardubice)
Josef Navrátil, JUDr. Krpaty 1389, 530 03 Pardubice, Tel: 466 264 701

Lo-21 29. 06. ATC Holice (KloM Delta Pardubice)
Josef Navrátil, JUDr. Krpaty 1389, 530 03 Pardubice, Tel: 466 264 701

Lo-22 06.09 Bakov n/Jizerou – závěr M ČR Česko – Slovenský pohár
Ing. Petr Uzel, Komenského nám. 949, 250 01 Brandýs nad Labem, Tel: 737 486 667, 326 902 248, E-mail: petr.uzel@da.cz

SERIÁL M (všechny třídy elekter)

Lo-23 03. – 04.05. Náchod – Dolní Radechová
Jiří Linhart, Martinova 515, 549 32 Velké Poříčí, Tel: 491 482 449, E-mail: jiri.linhart@raz-dva.cz

Lo-24 17. – 18.05 Praha 4
Zdeněk Físer, Augustova 32, 163 00 Praha 6, Tel: 602 388 771, E-mail: fiser@rcmodell-club.cz

Lo-25 14. – 15.06. Plzeň – ATC Diana Ejpovice
Ing. Ivan Kneys, Kostincova 14, 326 00 Plzeň 26, Tel: 377 / 240 827, 603 / 415 677, E-mail: kneys@atlas.cz

Lo-26 30. – 31.08. Náchod – Dolní Radechová
Jiří Linhart, Martinova 515, 549 32 Velké Poříčí, Tel: 491 482 449, E-mail: jiri.linhart@raz-dva.cz

Lo-27 13. – 14.09. Praha 4
Zdeněk Físer, Augustova 32, 163 00 Praha 6, Tel: 602 388 771, E-mail: fiser@rcmodell-club.cz

SERIÁL S

- Lo-28** 12. 04. Kolín – Hradistko – F5-E, F5-M
Ladislav Staněk, Tyršova 767, 280 02 Kolín II, Tel: 321 724 825, E-mail: pavel.novotny.kolin@seznam.cz
- Lo-29** 17. – 18. 05. Jablonec – IX. Euroregion Nisa 2003 – F5-E, M, 10
Ing. Zdeněk Tomášek, Střelecká 3, 466 01 Jablonec nad Nisou, Tel: 483 711 967, Fax: 481 323 256, E-mail: it.model@tiscali.cz
- Lo-30** 06. – 08. 06. Kolín – Hradistko – F5-E, F5-M
Ing. Bohuslav Kohlíček, Tyršova 766, 280 02 Kolín II, Tel: 321 724 864, E-mail: pavel.novotny.kolin@seznam.cz
- Lo-31** 06. 09. Hradec Králové – F5-E, F5-M
Bohumil Šnajdřvint, Gagarinova 709, 500 00 Hradec Králové, Tel: 495 514 531
- Lo-32** 27. 09. Kolín – Hradistko – F5-E, F5-M
Ladislav Staněk, Tyršova 767, 280 02 Kolín II, Tel: 321 724 825, E-mail: pavel.novotny.kolin@seznam.cz

SERIÁL EX

- Lo-33** 12. 07. Náměšť nad Oslavou – EX a F4A, B žáci, Eco-S
Jaroslav Suchý, Palackého 586, 675 71 Náměšť nad Oslavou
- Lo-34** 13. 07. Náměšť nad Oslavou – EX a F4A, B žáci, Eco-S
Jaroslav Suchý, Palackého 586, 675 71 Náměšť nad Oslavou
- Lo-35** 06.09. SMTe Moravia Mar. Údolí-Dolní Žleb u Šternberka
David Potůček, Ciolkovského 457, 783 65 Mariánské Údolí, Tel: 604 / 629 391
- Lo-36** 07.09. SMTe Moravia Mar. Údolí-Dolní Žleb u Šternberka
David Potůček, Ciolkovského 457, 783 65 Mariánské Údolí, Tel: 604 / 629 391
- Lo-37** 20.09. Radějov, nádrž Lučina (Kuzelov)
Ing. Ludvík Kostelanský, Kuzelov 154, 696 73 Hrubá Vrbka, Tel: 605 571 069, E-mail: ludvikk@sps-bzenec.cz
- Lo-38** 21.09. Radějov, nádrž Lučina (Kuzelov)
Ing. Ludvík Kostelanský, Kuzelov 154, 696 73 Hrubá Vrbka, Tel: 605 571 069, E-mail: ludvikk@sps-bzenec.cz

CELOSTÁTNÍ SOUTĚŽ C

- Lo-39** 28. – 29. 03. Olomouc
DDM, Ing. Vladislav Janoušek, Cihlářská 8, 695 03 Hodonín, Tel./Fax: 518 344 525

MISTROVSTVÍ ČR ŽÁKŮ

- Lo-40** Pořadatel, místo a datum bude dodatečně zveřejněn v prvním čísle Zpravodaje roku 2003 a na internetové stránce www.svazmodelaru.cz

OBLASTNÍ POSTUPOVÉ SOUTĚŽE ŽÁKŮ**Kraj Píseňský, Praha a Karlovarský**

- Lo-41** není pořadatel

Kraj Jihočeský

- Lo-42** 24.05. České Budějovice
JINTES, Ing. Cyril Macho, U výstaviště 1429, 370 05 České Budějovice, Tel: 385 310 201, E-mail: jintes@mbbox.vol.cz

Kraj Ústí nad Labem a Liberecký

- Lo-43** 24. 05. Duchcov – rybník Barbora Václav Vrba, Máchova promenáda 2, 419 01 Duchcov, Tel./Fax: 417 835 750

Kraj Středočeský, Královéhradecký a Pardubický

- Lo-44** 08.05. Dvůr Králové – F4A, EX-500, Eco-S, Sedlačkův rybník
Josef Darvaš, Žireč 106, 544 04 Dvůr Králové nad Labem, Tel: 499 621 817, mob. 604 194 008, E-mail: pepa.darvas@tiscali.cz

Kraj Vysočina

- Lo-45** 26.04. Třešť, rybník Korečnick
Ing. Lubomír Boček, Nerudova 1271, 589 01 Třešť, Tel: 567 584 927, 567 214 769, mobil: 724 161 091, E-mail: mesto@trest.cz

Kraj Jihomoravský

- Lo-46** 10. 05. Blansko, retenční nádrž Palava
Ing. Alois Skácel, Cihlářská 6, 678 01 Blansko, Tel: 516 416 529, mobil: 604 290 995, E-mail: askacel@tiscali.cz

Kraj Moravskoslezský, Olomoucký a Zlínský

- Lo-47** 24.05. Třinec
DDM Třinec, pi. Ludmila Szurmanová, Tel: 558 341 014

VEREJNÉ SOUTĚŽE**Moravský pohár EX**

- Lo-50** 27.04. Třešť, rybník Korečnick
Ing. Lubomír Boček, Nerudova 1271, 589 01 Třešť, Tel: 567 584 927, 567 214 769, mobil: 724 161 091 mesto@trest.cz
- Lo-51** 11.05. Blansko, retenční nádrž Palava
Ing. Alois Skácel, Cihlářská 6, 678 01 Blansko, Tel: 516 416 529, E-mail: askacel@tiscali.cz
- Lo-52** 25.04. Třinec, nádrž Kanadanka
Miloš Kowol, 739 61 Třinec, Tel: 606 724 935, E-mail: milos.kowol@sme.cz
- Lo-53** 06.09. Dolní Žleb u Šternberka (Mar. Údolí)
David Potůček, Ciolkovského 457, 783 65 Mariánské Údolí, Tel: 604 629 391, E-mail: david.potucek@quick.cz
- Lo-54** 20.09. Radějov, nádrž Lučina (Kuzelov)
Ing. Ludvík Kostelanský, Kuzelov 154, 696 73 Hrubá Vrbka, Tel: 605 571 069, E-mail: ludvikk@sps-bzenec.cz

OSTATNÍ VEŘEJNÉ SOUTĚŽE

- Lo-55** 19.04. (26.04) Blilina – EX – 500 ž.+s., F4A,B, O Bilínský hrníček
Vladimír Procházka, Teplická 149/33, 418 01 Blilina, Tel: 417 820 723
- Lo-56** 03.05. Proboštov – Proboštovský rybník – NS
Jan Červíček, Meziškolská 117, 417 12 Proboštov, Tel: 728 580 453, E-mail: ladislav.hanuska@prodeco.cz
- Lo-57** 17.05. Brandýs nad Labem – Probošták-NS (bez plach. NSS) MEMORIAL CUP
Ing. Petr Uzel, Komenského nám. 949, 250 01 Brandýs nad Labem, Tel: 737 486 667, nebo 326 902 248, E-mail: petr.uzel@da.cz
- Lo-58** 16. 08. Jablonec – 36. Jablonecká kotva
Ing. Zdeněk Tomášek, Střelecká 3, 466 01 Jablonec nad Nisou, Tel: 483 711 967, Fax: 481 323 256, E-mail: it.model@tiscali.cz
- Lo-59** 17. 08. Jablonec – 32. Modrá stuha
Ing. Zdeněk Tomášek, Střelecká 3, 466 01 Jablonec nad Nisou, Tel: 483 711 967, Fax: 481 323 256, E-mail: it.model@tiscali.cz
- Lo-60** 30. 08. Ledenice – EX – 500, F2, F4, Eco-S
Jiří Hinterholz, Náměstí 55, 373 11 Ledenice, Tel: 387 995 453
- Lo-61** 07.09. Bakov nad Jizerou – NS (bez NSS)
Otokar Holan, Václavkova 932, 293 01

