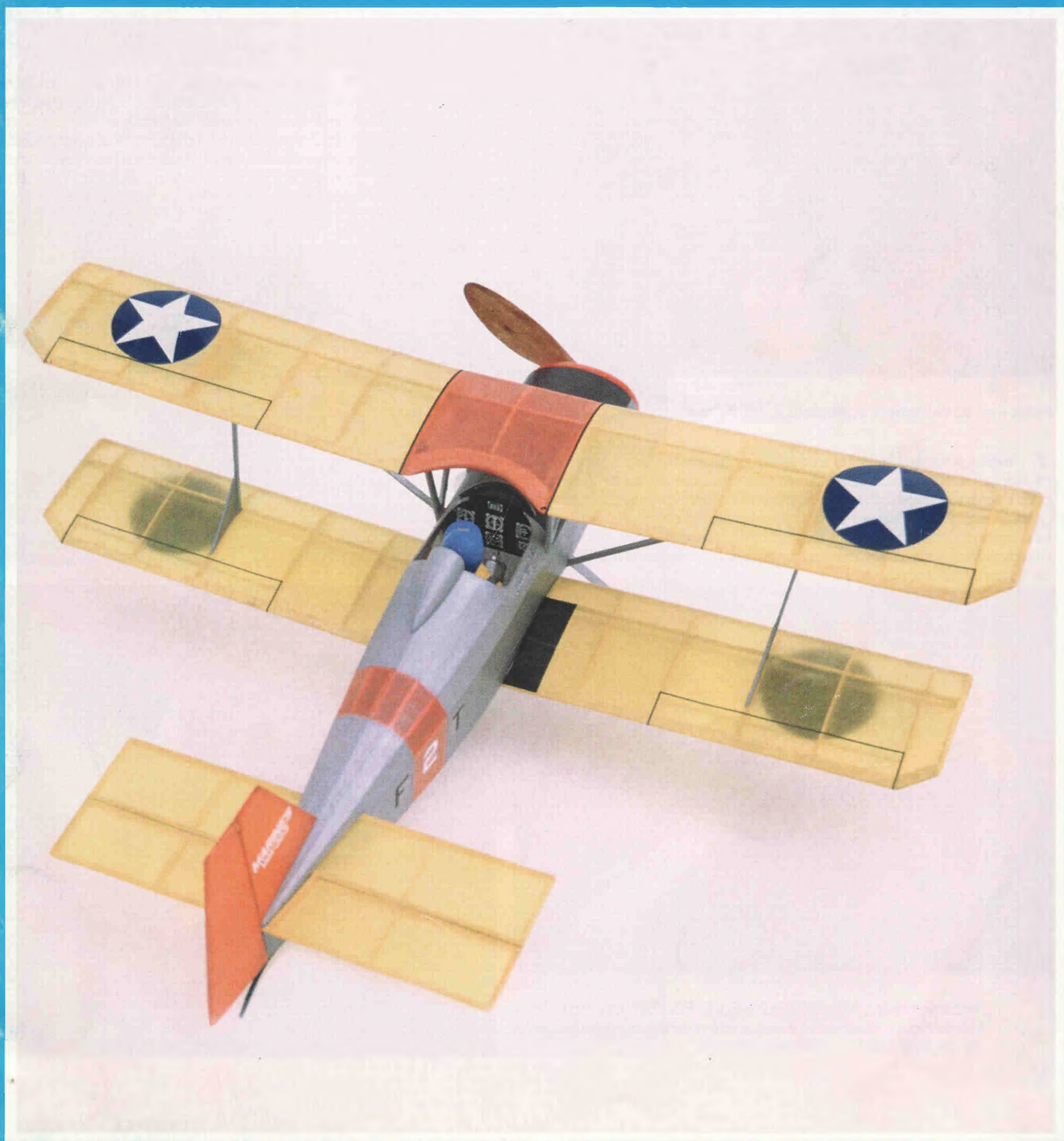


ÚNOR 1997 • ROČNÍK XLVIII • 35 Kč

# modelář a modely 2

ČASOPIS PRO VŠECHNY MODELÁŘE

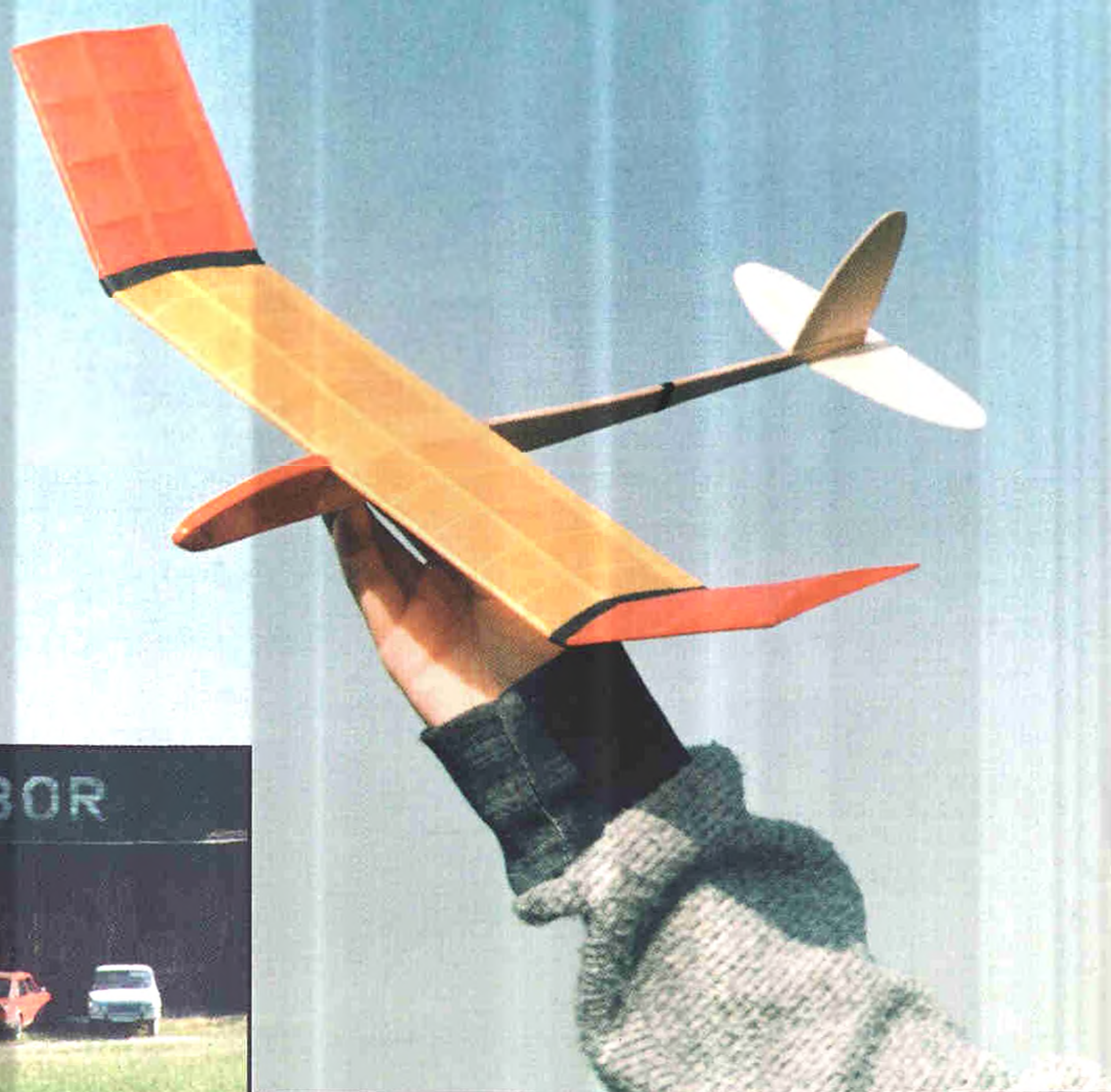


ISSN 0322-7405



► Výkres se stavebním návodem na házedlo ORION od Jiřího Plačka z Prahy najdete uvnitř tohoto čísla.

▼ Jan Micka z LMK Praha 4 létal loňský rok soutěže F3J s modelem nazvaným Papoušek. Rozpětí 2700 mm, hmotnost 1600 g. Model má laminátový trup, křídlo s profilem Selig je klasické konstrukce.



▼ Už svůj šedesátý třetí model postavil známý slovenský modelář J. Cerha ze Zvolena. Model na snímku kategorie F3A má rozpětí 1960 mm, délku 1865 mm a hmotnost 4280 g. Plocha křídla činí 68,5 dm<sup>2</sup>. K pohonu slouží motor Webra Racing 120 F s vrtulí 16 x 4".



Foto: Ing. V. Venkrbec, J. Plaček, J. Suchomel, J. Cerha, K. Kruk

▼ Členové klubů SAM a volného pražského sdružení „Modrá jiskra“ K. Kruk a J. Kostkan si jako připomínku na třicáté výročí vydání stavebního plánu PLUTO – této jednopovelové legendy od J. Černého, nově postavili jeho modely. Tento stále elegantní a svižný model, doplněný o ovládání výškovky při předvádění vzbuzuje nejen nostalgické vzpomínky, ale i nefalšované nadšení.



► Elektrolet „1V EXPERIMENT F3JEX“ od ing. Vítá Venkrbce z Kolína. Výkres a stavební popis naleznete na straně 15.



### OBSAH

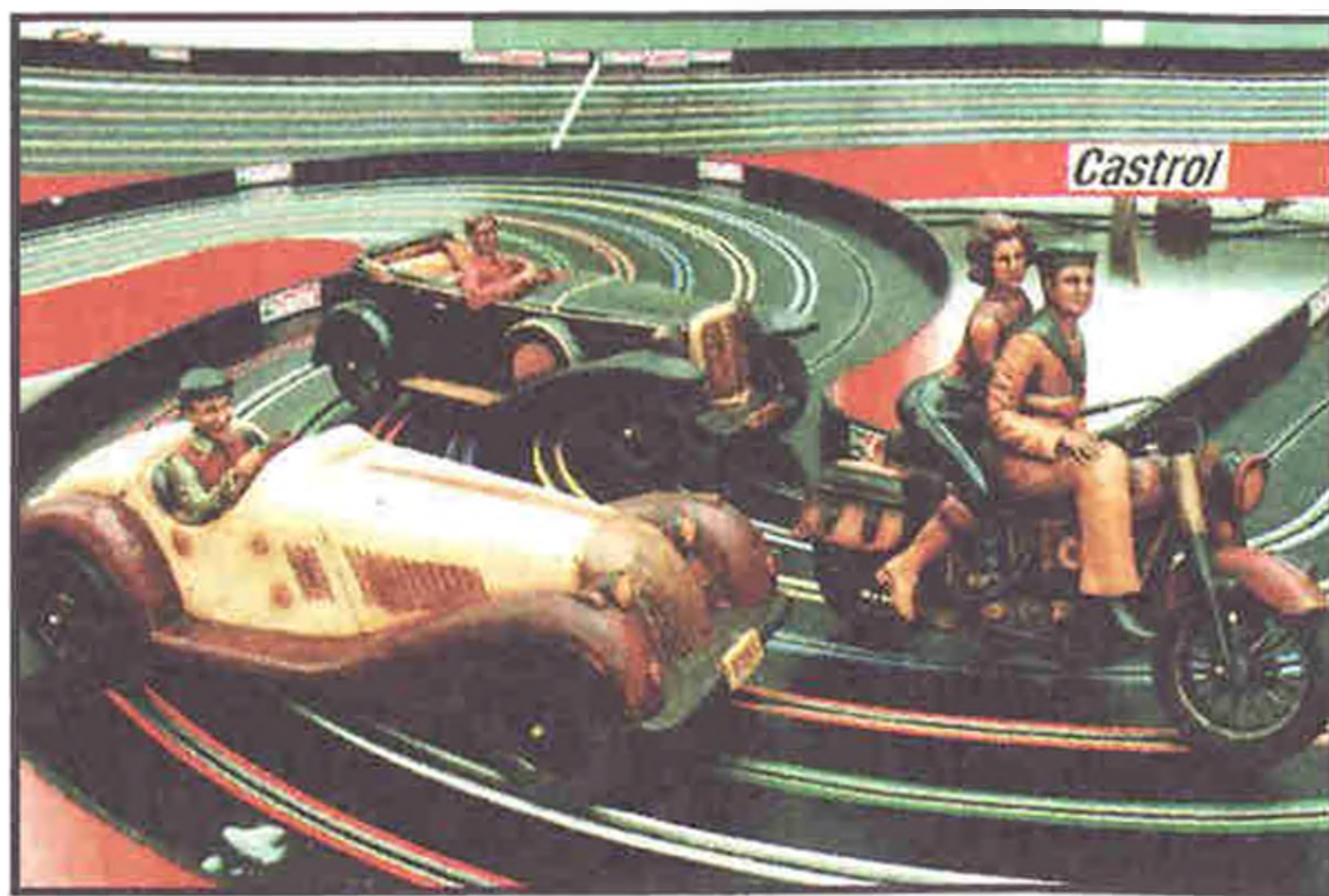
MODEL hobby 96 - mezinárodní výstava v Praze (3)	2, 3, 4
MODELL & HOBBY 96 - mezinárodní výstava v Lipsku (3)	5, 6, 7, 8
LETECKÁ VÁLKA pohledem modelářů z Rakovníka	9, 10
CORIN - kluzák s elektrickým pohonem	11, 12
Házedlo ORION pro začátečníky	12, 13
EXPERIMENT - větroň s pomocným elektropohonem	15, 16
Sportovní kalendář FAI pro rok 1997 (modely letadel)	16
TRANSALL C-160 (Poznáváme leteckou techniku)	17, 18
Jarní zasedání FAI (změny v pravidlech)	19
F 150 - malý model na gumový pohon	20, 21, 22
Přehled plánek vydaných v Modeláři od roku 1963	22, 23
RODEO - soutěž upoutaných leteckých modelů	23
Dopravní vojenská vozidla Studebaker (1)	24, 25, 26
Mistrovství České republiky - plastické modelářství	28
Nová modelářská prodejna	29
Do kalendáře	30, 31
Lodě, lodky, lodičky - škola lodního modelářství (1)	32, 33
RC podvozek TRINITY	34
Krušnohorský pohár 1996 (SRC auta)	34, 35
Novinky pro Vás	35
MODEL hobby a to ostatní	36, 37
Výstava železničních modelů v Hradci Králové	38, 39
Pomáháme si	39
Trolejbus TATRA T 400	40

### CONTENTS

MODEL hobby 96 - International exposition in Prague (3)	2, 3, 4
MODELL & HOBBY 96 - International exposition in Leipzig (3)	5, 6, 7, 8
Aircraft combat with view Aeromodeller from Rakovník	9, 10
CORIN - Electric power glider	11, 12
ORION - Small Aero Glide for the beginner	12, 13
EXPERIMENT - Electric power glider	15, 16
The sporting Calendar FAI for the year 1997 (Model Aircraft)	16
TRANSALL C-160	17, 18
Spring sitting FAI (The change in the rule)	19
F 150 - The small rubber powered Model	20, 21, 22
Survey publishing in Modelář from the year 1963;	22, 23
RODEO - Championships picketing models	23
Armament cars Studebaker (1)	24, 25, 26
Championships Czech Republik - Kits	28
New Model Shop	29
In the Calendar	30, 31
Ships, boats, small boats - the school of the Boatsmodel (1)	32, 33
RC undercarriage TRINITY	34
Krušnohorský pohár 1996 (Cup SRC cars)	34, 35
Novelties for you	35
MODEL hobby and the others	36, 37
Exposition railway models, in Hradec Králové	38, 39
Our help	39
The trolleybus TATRA T 400	40

### INHALT

MODEL hobby 96 - International Ausstellung in Prag (3)	2, 3, 4
MODELL & HOBBY 96 - International Ausstellung in Leipzig (3)	5, 6, 7, 8
Flugzeugekrieg mit Augenblick Modellers aus Rakovník	9, 10
CORIN - Segelflugmodell mit Elektromotor	11, 12
Gleitflugmodell ORION für Anfänger	12, 13
EXPERIMENT - Segelflugmodell mit Elektromotor	15, 16
Sportlich Kalender FAI für Jahr 1997 (Flugmodell)	16
TRANSALL C-160	17, 18
Frühlings Versammlung FAI (Veränderungen in die Regeln)	19
F 150 - klein Flugmodell auf Gummimotor	20, 21, 22
Überblick den Bauplans publizieren in Modelář seit Jahr 1963	22, 23
RODEO - Wettbewerb gefesslt Flugmodell	23
Militärische Transportfahrzeuge Studebaker (1)	24, 25, 26
Meisterschaft in Tschechischen Republik - Modellkits	28
Neue Modellbau Geschäft	29
In der Kalender	30, 31
Schiffs, Schiffchens, kleine Schiffchens - Schule Schiffmodellbau (1)	32, 33
RC Chassis TRINITY	34
Erzgebirges Pokal 1996 (Pokal SRC wagen)	34, 35
Neuheiten für Sie	35
MODEL hobby und etwa anderes	36, 37
Ausstellung Eisenbahn modell in Hradec Králové	38, 39
Wir helfen Sich	39
Oberleitungsomnibus TATRA T 400	40



MODEL hobby 96 - mezinárodní výstava v Praze (3) **2**

MODEL hobby 96 - International exposition in Prague (3)

MODEL hobby 96 - International Ausstellung in Prag (3)



MODELL & HOBBY 96 - mezinárodní výstava v Lipsku (3) **5**

MODELL & HOBBY 96 - International exposition in Leipzig (3)

MODELL & HOBBY 96 - International Ausstellung in Leipzig (3)



### TITULNÍ SNÍMEK

Stavebnice dvojplášňíku *Andreasson BA 4-B* s americkou imatrikulací je od firmy *Robbe*. Model o hmotnosti 85 g je poháněn motorem na  $CO_2$ , rozpětí 537 mm, nosná plocha křídel 9,75 dm<sup>2</sup>.

Foto: archiv redakce

LETECKÁ VÁLKA pohledem modelářů z Rakovníka **9**

Aircraft combat with view Aeromodeller from Rakovník

Flugzeugekrieg mit Augenblick Modelleurs aus Rakovník



EXPERIMENT - větroň s pomocným elektromotorem **15**  
EXPERIMENT - Electric power glider  
EXPERIMENT - Segelflugmodell mit Elektromotor

Jarní zasedání FAI (změny v pravidlech) **19**  
Spring sitting FAI (The change in the rule)  
Frühlings Versammlung FAI (Veränderungen in die Regeln)

F 150 - malý model na gumový pohon **20**  
F 150 - The small rubber powered Model  
F 150 - klein Flugmodell auf Gummimotor

Dopravní vojenská vozidla Studebaker (1) **24**  
Armament cars Studebaker (1)  
Militärische Transportfahrzeuge Studebaker (1)

Nová modelářská prodejna **29**  
New Model Shop  
Neue Modellbau Geschäft

Do kalendáře **30**  
In the Calendar  
In der Kalender

Lodě, lodky, lodičky - škola lodního modelářství (1) **32**  
Ships, boats, small boats - the school of the Boatsmodel (1)  
Schiffs, Schiffchens, kleine Schiffchens - Schule Schiffmodellbau (1)

RC podvozek TRINITY **34**  
RC undercarriage TRINITY  
RC Chassis TRINITY

Krušnohorský pohár 1996 - (SRC auta) **34**  
Krušnohorský pohár 1996 - (Cup SRC cars)  
Erzgebirges Pokal 1996 - (Pokal SRC wagen)



MODEL hobby a to ostatní **36**  
MODEL hobby and the others  
MODEL hobby und etwa anderes

Trolejbus TATRA T 400 **40**  
The trolleybus TATRA T 400  
Oberleitungsomnibus TATRA T 400



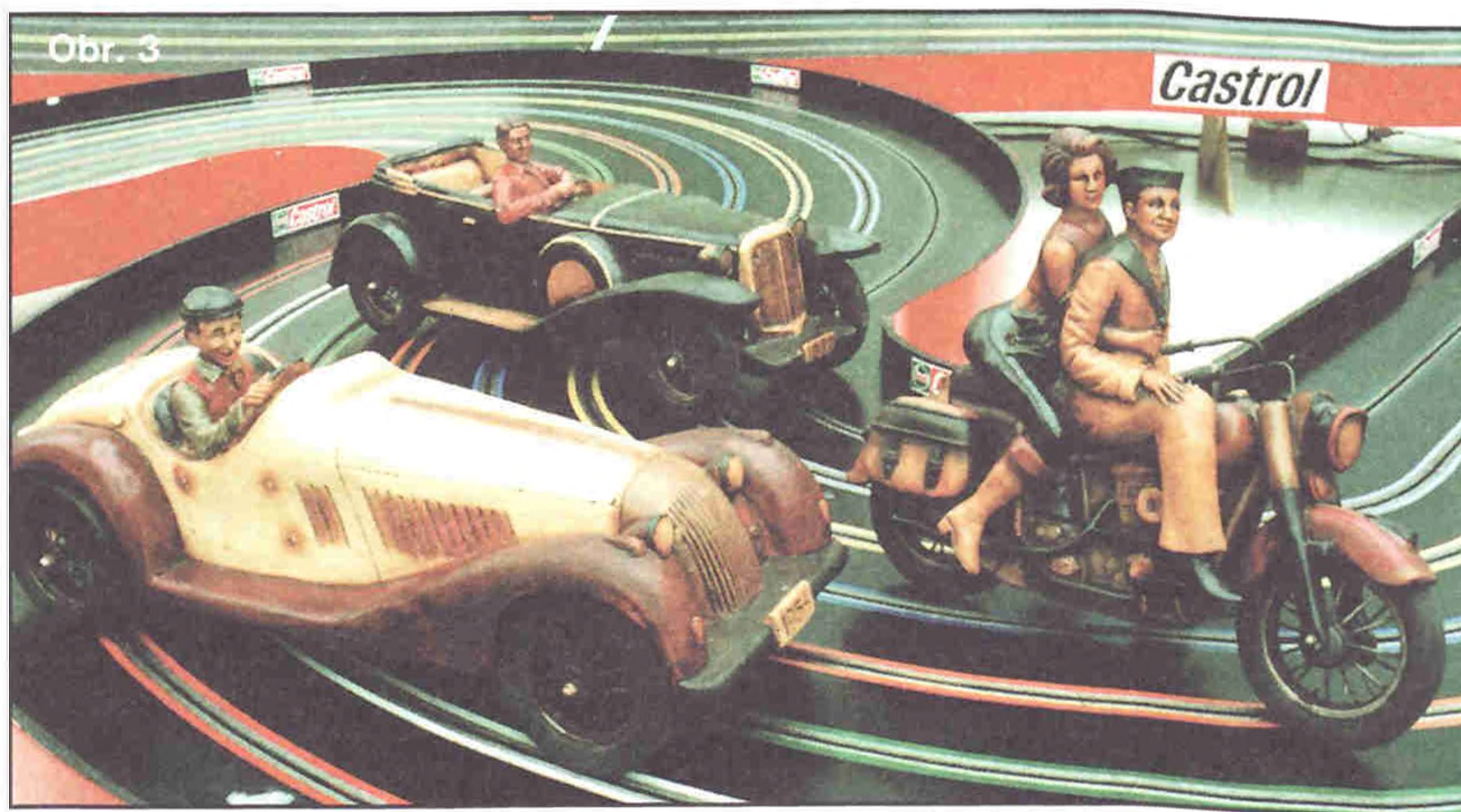
## (3)

Nynějším pokračováním končíme „seriál“ o jubilejním 5. ročníku pražské modelářské výstavy. Současná náplň časopisu nám umožňuje představit také další modelářskou nabídku.

Na výstavě nebyla jen letadla, resp. jejich modely, polomakety a makety. „Svoji parketu“ zde našli i další modeláři. Průzkum trhu prováděla firma HVP model dvěma modely lodí. „Wolgast“ – soutěžní loď třídy EX 500 (obr. 1), „Wera“ Trailer – model třídy LX (obr. 2). O „mašinkách“ se dočtete na jiném místě tohoto čísla a tak se podívejme velmi stručně na „silnice“. Zajímavé modely ve stylu „retro“ vyrobené z epoxidové pryskyřice imitující klasické výstavní dřevěné modely, byly k vidění na páteční „tiskovce“ (obr. 3). Hezké dekační modely o délce kolem 1000 mm se k nám dovážejí z Holandska, svůj původ však mají v Asii. Nechyběly ani autodráhy. Byla zde opět osmiproudová autodráha určená pro oficiální závody patřící klubu ESRT Praha, malá domácí autodráha Tyco

Matchbox s celou modelovou krajinou, určená pro miniaturní SRC modely a také dvouproutová autodráha od české firmy Gonio (Gama) Trhové Sviny (obr. 4). Nezařaditelnou pozici měly také expozice našich sběratelů, které sdružuje Klub sběratelů kuriozit (obr. 5). Zájem byl i o nabídku firmy Euro Delta, která nabízí především modely Bburago italské produkce (obr. 6). Milovníci vlastních konstrukčních nápadů se mohli potešit u stánku firmy Cross z Police nad Metují, která nabízela stále oblíbené konstrukční stavebnice známé pod značkou Merkur (obr. 7 – hasičský vůz s výsuvným žebříkem). Příznivci sběratelských modelů by si jistě vybrali také. Například na stánku firmy plzeňské firmy

Model. Z její nabídky vidíte tři modely škodovek v oblíbeném sběratelském měřítku 1:43 (obr. 8, 9): 65 – Škoda 130 RS (mistr Evropy značek v roce 1981), 49 – Škoda 130 RS Rallye (vítěz skupiny A2 v Rallye Monte Carlo 1977), 44 – Škoda Sport II (klasický sportovní vůz startující v roce 1950 v Le Mans, ze snímku je dobře patrna tehdy používaná „kamufáž“ čs. závodních vozů). Ve větším měřítku (1:18) je vyráběn model moderního sportovního vozu MG typ F. Tento model, přihlášený do výstavního hodnocení firmou PM Peka modelář, získal titul Model roku 1996. (Bohužel kompletní výsledky této soutěže se nám přes různé urgency nepodařilo u pořadatele sehnat. Pozn. redakce.)



Poprvé byly na této výstavě představeny (na stánku firmy Supermodel z Hradce Králové) výrobky německé firmy Wedico. Do detailů provedené RC modely nákladních automobilů a tahačů v měřítku 1:16 budily zaslouženou pozornost a do „fotografovacího koutu“ v místním přeplyněném bytě, který nám pořadatel výstavy vyhradil pro fotografování, byly tahače schopny (řízené něžnou ženskou ručkou) dojet po vlastní ose (obr. 10 – Volvo F12 Intercooler).

Na výstavě nechyběly ani kity bojové techniky, my se však zastavíme dvěma snímky u stále oblíbenějších „vojenských“ figurek. První skupinu figurek jsme fotografovali na stánku firmy Model (obr. 11), druhá byla nafocena na stánku nové firmy MGD Models (obr. 12). Pátý ročník výstavy splnil svůj účel a za to je nutno pořadateli poděkovat. Výstava upozornila návštěvníky, že se dívají na zrod nového a velmi užitečného průmyslu, který je náročný na technickou vyspělost, manuální zručnost a ostatní kladné vlastnosti. Výrobky tohoto průmyslového odvětví jsou všude žádané a konkurence schopné. Pokud jde o obsažnost výstavy je nutno se zamyslet, zda název „hobby“ nezahrnuje podstatně větší sféru lidské činnosti v mimopracovní době. V této souvislosti se naskytá otázka, zda by ten příští ročník výstavy neměl být ještě více rozšířen i o hračky. Použitím elektroniky se již stalo skutečností, že se rychle stírá rozdíl mezi technickou hračkou a modelem. K dokonalosti výstavy by přispělo také tiskové středisko, třeba i malé. Rovněž par-





Obr. 4



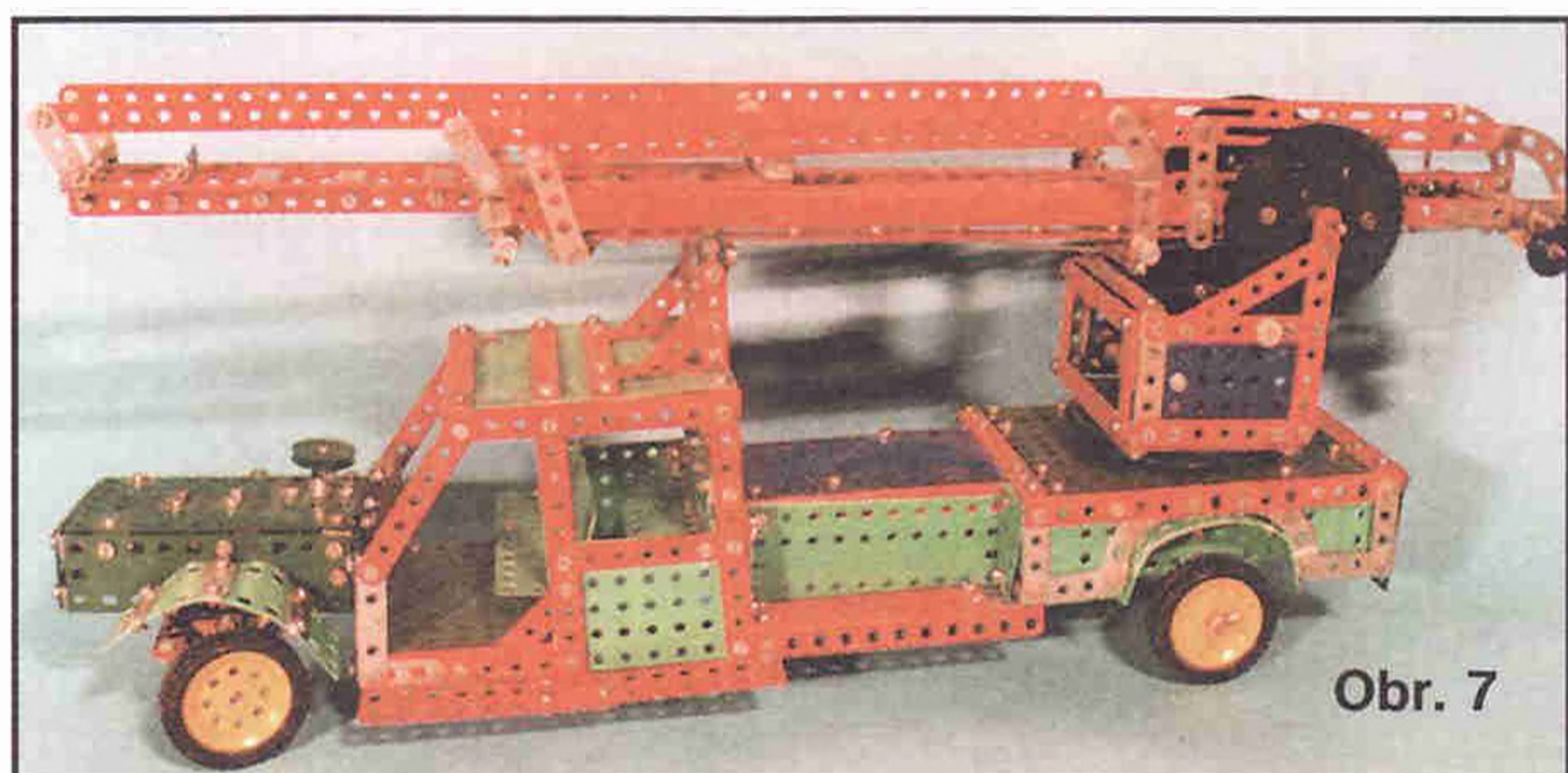
Obr. 5



Obr. 6



Obr. 5



Obr. 7



Obr. 8

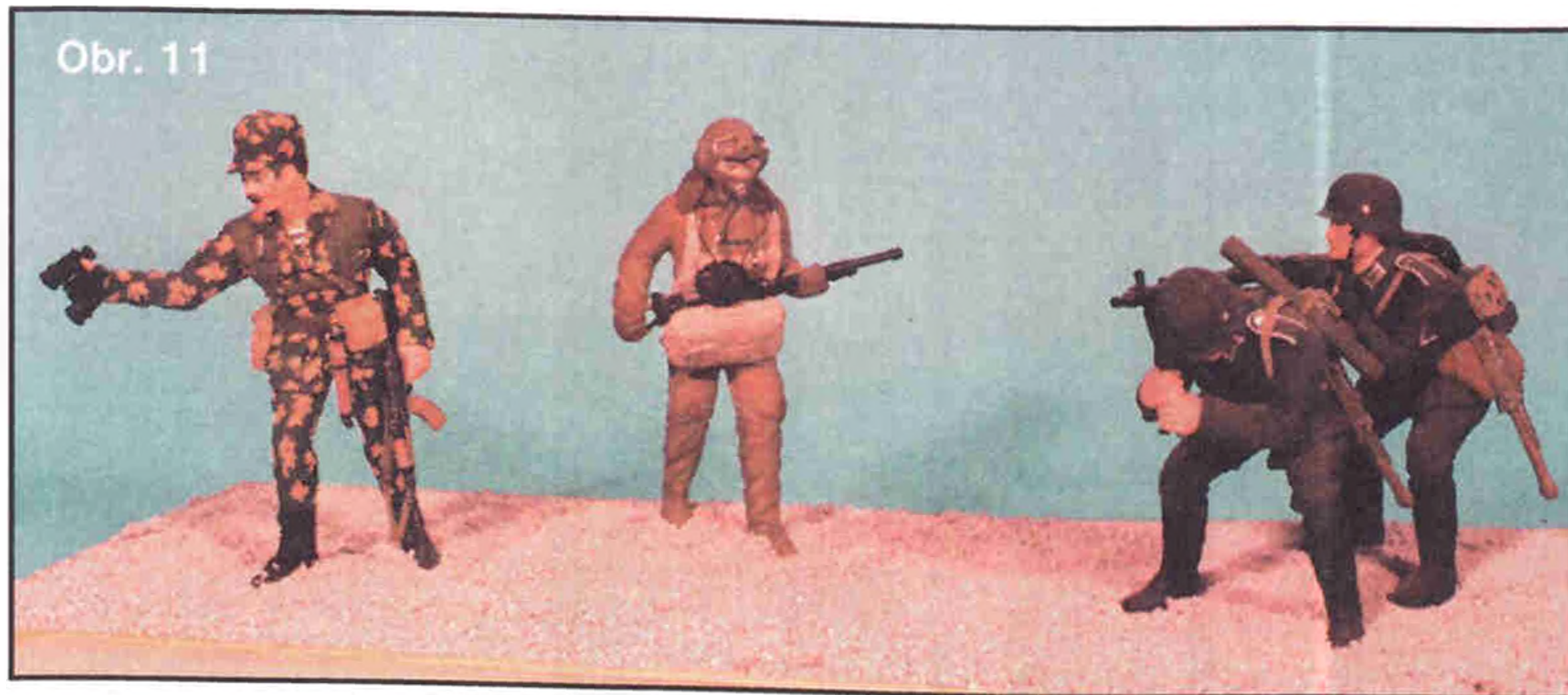


Obr. 9



Obr. 10





koviště by jistě ocenili nejen návštěvníci, ale i vystavovatelé, zvláště při odvozu exponátů. Jistě nebylo na škodu, že převládali tuzemští výrobci a prodejci, protože se prezentujeme jako vyspělý stát, kde i v minulosti bylo modelářství na světové úrovni. Výrobci i vystavovatelé se zatím nedokázali odprostit od problému, že vystavovaná novinka není ihned připravená ke komerčnímu využití a k prodeji. Pátá výstava MODEL hobby však ukázala, že zájem o modelářství je trvalý a všichni se již určitě těší na další ročník.

V. Stejskal

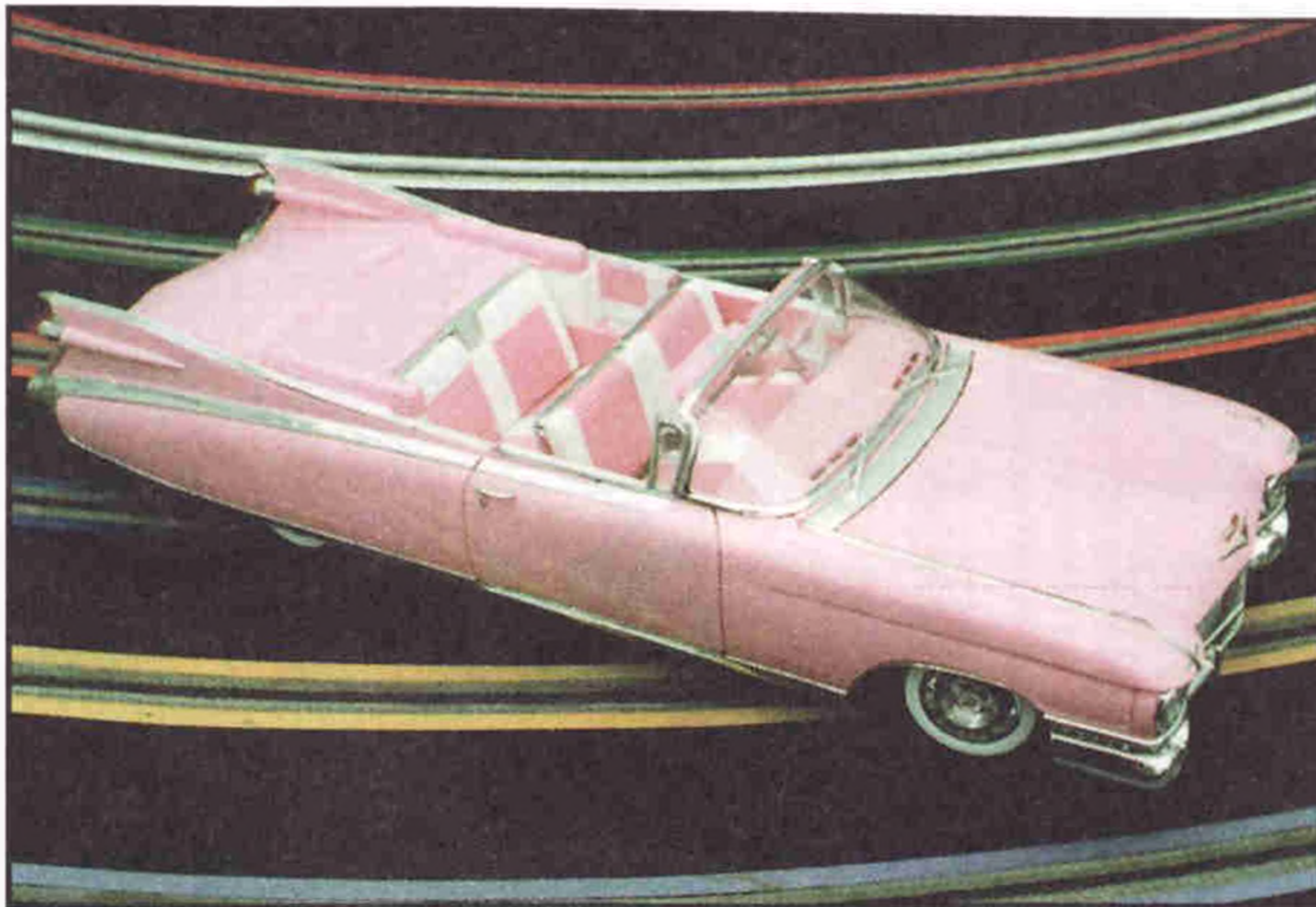
Foto: M. Knaibl, L. Putz



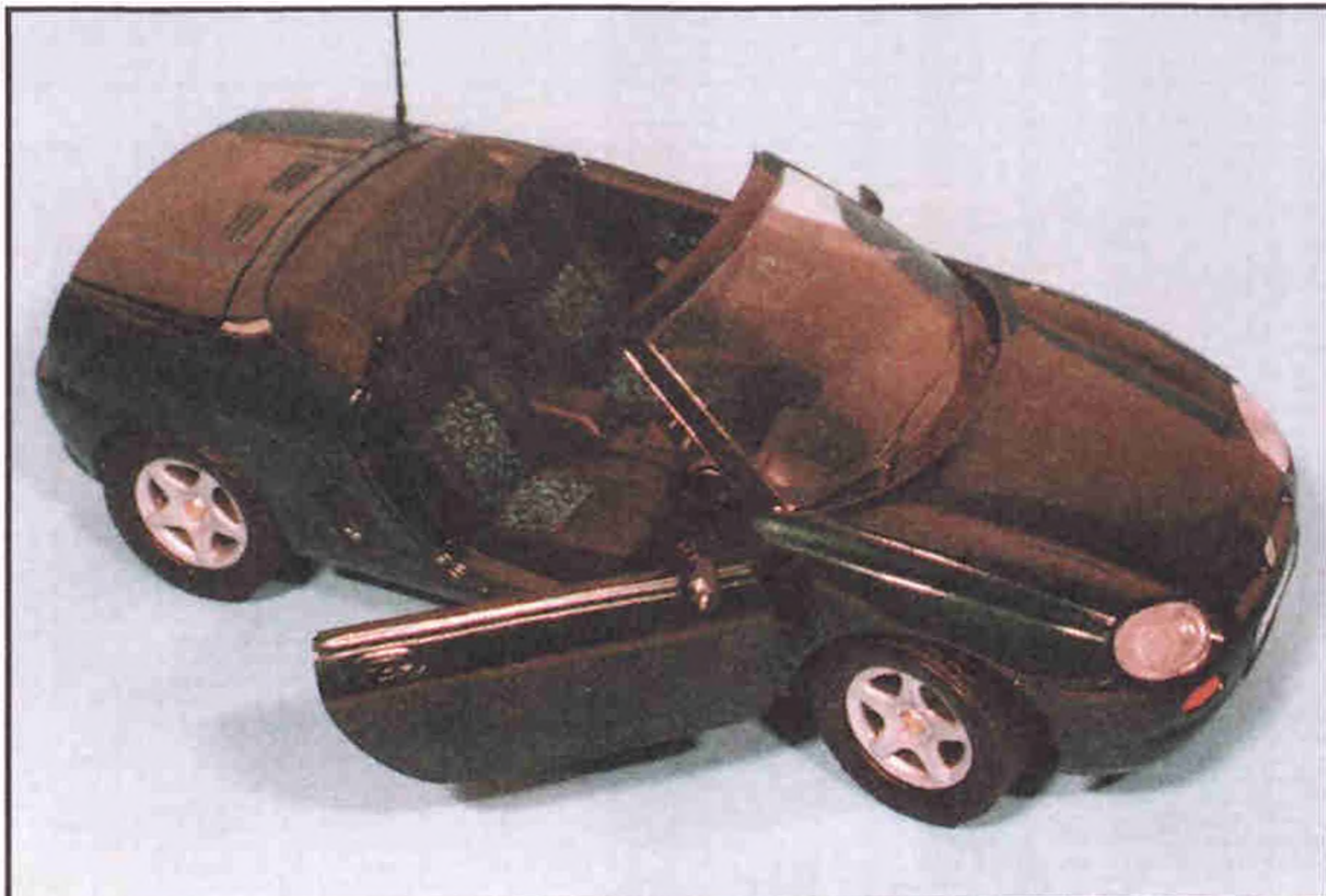
Příznivci „dráhovek“ SRC se mohli potěšit nabídkou Slot Centra a osmiproudovou autodráhou.



Růžový model Cadillac Eldorado krále rock-and-rollu Elvise Presleyho v měřítku 1:8.



MG F v měřítku 1:18. Kovový sběratelský model oceněný titulem Model roku 1996.



### MODELÁŘSKÁ PRODEJNA

FRANCOUZSKÁ 55

602 00 BRNO

Telefon: 05/452 428 24  
Telefax: 05/452 428 25

Nabízí široký výběr modelářského zboží od našich i zahraničních firem.

- velký výběr RC souprav včetně doplňků
- stavebnice RC modelů letadel, lodí
- stavebnice házedel a volných modelů
- modelářské motory O. S., MWS, COX, THUNDER TIGER a příslušenství
- vrtule pro elektrolety a motor. modely
- elektromotory
- velký výběr nabíječek
- nažehlovací fólie
- velký výběr lepidel všech druhů
- balsa špičkové kvality, profilové listy
- smrkové a lipové nosníky
- modelářská bižuterie a doplňky

Dále nabízíme:

- pro začínající modeláře poradenská činnost
  - zakoupené stavebnice je možné připravit k letu, popřípadě zalétnout
  - zboží můžeme v některých případech zaslat na dobírku
- Autorizovaný dealer firmy VELKOM

OTEVŘENO Po - Pá 9,00 - 18,00 hod.



Tímto třetím pokračováním navazuji na dva předchozí články o modelářské výstavě v Lipsku. Jak již bylo uvedeno velkou část exponátů tvořily modely letadel, v Lipsku nechyběla samozřejmě ani auta ve všech různých druzích a velikostech.

Kity nákladních aut nabízel především Revell (obr. 1 – Tahače „trucky“ v měřítku 1:24, uprostřed třinápravový Ford Freightliner). Nechyběla ani německá firma Wedico, výhradní výrobce RC modelů „nákladáků“ v měřítku 1:16. Na snímku (obr. 2) je plošinový americký vůz Peterbilt, na dalším pak (obr. 3) nákladní vůz MAN s přívěsem. RC modely Wedico jsou vypracová-



Obr. 2



Obr. 1

dely, například Maserati Boyle Spl. v měřítku 1:43 od italské firmy Brumm (obr. 5). Zapomenout bychom neměli ani na menší měřítka (1:87, 1:120 atd.), která souží k doplnění kolejišť, mohou však být (a jsou) i vhodnými sběratelskými objekty.

