

ÚNOR 1999 • ROČNÍK L • CENA 35 Kč

modelář 2 a modely

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



LETADLA

ŠKOLNÍ MODEL LOUDÁLEK
MODEL DELTY JET STAR
„ZLATÝ OŘÍSEK“

RAKETY

RMK KRUPKA
SLOUPEK MLADÝCH
RAKETÝRŮ

AUTA

RC AUTOMODELY
GP F1 NA SLOVENSKU

ŽELEZNICE

VÝSTAVY A ŽELEZNICE



Leteckého dne se v Příbrami zúčastnili i místní modeláři. Jedním z nejmladších byl Lukáš Třešňák.



Dvoumetrovka Metrick z americké stavebnice fy Top Flite má podobně příjemné letové vlastnosti jako graupnerovo Amigo. Díky modernějšímu profilu E 205 je však dynamičtější. Na snímku J. Vaníček, SAM Plzeň.

„Zimní“ letka maket Bů 133 Jungmeister Zdeňka Rašky z Frenštátu pod Radhoštěm. Rozpětí maket 650 mm, hmotnost 88 g, pohon motorem Modela CO₂.



Pamětníky němeého filmu možná napadne dvojice Pat a Patachon, ale na snímku jsou dva z účastníků soutěže „oldtimerů“ BV-1. Vítěz ing. L. Koutný (velký muž s modelem Skřivan) a druhý v pořadí A. Rajnošek (malý muž s modelem MLL-301).



Polomaketa korzárského křižníku od Pavla Zlínského z Loštic. Křižník (délka 2380 mm) poháněný elektromotorem Johnson proráží ledovou tříšť na hladině.



modelář a modely

OBSAH	50. ročník	2/1999
Pětačtyřicet let výroby motorů v Brně		2, 3
Co nového v halové sezoně?		3
Poznááme leteckou techniku - Airtech CN-235		4, 5
Vrtule malých maket		7
Model delty Jet Star		8, 9
Zalétávání házedla		10
Model klub Čemošice		11
Tango - nový RC model		12
Házedlo		12, 13
Modelářské motory a jejich problematika (23)	14, 15, 16	
Jeep „Rotabuggy“		16, 17
Mega - elektromotory		18, 19
Willy .40 - nový školní akrobatický RC model		20
„Zlatý Oříšek“		21
Loudálek - školní model	22, 23, 24, 25	
Pomáháme si		27
Raketomodelářský klub Krupka		28, 29
RC automodely		31
Automodely Solido		32, 33
Paul,s Model Art - Minichamps		34, 35
Lledo - historie		36, 37
Herpa - novinky 1999		38, 39
Bohemia West Cup		40
Velká cena F1 na Slovensku		41, 42
Dvě zprávy z HÚ AČR		42
Výstavy a mašinky		43, 44
Kalendář soutěží (1)		46, 47
Novinky pro Vás		48