Mladá Boleslav, Tel: 326 725 206, Fax: 326 812 245

- Lo-62** 13.09. Jičín – F2, F4, DS – O Rumcajsovu botu 3. roč., Koupaliště Kníže, Jičín
Petr Hlava, MK Česilko, Přátelství 125, 507 11 Valdice, Tel: 737 174 401, E-mail: hlava.petr@seznam.cz
- Lo-63** 14.09. Brandýs nad Labem – Probošták-NS (bez plach. NSS)
Ing. Petr Uzel, Komenského nám. 949, 250 01 Brandýs nad Labem, Tel: 737 486 667, nebo 326 902 248, E-mail: petr.uzel@da.cz
- Lo-64** 14.09. České Budějovice – EX – 500, F2, F4, Eco S
JINTES – Ing. Cyril Macho U výstaviště 1429, 370 05 České Budějovice, Tel: 385 310 201, E-mail: jintes@mbbox.vol.cz
- Lo-65** 20.09. Proboštov – Proboštovský rybník – NS Jan Červíček, Meziškolská 117, 417 12 Proboštov, Tel: 728 580 453, E-mail: ladislav.hanuska@prodeco.cz
- Lo-66** 21.09. Dvůr Králové – F4A, EX – 500, Eco – S, Sedlačkův rybník
Josef Darvaš, Žireč 106, 544 04 Dvůr Králové nad Labem, Tel: 499 621 817, mob. 604 194 008, E-mail: pepa.darvas@tiscali.cz
- Lo-67** 27. – 28.09. Pízeň – M (elektry) – ATC Diana Ejpovice
Ing. Ivan Kneys, Kostincova 14, 326 00 Pízeň 26, Tel: 377 / 240 827, 603 / 415 677, E-mail: kneys@atlas.cz
- Lo-68** 27.10. (05.11) Bilina – EX – 500, F4 j.+s. – Memorial Jiřího Jerie
Vladimír Procházka, Teplická 149/33, 418 01 Bilina, Tel: 417 820 723

VÝSTAVY A PROPAGAČNÍ AKCE

- Lo-70** 28. – 30. 03. Kulturní dům Proboštov
Jan Červíček, Meziškolská 117, 417 12 Proboštov, Tel: 728 580 453, E-mail: ladislav.hanuska@prodeco.cz
- Lo-71** 17. – 21. 09. Jablonec nad Nisou – výstaviště, Výstava 35 let KLoM Admíral Jablonec
Ing. Zdeněk Tomášek, Střelecká 3, 466 01 Jablonec nad Nisou, Tel: 483 711 967, Fax: 481 323 256, E-mail: it.model@tiscali.cz

SOUSTŘEDĚNÍ MLÁDEŽE

- Lo-73** 28.06. – 05. 07. ATC Svatá Kateřina – EX – 500, F4A,B; Celorepublikový rozsah
Pořada KLM Dvůr Králové nad Labem
Josef Darvaš, Žireč 106, 544 04 Dvůr Králové nad Labem, Tel: 499 621 817, mob. 604 194 008, E-mail: pepa.darvas@tiscali.cz
- Lo-74** 06. – 13. 07. Náměšť nad Oslavou – EX – 500, EX – Ž, F4A,B, Eco S, Celorepublikový rozsah, omezení věku 10 – 18 let
Ing. Antonín Kratochvíl, Zborovská 789, 675 71 Náměšť n/ Oslavou, Tel: 568 624 461, m: 603 953 342
- Lo-75** 27. – 28. 06. ATC Hluboký Holice, repre junioři NS
Ing. Zdeněk Tomášek, Střelecká 3, 466 01 Jablonec nad Nisou, Tel: 483 711 967, Fax: 481 323 256, E-mail: it.model@tiscali.cz
- Lo-76** 26. – 27. 07. Praha 4, Soustředění juniorů skupiny M (trída elektro)
Zdeněk Fišer, Augustova 32, 163 00 Praha 6, Tel: 602 388 771, E-mail: fiser@rcmodel/club.cz
- Lo-77** 15. – 16. 08. Mor. Budějovice, Soustředění juniorů FSR
Petr Lamač, Lučany 372, 468 71 Lučany nad Nisou, Tel: 483 300 079, m: 608 373 180, E-mail: petr@jnc.cz

Z písemných hlášení klubů zpracoval
JIŘÍ LEJSEK



LOTUS 18 (1960-1961)



Colin Chapman, britský automobilový konstruktér a zakladatel značky Lotus, označovaný za geniálního novátora v oblasti stavby závodních monopostů, nezískal svůj věhlas okamžitě. Jeho úspěchům předcházela léta omylů, zkoušek a hledání správné cesty, na které jej vždy doprovázely jeho soutěživý duch, pracovní nasazení a touha být vždy před ostatními.

V roce 1960 měl jako majitel prosperující firmy slušný úspěch s prodejem sportovních automobilů Lotus 7 a Lotus 11, ve světě F-1 se už dva roky pohyboval jako poradce pro podvozky vozů Vanwall a BRM. Na kontě vlastního týmu měl jako největší úspěch čtvrté místo Lotusu 12 na GP Belgie 1958 a jeho vozy typu 12 a 16 zatím získávaly nelichotivou pověst množstvím nehod (převážně způsobených technickými závadami křehkých konstrukcí podvozků a závěsů kol), poruchovostí a nespolehlivostí. Nebylo divu, neboť Britova konstruktérská filozofie vedla přes co největší snížení hmotnosti vozu i za cenu zeslabení konstrukce na únosnou hranici rizika, ba mnohdy až za ni. Vozy Lotus 12 a 16 byly v podstatě „Ef-dvojky“ s motorem formule jedna, což je



z dnešního pohledu nemyslitelné. Jejich piloti museli být hodně otrlí, když jim okolo hlavy občas přelétlo jejich vlastní kolo, nebo když byl vůz bez funkčních brzd.

V roce 1959, inspirován vítězícími vozy Cooper, navrhl Chapman pro poslední rok „dvoapůllitrové“ formule 1 vůz Lotus 18, v němž převzal koncepci motoru před zadní nápravou od Coopera a vytvořil lehký obratný automobil s moderní stavbou podvozku. Překonaným prvkem pro něho bylo Cooperovo příčné listové pero nad zadní nápravou. Chapman dal vozu nezávislá zavěšení všech kol na tenkých trojúhelníkových závěsech, u kterých bylo možno seřadit příklon kol, všestranně seřiditelné tlumiče s vinutými pružinami uvnitř, a přestavitelné stabilizátory odpružení.

Vrcholem invence tvůrce byla zadní náprava, u které pro úsporu hmotnosti odstranil horní příčné rameno zavěšení kola. Jeho funkci převzal kloubový hnačící hřídel. Tim se Chapman ocitl na samé hraně, neboť v případě poruchy nebo zlomení hnačícího hřídele při jízdě nešlo nehodě zabránit (pocítil to Stirling Moss při GP Belgie 1960).

Automobil však bylo velice snadné přizpůsobit nárokům pilota a nastavit jej pro různé okruhy. A nejen to. Jelikož jeho konstrukce vycházela také z podvozku formule 2, nebylo v praxi problémem předělat formuli 1 pouhou instalací slabšího motoru na „Ef-dvojku“, případně dokonce na „litrovou“ formuli Junior (obdoba sou-

časné F-3)! S hmotností o 50 kg nižší než Cooper a více než 100 kg pod hmotností Ferrariho monopostů vypadal Lotus mezi ostatními vozy v depu jako hračka.

Lotus 18 měl velice malou čelní plochu, ale jeho tvar byl poněkud hranatý, za což si vysloužil množství nelichotivých přezdivek od soupeřů jako Krabice od bot, Bedna od pomerančů se čtyřmi koly, nebo Pojízdná cihla. Přesto se Chapmanovo „ošklivé káčátko“ mělo čile k světu už od prvních kilometrů.

Lotus 18 debutoval 7. února 1960 při Velké ceně Argentiny v Buenos Aires, britský pilot Innes Ireland (přezdívaný Mistr smyků) ještě několik kol před cílem vodil pole závodníků. Po vyjetí z tratě sice klesl na šesté místo, ale jeden mistrovský bod a hlavně průběh závodu naznačil, že s Lotusem budou muset soupeři počítat.

V polovině dubna při závodě Glover Trophy na dráze v Goodwoodu, nezapočítávaném do mistrovství světa, si už Ireland nenechal prvenství vzít, stejně jako o měsíc později na letišti v Silverstone v nemistrovském závodě Inter Trophy.

Poslední květnový týden bylo dějištěm druhého závodu Mistrovství světa v Monte Carlu, v jehož ulicích využil Stirling Moss, startující za soukromý tým Roba Walkera, obratnosti lehkého Lotusu se startovním číslem 28. Po prvním místě v tréninku ovládl i samotný závod na 100 kol a přinesl značce Lotus první ze 72 vítězství v Grand Prix.

O týden později na Velké ceně Holandska obsadily Lotusy druhé místo (I. Ireland) a čtvrté (S. Moss); Moss si připsal nejrychlejší kolo. V závodě debutoval v mistrovství světa mladý skotský pilot Jim Clark, který se později na Lotusu stane nejen dvojnásobným mistrem světa, ale i nejúspěšnějším závodníkem 60. let.

Následnou Velkou cenu Belgie ve Spa poznamenaly tragické události. Na konci sobotního tréninku upadlo Mossovu Lotusu při rychlosti 200 km/h zadní kolo (příznačná závada u tehdejších Chapmanových vozů byla daní za extrémně lehkou a subtilní konstrukci závěsů kol), vůz se stal neovladatelným a skončil v kotrmelcích mimo trať. Věčný smolař Stirling





Moss mohl – i přes zlomeniny nohou, žebra a další zranění – mluvit o štěstí, i když byl vyřazen ze šampionátu téměř do konce sezóny. V závodě samotném Britové Bristow (Cooper) a Stacey (Lotus) už tolik štěstí neměli a na nesmírně rychlé (průměr vítězného J. Brabhama na celý závod činil už tehdy neuvěřitelných 215 km/h) a nebezpečně trati našli smrt v troskách svých vozů. Za těchto okolností patě místo J. Clarka v závodě a Irelandovo nejrychlejší kolo nemohly vyvážit smutnou náladu z belgického motoristického víkendů.