Aktuální světová situace se odráží i v provedení modelů, a tak si u firmy Albedo můžeme koupit např. návěsový tahač Mercedes Benz SK s návěsem, obojí v provedení světové organizace

ny do všech detailů a funkcí, včetně zvuku spouštěného diesellového motoru. Velkou oblibu mají nyní historické automobily a automobily



Obr. 3



Obr. 5

z šedesátých let. Japonská firma Kyosho (v Lipsku byla její odnož Kyosho Deutschland) nabízí v sérii Nostalgic Cars celkem šest typů sportovních a závodních automobilů v měřítku 1:10. Velmi působivě vyhlíží klasický Ford GT 40 (1963) ve sponzorských barvách firmy GULF (obr. 4). Velkou oblast tvoří sběratelské automo-



Obr. 4





Obr. 6



Obr. 7



Obr. 8

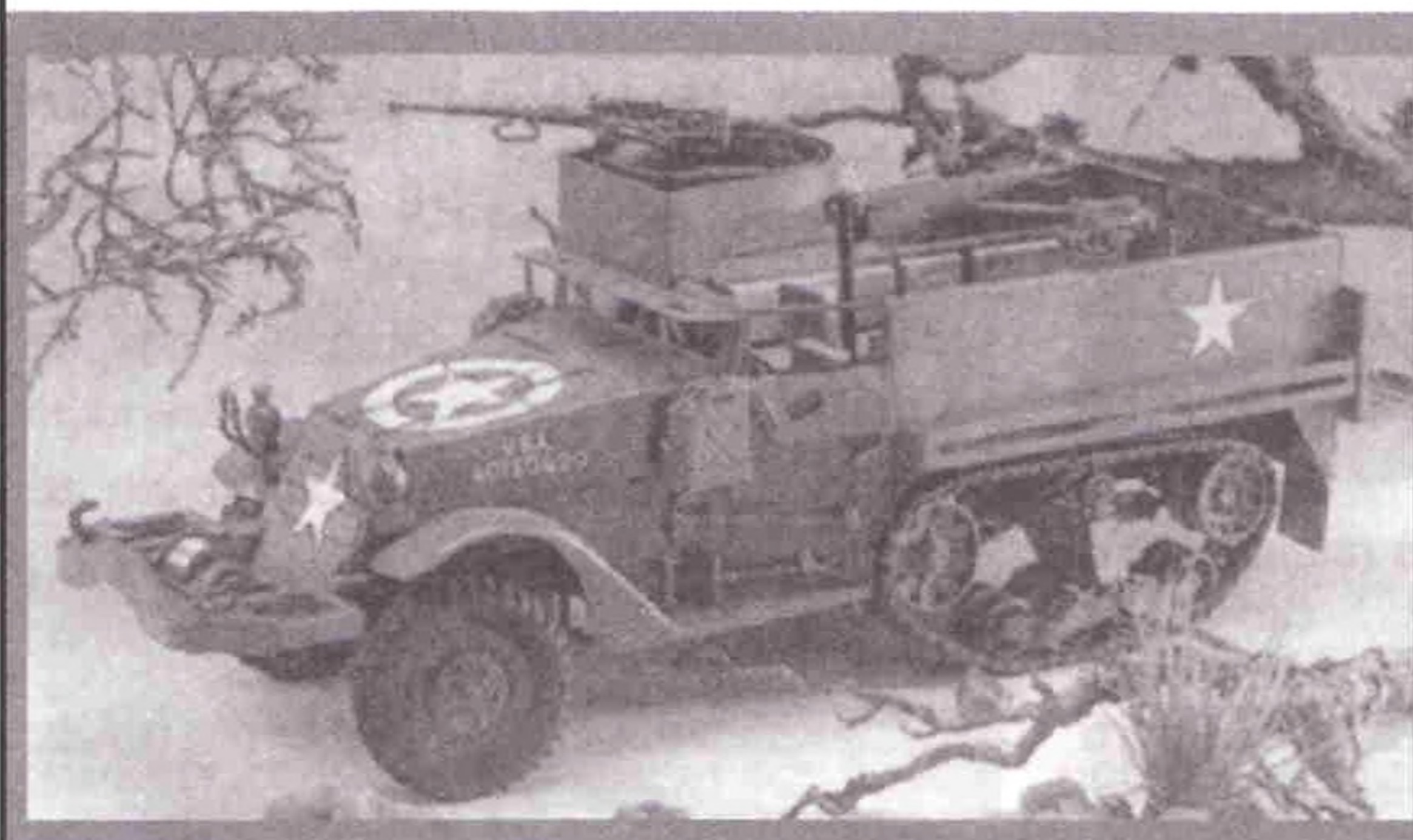


Obr. 9

UN (OSN), případně tahač Volvo FH s návěsem vezoucím kontejner s humanitární pomocí jednotek IFOR, vše ve velikosti H0 (obr. 6, 7). Několik novinek v měřítku 1:87 nabízí také německá firma Maag, např. třinápravový vojenský valník Iveco Magirus 6x6 (obr. 8) nebo technický hasičský vůz Mercedes Benz 1017 „BW“ (obr. 9). Zajímavou novinkou loňského roku od známé „autíčkářské“ firmy Herpa je série tahačů s návěsy v barevném provedení různých pivovarů (i ze série z roku 1995 je to už dvanáct značek, vše v měřítku 1:87). Závěrem ještě několik maličkostí pro příznivce bojové techniky. Lipská firma Scholz-Modellbau nabízela kity a výrobky firem Dragon a Kirin. V sérii „39 – 45“ (Dragon, měř. 1:35) to byl například Sherman Vc „Firefly“, Sd. Kfz. 164

„Nashorn“, stíhač tanků Sd.Kfz. 138/2 „Hetzer“ (obr. 10) a další modely. Pásový stíhač „Hetzer“ je pro nás zajímavý také tím, že využíval pásového podvozku

## SVĚTOVÝ HIT PLECHOVÉ MODELY V NEJVYŠŠÍ KVALITĚ



HALFTRACK M3A1

### MODELY VOJENSKÝCH VOZIDEL Z KOVU NOVINKY ROKU 1996

- ★ WILLYS JEEP MILITARY POLICE
- ★ HALFTRACK M3A1
- ★ DODGE WC - 52 ARCTIC

PONA s. r. o.  
Hostivařská 497/34  
102 00 Praha 10  
Tel.: 75 26 53, 0601 261 731  
Fax: 75 26 53

**PONA**  
S.R.O.

Modely zasíláme i na dobírku, katalog na požádání



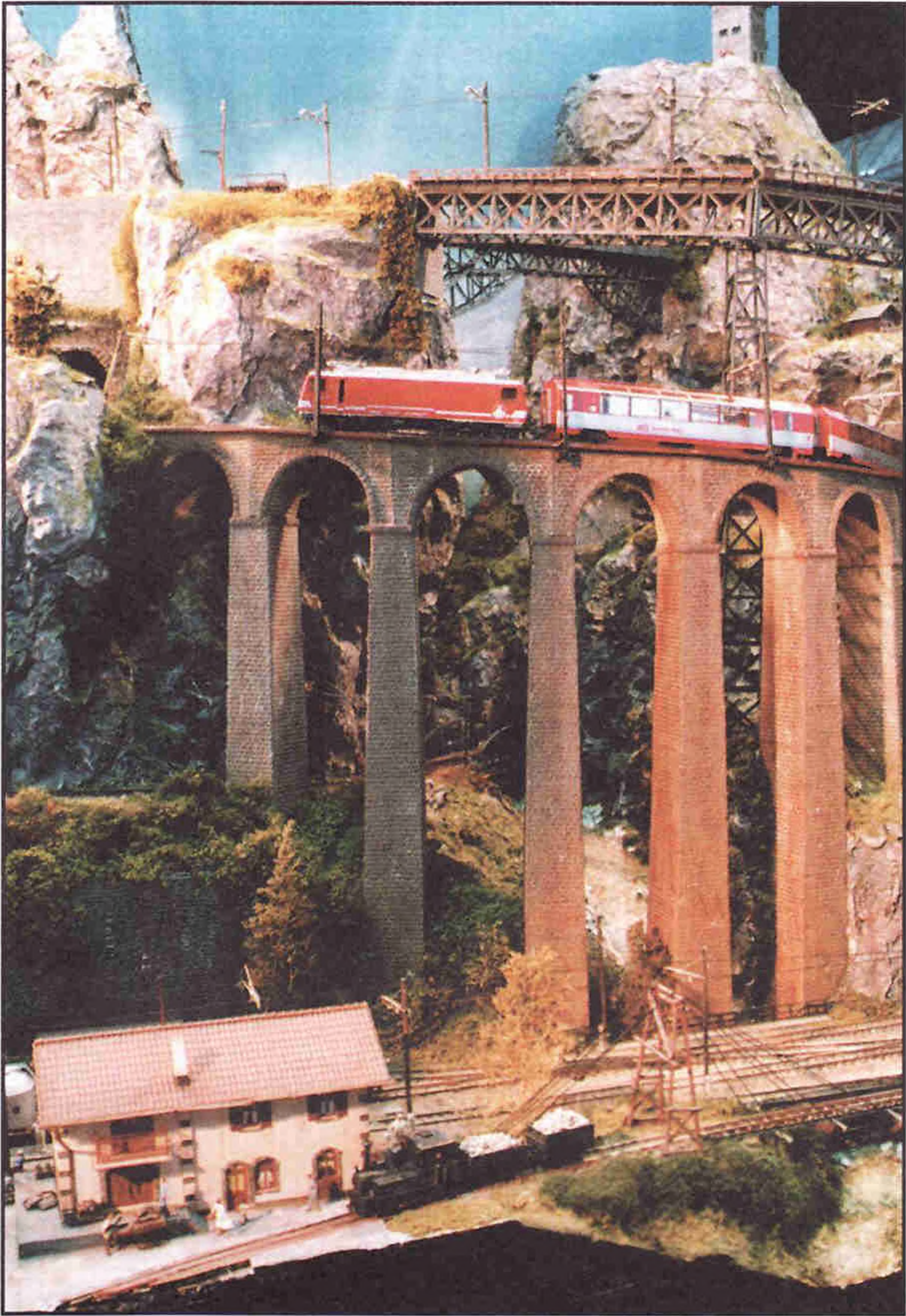
Obr. 11

ku výborného předválečného čsl. tanku LT-38, ostatně i jeho model v německé verzi je nabízen v sérii „Quartermaster“. Byly zde i novinky od firmy Kirin. Model německého pěchotního 7,5cm kanonu (měř. 1:16), kolopás SdKfz. 251/19 s protiletadlovým kanonem (měř. 1:35), nebo figurka (měř. 1:16, výška 120 mm) německého pěšáka od Charkova (obr. 11).



Obr. 10



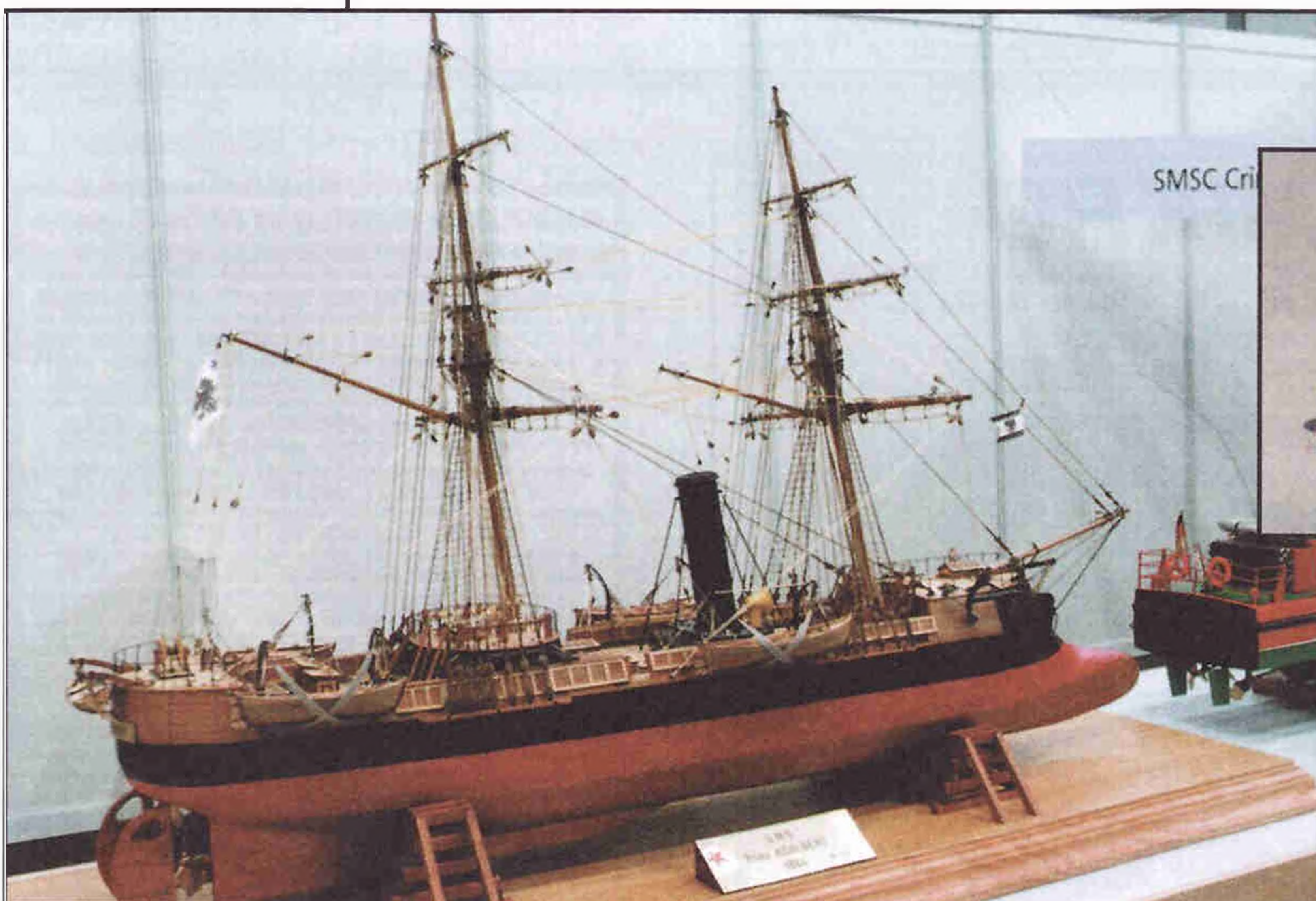


Zajímavé kolejiště (H0m) imitující horské tratě v Alpách, včetně funkční „zubačky“.



Výstavní paleta s motory OS Graupner

Novinka z října 1996. Tahač MAN F 2000 HD s návěsem v barvách pivovaru „Kaiser Pils“ v měřítku 1:87 od firmy Herpa.



Model klasického tahače těžkých nákladů KAELBLE KV 633 ZB „Zugmaschine“. Velikost H0, výrobce Kibri.

Dvojstěžník PRINZ ADALBERT z roku 1864, maketa v měřítku 1:50.



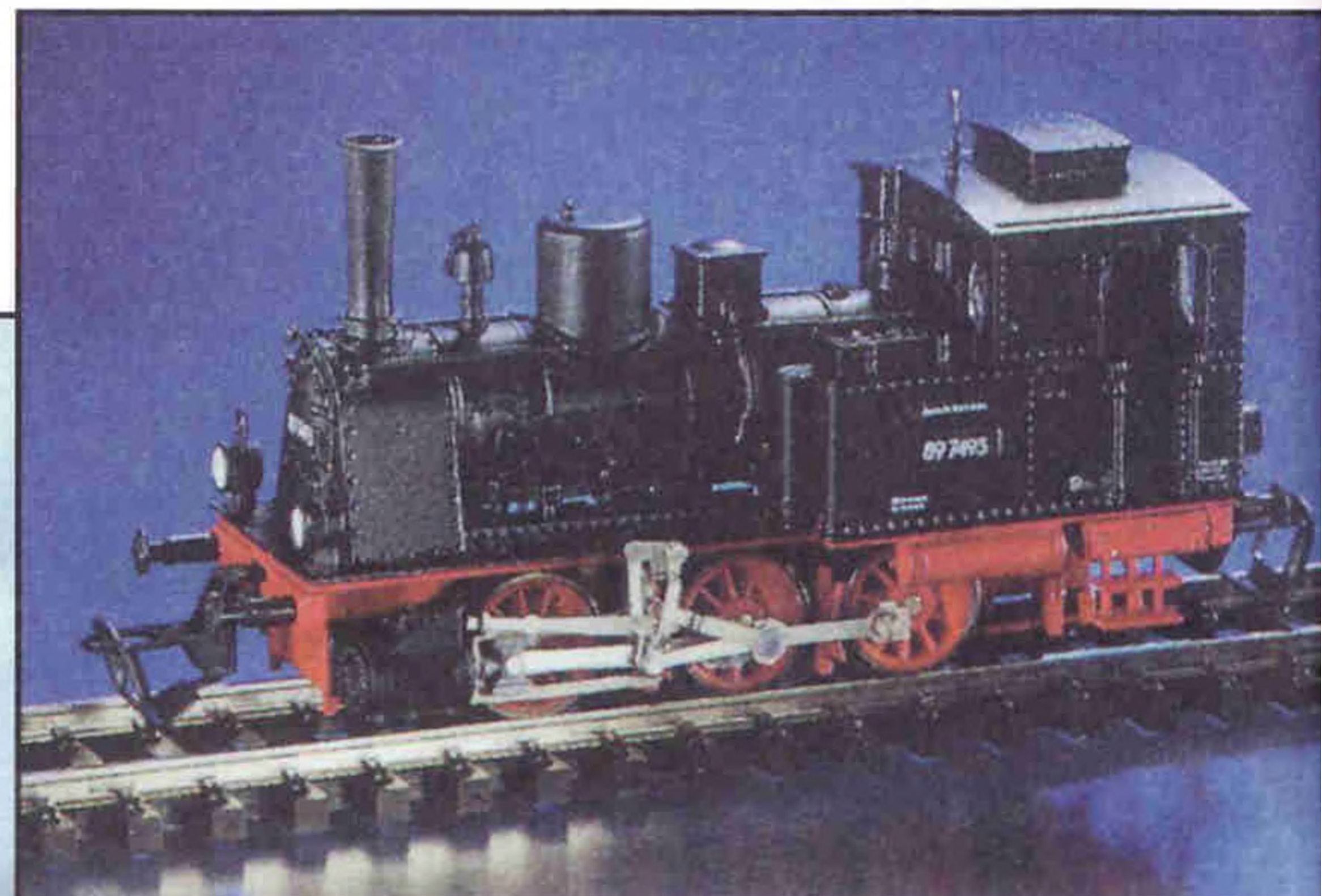
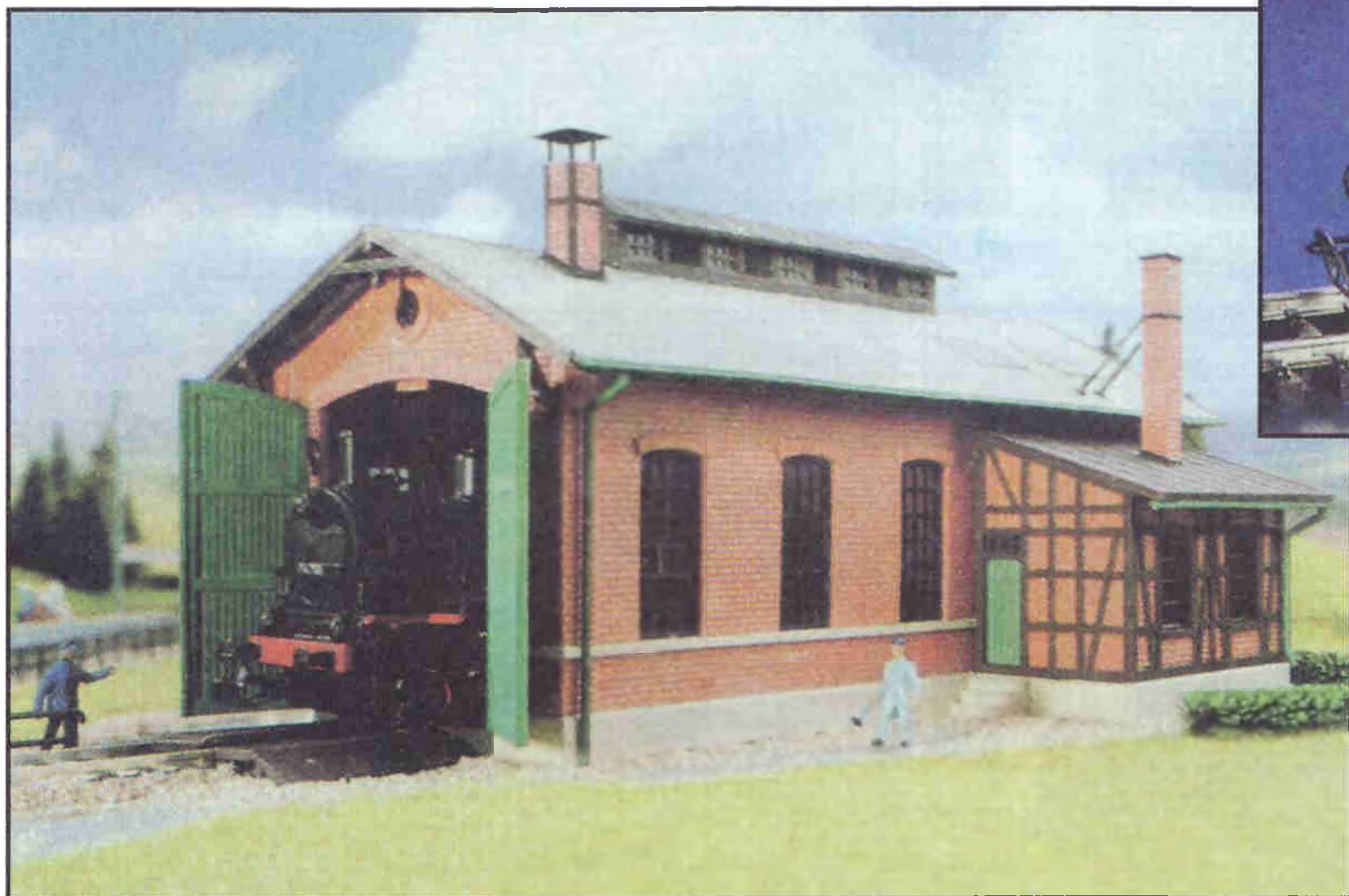


Již v první části jsem se zmiňoval o závodním okruhu pro RC automodely. Na snímku vidíte tento okruh, připravený pro ME týmů „On Road“ 1:8, který byl pokryt nefalšovaným asfaltovým kobercem. Délka 255 m, minim. šířka 4,20 m, připravil Deutscher Minicar Club.

To je snad ve stručnosti vše, co bylo možno na Modell & Hobby 1996 v Lipsku spatřit. V nabídce se ovšem objevily i odborné knihy, časopisy, stavební výkresy a videokazety. Bylo zde prostě veškeré vybavení, které ke krásnému koníčku jakým je modelářství patří. Na výstavě se prezentovalo téměř sto sedmdesát přímých výrobců, distributorů a prodejců. Nově postavené výstavní objekty jsou skutečně skvělé, včetně perfektních prostor a služeb tiskového střediska. Výstava byla – na rozdíl od „kontraktačního“ Norimberku – prodejní a určena především modelářům a návštěvníkům.

**Libor Putz**

Foto: Milan Knaibl,  
archiv redakce  
(Konec)



Zajímavá historická parní lokomotiva (modelářská novinka 1996) řady BR. 89 T3. Výrobek firmy JATT, velikost TT.

Výtopna „Eschbronn“ pro parní lokomotivy měřítko 1:87 je ve výrobním programu firmy Kibri.

#### SuPr LOUNY

M. Süß & P. Přehnal  
SNP 2089  
440 01 Louny  
Telefon 0602 430 996  
nabízí stavebnice modelů letadel:



- OMEGA 2 – RC akrobat na mot. 10 ccm, rozpětí 1690 mm, 4-5 funkcí, cena 3156,-Kč
- DALOTEL – RC sport. akrob. maketa na mot. 6,5 ccm, rozpětí 1480 mm, 4 funkce, cena 2727,-Kč
- FALCON – RC cvičný a sport. homoplošník, mot. 6,5 ccm, rozpětí 1600 mm, 4 funkce, cena 2308,-Kč
- PĚTA – balz. házedlo, rozpětí 250 mm, cena 31,- Kč
- KÁJA – balz. házedlo, rozpětí 250 mm, cena 35,- Kč

#### NOVINKA!

- VIPAN – RC školní homoploš. polomaketa, mot. 1,5 – 2 ccm, rozpětí 1160 mm, 2 – 3 funkce, cena 1340,-Kč
- Zakázková výroba křidel na motorové modely v provedení polystyren – broušená dýha

Výrobky zasíláme poštou nebo dráhou, pro obchodníky slevy!

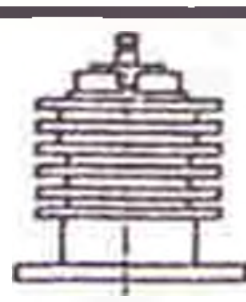
Nabídkový katalog s ceníkem zasíláme za 10 Kč ve známkách.

## MIKRO

Průběžná 21, 100 00 Praha 10  
tel. 02/ 7810636, Fax 02/ 6283532

Modelářské motory a přísluší,  
výroba a prodej: osobně  
Út-Čtv: od 14-19 h.

**PODLE OBJEDNÁVKY NA DOBÍRKU  
VYŽÁDEJTE SI CENÍK ZA ZNÁMKU 10 Kč**



## HAP

Sezonní výprodej motorů Thunder Tiger  
opravuje, přestavuje a vyrábí  
modelářské spalovací motory

HAP, Praha 4, Čiklova 23 140 00  
tel. 43 78 57 (po 18. hodině)

#### • nabíječky a regulátory za dostupné ceny •

- nabíječka akumulátorů NiCd, NiMH a Pb - AC510 ... 2000 Kč napájení 220 V nebo 12-18 V, kanál A: 4-10 čl., proud 0-400 mA, vypnutí po 14 hodinách, kanál B: 4-10 čl., proud 0-4 A (3 A za sítě), vypnutí při poklesu napětí
- regulátory s procesorem - LET26M, LET40M ... 1300 Kč, 1600 Kč napájení 6-12 čl., stabilizátor 5 V, brzda, omezení otáček při poklesu napětí, verze 26 A trvale, 31x30x12 mm, 16 g a verze 40 A trvale, 38x30x12 mm, 20 g
- regulátor pro motor SPEED 400 ap. - LET14E ... 650 Kč 6-10 čl., 14 A trvale, 20 A/10 s, brzda, stabilizátor 5 V, Ø 30x15 mm, 10 g
- obousměrné regulátory - AL16A, AL32A ... 850 Kč, 1100 Kč 6-10 čl., brzda, stabilizátor 5 V, omezení otáček při poklesu napětí, tepelná ochrana, verze 16 A trvale, 63x43x16 mm a verze 32 A trvale, 75x43x16 mm
- regulátor pro RC elektrojet - LET32A ... 800 Kč 6-10 čl., 32 A trvale, 50 A/30 s, brzda, stabilizátor 5 V, omezení otáček při poklesu napětí, tepelná ochrana a přepěťová ochrana, 60x35x16 mm, 35 g
- spínač pro RC elektrojet - LET28S ... 550 Kč 6-10 čl., 28 A trv., 5 V, brzda, autom. vypnutí motoru, 45x30x15 mm, 27 g
- spínač - SPIN7A, regulátor - REG7A ... 250 Kč napájení 4-12 čl., zátěž 1-12 čl., proud 7 A trvale, 10 A/10 s, 17x20x12 mm, 7 g
- tepelná smršňovací bužírky ... 7 až 67 Kč/m síťe napětí 20, 30, 40, 60, 70, 80, 100, 120, 150 a 200 mm

■ výše uvedené ceny jsou konečné a platí pro nepřítele DPH ■ pro obchodníky pevná sleva 15 % a až 10 % množstevní sleva ■ zasíláme i poštou na dobíрку ■

**BEL** Čínská 7(m), Praha 6, 160 00, tel. (02) 3429251



# LETECKÁ VÁLKA

## pohledem modelářů z Rakovníka



V modelářském klubu LMK Rakovník vznikla počátkem roku 1996 myšlenka sestavit předváděcí tým, který by s maketami a polomaketami válečných letounů z druhé světové války prezentoval na leteckých dnech a leteckomodelářských akcích leteckou historii této dějinné epochy.

Především bylo nutno zajistit alespoň čtyři schopné piloty (modeláře), což se nakonec podařilo, a zároveň i modely pro tato vystoupení. Toto si vzal za své právě jeden z pilotů připravovaného týmu pan Igor Vyznal, výrobce stavebnic polomaket vojenských letadel. Základními typy letounů jsou RC modely P-51 Mustang a Fw-190 D (v přibližném měřítku 1 : 7).

Dalším pilotem se stal Bohumil Sova, který mimo mustanga z VL modelu disponuje ještě modely Lavočkin La-7 (viz Modelář a Modely č. 1/97) a Messerschmitt Me-109 E z vlastní produkce. Třetím pilotem je Jiří Vitner, který svého fockewulfa (Fw-190 A) vybavil nosičem dýmovnice pro imitaci zářahů. Čtvrtým členem týmu je ing. Václav Somol, který létá s modelem Focke-Wulf Fw-190 D.

S typem P-51 Mustang vypomáhal rakovnickému týmu ještě Jaroslav Hovorka či Karel Hacker. Kromě pilotů tvoří další – neméně důležitou – část týmu členové pozemního zabezpečení: mechanici, koordinátoři, pyrotechnik případně zvukař. Celý kompletní tým tvoří v současné době dvanáct až čtrnáct členů LMK Rakovník.

Z důvodu lepší působivosti „bojových“ vystoupení byla vyrobena zvuková kulisa s „příposlechem fonie“, původ-

ních zvuků motorů a střelby. K tomuto je přimixována známá píseň „Nebeští jezdci“ od Taxmenů a tento celý zvukový doprovod dává vystoupení tu správnou dynamiku.

Dalším doplňkem tohoto vystoupení jsou samozřejmě pyrotechnické efekty, které se – po předchozím splnění legislativních podmínek – daří zajistit také.

V prvním roce svého působení absolvoval náš tým několik akcí a to především na domácí půdě (Model Air Show 1996) nebo vystoupení pro děti na podzimní drakiádě, dále vystoupení u příležitosti padesátého výročí založení aeroklubu Plasy, či na televizním leteckém dnu v Jihlavě.

Současná choreografie vystoupení je časově zasazena do dubna roku

*Mustang P-51 D Karla Hackera na stojance s mechanikem D. Dvořákem.*

*Stíhačka Focke-Wulf Fw-190A J. Vitnera.*



*P-51 D Jaroslava Hovorky.*





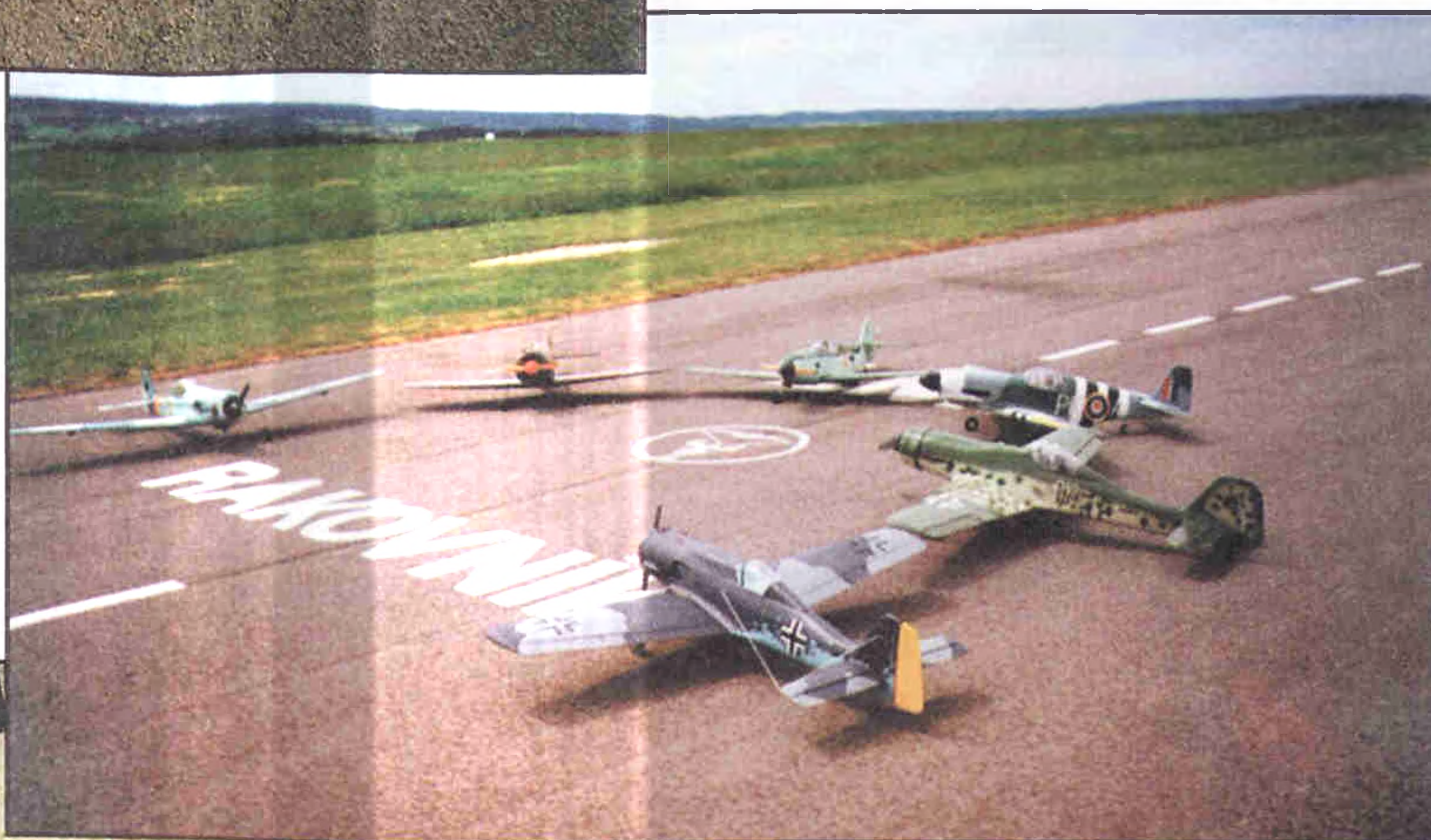


P-51 B Igora Vyznala s invazními pruhy.

1945, přičemž dochází k přepadu letišť jedné z bojujících stran a při této fázi jsou hojně zastoupeny pozemní pyrotechnické efekty. Pak následuje start hotovosti a vlastní vzdušný boj, který je také vhodně doplněn pyrotechnikou s následnými „sestřely“ dvou německých a jednoho amerického letadla, přičemž „sestřelený“ fockewulf J. Vitnera nechává za sebou výraznou černou kouřovou stopu. Poslední „vítězný“ P-51 Mustang defiluje ve výkrutech nad vzletovou plochou.

Pro letošní rok je připraveno několik inovací, především nový scénář a různé varianty vystoupení. V průběhu loňského roku byl natočen velmi poutavý do-

Současná letka „bojového“ týmu LMK Rakovník.



Tři letouny Bohouše Sovy na leteckém dnu v Plásích. Zleva Messerschmitt Me-109 E, P-51 D Mustang a Lavočkin La-7.



kumentární film, který nabízí nejen vlastní vystoupení, ale i dynamický sestřih leteckého boje a to pohledem několika kamer, diváci mají možnost prostřednictvím tohoto filmu nahlédnout i do zákulisí celého vystoupení.

Pokud se týká sezony 1997, tak již nyní máme pozvání na několik vystoupení. Kdo by měl zájem získat nějaké podrobnosti o práci rakovnického „bojového“ týmu může se obrátit na adresu manažera týmu - René Černý, Lubenská 260, 169 01 Rakovník, tel.: 0313/2478.

**Za LMK Rakovník R. Černý**  
Foto: autor

Hezký snímek letadla Focke-Wulf Ta 152 H v barvách Luftwaffe.



RC modely na stojánce ukryté pod maskovací sítí.





# corin

## KLUZÁK S ELEKTRICKÝM POHONEM

Výrobce: KOADO Model Sport, Ostrava  
(Redakční test)  
Bohumil Mikuš

Stále se zvyšující zájem o RC modely s elektrickým pohonem se zákonitě projevuje i v nabídce jejich stavebnic na pultech modelářských prodejen. Nejprve převažovala nabídka modelů poháněných motory řady Speed 400, ale postupně vznikaly i modely poháněné výkonnějšími motory řady Speed 600. Mezi tuto druhou vlnu patří i stavebnice kluzáku s elektrickým pohonem Corin, kterou vyrábí firma KOADO Model Sport. Stavebnice byla po SRN (firma Conrad) uvedena na pulty modelářských prodejen firmou HVP modell zhruba v pololetí minulého roku.

Stavebnice se prodává ve verzi ARF (Almost Ready to Fly = téměř připraveno k letu), což znamená, že obsahuje hotový potažený model. Je dodávána v krabici z mikrovlnné lepenky o rozměrech 1010x300x90 mm. Obal je dostatečně robustní a dobře chrání stavebnici během přepravy i skladování. Krabice obsahuje hotové poloviny křídla, trup se směrovkou a vodorovnou ocasní plochu. Všechny díly jsou potaženy nážehlovací fólií Oracover, kormidla jsou připevněna samolepicí páskou, u SOP čírou, u VOP podle zbarvení modelu. V kapse z mikrovlnné lepenky uvnitř krabice jsou umístěny vakuové výlisky kabiny z bílého plastiku, vakuový čirý překryt kabiny a plastický sáček, který obsahuje vidličky, páky kormidel s potřebným spojovacím materiálem, spojovací dráty křídla, bukové kolíky, gumová oka, plastické šrouby a další drobné díly potřebné k dokončení modelu. Nechybí ani krátký stavební návod.

Kvalita všech dílů je dobrá, trochu s rozpaky jsem ale přijal dvě gumová oka o průřezu 5x1 mm a délce 200 mm na připoutání křídla k trupu takového velkého modelu. Návod k sestavení je vytištěn na jednom listu formátu A4. Na jedné straně je symbolická kresba uchycení kabiny k trupu a rozmístění RC vybavení s určením požadovaného těžiště, na druhé je velmi stručný popis montá-



že kabiny, uchycení křídla, serv a motoru. Na pěti řádcích je zde uvedeno zalétání modelu. Pro modeláře, kteří již mají se stavbou a létáním s RC modely zkušenosti, tento návod vyhovuje, nicméně začátečníkovi může jeho stručnost způsobit potíže. Je zde sice uvedeno, co potřebuje k dokončení modelu a létání s ním, ale až příliš stručně. Začátečníci by jistě uvítali i několik rad pro zalétávání modelu.

K dokončení modelu je zapotřebí pouze základní modelářské vybavení: modelářský nůž, ploché a štípací kleště, vrtáky o  $\varnothing$  2, 4 a 6 mm, brusný papír, kulatý jehlový pilník, nůžky, šroubovák, oboustranná samolepicí páska a lepidlo. Výrobce doporučuje Wiccol, Kanagom a kyanoakrylátové lepidlo. Já sám jsem využil na všechna lepení pouze středně husté kyanoakrylátové lepidlo firmy HVP modell a k plné spokojenosti.

Montáž modelu jsem zahájil dokončením všech vakuových výlisků. Při ostříhávání přebytečných okrajů je třeba dávat pozor, neboť rysky určující okraje dílů jsou špatně rozeznatelné (vyplatí se jejich zvýraznění tužkou). Osobně jsem raději ponechal malý přídavek a díly k rysce dobrousil.

Obě poloviny křídla s profilem E 387, opatřené tuhým balzovým potahem až po hlavní nosník, žebra jsou páskována, odtoková lišta je tvořena dvojicí balzových lišt, jsou ve stavebnici „hotové“. Před jejich dokončením jsem zkontroloval jejich rovnost. Levá polovina ucha měla negativ asi 5 mm, pravá byla rovná. V návodu není ani zmínka o doporučeném nakroucení nebo rovnosti křídla.

Podle zvyklostí jsem raději na obou polovinách za pomoci žehličky nakroutil negativy asi 5 mm. Křídlo je spojeno dvěma ocelovými dráty o  $\varnothing$  5 mm se zabroušenými konci, uloženými ve smrkových hranolech zalepených ve středu křídla. Po sesazení obou polovin, při kterém jsem nepatrně zvětšil jehlovým pilníkem otvory pro ocelové dráty, souhlasila vzájemná poloha obou polovin křídla. Malou mezeru mezi oběma polovinami na horní straně profilu, vzniklou nestejným úkosem na kořenových žebrech se mi odstranit nepodařilo.

Trup je ve stavebnici rovněž hotový. Jeho dokončení – vyvrtání otvoru o průměru 2 mm do motorové přepážky a zalepení kolíku (není součástí bižuterie) z drátu do jízdního kola o délce 5 mm a začištění otvorů pro poutací bukové kolíky a jejich zalepení – bylo otázkou několika minut. Příjemným zjištěním rovněž bylo, že překryt kabiny opracovaný podle vyznačených rysek do výřezu dobře licoval, stejně jako čirý překryt, který jsem k němu „přibodoval“ kyanoakrylátovým lepidlem. Upevnění překrytu na kolíček a polyamidový šroub M4 se ukázalo plně funkčním. Instalace serv do trupu pomocí oboustranné lepicí pásky rovněž nečiní potíže, stejně jako upevnění VOP pomocí polyamidového šroubu M4, jež s trupem velmi dobře licoval. Před připevněním VOP k trupu jsem na kormidla SOP i VOP přišrouboval ovládací páky. Páky na výškovce jsem ale raději zkrátil, neboť nezkrácená se kryje s obrysem trupu a mohla by tedy nechtěně sloužit jako ostruha, což by servu jistě nesvědčilo. Instalace lanovodů do trupu je provedena výrobcem, montáž koncovek byla díky prostornosti trupu snadná. Polohu předního uchycení lanovodů je potřeba vysledovat výškou uchycení serv na samolepicí pásky tak, aby nebyly příliš ohnuté. Přišroubování motoru je otázkou několika minut. Příruba motoru do otvoru v motorové přepážce velmi dobře licoval, odpovídá i rozteč otvorů pro upevňovací šrouby.

Dokončení stavebnice mě trvalo přibližně čtyři hodiny. Což je ve shodě s tím co uvádí reklamní slogan výrobce, ale dost času mě zabralo dobrušování vakuových výlisků i napravování vad na křídle.

Pro letové zkoušky jsem model osadil čtyřpovelovou soupravou Futaba F-14 se dvěma servy S-148. Motor Speed 600 8.4 V se sklopnou vrtulí Graupner 9x5" byl napájen sedmičlánkovým akumulátorem 8,4 V/1,0 Ah a opatřen regulátorem Graupner Power MOS 30 spojený s motorem konektorem AMP a vybaveným brzdou vrtule a obvo-





dem BEC. Akumulátory jsou umístěny na zkoseném balzovém loži, které je přilepené před servy. Toto řešení při případné havárii umožňuje akumulátorům opustit model prostorem kabiny, aniž by zasáhly přijímač a regulátor. Pro toto řešení je nutné akumulátory vhodně upevnit. Návod se o tomto kroku nezmiňuje. Já jsem na balzové lože akumulátorů přilepil suchý zip, stejně tak na akumulátory. Po zasunutí baterie postačuje pouze zatlačit na suchý zip tak, aby se obě poloviny zipu zachytily a tím je naše upevnění u konce. Posouváním akumulátorů se model vyvažuje. Po nalezení polohy těžiště je vhodné si fixem označit správnou polohu akumulátorů. Hmotnost hotového modelu byla 1500 g, což je o 50 g více než údaj výrobce. U takového velkého modelu jde ale o rozdíl zcela zanedbatelný.

K letovým zkouškám jsem přizval svého kolegu z klubu, Jiřího Holuba, který létá jak s větroni kategorie F3J, tak i rekreačně s elektrolety. Před prvním letem jsme model ještě překontrolovali. Poloha těžiště souhlasila, model nebyl zkroucený, pouze negativy se změnilly v nulovou hodnotu. Model jsme jedenkrát „klouzli“, a poté rovnou přistoupili

k motorovým letům. Již při prvním se choval velmi spóřadaně, bylo jej nutné pouze jemně dotrimovat (asi jako kterýkoliv jiný model). Příjemné bylo zjištění, že model velmi slušně stoupá. Rozdíl rychlosti v motorovém i bezmotorovém letu byl téměř nezatelný. Přes absenci negativů a jednoduché vzepětí do U neměl model snahu padat po křídle. Na kormidla reagoval živě a byl velmi dobře ovladatelný. Přitom snesl i hrubší zásahy do řízení, jež se projeví spíše na eleganci letu, než v nějakou krizovou situaci. Tu do určité míry umí model vyřešit sám, bez větších zásahů do řízení. Je tedy vhodný i pro začínající RC piloty. Zkušenější u Corina jistě ocení velmi dobrý kluz a dobrou pronikavost proti větru. Model je dostatečně robustní, takže bez větší újmy přečká i tvrdší přistání.

Jedinými nedostatky jež se již po prvním přistání do vyšší trávy objevily je - nepoužití výklízků překližky na odtokové hraně kořenových žeber v místě poutací gumy, otláčení sedla křídla na trupu v místě uchycení, což odstraní dvě smrkové lišty o průřezu 10x2 mm přilepené zevnitř trupu a zabroušené podle spodní hrany profilu. Posledním malým nedostatkem je uchycení VOP, která má při

přistání snahu se otáčet kolem osy polyamidového šroubu M4 a tím vytlačovat sedlo VOP na trupu i náběžnou hranu výškovky. Pomoc je jednoduchá - kuliček o  $\varnothing$  2 mm zalepený 15 mm od náběžné hrany VOP, vetknutý do otvoru překližkového lože výškovky. S těmito úpravami létá model k mojí plné spokojenosti doposud.

Stavebnice Corin se firmě KOADO Model Sport jednoznačně povedla. Lze jí doporučit všem, kteří si chtějí s vynaložením minimálního množství práce dobře zalétat, a to jak začátečníkům, tak zkušenějším. Cena stavebnice 2990 Kč sice není nejmenší, ale je srovnatelná s cenami jiných obdobných stavebnic. Výrobce navíc prodává tento model v různých barevných kombinacích, včetně transparentní, takže výběr je veliký.

Hlavní technická data podle údajů výrobce: Rozpětí 2000 mm; délka 1040 mm; hmotnost 1400 g; elektromotor Speed 600 (Palička VM 24/12); vrtule 200/100 - 230/120 mm; sada 7 NiCd článků 1000 - 1700 mAh.