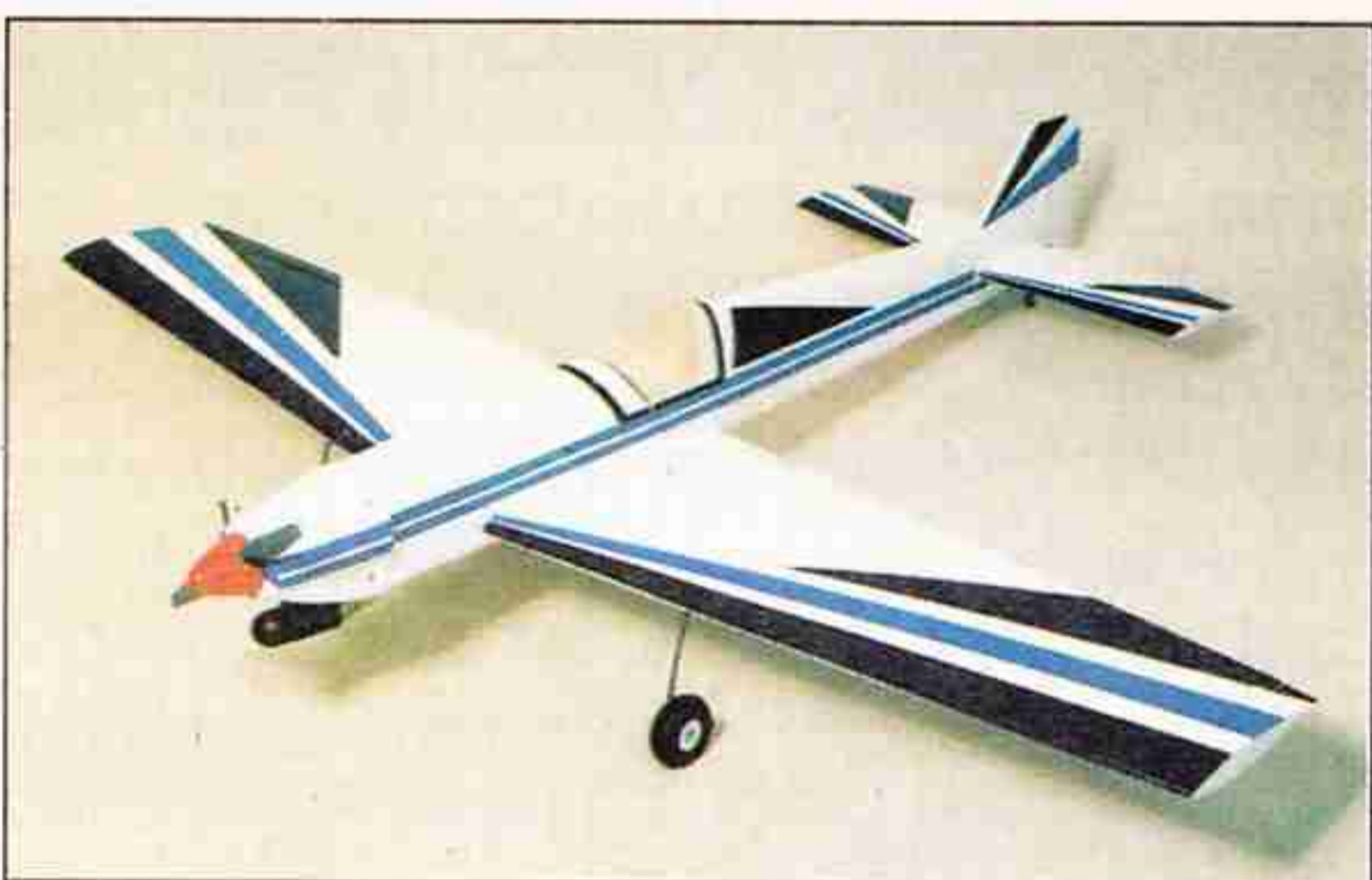
CONTENTS	50. volume	
45 years production Model engines in Brno		2, 3
What is news in the Hall season?		3
We get acquainted with aeroplane technique - Airtech CN-235		4,5
Propeller for small Scale model		7
Model Star Jet		8, 9
First Flight Hand tauched glider		10
Model club Čemošice (CZ)		11
Tango - new RC model		12
Hand tauched glider		12, 13
Model engines and their problems (23)	14, 15, 16	
Jeep „Rotabuggy“		16, 17
Electric Motors Mega		18, 19
Willy .40 - new an aerobatic RC model		20
„Gold peanut“		21
Loudálek - an School Model	22, 23, 24, 25	
We help ourselves		27
Rocket Model club Krupka (CZ)		28, 29
RC Modelcars		31
Solido - Scaie models		32, 33
Paul,s Model Art - Minichamps		34, 35
Lledo - history		36, 37
Herpa - Novelties 1999		38, 39
Bohemia West Cup		40
Grand Prix F1 in Slovakai		41
Two reports of the Military Muzeum		42
Exhibition and Railway		43, 44
Calendar of Competitions		46, 47
Novelties for you		48

INHALT	50. Jahrgang	
45. Jahr Herstellung		2, 3
Modellmotoren in Brünn		3
Was ist neues in die Halle seison?		3
Wir Erkennen die Flugtechnik - Airtech CN-235		4, 5
Luftschaube für kleine Scalle Modell		7
Modell Jet Star		8, 9
Fliegen mit Wurfgleiter		10
Modellklub Čemošice (CZ)		11
Neu RC modell Tango		12
Wurfgleiter		12, 13
Modellmotoren und ihre Problematik (23)	14, 15, 16	
Jeep „Rotabuggy“		16, 17
Elektromotoren Mega		18, 19
Neu RC Kunstflugmodell Willy .40		20
„Golden Nüßchen“		21
Loudálek - Schulmodell	22, 23, 24, 25	
Wir helfen uns		27
Raketenmodell klub Krupka (CZ)		28, 29
RC Automodellen		31
Solido - Scalle Modellen		32, 33
Paul,s Model Art - Minichamps		34, 35
Lledo - Historie		36, 37
Herpa - Neuheiten 1999		38, 39
Bohemia West Cup		40
Großpreis F1 in Slovakai		41, 42
Zwei geschichte aus Militär Muzeum		42
Ausstellung und Eisenbahn		43, 44
Wettbewerbs Kalender		46, 47
Neuheiten für Sie		48



Poznááme leteckou techniku - Airtech CN-235
We get acquainted with aeroplane technique - Airtech CN-235
Wir Erkennen die Flugtechnik - Airtech CN-235

Vrtule malých maket
Propeller for small Scalle model
Luftschaube für kleine Scalle Modell