Ve francouzské Remeši si Clark umístění zopakoval a v dalších dvou závodech bodovali piloti Lotusů druhým místem (GP Velké Británie – John Surtess) a dvěma třetimi (GP Velké Británie – Ireland, GP Portugalska na městském okruhu v Portu – Clark).

Velká cena Itálie v Monze se jela bez účasti britských týmů, které tímto bojkotem protestovaly proti špatnému stavu klopené dráhy a nedostatečnému zajištění bezpečnosti.

Koncem listopadu bylo na posledním podniku GP USA v Riverside vše v režii Lotusů. Stirling Moss, i když ještě ne zcela uzdravený, zajel nejrychlejší tréninkový čas a v závodě zvítězil (následován Lotusem I. Irelanda) a přidal i nejrychlejší čas na jedno kolo.

Značka Lotus obsadila na konci sezóny 1960 celkové druhé místo v Poháru konstruktérů s 37 body (se 32 započítanými) za suverénním Cooperem; její jezdci v tabulce mistrovství světa obsadili třetí místo (S. Moss), čtvrté (I. Ireland) a šesté (J. Clark). Nebyť těžké nehody Stirlinga Mosse, byly by výsledky zcela jistě mnohem lepší.

Následující rok byl šampionát F-1 vy-psán pro vozy o obsahu valců do 1500 cm³ a ve stáji Lotus neměli vzhledem k nadčasové konstrukci problém upravit vozy podle nových předpisů. Slabinou v tomto roce však byl motor. Nový osmiválec Coventry Climax ještě nebyl dokončen a stávající čtyřválcové provedení pro vozy F-2 nemohlo svým výkonem konkurovat šestiválci Ferrari Dino.

Přesto v tomto roce ve Velké Ceně Monaca (prvním závodě sezóny) slavně zvítězil Stirling Moss, když s mnohem slabším vozem nedal šanci B. von Tripsovi, R. Gintherovi ani P. Hillovi na favorizovaných vozích Ferrari s výkonem o 50 koní větším než motor jeho Lotusu.

Po Monte Carlu se pomalu uzavírá historie Lotusu 18, který byl postupně během

sezóny nahrazován vylepšeným typem 21. Dosluhující „Osmnáctka“ se občas ještě účastnila závodů mimo světový šampionát a závodů volné formule (Formule libre).

Konstruktér Colin Chapman, který svým typem 18 poprvé předběhl dobu, neboť nenajdeme v historii F-1 automobil, který by takřka ve stejné podobě byl konkurenceschopný i v nově vypsané kategorii šampionátu formulových vozů. Jeho autor však v té době již v tichosti chystá revoluci v konstrukci závodních monopostů svým Lotusem 25 s nýtovanou hliníkovou skořepinou šasi a během následujících let ovládnou jeho formulové vozy evropské i zámořské závodní dráhy. Ale to už je pro značku Lotus další a slavnější kapitola.

Naši diváci mohli Lotus 18 (s britským závodníkem Jeremy Agacem za volantem) vidět na závodech historických automobilů na Masarykově okruhu v Brně v letech 1996 a 1997, kdy také byly pořízeny i fotografie.

Výkres v měřítku 1:24 představuje podobu vozu z roku 1961, kdy podle nových technických předpisů musely být vozy vybaveny ochranným obloukem, byť jeho subtilní konstrukce a bezpečnostní funkce budí z dnešního pohledu spíše pochyby a kontrastuje s „brněnskou“ osmnáctkou na fotografiích, která má prvky bezpečnosti nutné pro současné závody historických vozidel. Při pohledu do kokpitu stojí za povšimnutí samozřejmě nepůvodní hasicí přístroj, na zádi dříve jistě nebylo brzdové světlo a na boku výrazné označení umístění elektroinstalace. Lotus 18 na výkrese má ukryta víka nádrží pod plastovými prolisy na kapotě, je vybaven alternativně používanou převodovkou Colotti.

Vozy továrního týmu Lotus startovaly v letech 1960 a-61 nastříkány listovou zelenou barvou, se žlutými disky kol a žlutými tlumiči. Větec volantu a přístrojová deska byly červené.

Opravdový zájemce o historii „Ef - jedniček“ si může podle naší monografie postavit konkrétní model jedné ze tří významných postav automobilového sportu přelomu 50. a 60. let.

Lotus 18, 2,5 l, startovní číslo 10

Vítězný vůz Britského pilota Innese Irelanda, týmové jedničky stáje Lotus ze závodu Inter Trophy na okruhu v Silverstone ze dne 14. května 1960. Tento závod, v němž Ireland porazil tovární vůz Cooper s J. Brabhamem za volantem, nebyl za-

počítáván do hodnocení šampionátu. (druhé vítězství typu 18 v závodě F-1).

Automobil startoval v továrních barvách se startovním číslem černé barvy na bílém kruhovém podkladě umístěném před čelním štítkem a na bocích vozu. Vůz nebyl vybaven ochranným obloukem. Pilot Innes Ireland byl oblečen v bílé kombiněze s reklamou Dunlop na levé straně hrudi. Jeho bílá přilba byla charakteristická „šachovnicí“ kolem dokola nad ochranným štítkem. Zajímavostí byly náhradní brýle, které měl pilot volně zavěšeny kolem krku.

Ve stejný den zvítězil v Silverstone tehdy začínající „Létající Skot“ Jim Clark ve vloženém závodě formulí Junior s vozem **Lotus 18, 1,1 l, startovní číslo 12**. Zbarvení vozu a doplňky – odpovídaly předchozí verzi. Vůz však byl vybaven ochranným obloukem, výfukové potrubí vedlo pod hrdly karburátorů na levé straně motoru a odlišností byl také světlý pruh na přední části vozu (nos). Pilot byl oblečen ve světle modré kombiněze, měl šedočernou přilbu s bílým štítkem.

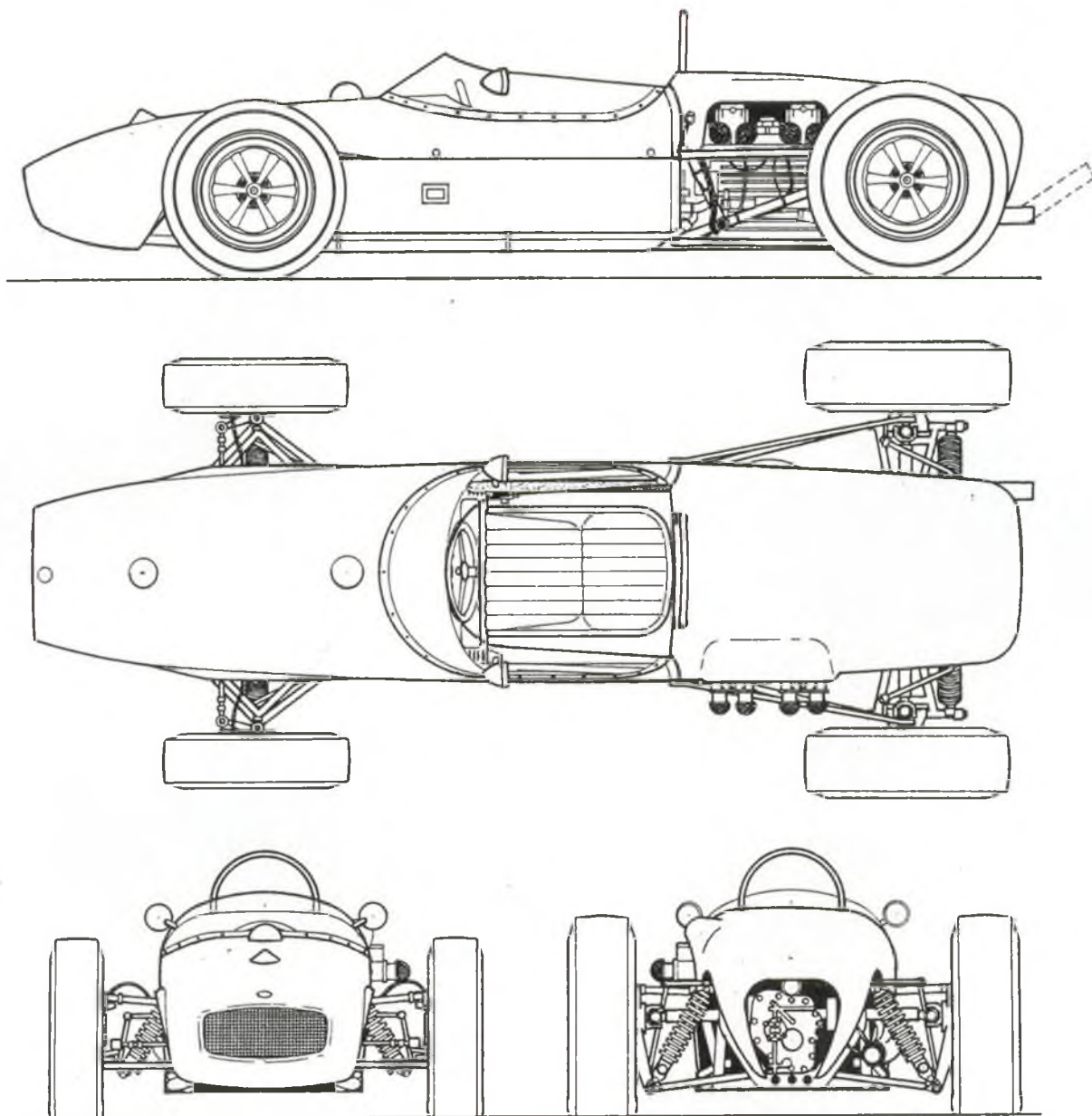
Lotus 18, 1,5 l, startovní číslo 20

V roce 1961 zvítězil Stirling Moss v Monaku když pilotoval soukromý Lotus 18 stáje Roba Walkera. Vozy tohoto týmu byly ocelově modré barvy s bílým pruhem na kapotě. Bílou barvu měly také disky kol, pružiny podvozku a lem plexisklového krytu kokpitu. Černé startovní číslo na bílém podkladě bylo umístěno před plexisklem a na bocích vozu. Zajímavostí byly odkryté boční panely karoserie, takže z boku byla jasně viditelná trubková konstrukce šasi, sedadlo i jezdec. Naopak ze startovního čísla zbylo na bocích pouze torzo. Víčka nádrží na kapotě dostala plastové kryty. Na zádi vozu bylo (ve směru jízdy) seshora na karoserii nastříkáno startovní číslo bílé barvy. Vůz byl vybaven ochranným obloukem a bezpečnostními pásy. Převodovka Colotti je dobře patrná na dobovém snímku. Koncovka výfuku delšího provedení byla vyvedena za vozem šikmo vzhůru (viz kresba). Stirling Moss byl oblečen ve světle modré kombiněze, měl bílou přilbu včetně štítku.