Foto: Ant. Vysušíl

## Házedlo pro začátečníky

# ORION

Konstrukce: Jiří Plaček

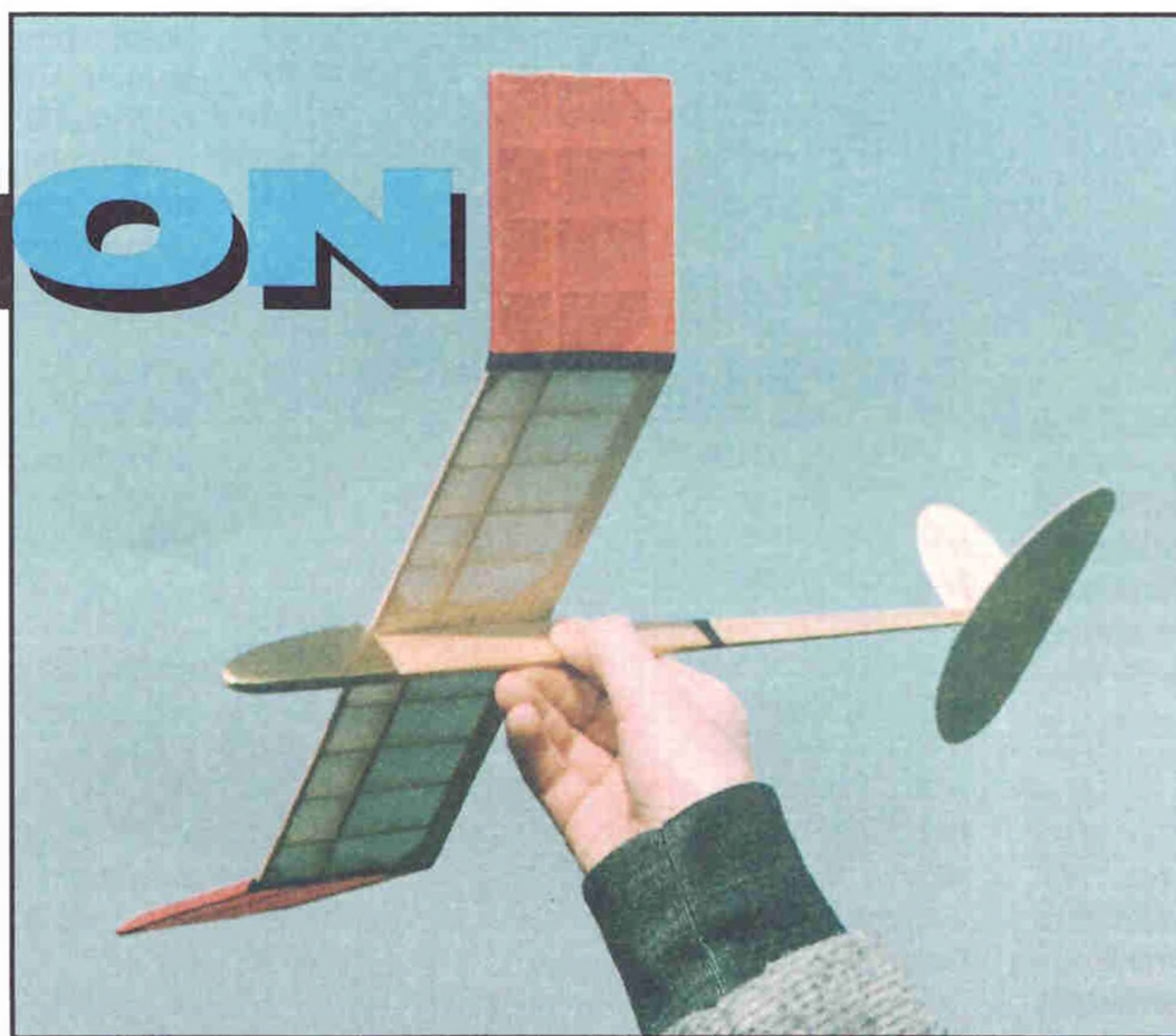
Házedlo Orion jsem navrhnul pro své dva syny, kteří se s ním úspěšně zúčastňují soutěží v kategorii H. Je velmi jednoduché, takže jeho stavbu zvládne i úplný začátečník. Náklady na materiál k jeho výrobě jsou zanedbatelné, protože lze využít i zbytkové balzy. Myslím si, že pro žáky je pro začátek vhodnější házedlo s konstrukčním křídlem, protože jeho stavba je jednodušší než poměrně pracné a pro začátečníky náročné přesné

vybroušení křídla celobalzového. Zároveň si začátečník osvojí stavbu křídla konstrukčního, což mu přijde vhod při stavbě budoucích větších modelů, ať už volných nebo rádiem řízených.

**K stavbě** (neoznačené míry jsou v milimetrech).

**Trup 1** vyřízneme ze středně tvrdé balzy tl.4. Zespodu jej vyztužíme nalepením smrkové lišty 3 průřezu 4 x 2. Po vybroušení na přesný tvar podle stavebního výkresu jej od konce křídla k ocasním plochám zúžíme na tl. 2. V přední části trupu zhotovíme otvor, do kterého zalepíme olovenou zátěž. Předek trupu zpevníme nalepením výztuh z překližky tl. 0,8 až 1. Dosedací plochu pro křídlo zabrousíme tak, aby rozdíl mezi začátkem náběžné a koncem odtokové hrany byl 0,6 mm (měřeno od spodku trupu).

**Křídlo** stavíme na rovné pracovní des-



ce se stavebním výkresem krytým průhlednou fólií. Ke zhotovení všech žeber si vyrobíme kovové nebo překližkové šablony. Mezi nimi všechna žebra společně opracujeme. Žebra v místě styku uší se středem a koncová žebra jsou značena 6a a jsou z balzy tl. 3. Všechna ostatní žebra 6 jsou z balzy tl. 2. K pracovní desce připevníme pomocí špendlíků balzovou náběžnou lištu 9 průřezu 5 x 5, spodní pásnici nosníku 7 z balzové lišty průřezu 4 x 3 a odtokovou lištu 8 z balzy průřezu 10 x 3, zbroušenou do klínu podle výkresu. Žebra v místě styku uší se středem nezapomeneme vyklonit. K tomu si zhotovíme šablonku z balzy. Do zářezu v žebrech vlepíme horní pásnici nosníku 7 z balzy průřezu 4 x 3. Náběžnou hranu vybrousíme do tvaru podle stavebního výkresu. Uši přilepíme ke střední části křídla, přitom neustále kontrolujeme správné vzepětí 13 a souměrnost! Střed křídla vylepíme balzou tl. 2. K pravé kořenové části křídla při-

lepíme zespodu trojúhelníkovou výztuhu 11 z balzy tl. 2.

**Ocasní plochy.** Směrovku 4 a výškovku 5 zhotovíme z balzy tl. 1. Oboustranně vyhladíme a po obvodu zaoblíme.

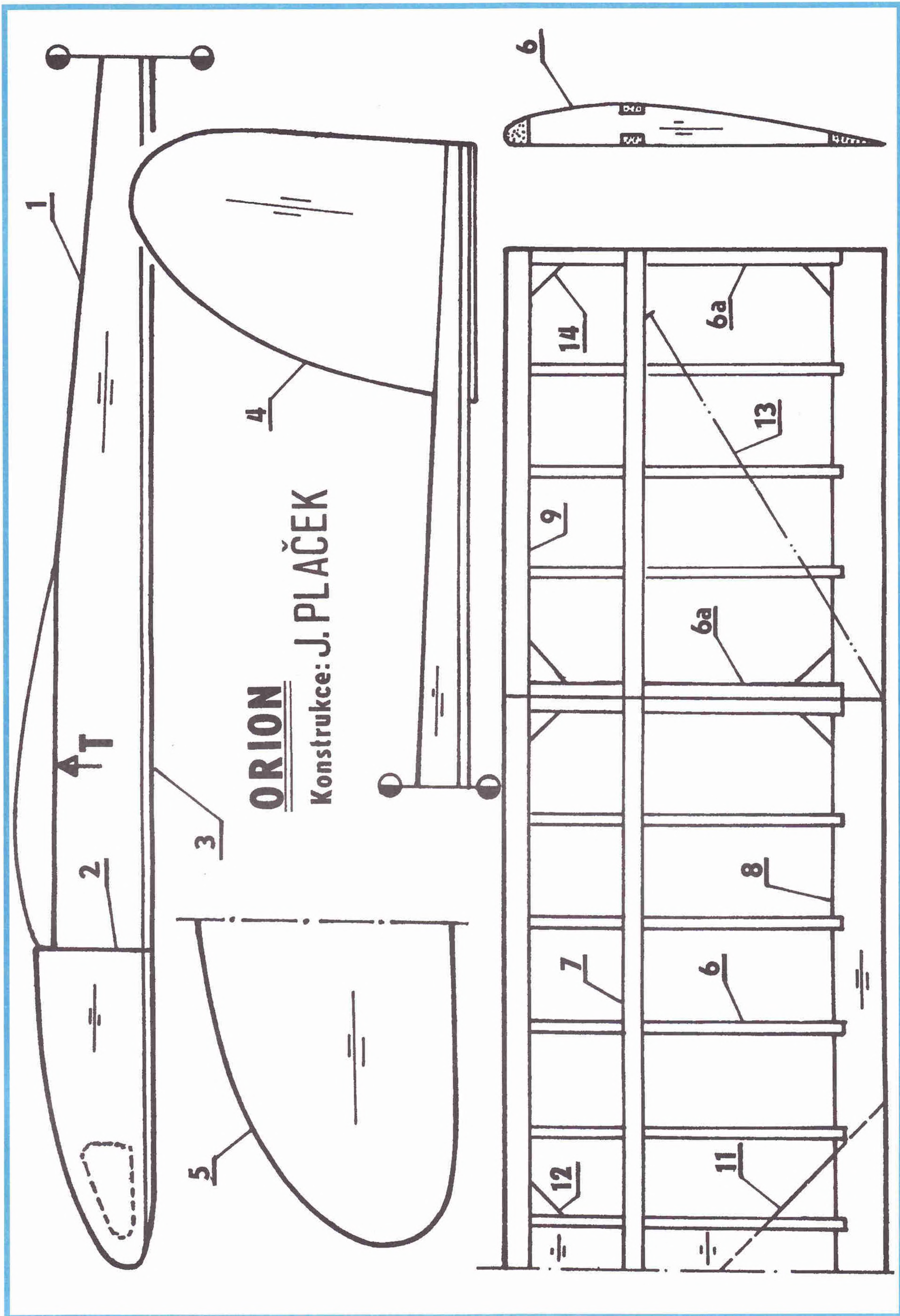
**Potah a povrchová úprava.** Všechny díly modelu potáhneme tenkým potahovým papírem (Japan, Modelspan). V nouzi můžeme použít i Mikalentu. Z vahových důvodů použijeme ke zbarvení pouze barevného potahového papíru. Křídlo vypneme třemi vrstvami zředěného vypínacího nitrolaku. Lakujeme jej zásadně v šabloně, v které také nakroutime na koncích uší malé negativy (1 až 1,5 mm). Trup a ocasní plochy natřeme dvěma vrstvami zředěného vrchního lesklého nebo zaponového laku.

**Sestavení.** K trupu přilepíme křídlo. Spoj oboustranně pojistíme přechodem z lepidla. K zadní části trupu přilepíme směrovku a zespodu výškovku. Při lepení křídla a ocasních ploch neustále kontrolujeme kolmost a souosost!

**Zalétání.** Zkontrolujeme polohu těžiště a pokud je třeba, model dovážíme modelínou tak, aby těžiště odpovídalo údajům uvedeným na stavebním výkresu. Pokud možno za bezvětří oriona zakloužeme do mírných levých kruhů (platí pro praváky). Házedlo vyhazujeme šikmo vzhůru v pravé zatáčce. Začátečníci se často dopouštějí zásadní chyby v tom, že jejich hod není dostatečně razantní. To má za následek to, že házedlo na vrcholu hodu již nemá dostatek energie na přechod do levé klouzavé zatáčky. Dobrých a stabilních výkonů dosáhneme jen častým a pravidelným tréninkem.

Foto: autor







## Jaká byla PI - liga 1996?

O pražské PI-lize pravidelně informujeme při jejím jarním startu a po jejím zakončení na podzim. Podle našich klubových zkušeností a převládajícím názoru, je to soutěž důležitá a snad je dobré o ní psát i nadále. Není to rozhodně soutěž obyčejná, létá se mnoho kategorií (až 14).

Používané letiště Sazená je ovšem letiště s velkým L a tak je dostatek plochy pro všechny. V loňském roce jsme měli již osmý ročník a příznivců, kteří si oblíbili soutěž i letiště je určitě dvojnásobek oproti začátku. Soutěž se každý rok upravovala a vylepšovala. Brali jsme i ohled na přání účastníků. Dosáhli jsme určitý standard a nyní je pro náš klub tento standard závazný. Co to pracovní znamená pochopí zkušený pořadatel soutěží. Pokud ovšem standard bude dlouhodobým zájmem závodníků určitě klesat.

Je již tři roky, když jsme poprvé připravili o život jednoho čunika, aby bylo konečně vyhlášení něčím neobvyklé. Je s tím dost práce, ale odměnou je způsobená radost druhým. Vždyť kolik modelářů a jejich přátel může ve svém životě něco podobného zažít? Zde musím vyzdvihnout nejen klubový „teamwork“, ale především našeho kamaráda, „četníka“ Čendu alias Zdeňka Rychnovského. To on umí sehnat naši oblíbenou pochoutku ještě živou a s jeho víkendovým kamarádem a partou z našeho klubu vznikne pro vás zaručené zdravé pohoštění.

Ale zpět k soutěži. Dnes její rozsah zaplní několik stránek výsledkové listiny. Stane se prostě, že někdo má model a chce létat na soutěži, chce být hodnocen a přijede v pravý čas na Sazenou. Naši starosti je, aby se dostal na výsledkovou listinu do určité kategorie. Při takové návštěvě je vtažen do modelářského hemžení o kterém neměl představu. Ve vzduchu jsou krásné speciály pro mezinárodní kategorie, a také krásné volně létající historické modely

(často jen z kuchyně R. Čížka). Mládež se využívá jednoduchými A-trojky a házedly. Otcové spíše malými gumáky (B1, P30). Bohužel se ztrácejí volně motoráky. Ono totiž, když to má motor a není v tom rádio a člověk neví co to samo o sobě udělá – asi už víte o té diře v zemi! Ale přece se dá něco dělat. Na začátek je možné postavit motoráka, který nebude létat špičkově, ale přesto poletí. A my na vás čekáme, aby ten Čenda nebyl stále sám. Jinak motoráky létají i na Sazené. Když je odlétán počet povinných startů je čas si zkusit i toho rádiáka a ten je většinou s motorem. Tak nějak lze stručně popsat co se na letišti děje a pro „volně modeláře“, je to dění určitě pohledné a spojené s příjemným setkáním s modelářskými kamarády.

V loňském roce se nám podařilo i přes 50% nepřízeň počasí, že už máme průměr více než 100 modelů přihlášených na soutěž. Máme z toho velikou radost, že se naše soutěž modelářům líbí a citíme se zavázání pokračovat. Jsou však i někteří, kteří dlouho nechápali a i dnes nemají naši soutěž rádi. Ale ti jsou raději doma a nám náladu nekazí. Třeba mají strach o žaludek a žlučník, kdyby přišli právě na naši závěrečnou soutěž spojenou s občerstvením. Věřte, že je na závěr srdečně zveme.

Nyní trochu statistiky:

Létalo se pět soutěží. Čtyři (březen, duben, září, říjen) se započítávaly do seriálu (sečítají se body za umístění). Pátá soutěž se odlétala trochu křečovitě, protože díky počasí, nám na ni zbyly asi tři hodiny. Vyhodnotili jsme tedy jen čtyři soutěže a rozdělili více než 80 cen věnovaných klubem a našimi sponzory. Ceny byly finanční, věcné, upomínkové, jedlé i dietní. Největší sponzor mimo náš klub byl pan Skokan, Fr. Tichý, J. Kalina a A. Tvarůžka. A protože ta poslední soutěž byla trochu zvláštní, daná stavem počasí, odměnili jsme také trochu soutěžící, především ty, kteří nedosáhli na maxima. Ukázalo se, že to bylo velké umění, takové bylo 26. října počasí mezi třináctou a patnáctou hodinou.

Na závěr této informace o jednom ročníku pražské ligy vás všechny, kteří se o ní dozvíte, co nejrůzněji zvu na další ročník 1997 jménem našeho modelářského klubu v Praze 4.

### Vítězové pražské ligy '96.

**A1 senioři:** Náhlovský, Klíma (Ro), Blažek; **junioři:** Bednář, Fialová, Hykš; **žáci:** Jarkovský, Šimek, Plaček

**A3 senioři:** Pařha, Veselka, Tichý; **junioři:** Bednář, Kliment, Janeček; **žáci:** Sýkora, Znamenáček, Janeček

**F1A senioři:** Náhlovský, Bednář, Klíma (Ro); **junioři:** Bednář; **žáci:** Jarkovský, Šimek, Krutský

**F1A/N senioři:** Špička, Skokan, Procházka; **junioři:** Keliš

**F1B senioři:** Rychnovský, Dvořák, Klíma; **junioři:** Hartl

**F1B/N senioři:** Popelář

**B1 senioři:** Janda, Holeček, Formánek

**P 30 senioři:** Belo, Trefný, Veselka; **junioři:** Hartl; **žáci:** Hamáček

**F1J senioři:** Pátek

**CO2 senioři:** Charvát; **junioři:** Svoboda; **žáci:** Bederka

**H senioři:** Pařha, Hykš, Pondělíček; **junioři:** Hykš; **žáci:** Znamenáček, Kohout, Černý

**Andulka II žáci:** Škrabiš

**Historici**

**A senioři:** Tichý, Pergler; **junioři:** Fialová; **žáci:** Beránek

**B senioři:** Popelář, Kalina, Kubeš  
(Celkem létalo 194 soutěžících)

Letošní PI-LIGA se létá v termínech 15. 3., 5. 4., 26. 4., 26. 4., 13. 9., 4. 10. a 25. 10. v kategoriích F1A, B, C, G, H, J, A3, H, P 30, CO2, historické A, B, C. Veškeré dotazy a přihlášky můžete zasílat na adresu: Milan Vydra, Molákova 574, 180 00 Praha 8.

Za LMK Praha 4 - Hobby centrum zpracoval: Milan Vydra

## POZVÁNKA

## NA SOUTĚŽ

Redakce obdržela pozvánku na mezinárodní soutěž halových modelů maket Interscale '97, která se koná v holandském Maastrichtu ve dnech 29. až 31. srpna 1997. Soutěží se v kategoriích F4D, F4E, F4F a F4 pist. podle pravidel FAI. Létat se bude v tenisové hale Dousberg Sport Center, vedením soutěže byl pověřen nejstarší leteckomodelářský klub De Rotterdamse Luchtvaart Club, který byl založen roku 1911.

Předběžnou registraci ohledně ubytování v hotelu nebo kempinku je potřeba zaslat do 1.3.1997. Přihlášky na soutěž se přimají do 1.8.1997. Veškeré informace a registraci můžete zasílat na: H.F.J.van Leeuwen, Papsouwseleen 180, 2624 EE Delft, The Netherlands. Tel./Fax...31 15 2610972

(bob)

## POZVÁNKA

## Ing. Miroslav Horáček

Právě v čase bilancování uplynulého roku nás velmi zarmoutila zpráva o náhlém úmrtí jednoho z modelářů – pana ing. Miroslava Horáčka.

Pan Horáček se narodil 7. listopadu 1927 v Osvětimanech, později se stal jedním ze zakladatelů raketového modelářství v tehdejší Československu. Jako voják z povolání měl k tomuto koníčku velmi blízko. V roce 1964 – s několika dalšími nadšenci – ustavil Raketomodelářský klub v Dubnici nad Váhom a byl zvolen jeho prvním předsedou. Podílel se nemalou měrou na zahájení první sériové výroby raketových motorků ve firmě ADAST Dubnica (vůbec první sériová výroba v Evropě).

V roce 1965 se už jako člen reprezentačního týmu ČSSR (spolu s pány Šaffkem, Drbalem, Jelinkem, Pazourem a Richterem) zúčastnil první mezinárodní soutěže v polském Krakově a také dalších mezinárodních soutěží raketových modelářů. Podílel se také na uspořádání prvního „Dubnického máje“, který se stal později oficiální soutěží FAI.

Roku 1967 byl přeložen do Adamova a tím také začal věhlas klubu RMK Adamov. Zde ing. Horáček působil aktivně až do roku 1990. K raketovému modelářství přivedl nejen své čtyři syny, ale také několik generací adamovských kluků – raketových modelářů, z toho některé až na vrcholovou úroveň. Svě dlouholeté zkušenosti, vědomosti a um předával dále jako instruktor a rozhodčí. Svým nadšením pro modelářství „infikoval“ celou jižní Moravu, kde jeho zásluhou vznikly nové kluby, např. ve Vémyslicích a Letovicích.

V důchodovém věku se i přes nemoc, která jej postihla ještě rád zúčastňoval soutěží alespoň jako divák a dobrý rádce. O to víc nás zpráva o úmrtí našeho přítele a kamaráda Mirka Horáčka zaskočila.

Čest jeho památce!

Za všechny raketové modeláře a především ty z okresu Blansko Jiří Kašpar  
RMK Letovice





# 1V EXPERIMENT F3JEX

Kdo jednou poznal krásu a technickou vyspělost modelů na elektropohon je navždy ztracený a neodolá tomu, aby si nepostavil další. Postavil jsem již osm různých typů elektromodelů. Od hornoplošníků, přes dvoumotorový pohon, akrobatického speciála, až po současnou verzi F5D – samozřejmě vždy pro zábavu. O tom, že ovládání těžšího a tím rychlého elektroletu není odpočinkové a ani vhodné pro dříve narozené, mi potvrdí každý kdo elektrolety létá. Chtěl jsem proto mít model s elektrickým pohonem, splňující vysokou technickou úroveň a zároveň pohodové létání zejména na rovině s tím, aby se model vždy dostal do termiky. Hlavním předpokladem bylo co nejnižší plošné zatížení, ale s dobrou pronikavostí proti větru a s minimálním opadáváním při přelétávání z jednoho stoupavého proudu do druhého tak, aby půlhodinové lety byly běžnou záležitostí.

K dispozici jsem měl stávající pohonnou jednotku z modelu CHERRY s elektromotorem SPEED 700 TURBO 9,6 V. Vrtuli 230x120 mm, baterii SANYO 8N-1700 SCR, regulátor GRAUPNER a pět kusů serv HITEC HC 80.

Základem koncepce elektroletu nazvaného 1V EXPERIMENT F3JEX je celobalzová konstrukce a křídlo s profilem s měnitelným zakřivením odtokové části od profesora Epplera E-214. (MO 2/1981).

Domnívám se, že se mi záměr podařil. Model o rozpětí 3900 mm a letové hmotnosti 2080 g na jedno nabití baterií vystoupá i třikrát do takové výšky, kdy je model ještě vidět a jsem schopen ho vůbec řídit. Prozatím vždy stačil jeden motorový let s tím, že vždy nějaký ten stoupavý proud našel. Při kroužení jsou všechny klapky křídla nastaveny na  $+10^\circ$  (je možné nastavit trimem velikost kroužení – vysílač odložit a dívat se jak model sám krouží), pro přeskok k jinému stoupání jsou veškeré klapky přestaveny na  $-6^\circ$ , totéž lze využít pro zkrácené přistání (postačují však jen prostřední klapky) a pro případ, že stoupavý proud nechce model pustit, (i tak velký model zesponu celý v červené barvě se dokáže ve velké výšce ztratit), plné nastavení klapky v systému Butterfly – střední (brzdící) klapky  $+10^\circ$ , křídélka  $-10^\circ$ . Při motorovém letu se automaticky nastaví výškové kormidlo do polohy

$+1,5^\circ$  (z důvodu velmi štíhlého trupu nebylo možné nastavit záporný úhel osy motoru).

## POPIS KONSTRUKCE MODELU 1V EXPERIMENT F3JEX

**Trup:** je zhotoven z hranolu balzy. Hranol odpovídajících rozměrů (podle plánu, kde je největší průřez trupu otištěn v měřítku 1:1) je podélně rozříznut a slepen oboustrannou samolepkou. Potom je opracován do konečného tvaru.

Po rozlepení je vnitřek vydlabán na tloušťku stěny 6 až 8 mm. Motor je upevněn na překližkové přepážce, která je zalepena do stočené překližkové trubky a ta teprve vlepena do balzového trupu. Upevnění křidel na trup je čtyřmi polyamidovými šrouby M5, matice jsou vyrobeny z bukových

hranolů v bocích trupu. Po odzkoušení veškeré instalace uvnitř trupu a uchycení výškovky, jsou obě poloviny trupu k sobě slepeny. Motýlkové ocasní plochy

s „nosným“ profilem se nasouvají na ocelové dráty  $\varnothing 2,5$  mm, které jsou pevně zalepeny v bukových hranolech vlepených do konce balzového trupu. K lepení používám zásadně kyanoakrylátové lepidlo s dobrou zasychání 15 – 30 vteřin.

**Křídlo:** skládá se z pěti částí.

Střední část je opatřena klapkami, které jsou společně ovládány jedním servem – klapky jsou spojeny ocelovým drátem o  $\varnothing 1,5$  mm. Uši křídla jsou opatřeny křídélky (každé křídélko je ovládáno samostatným servem) a nasouvají se na střední část přes ocelové dráty (přední  $\varnothing 5$  mm, zadní  $\varnothing 3$  mm). Vodiče pro serva jsou protaženy křídlem a zakončeny konektorem. Winglety se nasouvají na ocelové dráty o  $\varnothing 1,5$  mm. Konstrukce křídla je klasická: borovicové nosníky a balzová žebra. Celá konstrukce křídla má celobalzový potah z balzy tloušťky 1 mm. Winglety mají potah z balzy o tloušťce 0,8 mm. Klapky a křídélka jsou dutá, sestavována na speciálním přípravku z důvodu udržení přes-

ného prohnutí. Panty klapky a křídélka tvoří nažehlovací fólie.

**Ocasní plochy:** každá polovina je sestavena pouze z balzových žebér, náběžné a odtokové balzové lišty, která je potažena balzou tloušťky 0,6 mm. Kormidla jsou dutá. Panty kormidel tvoří potah z nažehlovací fólie.

Veškeré díly modelu jsou nažehleny fólií Oracover v barevné kombinaci: trup je stříbrný, křídlo a ocasní plochy mají bílou vrchní část, spodní část je v barvě červené z důvodu dobré viditelnosti ve velkých výškách.

Model je tedy zcela rozkládací a přepravuji jej v krabici o rozměrech 1500x 330x80 mm (!).

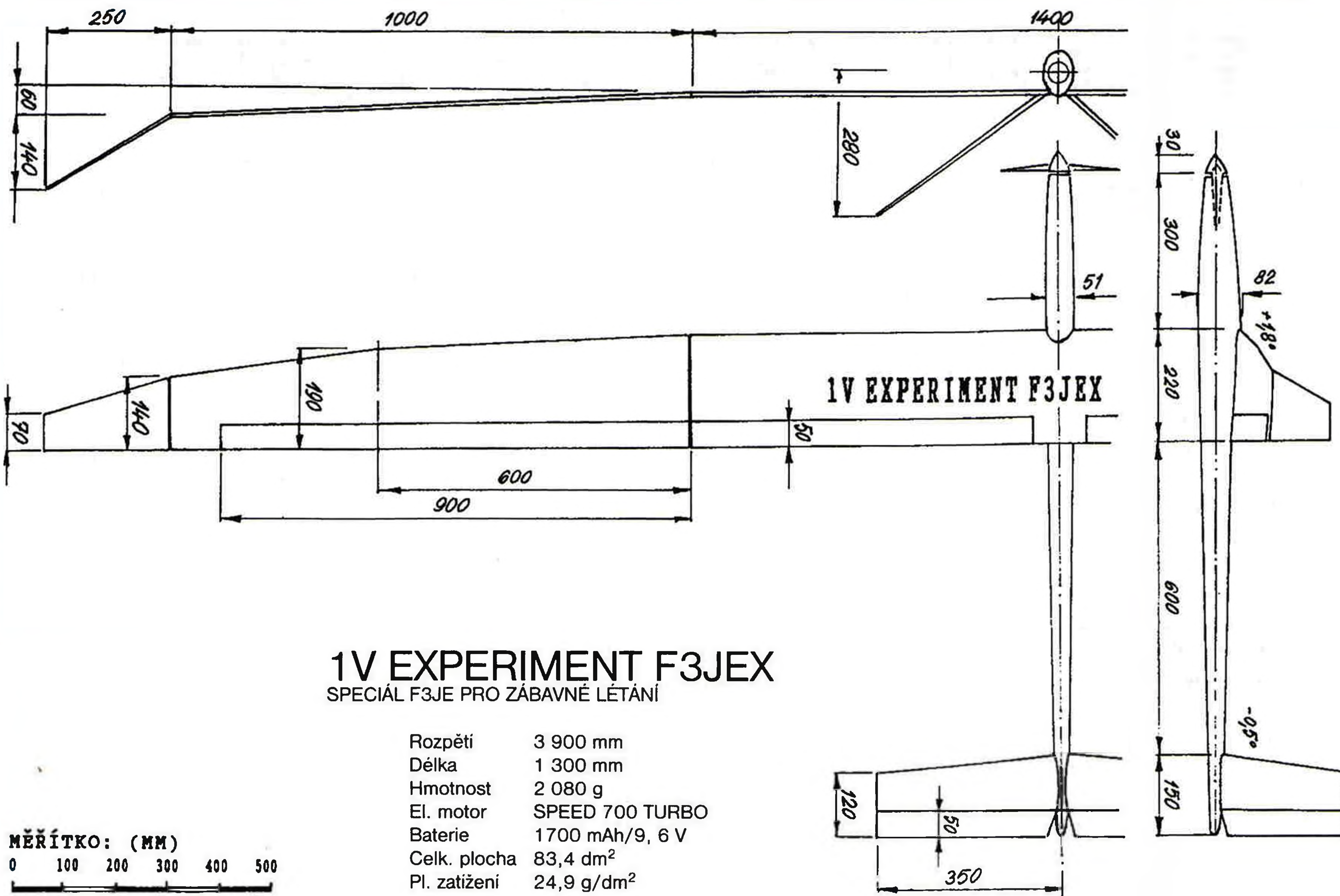
**Radiové vybavení:** model potřebuje minimálně šestikanálovou soupravu (pět serv a spínač elektromotoru se společným napájením). Vysílač musí mimo jiné umožňovat mix pro motýlkové ocasní plochy, třípolohové nastavování střední klapky, na křídle ovládání křídélka a společné plynulé nastavení křídélka do  $+ -$ , spínač elektromotoru s naprogramovaným potlačením výškového kormidla při motorovém letu.

Model létá s aparaturou Graupner MC 16 rozšířenou modulem na paměť pro dvacet čtyři modelů.

Ing. Vít VENKRBEC

Foto: autor





## SPORTOVNÍ KALENDÁŘ FAI PRO ROK 1997

Tento kalendář byl schválen předsednictvem CIAM FAI začátkem prosince 1996.

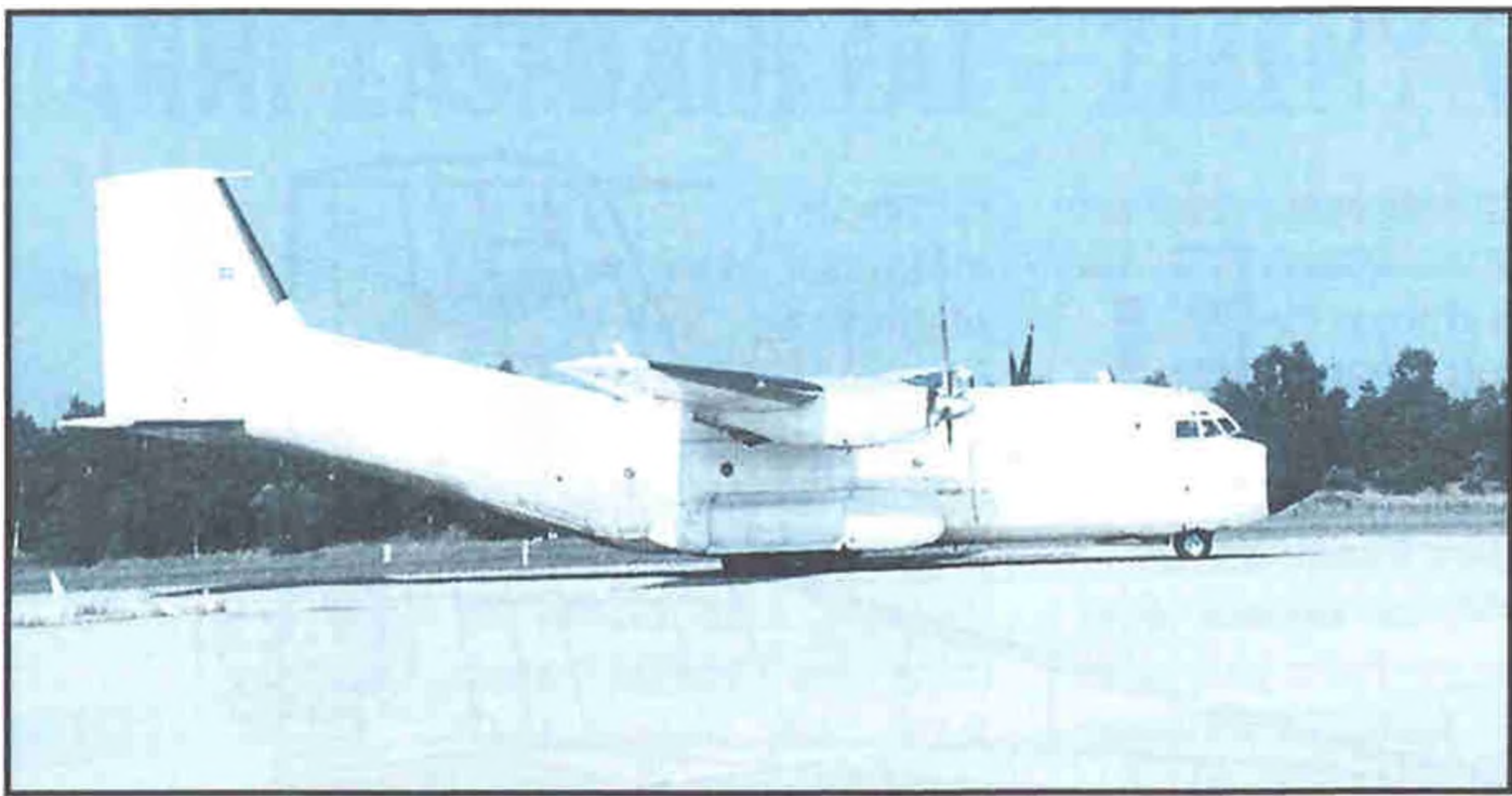
Během zasedání pléna na jaře letošního roku může dojít k některým změnám.  
Kontaktní adresy na pořadatele jsou k dispozici na sekretariátu Svazu modelářů ČR.

### MISTROVSTVÍ SVĚTA

18. až 24. 8.	F1A, F1B, F1C	Sazená, Česká republika
9. až 12. 9.	F1E (sen. a jun.)	Raná, Česká republika
<b>MISTROVSTVÍ EVROPY</b>		
30. 9. až 4. 10.	F1D (sen. a jun.)	Slanic, Rumunsko
<b>MEZINÁRODNÍ SOUTĚŽE</b>		
15. až 17. 2.	F1A, F1B, F1C, F1G, F1H, F1J	Lost Hills, USA
22. 2.	F1A, F1B, F1C	Pori, Finsko
22. až 23. 3.	F1A, F1B, F1C	Gjovik, Norsko
28. až 30. 3.	F1G, F1H	Egeln, SRN
28. až 31. 3.	F1A, F1B, F1C	Wagga/NSW, Austrálie
19. 4.	F1E	Liptovský Mikuláš, Slovenská republika
25. až 27. 4.	F1A, F1B, F1C	Victoria, Austrálie
16. až 18. 5.	F1A, F1B, F1C	Nova Pazova, Jugoslávie
24. 5.	F1A, F1B, F1C	Sezimovo Ústí, Česká republika
30. 5 až 2. 6.	F1A, F1B, F1C	Domsod, Maďarsko
6. až 8. 6.	F1A, F1B, F1C	Beja, Portugalsko
7. až 8. 6.	F1A, F1B, F1C	Lučenec, Slovenská republika
13. až 15. 6.	F1E	Turda, Rumunsko
21. až 22. 6.	F1A, F1B, F1C	Toledo, Španělsko
21. až 22. 6.	F1D	St. Denis en Val, Francie
26. až 27. 6.	F1A, F1B, F1C	Spišská Nová Ves, Slovenská republika
27. až 29. 6.	F1A, F1B, F1C	Rinkaby, Švédsko
30. 6.	F1A, F1B, F1C	Rinkaby, Švédsko
4. až 6. 7.	F1G, F1H, F1J, F1K	Gliwice, Polsko
11. až 13. 7.	F1A, F1B, F1C	Sibiu, Rumunsko
11. až 15. 7.	F1A, F1B, F1C	Orel, Rusko

12. až 13. 7.	F1A, F1B, F1C	Domsod, Maďarsko
19. až 21. 7.	F1A, F1B, F1C	Kijev, Ukrajina
25. až 27. 7.	F1A, F1B, F1C	Beauvoir sur Niort, Francie
26. až 27. 7.	F1A, F1B, F1C	Domsod, Maďarsko
31. 7. až 3. 8.	F1A, F1B, F1C, F1G, F1H, F1J, F1K	Thouars, Francie
1. až 2. 8.	F1A, F1B, F1C, F1G, F1H, F1J	Beer Sheva, Izrael
7. až 10. 8.	F1D	Maurage, Belgie
15. až 18. 8.	F1G, F1H, F1J, F1K	Sazená, Česká republika
16. 8.	F1A, F1B, F1C, F1H	Mostar, Bosna
18. až 24. 8.	F1A, F1B, F1C	Sazená, Česká republika
19. 8.	F1E	Kameralm, Rakousko
29. až 30. 8.	F1A, F1B, F1C	Egeln, SRN
5. až 7. 9.	F1A, F1B, F1C	Zulpich, SRN
7. až 14. 9.	F1A, F1B, F1C	Ankara, Turecko
9. až 14. 9.	F1E	Raná u Loun, Česká Republika
20. až 21. 9	F1A, F1B, F1C	Maastricht, Belgie
30. 9. až 5. 10.	F1D	Slanic, Rumunsko
3. až 5. 10.	F1A, F1B, F1C	Sacramento, USA
6. až 7. 10.	F1D	Slanic, Rumunsko
10. až 12. 10.	F1E	Oberkotzau, SRN
1. až 2. 11.	F1A, F1B, F1C, F1G	Bern- Muhlethurnen, Švýcarsko





Vývoj nového transportního letounu není snadnou a lacinou záležitostí, toho si byli již na konci padesátých let vědomí francouzští a němečtí průmysloví stratégové. Na základě jejich analýz došlo v roce 1958 k podpisu mezivládní francouzsko-německé smlouvy o vývoji vojenského transportního letounu. Rok po podpisu této smlouvy došlo k ustanovení společnosti TRANSALL (TRANSporter ALLianz) se sídlem v Brémách. Francouzský člen společnosti firma Nord Aviation odpovídala v rámci projektu za vnější část křidel, motorové gondoly a celkovou motorovou instalaci. Za německou stranu byly do společnosti zařazeny podniky Vereinigte Flugtechnische Werke a Hamburger Flugzeugbau, na které připadl největší díl vývojových a výrobních úkolů na novém letounu. Později v rámci reorganizace leteckého průmyslu v obou zemích, se účastníky sdružení stala francouzská Aérospatiale, německý Messerschmitt - Bölkow - Blohm a VFW - Fokker. I pohonné jednotky jsou záležitostí mezinárodní spolupráce, jedná se o britské motory Rolls-Royce Tyne R.Ty.22 vyráběné francouzskou SNECMA za spolupráce německého MANu a belgické FN.

Počáteční nadšení a velkorysé objednávky mající za cíl zaměstnat letecký průmysl v obou zemích začaly postupně opadat. I přes tyto těžkosti se podařilo dne 25. února 1963 dovést první prototyp označený C-160V-1 k prvnímu zálétávacímu letu na francouzském nebi. Německé stroje C-160V-2 a C-160V-3 vzlétly 25. května 1963 a 19. února 1964, spolu s tím byly dokončeny také dva kusy pro pozemní únavové zkoušky. Postupně bylo vyrobeno ve všech třech firmách celkem šest před sériových strojů označených C-160A.

2. srpna 1967 obdrželo francouzské i německé letectvo po dvou exemplářích C-160A do zkušebního provozu. K zahájení sériové výroby bylo všechno připraveno a tak se postupně začala ve všech třech zúčastněných firmách (VFW od května 1967, Hamburger - Flugzeugbau od června 1967 a konečně Nord Aviation od července 1967). Letouny byly dodávány ve verzích C-160D (Deutsch) pro německé letectvo, dvacet strojů této verze pozdě-

## TRANSALL C-160

Text, výkres a snímky: Petr Kolmann

ji provozovalo také Turecko, C-160F (France) pro letectvo francouzské. Následující verze C-160Z byla určena pro Jihoafrickou republiku, která odebrala devět kusů. Velkou snahu věnovala francouzská strana nabídce civilní verze C-160C, ta však nebyla vyrobena. I přesto se transally do civilního provozu dostaly, a to v poštovní verzi C-160P. Tuto verzi nasadila na linky Air France poprvé 22. června 1973. Postupně byly provozovány čtyři kusy této verze, které kromě nočního rozvážení pošty posloužily při vzdušném zabezpečení známého automobilového závodu Paříž - Dakar.

Na základě objednávky z roku 1977 odebralo francouzské letectvo dalších 25 strojů modernizované verze. K zálétávacímu letu této nové varianty C-160F lišící se od starších strojů především zařízením pro doplňování paliva během letu došlo 9. dubna 1981. Nové Transally odebrala v počtu tří kusů také Indonésie. Na žádost francouzského letectva byly upraveny dva letouny na verzi pro radioelektronický průzkum. Charakteristickým rysem této verze označované C-160 Gabriel jsou kontejnery na koncích křidel a dva menší na bocích zadní části trupu.

Za celou dobu výroby bylo z výrobních linek vypuštěno celkem 206 letounů ve všech verzích včetně prototypů a před sériových strojů.

### TECHNICKÝ POPIS

Transall C-160 je samonosný hornokřídový jednoplošník s klasickými ocasními plochami.

**Trup** je skořepinové konstrukce z lehkých slitin postavený podle zásady Fail - Safe (bezpečný při nehodě). V přední podkrytí je umístěn radiolokátor, následuje kabina pro čtyřčlennou posádku, za ní pak nákladový prostor

přístupný sklopnou rampou ve zvýšené zádi nebo velkými nahoru odklopnými dveřmi na levé straně přídě, případně z obou stran trupu dvířky za podvozkovými gondolami. Zesílená podlaha trupu je ve výši plošiny nákladního vozu a umožňuje přepravovat náklad o hmotnosti 16 tun nebo 81 vyzbrojených výsadkářů či 62 ležících raněných. Vypouštěcí zařízení umožňuje odhazovat náklady do hmotnosti 8 tun za letu. Prostor kabiny a nákladního je přetlakován.

**Křídlo** celokovové konstrukce se dvěma nosníky se skládá ze tří částí: středového obdélníkového centroplánu s motorovými gondolami a vnějších lichoběžníkových částí o vzepětí 3°26'. Křídlo nese dvoušterbinové, hydraulicky ovládané vztlakové klapky. Na centroplánu jsou umístěny brzdící klapky a na vnějších částech křídla výklopné spoilery.

**Ocasní plochy** obdobné konstrukce jako křídlo. Jsou vybaveny na náběžné hraně elektrickým rozmrazovacím systémem.

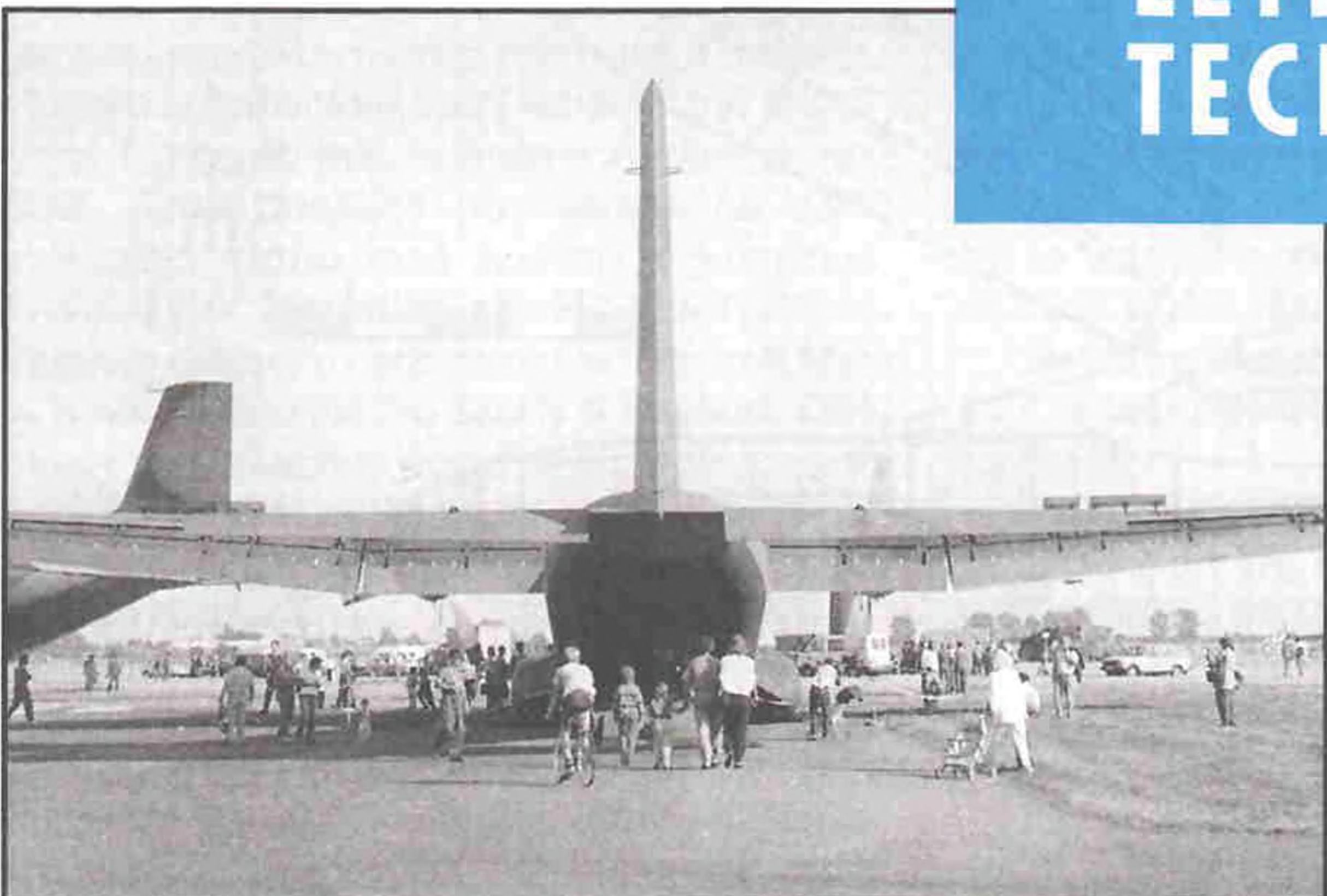
**Pohonná jednotka** je sestavena ze dvou turbohrádelových motorů Rolls-Royce Tyne R.Ty.20Mk.22, každý o výkonu 4549 kW, pohánějící automaticky stavitelné čtyřlísté vrtule Ratier - Figeac o průměru 5,5 m. Palivové nádrže umožňují pojmout 19050 litrů paliva. Pod křídla lze zavěsit přídavné nádrže, zvyšující zásobu paliva o dalších 9000 litrů.

**Podvozek** - zatahovací předového typu, odpružený olejovo-plynovými tlumiči, předové kolo se zatahuje do trupu, kola hlavního podvozku seskupená na každé straně ve dvou párech v tandemu se zatahují do gondol v bocích trupu.

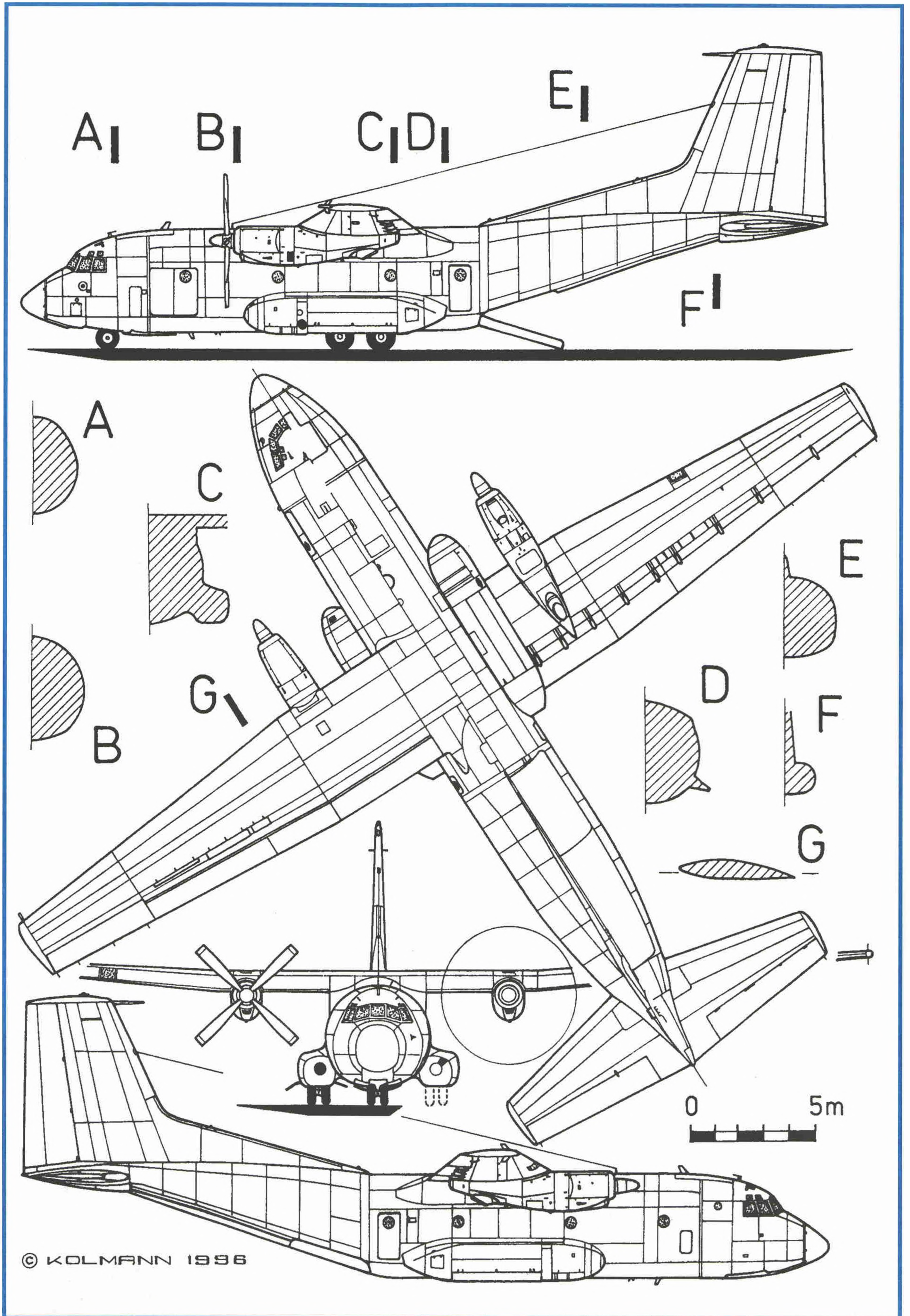
### TECHNICKÉ ÚDAJE

Rozpětí 40,00 m; délka 32,40 m; výška 11,65 m; nosná plocha 160 m<sup>2</sup>; hmotnost prázdná 28000 kg; hmotnost nákladu 16.000 kg; hmotnost maximální 49000 kg; rychlost minimální 177 km/h; rychlost cestovní 495 km/h; rychlost maximální 513 km/h; stoupavost 6,6 m/s; dolet až 5095 km; dostup 8230 m; délka vzletu do 10,5 m = 990m; délka přistání z 10,5 m = 869 m.

POZNÁVÁME  
LETECKOU  
TECHNIKU









# JARNÍ ZASEDÁNÍ FAI – ZMĚNY V PRAVIDLECH PRO VOLNÉ MODELY



Poslední jarní zasedání FAI se konalo pochopitelně na jaře 1996 a zpráva se sice již v některém z modelářských periodik objevila, přesto jsem přesvědčen, jelikož od roku 1997 budou platit nová pravidla (vzhledem k pravidelnému čtyřletému cyklu) a došlo k několika závažnějším změnám, nebude od věci, vyjde-li článek i v časopisu Modelář. Snaha o maximální informovanost je na místě i vzhledem k tomu, že v letošním roce se bude u nás konat mistrovství světa ve třídách volných modelů.

První částí zasedání je technické jednání (FFTM) subkomise (FFSC), které postupně posuzuje předložené návrhy. O výsledcích jednání referuje předseda FFSC Ian Kaynes na plenárním zasedání, které o návrzích rozhodne.

Na FFTM byla největší účast ze všech subkomisí, jak je ostatně běžným pravidlem.

Hlavní přijaté změny jsou:

**Třída F1A:** maximum v 1. kole je 3 min 30 s (platí pro mistrovské soutěže)

**Třída F1B:** svazek o hmotnosti 35 g gumy, zákaz ohřívání svazku

**Třída F1C:** doba chodu motoru 7 s v základních kolech, 5 s v rozlétávání.

Tyto a ostatní změny vstupují v platnost v novém sportovním kódu dnem 1.1.1997.

Dále o některých podrobnostech jednání:

**Třída F1A:** Podle mínění FFTM jsou stávající pravidla v dobrém stavu. Pro dánský návrh týkající se zvýšení maxima v prvním kole byla asi polovina zúčastněných. Plenární zasedání návrh schválilo. Ukrajinsko-ruský návrh na zkrácení vlečné šňůry na 40 m neprošel.

**Třída F1B:** Většina členů subkomise byla pro redukci hmotnosti svazku a konkrétních návrhů bylo více. Největší podporu získal návrh ze subkomise a prošel i v plenárním zasedání. Minimální hmotnost modelu je 195 g.

Při debatě o zákazu ohřívání gumových svazků se poukazovalo na nevhodnost bránění technickému pokroku, odpůrci srovnávali naopak situaci s třídou F1C, kde je vlastně podobné omezení v podobě paliva bez nitrometanu.

Přesné znění bude jako odstavec 3.2.11.d: „Během natáčení a před startem nesmí být použito přídavné teplo“.

Byla zamítnuta i možnost ohřevu svazku při chladném počasí.

**Třída F1C:** Všeobecný souhlas FFTM se snížením doby chodu motoru. Většina byla pro dánsko-rusko-ukrajinský návrh na 5 sekund. Hlavním argumentem, který vehementně prosazoval T. Koster, byla nadměrná výkonnost modelů. Jeho oponenti poukazovali na další zvětšování rozdílu mezi špičkou a průměrem i na to, že zkrácení doby chodu motoru přinese ve svém důsledku další zvětšování štíhlosti křídla a otevře prostor pro profily s klapkou. Obě strany měly značnou podporu od aktivních modelářů. Plenární zasedání ale zamítlo všechno, takže zůstává 7 s. Byl přijat pouze návrh na 5 s pro rozlétávání.

**Stavitel modelu:** Ze subkomise vyšel návrh pro zrušení pravidla i pro třídy F1G/H/J/K, aby se situace sjednotila pro všechny kategorie F1. Ve FFTM byl návrh podpořen a později schválen v plenárním zasedání. Francie podala návrh

na znovuzavedení pravidla o staviteli modelu, ale návrh nebyl podpořen.

**Časový rozvrh soutěží:** Dánsko podalo návrh, aby soutěže byly organizovány tak, aby se dvě kola létala pokud možno za beztermického počasí. Návrh byl plénem potvrzen.

**Organizace rozlétávání:** Bylo podáno několik návrhů na zkrácení délky kola a zvítězil umírněný návrh ze subkomise. Kolo bude zkráceno na 10 minut.

**Věk juniorů:** Bylo odstraněno ustanovení o minimální věkové hranici. Pro horní hranici platí, že soutěžící je nyní považován za juniora v celém kalendářním roce, ve kterém dosáhne věku 18 let. V důsledku toho se věk juniorů vlastně snížil.

**Plánování mistrovství:** Návrhy na pořádání mistrovství by se měly podávat dva roky před akcí a měly by být doloženy předběžným rozpočtem. Další návrh, podle kterého by měl pořadatel předložit skutečný hospodářský výsledek neprošel. Spojené státy namítly, že by to bylo zasahování do činnosti pořadatele. O to ale FFSC šlo, protože v poslední době se množí případy, kdy účastníci mají pocit že jsou „škubáni“. Zřejmě si nikdo z USA nestěžoval na MS v Maďarsku 1995. Předběžný rozpočet ovšem mnoho neříká.

**Měření času:** Všichni časoměřiči musí mít dalekohledy a na každém startovišti musí být jeden dalekohled na trojnožce. Podle švédského návrhu by stopky měly být digitální (ale nemusí). Odstavec o externích časoměřičích byl upřesněn na: „Družstva musí nominovat pouze zkušené časoměřiče a ti mají být vybaveni dalekohledy, stopkami a trojnožkami ... Pořadatel musí použít v první řadě tyto časoměřiče a pak teprve angažovat vlastní zdroje“.

**Přerušení soutěže:** Plénem odsouhlasilo návrh FFCS, že přerušené kolo musí být dokončeno co nejdříve, jakmile to podmínky dovolí.

**Přejímka:** Podle dánského návrhu se nebude již konat obvyklá přejímka před soutěží a příslušné paragrafy se mění na:

a) Certifikáty modelů musí být předloženy po příjezdu při registraci

b) Oficiální přejímka před soutěží se nekoná

c) Před začátkem soutěže má soutěžící právo si nechat oficiálně zkontrolovat vlečné zařízení (F1A), gumové svazky (F1B) a zdvihový objem motoru (F1C).

d) Před začátkem soutěže má soutěžící právo nechat si oficiálně zkontrolovat hmotnost modelů (pro všechny kategorie).

**Identifikace modelu:** V současné době se na výsledkových listinách používají zkratky zemí podle olympijské nomenklatury a pro označení modelů se budou používat od roku 1997. Návrh byra zvrátit toto rozhodnutí nebyl akceptován. Od roku 1997 platí francouzský návrh: S výjimkou halových modelů a maket musí každý model mít národní označení a pro volné modely číslo licence FAI nebo národní licence. Znaky musí být alespoň 25 mm vysoké a musí být na každém modelu alespoň jednou (nejlépe na horní straně levého křídla).

**Detekce termiky:** Všechny návrhy, směřující k omezení zařízení pro detekci termiky, byly zamítnuty.

**Juniorské modely:** USA navrhly netechnické verze tříd F1A, F1B, F1J a podobný návrh vyšel z Finska. FFTM návrhy nepodpořilo a byly staženy z programu. Ukrajina a FFSC navrhly, aby MS pro juniory se konalo ve třídách F1A, F1B a F1J. Tento návrh plénem schválilo.

**Počet modelů:** Dánové navrhli neomezený počet, návrh plénem neprošel.

**Pokus u větroňů:** Francie navrhla nový důvod k opravě u větroňů a sice pro případ, že cízí osoba manipuluje se šňůrou během startu. Při diskusi se však přišlo na možné problémy a tak se návrh vrátil pro další posouzení.

**Pokus do 20 sekund:** Dánové se znovu pokusili o jeho zrušení, ale plénem návrh neschválilo.

**Maximum v rozlétávání:** Protože současná úprava způsobuje extrémně dlouhá maxima v rozlétávání, sešlo se hned několik návrhů na změnu: vrátit přírůstky na jednu minutu buď pro všechny nebo alespoň pro některá rozlétávací kola. Žádný ze tří podaných návrhů nebyl schválen.

**Radiové ovládání:** návrh na zrušení současné možnosti ovládat rádiem motor a demalizátor u třídy F1C byl stažen z jednání.

**Tlumiče:** Novozélandský návrh na nepovinné tlumiče neprošel.

**Třída F1J:** Ukrajina navrhla principiálně nová pravidla, ale návrh v FFTM neprošel a byl stažen.

Nakonec pár vlastních komentářů: V subkomisi je řada osob, které jsou sportovně aktivní na nejvyšší úrovni. Zdá se, že někteří z nich se snaží pravidla ovlivnit tak, aby se hodila hlavně pro nejvyšší mistrovské soutěže a poněkud se zapomíná na to, že stejné předpisy platí i pro začátečníky. Nejagresivnějším představitelem této skupiny je T. Koster. Obávám se, že tato cesta, vedoucí ke komplikovaným a drahým modelům, cesta, která netoleruje nejmenší chyby (viz požadavek zrušení opravy do 20 sekund) vede do pekla. Je jen málo lidí, kteří jsou schopni a ochotni akceptovat tento přístup a jak se modely dále komplikují, jejich počet ubývá. Cílem druhé skupiny, mezi kterou se počítám sám, je spíše snaha o to, aby pravidla vyhovovala všem.

Žádný z obou přístupů nelze šmahem zamítnout. Možná by bylo pomalu nejlepší, kdyby se pravidla rozdělila do dvou skupin. K takovému rozhodnutí ale zatím není v subkomisi dostatek vůle.

Někdy se zdá, že se rozhoduje poněkud proti zdravému rozumu. Létat v rozlétávání sedmi, devíti, jedenáctiminutová maxima nemá smysl a přináší problémy s velikostí ploch a s viditelností, protože modely létají tak daleko, že správné měření je už za možnostmi lidského oka opatřeného dalekohledem. Návrh, který by tuto situaci omezil, však neprošel.

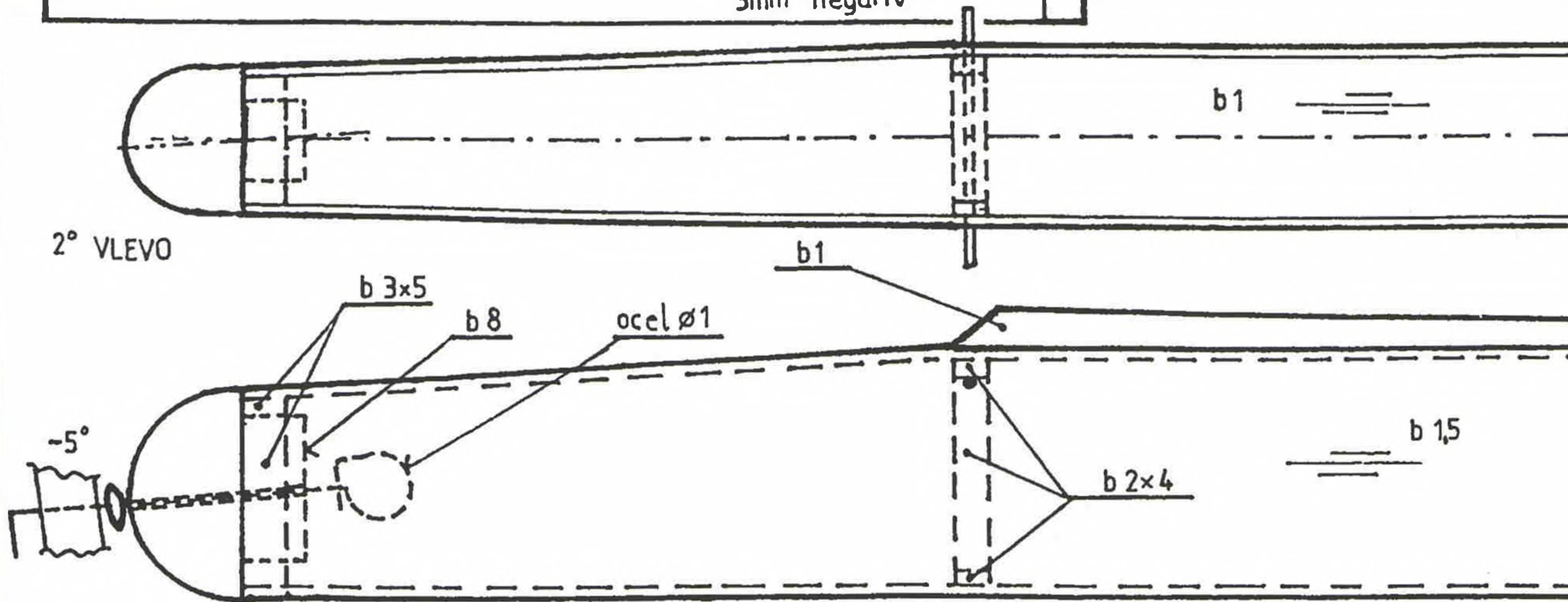
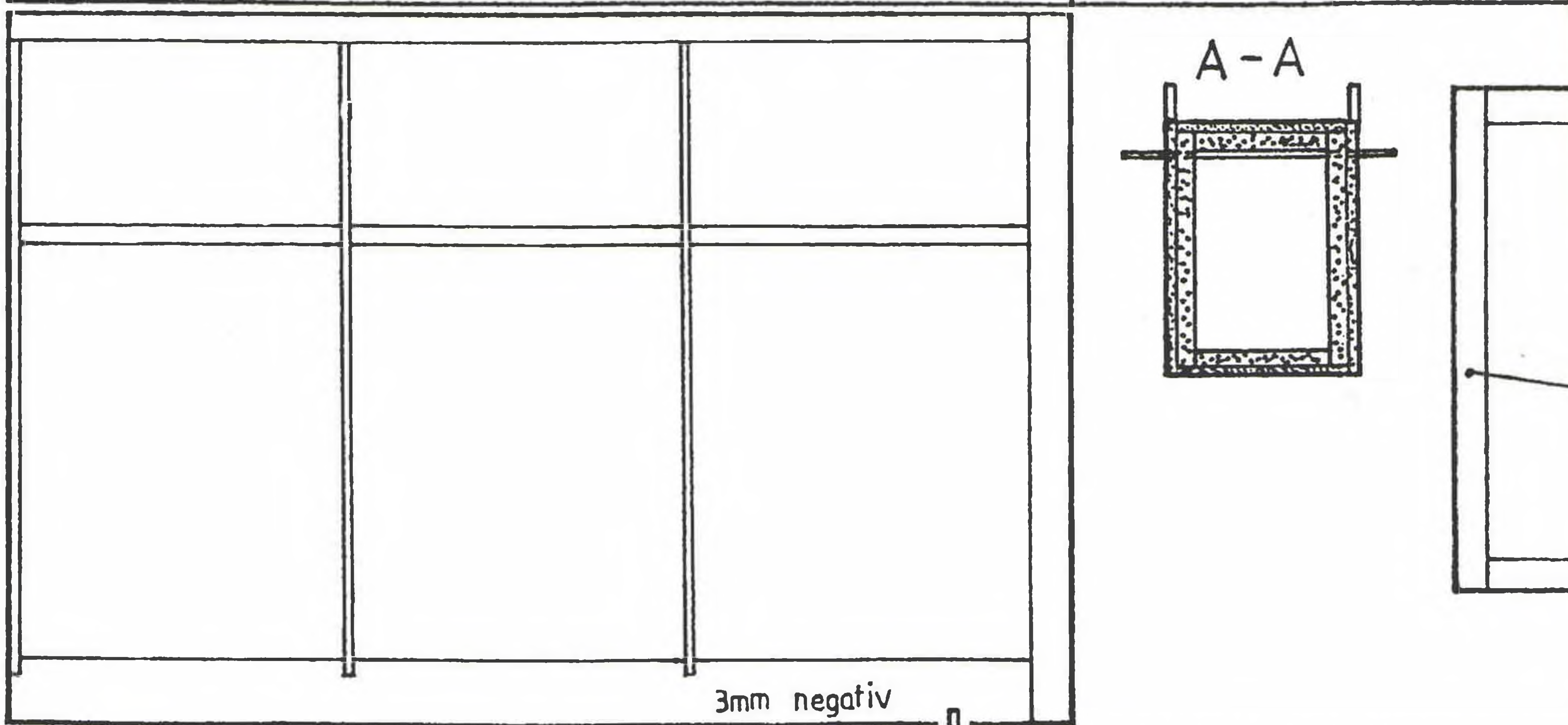
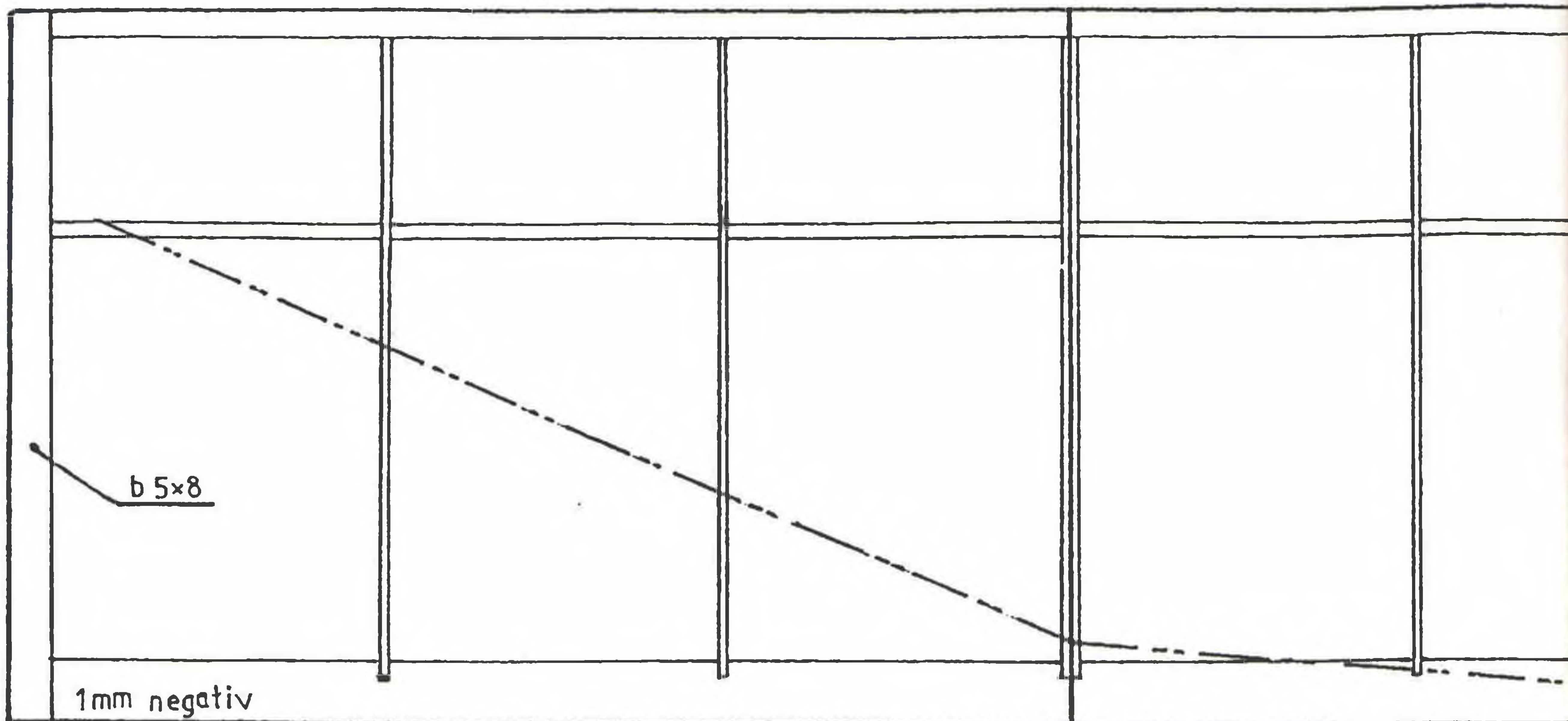
Snažit se o snížení počtu lidí v rozlétávání tak, že dvě kola budou bez termiky, povede k opačnému výsledku: výkonnost modelů je dnes taková, že za klidu létají všichni maxima bez problémů.

Potíže budou i s povinnými dalekohledy na trojnožkách, protože stativy jsou drahé, dalekohledy pro upevnění na stativ také nejsou běžné a po (jednorázové) akci je všechno drahé vybavení vlastně nanic.

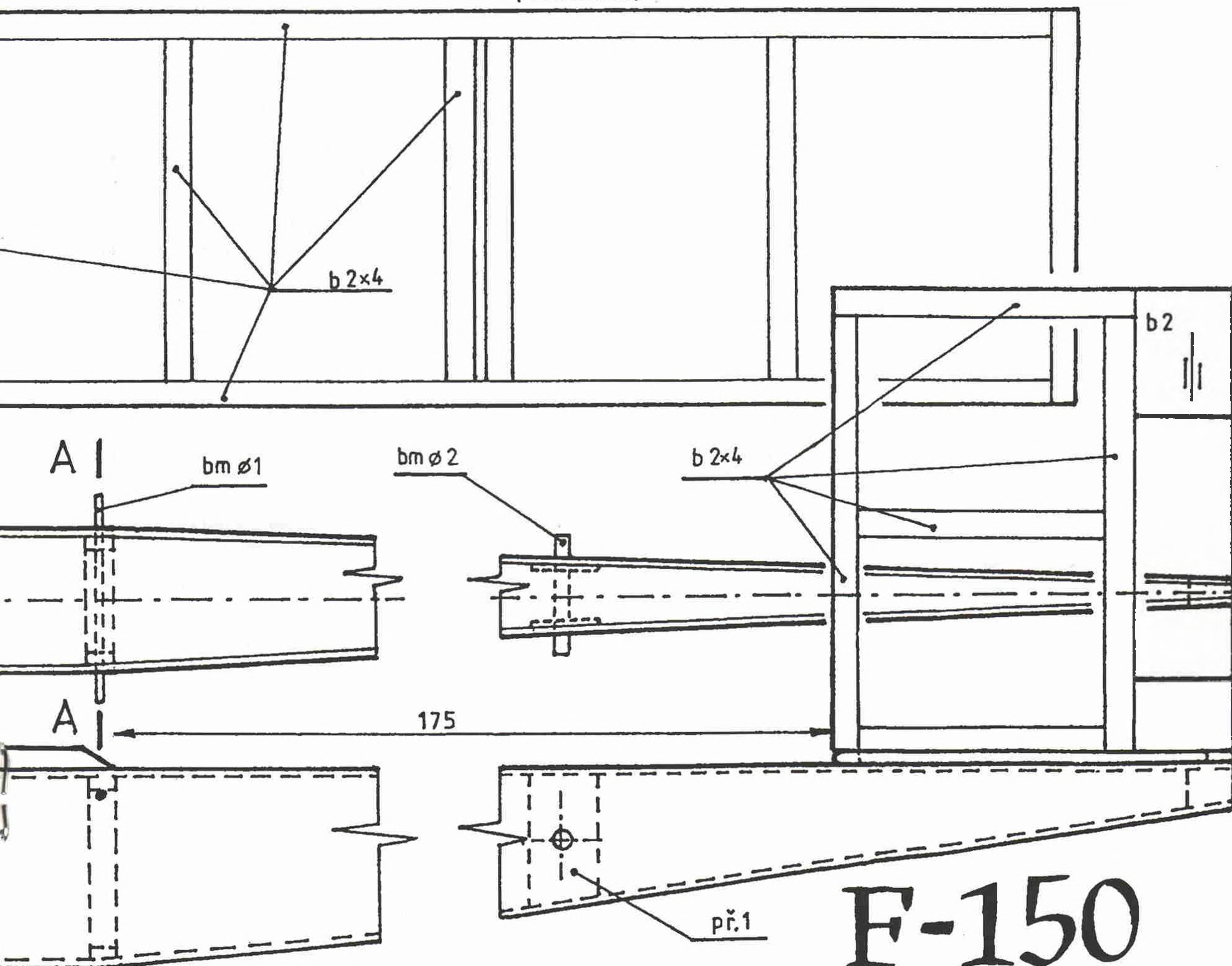
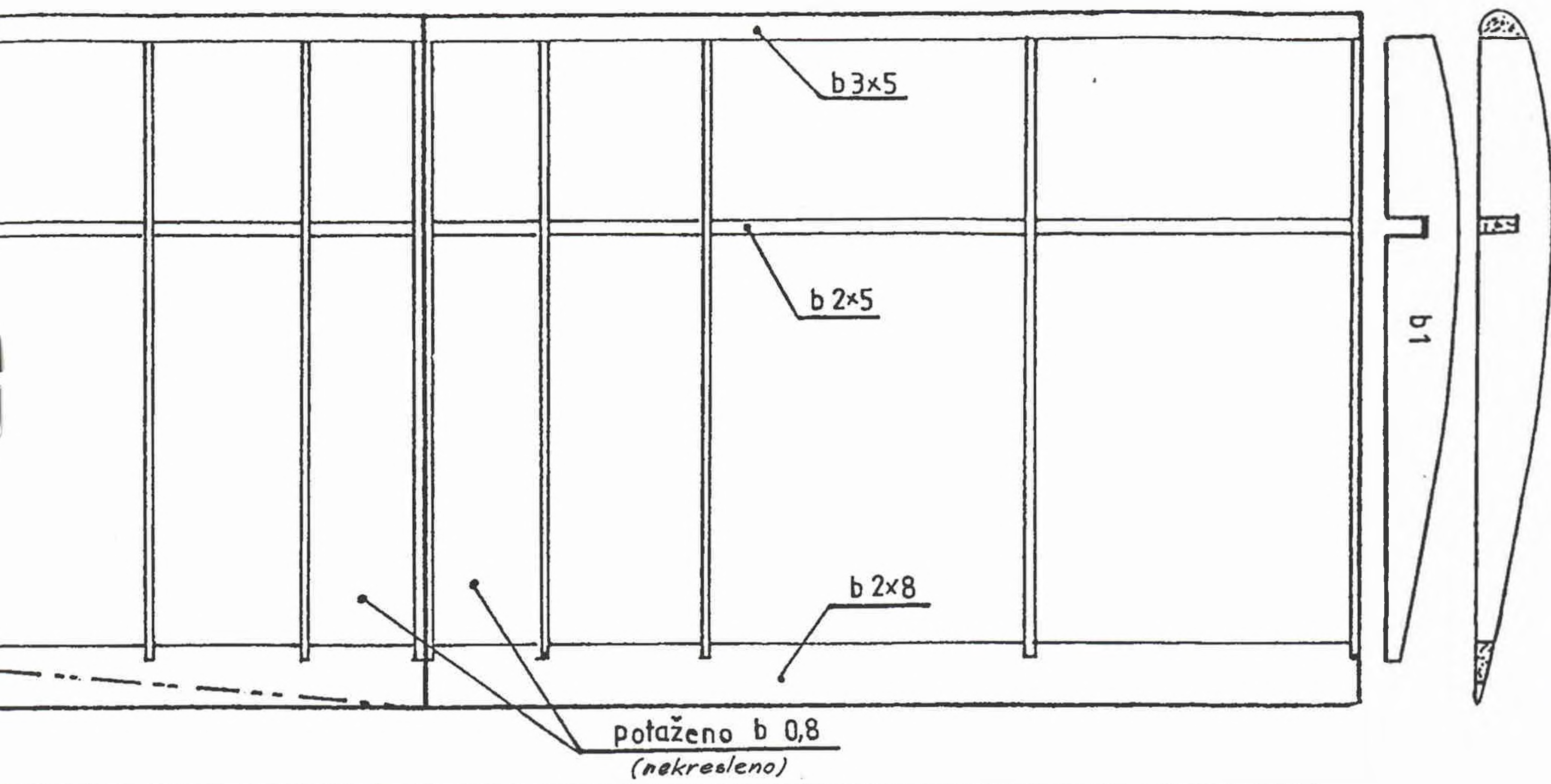
Od ledna 1997 se budou měnit kódy zemí z „leteckých“ na olympijské, u nás konkrétně nebude OK ale nově CZK. Na tuto skutečnost budeme muset reagovat a bude nutné, aby v tomto smyslu se změnila i naše licence a tudíž i označení modelů. Pokud tedy připravujete nové modely, doporučuji s jejich označením počkat.

Ing. Ivan Hořejší









F-150



# F 150

## malý model na gumový pohon

**Výkres a konstrukce:** Alois Rajnošek, Králův Dvůr

Tento model nemá zařazení v žádné oficiální kategorii. Vznikl z popudu známého kládenského modeláře J. Kubeše, který pořádá na jaře a na podzim soutěže malých gumáků s plastickou vrtulí o  $\varnothing 150$  mm. Proto jsem tento model nazval „Formule F - 150“. Létá v několika kusech mezi modeláři z Králova Dvora u Berouna.

### POPIS MODELU

**Trup:** 2 kusy bočnic vyřízneme z balzy tl. 1,5 mm, horní a spodní část trupu z balzy tl. 1 mm. Vybereme balzu velice lehkou. Do bočnic z vnitřku vlepíme několik příček pro

zpevnění trupu a překližkové výklížky pro uchycení gumového svazku tak, jak jsou vyznačena na plánu. Slepíme trup obrousíme jemným smirkovým papírem. Hlavici slepíme z několika silnějších odřezků balzy a obrousíme ji podle tvaru trupu. Pylon pro křídlo tvoří dvě bočnice vyříznuté z balzy tl. 1,5 mm, ve kterém jsou zalepeny bambusové kolíky o průměru 1 mm. Takto připravený trup nalakujeme a polepíme tenkým Modelspanem.

**Křídlo:** žebra vyřízneme z balzy tl. 1 mm. Dva kusy koncových žebírek vyřízneme z měkké balzy tl. 5 mm. Náběžná lišta je z balzy o průřezu 5 x 3 mm, stejně jako odtoková 8 x 2 mm a nosník křídla 5 x 2 mm. Náběžnou a odtokovou lištu zabrousíme do tvaru podle výkresu. Potah křídla tvoří opět tenký Modelspan. Vylakování křídla provádějte ve špendlíkové šabloně pro dodržení udaných negativů uší křidel. Levé ucho křídla má negativ 1 mm, pravé ucho má negativ 3 mm. Křídlo je na trup připoutáno gumou.

**Ocasní plochy:** VOP a SOP jsou rovné desky bez profilu. Slepíme je z balzových lišt

o průřezu 4 x 2 mm. Potah ocasních ploch je proveden tenkým Modelspanem. Doporučuji lakovat papír pouze zředěným lepicím lakem, při použití vypínacího laku dochází ke zkroucení. Na závěr přilepíme SOP na VOP a celý komplet na trup. Pro ty zkušenější doporučuji model vybavit determalizátorem.

**Pohon modelu:** zajišťuje plastická vrtule o průměru 150 mm. Gumový svazek doporučuji o průřezu 10 - 12 mm<sup>2</sup>. Nejlepší guma o průřezu 3 x 1 mm.

**Létání:** model dobře zakloužeme a pokud je to zapotřebí také dovážíme. Motorový let doladíme podkládáním hlavice. Pokud jste dodrželi negativy na křídle, měl by model stoupat během motorového letu v levých kruzích.

Takto seřízený model dokáže v dobrém počasí nalétat i minutový čas.

## CO VYŠLO v edici „PLÁNKY MODELÁŘ“

Uveřejňujeme úplný seznam doposud vydaných stavebních plánek jako odpověď zájemcům, kteří si je kdysi kupovali v modelářských prodejnách nebo mladším modelářům pro přehled ve vydaných titulech. Některé tituly z níže uvedeného seznamu vlastní redakce Modelář ve svém archivu. Zájemcům po dohodě s redakcí můžeme nabídnout xeroxové kopie.

### Řada A - základní

Číslo (1) **Z 326 Akrobat**, U-polomaketa čs. letadla na motor 2-2,5 cm<sup>3</sup>, Modelář 2/64; (2) **Delfin**, člun s letec. vrtulí na motor 1 cm<sup>3</sup>; (3) **Házedla**, čtyři házecí kluzáky; (4) **Iveta**, člun tříd E1 a E2 na elektromotor; (5) **Slavík**, větroň kat. A2, 1/65; (6) **Orion II**, větroň kat. A2, 8/64; (7) **Brouček**, U-model letadla na motor 1-1,5 cm<sup>3</sup>, 4/65; (8) **Leningradec**, U-maketa sovětského letadla na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 10/65; (9) **Limit**, větroň kat. A1, 11/65; (10) **Káča-4**, větroň kat. A2, 3/66; (11) **Netopýr**, U-model letadla na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 4/66; (12) **Pirueta**, volně létající vrtulník na motor 1 cm<sup>3</sup>, 7/66; (13) **Čolek**, člun kat. EX, 8/66; (14) **Major**, volně létající sport. model na motor 1-1,5 cm<sup>3</sup>, 11/66; (15) **Mustang**, cvičný U-model letadla na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 1/67; (16) **Wilga**, volně létající polomaketa polského letadla na motor 1-1,5 cm<sup>3</sup>, 2/67; (17) **„4ES“**, čtyři modely letadel na raket. motor řady „S“, 3/67; (18) **Spitfire Mk IX**, U-polomaketa anglické stíhačky na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 6/67; (19) **Čmelák**, volně létající polomaketa čs. letadla na motor 1 cm<sup>3</sup>, 8/67; (20) **Šipka**, sportovní U-model letadla na motor 1 cm<sup>3</sup>, 11/67; (21) **Mirka**, větroň A2, 2/68; (22) **Bella**, akrobatický U-model letadla na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 3/68; (23) **Pegas**, akrobatický U-model letadla na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 4/68; (24) **Pinta**, historická karavela z Kolumbovy flotily, 4/68; (25) **Vítězná A2** - z MS 1967, 5/68; (26) **7 modelů na neděli**, malé modely na gumu a raketový motor „S“, 7/68; (27) **P 51D Mustang**, U-polomaketa americké stíhačky na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 8/68; (28) **Galaxie-2**, akrobatický U-model letadla na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 11/68;

(29) **Turbulent**, volně létající polomaketa francouzského letadla na motor 1 cm<sup>3</sup>, 1/69; (30) **Zero**, polomaketa japonské stíhačky na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 2/69; (31) **Avia BA 122 + Zlin 42**, makety čs. letadel (M 1:20) na gumu, 3/69; (32) **Avia B 135**, U-maketa čs. stíhačky na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 5/69; (33) **Foton**, cvičný U-model letadla na motor 2,5-3,5 cm<sup>3</sup>, 6/69; (34) **Zenit**, větroň A2, 7/69; (35) **S-199**, U-polomaketa čs. stíhačky na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 3/70; (36) **La-7**, U-maketa sovětské stíhačky na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 5/70; (37) **Fit**, větroň kat. A2, 6/70; (38) **Vrabec**, sportovní U-model letadla na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 7/70; (39) **Čolek II**, člun kat. EX-500, 8/70; (40) **Orlík**, školní kabinový model letadla na gumu, 10/70; (41) **Airacobra**, U-polomaketa americké stíhačky na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 11/70; (42) **Avia BH 11 + Ponnier**, makety letadel (M 1:20) na gumu, 1/71; (43) **Kiki**, větroň kat. A1, 2/71; (44) **Aero A 14**, maketa čs. letadla (M 1:20) na gumu, 8/71; (45) **Saper 13**, vítězný větroň A2 z MS 1971, 10/71; (46) **Bede 4**, U-polomaketa amerického letadla na motor 1,5 cm<sup>3</sup>, 2/72; (47) **Kos**, volně létající sport. model na motor 1 cm<sup>3</sup>, 6/72; (48) **Jak 3 + Spitfire Mk XIV**, makety letadel (M 1:20) na gumu, 9/72; (49) **Trenér**, akrobatický U-model letadla na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 10/72; (50) **Jak 9P**, U-polomaketa francouzské stíhačky na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 2/73; (51) **Racek + Beta**, makety čs. letadel (M 1:20) na gumu, 7/73; (52) **Merkur**, jachta kat. EX-500, 8/73; (53) **Devoltine D 250**, U-polomaketa francouzské stíhačky na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 9/73; (54) **Turbo-Beaver**, maketa kanadského letadla (M 1:20) na gumu, 1/74; (55) **Vega**, větroň kat. A2 čs. vicemistra světa z r. 1973, 2/74; (56) **Mig 3**, U-polomaketa sovětské stíhačky na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 5/74; (57) **Edita**, jachta kat. EX-500, 8/74; (58) **Laag 3**, U-polomaketa sovětské stíhačky na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 10/74; (59) **Jak 18 PM**, U-polomaketa sovětského akrobatického letadla na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 11/74; (60) **4 Házedla**, házecí kluzáky pro začátečníky, 1/75; (61) **Raketové modely**, 3 rakety + 1 raketoplán

na čs. motor ZVS, 3/75; (62) **Delfin**, člun kat. EX-500, 12/75; (63) **Bejbi**, větroň kat. F1A (A2), 1/76; (64) **II-2 Šturmovik**, U-polomaketa sovětského bitevního letadla na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 4/76; (65) **Itoh 62-160 + Zlin XIII**, makety letadel (M 1:20) na gumu, 5/76; (66) **P 40 Kittyhawk**, U-polomaketa americké stíhačky na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 7/76; (67) **Bažant**, U-model letadla pro žáky na motor 1-1,5 cm<sup>3</sup>, 8/76; (68) **Siven**, větroň kat. A1, 10/76; (69) **Z 50L**, U-polomaketa čs. letadla - pro nová pravidla SUM - na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 11/76; (70) **Poštołka**, lét. kluzák kat. A3 pro začátečníky, 4/77; (71) **Tintitko**, lét. kluzák kat. A3 pro mírně pokročilé, 9/77; (72) **CHAI-19**, U-polomaketa sovětského letadla na motor 2,5-4 cm<sup>3</sup>, 10/77; (73) **Moskyt**, sport. U-model letadla na motor 1,5 cm<sup>3</sup>, 1/78; (74) **Ranquel**, sport. volně létající model na gumu nebo na motor CO<sub>2</sub>, 2/78; (75) **Linda**, model rybářského člunu kat. EX-500, 3/78; (76) **Fik**, větroň kat. F1A, 7/78; (77) **Pind'a + Vlastovka + Jeřáb**, tři házecí kluzáky pro žáky i pokročilé modeláře, 9/78; (78) **Hurricane**, U-polomaketa anglické stíhačky na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 12/78; (79) **Věčko**, větroň kat. A1, 2/79; (80) **Bede 1 + Bede 4**, makety (M 1:20) na gumový pohon, 6/79; (81) **Vitava**, model osobního parníku, 8/79; (82) **Martin**, upoutaný model na 1,5 cm<sup>3</sup>, 10/79; (83) **Hellio Courier**, model pro pohon gum. svazku nebo CO<sub>2</sub> 0,27 cm<sup>3</sup>, 1/80; (84) **Pony**, sportovní RC model na motor 1,5-2,5 cm<sup>3</sup>, 4/80; (85) **Ťuhýk + Stehlík**, modely s gumovým pohonem na plast. vrtuli pr. 240 mm, 9/80; (86) **S.E.5a**, maketa hist. letounu (M 1:20) na gum. pohon, 12/80; (87) **6 raketových modelů**, 1/81; (88) **Miky**, sportovní RC model na motor 2,5-3,5 cm<sup>3</sup>, 2/81; (89) **Kumul**, soutěžní větroň kategorie A1, 4/81; (90) **Rajka**, školní model na gumu, 5/81; (91) **Safir**, rádiem řízený nebo volně létající model dvouplošníku na motor 1,5 cm<sup>3</sup>, 7/81; (92) **Jantar**, soutěžní model lodi tř. EX-500, 8/81; (93) **783**, soutěžní model kategorie A3 9/81; (94) **Jiskra**, školní upoutaný model na motor 1,5 cm<sup>3</sup>, 10/81; (95) **Labe**



# MISTROVSTVÍ SVĚTA 1997 VE VOLNÉM LETU SAZENÁ 18.- 24. 8.'97

Téměř přesně na den se bude po třiceti letech konat v České republice vůbec největší vrcholná soutěž v leteckém modelářství – MS 1997 ve volném letu.