VLADISLAV CAFOUREK

Foto a výkres autor, dobové snímky archiv





Tabulka rozměrů (míry v mm)

	1:1	1:24	1:32	1:43
Délka	3500	146	109	81
Šířka	1596	67	50	37
Výška (bez ochr. oblouku)	720	30	23	17
Rozvor	2286	95	71	53
Rozchod kol vpředu	1321	55	41	31
Rozchod kol vzadu	1353	56	42	31

Základní technické údaje (platí pro rok 1960, údaje v závorkách pro rok 1961):

Pohonná jednotka: Radový čtyřválcový motor Coventry Climax o zdvihovém objemu 2496 cm³ (1498 cm³) o nejvyšším výkonu 179 kW / 243 k při otáčkách 6750/min (110 kW / 150 k při otáčkách 7500/min). Dva dvojitě karburátory Weber. Nádrž, chladiče vody a oleje umístěny v přední části vozu.

Převodové ústrojí: Pětistupňová převodovka se zpátečkou vlastní konstrukce Lotus, alternativně převodovka Colotti.

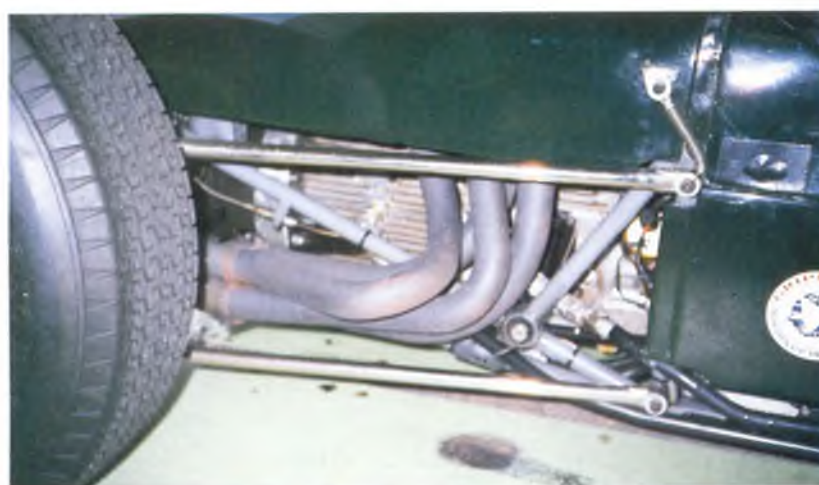
Podvozek: Prostorový příhradový rám z hliníkových trubek kruhového průřezu. Přední kola zavěšena na dvojitých příčných trojúhelníkových ramenech opatřených příčným nastavitelným stabilizátorem. Odpružení vinutými pružinami s nastavitelnými tlumiči uvnitř. Zavěšení zadních kol systémem Chapman –

funkce horních příčných ramen přejímají dvojitě kloubové hnací hřídele. Dolní příčná trojúhelníková ramena doplněna příčným nastavitelným stabilizátorem. Náprava ustavena v podélném směru dvojitými šikmými vzpěr. Odpružení stejně jako u přední nápravy.

Kotoučové brzdy Girling umístěny vpředu v kolech, vzadu v trupu v rozvodovce. Patnáctipalcové elektronové disky kol šířky vpředu 5 palců, vzadu 6,5 palce. Pneumatiky Dunlop Racing.

Karoserie: Plastová dvoudílná snímatelná kapotáž a odnímatelné boční panely.

Hmotnost vozu: 390 kg bez náplní, 444 kg s provozními náplněmi; nejvyšší rychlost okolo 270 km/h.



Knihy

pro zájemce o letectví a vojenskou techniku

objednávejte na adresách:

v České republice - Aeromedia, a. s., Baranova 38, 130 00 Praha 3 - Žižkov, tel.: (+42) 222 718 814,
ve Slovenské republice - Magnet-Press Slovakia, s.r.o., P.O.Box 169, 830 00 Bratislava, tel./fax: (+421-2) 44 45 46 28.
Předplatitelé L+K u společností Aeromedia a Magnet-Press Slovakia mají slevu 10 % z ceny objednaných knih!
Veškerý sortiment zásilkového obchodu si rovněž můžete objednat na internetové adrese www.letectvi.cz

Novinky



Jejich jména budou žít navěky,
Jan Rail, Vítek Formanek
Pocta všem českým letcům padlým během druhé světové války. Kniha obsahuje 720 fotografií.
220 stran. Cena 290 Kč / 435 Sk

Stíhací letouny,
Ilustrovaná historie stíhacích letounů, jejich počátků a vývoje
Francis Crosby

Ilustrovaný přehled více než 170 stíhacích letounů, průvodce různými druhy zbraní používanými ve vzdušných soubojích - kulomety, kanóny, raketami a střelami. Tabulky specifikací každého letounu, fakta o bitvách a příběhy stíhacích es, slovníček základní letecké terminologie a zkratk. Unikátní černo-bílé i barevné fotografie z archivu Imperial War Museum.
Cena 549 Kč / 823 Sk



Průkopníci klouzavého letu,
Jiří Nozička st., Jiří Nozička ml.
Pojednání o vývoji klouzáku a klouzavého létání a později plachtění od prvních počátků, množství unikátních dobových fotografií, schémata konstrukcí a charakteristiky letadel.
143 stran. Cena 200 Kč / 260 Sk

Sada 10 pohlednic vydaná u příležitosti oslav 10. výročí založení Vzdušných sil Slovenské Republiky.
Cena 65 Kč / 80 Sk



Tajemný dravec (Me 163 Comet),
Wolfgang Späte
Autor, samý výborný pilot německé Luftwaffe, v této knize zachycuje část svého života v době vývoje, zkoušek a nasazení raketového letounu Me 163 Komet. Zajímavé unikátní fotografie, výkresy letounů.
291 stran. Cena 329 Kč / 493 Sk

Letadlo proti letadlu (Ilustrovaná historie vzdušných soubojů od roku 1914 do současnosti),

Norman Franks
Kniha přibližuje strategii a taktiku vzdušných bojů z 1. a 2. sv. války, války v Koreji, Vietnamu, z války o Falklandy a z Perského zálivu. Ilustrované fáze soubojů, technické parametry letounů, fotografie.
304 stran. Cena 299 Kč / 448 Sk



Supermarine Spitfire PR Mk. XIX
Robert Theiner, Jiří Lízler
36 stran. Cena 50 Kč / 75 Sk

Junkers Ju87A Stuka
Miroslav Bílý
24 stran. Cena 50 Kč / 75 Sk



U.F.O.
(Mimozemšťané a létající objekty).
Příběhy lidí kontaktovaných mimozemšťany, fascinující objevy, autentický obrazový materiál.
80 stran. Cena 159 Kč / 238 Sk



Na nebi hrdého Albionu (válečný deník čs. letců ve službách britského letectva 1940-1945),
Jiří Rajlich
2. část (1941) 553 stran. Cena 600 Kč / 780 Sk
3. část (1942) 700 stran. Cena 750 Kč / 975 Sk



Na nebi hrdého Albionu, 4.část (1943)
Další pokračování úspěšného díla o čs. letcích ve službách RAF. Vzpomínky přímých účastníků bojů 2. světové války, více než 600 dobových a mnohdy unikátních fotografií, barevné bokorysy letounů, faksimile dokumentů.
724 stran. Cena 790 Kč / 1185 Sk

Air Traffic Management,

Ludvík Kulčák a kolektiv
Ucelený přehled uspořádání letového provozu a vysvětlení hlavních pojmů této problematiky.
314 stran, 10 stran obrazové přílohy.
Cena 500 Kč / 750 Sk



Stíhací pilot,
Jiří Sehnal, Jiří Rajlich
Kniha pojednávající o životě méně známého československého pilota Leopolda Šroma, účastníka 2. světové války. Autentické fotografie, přehled vzdušných vítězství 310. československé peruté RAF.
190 stran. Cena 269 Kč / 404 Sk

Piráti svobody (Čeští námořníci v letech 1918 - 1921),

Jindřich Marek
Tato kniha historických reportáží je volným pokračováním autorovy publikace Zraloci císaře pána. Tentokrát zachycuje osudy českých námořníků od velké námořnické vzpoury v Boce Kotorské v únoru 1918, až po zrušení „čs. ozbrojeného loďstva“ v prosinci 1921.
272 stran. Cena 240 Kč / 360 Sk



Dravec temnot (deník neúspěšnějšího čs. nočního stíhače ve Středomoří),
Josef Hanuš, Jiří Mayer
Deník stíhacího pilota Josefa Hanuše zachycující období od srpna 1939 do 19. května 1945.
127 stran. Cena 159 Kč / 223 Sk

Padáky nad Slovenskem (2. československá samostatná paradesantní brigáda v SSSR),

Jiří Šolc
Příběh paradesantní jednotky nasazené jako pěší jednotky na Slovensku. Černobílé fotografie, kresby.
195 stran. Cena 188 Kč / 263 Sk



Atlas oblaků,
Petr Dvořák
Ilustrovaný atlas určený všem zájemcům o meteorologii a úkazy na obloze, s popisem jednotlivých tvarů, forem a odrůd oblaků a jejich výskytu.
122 barevných listů. Cena 360 Kč / 468 Sk

Termika aneb vyšší škola plachtění,

Petr Dvořák
Kniha pro piloty bezmotorových letadel.
Bohatá obrazová dokumentace.
225 stran. Cena 250 Kč / 375 Sk



Jediný československý maršál
Jiří Rajlich
Životní osudy Air Marshal a armádního generála (in memoriam) RNDr. Karla Janouška, KCB (1893-1971). Černobílé fotografie.
448 stran. Cena 348 Kč / 522 Sk

Další Su-7



Proč jsem se rozhodl pro stavbu modelu Su-22-M4 v měřítku 1:72? Prvním důvodem bylo to, že je ve výzbroji našeho letectva (tedy byl do května letošního roku), druhým pak, že je to zajímavý typ s měnitelnou geometrií křídla. Rozhodl jsem se pro stavebnici firmy **Bílek**, dodávanou v „pytlíkovém“ balení.