V této první informaci vás chceme seznámit pouze s programem mistrovství, na kterém je očekávána



+ **Vydra**, lodí kategorie EX-500, 7/82; (96) **Pap + Fifi**, soutěžní model na motor CO<sub>2</sub>, 4/82; (97) **Let 410 Turbolet**, upoutaná polomaketa na motory 1,5 cm<sup>3</sup>, 5/82; (98) **Ariane L-01**, maketa rakety (M 1:55), 6/82; (99) **Hit**, model kat. F1A, 8/82; (100) **Házecí kluzáky**, 12/82; (101) **Vega**, školní model větroně, 2/83; (102) **Sopwith Pup**, maketa stihacího letounu na motor CO<sub>2</sub>, 3/83; (103) **Xenie**, motorová jachta kat. EX 500, 4/83; (104) **Hela**, větroň kat. A1, 7/83; (105) **MB II Colibri**, upoutaná polomaketa kat. SUM 2/84; (106) **Honza II**, školní upoutaný model na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 3/84; (107) **Včelka**, model kat. A1, 4/84; (108) **Filip**, rekreační model na CO<sub>2</sub>, 6/84; (109) **Start**, školní upoutaný model na motor 1,5 cm<sup>3</sup>, 8/84; (110) **Švihák**, školní model kat. A3, 9/84; (111) **Čenda**, sportovní model poháněný gum. svazkem, 11/84; (112) **Letadla vítězů**, házecí a vystřelovací modely, 4/85; (113) **Kalendář soutěží na rok 1985**; (114) **Najman**, hlídkový člun kat. EX-500, 4/85; (115) **Biffa III**, motorová loď (M 1:50), 5/85; (116) **Soutěžní raketové modely**, 7/85; (117) **Mamba**, soutěžní model třídy FSR-E 2 kg, 10/85; (118) **Sirius**, školní rekreační RC model na motor 1,5 cm<sup>3</sup>, 11/85; (119) **Bolek a Lolek**, modely kat. P30 na gum. svazek, 12/85; (120) **Klaun**, sportovní RV model na motor 3,5 cm<sup>3</sup>, 3/86; (121) **Gogo + Jojo**, školní modely kat. A3 a A1, 5/86; (122) **Lancia Beta**, podvozek záv. automobilu (M 1:12), 6/86; (123) **Jak 50**, model kat. SUM na motor 2,5 cm<sup>3</sup>, 9/86; (124) **Bubák**, výkoný model kat. A3, 12/86; (125) **Be 250 Beta Major**, model na motor CO<sub>2</sub>, 4/87; (126) **Sagar**, model kat. EX-500, 5/87; (127) **Štítko**, školní model kat. F1A, 12/87; (128) **Z 75**, model kategorie A1, 2/88; (129) **Tsunami + Hříbě**, soutěžní modely na motor CO<sub>2</sub>, 4/88; (130) **Tereška**, model kat. P30 na gumový pohon, 6/88; (131) **Kajako**, cvičný RC model na motor 1,5 cm<sup>3</sup>, 8/88; (132) **Janek**, soutěžní model kat. A3, 9/88; (133) **Taktik**, soutěžní větroň kat. F1A, 12/88.

(pokračování)

účast družstev ze čtyřiceti zemí, včetně kompletního českého družstva.

Soutěžní létání bude, stejně jako před třiceti lety, na sportovním letišti Sazena, patříci Aero klubu Kralupy nad Vltavou (asi 35 km od Prahy – 9 km od Kralup nad Vltavou), stejně tak bude i ubytování v areálu České zemědělské univerzity (ČZU) Praha 6–Suchdol.

Z pověření Svazu modelářů České republiky byl založen organizační výbor mistrovství, který předkládá platný program MS 1997.

- 18. 8. Příjezdy a registrace účastníků v ČZU – Suchdol Tréninkové lety – Sazena
- 19. 8. Tréninkové lety – Sazena
- 17.00 Slavnostní zahájení v aule ČZU – Suchdol
- 20. 8. Soutěž F1A – Sazena
- 21. 8. Soutěž F1C – Sazena
- 22. 8. Soutěž F1B – Sazena

Časový rozpis soutěžních kol ve dnech 20.– 22. 8.'97, platný i pro soutěž Světového poháru 16.– 17. 8.'97.

- 1. kolo 7.00 – 7.55 přestávka 11.00–12.00
- 2. kolo 8.00 – 8.55 5. kolo 12.00–12.55
- 3. kolo 9.00 – 9.55 6. kolo 13.00–13.55
- 4. kolo 10.00 – 10.55 7. kolo 14.00–14.55
- Rozlétávání – 15.30

- 23. 8. Rezervní den, případné rozlétávání
- 19.00 Oficiální vyhlášení výsledků a ukončení MS 1997 v aule ČZU – Suchdol
- 20.00 Banket v klubu C – Suchdol
- Těsně před MS 1997 budou probíhat na letišti Sazena soutěže Světového poháru v kategoriích F1A,

F1B, F1C a otevřená mezinárodní soutěž v „malých“ kategoriích FAI:

F1H (větroně A1), F1G (COUPE D'HIVER), F1J (motorové modely 1 cm<sup>3</sup>), F1K (CO<sub>2</sub>) a kategorie oldtimerů SAM.

Program Světového poháru a otevřené mezinárodní soutěže:

- 15. 8. 6.00–18.00 registrace a tréninkové lety pro Světový pohár
- 6.00–10.00 registrace pro F1H, F1G, F1J, F1K, SAM
- 10.00–16.00 soutěže (bez soutěžních kol)
- 19.00 vyhlášení výsledků, ceny na letišti Sazena
- 16. 8. soutěž F1A
- 17. 8. soutěže F1B, F1C
- 21.00 ukončení, vyhlášení výsledků, ceny v ČZU – Suchdol

Podrobnější informace o jednotlivých soutěžích, vkladech, možnostech sponzorství, ubytování, případní zájemci pro časoměřičský a pořadatelský tým (angličtina má přednost) si mohou napsat či zatelefonovat na adresy:

Jiří Kalina  
Tasovská 365  
155 00 Praha  
tel./fax 02/3016537

Ivan Hořejší  
Nad přehradou 15  
5 321 02 Plzeň  
tel./fax 019/7828125

## PROČ POŘÁDÁME RODEO?

Byl to trochu nostalgický nápad oživit model typu RODEO z počátků éry upoutaných modelů. V současné době nejde ani tak o model jako o způsob závodění s upoutanými modely. Je snad každému jasné, že modely tohoto typu nebudou nikdy ozdobou světové modelářiny, ale mohou přinést velmi jednoduché a technicky zajímavé soutěžení. Myslím, že létání s technicky náročnými modely je pro začátečníka dost nemožné a dá se řešit jen nákupem modelů od těch, kteří je mohou postavit. To snad není pravý cíl modelářiny, modely nestavět, ale kupovat hotové. Potom ještě létání, jenom do kruhu, asi není úměrně vynaloženým prostředkům. Jak na to jít, to může být právě skryto v kategorii Rodeo. Model je možno zhotovit z nejrůznějšího materiálu, přesně z toho, který mohu a také umím opracovat. Stavebnice asi nikdo dělat nebude, protože je v nich málo práce, která přinese zisky a ještě by byla malá sériovost. Ale zpět k tématu. Modely Rodeo dovoluji uspořádat jednoduchou soutěž, kterou zvládne kdokoli a na terénu, který nemusí mít speciální povrch. Cena těchto modelů je v tom, že nejsou vůbec náročné na pilotáž. Při dodržení dávno známých stavebních zásad je s nimi možno brzy po nápadu postavit model, prakticky létat a soutěžit.

Aby nám ta „účka“ nezevšedněla není dobré stále jen létat tu jednoduchou úlohu – rychlost. Proto pořádáme jen dvě soutěže jarní a podzimní. Pobavíme se, jak už to při takových soutěžích bývá a můžeme zase přemýšlet, s jakou novinkou soupeře překvapíme za půl roku.

Právě všechny tyto „moje důvody“ o modelářské praktičnosti rodea, by mohly být použity pro zařazení takové soutěže do žákovských přeborů a mistrovství. Já dost dobře nechápu, že letecká komise o to nemá zájem, když například zahraniční zájem jsem již několikrát zaznamenal.

Děkuji všem, kteří aktivně podpořily soutěž

s modely typu Rodeo a oznamuji, že i v roce 1997 budou soutěže pokračovat. To, že máme podporu MVVS je pro nás dobrou injekcí a doufáme, že pan Obrovský nám zůstane nakloněn.

Jak postupovat při soutěži, když se nám sejdou na startu modely s jinými charakteristikami? Zásadně se snažíme podřídit konečné vyhodnocení tomu, aby si všichni zalétali. Proto na výsledkové listině najdete kategorie podle obsahu motoru, podle typu modelu a i podle věku pilota.

Vám, kteří máte pocit, že byste chtěli něco takového podniknout, mám na mysli stavbu modelu, pořádání soutěže, velmi rád poskytnu všechno, co já sám mám v našem klubu k dispozici.

V případě, že máte nějaký nápad nebo požadavek – zkuste ho řešit s námi – klubem LMK Praha 4.

## POHÁR RODEO 96

Absolutní pořadí:

- |                    |         |            |
|--------------------|---------|------------|
| 1. Milan VYDRA,    | Praha 4 | 113,5 km/h |
| 2. Dr. Jiří Čech,  | Homolka | 104,0 km/h |
| 3. Lukáš Vosecký,  | Štědrá  | 100,5 km/h |
| 4. Vlad. Pešek,    | Praha 4 | 98,0 km/h  |
| 5. Radek Filip,    | Homolka | 90,4 km/h  |
| 6. Old. Zatloukal, | Přerov  | 88,2 km/h  |
| 7. Rost. Křížek,   | Přerov  | 83,7 km/h  |
| 8. Michal Vosecký, | Štědrá  | 82,6 km/h  |
| 9. Petr Mašát,     | Praha 4 | 81,8 km/h  |
| 10. Milan Vydra,   | Praha 4 | 79,5 km/h  |
- (tučně = junior, kurzíva = žák)

Tato výsledková listina je zároveň pozvánkou na RODEO '97, které se koná v Letňanech dne 14. 6. a 11. 10. 1997.

Za LMK HC Praha 4 zpracoval Milan Vydra

Soutěže kategorie RODEO se podle kalendáře soutěží leteckých modelářů pro rok '97 budou konat nejen v Praze, ale také v Hradci Králové a Svitavách.

(Pozn. redakce)



# Dopravní vojenská vozidla Studebaker M28, M29 Weasel, M29C Crab

(I)

Ing. Martin V. Koller – Difrologický klub

*Poděkování za pomoc při získávání podkladů patří Jiřímu Tintěrovi a Petru Šimkovi.*

Vozidla o kterých pojednávají následující články, nejsou v naší zemi příliš známá. První bylo získáno pro Vojenské muzeum HÚ AČR v rámci jedné z výměn realizovaných náčelníkem leteckého muzea. Další vozidlo se nachází v rukách známého nadšence z Řevnic, „Džipáka“ Petra Šimka, který má vozidlo kompletní, pojízdné a za vlastní, čímž se zásadně liší od státěm placených „profesionálů“.

Idea vozidla pohybujícího se ve sněhu vznikla na obou stranách Atlantiku, a to jako následek vyhodnocení německého Blitzkriegu na přelomu let 1941 až 1942. Britským duchovním otcem byl Geoffrey Nathaniel Pyke, pracovník úřadu speciálních operací. S potřebou zabezpečení mobility operací britských jednotek v Norsku obsazeném Němci (Německo využívalo pro vývoj jaderné zbraně tzv. těžkou vodu ze závodu Norsk Hydro), seznámil svého velitele lorda Mountbattena. Ten inicioval zahájení vývojových prací a mezinárodních jednání o spolupráci s USA. Na základě Pykeho plánu měli britští vojáci v počtu 2000 až 4000 mužů, vybavení vozidly (pro které vybral jméno WEASEL – lasička) pro pohyb ve sněhu, zásadním způsobem rozrušit německou obranu okupovaného Norska. V jedné z variant plánu se dokonce počítalo s ústupem na území tehdejšího SSSR. Dalšími zajímavými cíli akcí v zimních měsících měla být rumunská ropná pole a elektrárny alpských přehrad. K účasti na vývoji „lasičky“ byli přizváni Američané, kteří v té době již vyvíjeli obojživelné vozidlo T 15. Celý další vývoj těchto vozidel se poté stal do značné míry jejich záležitostí.

V dubnu 1942 byly specifikovány základní požadavky: Schopnost jízdy v „těžkém“ i „lehkém“ sněhu, částečná schopnost jízdy v terénu bez sněhu, maximální rychlost 20 mil za hodinu, akční rádius 250 mil, schopnost přepravy

čtyř mužů nebo nákladu až 2000 kg, malé rozměry, vysoká manévrovací schopnost i v horském terénu, pancérování odolávající střelbě z ručních zbraní, možnost přepravy letadlem, možnost montáže archimedových šroubů namísto pásů. Později se objevil ještě požadavek na schopnost plavání. Projektovány byly dva typy, menší pro přepravu dvoučlenné osádky, větší pro čtyřčlennou osádku, nebo pro řidiče a náklad. Jako obvykle se všechny náročné požadavky zadání nepodařilo splnit. Proběhly zkoušky několika vozidel, z nichž se nejzajímavějším ukázal kanadský Bombardier, vyrobený později v počtu 129 kusů. Pro akce na „lasičkách“ byl vycvičen pluk o dvaatřiceti důstojnících, a s počtem 385 vojáků, dále dělený na dva prapory po třech rotách se třemi četami. Jedna četa byla složena ze dvou družstev. Mobilitu pluku zabezpečovalo 108 „weaselů“. Masivní útok na Norsko se nakonec nekonal.

Kanadsko-americký pluk, mající ve znaku hrot šipy pod jehož špicí bylo příčně napsáno USA a pod ním v ose svisle CANADA, byl nakonec rozdělen, přičemž Američané se stali součástí „Černých d'áblů“, hrdinů od Anzia. Kaňadáné byli přejmenováni na 474. I.F. a do Norska se dostali až roku 1946, kde „hostovali“ při odsunu německých zajatců.

Weasely se zúčastnily bojů v Itálii, vylodění v Normandii, bojů v Nizozemí a překročení Rýna. Obojživelná varianta M 29 C slavila úspěchy především na tichomořském válčišti. Hlav-

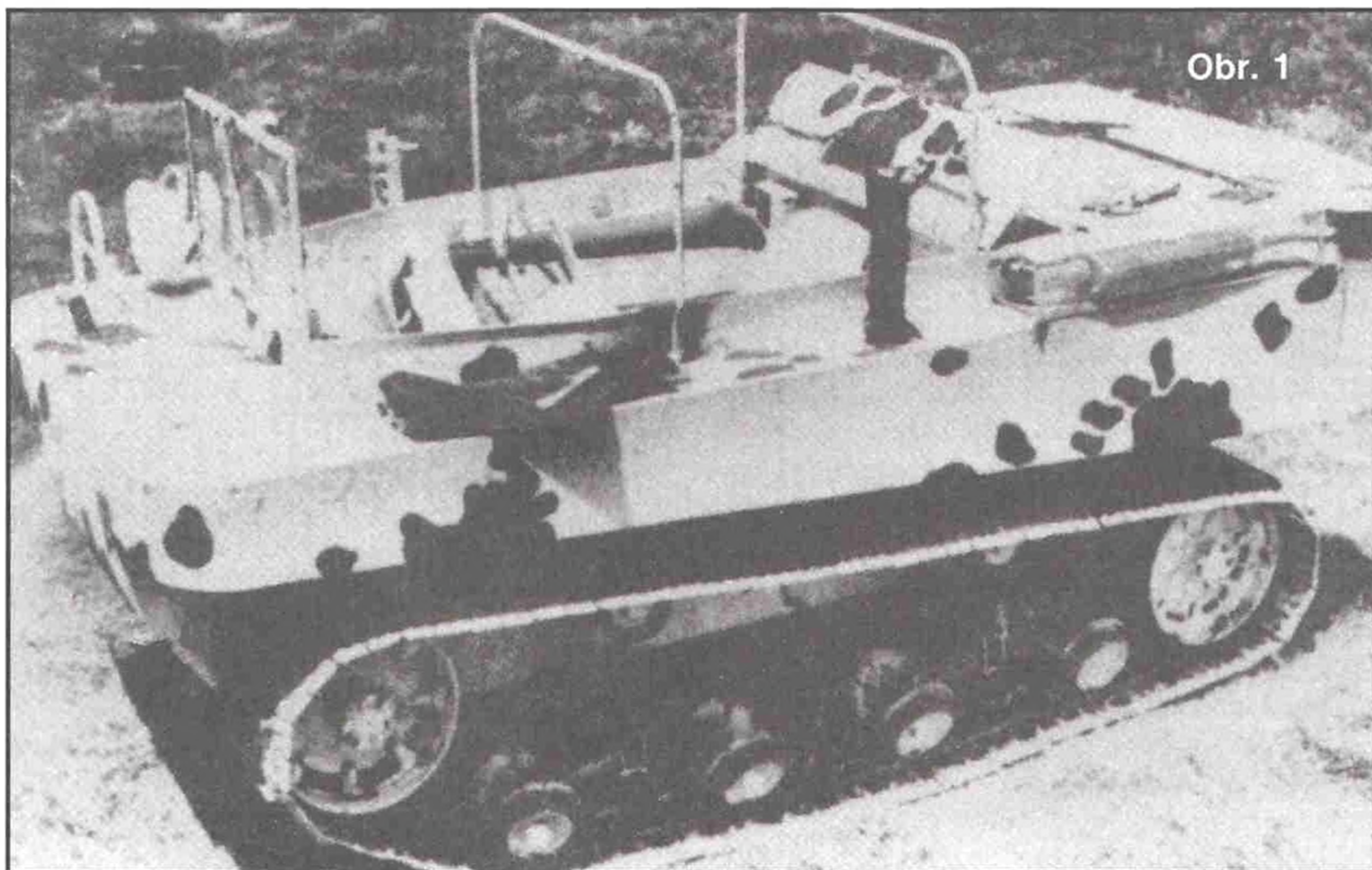
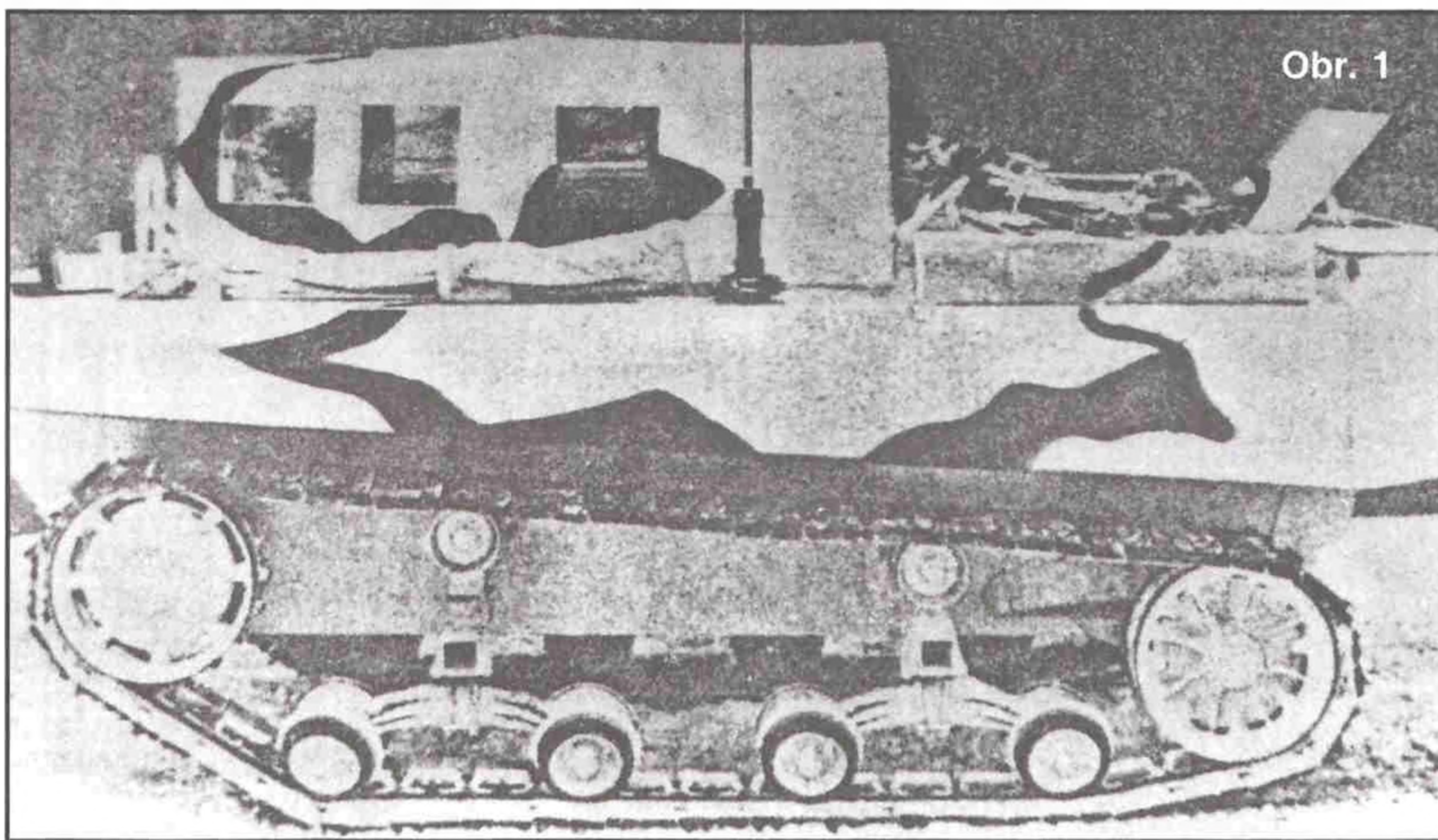
ním úkolem však pro tato vozidla nebyly nakonec sabotážní akce, nýbrž přeprava raněných, budování telefonních linek, tahání přívěsů, zásobování jednotek apod. Weasely si zabojovaly rovněž ve vietnamském a korejském konfliktu.

V podstatě existují tři vzhledově odlišná vozidla. Jde především o nejstarší dvoumístný typ M28, označovaný před zavedením do výzbroje jako T 15. Dále o větší čtyřmístný typ M29 (T 24) a pak o jeho obojživelnou variantu, označenou M29C.

Vývoj typu T 15 zahájila firma Studebaker z vlastní iniciativy již roku 1941. Po vypuknutí války s Japonskem došlo k urychlení vývoje a změnám v konstrukci. Výsledkem bylo zmenšení a odlehčení prototypů. Vznikl T 15 Cargo Carrier, což bylo malé jednoduché pásové vozidlo, určené k přepravě dvou osob v zasněženém terénu. Po úspěšných zkouškách v kanadské provincii Saskatchewan se rozběhla sériová výroba s označením M28 Cargo Carrier Weasel.

**M28 Cargo Carrier Weasel (obr. 1)**

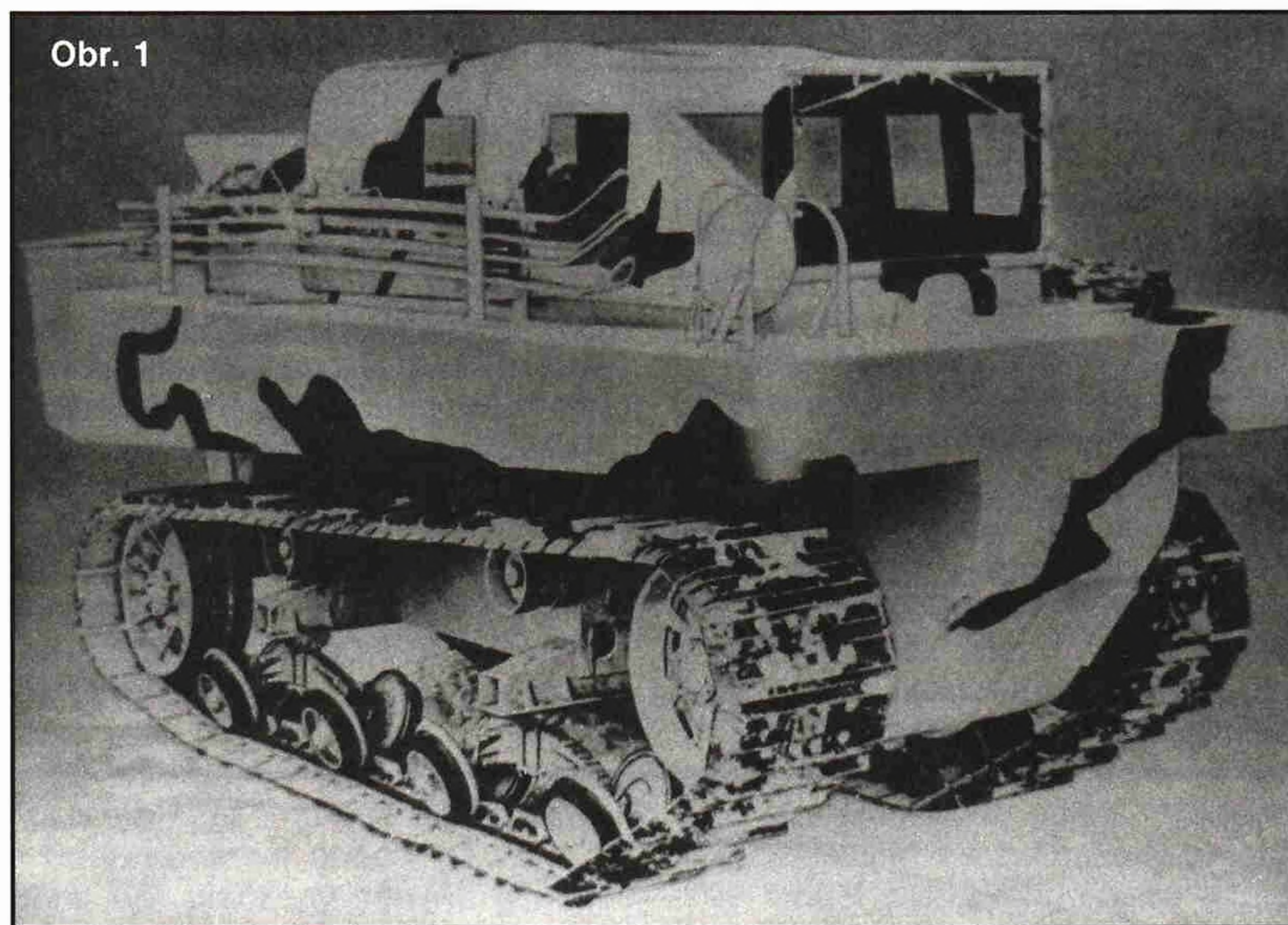
V korbě svařené ze silného (nikoliv pancéřového) plechu se v čele nalézá předávková převodovka, řídicí spojky a brzdy hnacích kol pásů, poháněných pomocí kardanového hřídele vedeného středem vozidla v tunelu pod dvěma sedadly, umis-



těnými za sebou v ose korby. Vysoko na vnitřní straně čelního plechu korby je upevněn spojkový a plynový pedál. V plechu kryjícím vrch korby se nachází šestihranný, shora otevřený, prostor osádky a kryt motoru. Obvod prostoru osádky obepíná asi 100 mm vysoký plechový lem, na kterém je uchycen sklopný rám čelního skla vybavený dvěma stěrači a rám plachtového krytu kabiny, osazeného osmi plastovými okénky. Na vrchu korby je umístěn reflektor s ochranným rámem (vedle čelního okna vpravo) a několik malých pozičních světel bílé barvy. Na pravé straně jsou držáky na dva páry lyží, na levé držáky lyžařských holí, izolovaný a odpružený držák antény, a za nimi tlumič výfuku krytý drátěným sítem. Na zádi za kabinou je umístěn krycí plech motoru, v případě potřeby vyklápěný vzhůru vpřed. Na něm kryt plnicího hrdla nádrže a držáky s ženijními nářadím. K zádi jsou připev-

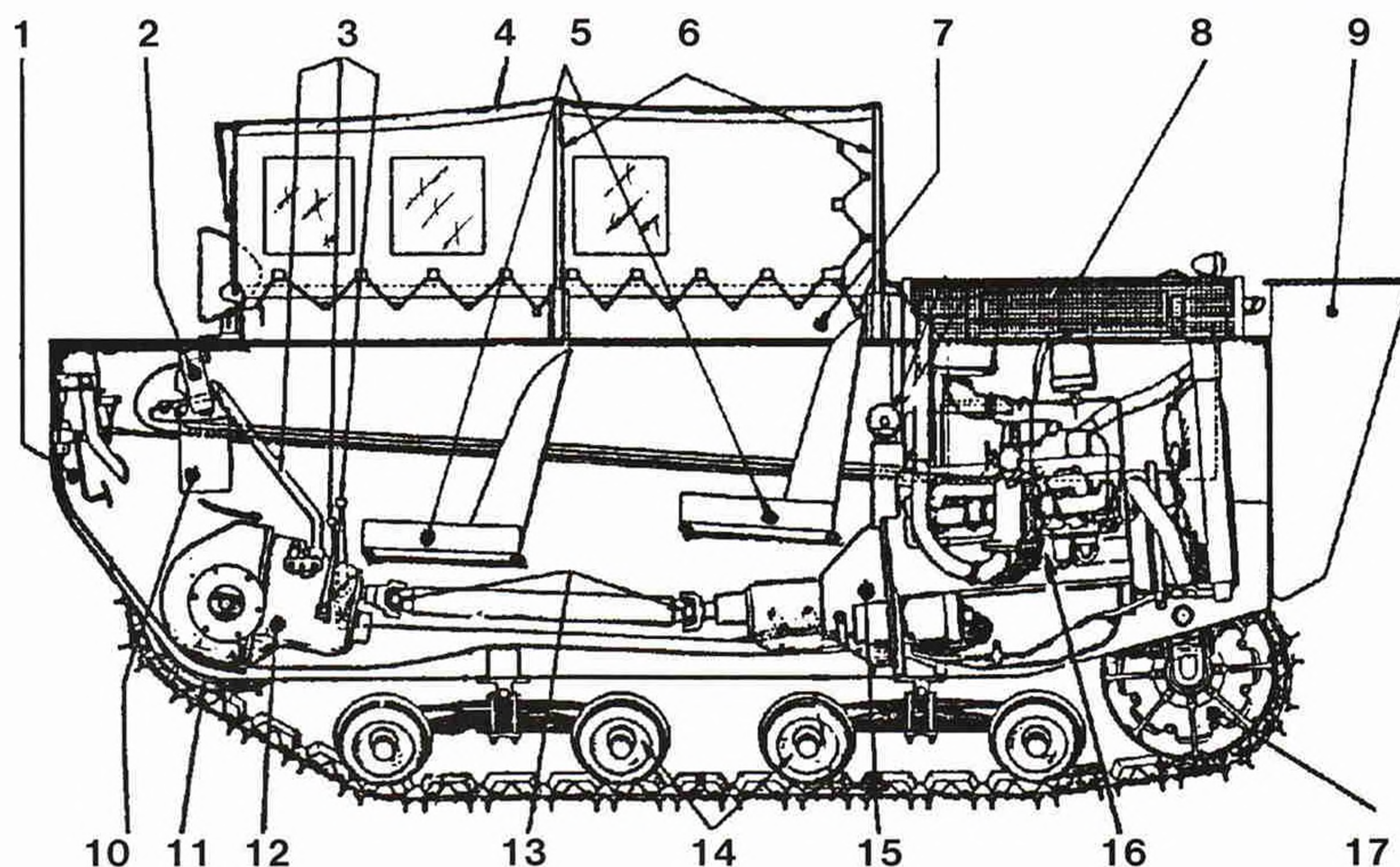


něny tři nákladní skříňky převyšující vlastní obrys korby, zakryté vpřed výklopnými poklopy. Pohon vozidla zabezpečuje řadový, šestiválcový motor Studebaker 6-170 Champion, chlazený vodou. Motor s objemem 2780 cm<sup>3</sup> má výkon 65 až 70 HP (= 50 kW) při 3600 otáčkách za minutu. Pohon hnacích kol pásů se děje přes suchou spojku a třírychlostní převodovku s jedním stupněm vzad, a kardanový hřídel působící na dvourychlostní přídavnou převodovku řídicích spojek. Pohyb v terénu zajišťuje pásový podvozek zvláštní konstrukce, tvořený hnacím (vpředu) a napínacím kolem, osmi pojezdovými kolečkami a dvěma kladkami na každé straně vozidla. Kolejový pás typu T 77 o šířce 450 mm je složen z jednačtyřiceti článků, tvořených kovovými patkami se středovými vodícími zuby. Spojení jednotlivých článků zajišťují dvě čtyřhranná gumová lana se zavulkanizovanými ocelovými lany. Po těchto gumových lanech pojíždějí pogumovaná pojezdová kolečka, tvarem připomínající kola železničních vagonů. Jejich další zvláštností je takové upevnění do společného



### M28 (řez vozidlem)

- 1 - ovládací pedály
- 2 - přístrojová deska
- 3 - řídicí a ovládací páky
- 4 - plachtový kryt kabiny
- 5 - sedačky
- 6 - rámy plachtového krytu
- 7 - plechový lem prostoru osádky
- 8 - kryt výfukového tlumiče
- 9 - skříňky na nářadí
- 10 - gyrokompas
- 11 - hnací kolo
- 12 - převodovka a rozvodovka
- 13 - kardanový hřídel
- 14 - pojezdová kola
- 15 - spojka
- 16 - motor
- 17 - napínací kolo



držáku (vždy dvě naproti sobě), že jejich osy svírají přibližný úhel 40°. Od držáku jsou odkloněna směrem dolů. Dvě a dvě dvojice kol (na každé straně) jsou spojeny pomocí listových per upevněných na příčných profilech, zapuštěných do dna korby. Činnost elektrické soustavy je zajištěna dynamem a akumulátorem na napětí 12 V. Zvláštností je přídavný elektrický vyhřívaný panel čelního skla.

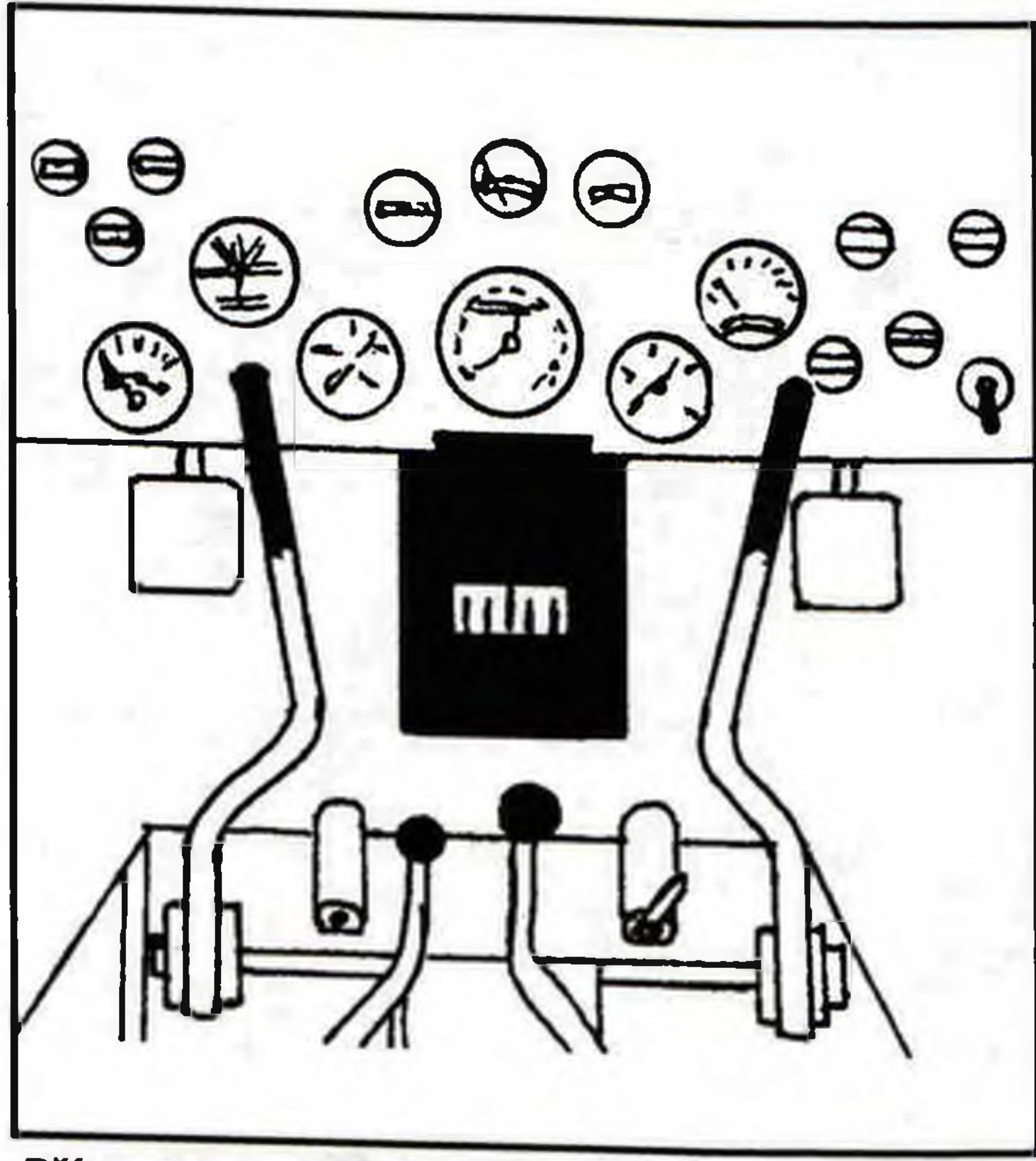
Řidič - sedící vpředu - ovládá a kontroluje vozidlo pomocí přístrojové desky a gyrokompasu umístěného proti němu pod horním předním plechem korby. Řízení zabezpečují dvě řídicí páky - rajčáky, řadicí páky, páky ovládnání spojky, akceleračního a spojkového pedálu.

M28 neměl organickou výzbroj. Pro obranu sloužil jeden lehký kulomet BAR ráže 7,62 mm s patnácti zásobníky a samopal Thompson s dvaceti zásobníky. Výzbroj mohla být doplněna dvěma samonabíjecími puškami Garand M1



Zkoušky prototypu (M28) v Kanadě





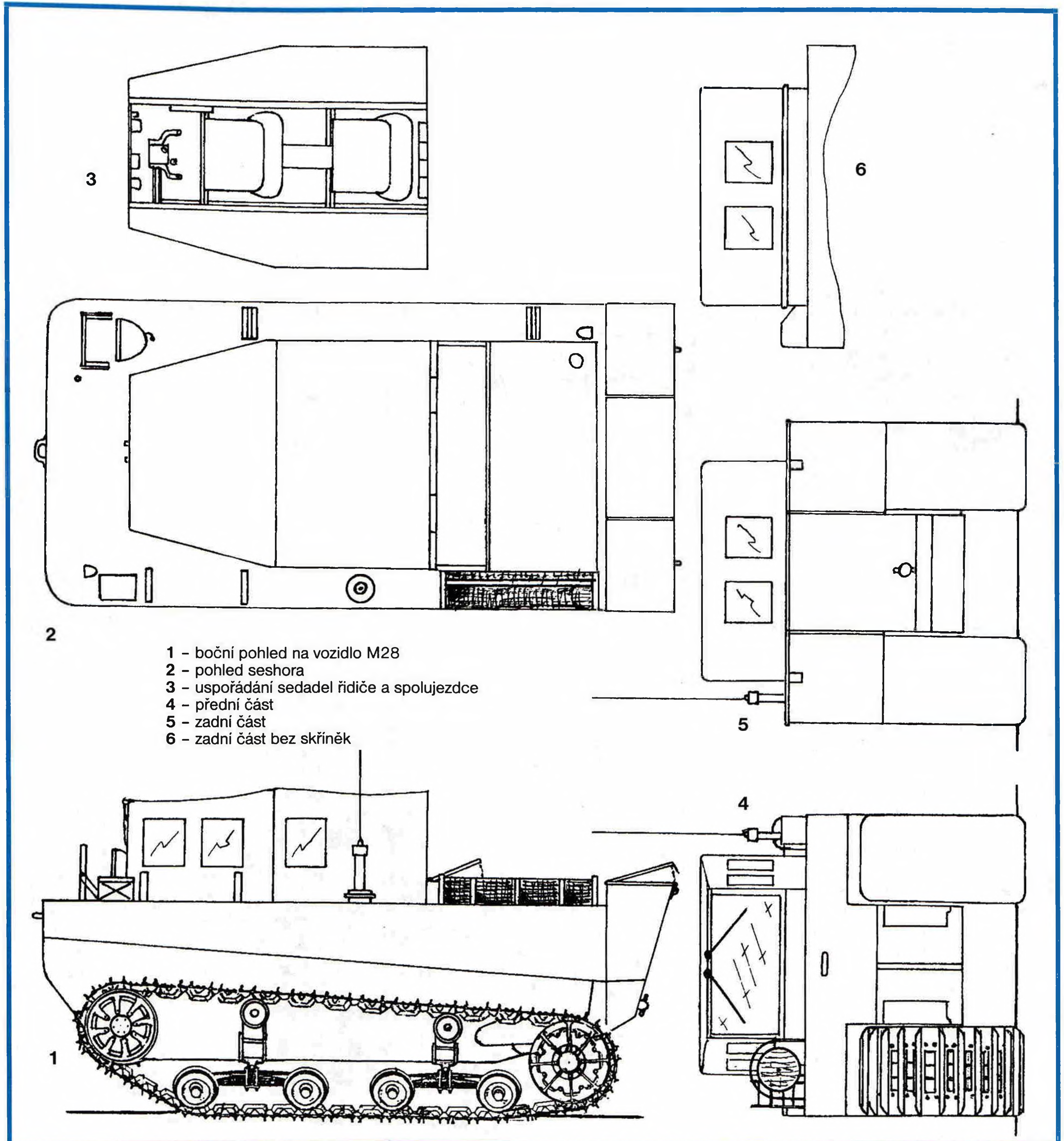
Přístrojová deska a řídicí páky

s dvaceti zásobníky a bazukou (ruční raketová protitanková zbraň). Zbraně, případně přepravované trhaviny k provádění destrukčních prací, byly vezeny v přepravkách po stranách sedáček osádky. Přestože následující skutečnost není příliš publikována, je typ M28 schopen plavby při použití prázdných nákladních skříněk na zádi, sloužících jako pomocné plováky, přičemž pohyb a řízení je zabezpečeno otáčením pásů. Celková produkce období let 1942 a 1943 čítala 766 vozidel, užívaných nakonec převážně k výcviku a na vedlejších bojištích.

Vozidla M28 nesla kamufláž tvořenou buď celkovým nátěrem olivové barvy, nebo střídavě rozmístěná rozměrná pole olivově zelené a bílé barvy, s cílem „rozbití“ základního obrysového tvaru, umožňujícího identifikaci vozidla.

(Pokračování)

TECHNICKO TAKTICKÁ DATA - M28 Cargo Carrier	
Rozměry	
- délka	3 181 mm
- šířka	1 520 mm
- výška	1 793 mm
Hmotnost	1 689 kg
Nosnos	571 kg
Motor	
- počet válců	6
- objem	2 779 cm <sup>3</sup>
- výkon	52 kW/3 800 ot./min.
Objem nádrže	95 l
Max. rychlost	48 km/h
Max. dojezd	185 km
Osádka	2 muži



- 1 - boční pohled na vozidlo M28
- 2 - pohled seshora
- 3 - uspořádání sedadel řidiče a spolujezdce
- 4 - přední část
- 5 - zadní část
- 6 - zadní část bez skříněk



# MODELÁŘ a MODELY

## 2/97 únor XLVIII

Vydavatel: Vydavatelství MAGNET-PRESS s.p.,  
Vladislavova 26, 113 66 Praha 1  
(tel.: 02/ 242 273 84 - 92; fax: 02/ 242 173 15)

Adresa redakce: Modelář a Modely,  
Jungmannova 24, 113 66 Praha 1  
Šéfredaktor: Libor PUTZ (linka 496)  
Redaktoři: Bohumil MIKUŠ (468)  
Václav STEJSKAL (468)  
Sekretářka: Jitka MAĐAROVÁ (468)  
Grafická úprava: Josef HANÁK

Redakční rada:  
Ing. Stanislav Kubeš, ředitel Vydavatelství Magnet-Press  
Karel Koudelka, předseda Svazu modelářů ČR  
Jiří Lejsek, předseda KLoM ČR při SMČR  
Ing. Vratislav Tumpach, delegát ČR v EFRA

**Příspěvky a korespondenci pro časopis Modelář a Modely posílejte výhradně na adresu:**  
Vydavatelství Magnet-Press (stačí VMP), redakce Modelář, Jungmannova 24, 113 66 Praha 1 (tel.: 02/ 242 273 84 - 92; fax: 02/ 242 173 15).

Vychází měsíčně. Cena časopisu 35 Kč. Rozšiřuje Vydavatelství Magnet-Press, oddělení administrace, na Slovensku Magnet-Press Slovakia, s. s. r. o., Teslova 12, 821 02 Bratislava tel./fax: 07/525 462 8, 07/525 455 9).

Cena pro předplatitele 350 Kč za 12 čísel. Zvýhodněné předplatné zajišťuje pouze Vydavatelství Magnet-Press, oddělení administrace, na Slovensku Magnet-Press Slovakia. Pololetní předplatné 175 Kč, roční předplatné 350 Kč. Firmám i podnikům možnost zaslání faktury.

Objednávky do zahraničí přijímá Vydavatelství Magnet-Press, OZO 312, Vladislavova 26, 113 66 Praha 1, formou bankovního šeku zasláního na výše uvedenou adresu. Celoroční předplatné časopisu pozemní cestou 85 DEM (57 USD), letecky pouze do zámoří 75 USD.  
Foreign subscription orders are to be sent to Vydavatelství Magnet-Press, OZO 312, Vladislavova 26, 113 66 Praha 1, Czech Republic, by means of a bank cheque. One year subscription with delivery by surface mail is 85 DEM (57 USD), by air mail 75 USD.

Velkoodběratelé si mohou časopis objednat za výhodných podmínek v odboru velkoobchodu Vydavatelství Magnet-Press, Jungmannova 24, 113 66 Praha 1 (tel./fax: 02/ 261 226).

Inzerce přijímá Vydavatelství Magnet-Press, inzerční oddělení, inzerce Modelář, Vladislavova 26, 113 66 Praha 1 (tel.: 02/ 242 273 84 - 92, linky 256, 288, 296; fax: 02/ 242 231 73. Na Slovensku Magnet-Press Slovakia, Teslova 12, 821 02 Bratislava (tel./fax: 07/525 46 28, 07/525 45 59).  
Advertisement are to be forwarded to (Editor) Vydavatelství Magnet-Press, Vladislavova 26, 113 66 Praha 1, Czech Republic (telephone: [422] 242 273 84 - 92, ext. 256, 288, 296; fax: [422] 242 231 73).