Stavební díly ve třech rámečkách z šedé hmoty jsou zhotoveny čistě, podrobnosti na jejich povrchu vyznačeny rytím do hloubky. Stavební návod na jediném listu, největší slabina stavebnice, vznikl na kopírce. Chybí v něm údaje o zbarvení podsestav a detailů (vnitřek kabiny, podvozkových šachet).

Na druhé straně listu jsou údaje o zbarvení letounů českého a slovenského letectva, v nichž se takřka nedá vyznat, a tak jsem si pomohl publikací vydavatelství 4+ a fotografiemi. Návod uvádí barvy v odstínech Testors, já jsem však použil barvy **Agama**.

Pro vylepšení interiéru (podle fotografií předlohy) jsem použil nové sedadlo a leptané díly **Eduard** jak na vnější povrch modelu, tak uvnitř kabiny (přístrojová deska, boční pulty, detaily sedadla, upínací pásy, zaměřovač). Před slepením trupu bylo nutno provést několik úprav v přední podvozkové šachtě a na výtokové rouře; opět přišly vhod plechy **Eduard**.

Protože jsem chtěl otevřít kryt avioniky ve hřbetu trupu za pilotním prostorem, musel jsem již v této fázi stavby do dílů trupu vyříznout otvory a do nich vlepil „regály“ pro přístroje. Podobně jsem vyřizl

brzdící štítky, které jsem – stejně jako jejich šachty – zhotovil nově z plechů **Eduard**. Otevřel jsem taktéž přísávací dvířka na přídi. Teprve pak jsem mohl trup sestavit a slepit.

Jako další přišlo na řadu křídlo. Na pevných částech jsem musel zevnitř obrousit prostor kam se zasunují přestavitelné části křídla, protože jinak by se tam vůbec nevešla. Vztlakové klapky na střední části křídla jsem rozřezal, upravil a přilepil ve sklopené poloze. Obdobně jsem postupoval i u vnějších částí vztlakových klappek. Po sestavení křídla a jeho spojení s trupem následně tmelení a broušení, pak jsem na injekční jehly nalepil poloviny plovoucí vodorovné ocasní plochy.

Otevření schránky pro brzdící padák bylo posledním „řezáním“ a pak už „to“ začalo vypadat jako „Súčko“. Další stavba probíhala podle návodu za vydatného užití plechů **Eduardů**. Došlo na pod-



vozkové šachty, vylepšení výmetnic klamných cílů a přístavacích světloometů. Pomocí polystyrenových tyčinek a destiček jsem zhotovil avioniku do „šuplíků“ v trupu za pilotním prostorem, čímž se trup letadla rozumně oživil.

Trochu práce s přibuřováním a lícováním bylo se závěsníky, na které jsem po nabarvení zavěsil: pod trup průzkumný kontejner **KKR** a na vnější dvě přídavné nádrže.

Model jsem nastříkal barvami **Agama**, nad malinkatým schématem v návodu jsem se hodně natrápil, protože bylo zmatečné.

Závěrečné práce probíhaly v duchu „už se s tím dlouho páram“. S obtisky nebyly problémy (**Propagteam**), následovalo doplnění detailů na překrytu kabiny a podvozky, pak zavěšení výstroje, slavnostní **Roll-out** a konečné ořtení potu z čela.

Model jsem postavil před dvěma roky, ale stále se rád na své malé „Sugo“ dívám. Vypadá jako skutečné Su-22, a tak zaujímá v mé sbírce čestné místo.

Předloha mého modelu, skutečný letoun Su-22M-4 evidenčního čísla 4007, již bohužel neexistuje. V pátek 16. června 2000 se přibližně 15 minut po desáté hodině zřítíl během přistávacím manévru 3 km před prahem dráhy domovské 32. základny taktického letectva v Náměšti nad Oslavou. Jeho pilot nadpor. Lubomír Šigut se katapultoval, avšak vlivem momentální polohy letounu zahynul.

MICHAL HOLÁSEK
Foto autor





VULTEE VENGEANCE MK.I/II



Společnost MPM si v řadě **Special Hobby** jako předlohu pro svůj další model v měřítku **1:72** vybrala americký střemhlavý bombardovací a bitevní letoun Vultee Vengeance Mk.I/II. Jak je u této firmy zvykem, stavební díly tvoří plastické vylisky limitované série doplněné polyuretanovými odlitky, překryt pilotního prostoru (zhotovený ve dvou kusech z acetátové fólie) a obtisky.

Vylisky jsou velmi pěkné, povrchové detaily i paneláže vyznačená rytím do hloubky čisté, bez známek poškození či krupičky. Otřepy lze nalézt pouze na malých dílech, jejich množství je ovšem minimální. Kvalita PUR odlitků, které tvoří především detaily vybavení kabiny, motor a také šachtu ostruhového kolečka, je vynikající. Lze si jen povzdechnout, že výrobce tímto způsobem nezhotovil také hlavní podvozkové šachty v křídle, které jsou zcela opomenuty. Stejně tak chybí upínací pásy.

Dva acetátové překryty kabiny umožňují postavení modelu i s otevřeným prostorem pilota a pozorovatele.

Obtiskový aršík zhotovený firmou Cartograf nabízí znaky pro tři stroje australského letectva operující na Nové Guineji v obvyklé hnědo-zelené/modrošedé kamufláži se zajímavými „nose-arty“ a symboly odlétaných bojových akcí. Obtisky mají velmi dobrý sůtisk a jsou matné. Výrobci patří dík za volbu atraktivní předlohy!

LIBOR JEKL

2003
www.mpm.cz
Univer
#9 ... nejen ze světa modelářství
Modelářský divoký svět
NOVINKY
cena 45 Kč

T-55, Tamiya 1/35



Časopis Novinky 2003 V rozšířené podobě!

- 8 barevných stran navíc
- více modelářských článků
- více barevných fotografií
- rozšířené zpravodajství ze soutěží
- více informací Na první pohled
- dárek v každém čísle
- pravidelný dvouměsíčník
- celkem již 32 stran!
- hledejte na pultech modelářských prodejen a v obchodní síti MPM

- nové rubriky :

- Rozhovor s ...
- V objektivu
- Slovníček
- Never more
- Věřte! Nevěřte?

- Podle skutečnosti
- Drama zvané diorama
- Kalendář

Vychází v druhé polovině sudých měsíců

Pouze
45,- Kč

OWI
RED STARS
ON NIGHT SKY

Novinka na leden 2003!

Ruské noční stíhačky:
Pe-3 s radarem Gnejs 2,
A-20G-1 s radarem Gnejs 3,
I-153 Čajka, P-38 Lightning.

Vyrábíme obtisky letadel operujících v noci. Zajímavé typy, varianty, kamufláže, různé státy a období. Připravíme tiskovou předlohu pro obtisky, návody nebo pouze nakreslíme plány letadel dle Vaší specifikace.

Obchodníkům poskytujeme rabaty, maloobchod prostřednictvím dobírky nebo platby předem.

web: <http://owl.wz.cz>
e-mail: owl.info@volny.cz



Datum	Název soutěže	Pořadatel	Telefon	E-mail/Adresa	Věk	Kategorie
MISTROVSKÉ SOUTĚŽE						
20.-22.6	Mistrovství ČR záků v plastikovém modelářství	MK Černošice	251 643 091 605 545 615	1.apeltauer@volny.cz	ml. st. žáci	všechny kategorie
REGIONÁLNÍ A POSTUPOVÉ SOUTĚŽE ZÁKŮ						
8. února	Setkání plastikových modelářů KITFEST	KPM Stod	602 130 804	m.tomana@volny.cz	ž	1. kolo CMK ligy, líbí-nelíbí, Děti do 15 let - modely letadel, boj. tech. a diorámy
15. února	Soutěž o putovní poháry DDM Luna Příbor	KPM TORA a DDM LUNA v Příboře		jan.stedry@tatra.cz	ml, st. ž	Ib; Ic; Ia; IIb klasické bodování
15. března	Žatecká šiška, 10.ročník	KPM Žatec	415 727 060	airfan.jirka@iol.cz	ž	Ia,b,c; IIa,b, o nej lepší letadlo s čs. znaky.
22. března	Regionální přebor	DDM Česká Lípa	487 823 404	Marie Vasmanská, Škroupovo nám. 138, 470 01 Česká Lípa	ž	I,b,c II,a,b
22. března	1. kolo KOPRO ligy	KPM Brněnec				I,c
29. března	Prosek Model 2003	DDM Prosek	728 515 182	ijs_model@hotmail.com	ž	I,b,c II,a,b kategorie Standard kit, zkrácené bodové hodnocení
28.-29. března	Regionalní přebor záků Prahy Morava Open 2003,	KPM Olomouc	606 829 913, 585 423 183	a.benda@worldonline.cz	ž	I,a,b,c, II,a,b, dioramata, figurky,lodě kat.c.papír
12. dubna	Veřejná soutěž, OP, 2. kolo KOPRO-ligy	KPM Prostějov	582 365 872	hkpm@quick.cz	ž	Ib, Ic,
11.-12. dubna	3. kolo KOPRO-ligy 7. Model Salon Čáslav	KPM Čáslav	327 314 448, 321 727 077, 606 907 912, 327 371 554, 723 693 276	benzcaslav@cmail.cz	ž	Otevřená soutěž, líbí-nelíbí, letadla a vrtulníky 1:72, 1:48, bojová technika 1:72 a 1:48, dioramata 1:72, 1:48
12. dubna	Memoriál sgt. Rudolfa Lifczicze	DDM Karviná Vladimír Vaňásek	596 342 314	cerna131_3@quick.cz	ž	I,a,b,c; II,a,b
24. dubna	CMK plastik pářty	1. KPM Liberec	602 416 389	msourek@federalcars.cz	ž	2. kolo CMK ligy
3.-4. května	Moravský Knipl a Moravský Šrapnel 2003	pořádá KPM TORA a DDM LUNA Příbor		jan.stedry@tatra.cz	ml, st. ž	otevřená veřejná soutěž Ia; Ib; Ic; IIa; IIb, klasické bodování
3. května	regionální přebor záků Prahy	Křížem-Krážem DDM Praha-Písnice	261 911 000	krizem-krazem@seznam.cz	ž	
10. května	regionální přebor záků Středních Čech	MK Černošice	605 545 615, 251 643 091	l.apeltauer@volny.cz	ž, jun.	I,b,c IIa,b
10. května	regionální přebor záků Ústeckého kraje v rámci soutěže Děčinská kotva 2003	KPM Děčín/ Ústí n.Labem	412 550 789, 607 703 411	zdenek.fabik@chart-ferox.com zfabik@seznam.cz	ž	I,b,c II,a,b
24. května	Chodovská chmelnice	KPM Chodov	352 625 351	mikac@mestochodov.cz	ž	3. kolo CMK ligy, líbí-nelíbí: ž bez rozdílu kategorie a měřítka
7. června	Modelbrno 2003, veřejná soutěž a Mistrovství ČR	KPM Brno	603 288 356	perik.ales@worldonline.cz	ž	Líbí-nelíbí 0-13 let a 14-18 let, letadla, vojenská technika, ostatní (auta,lodě,figurky)
14. června	Memoriál J. Vojty	KPM Cheb	354 433 662	veber@avzo-cheb.cz	ž	4. kolo CMK ligy
10. října	Brněnský drak 2003	KPM Brno		kokin@volny.cz	ž	Ic
11. října	4. kolo KOPRO ligy Prostějovská 72	KPM Prostějov	582 365 872	hkpm@quick.cz	ž	Ib, Ic,
18. října	5. kolo KOPRO ligy Písnice model open	Křížem-Krážem DDM Praha-Písnice	261 911 000	krizem-krazem@seznam.cz	ž	5. kolo CMK ligy
25. října	3. ročník Veřejné soutěže stavitelů plast. a papír. modelů	KPM Kopřivnice	737 906 449	modelklub.apolo@seznam.cz	ž ml.,star.	I,b,c,d IIa,b bodovací soutěž, o nejlepší model letadla, Kopřivnický mixér, Nostalgia Cup
6. prosince	Vánoční soutěž Směr Session	KPM TORA a DDM LUNA v Příboře		jan.stedry@tatra.cz	ž ml.,star.	Ib;Ic;IIa;IIb klasické bodování
13. prosince	8 ročník Vánoční soutěže	KPM Rychvald	603 730 339	dan.zeman@volny.cz	ml. a st. ž	II,a, I,b,c
13. prosince	Vánoční soutěž	KPM Rokycany	371 725 889	petr.bortel@cmail.cz	ž	6. kolo CMK ligy
VEŘEJNÉ SOUTĚŽE						
8. února	Setkání plastikových modelářů KITFEST	KPM Stod	602 130 804	m.tomana@volny.cz	jun., sen.	1. kolo CMK ligy, líbí-nelíbí, 10 kategorií
15. února	Soutěž o putovní poháry DDM LUNA Příbor	KPM TORA a DDM LUNA v Příboře		jan.stedry@tatra.cz	jun.,sen.	Ib;Ic;IIa;IIb klasické bodování
22. února	20. ročník Děčinský MiniMax	KPM Děčín/ Ústí n.Labem	412 507 638	zdenek.fabik@chart-ferox.com zfabik@seznam.cz	jun., sen.	soutěžní výstava, kategorie I,a, b, c, d, II,a,b líbí-nelíbí. Speciální ceny a kategorie: letadla WW I, letadla I,b,c v kategorii SK (Standard Kit), figury, Velká cena ICM, čs. pozemní technika, MiniMax, letadla neutrálních států, divácká soutěž
8. března	Metromodelmania	UNREAL Praha	604 560 038, 777 870 244	mk.unreal@seznam.cz. sama101@pre.cz	jun., sen.	
15. března	Žatecká šiška, 10.ročník	KPM Žatec	415 727 060	airfan.jirka@iol.cz	jun., sen.	Ia,b,c; IIa,b, cena za nejlepší model letadla s čs. znaky.
22. března	1. kolo KOPRO ligy	KPM Brněnec			sen.	
22. března	Zdická Padesátka	KPM Zdice	311 533 349	houbal@c-box.cz	jun., sen.	předkolo CMK Ligy, nejlepší model letadla z 50.I.
22. března		DDM Česká Lípa	487 823 404	Marie Vasmanská, Škroupovo nám. 138 470 01 Česká Lípa	jun., sen.	I,b,c standard kit, o nejlepší model finského letadla
22. března	Prosek Model 2003	DDM Prosek	728 515 182	ijs_model@hotmail.com	jun., sen.	I,b,c II,a,b diorámy líbí-nelíbí

Datum	Název soutěže	Pořadatel	Telefon	E-mail/Adresa	Věk	Kategorie
28.-29. března	Morava Open 2003, 2. kolo KOPRO-ligy	KPM Olomouc	606 829 913, 585 423 183,	a.benda@worldonline.cz	jun., sen.	I.a,b,c, II.a,b, dioramata figurky, lodě kat.C, papír: O pohár primátora Olomouce, bodovací soutěž
12. dubna	veřejná. s., OP, 3.kolo KOPRO-ligy	KPM Prostějov	582 365 872	hkpm@quick.cz	jun., sen.	Ib, Ic, IIa, IIb
11.-12. dubna	7. Model Salon Čáslav	KPM Čáslav	327 314 448 321 727 077, 606 907 912, 327 371 554, 723 693 276	benzcaslav@cmail.cz	jun., sen.	Otevřená soutěž- líbí-nelíbí, letadla a vrtulníky 1:72, 1:48, bojová technika 1:72, 1:48 SK jun., letadla a vrtulníky 1:72, 1:48, diorama 1:72, 1:48, bodovací soutěž dle pravidel SMČR, letadla a vrtulníky 1:72, 1:48 seniorů,
12. dubna	Memoriál sgt. Rudolfa Lifczicze	DDM Karviná	596 342 314	Vladimír Vaňásek cerna131 3@quick.cz	sen.	Ia,b,c; IIa,b, diorámy bez omezení
19. dubna	O štít města Jihlava	KPM Jihlava	606 948 450	malijan@volny.cz	jun., sen.	I,b,c bodovací soutěž
24. dubna	CMK plastik páty	1.KPM Liberec	602 416 389	msourek@federalcars.cz	jun., sen.	2. kolo CMK ligy, spec. ceny: Memoriál W/Cdr Karla Mrázka
3. května	7. ročník Beskyd Kit Show	KPM Koprivnice		modelklub.apolo@seznam.cz	sen.	Mezinárodní výstava a soutěž, zkrácené hodnocení
3.-4. května	Moravský Knípl a Moravský Šrapnel 2003	KPM Tora a DDM Luna Příbor		jan.stedry@tatra.cz	sen.	Otevřená veřejná soutěž Ia; Ib; Ic; IIa, IIb klasické bodování
10. května	Děčínská kotva 2003	KPM Děčín/ Ústí n.Labem,	412 550 789 607 703 411	zdenek.fabik@chart-ferox.com zfabik@seznam.cz	jun., sen.	Bodovací soutěž I.b.c II.a,b Speciální ceny a kategorie: Děčínská Kotva, Děčínský šrapnel o nejlepší model pozemní a bojové techniky, Poslední Georgeův zub, modely Formule 1, Memoriál V. Hofmana, soutěž modelů lodí, figury
24. května	Chodovská Chmelnice	KPM Chodov	352 625 351	mikac@mestochodov.cz	jun., sen.	3. kolo CMK ligy, o nejlepší mod. letadla s výpletem, líbí-nelíbí
24. května	Novopacký Šutrák 2003	KPM Nová Paka	603 594 992	milbr@mybox.cz	jun., sen.	líbí-nelíbí a hodnotící porotou I.a,b,c II.a,b diorámy bez rozdílu měřítek, nejlepší model CS nebo v ČR sloužícího letounu, nejlepší vrtulník, nejlepší dvouplošník, nejmladší soutěžící, slosování kuponů
7. června	Modellbrno 2003 Veřejná soutěž a Mistrovství ČR hodnocené Líbí-nelíbí	KPM Brno	603 288 356	perik.ales@worldonline.cz	jun.-sen.	Líbí-nelíbí, letadla 1:32, 1:48, 1:72, vrtulníky, bojová technika 1:72 (1:76), 1:35, dioramata, automobily a bojová technika 1:87 (HO), figurky,
14. června	Memoriál J. Vojty	KPM AVZO Cheb	354 433 662	veber@avzo-cheb.cz	jun., sen.	4. kolo CMK ligy
4. října	Nose Art	KPM Česká Lípa	724 265 387	z.rydygr@pvozakupy.cz	jun., sen.	I.b,c II.a,b-bodovací soutěž figurky, diorámy-líbí-nelíbí pod-kategorie: NOSE ART, Izraelské letectvo, modely od firmy SMÉR 1:48
4. října	Memoriál JUDr. Zdeňka Lhoty Memoriál Jiřího Maňáka DFC	MK Černošice	605 545 615	l.apeltauer@volny.cz	všechny kategorie	všechny kategorie I. a II. + Standard KIT letouny a bojová technika NATO
11.-12. října	Luzická bačkora	SPL Liberec	485 113 671	pavel.kloucek@vuts.cz	jun., sen.	Ib,c, IIa,b bodovací soutěž, Spec. ceny: letadla s bačkorovým podvozkem, neozbrojená letadla, prototypy, Technika Commonwealthu
11. října	Brněnský Drak 2003	KPM Brno		kokin@volny.cz	jun., sen.	I.b,c II.a,b
18. října	4. kolo KOPRO ligy	KPM Prostějov	582 365 872	hkpm@quick.cz	jun., sen.	Ib, Ic, IIa, IIb
18. října	Prostějovská 72	KPM Prostějov	582 365 872	hkpm@quick.cz	jun., sen.	Ib, Ic, IIa, IIb
18. října	5. kolo KOPRO ligy	KPM Prostějov	582 365 872	hkpm@quick.cz	jun., sen.	Ib, Ic, IIa, IIb
18. října	Písničky model open	Křížem-Krážem DDM Praha-Písničky	261 911 000	krizem-krazem@seznam.cz	jun., sen.	5. kolo CMK ligy
25. října	Memoriál Gerharda Bratrschovského.	KPM Jihlava	606 948 450	malijan@volny .cz	jun., sen.	I.b,c bodovací soutěž
25. října	3. ročník Veřejné soutěže stavitelů plastových a papír. modelů	KPM Koprivnice	737 906 449	modelklub.apolo@seznam.cz	sen.	I.b,c,d IIa,b bodovací soutěž. O nejlepší model letadla v čs. zbarvení, Koprivnický mixér, Nostalgia Cup
22. listopadu	Memoriál Františka Sazimy,	KPM Šternberk	585 015 434	pala.j@worldonline.cz	jun., sen.	Ib, Ic, letadla do roku 1930 Setkání vyznavačů létajících chmelnic
29. listopadu	Veřejná soutěž stavitelů plastických modelů	KPM Děčín/ Ústí n.Labem	475 501 545	j.buzovsky@seznam.cz	jun., sen.	Bodovací soutěž I.b,c II.a,b Speciální cena kategorie: Memoriál J. Urbance, modely letadel čs. pilotů, ruských a sovětských letadel, amerických letadel a bojové a pozemní techniky, cena pro seniory nad 50 let, dioramata kat. I. a II. Ib;Ic;IIa;IIb klasické bodování
6. prosince	Vánoční soutěž SMÉR SESSION	KPM TORA a DDM LUNA v Příboře		jan.stedry@tatra.cz	jun.	
13. prosince	8. ročník Vánoční soutěže	KPM Rychvald	603 730 339	dan.zeman@volny.cz	sen.	II.a, I.b,c
13. prosince	Vánoční soutěž	KPM Rokycany	371 725 889	petr.bortel@cmail.cz	jun., sen.	6. kolo CMK ligy, I.b,c II.a,b -klasické bodování o nejlepší model letadla vyr. v Česku