Podávání novinových zásilek povoleno Ředitelstvím pošt Praha č.j. 5037/1994.

Litografie: Vydavatelství Magnet-Press, - DTP  
Tisk: BARTOŠOVA TISKÁRNA  
Vrchlického 961, Hradec Králové

Redakci nevyžádané příspěvky se nevracejí.

© Vydavatelství Magnet-Press, Praha, 1997

ISSN 0322-7405

## Pozvánka na výstavu a do zajímavého muzea

Ve dnech 5. až 13. dubna 1997 se v Paříži koná již 18. ročník známého mezinárodního salonu maket a modelů všech modelářských odborností, spojený též s mezinárodní soutěží. Jistě není bez zajímavosti, že tento podnik zaměřený vysloveně na využití volného času, je pořádán za spolupráce a pod záštitou řady francouzských oficiálních institucí (např. ministerstev obchodu, dopravy, kultury, vzdělávání, vládního výboru pro mládež a sport atd.). O takové podpoře (např. výstavy MODEL hobby) si můžeme nechat jenom zdát.

Pro zájemce o tuto výstavu však připravuje KŽM Praha 5 zájezd, který se bude konat ve dnech 10. až 14. dubna (viz příložený inzerát). Spoluorganizátorem je firma Pragomodel a Propagteam Vsetín. Program autobusového zájezdu zahrnuje prohlídku muzejních exponátů v Sinsheimu, Mylhúzách a Paříži a samozřejmě návštěvu mezinárodního modelářského salonu. Součástí bude také návštěva pařížského muzea MHD, návštěva „Eifelovky“ a další zajímavosti. Pro zájezd je zajištěn odborný průvodce, zajištěno stravování, ubytování, pojištění atd.

A nyní zpět k vlastnímu modelářskému salonu. Na jeho organizaci se podílí více než desítky modelářských asociací a svazů. O rozsahu akce svědčí následující čísla: rozměr kryté výstavní plochy se pohybuje okolo 3,5 ha, vystavovatelů bývá téměř 300, počet návštěvníků dosahuje pravidelně čtvrtmilionové hranice. Zejména o sobotách a nedělích se výstaviště u bývalé versailské brány stává oblíbeným cílem pro rodinné výlety. A právem. Na výstavě je totiž vždy se na co dívat. Po hladině bazénu se prohánějí plavidla, jejichž obskurnost je zřejmě klíčem k vítězství v příslušné soutěžní kategorii. V minulosti jsem tam viděl i model představující jakousi lochneskou přišeru dšticí z nozder oheň a síru, kanálový poklop z něhož se vysunovala pravice kynoucí obdivujícím a nadšeně tleskajícím davům ... a další a další. Každý ročník něčím překvapí a lidská vynalézavost opravdu asi nezná mezí. Ve vzduchu ze pohybují modely vrtulníků, balonů i letadel. Na své si ovšem přijdou i příznivci modelové železnice. Vždy je zastoupeno několik klubů, které vystavují velmi pěkná kolejiště. Občas jsou na výstavě překonávány i rekordy, kdy několik set modelových lokomotiv táhne po koleji skutečný železniční va-

gon apod. Zahambit se nenechávají ani obchodníci, kteří mají pro „své zájemce“ vždy připraveny různé výstavní slevy, na pultech nechybí ani odborná literatura.

Paříž ovšem nabízí i mnoho jiných zajímavostí, které se mohou líbit i modelářům a sběratelům. Námatkou mohou uvést muzeum kanalizace, projížďku lodí seinským kanálem od náměstí Bastily až k modernímu areálu la Villete, muzeum městské dopravy kde je soustředěna pozoruhodná sbírka pařížských historických autobusů (samozřejmě značky Renault), historické tramvaje, nejen pařížské, ale i z dalších francouzských měst. Muzeum MHD zahrnuje i schematický prostorový model pařížského metra - celkem třináct linek neuvěřitelně se proplétajících navzájem - atd.

Při cestě do Francie se přímo nabízí navštívit známé soukromé muzeum dopravní a bojové techniky v německém Sinsheimu, které sousedí právě s příslušnou dálnicí. Minimální zájezdku představují lotrinské Mylhúzy, kde se nabízejí hned tři zajímavé expozice. Expozice nejzajímavějších kolejových vozidel SNCF, sbírka hasičských automobilů a ojedinělá sbírka vozidel značky Bugatti.

Ing. Tomáš Rezek

### ZÁJEZD NA MEZINÁRODNÍ MODELÁŘSKÝ SALON DO PAŘÍŽE PRAGOMODEL; klub SMČR 478; PROPAGTEAM Vsetín

Podrobnosti o zájezdu včetně časového harmonogramu získáte - proti ofrankované nadepsané obálce - na adrese: PRAGOMODEL, Klimentůvská 42, 110 00 PRAHA 1. Tamtéž je možno se osobně přihlásit v PO až PÁ 11,00 - 18,00; SO 9,0 - 12,00 h. Telef.: 02/ 231 62 82. Cena zájezdu 5 698 Kč, při úhradě do 28. 2. cena 5 149 Kč a kdo zaváhá...

## BURZY

Pro pravověrné modeláře jsme otiskly „kalendáře“ závodů. Velmi oblíbené jsou však i burzy pro sběratele. Pro tyto zájemce přinášíme termíny burz, které pořádá Klub sběratelů kuriozit v prvním pololetí a které svoji náplní patří na stránky modelářského časopisu.

Setkání sběratelů modelů a figurek: Dům kovoprůmyslu (Náměstí 14. října, PRAHA 5-Smíchov), vždy od 8 až 12 hodin. Termíny - 8. března, 26. dubna, 7. června.

Klub železničních modelářů Praha 5 vás zve na burzy, které jsou určeny pro železniční modeláře. V prvním pololetí budou pořádány v Kulturním sále lokomotivního depa Masarykova nádraží v termínech 22. února, 22. března, 19. dubna, 17. května a 14. června vždy od 8 do 12 hodin.

(re)

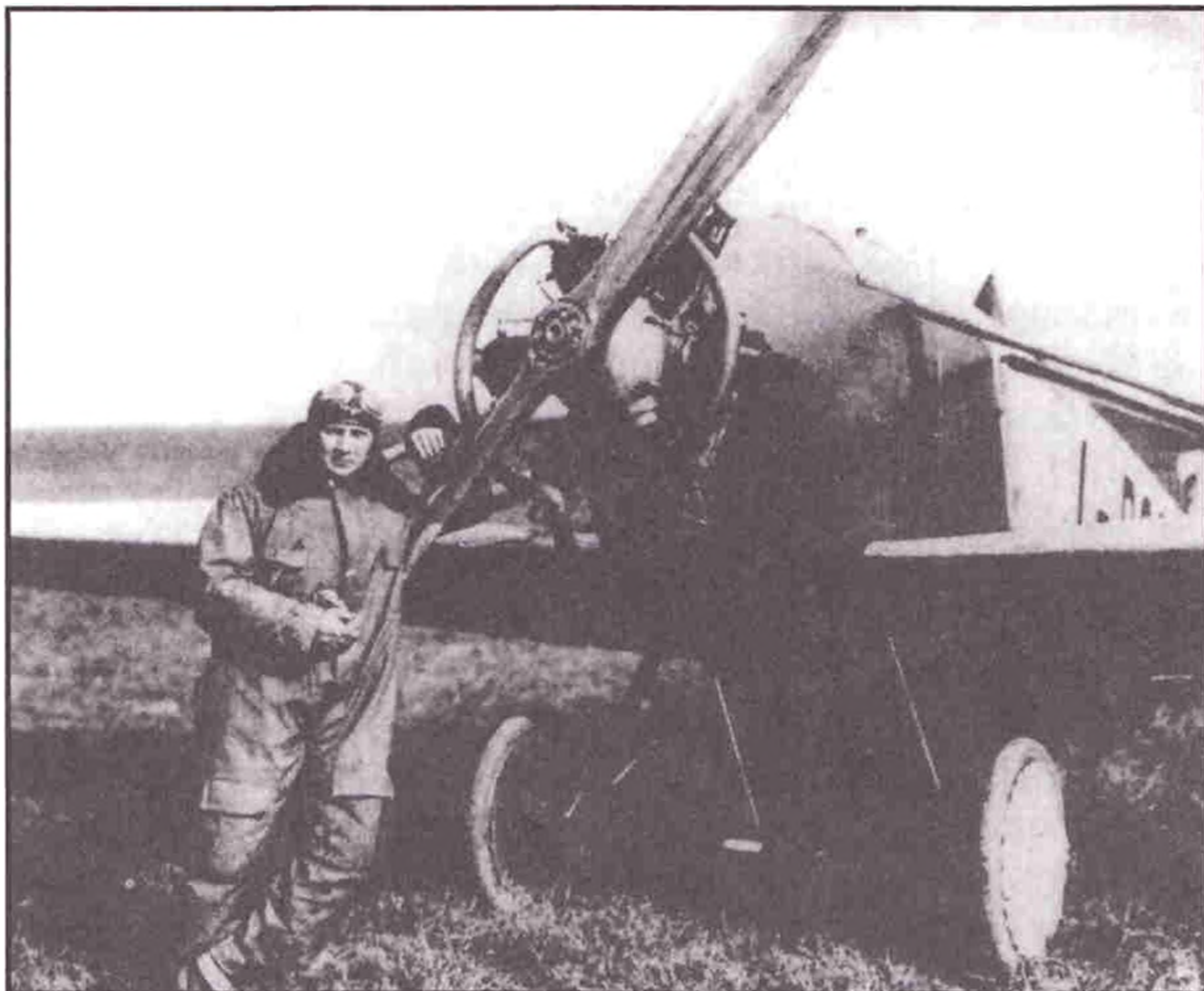


## MISTROVSTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY 1996 Plastikové modelářství

Pod názvem „mistrovství kítařů“ jsme v č. 1/97 zveřejnili první informaci o mistrovství ČR žáků a juniorů v plastikovém modelářství, které uspořádal agilní černošický klub. Šlo vlastně o mistrovství dvě. V červnu to byla soutěž v kategorii I (letadla), v říjnu pak soutěž pro kategorii II (bojová technika).

Obě akce byly zasvěceny památce letce JUDr. Zdeňka Lhoty, který v Černošicích bydlel (obr. 1), protože v loňském roce uplynulo sto let od narození tohoto slavného průkopníka letectví a bohužel i sedmdesát let od jeho tragického úmrtí na letecké soutěži v Itálii.

Vzhledem k časovému odstavu se však zaměříme pouze na druhé



Doktor Z. Lhota u svého dolnoplošníku Avia BH-5.



Úspěšní soutěžící s hostem mistrovství, ministrem práce a sociálních věcí Jindřichem Vodičkou a ředitelem soutěže Lumírem Apeltauerem.

Odhalení pamětní desky na domě JUDr. Z. Lhoty.



Obr. 1

mistrovství (4. až 6. října), které probíhalo v sále místního hotelu Slánka. Pořadatelem byl – pod záštitou Institutu dětí a mládeže MŠMT ČR, Svazu modelářů ČR a rodiny JUDr. Lhoty – MK Černošice (za řízení ředitele soutěže Lumira Apeltauera). Kromě soutěže v kitech bojových vozidel, probíhala i otevřená veřejná soutěž v kitech letadel a doprovodná soutěž s modely letadel Avia BH 11C (L-BONI) na kterém doktor Lhota zahynul. Součástí celé akce bylo i odhalení pamětní desky na domě JUDr. Z. Lhoty a veřejně přístupná výstava zúčastněných modelů a kreseb školních dětí s náměty vystavovaných modelů.

Řekněme si však také něco o vlastní soutěži a soutěžících. Celkem se v Černošicích objevilo 45 modelů v osmi kategoriích. Nejlépe byla obsazena veřejná soutěž žáků ve třídě Ic, kde soutěžilo osmnáct modelů letadel. Bohužel modelů bojové techniky nebylo mnoho, ale i tak je 15 celkově exponátů slušným počtem, jde přece o žáky a juniory, kteří teprve začínají.

O tom jaké typy modelů se v soutěži objevily vám řeknou více stručné výsledky.

LP

Foto: autor a archiv

### VÝSLEDKY Mistrovství ČR 1996

**Kategorie IIb (starší žáci):** 1. a 2. M. Křížek (M4A1 Haltrack – 65,17, ZIS-5 cisterna – 49,83), Olomouc; 3. L. Zuman (Sd.Kfz. 251/1 – 49,5 bodů), Praha 5.

**IIb (mladší žáci):** 1. M. Pelikán (Mk II Valentine – 65,67 bodů), Jilové u Děčína.

**IIa (starší žáci):** 1. M. Minařík (M2 Bradley – 66), Pardubice, 2. J. Křečan (T-72 – 53,83), Černošice; 3. J. Kráčmar (M35 A2 – 51,67 bodů), Olomouc.

**IIa (mladší žáci):** 1. a 2. M. Pelikán (Chevrolet 30 CWT – 72,67, Commando Car – 68,33 bodů), Jilové u Děčína.

**IIa (junioři):** 1. L. Moravec (M15 A2 – 50,83), Praha 12; 2. J. Kučera (Sherman M4A1 – 45,13), Praha 4; 3. J. Moravec (Willys Jeep – 41 bodů), Praha 4.

### Doprovodné soutěže

**Memoriál JUDr. Z. Lhoty (model letadla Avia BH 11C):** 1. P. Sedláček, Sokolov, 55,17; 2. D. Heřman, Praha 2, 48,5; 3. M. Štěpánek, Pustověty, 41,35 bodů.

**Ic (žáci):** 1. a 2. M. Štěpánek (F-15J – 61,875, A-10A – 59,375), Pustověty; 3. Z. Hlaváč (Sea Harrier – 58,75 bodů), Černošice.

**Ic (senioři):** 1. P. Bortel (F 111F – 88,375), Rokycany; 2. S. Kreutzer (MDD F-15C – 81,5), Rokycany; 3. P. Průcha (GR 1A Tornado – 77,125 bodů), Rokycany.



# NOVÁ PRODEJNA PRO MODELÁŘE

Na podzim roku 1996 byla v Příbrami otevřena nová modelářská prodejna - BENGII MODELTECH. V prodejně je nabízen široký sortiment modelářského zboží - stavebnice, kity, serva, nosníky, balza, lepidla, laky, potahové materiály, motory, paliva, kabely atd. Najdete zde plastické stavebnice různých výrobců (např. Revell, Matchbox, Airfix, Academy, Hasegawa, Ertl, Esci, Heller, Tamiya, PM-Model, Bílek), dále materiál pro RC modeláře (např. Futaba, Graupner, Robbe, Multiplex, RC-Hi-Tech), pro sběratele modely Bburago, v nabídce jsou také výrobky českých firem - Modela, MWVS, HVP atd. V „modeláři“ je otevřeno prakticky celý týden a najdete jej v ulici 5. května 130.

(re)



## BRNO MODELÁŘSKÁ PRODEJNA

### CENOVÁ BOMBA !!!

**DODÁVKY CEN PŘÍMO OD VÝROBCE.  
VYSOKÝ VÝKON, KVALITA, NEPŘEKONATELNÁ CENA.  
OBCHODNÍKŮM POSKYTUJEME SLEVY.  
KONCOVKY: GRAUPNER, ROBBE, HITEC, MULTIPLEX**

Obj.č.	Typ	Rozměr /mm/	Váha /g/	Rychlost /sec/ 60°/	Moment /Kp/	Cena
JR 501	Micro	28 x 28 x 13,5	17,5	0,2	2,2	960,-
JR 502	Micro-kov	29 x 28 x 13,5	22,5	0,2	2,5	969,-
JR 505	Mini	31 x 30,5 x 16	30	0,14	2,0	999,-
JR 600	Shorty	37 x 30 x 18	32	0,17	2,4	732,-
JR 601	Low	44,6 x 28,8 x 22,5	42	0,23	3,4	572,-
JR 605	Standart	40 x 35 x 20	53	0,23	3,5	415,-
JR 605	Standart EC	40,5 x 38,2 x 20	44	0,24	3,5	415,-
JR 601	Gigant	59 x 52 x 29	100	0,22	10,0	1070,-
JR 602	Gigant - kov.	59 x 52 x 29	108	0,22	10,0	1499,-

2 x kul. lož.

#### Z dalšího sortimentu vyjímáme:

- Startér pro motory do 15 cm<sup>3</sup> vč. olověného akumulátoru 7 Ah/ 12 V 1600,- Kč.
- Super lehká kola od Ø 45 do 76 mm (váha kola Ø 45 pouze 8 g) cena/kus 34,5 Kč
- Vteřinová lepidla (3 druhy), balení 20 g 80,- Kč
- Epoxydová lepidla pro lepení i laminování, 5-ti minutová, balení 100 g 159,- Kč
- Balsa, dýha, překližka, polystyrén - rozměry nařezeme dle Vaší objednávky!
- Velký výběr folie ORACOVER (nažehlovací, lepicí, průhledné)
- Spalovací motory SUPER TIGRE a MAGNUM - již od ceny 2080 a 1699 Kč.
- Obráběcí stroje (brusky kotoučové, pásové, prořezávací a pásové pily, stolní vrtačky)

Veškerý sortiment výrobků Graupner za příznivé ceny.  
V případě, že zboží není na skladě dodáme nejpozději do 2 týdnů po obdržení objednávky.

Aktuelní nabídka: Souprava MC 16/20 - již od 14.200 Kč

Adresa prodejny: JR MODELS, Veveří 109, 616 00 Brno, Tel./ Fax: 05-4121 7654  
Otevírací doba: Po - Pá 8<sup>00</sup>-18<sup>00</sup>, So 9<sup>00</sup>-12<sup>00</sup>  
Výroba modelů /vedení firmy, odbytl : JR MODELS, Ing. J. Rumreich,  
67922 Šebrov 113, Tel. 0506-431717, Fax. 0506-431725

**HLEDÁME VÝROBCE DŘEVĚNÝCH NOSNÍKŮ**  
větší odběr pro výrobu i obchod  
**HLEDÁME ZKUŠENÉ PRACOVNÍKY NEBO FIRMU PRO VÝROBU LAMINÁTOVÝCH VÝROBKŮ**

## modelář a modely

### ČASOPIS PRO VŠECHNY MODELÁŘE

vydává MAGNET-PRESS

## Za Bohumilem ŠIMEČKEM

Je to už tak, pošta nepřináší pouze příjemné zprávy, výjimkou není ani ta novoroční. V té první letošní jsem dostal smutné oznámení.

Těsně před Vánocemi zemřel po těžké nemoci ve věku 59 let pan Bohumil Šimeček. Bohouš, jak se mu mezi lodními modeláři vždy říkalo, byl dlouholetým lodním modelářem, který stavěl makety tříd F2 později se stal zaníceným „eferserkařem“. Mnozí jej jistě znali jako předsedu klubu lodních modelářů v Rýnovicích, někteří jako někdy i trochu svérázného pořadatele řady modelářských soutěží. V posledních letech se sice již modelářství tak intenzivně nevěnoval, přes to nelze na jeho modelářskou činnost zapomenout.

Uctěme společně jeho památku!

Za KLoM ČR  
Jiří Lejsek

### REDAKCE ČTENÁŘŮM

Z důvodu neúplného archivu stavebních plánek Modelář, základní i speciální řady, se obrací nová redakce na vás, čtenáře našeho časopisu, kteří jste nám zachovali přízeň se žádostí. Kdo z vás je ochoten prodat za rozumnou cenu, popřípadě i darovat neznehodnocené originální plánky Modelář ozvěte se redakci na adresu Jungmannova 24, 113 61 Praha 1, telefon 02/242 273 84, 242 277 23 - linka 468.

Jde o plánky řady A - základní řady č. 2, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 17, 18, 19, 27, 31, 42, 54, 60, 62, 80, 84, 105, 106, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 120, 122, 124, 125, 130, 132

a plánky speciální řady B - 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 13, 17, 21, 23, 25, 27, 31, 32, 35, 48, 49, 51, 55, 61, 66, 71, 77, 81, 85, 88, 92, 98, 100, 101, 102, 104, 105, 106, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 115, 118, 121, 123, 124, 125, 126, 128, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 140, 143, 145, 151, 152, 153, 154, 156, 158, 159, 294 - 311.

(re)

## HORST



- to znamená výrobu převodovek pro elektrolyty, čerpadel paliva, háčků pro kruhový vlek a mnoho dalších plastových drobností pro vše, co létá a jezdí, za ceny přístupné všem.

Katalog v ceně 5 Kč a známky 5 Kč zašlu po zaslání známek v této hodnotě.

Vše na adrese: Jan Horák,  
mohylová 103, 312 06 Plzeň,  
TELEFAX: 019/658 53

### BRNO

Francouzská 55 telefon: 05/452 428 24  
telefax: 05/452 428 25

### DHN - modelářská prodejna

Nabízí široký výběr modelářského zboží od našich i zahraničních firem.

Autorizovaný dealer firmy VELKOM.

Otevřeno Po - Pá 09,00 - 18,00

### BRNO

Veveří 109

Tel.: 05/4121 7654

### JR MODELS - mod. potřeby

Kompletní sortiment veškeré modelářiny pro letadla a lodě, firemní výrobky.

Otevřeno: Po - Pá 09.00 - 18.00

### „Zbieram MATCHBOX“

Matchbox Inform Center  
SNP 39, 940 01 Nové Zámky

Slovenská republika - Banka SPLO  
Nové Zámky, č.ú. 286117/1200



# DO KALENDÁŘE



## AUTOMODELÁŘSTVÍ SRC

### Mistrovství světa

Kategorie F1, ES/32, ES/24, PR/24:  
Velká Británie (Anglie) . . . . . 22. až 28. 9.  
Kategorie ES/24, G7, G12, G27:  
Česká republika - Plzeň . . . . . 9. až 15. 6.

### Mistrovství Evropy

Kategorie G7, G27: Itálie . . . . . 2. až 5. 10.

### Mistrovství České republiky (seriály)

**Morava Open** (M ČR - A3/24 Renault, G12. Žákovský pohár ŽPR/32): Mariánské Údolí - 14. až 15. 2., Brno - 14. až 15. 3., Jihlava - 11. až 12. 4., Olomouc - 2. až 3. 5., Žďár nad Sázavou - 12. až 13. 9., Vítkov - 17. až 18. 10., Znojmo - 14. až 15. 11.

**Krušnohorský pohár** (M ČR - A2/32, A2/24, A4/24. Kateg. A, Ž): Chomutov - 15. až 16. 2., Praha 7 - 28. 2. až 2. 3., Nová Role - 19. až 20. 4., Cheb - 31. 5. až 1. 6., Most - 20. až 21. 9., Slaný - 25. až 26. 10., Praha - 6. až 7. 12.

**NASCAR, OLD TIMER CUP** (M ČR - PlaFit Nasca, Old Timer): I. mítink Praha 7 - 9. až 10. 5., II. Cheb - 27. až 28. 6., III. Praha - 10. až 11. 10., IV. Most - 7. až 8. 11.

**Grand Prix A1** (M ČR - A1/32, A1/24. Pohár ŽG12): Most - 7. až 8. 3., Slaný - 4. až 5. 4., Jihlava - 20. až 21. 6., Praha - 12. až 13. 9., Soběslav - 17. až 18. 10., Strakonice - 21. až 22. 11.

**Bohemia Cup** (Salon): Chomutov - 21. až 23. 2., Ostrov nad Ohří - 14. až 16. 3., Žďár nad Sázavou - 16. až 18. 5., Jablonné v Podještědí - 13. až 15. 6., Jihlava - 3. až 5. 10., Hradec Králové - 12. až 14. 12.

**Grand Prix** (PR/32, PR/24, F1, ES/32): 31. 1. až 1. 2., Jihlava - 28. až 29. 3., Strakonice - 25. až 26. 4., Brno - 6. až 7. 6., Brno (hodinovka) - 5. až 7. 9., Plzeň (Hradec Králové?) - 28. až 29. 11.

**Šumava Cup** (M ČR A3/32. A1, A3/24, B, G12, Ž): Strakonice - 22. 2., Český Krumlov - 15. 3., Soběslav - 19. 4., Strakonice 17. 5., Český Krumlov - 1. 11., Soběslav - 6. 12.

**Mistrovství ČR žáků:** Olomouc - 23. až 25. 5. (podrobně viz Modelář a Modely č. 1/96).

### Pohárové závody

**DTM** (A3/32, A3/24, PR/32, PR/24): Strakonice . . . . . 8. 2., 14. 6., 5. 10.

**2 hodiny** (G12): Strakonice . . . . . 23. 2. Soběslav . . . . . 20. 4.

**DVĚMA SMĚRY XX. ročník** (A4/24 - závodní, sportovní; Old Timer; Old/24): Praha 7 . . . . . 4. 10.

**6 HODIN 97 XXIX. ročník** (PR/24): Praha 7 . . . . . 14. až 15. 11.

**Vánoční cena žáků** (Ž): Strakonice 27. 12. Veřejná soutěž (kateg. SRC): Praha 7 1. 3. (změna, původní termín 15. 3.).

V č. 2/97 je zveřejněn kompletní kalendář všech soutěží SRC, které jsou redakci známy.

### Kontaktní adresy na pořadatele závodů kategorií SRC:

- AMC Vítkov: Jaromír Býma, Budišovská 253, 749 01 Vítkov
- AMMC Strakonice: Miroslav Vrána, Povážská 261, 396 01 Strakonice III
- AMK Cheb: Ing. Miroslav Novák, Valdštejnova 50, 350 02 Cheb

- AMK Žďár nad Sázavou: Petr Hintenaus, Pavlov 105, 594 44
- AMDK Plzeň: Zdeněk Beneš, Motýli 44, 301 60 Plzeň
- AMMK Český Krumlov: Petr Mika, Urbinská 143, 381 01 Český Krumlov
- AMMK Soběslav: Tomáš Šena, U Nového rybníka 571/III, 392 01 Soběslav
- ESRT Praha: Josef Hensl, Bulharská 10, 101 00 Praha 10
- MC SRC Most: Jaroslav Tolar, Bělehradská 620, 434 01 Most
- MK Moravia Mariánské Údolí: Josef Pechr, Wolkerova 234, 783 65 Mariánské Údolí
- MK Jablonné v Podještědí: Josef Jandura, Alšova 394, 471 25 Jablonné v Podještědí
- Juniorský klub Hradec Králové: Václav Kohout, Husova 1700, 500 00 Hradec Králové
- SRC Brno: Jaroslav Švanda, Dědická 6, 627 00 Brno
- SRC DDM Chomutov: Ing. Jindřich Pražák, Jiráskova 4208, 430 03 Chomutov
- SRC Nová Role: Pavel Krupiak, Husova 92, 362 25 Nová Role
- SRC DUO Ostrov: Zdeněk Zábřana, Jungmannova 1258/13, 363 01 Ostrov nad Ohří
- SRC MK OSMT Olomouc: Rudolf Schejbal, Družební 15, 779 00 Olomouc
- SRC Braun Slaný: Pavel Hora, Hořešovičky 52, 273 74
- Stamikar Znojmo: Miroslav Pokorný, Smetanova 11, 669 02 Znojmo
- SCRC Jihlava: Jiří Nováček, Příční 6, 586 01 Jihlava
- SCRC-Praha 7: Libor Putz, Pod svahem 1521/16, 147 00 Praha 4

## LODNI MODELÁŘSTVÍ

### Mistrovství České republiky

**Seriál EX** (EX-500, EX-Ž, J, S): Pardubice - 17. až 18. 5., Bučovice - 21. až 22. 6., Náměšť nad Oslavou - 23. až 24. 8., Mariánské Údolí - 13. až 14. 9., Podivín - 27. až 28. 9.

**Seriál F2** (EX-500, F2-Ž, F2, F4): Brandýs nad Labem-Zápy - 3. 5., Hulín - 17. 5., Pardubice - 7. 6., Ledenice - 6. 9., Proboštov - 20. 9.

**Adresy pořadatelů:** Josef Navrátil, Dr. Krpaty 1389, 530 03 Pardubice; Eva Koryčanská, Zámek 1, 685 01 Bučovice; Jaroslav Suchý, Palackého 586, 675 71 Náměšť n. O.; František Jozif, Ciolkovského 460, 783 65 Mariánské Údolí; Viliam Hoblák, Sadová 854, 691 45 Podivín; Brandýs-Zápy: Zdeněk Horský, 277 13 Záryby; Miroslav Mrázek, U Stavů 1068, 768 24 Hulín; Josef Navrátil, Dr. Krpaty, 530 03 Pardubice; Jiří Hinterhölz, Náměstí 55, 373 11 Ledenice; Proboštov: Jaroslav Zeman, Palackého 132/7, 417 02 Dubí 2.

**Třídy C1, C2, C3, C4:** Plzeň 10. až 11. 5. Martin Houska, Senecská 18, 301 62 Plzeň  
**F1-V, F3-V:** Jablonce nad Nisou . . 24. 5. Ing. Jiří Mikeš, B. Němcové 16, 466 04 Jablonce nad Nisou  
**F1-E, F3-E, FSR-E400:** Plzeň 6. až 8. 6. Stanislav Mašek, Na Belance 9, 320 22 Plzeň  
**F5-E, 10:** Kolín-Veltruby . . . 21. až 22. 6. Ing. Bohuslav Kohlíček, Týrsova 766,

280 00 Kolín II  
Mistrovství ČR žáků: Podivín . . . 13. až 15. 6. (podrobně viz Modelář a Modely č. 1/96).

### Veřejné soutěže

Kraslice (EX-500, F2-Ž, F4) - 12. 4.; Kraslice (FSR/V) - 26. 4.; Bakov nad Jizerou (F2, F4) - 26. 4. Plzeň (F-elektry, všechny) - 26. až 27. 4.; Náchod (F3-E, F1-E, FSR-E, Mono, Hydro) - 3. až 4. 5.; Brandýs nad Labem-Zápy (EX-500, F2-Ž, F2, F4) - 4. 5.; Jablonce nad Nisou Lo-57 (F5-E, M, mezinár. účast) - 17. až 18. 5.; České Budějovice Lo-58 (EX-500, EX-Ž, F2, F4, FSR Eco) - 17. 5.; Praha (F-elektry, všechny) - 17. až 18. 5.; Hulín (F2, F4) - 18. 5.; Jablonce nad Nisou - Memoriál Dušana Daranského (F1-E, F2, F2-Ž, F3-E, FSR-E7, 400) - 24. 5.; Proboštov (F2, F4) - 24. 5., Hulín (F1, F2, F3) - 31. 5.; Praha (F-elektry, všechny) - 31. 5. až 1. 6.; Hulín (F1, F2, F3) - 1. 6.; Pardubice (F2, F4, F6, 7) - 8. 6.; Náměšť nad Oslavou (EX-500) - 16. 8.; Jablonce nad Nisou Lo-68 (F1-V, F3-V, FSR F2) - 30. 8.; Jablonce nad Nisou Lo-69 (F1E, F2, F2-Ž, FSR-E7, 400, TEAM) - 31. 8.; Brandýs nad Labem-Zápy (EX-500, F2-Ž, F2, F4) - 6. 9.; Náchod (F3-E, F1-E, FSR-E, Mono, Hydro) - 6. až 7. 9.; Ledenice (F2, F4, F2-Ž) - 7. 9.; Plzeň (F-elektry, všechny) - 13. až 14. 9.; Hradec Králové (F5-M) - 13. až 14. 9.; Kraslice (EX-500, F2-ž, F4) - 20. 9.; Praha (F-elektry, všechny) - 20. až 21. 9.; České Budějovice Lo-77 (EX-500, F2-Ž, F4, FSR Eco) - 27. 9.; Kolín (F5M, F5-10, F5E) - 27. až 28. 9.; Kraslice (FSR-V) - 11. 10.

**(Adresy pořadatelů:** Václav Hamouz, 5. května 1649, 358 00 Kraslice; Bakov na Jiz.: Otakar Holan, Václavkova 932, 293 01 Mladá Boleslav; Stanislav Mašek, Na Belance 9, 320 22 Plzeň; Ladislav Macháň, Příkopy 1105, 547 01 Náchod; Brandýs nad Labem-Zápy: Zdeněk Horský, 277 13 Záryby; Lo-57: Ing. Zdeněk Tomášek, Střelecká 3, 466 01 Jablonce nad Nisou; Lo-58: Ing. Cyril Macho, Husova 45, 370 05 České Budějovice; Zdeněk Fišer, Konstantinova 1495, 149 00 Praha 4; Miroslav Mrázek, U Stavů 1068, 768 24 Hulín; Memoriál a Lo-68, 69: Ing. Jiří Mikeš, B. Němcové 16, 466 04 Jablonce nad Nisou; Proboštov: Jaroslav Zeman, Palackého 132/7, 417 02 Dubí 2; Josef Navrátil, Dr. Krpaty 1389, 530 03 Pardubice; Ing. Antonín Kratochvíl, Zbořovská 789, 675 71 Náměšť nad Oslavou; Jiří Hinterhölz, Náměstí 55, 373 11 Ledenice; Bohumil Šnajdrvínt, Gagarinova 709, 500 03 Hradec Králové; Lo-77: Ing. Zdeněk Hanzlík, Lhenická 1, 370 05 České Budějovice; Ladislav Staněk, Týrsova 767, 280 00 Kolín II).

V č. 1/97 a 2/97 je zveřejněn kompletní kalendář všech soutěží lodních modelářů, které jsou redakci známy.

## LETECKÉ MODELÁŘSTVÍ

### Volné modely

**F1H, F1G** - Strakonice . . . . . 1. 3. Jan Raus, Holečkova 516, 386 01 Strakonice  
**F1L** - Brno . . . . . 1. 3. Alena Hladíková, Jasanová 16, 637 00 Brno  
**A3** - Kladno . . . . . 8. 3. Miroslav Modr, Alešova 1108, 272 01 Kladno  
**H** - Mikulášovice . . . . . 8. 3. Zdeněk Hykš, Vilémov 16, 407 80 Vilémov  
**H** - Mikulášovice . . . . . 8. 3. Ing. Josef Bartík, Prádelnická 2349, 407 47 Varnsdorf VII  
**H, F1H, F1A** - Všechny . . . . . 9. 3. Rostislav Kvasnička, Svěpomoc 694, 391 02 Sezimovo Ústí  
**F1H, P30, F1G** - Český pohár - Jičín 9. 3.



Milan Bezr, Slatina 83,  
500 03 Hradec Králové  
**A3** - letiště Slaný . . . . . 15. 3.  
Václav Fuxa, Smečenská 775,  
274 01 Slaný  
**Hhal,P30,Moř** - Děčín . . . . . 15. 3.  
Modelklub 95 Děčín, Březiny 98,  
405 01 Děčín  
**F1A,F1C** Josefovská - Strakonice 15. 3.  
Jan Raus, Holečkova 516,386 01 Strakonice  
**F1A,F1B,F1C,F1G,F1H,F1J,A3,H,P30,CO2**  
Sazená . . . . . 5. 3.  
PI - liga, 1.kolo, Český pohár  
Milan Vydra, Molákova 574, 180 00 Praha 8  
**H** Vratimovská liga, 4.kolo - Vratimov 15. 3.  
Karel Vohralík, Na příčnici 13,  
739 32 Vratimov  
**F1A,F1H** Český pohár - Sazená . . 16. 3.  
Miroslav Klíma, Hakenova 1544,  
413 01 Roudnice n/L  
**A3,H** Kopidlenská liga 3.kolo - Jičín 16. 3.  
Ing. Milan Šafler, Husova 195,  
507 32 Kopidlno  
**H,F1H,A3,CO2** - Litovel . . . . . 16. 3.  
Oldřich Čep, Tři Dvory 37, 784 01 Litovel  
**F1E** - Těšetice . . . . . 22. 3.  
Ing. Miloslav Fišr, Těšetice 190,  
743 46 Těšetice  
**H,F1H,F1G,F1A** - Staré Sedliště . . 22. 3.  
Gerhard Kučerka, Úšava 73,  
348 01 Staré Sedliště  
**F1H** Český pohár - Hořice v P. . . . 22. 3.  
Luděk Erben, M. Horákové 1059,  
500 06 Hradec Král.  
**A3,P30** - letiště Kladno . . . . . 23. 3.  
Ing. Zdeněk Vyskočil, K cihelně 232, 273 01  
Kamenné Žehrovice  
**F1E** - Těšetice . . . . . 23. 3.  
Ing. Miloslav Fišr, Těšetice 190,  
743 46 Těšetice  
**H** žáci, jun. - Brno . . . . . 23. 3.  
Alois Rosenberg, 9.května 20,  
678 01 Blansko  
**A3,P30** - Mladá Boleslav . . . . . 29. 3.  
Václav Jiránek, Václavkova 910,  
293 01 Mladá Boleslav, tel. 0326/20787  
**H** - Ostrov n.Ohří . . . . . 29. 3.  
Karel Klingora, Krušnohorská 1079/6  
363 01 Ostrov nad Ohří  
**H,A3,P30,F150** - Hořovice . . . . . 29. 3.  
Milan Anýž, Bezručova 138,  
267 01 Králův Dvůr  
**F1H,F1G,F1J** - Český pohár  
Strakonice . . . . . 29. 3.  
Jan Raus, Holečkova 516,  
386 01 Strakonice 2  
**H,A3,F1H,F1A** OP žáků  
Mladá Boleslav . . . . . 29. 3.  
Václav Jiránek, Václavkova 910,  
293 01 Mladá Boleslav, tel. 0326/20787  
**F1H,A3** - Louka u Starého Sedla . . 30. 3.  
Karel Ječmen, Křížová 119/8,  
356 01 Sokolov  
**H,A3,F1H** - Choceň . . . . . 30. 3.  
Ladislav Plachý, Pod homolí 1546,  
565 01 Choceň  
**H,P30,F1G,F1B,F1J** - Jičín . . . . . 30. 3.  
Vladimír Fejfar, Vrchovina 136,  
509 01 Nová Paka  
**F1H,F1G,F1J** Český pohár  
Strakonice . . . . . 30. 3.  
Jan Raus, Holečkova 516,  
386 01 Strakonice 2  
**F1A** Ještědský pohár 3. kolo  
Hořovice . . . . . 30. 3.  
Jiří Šimek, Selská 19,460 01 Liberec 12  
**H,A3** - Jičín - Vokšice . . . . . 30. 3.  
R. Krásenský, Přátelství 520, 506 01 Jičín  
**H,P30,B1** - letiště Kladno . . . . . 5. 4.  
Radoslav Čížek, Žilinská 160, 273 01  
Kam.Žehrovice  
**Hhal 5m** - Vratimov . . . . . 5. 4.  
Karel Vohralík, Na příčnici 13,  
739 32 Vratimov  
**F1A,F1B,F1C** Český pohár  
Senice na Hané . . . . . 5. 4.

Bohuslav Ryz, Jirečkova 384/III,  
566 01 Vysoké Mýto  
**F1A,F1B,F1C,F1G,F1H,F1J,A3,H,P30,CO2**  
Sazená . . . . . 5. 4.  
PI - liga, 2. kolo  
Milan Vydra, Molákova 574, 180 00 Praha 8  
**H,A3,F1A,F1H** žáci a jun. - Kunovice 6. 4.  
Ivo Surý, Louky 434, 686 01 Uh. Hradiště  
**F1A,F1B,F1C** Český pohár  
Senice na Hané . . . . . 6. 4.  
Zdeněk Havelka, Fischerova 19,  
779 00 Olomouc  
**F1A,F1H,F1G** - Sazená . . . . . 6. 4.  
Miloslav Klíma, Hakenova 1544,  
413 01 Roudnice n/L  
**F1H,A3,H** - Ostrava . . . . . 12. 4.  
Václav Besta, kpt. Jaroše 313,  
722 00 Ostrava  
**F1H,F1A** - Písek . . . . . 12. 4.  
Milan Batysta, Na Pěniku 433, 397 01 Písek  
**F1A,F1C** - Strakonice . . . . . 12. 4.  
Jan Raus, Holečkova 516,  
386 01 Strakonice 2  
**F1A,F1H** - Jihlava . . . . . 12. 4.  
Karel Švec, U hřbitova 66, 586 01 Jihlava  
**Hhal,Moř,Mpist** - Pardubice . . . . 12. 4.  
Miroslav Novotný, Sokolovská 2353,  
530 02 Pardubice  
**H,A3,F1H,F1A,P30** - OP žáků  
Jenišov u K.Varů . . . . . 12. 4.  
Jaroslav Neubauer, Borská 107,  
360 13 Dalovice u K.V.  
**F1H,P30,F1G** - Jičín . . . . . 13. 4.  
Vladimír Fejfar, Vrchovina 136,  
509 01 Nová Paka  
**F1A,F1B,F1C** Český pohár  
Kožlany . . . . . 19.- 20. 4.  
Ing. Jan Vosejпка, Svatojirská 30,  
312 13 Plzeň  
**F1G,A3,H** - Frenštát pod Radh. . . . 9. 4.  
Miloš Ondrašik, Čeladná 298,  
739 13 Kunčice p. O.  
**H,A3** - Hořice v Podkrkonoší . . . . 19. 4.  
Milan Lánský, Miletín 78, 507 71 Hořice v P.  
**F1A,F1B,F1C** Český pohár  
Kožlany - Plasy . . . . . 19. 4.  
Ing. Ivo Kornatovský, Pod nádražím 128,  
331 01 Plasy, tel./fax 0182/2033  
**H** Mělnická házedla - Mělník . . . . 19. 4.  
Otakar Boudný, Dukelská 2512,  
276 01 Mělník  
**H,A3,F1H,F1G** Pepova jarní  
Česká Lipa . . . . . 19. 4.  
Ing. Josef Bartik, Přádelnická 2349,  
407 47 Varnsdorf  
**H,A3,F1A,F1H** - OP žáků - Kunovice . . 20. 4.  
Ivo Surý, Louky 434, 686 01 Uh. Hradiště  
**F1A,F1G,P30** - letiště Slaný . . . . . 26. 4.  
Václav Fuxa, Smečenská 775, 274 01 Slaný  
**H,F1H,A3** - Česká Lipa . . . . . 26. 4.  
Modelklub 95 Děčín, Březiny 98,  
405 01 Děčín  
**F1G,F1H,F1J** Český pohár  
Hořovice . . . . . 26. 4.  
Jiří Šimek, Selská 19, 460 01 Liberec 12  
**H,F1H,A3** - Memoriál Jana Pecky  
Hostomice . . . . . 26. 4.  
Lumír Apeltauer, Pražská 1004,  
252 28 Černošice  
**F1A,F1B,F1C,F1G,F1H,F1J,A3,H,P30,CO2**  
Sazená . . . . . 26. 4.  
PI - liga, 3.kolo  
Milan Vydra, Molákova 574, 180 00 Praha 8  
**F1A,F1B,F1H,F1G,CO2** - Všechov 27. 4.  
Bohuslav Roessler, Na Libuši 827,  
391 65 Bechyně  
**F1A,F1H** - Sazená . . . . . 27. 4.  
Miloslav Klíma, Hakenova 1544,  
413 01 Roudnice n/L.  
**F1A** Ještědský pohár 4.kolo  
Hořovice . . . . . 27. 4.  
Jiří Šimek, Selská 19, 460 01 Liberec 12  
**H,A3,F1H** - OP žáci,jun.  
Brno - Slatina . . . . . 27. 4.  
Alena Hladíková, Jasanová 16, 637 00 Brno

**A3,H,F1A,F1H** - OP žáků - Jičín . . 27. 4.  
Ing.Milan Šafler, Husova 195,  
507 32 Kopidlno  
**H** - Sokolovská liga 2.kolo  
Louka u Starého Sedla . . . . . 27. 4.  
Zdeněk Zoubek, Jednoty 1095,  
356 01 Sokolov  
**F1G,F1H** - Český pohár - Hořovice 27. 4.  
Jaroslav Juřík, Desná III/908, 468 61 Desná

#### Svahové RC větroně

**F3F** Zápočtová - Ústí nad Orlicí . . . 19. 4.  
Karel Faltus, U hřiště 1217,  
562 06 Ústí nad Orlicí  
**F3F** Zápočtová - Litomyšl . . . . . 20. 4.  
Václav Vojtíšek, Sloupnice 156,  
565 53 Sloupnice  
**F3F** - Raná . . . . . 26. 4.  
František Leník, K.Biebla 2306,  
434 01 Most  
**F3F** - Úpice . . . . . 26. 4.  
Petr Lokvenc, S.K.Neumanna 706,  
542 32 Úpice  
**F3F** Zápočtová - Větrník . . 26. 4. a 27. 4.  
Ing.Igor Hejnoj, Lyskova 15, 635 00 Brno

#### Termické RC větroně

**F3J** - Hrotovice . . . . . 22. 3.  
Ing.Jiří Vodinský, Akad.Práta 561,  
675 55 Hrotovice  
**RCV2** - Česká Třebová . . . . . 5. 4.  
Václav Vágner, Trávník 1992,  
560 02 Česká Třebová  
**F3J** - Jenišov u K.V. . . . . 19. 4.  
Josef Slováček, M.Majerové 1751/55,  
356 05 Sokolov  
**RCV2** - Uničov . . . . . 20. 4.  
Miroslav Cejchaml, Nemocniční 1190,  
783 91 Uničov  
**RCV2** - Chropyně . . . . . 25. 4.  
LMK Racek, Drahy 764, 768 11 Chropyně  
tel./fax 0634/355352  
**F3J** - Mladá Boleslav . . . . . 26. 4.  
Ing.Jiří Panáček, Patočkova 12,  
169 00 Praha 6  
**RCV2** - Česká Lipa „RAMŠ“ . . . . . 26. 4.  
Milan Absolon, nám.T.G.Masaryka 172,  
470 01 Č.Lipa  
**RCV1** - letiště Kladno . . . . . 27. 4.  
Radoslav Čížek, Žilinská 160,  
273 01 Kam.Žehrovice

#### Elektrické modely

**F5B/7** - Plzeň . . . . . 19. 4. a 20. 4.  
Jiří Švec, Zámečnická 32, 320 00 Plzeň  
**F5B/7** - Frenštát pod Radhoštěm . 26. 4.  
Ladislav Knebl, Sídl.Beskydské 1204,  
744 01 Frenštát pod Radhoštěm  
**F5B/N** - Nesvačily . . . . . 27. 4.  
Ing.Petr Cejnar, Kurzova 2412,  
155 00 Praha 5

#### Soutěže historických modelů

**AV,BV,CV** PI - liga, 1.kolo - Sazená 15. 3.  
Milan Vydra, Molákova 574, 180 00 Praha 8  
**AV,BV,CV** PI - liga, 2.kolo - Sazená . 5. 4.  
Milan Vydra, Molákova 574, 180 00 Praha 8  
**AV,BV,CV** PI - liga, 3.kolo - Sazená 26. 4.  
Milan Vydra, Molákova 574, 180 00 Praha 8

#### Ostatní modelářské události

Informace o tichém letu - Praha . . . . 5. 4.  
Ing.Tomáš Bartovský, Bělohorská 139,  
169 00 Praha 6

*Upozornění redakce. Termíny jsou opsány z platných kalendářů soutěží, které vydávají oficiální modelářské kluby sdružené ve Svazu modelářů ČR nebo RC Autoklubu ČR. Za případné změny nenese redakce odpovědnost.*



# Co se skrývá pod pojmem “LODNÍ MODELÁŘSTVÍ” ?!?

**(1)** V několika následujících číslech časopisu Modelář a Modely bychom chtěli široké čtenářské obci podat ucelený přehled o tom, co se skutečně skrývá pod souhrnným názvem, který je v titulku. Probereme tedy jednotlivé druhy lodně modelářské činnosti, a jí odpovídající sportovní a soutěžní třídy, včetně vysvětlení základních pravidel soutěží v těchto třídách. Autorem „lodního“ seriálu bude autor nad jiné povolaný, pan Jiří Lejsek – předseda KLoM ČR. (Pozn. redakce).

Úvodem je potřeba asi říci něco o organizaci lodního modelářství ve světě i v naší republice. Vrcholnou světovou organizací lodních modelářů je mezinárodní organizace NAVIGA. Její sídlo je v hlavním městě Rakouska Vídně. Členem této organizace je i náš Svaz modelářů České republiky (SMČR). Organizace NAVIGA vydává krom jiného i soutěžní pravidla pro soutěže lodních modelářů, podle kterých se jezdí mezinárodní soutěže, mistrovství Evropy a mistrovství světa. Jejich překlady a rozšiřování v ČR zajišťuje právě Klub lodních modelářů ČR (KLoM ČR), který je součástí SMČR. KLoM ČR vydává také doplňující pravidla národní. Jde o třídy určené pro žáky a o tří-

du EX, kterou pro malý mezinárodní zájem NAVIGA z pořadu mistrovských soutěží vyřadila, ale u nás je tato třída stále v oblibě. KLoM ČR sdružuje kluby lodních modelářů v jednotlivých místech jejich působnosti a členy mohou být i jednotlivci (tzv. Individuální členství), kteří mají za svůj nepatrně vyšší roční příspěvek v podstatě stejná práva i výhody jako skupiny modelářů, tvořící určitý klub. Pokud by jste měli zájem stát se členy některého z klubů můžete se písemně obrátit na autora seriálu. (Spojení: Jiří Lejsek – předseda KLoM ČR, Pivoňkova 946, 517 41 Kostelec nad Orlicí, tel.:/fax: 0444 210 34, nebo na sekretariát SMČR, U Pergamenky 3, 170 00 Praha 7, tel.:/fax: (02) 87 22222.

V první části tohoto seriálu se podíváme na soutěže žáků a soutěže národních tříd EX.

Soutěže žáků jsou organizovány jednak jako postupové až po mistrovství ČR, které jsou pořádány ve spolupráci s Institutem dětí a mládeže Ministerstva školství, tělovýchovy a sportu ČR, jednak samostatně, jako veřejné soutěže pro žáky. Do věkové skupiny žáků patří modeláři, kteří v roce soutěže dosáhnou maximálního věku 15 let. (Junioři 19 let.)

Soutěže postupové (včetně M ČR) pro žáky se jezdí celkem ve čtyřech soutěžních třídách:

EX-500 – nejjednodušší modely o délce 500 mm bez radiového řízení

EX-Ž – modely o délce do 1250mm bez radiového řízení

F2-Ž – polomakety skutečných lodí s radiovým řízením

FSR Eco standard – společný závod rychlostních člunů s elektromotorem a radiovým řízením

## Třída EX-500

Do této třídy patří jakékoliv modely motorových člunů, jachet, osobních, vojenských, říčních i námořních lodí, zhotovené podle plánek i vlastních návrhů. Model je možno postavit i ze stavebnice, nebo si upravit hračku či průmyslový výrobek.

Rozměry modelu: Maximální délka 500 mm + 1 %, šířka musí být minimálně 0,1 délky modelu, výška lodního trupu bez kýlu nesmí být větší než je šířka modelu a ponor modelu nesmí být vyšší než 10 mm pod úroveň paluby. Model může mít kýl o výšce do 40mm a dvě kormidla o maximálních rozměrech 40 x 40 mm. Pro pohon modelu může být použit libovolný neupravovaný elektromotor (počet motorků není omezen) a pro pohon motoru lze použít libovolný zdroj (i nabíjecí články) do napětí 9 V.

Model musí být vybaven základní lodní výstrojí (uvazovací zařízení; záchranná zařízení – čluny, záchr. kola; pozicními a dalšími světly – nemusí být funkční; označením domovského přístavu na zádi, uvnitř modelu musí být upevněn štítek se jménem a adresou stavitele modelu – závodníka).

Soutěžní trať pro třídu EX-500 tvoří obdélník o šířce 10 m a délce 30 m. Na středu kratší strany je startovací plato a vlastní soutěžní trať v délce 25 m začíná ve vzdálenosti 5 m od plato. Na protější kratší straně je bojemi vytyčená branka o šíři 2 m. Projede-li touto brankou model vypuštěný ze startovacího plato získá za jízdu 100 bodů, což je maximum v jedné jízdě. Na obou stranách této „hlavní“ branky jsou umístěny další boje (vždy po jednom metru) s bodovými hodnotami 60 až 90 bodů. Obě boční strany mají boje po 5ti metrech od sebe a projede-li model některou z těchto bočních branek získává 10 až 50 bodů (viz nákres).

Každý model má v soutěži čtyři soutěžní jízdy, nejhorší výsledek se škrtá a průměr ze tří lepších jízd tvoří konečný výsledek soutěžícího modeláře.

Tato začátečnická kategorie pro mladé adepty lodního modelářství je v naší republice vůbec nejrozšířenější třídou.

## Třída EX-Ž

Modely třídy EX-Ž mají podobná stavební pravidla jako předcházející třída, ale jejich délka může být maximálně 1250 mm. Mohou být použita dvě kormidla a dvě ploutve o rozměrech do 80mm výšky a 150mm délky. Kýl může být rovněž do výšky 40mm. Navíc musí být model vybaven časovačem, který odpojí motor od zdroje po projetí sou-

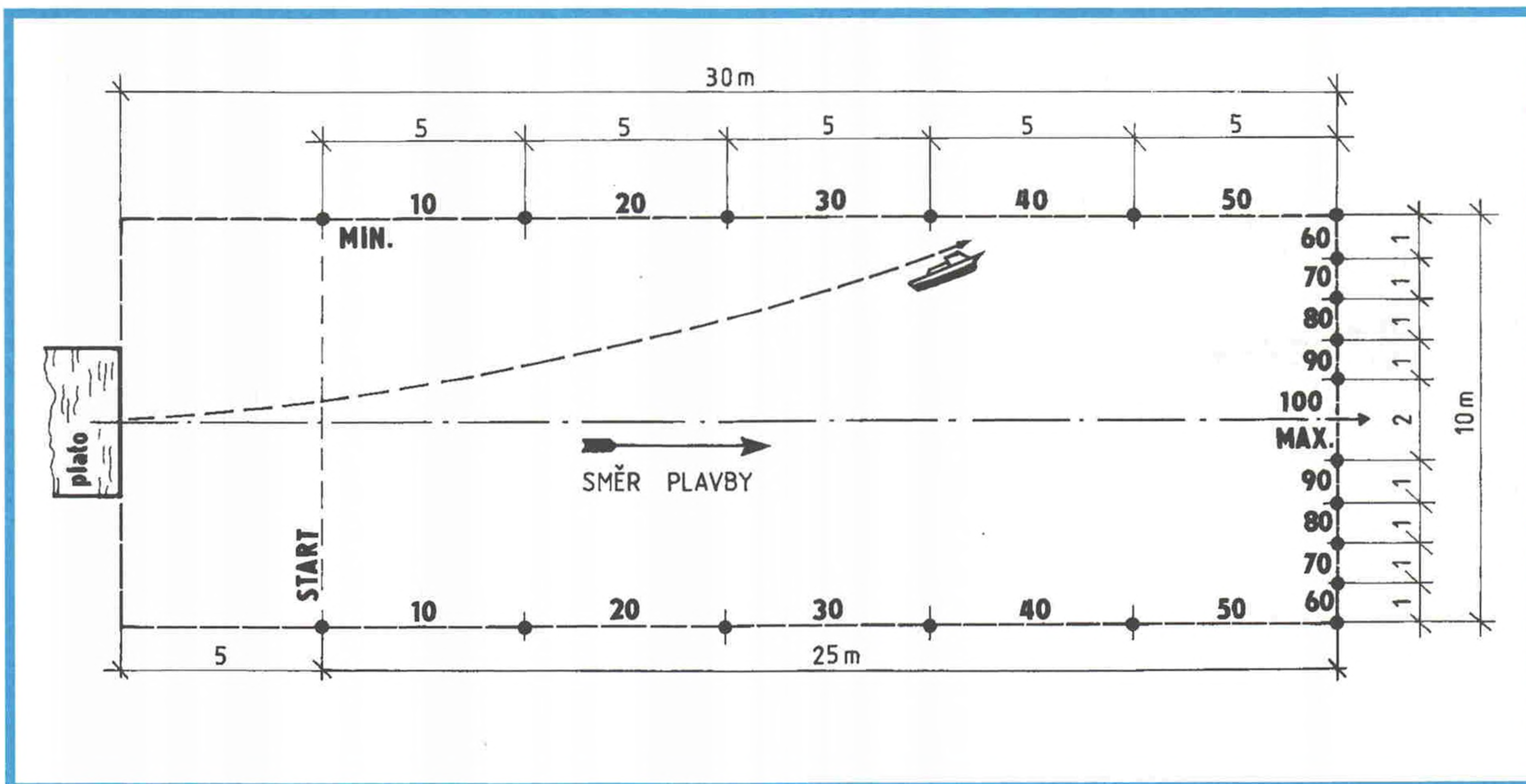


Ve třídě EX (junioři a senioři) soutěží modely o délce až 2,5 m.

Tři modely nejrozšířenější třídy EX-500.







těžní dráhy, ale nesmí to být provedeno radiovou stanicí. Pro pohon se používají motorky řady 600, nebo motorky z topení aut apod. Zdroje jsou buď nabíjecí články 2000 mA/h, nebo motocyklové akumulátory.

Soutěžní trať pro tuto třídu je obdobná jako u třídy EX-500, ale dvojnásobně dlouhá, tedy 50 m. Startovní čára je 10 m od plata, takže model musí projít - pokud možno přímo - dráhu dlouhou 60 m. Tato trať je v podstatě shodná jako pro juniory a seniory ve třídě EX. Bodový systém branek na trati je zcela shodný v čele trati (60 a 90 bodů), ale boční branky mají vzhledem k delšímu rozměru tratě šíři 10 m.

Systém jízd je shodný jako u předchozí třídy, každý model (soutěžící) má čtyři starty a průměr ze tří úspěšnějších jízd tvoří konečný výsledek. Pokud mají závodníci na předních místech stejné výsledky (průměr), uskuteční se dodatečné rozjízdky o konečném pořadí.

V obou těchto „základních“ třídách jde tedy především o to, aby modely byly skutečně dobře (souměrně) postaveny a hlavně seřizeny tak, aby jezdily co nejpřímějším směrem.

### Třída F2-Ž

Tato třída je určena pro radiem řízené (RC) polomaketky skutečných lodí o délce do 850mm, které jezdí slalomový závod. Povoleny jsou i modely ze stavebnic.

Soutěž těchto modelů má dvě odlišné fáze. První je bodové ohodnocení stavby (provedení) modelu, druhou pak soutěžní jízdy na trojúhelníkové slalomové trati vytyčené bójkami.

Bodové hodnocení modelů provádí pětičlenná komise rozhodčích. Nejvyšší a nejnižší bodové hodnocení se škrta, průměr dalších tří hodnocení určuje bodové hodnocení modelu.

Hodnocení se skládá ze čtyř kritérií:

- Provedení modelu s možností maximálního zisku 50bodů.
- Dojem, kde se hodnotí model v porovnání s ostatními modely, včetně čistoty provedení. Maximální zisk 10 bodů.
- Rozsah práce. Hodnotí se rozsah práce, složitost modelu, kvalita a množství vybavení a doplňků. Maximálně 20 bodů.
- Vnitřní vybavení. Hodnotí se umístění

a upevnění zdrojů, radiového vybavení, vhodnost kabelových rozvodů apod. Maximální zisk 20 bodů.

Za celkové „estetické“ hodnocení je tedy možno získat maximálně 100 bodů.

Druhým hodnocením je vlastní soutěžní jízda na slalomové trati, která se provádí na výše zmíněné trati ve tvaru rovnoramenného trojúhelníku o hraně 30m - je to základní trať pro všechny třídy NAVIGA určené pro sólo RC modely.

Model získá za jízdu - při bezchybném projetí všech dvanácti branek na trati a průjezdu dokem u startovacího plata - 100 bodů. Každý modelář absolvuje se svým modelem tři jízdy, dvě lepší se započítávají do konečného hodnocení. Konečný výsledek ve třídě F2-Ž je tvořen součtem bodů dvou lepších jízd (maxim. 200) sečtených s body za stavební (estetické) hodnocení (maxim. 100). Maximálně dosažitelný výsledek je tedy 300 bodů.

### Třída FSR Eco standard

(pro žáky a pro juniory)

Je to třída, která je shodná s třídou Naviga pro juniory a ve své podstatě je to společný závod rychlostních člunů s elektropohonem na již popsané trojúhelníkové trati, která se objíždí proti směru otáčení hodinových ručiček.

Třída standard má předepsané elektromotory o délce magnetického pole 540 mm a třípólovým komutátorem. Motor musí být radiově ovládan tak, aby jej bylo možno vypnout nebo regulovat jeho otáčky. Model musí být vybaven nouzovým vypínačem zdrojů proudu pro motor.

V soutěži se jezdí vždy tři až čtyři rozjízdky ve kterých musí startovat současně minimálně 3 a maximálně 8 modelů. Doba jedné jízdy je 5 minut a rozhodčí zaznamenají pro každý model počet ujetých kol a dojezdový čas posledního kola každého modelu. Je-li více modelů než 8, jsou rozděleny do více skupin (rozjízdek).

Konečný výsledek pro hodnocení jednotlivých modelářů tvoří součet dvou nejlepších výkonů z rozjízdek každého modeláře.

Tolik tedy o soutěžních třídách a soutěžích lodních modelářů žáků.

Ještě v tomto pokračování se stručně podíváme na národní třídy modelů EX, kte-

ré jsou velmi příbuzné se žákovskou třídou EX-Ž.

### Třída EX

(národní třída pro juniory a seniory)

Do této třídy patří modely lodí s mechanickým pohonem, které mají naprosto volnou konstrukci, případně volně napodobují skutečnou loď. Model si musí zhotovit závodník sám. Povoleno je použití předpracovaných dílů (např. trup) a průmyslově vyráběné díly (šrouby, kormidla atd.).

Modely této třídy mohou mít maximální délku 2500 mm. Modely musí být vybaveny zařízením, které vypne motor modelu po projetí tratě. Kýl, ploutve a kormidla mají stejné rozměry, které byly uvedeny u třídy EX-Ž.

Vlastní soutěž se jezdí na obdélníkové trati široké 10 a dlouhé 50 m s odstupem 10m od plata, stejně jako u žákovské třídy EX-Ž. Trať je však odlišná tím, že středová branka s hodnotou 100 bodů (vložená do původní tratě) je široká pouze 1 m, a dvě menší (šíře 0,5 m) branky po stranách střední branky mají hodnotu 95 bodů. Důsledkem je větší náročnost na provedení, seřízení a vypuštění modelu u této „juniorsko-seniorské“ třídy.

Pro konečný výsledek se rovněž škrta nejhorší jízda ze čtyř jízd, a průměr tří lepších jízd tvoří konečný bodový výsledek a tím i pořadí. V případě rovnosti na prvních místech (1. až 6. místo) se provádí další rozjízdky těchto závodníků až do konečného rozhodnutí.

Nás může těšit, že trojnásobným mistrem světa této třídy je brněnský modelář Josef Ehrenberger a pro nás je škoda, že Naviga trochu ukvapeně vyřadila tuto třídu z pořadí mistrovství světa, protože bychom mohli i nadále získávat cenné „světové“ kovy v soutěžích lodních modelářů.

V příští části budeme pokračovat v představování dalších tříd. Povíme si o maketách skutečných lodí a to jak třídy C - stolní modely, kde se hodnotí pouze stavba provedení, tak i RC maketách.

Jiří Lejsek

Foto: archiv autora  
(pokračování)





Obr. 1

## RC podvozek TRINITY

V loňském šestém čísle časopisu Modely, v článku věnovaném závodům RC automodelů v Nové Pace, byla zmínka o podvozku TRINITY Street Spec.

Protože automodel s tímto podvozkiem absolvoval část loňského seriálu, a tudíž jsou již určité zkušenosti nejen se stavbou, ale i s provozem, chtěli bychom vás se vším seznámit. Jak již z názvu podvozku vyplývá, pochází tento bezesporu zajímavý výrobek z produkce americké firmy Trinity, a pokud je nám známo, jezdí se s ním za našimi hranicemi velmi pěkné závody.

Na stránkách modelářských časopisů byla publikována již řada podvozků, od ryze amatérských až po profesionální výrobky. Představovaný podvozek - TRINITY Street Spec. - je určen především těm závodníkům, kteří nemají možnost si podvozek amatérsky zhotovit, ale současně nemají tolik financí, aby si mohli pořídit některý ze špičkových modelů. Jde tedy o velmi jednoduchý, ale vzhledem ke konstrukci plně funkční podvozek (stavebnici), velmi vhodný pro ty kteří začínají závodit, a za velmi příznivou cenu (maxim. 4000 Kč).

Představme si však vlastní model. Podvozek je zpracován ve formě stavebnice. Všechny díly jsou zabalené do igelitových sáčků (bohužel s výjimkou karoserie) a vloženy do tuhé kartonové krabice s atraktivním barevným potiskem (obr. 1). Bohužel následkem nezabalení karoserie se projevily zašedlým povrchem uprostřed střechy, způsobeným třením o krabici.

Vzhledem ke své jednoduchosti a přiloženému návodu je sestavení modelu celkem snadné. Jediné co lze vytknout je sesazení dílů, kdy do "průchozích" otvorů bylo nutno šrouby místo nasunutí našroubovat, protože vlivem výrobní tolerance byl průměr otvorů příliš těsný. Tato okolnost však není pro modeláře (včetně začínajících) příliš velkým problémem.

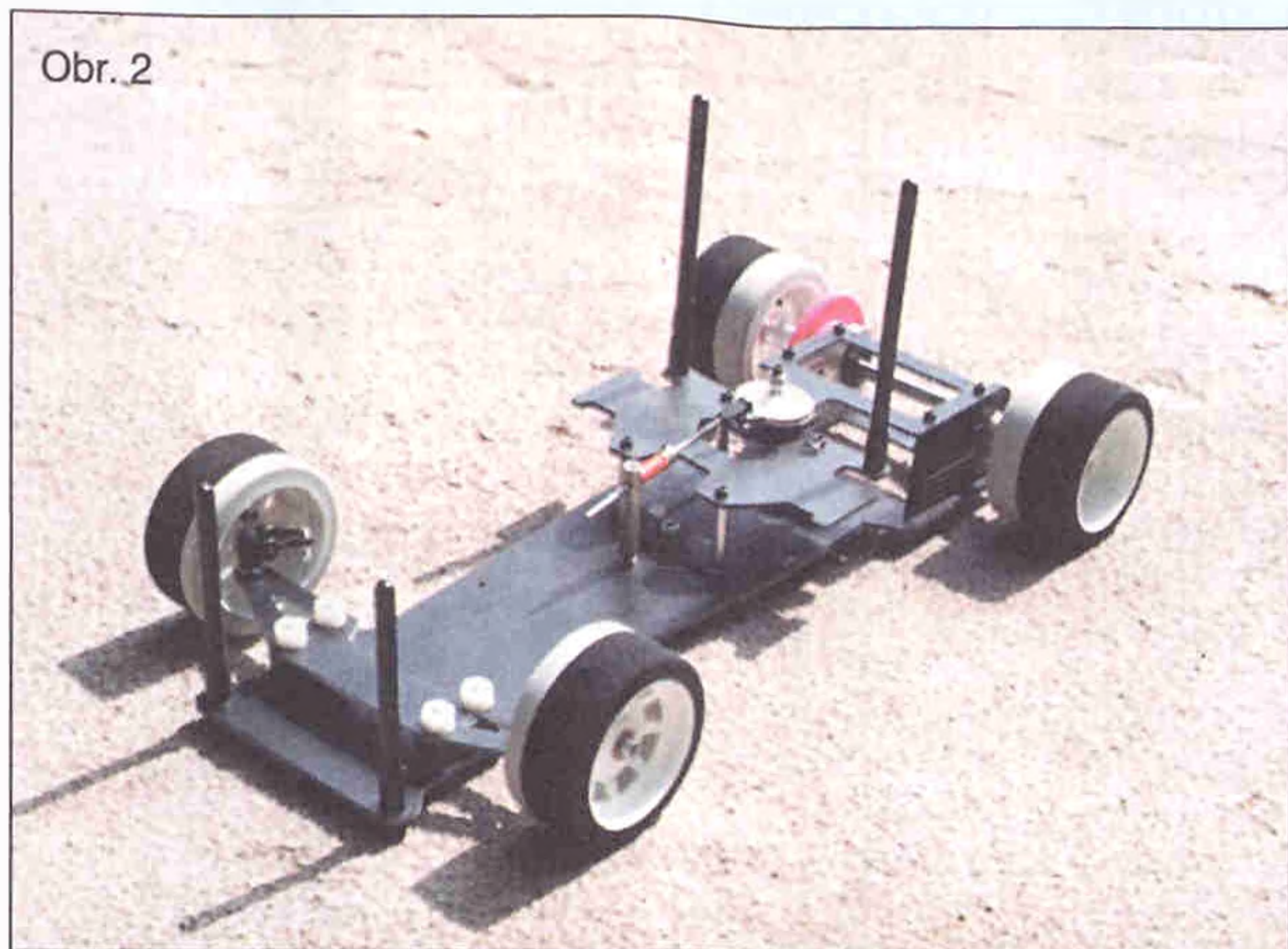
Seřízení podvozku je bez obtíží, protože jde vlastně pouze o seřízení diferenciálu. Toto místo se v zápětí projevilo jako kritické, neboť došlo k narušení závitu v silonové matici a diferenciál se vše vyřešilo a od té doby jezdí model bez závad (obr. 2 - sestavený podvozek bez motoru a dalších dílů, které nejsou součástí stavebnice).

K vlastnímu provozu modelu nelze mít prakticky žádné výhrady (samozřejmě s vědomím cenové kategorie do které spadá). Podvozek (model) je určen pro osazení elektromotorem, vhodný je motor Mabuchi 540, se kterým je (vzhledem k nízké hmotnosti) auto poměrně živé. K dobrým jízdním vlastnostem přispívají také pneumatiky ze stavebnice, které při provozu na suchém asfaltu dobře sedí a umožňují modelu i dobrou ovladatelnost v zatáčkách.

Naše seznámení je sice velmi stručné, ale berte je jako informaci o výrobku s nímž lze dle našeho názoru a zkušeností úspěšně začít závodit i bez vysokých nároků na finance.

NP

Foto: autor



Obr. 2

RC model (2WD) s karoserií EAGLE Talon a se zmíněným podvozkiem TRINITY (majitel a jezdec Petr Hnízdo).



## KRUŠNOHORSKÝ POHÁR 1996

V loňském roce se opět konal seriál závodů pro dráhové automodely (SRC), který se již od svého počátku (1991) jmenuje Krušnohorský pohár - název je dán místem působení většiny pořadatelských klubů. V současné době jde o jednu z největších akcí pro automodely kategorií A a Ž.

V šestém ročníku seriálu bylo naplánováno šest závodů, uskutečnilo se jich ovšem jenom pět, protože závod v Chebu se nekonal (o této skutečnosti se bohužel někteří zájemci o účast dozvěděli příliš pozdě a jelí do Chebu zbytečně).

Seriál začal závodem v Ostrově nad Ohří, kde je k dispozici rychlá osmiproudová autodráha. Dalším pořadatelským klubem byl SRC DDM Chomutov, který svou čtyřproudovou autodráhu již v roce 1995 prodloužil. V září hostil závodní klub z Nové Role na své čtyřproudové autodráze. Čtvrtý závod se jel na náročném zatáčkovitém okruhu ve Slaném. Pátý závod (podle plánu ovšem šestý) uspořádal klub MC SRC Most na nově otevřené čtyřproudové autodrá-

ze. V Mostě byl současně i šestý ročník zakončen a pořadatelé se s poslední akcí ročníku 1996 "vypořádali" velmi důstojně. Vyhodnoceno bylo pořadí v jednotlivých kategoriích maket (A1/32, A1/24, A3/32, A3/24), v žákovských kategoriích (ŽV, ŽG12, ŽPR, ŽA-1, ŽA-3), v kategoriích hodnocených jako mistrovství České republiky (A2/32, A2/24, A4/24) i celkové pořadí v seriálu za součet kategorií.

Nejúspěšnějším závodníkem šestého ročníku se stal Petr Trantina z klubu SRC DUO Ostrov, který jednak vyhrál absolutní hodnocení seniorů a juniorů, jednak vyhrál všechny „áčko-ové kategorie“. Obdobně se dařilo v kategoriích žáků Davidu Volhejnovi (SRC DDM Chomutov), který „přenechal“ první místo pouze v kategorii ŽPR Václavu Zýkovi z AMK Cheb. Krušnohorský seriál je mezi modeláři stále oblíbený, i když v některých ročnících byla účast ještě větší. Trochu problematické je provedení modelů kategorií A (makety), ale to je dlouholetý a stále těžko řešitelný problém.

PL

Foto: M. Knaibl



Celkový pohled na mosteckou autodráhu. Délka okruhu 28 metrů, čtyři jízdní pruhy, elektronické počítání ujetých okruhů.

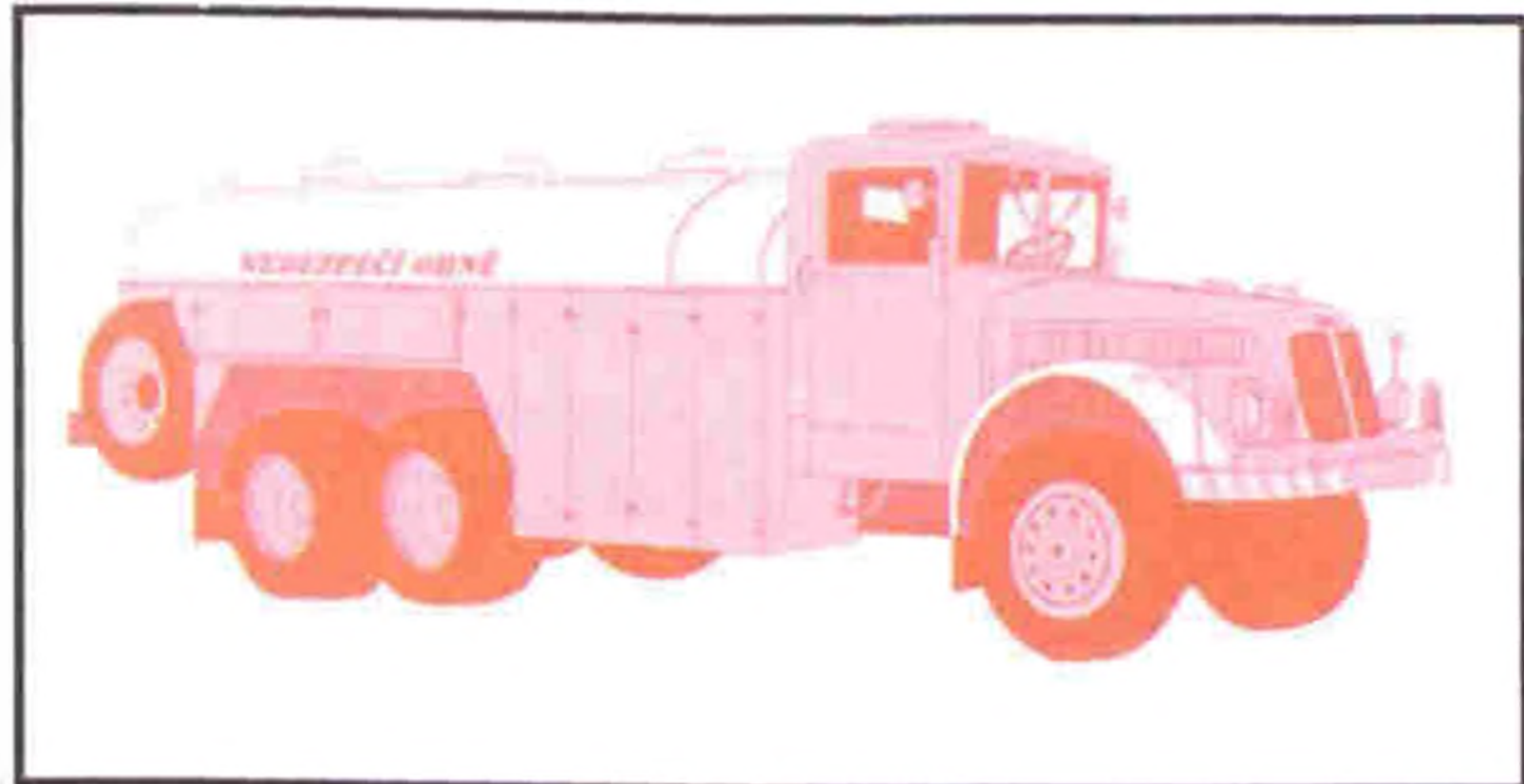


# NOVINKY pro Vás

Prodejní cena, udávaná u každého výrobku, je pouze přibližná, buď doporučená výrobcem, nebo zjištěná v jednom z obchodů, kde je výrobek k dostání.

Obchodníci, kteří mají zájem o prodej představovaných výrobků, zjistí přesné podmínky u výrobce nebo dodavatele, redakce s nimi není seznámena.

## TATRA T-111 C



Známý těžký nákladní vůz z Tatry Kopřivnice, který byl produkován v padesátých letech. Oblíbené a výkonné "stojedenáctky" byly dodávány v různých provedeních a s různými nástavbami. Novinkou na modelářském trhu je model cisternového verze pro převoz pohonných hmot (stavěnice v provedení Short Run, je z probarvené plastické hmoty), který je vyráběn v limitované sérii. Sestavený model může obohatit jednak sbírky nákladních vozidel z provenience bývalého Československa, jednak může (a k tomu je především pro své některé funkční detaily určen) "oživit" silnice na modelových kolejištích velikosti HO (měřítko 1:87).

**Vyrábí: SDV model, Praha**  
**Prodává: Modelářské prodejny (např. Zerba, Vodičkova 37, Praha 1)**  
**Doporučená cena: 180 Kč**

## AMG Mercedes-Benz C Klasse



Závodní automobil pro okruhové závody seriálu DTM, tak jak s ním jezdil závodník Bernd Schneider v ročníku 1995. Detailně provedený kovový model v měřítku 1:43 je určen pro sběratele modelů závodních a sportovních automobilů.

**Vyrábí: Quartzo (China), Portugalsko**  
**Prodává: Modely, Havelská 10, Praha 1**  
**Cena: 970 Kč**

## DEVCON 5 Minute



je „pětiminutové“ lepidlo a spíše by asi patřilo do rubriky „Zvovuzavedené výrobky“,

pokud by ovšem taková existovala. Faktem je, že toto dvousložkové lepidlo bylo kdysi uvedeno na trh jako jeden z prvních „rychlých epoxidů“ a získalo si skvělou pověst. Pojem devcon se stal dokonce synonymem pro další obdobná lepidla. Řada modelářů pracuje dosud ze starých zásob, což svědčí o jeho vynikající životnosti. Pokud potřebujete lepidlo, které vás nezklame, které se opravdu vytvrdí v předpokládaném čase, a které dosáhne pevnosti jakou očekáváte, sáhněte znovu po Devconu.

**Vyrábí: DEVCON, USA**  
**Prodává: Modelářské prodejny (např. Hořejší, Nad Přehradou 15, Plzeň)**  
**Cena: 100 Kč (28,4 g), 180 Kč (71 g)**

## B 24 LIBERATOR



Rychlostavebnice známého amerického „bombardáku“ z druhé světové války. RC polomaketa je poháněná čtyřmi elektromotory SPEED 400 se sedmičlávkovou baterií o kapacitě 1,7 Ah. Rozpětí 1880 mm, délka 100 mm, letová hmotnost 1800 g. Trup je z probarveného laminátu, křídla a VOP jsou z polystyrenu potaženého balzou, motory kryjí plastové výlisky. K řízení (otáčky motorů, křídélka, výškovka) je zapotřebí třípovelová RC souprava.

**Vyrábí: WIPA model, Příbor**  
**Prodává: WIPA model, B. Němcové 1233, Příbor**  
**Cena: 4220 Kč**

## VÝSLEDKY (zestručněno)

Absolutní pořadí - senioři (junioři): 1. P. Trantina, SRC DUO Ostrov, 390; 2. P. Hora, ESRT Praha, 345; 3. J. Hensl, ESRT Praha, 258; 4. V. Basák, MC SRC Most, 250; 5. Jan Volhejn, SRC DDM Chomutov, 235; 6. P. Krupiak, SRC Nová Role, 162 bodů (celkem 28 startujících).

Absolutní pořadí - žáci: 1. D. Volhejn, SRC DDM Chomutov, 275; 2. V. Zýka, AMK Cheb, 240; 3. P. Krupiaková, SRC Nová Role, 210; 4. K. Šlachta, MC SRC Most, 202; 5. M. Karásek, SRC DUO Ostrov, 164; 6. P. Novák, AMK Cheb, 117 bodů (26 startujících).

Mistrovství ČR - A2/32: 1. P. Trantina, SRC DUO Ostrov, 90; 2. P. Hora, ESRT Praha, 75; 3. V. Basák, MC SRC Most, 60 bodů (19 startujících). A2/24: 1. P. Trantina, SRC DUO Ostrov, 90; 2. V. Basák, MC SRC Most, 75; 3. P. Hora, ESRT Praha, 62 bodů (21 startujících). A4/24: 1. P. Trantina, SRC DUO Ostrov, 80/1; 2. J. Hensl, ESRT Praha, 80/0; 3. P. Hora, ESRT Praha, 70 (16 startujících).



Tři nejúspěšnější senioři ročníku 1996.  
Zleva: Pavel Hora z ESRT Praha (2. místo), Petr Trantina SRC DUO Ostrov nad Ohří (1. místo), Josef Hensl, ESRT Praha (3. místo).



Tři nejúspěšnější žáci ročníku 1996.  
Vlevo Václav Zýka z Chebu (2. místo), uprostřed David Volhejn (1. místo), vpravo Pavla Krupiaková (3. místo), která se stala nejúspěšnější dívkou.



# MODEL HOBBY

## A TO OSTATNÍ

V říjnu 1996 proběhla v pražském Veletržním paláci už tradiční přehlídka MODEL Hobby. Po poměrně bohaté nabídce novinek z české produkce železničních modelů v roce 1995 hledali návštěvníci pátého ročníku výstavy opět něco nového, většinou však odcházeli poněkud zklamáni. Protože v průběhu roku skončila výroba vozů firem Luto a Ada Plastik i lokomotiv Čs Train, byl vystavovaný sortiment o poznání chudší.

Dále se rozšiřuje nabídka modelů Roco Slovakia s potisky v českých barvách – univerzální uplatnění najde zejména běžný „uhlák“ unifikovaného typu (řada Es/Vte), jaké u nás jezdí už od poloviny šedesátých let; hodit se může i „historický“ dvounápravový výsypný vůz systému Talbot – řady St. Na snímku (obr. 1) provedení pro bývalé ČSD, velikost H0. Ve stánku plzeňské firmy Miniform vystavovali už z loňska známou (a oceněnou) „rosničku“ T 334.0, ale s rekonstruovaným pojezdem. V novém katalogu jsou v „sérii Vacek“ uvedeny další připravované varianty v modrém nátěru (pro některé vlečky) a v barvě khaki (bývalé Železniční vojsko). Lokomotiva má být dodávána také jako součást „starsetu“ se dvěma vozy, kolejemi a napájecím, nebo také jako stavebnice.

Další z dosud pracujících výrobců – pražská firma Zerba, vystavovala jen nové varianty „rajky“, Čs Train se prezentoval ještě ne zcela dokončeným modelem nízkostěnného vozu řady Kbkks/Nsk. Ve stánku firmy RT Hobby, výhradního dovozce sortimentu firmy Tillig, jsme mohli jako novinku vidět model elektrické lokomotivy řady 243 DR (obr. 2).

Daleko více zajímavých novinek bylo možno na výstavě najít mezi příslušenstvím. Tak například pražská Igra vystavovala několik variant nákladního automobilu Avia A31 ve velikosti H0, firma SDV model nové verze známé Tatry 111

v téže velikosti a varnsdorfská firma Večerník přišla také a novinkami, například s několika variantami autobusu Škoda 706 RO.

Ale abychom nebyli až tak pesimističtí, pojďme se podívat na další nabídku, která ve Veletržním paláci chyběla (poplatky vystavovatelů nejsou zanedbatelné a zejména ty menší firmy si nemohou dovést najmout stánek). Snad nejširší spektrum zboží bývá k vidění na pravidelných burzách v depu pražského Masarykova nádraží.

Tam kromě běžných „ojetin“ – jejichž ceny ovšem stále stoupají – bývá k máni řada odlišných skříní našich kolejových vozidel, ať už z klasické pryskyřice, což ovšem většinou znamená obtížné odstraňování výplní z oken, tak i ze sice hnedavého, nicméně průhledného polyesteru, kde tato práce odpadá. Při nákupu je ovšem třeba dát pozor na časté vady povrchu (bublinky, nezalitaná místa, hrubá struktura materiálu, prnutím zborcené stěny apod.) či nedostatky matrice (křivé řady nýtů, zkosená okna atd.), nemluvě o tom, že ke zprovoznění takových modelů bývá nutno zhotovit celý pojezd a k tomu zpravidla obtížné upravovat vnitřní rozměry, aby se dovnitř vešel motor s převody. Vyskytují se už také skříně, které skutečnost jen vzdáleně napodobují (např. u motorové jednotky Ganz nesouhlasí počty a uspořádání oken).

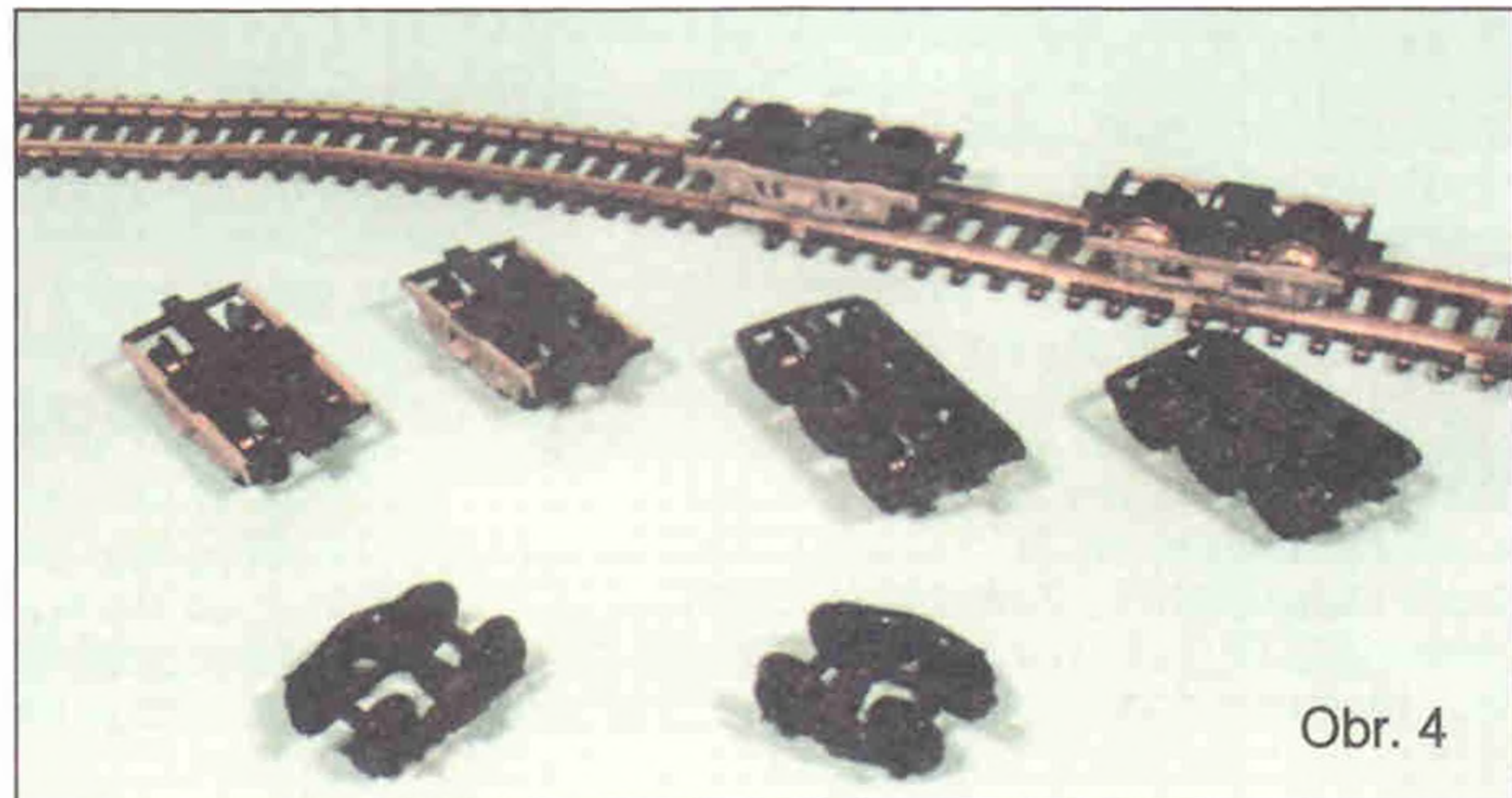
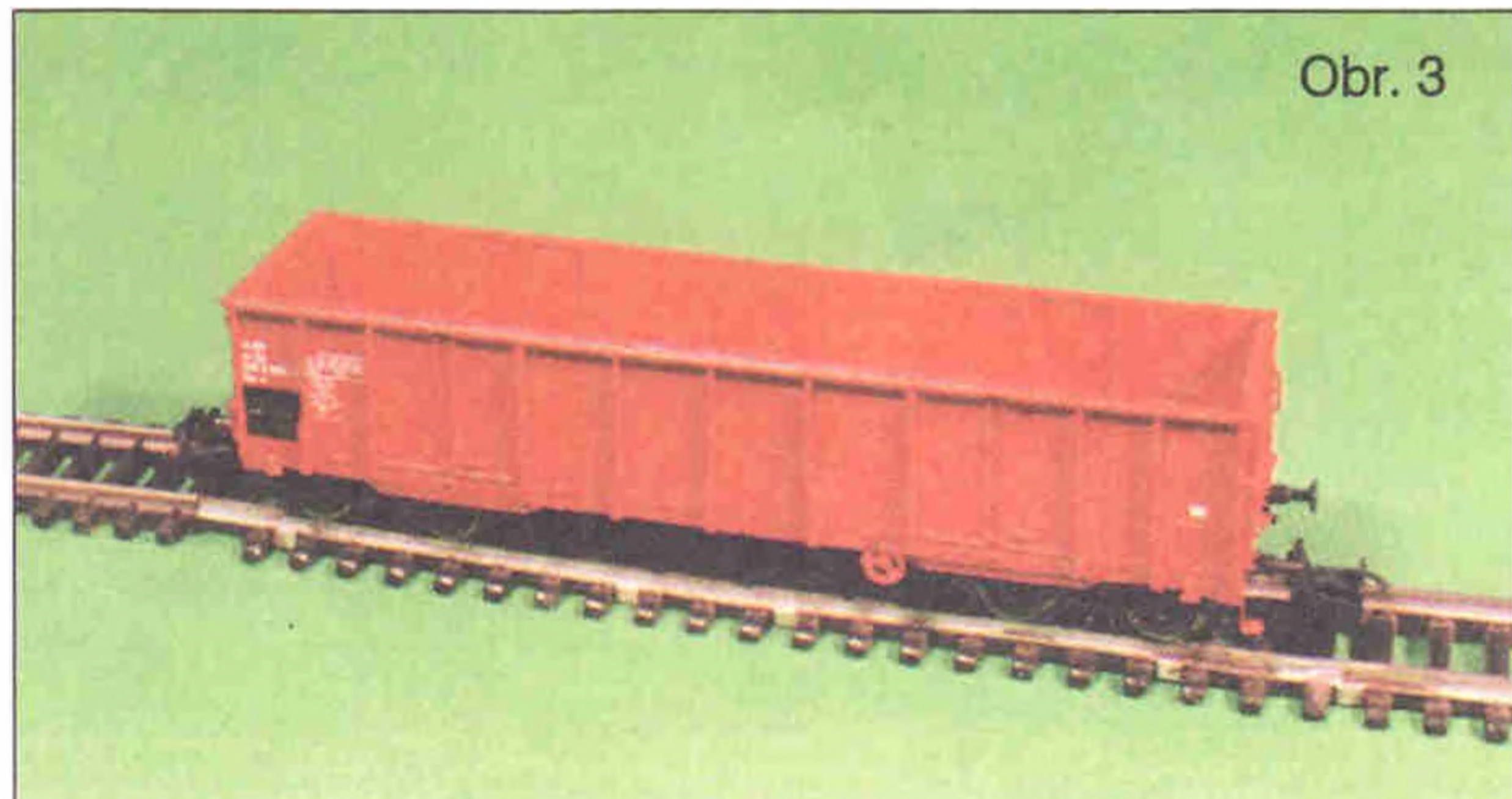
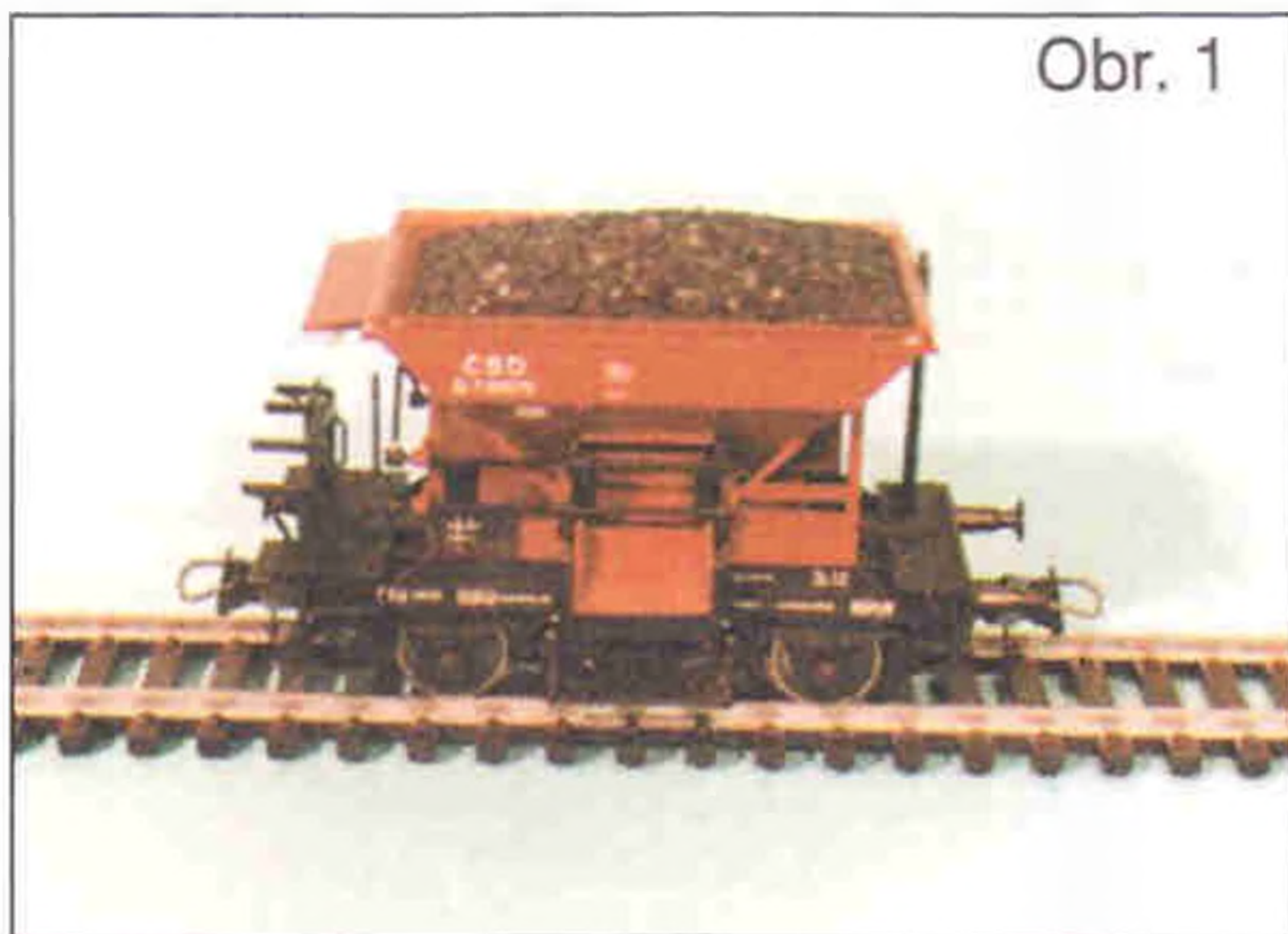
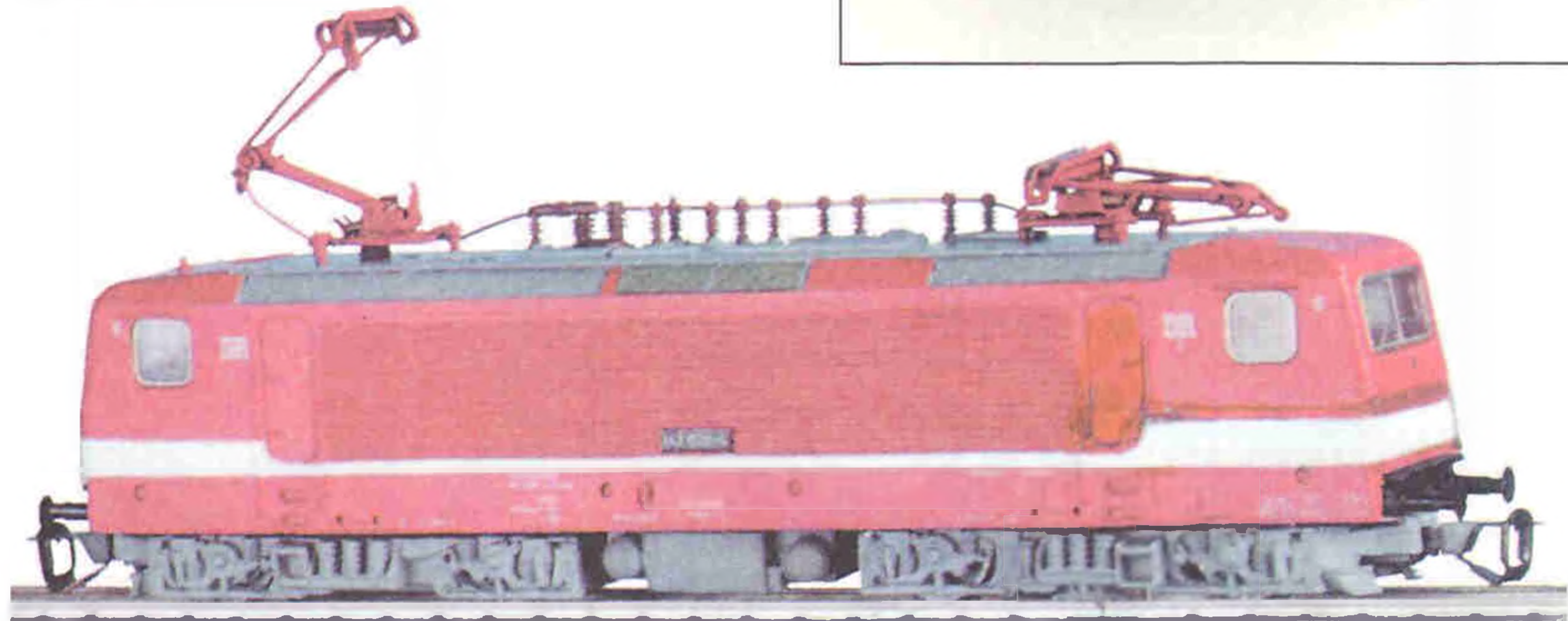
Vlastní výroba celého pojezdu lokomotivy patří v železničním modelářství k tomu náročnějšímu a zdaleka ne každý si na něco takového troufne. Pravidelně je ovšem nabízena stavba pojezdu elektrické či motorové lokomotivy „na míru“ podle přání zákazníka, a to v robustním kovovém provedení a za akceptovatelnou cenu. Lze zde také najít i kompletní vozidla, ovšem většinou s již zmíněnými nedostatky ručně odlévaných karosérií, nemluvě o dalších nedostatcích například v povrchové úpravě. Z této kategorie většinou kusových výrobků se poněkud vymyká model lokomotivy řady