OSTATNÍ AKCE

10.-12.1.03	soustředění dětí 25-30	KPM Olomouc	606 829 913, 585 423 183	a.benda@worldonline.cz		v objektu DDM Olomouc na Pohořanech
28.-29. 3	Morava Open 2003, Mistrovství ČR modelů lodí ,	KPM Olomouc	606 829 913, 585 423 183	a.benda@worldonline.cz	ž, jun., sen.	I.a,b,c, II.a,b, dioramata, figurky, lodě kat.c.papír. *) letadla, bojová technika, automobily, motocykly, figurky
5. dubna		Dom Narodowy, Cieszyn, Polsko	596 342 314	Vladimír Vaňásek cerna131 3@quick.cz		školení instruktorů mládeže
12.-13. 4		MK Černošice	605 545 615	1.apeltauer@volny.cz		školení instruktorů mládeže
7. června	Mezinárodní soutěž papírových modelů,	DDM Česká Lípa	487 823 404	Marie Vasmanská, Škroupovo nám. 138 , 470 01 Česká Lípa	ž,jun.,sen.	Výstavka plastických modelů, figurek a dioramat o cenu diváka
28.6. -20. 7	22. ročník soustředění talentované mládeže ,	MK Černošice	605 545 615, 251 643 091	l.apeltauer@volny.cz	ž, jun.	
20. září	E-day	Eduard MA	476 118 186	vladimir.sulc@eduard.cz		všechny kategorie
25. října	Papírové modely	KPM Koprivnice	737 906 449	modelklub.apolo@seznam.cz	ž,jun.,sen.	líbí-nelíbí, T kolová a pásová technika A architektura O ostatní (letadla, lodě, sci-fi, kosmos)
8.-9. 11.		MK Černošice	605 545 615	1.apeltauer@volny.cz		školení instruktorů mládeže

*)Lodafí mají zájem, aby s nimi bodovali zájemci z řad plastikových modelářů a papírových modelářů. Kdo bude mít zájem naučit se bodovat lodě, tak má příležitost

INZERCE

Čitelně psané soukromé řádkové inzeráty zveřejňujeme zdarma, pokud je zašlete e-mailem na adresu

typlova@aeromedia.cz,

nebo písemně (stačí korespondenční lístek) s inzertním kupónem, který je v každém čísle, na adresu Modelář, Svobodova 1, 128 17 Praha 2

PRODÁM

■ **Prodám** jedno nebo dvoustránkové barevné modelářské monografie A4 ze starších časopisů ABC - letadla, lodě, lokomotivy, automobily. Dále větší množství originálních vystřihovacích modelů z toho časopisu tj. vojenskou techniku, stav. stroje, formule 1, závodní auta, motocykly, železnici, techniku, lodě, letadla, architekturu. Vše s navody. Seznamy s cenami za dvě dopisní známky. Jiří Velocha, Štětovice 106, 798 12 p. Kralice n / Hané. Tel: 777 887 565.

■ **Prodám** F-18 - Mon. za 300 Kč, A-1H - Mon za 450 Kč, P-51D - Has. za 450 Kč, Mirage 2000N - Hlr. za 350 Kč, Mirage III - Hlr. za 300 Kč, Kfir - ESCI za 300 Kč, Su-27 - ZHD za 300 Kč, Su-35 - ZHD za 300 Kč, MiG-27 - Hbcr. za 450 Kč, vše 1/48. M 48 A3 Ac. Min. za 300 Kč, BMP3 - SKIF přidavné pancéřování za 800 Kč, LVTP 5A1 „Mary Christmas“ doplněk CMK za 180 Kč vše 1/35. Tel: 723 831 562 po 20 h

■ **Prodám** RC karburátor Mikro 6,5 cm³, časopisy Modelář a Modely 2001 komplet, Model Hobby Magazin 1996-2002 komplet, různé RC modely. Tel: 723 677 948

■ **Prodám** polské plány váleč. lodí Richelieu, Penelope, osobních parníků Sobieski, Grazyna, monografií Admiral Hipper, Scharnhorst, Akagi a několik dalších plánů. Tel: 267 095 355 přes den. Pavel Šimek, V predpolí 26, 100 00 Praha 10

■ **Prodám** časopisy Letecký Modelář nevázané v celku. Cena dohodou. Tel.: 601 520 150, p. Holý

■ **Prodám** kompl. roč. Modeláře 1986-91. Šmíd, Na Rozhraní 1512, 500 12 Hradec Králové. Tel: 737 682 830, 495 269 533.

■ **Prodám** stavebnice letadel z 2. sv. války v měřítku 1:72 a 1:48. Seznam zašlu za nadepsanou obálku se známkou. Pavel Bilanic, Gen. Mrázka 954, 675 71 Náměšť nad Oslavou.

■ **Predám** 2 ks křížových ovládačů na RC súpravu. Výrobky sú značkové od firmy Graupner s označením Varioprop - 4 kanál. Cena dohodou. Tel: 032 74 30 291 po 18 h

■ **Prodám** Baja champ TL-01B + dálkové ovládání Graupner C4 - X Set SSM 40, jedno balení je úplně nové nezbalené a druhé už posta-

vené. Postavená (stavebnice + ovládání + baterie) 6000 Kč. Nepostavená (stavebnice + ovládání + baterie) 7500 Kč, nabíječka 800 Kč (jen jedna). Motovsky@quick.cz

■ **Prodám** kompletní ročníky L+K 69-76 vázané, 71-91 v deskách, další leteckou literaturu naši zahraniční, modely 1/48 nesestavené. Seznam za známku, nebo informace na tel: 737 960 257 po 19 h. Jan Mrkvička, Mírová 65, 582 82 Golčův Jeníkov

■ **Prodám** publikace TBU I-153 (10,-), I-16 (10,-), PZL-23 Karas (10,-), publikace MBI Škoda LT vz. 35 (100,-) PRAGA LT vz. 38 (120,-), HS 129 (100,-), AVIA B-534 (80,-) a časopisy AIR Enthusiast (angl.) č. 1 (50,-), Aircraft Modelling č. 5/1993 (30,-). Petr Vodička, Veselý Ždár 167, 580 1 Havlíčkův Brod

KOUPÍM

■ **Koupím** knihy: moderní užitkové automobily Tatra (vyd. Naše vojsko 1979), Československé automobily 1945-1985 (Drobný, Minařík 1986), Karoserie Sodomka (Jan Tulis 1990). M. Hlaváček, Zapadni predm. 916, 349 01 Stříbro.