T 211.0 ve velikosti TT, jehož výroba probíhá malosériovým způsobem a který se dostal už i do běžné prodejní sítě. Model, dodávaný v několika barevných mutacích, má jen jediný viditelný nedostatek – okna kabiny nejsou zasklena, ale jen vyplněna černou barvou.

Na burze měl také svou premiéru nový sériový výrobek – stavebnice nákladního vozu řady Eas/Uae ve velikosti TT (obr. 3). Díky tomu, že vozová skříň je dodávána jako kompletní výlisek (jen je třeba odstranit přebytečný materiál z vaznice, což ovšem u poměrně velkého vozu není tak jednoduché – připomíná to známé střihání živého plotu z filmu Hej-rup a je třeba dát pozor, abychom nakonec neměli vůz nízkostěnný), je sestavení vozu poměrně snadné a rychlé. Bohužel jsou ve velmi stručném návodu hluchá místa, zejména ve vztahu k upevnění spráhel – držák je zakreslen zpochybnutím způsobem a chybí zmínka o tom, že k uchycení do držáku je třeba část spráhlá (dírkou uchycení ve standardním držáku Tillig) odříznout; měla by také být doporučena úprava jednoho z podvozků (odříznutí opěrek na příčnicku rámu) k dosažení stabilního tříbodového uložení vozu na koleji. Stavebnici lze také vytknout několik drobných nedostatků. Model nemá zátěž (lze ji však jednoduše nahradit imitací nákladu, což bývá nejčastěji „uhlí“), na čelech vozu chybějí návěstní držáky, tři vodorovná madla na jedné z čelnic jsou jen lehce plasticky naznačena (ovšem působivější jsou z drátu) a na aršiku s obtiskem chybějí některé nápisy, zejména nápadná škála pro dovolené zatížení podlahy vozu. Naopak zajímavým přínosem jsou velmi jemně ztvárněné doplňující detaily vyleptané z mosazného plechu – mřížované stupačky, schránky na vozové nálepky a kola ruční pořadací brzdy. Stavebnici – z neznámého důvodu označenou jako vůz řady Vsa – dodává firma Žitný z Mostu, na trhu jsou už i sestavené modely (jen u těch prvních nápadně „křičely“ lesklé obtisky na matné vozové skříně).

Postupně se na trh dostala také další záležitost, která může zaujmout mnoho amatérských modelářů. Jde o díly pro stavbu podvozků osobních a nákladních vozů v měřítku 1:120 (velikost TT). Dodávány jsou také kompletní podvozky. Vyrábí je plzeňská firma Benda ve spolupráci s panem Čambalíkem a jsou označeny symbolem zdvojeného V (podle křestních jmen tvůrců) opatřené kolečky (obr. 4). První vlašťovkou byly už od loňského jara podvozky Y25 (mimo jiné se staly součástí výše zmíněné stavebnice vozu Eas) a Görlitz pro chladicí vozy. Ty byly dodávány jako komplet – v jednom licím rámečku byly obě postranice, střední díl se zbývající částí rámu podvozku a otočný čep. Další typy jsou řešeny trochu jinak: Na jednom licím stromečku je několik různých postranic a rám je dodáván samostatně. Vše tvoří dobře promyšlený systém: rám může být společný pro více typů podvozků. Zpočátku byly nabízeny samostatně celé stromečky, takže bylo nutno dávat pozor na to, abychom vybrali ty správné díly, které patří k sobě (např. pro osobní vozy je dodáván rámeček celkem se šesti postranicemi, ale jen dvě z nich byly do páru). Proto výrobce nyní kompletuje do sáčků jednotlivé díly přímo pro jednotlivé typy podvozků. Samostatně jsou k nim dodávány držáky pro uchycení standard-

Obr. 2







*Snímek části kolejiště velikosti TT, které představila firma RT Hobby.*



*Dvounápravový nákladní vůz řady Es/Vte (provedení ČD) pro velikost H0 je výrobkem slovenské firmy Roco Slovakia.*



niho spřáhla velikosti TT ve čtyřech různých délkách, aby si každý mohl vybrat podle konkrétních potřeb.

Takto jsou prodávána celkem čtyři různá provedení tzv. pensylvánských podvozků - pro naše poválečné vozy, pro předválečné „pancéřáky“, další podobný s odlišným vypružením a nakonec typ s přímými jhy (naše předválečné vozy měly podobné podvozky, ale s výrazně větším rozvorem) - a tzv. „středoevropský“ typ, používaný u starších typů čtyřnápravových osobních vozů.

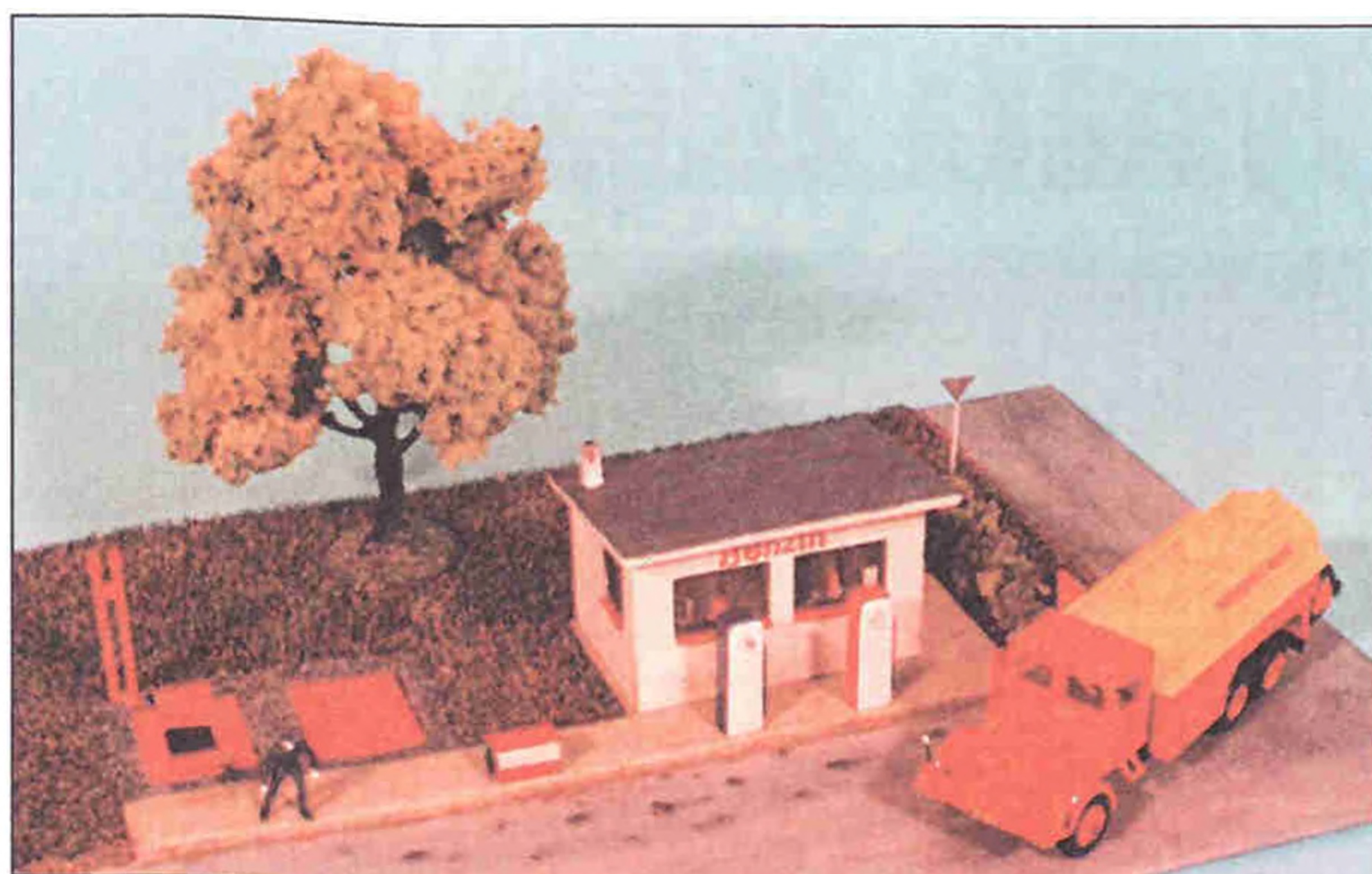
Pro nákladní vozy se kromě již zmíněných prvních dvou typů nabízí dvě provedení třinápravových podvozků (s celkovým rozvorem 25 a 28 mm) spolu se dvěma variantami podvozku „diamond“ - s nýtovanými a litými postranicemi.

Jako velký klad lze hodnotit příznivou cenu, akceptovatelnou i u sestavených kompletních podvozků včetně dvojkolí s kovovými obručemi. Lze ovšem najít také drobné nedostatky: u „středoevropského“ osobního podvozku jsou výrazně kratší pružnice a silně je zjednodušeno jejich zavěšení (obvykle ještě přes šroubovité pružiny), u nejběžnějšího „pensylvánského“ podvozku nesouhlasí rozvor (měl by být o milimetr kratší) apod. Je ovšem na každém modeláři, aby zvážil závažnost těchto chyb ve srovnání s cenou výrobku, jeho užitnými vlastnostmi a s pracností při amatérské stavbě stejného typu podvozku. Pokud bereme v úvahu i podvozky dalších výrobců (zejména originál Tillig nebo stavebnice LPH Jičín), je už k dispozici široký výběr typů, které mohou uspokojit většinu modelářů ať už při zprovoznování odlitků skříní, nebo i při vlastní stavbě modelů. Stejná firma (Benda) postupně rozšiřuje nabídku dalších dílů pro železniční modely (doplňky lokomotiv - lucerny, vzduchojemy, tažný hák se šroubovkou, brzdové hadice, houkačky, izolátory, ...), brzdařské budky (plechové z šedesátých let, např. pro vozy řad Gbgs/Zts, Tcms/Utz, či některé typy kotlových vozů), nárazníky různých typů (pro velikost TT i H0) a lze čekat, že se postupně objeví výlisky i dalších dílů, které se při stavbě modelů často opakují.

A tak věřme, že přes mnohé problémy, se kterými se dnes potýká většina našich výrobců, zatím tuzemská produkce železničních modelů ještě nezmírá a že se snad v brzké budoucnosti dočkáme ještě nejednoho překvapení.

**Ing. Ivo Mahel**

Foto: M. Knaibl, archiv redakce



Stojedenáctka, to byl ve své době skutečný pojem. Provedení Tatra T 111 C7 (cisterna) je novinkou firmy SDV Praha 5. Na snímku z Model Hobby 96 je cisterna pro přepravu pohonných hmot i s připravovanou novinkou „Benzínkou“. Tyto modely jsou svým provedením (možnost otevírání dveří, skříněk, výkyvné uložení náprav atd.) určeny přímo pro doplnění cest a silnic na modelovém kolejišti velikosti H0.

Ze stavebnice firmy Večerník pochází kovový model Škoda Octavia Combi. Model v měřítku 1:87 může sloužit jako sběratelský, případně je s ním možno „oživit“ kolejiště.



Tři varianty známého užitkového nákladního automobilu AVIA. Modely v měřítku 1:87 od firmy IGRA jsou určeny pro doplnění modelových kolejišť, ale svým provedením jistě uspokojí i nejednoho sběratele automobilů velikosti H0.

Čtyřnápravový vůz pro přepravu volně loženého cementu Uacs (Raj) v barvách „KALCIT Slovensko“, provedení pro ŽSR, velikost H0. Vagon představila pražská firma Zerba.



Pro milovníky „zahradní“ železnice byl nainstalován železniční okruh velikosti G (rozchod 45 mm). Tento „Modrý Expres“ od firmy Bachmann jezdí, svítí (vagony mají svoje stálé osvětlení interiéru), parní lokomotiva vydává zvuky jako skutečná. Jednoduchý výstavní ovál byl doplněn domečky Piko určenými pro tuto velikost.



# Výstava železničních modelů v Hradci Králové



Členové KŽM Hradec Králové a jeho hosté uspořádali další ročník tradiční modelářské výstavy (29. 11. – 8. 12. 1996), jejíž počátky zasahují do roku 1982. Pro hezku výstavu byly propůjčeny prostory KD Střelnice v centru východočeské metropole.

Originálně byly řešeny vstupenky na výstavu – ve formě klasické železniční jízdenky, kterou vám hned na místě orazili ruční „reginou“. Návštěvníci mohli vidět nespočet modelů železničních vozidel (přes 77 trakčních vozidel a téměř 200 vozů, vozidla na tratích modelových kolejišť nepočítaje) vystavených v prosklených vitrinách. Představeny byly modely velikostí N, TT a H0. Byly zde i některé „železniční lahůdky“, například soubor modelů z počátků výroby firmy PIKO, rozpracované modely pro ukázkou modelářského postupu práce a „výroby“ patiny, vlastní výrobky modelářů, tovární výrobky vozidel bývalých ČSD a nynějších ČD, historické vlakové soupravy, sbírka vozidel v měřítku 1:120 (TT). Zkrátka nepřišli ani příznivci automobilů – jedna vitrina byla věnována automodelům včetně přestaveb (TT a H0), které slouží především pro „oživení“ silnic modelových kolejišť.

Největší pozornost byla ovšem věnována modelovým kolejištím, která zde byla vystavena čtyři, všechna ve velikosti TT. Tři byla tzv. domácí, největší bylo klubové, patřící místnímu klubu. Toto rozměrné kolejiště se dá stěhovat, což je výhoda pro podobné akce. Od hradeckých železničních modelářů máme příslib, že vám jej v budoucnu budeme moci představit podrobněji. Nyní se ale projdeme pomocí fotografií alespoň částí výstavy.

Nejmenším kolejištěm byl prostý kruh kolejí, který znázorňoval, že i minimální prostor vytvoří hezký železniční motiv. Na snímku (obr. 1) právě přijel do stanice Zelkovice „Hurvínek“, nebo-li motorový vůz řady M 131.1. Druhý snímek (obr. 2) nám představuje „podvečerní náladu“ na nádraží Klingenberg, kam přijel osobní vlak vedený tendrovou parní lokomotivou řady BR 92. Na další fotografii (obr. 3) je vidět část domácího kolejiště s nádražím Ústěk. Osobní vlak složený s patrových vagonů Bp čeká na průjezd mezinárodního rychlíku, do stanice sjíždí motorová souprava řady 172. Další tři pohledy věnujme klubovému kolejišti. Na prvním (obr. 4) je unikátní model strojní čističky šterkového lože DELČ 800 s připojeným služebním vozem (model zapůjčil J. Valeš z Vrchlabí). Na druhém (obr. 6) přejíždí železniční most „lokálka“ složená ze dvou osobních a jednoho služebního vozu tažená parní tendrovkou řady 455.2 a na třetím (obr. 5) vidíme přes viadukt projíždět motoro-





Obr. 4

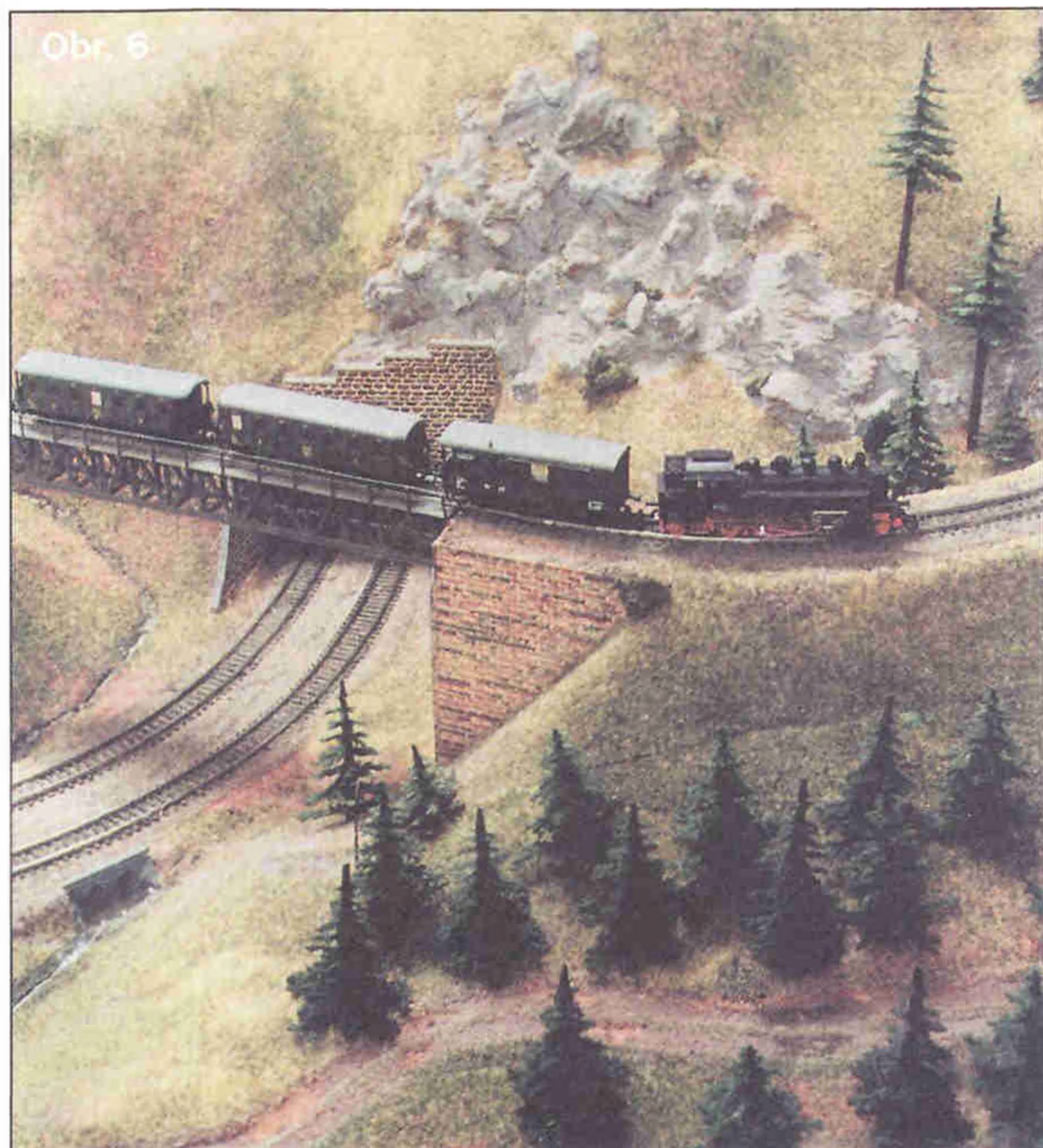


Obr. 5

vou jednotku M 298 GANZ. Dole probíhá úprava terénu za pomoci rypadla UDS 113 na podvozku Tatra. Oba dva modely jsou výrobky členů klubu.

Věřím, že i vám se tato stručná procházka hradeckou výstavou líbila.

**Libor Putz**  
Foto: Milan Knaibl



Obr. 6

## POMÁHÁME SI

INZERCÍ PŘIJÍMÁ VYDAVATELSTVÍ MAGNET-PRESS, INZERTNÍ ODDĚLENÍ (INZERCE MODELÁŘ A MODELY), VLADISLAVOVA 26, 113 66 PRAHA 1, TELEFON 02/242 273 84 - 92, LINKY 256, 288, 296.

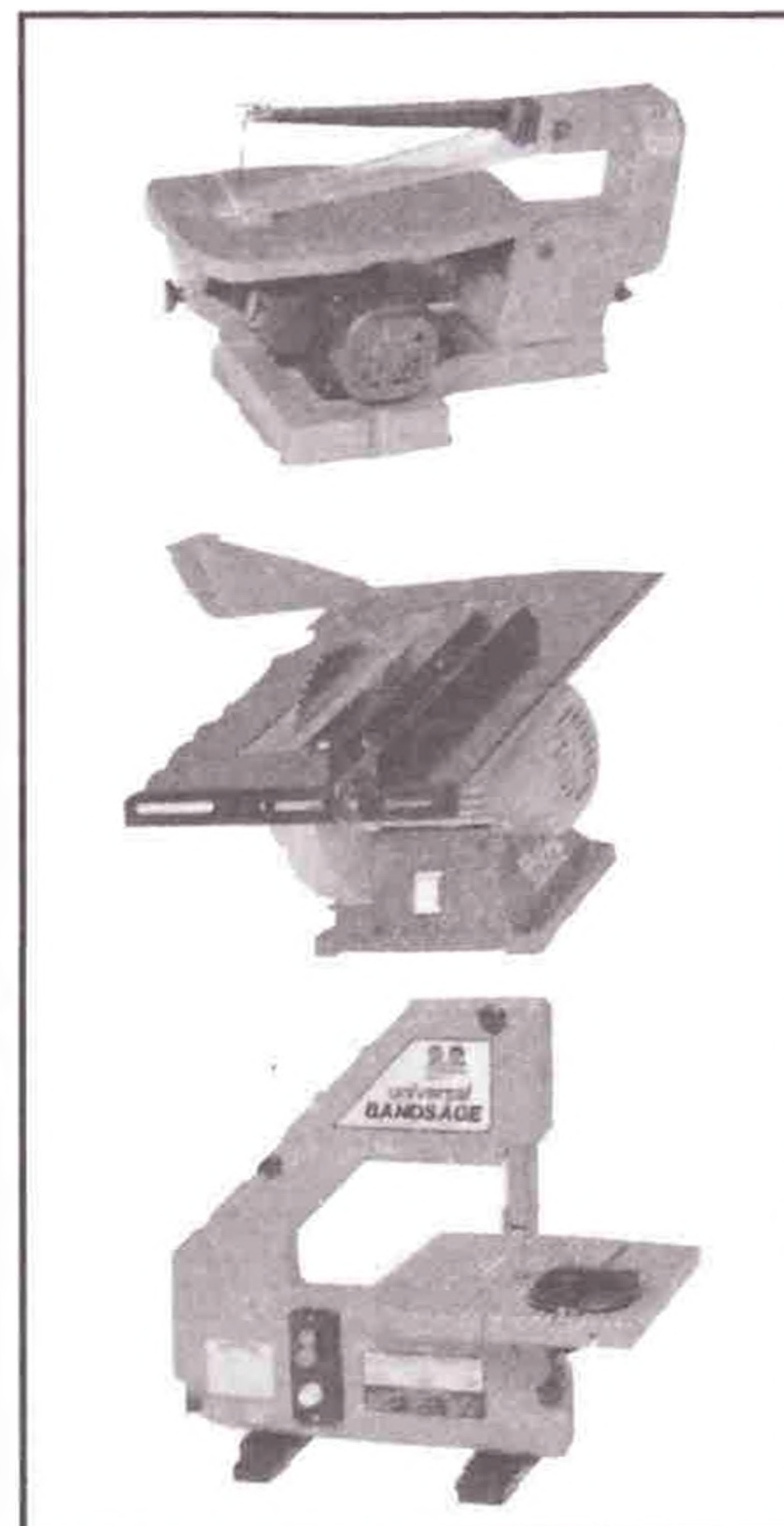
### PRODEJ

- 1 Prodám 2 kan. RC soupravu „Chalenger 2000“ - 27 MHz, 2 serva, reg. otáček „Model Craft“ SP-10A. Dále záv. katamaran Fire Drake=, nedostavěn, 2 motory „Mabuchi RS 540 SH“ s převodovkou na pohon „Hydro Speed“. Komplet za 4100 Kč. Tel.: 0412/547420.
- 2 Plány 19 histor. plachetnic a 12 vál. lodí. Seznam za známku. Ing. J. Švec, slunečná 4556, 760 05 ZLÍN 5.
- 3 Prodám různé modely RC automobilů firmy TAMIYA, také akrobatický letoun CHAMPION 45L Thunder Tiger „spalovák“, vše velmi levně. Tel.: 8585659 po 20 h.
- 4 Soustruh s frézovací hlavou, točná délka 400 mm, oběžný průměr 420 mm, určen pro modeláře. Prodám i na splátky. Tel.: BRNO 05/44210573, Jaroslav Kamenec.

### KOUPĚ

- 5 Koupím krystal do přijímače, kanál č. 8, na RC MODELA MHz 27, starší typ nebo i pár. Prosím o sdělení podmínek. Václav Šteffel, Manětinská 23, 323 30 PLZEŇ.
- 6 Koupím vzduchovou pistoli pro stříkání modelů. Petr Pich, U trati 569, 348 02 BOR.

## STROJE PRO MODELÁŘE



### lupinková kopírovací pilka SS 16

max. prozeř mat. 50,8 mm  
vyložení ramene 406,4 mm  
vyklonění stolku 0 - 45°  
základní deska 403 x 216 mm  
hmotnost 22 kg

**cena 2 600.- Kč**

### okružní kotoučová pila TKS 200

příkon 420/220 V  
průměr kotouče 200 mm  
otáčky 2 800 ot/min  
rozměry stolku 320 x 400 mm

**cena 2 400.- Kč**

### univerzální pásová pila BS 12

max. výška řez. mat. 117,5 mm  
řezná rychlost 400-800 m/min.  
příkon motoru 0,4 kW  
vyložení ramena 304,8 mm  
vyklonění stolu 0 - 45°

rozměry

**cena 2 900.- Kč**

### OBJEDNÁVKY TELEFONICKY NEBO PÍSEMNĚ NA ADRESU

MAZANEC ZDENĚK  
tel. 0186/25447  
RYBNÍČKY 811  
339 01 KLATOVY 2





## TATRA T 400 IV

Trolejbusy představují ekologické dopravní prostředky městské hromadné dopravy. Trolejbusy Tatra T 400 byly vyráběny od roku 1948 jako další z konstrukcí československých třinápravových trolejbusů podvozkového provedení (tovární označení TB 52). Vyráběny byly ve spolupráci podniků Tatra a ČKD a dodávány v sériích – typech I až IV.

Poslední provedení (IV) bylo vyrobeno pouze v jednom prototypu (vnějším vzhledem se však prakticky nelišilo od trolejbusů, které mnozí z nás pamatujeme z městských ulic). Oproti předchozím sériím byly na vozidle provedeny některé změny ke zlepšení kultury cestování a usnadnění práce obsluhy. Například bylo zlepšeno topení, větrání, stanoviště průvodčího a řidiče (nová přístrojová deska), podlaha byla snížena. Nejmarkantnější vzhledovou změnou na karosérii bylo vypuštění ochranného plechu nad okny. Na střeše byla vpředu i vzadu umístěna obrysová světla, pod hlavními reflektory byly zabudovány houkačky. Nová byla i plechová střeška svařená z několika dílů. Krátce po uvedení do provozu však začaly svary praskat, a tak byla posléze nahrazena „laminovanou“ střeškou plátěnou. Uvedený prototyp byl dán do provozu MHD v Praze počátkem roku 1955 pod evidenčním číslem 460. „Čtyřistašedesátka“ sloužila na různých pražských linkách, ze služby byla vyřazena 30. dubna 1968. Je škoda, že byla prodána soukromé osobě, která jej využila jako včelín v Chotouni-Pohoří, kde je ve značně zchátralém stavu zřejmě ještě dnes.

Provoz trolejbusů bohužel skončil v Praze v roce 1972 (viz Modely 5/96). Některá jiná naše města si naštěstí tuto dopravu prozíravě zachovala a dnes mají moderní a ekologický dopravní prostředek k dispozici.



Uvedený typ jsem si pro zhotovení modelu vybral proto, že jde o trolejbus pražský a je tedy určitou památkou na zaniklý druh dopravy v hlavním městě, a jednak proto, že mě zaujal svým klasickým tvarem a svou prototypovou zvláštností. Jako podklady pro stavbu modelu mi posloužily zejména publikace: Atlas trolejbusů, Od koňky k metru, Trolejbusy v Praze 1936 – 1972, časopis VTM 55. Při hledání podkladů bylo nejtěžší sehnat fotografii zobrazující levou stranu vozidla, i to se mi však posléze podařilo.

Model je postaven v měřítku 1:25. Karosérie je vytvarována z mosazného plechu a uvnitř je spojena šrouby a maticemi. Vnější spáry na spojích jsou spájeny (proletovány). Dřevěná střeška je sesazena ze tří dílů.

Šasi je z klempířského pozinkovaného plechu. Model je vytmelen nitrotmelem, břebroušen a nastříkán nitrobarvami. Okna jsou osazena plexisklem. Model má kompletně vybavený interiér, sedačky jsou „čalouněny“ (dřevěné špalíčky a koženka), nechybí ani figurka řidiče a tehdy nezbytného průvodčího. Vnitřní prostor pro cestující je osvětlen miniaturními žárovkami, funkční jsou rovněž hlavní a koncová světla, včetně ukazatelů směru (blinkrů) z diod LED, které se samočinně přepínají podle směru jízdy. Funkční – otevíratelné – jsou všechny dveře, z toho střední a zadní motoricky. Kola i s pneumatikami jsou použita z vhodné hračky (výprodej), stejného původu je i elektromotor a převod.

Starým – a ne vždy úspěšně vyřešeným

– problémem u modelů trolejbusů je samočinné sledování trolejového vedení. Upustil jsem od složitějšího elektronického vedení po dráze, nelíbilo se mi ani řešení pomocí atrap trolejových sběračů. Využil jsem proto „starý“ princip pana Škody, který byl kdysi zveřejněn v časopisu Mladý technik. Použity jsou principiálně i vzhledově stejné sběrače, ale otočené proti směru jízdy, při-

čemž vlastní smykadla, která kloužou po trolejových drátech, musí být zhruba nad přední nápravou. Systém jsem vylepšil tím, že v základní předváděcí poloze (viz fotografie modelu), kdy je model v klidu, jsou tyče sběračů ve správné „zadní“ poloze. Před jízdou se jednoduchým překlopením dopředu upraví do jízdni polohy. V obou polohách jsou tyče drženy pery. Sběrače (tyče) jsou uchyceny na otočném můstku z něhož vede dutý hřídel na spodek trolejbusu. Jednoduchým pákovým mechanismem je natáčení sběračů převáděno na „rejdový“ mechanismus přední nápravy. Dutým hřídelem (mosazná trubka) prochází přívod trakčního proudu, jeden pól je na kostře.

Elektromotor trolejbusu je napájen trakčním transformátorem k železnici H0,



použitě maximální provozní napětí je 7 V. Po zastavení vozidla ve „stanici“, prepólování a zapnutí proudu dojde k otevření (zavření) dveří. Dveře jsou ovládány zvláštním elektromotorem (přes šnek, pohon a kulisu) umístěným v dutině střešky. Oba motory – pohonný i „dveřní“ – jsou blokovány diodami řazenými v opačném závěrném smyslu. Tím je zajištěna vždy funkčnost jednoho motoru podle zvolené polaridy.

Na figurky řidiče a průvodčího jsem použil plastové postavy jakýchsi supermanů. Po „řezbářské“ úpravě, oblečení do stejno-krojů (nalepené kousky textilu) a nabarvení, se z nich staly docela pořádní „zaměstnanci“ dopravního podniku. Řidič má funkční ruce a „řídí“ (sleduje) natáčení volantu.

Model má číslo linky 52, což byla trolejbusová trať, která vedla přímo z centra Prahy (Václavské náměstí) do Jinonic. Číslo linky je umístěno vpředu i vzadu a je prosvětlené. Celková barevná úprava odpovídá originálu tj. krémová a červená, ozdobná lišta podél karosérie je stříbrná. Podvozkové části jsou šedé.

Pro stavbu dráhy (linky) používám sololit na vozovku, mosazné trubičky na sloupy trolejového vedení a na trolej drát o průměru 2 mm. Tak to je asi vše k modelu trolejbusu Tatra T 400, a k poslední „provozované lince“ (Kynšperk nad Ohří), kde jezdit tento typ.

**Milan Matyáš**  
Foto: autor



Ve stále rubrice HISTORIE NA KOLECH přinášíme ukázky různých druhů vozidel, která z dnešního pohledu již patří k historii. Snímky

# HISTORIE na KOLECH

v tomto čísle mohou zaujmout především příznivce železnic. Je velmi dobře, že stroje na fotografiích je možno ještě dnes vidět při různých výročních akcích na železničních tratích.

Foto: Libor Putz



▲ Ze snímku to není tak patrné, ale tato lokomotiva řady 387.O (typ na snímku 387.043 z roku 1937) je v zelené barvě s červenými doplňky a „zlatým“ kováním. Jde o pověstné „Mikádo“, které získalo svoji přezdívku podle krátkého „zastřiženého“ komínu.



▲ Parní lokomotiva 475.179 z roku 1950. Této krásné lokomotivě ze Škody Plzeň s uspořádáním náprav 2D1 a výkonem 1800 k (1325 kW) se přezdívá pro její ušlechtilý vzhled „Šlechtična“.



▲ Parní tendrová lokomotiva 423.094. Jde o výrobek Lokomotivky ČKD z roku 1928 s přezdívkou „Velký bejček“. Dodnes jsou v provozu při příležitostných akcích tři tyto stroje.



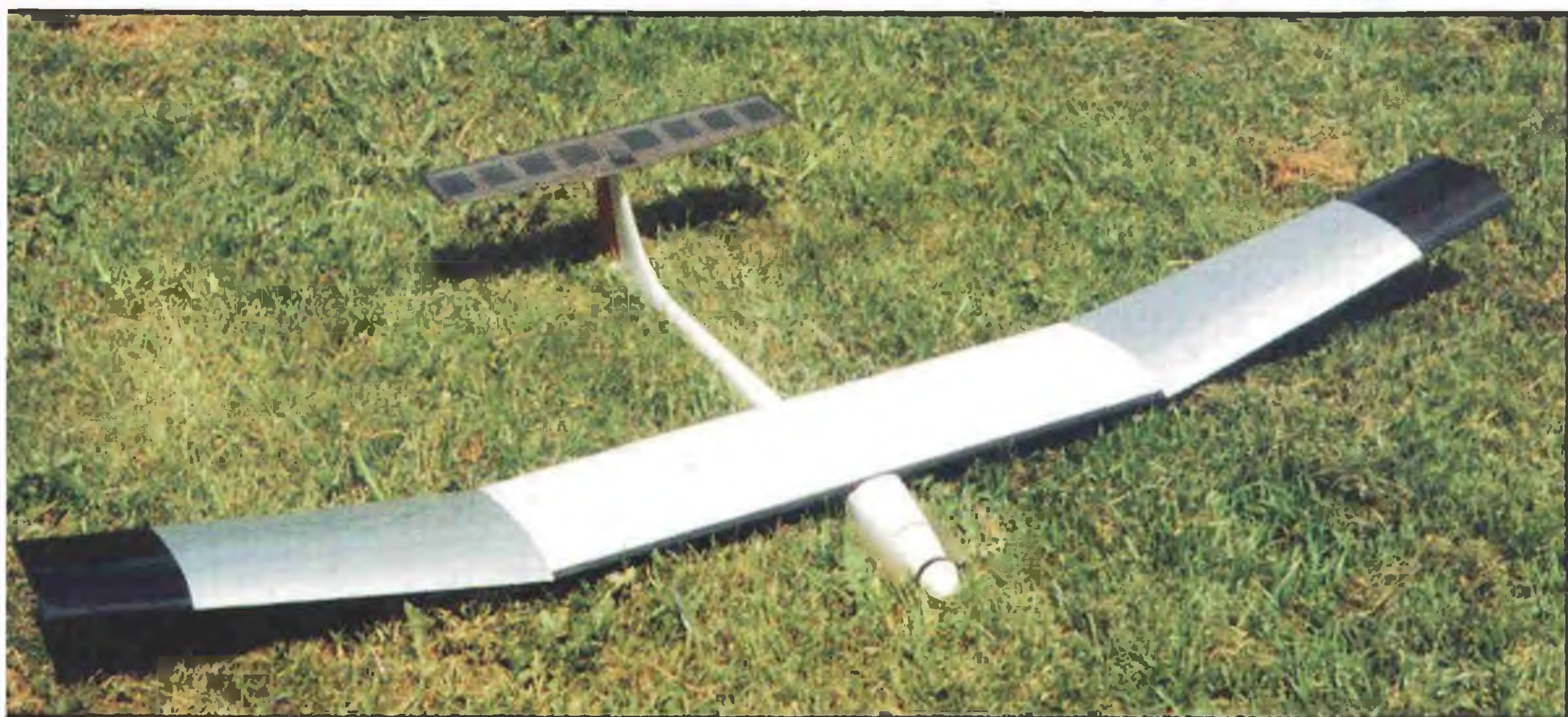
▲ Dvě „páry“ při výstavě na Masarykově nádraží v Praze. Vlevo „tendrovka“ 423.001 (1924) „Velký bejček“ – uspořádání náprav 1 D 1, vpravo tendrovka 464.053 (1935) „Ušatá“ – uspořádání náprav 2 D 2.

▼ „Čtyřkolák“ se právě chystá doplnit vodní zásobu v tendru z vodního jeřábu. Parní lokomotiva 434.2186 z roku 1916 na nádraží v Hostivících.

▼ Inspektorská drezína Tatra DM6-52001 jezdící u ČSD ve třicátých letech.







▲ RC elektrolet o hmotnosti 900 g osazený elektromotorem Speed 400 s převodem Aerosport 3:1 a vrtulí 280/165 mm. Model P. Reicharda dosahuje letové časy kolem deseti až sedmnácti minut.

Tank LEOPARD II ve standardní kamufláži německého Bundeswehru. Model v měřítku 1:72 z plastické stavebnice od firmy Matchbox postavil ing. M. Kliský.



▲ Plně funkční RC polomaketa vrtulníku AIRWOLF. Skelet z epoxidové pryskyřice, okna zasklená fólií durofol, celková délka trupu 1350 mm, průměr rotoru 1500 mm, hmotnost 6,5 kg.

► Roku 1952 se ve vlakových soupravách maďarské železniční společnosti MAV objevovala jediná parní lokomotiva řady BR 38 saské výroby s připojeným tendrem. Lokomotiva BR 38.271 byla získána od německých drah DB výměnou. Na snímku je vidět hezký model této lokomotivy určený pro modelovou železnici velikosti H0 od firmy PIKO. Pečlivě zpracovaný model, „skříň“ lokomotivy a tendru z plastické hmoty, vybavení rychlospojkami podle NEM, funkční osvětlení.



► Skupina žákovských polomaket třídy F2-Ž z „domovského přístavu“ DELTA Pardubice. O lodních modelech se dočtete v seriálu „Lodě, lodky, lodičky“, který začíná v tomto čísle.

Foto: P. Hetfleisch, ing. R. Vozka, J. Lejsek, M. Knaibl, archiv redakce



◀ Tři dráhové automobily FARO od plzeňské firmy Model. Polomakety vozu Škoda Favorit: Bílý vůz v provedení pro soutěže – jiná zpětná zrcátka, přídavné reflektory, pneumatiky Good-Year; vůz uprostřed v provedení pro závody na okruzích – zakrytá světla, menší zpětná zrcátka, pneumatiky Dunlop; žlutý vůz s nástavbou v provedení „Žlutý anděl“ společnosti ABA – kompletní barevné provedení dle skutečného vzoru, přídavné mlhovky, plně funkční výstražné majáčky ve žluté barvě.