■ **Koupím** přijímač RX MINI MARS, tel: 558 742 387

■ **Koupím** stavební pláněk věttroné "SLUKA" z padesátých let. Zdeněk Zlý, Lazecká č. 305, 738 01 Staré Město, tel.: 558 624 504

■ **Koupím** starší sadu leptaných dílů Eduard na model Heinkel HE-177 „GREIF“ od Airfixu. Cenu nabídněte (obsah. díly pro vybavení interiéru, podvozku, atd.). Miloš Podzimek, K. Čapka 1134, 512 51 Lomnice nad Popelkou, Tel: 721 881 081, 481 673 423

■ **Koupím** polskou publikaci fy: ACE PUBLICATIONS MUSTANGI USAAF. Miloš Podzimek, K. Čapka 1134, 512 51 Lomnice nad Popelkou, Tel: 721 881 081, 481 673 423

■ **Koupím** a dobře zaplatím za detaily a podklady ke stavbě modelu Heinkel He-100 1:72, dále **Koupím** levně zahraniční literaturu monografie, podklady ke stavbě modelů P-51 (A,B,D), Mustang, dále A-36 Apache. Cenu nabídněte, pouze kompletní a nepoškozené publikace. Miloš Podzimek, K. Čapka 1134, 512 51 Lomnice nad Popelkou, Tel: 721 881 081, 481 673 423

■ **Koupím** nesestavený model Italeri 1/35 Bedford QL. Tel: 728 612 257 Karel

■ **Koupím** leptané kovové díly od firmy Eduard na MiG-29 UB 1/48, katal. číslo 48086. Pavel Kašpar, 28.října 604, 534 01 Holice. Tel: 605 512 270

■ **Koupím** model. plány válečných lodí z let 1860-1900, např: Maséna, Navarin, Babenberg, Majestic a podobné (věžové, barbetové, kasematové). Pazdera. J, Zelená 2, 779 00 Olo-

mouc 9. Tel: 585 428 209

■ **Koupím** nesestavené modely VEB Plasticard IL-18, Comet IV. Tel: 235 324 025

■ **Kúpím** bakelitovo-plechové auto (hračka) TATRA 813 6x6 – řahač ovládané bowdenom (příp. zotrvačnik) a Praga S5T příp. Tatra 111. Dále kúpím modelárské plány príp. rozmerové náčrty na Tatra 813 8x8 kolos. Michal Benček, Chalúpkova 673/19, 952 01 Vrabie, SR, tel: 00421/037 783 14 64

■ **Koupím** MPR I, II, III, i jednotlivě. ABC roč. 1946 č. 16, 17, 24, roč. 1947 č. 8-13. Dále L+K roč. 1997, 1998 č. 24, roč. 1999 č. 9, 11-13, 16. PKR č. 36, 37, 39, 40, 42, 45-52, 54-58, 60, 62-68, 70, 71. Petr Eibich ml., Na Cihelně 1335, 282 01 Český Brod

■ **Koupím** modelářský materiál: kvalitní palivo pro detonační motory, polské vystřihovanky letadel Malý modelář. Stanislav Broza, Pod zamkem 767, 691 42 Valtice

■ **Koupím** nepostavené modely 1:72 Mosquito (Matchbox), F4F-3 (Hasegawa). Tel: 606 948 450

■ **Koupím** nesestavené modely 1:32 P-51D Mustang - Hasegawa, P-38J Lighting - Revell. Tel: 605 874 576

■ **Kúpím** LM, MO do roku 1963, případně len posledně 3-4 ročníky. Výstroj na Ellet - 600 (motory, atd.). D. Podhorský, P.O.H. 26/66, 965 01 Žiar nad Hronom, SR. Tel: 045 671 68 44, 0904 994 229

■ **Koupím** autička - modely zn. Škoda. Cenu nabídněte. Tel: 777 567 120, e-mail: radulik@mujoskar.cz

■ **Koupím** a dobře zaplatím nesestavený model TU-22 jakékoliv verze firmy ESCI 1/72 a nesestavený model firmy Veb Plasticart Baade 15L. Tel: 737 877 392, e-mail: mv.deauville@seznam.cz

■ **Koupím** publikaci MiG-23BN (asi r. 1992) od Hema, zaplatím až 300 Kč. Dále L+K roč. 91,92. e-mail: DrahosPetr@seznam.cz. Tel: 776 892 429

■ **Koupím** L+K č. 6-11/75, L+K č. 3-7/86. Petr Vodička, Veselý Ždár 167, 580 01 Havl. Brod

■ **Koupím** RC soupravu dvoupovelovou plně funkční, min. dosah 200 m. tel.: 596 520 402, e-mail: bronek@centrum.cz

RÚZNÉ

Sháním modeláře, který se zabývá modely trucků od Monti systém 1:48. Jsem začátečník a hledám rady a inspiraci. Pavel Křepela. Tel: 777 098 088

Kdo může zdarma zaslat různé papírové vystřihovanky: vojenské techniky, letadla, lodě, auta, z ABC, malý modelář i jiné. Děkuji. Lukáš Jahoda, PP 10/H, 471 27 Stráž pod Ralskem

Modelář 2/2003 vychází 31. ledna

Z obsahu doporučujeme:

- Britský stíhač tanků Achilles a německé samohybné dělo Sturmgeschutz IV Sd.Kfz 167 v měřítku 1:35
- Vrtulník EH-101 v podkladech i v modelech 1:72
- Vickers Wellington 1:72
- Kugisho P1Y1 Ginga type 11 v měřítku 1:72
- Růžový tank v měřítku 1:72
- Pokračování seriálu o modelářských technikách





V měřítku 1:48 představil čáslavský junior Lukáš Svoboda modely vrtulníku AH-1S a japonského stíhače Kawanishi N1K2



Model vrtulníku Agusta A-109 K2 v atraktivním zbarvení postavil senior Michal Jaroš z Pelhřimova

Veřejná soutěž stavitelů plastových modelů, XVII. ročník **Memoriálu Gerharda Bratřschovského**, se konala v DDM Jihlava v sobotu 26. října 2002. Překvapením byla hojná účast modelářů z Brna, Brněnce, Čáslavi, Kolína, Kutné Hory, Tupadel a především z Černošic, díky které byly obsazeny obě vyhlášené kategorie (Ic a Ib senioři a junioři) celkem 31 modely. Při vyhlášení výsledků vyšlo najevo, že vítěz bere takřka všechno. Jan Jalový z Černošic totiž získal putovní pohár za nejvyšší počet bodů v soutěži, stal se vítězem obou seniorských kategorií a ještě i ceny diváků. Unikla mu jen trofej soutěže O nejlepšího „Mezka“, kterou vybojoval Pavel Zmeškal z Pelhřimova.
JAROSLAV VORÁČEK, KPM Jihlava
Foto autor



Lukáš Kratochvíl z Čáslavi obsadil první místo v juniorské kategorii s modelem F-15E v měřítku 1:72 (54,83 b.)



Vždy elegantní čtvrtkový Spitfire, tentokrát verze Mk.Vb v nočním zbarvení (73,17 b., 5. místo), představil ing. V. Málek z Pardubic



V seniorské kategorii modelů v měřítku 1:72 zvítězil Jan Jalový z Černošic s modelem Fairey Firefly (83,33 b.)



SCALE MODELWORLD



(k článku uvnitř tohoto sešitu)



S letadly v měřítku 1:144 slizli smetanu čeští modeláři. Stříbro přivezl z Anglie Rudolf Matura za dvouplošník Hansa Brandenburg D1

Premiéra se zdařila Janu Václavíkovi. Za čtvrtkový F6F-3 Hellcat získal ocenění Junior Best of Show



V kategorii B - vojenská vozidla, ve „třídě“ 29 - v měřítku přes 1:72 (po roce 1945) vybojoval zlato Francouz Alain Taou s růžovým Land Roverem. Stříbro v téže disciplíně uhájil jeho britský kolega Paul Cherriman s tankem T-72 M1

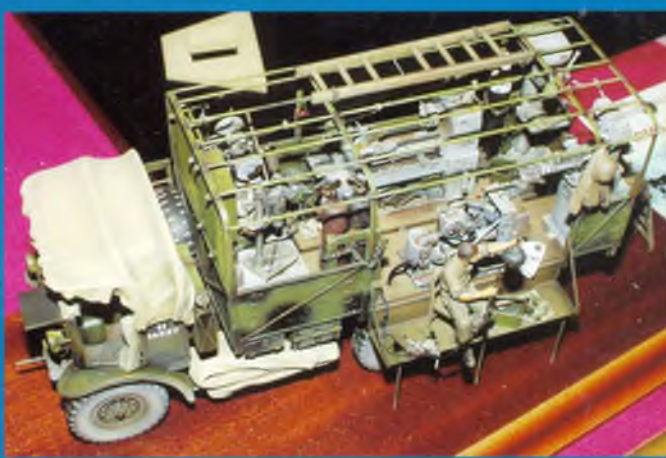


V kategorii D - 48 (busty všech měřítek) dosáhl na zlato Graham Dixey s ženou-bojovnicí Tomoe Gozen



Trofej Japanese Aviation SIG, zájmové skupiny IPMS (UK), převzal za nejlepší model japonského letadla Zdeněk Šebasta, jehož čtvrtkový Ki-61 Hien je tradičně rozebraný téměř na součástky

Zlato v kategorii diorám obdržel domácí Philip Ware v subkategorii 69 - letadla za čtvrtkovou diorámu nazvanou Major Service



Samostatnou soutěžní skupinu představovala vozidla s „měkkým“ potahem v měřítku větším než 1:72. Zlatem jury ohodnotila model Iana Moora, nazvaný Guy FBAX Workshop Truck. Získal také IPMS Czech Republic Trophy, určenou autorovi nejlepšího spojeneckého vozidla v měřítku 1:35