Tango - nový RC model
Tango - new RC model
Neu RC modell Tango

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



Willy .40 - nový akrobatický RC model
Willy .40 - new an aerobatic RC model
Neu RC Kunstflugmodell Willy .40



Loudálek - školní model
Loudálek - an School Model
Schullmodell Loudálek

Pomáháme si
We help ourselves
Wir helfen uns



RC automodely
RC Modelcars
RC Automodellen

Herpa - novinky 1999
Herpa - Novelties 1999
Herpa - Neuheiten 1999



Velká cena F1 na Slovensku
Grand Prix F1 in Slovakai
Großpreis F1 in Slovakai

Novinky pro Vás
Novelties for you
Neuheiten für Sie

TITULNÍ SNÍMEK

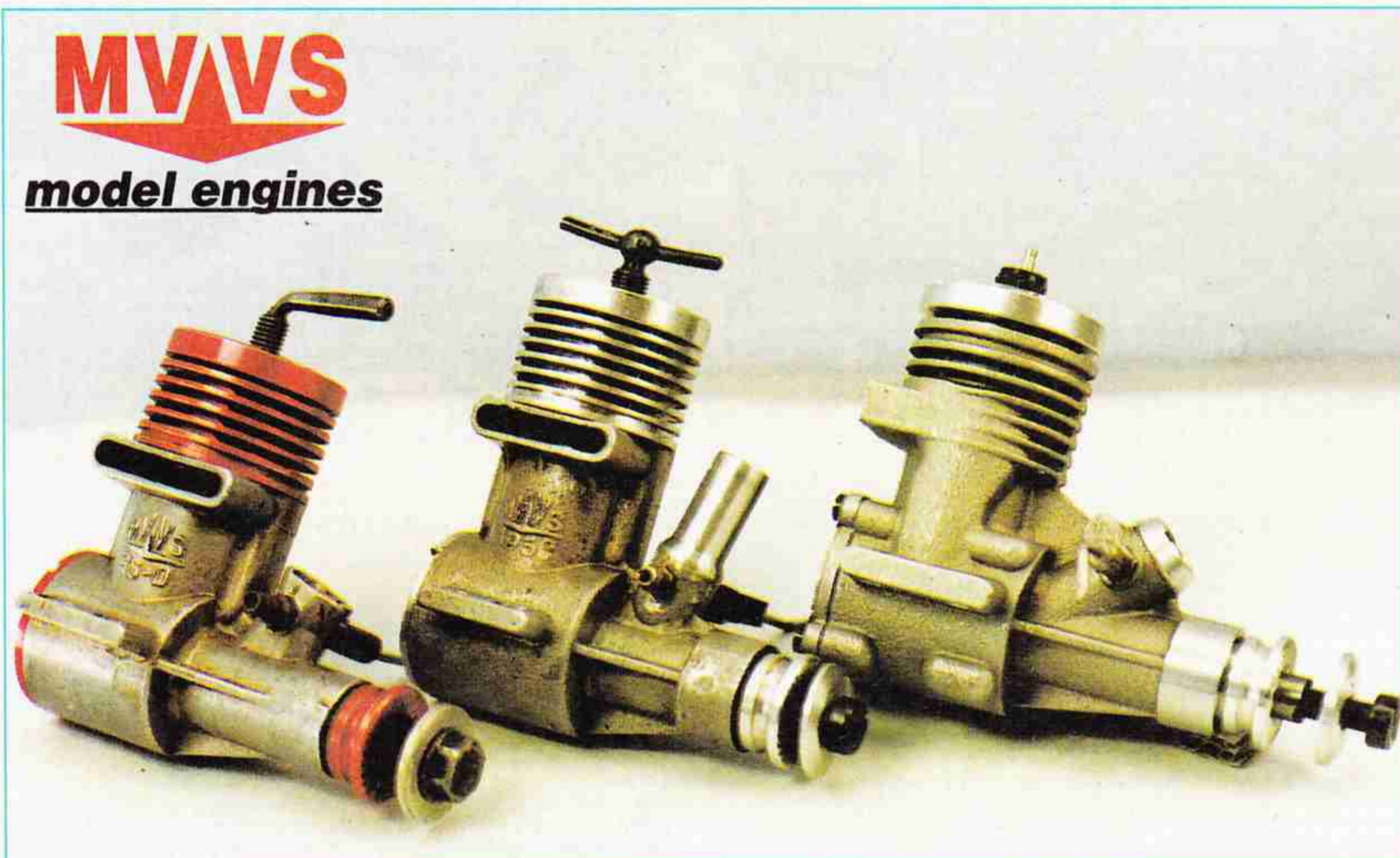
Koncem loňského roku uplynulo 45 let od založení MVVS, špičkového výrobce modelářských motorů, jehož výrobky jsou dodávány do celého světa. Na snímku je představena současná produkce brněnského výrobce. Stručný průřez historií této firmy najdete na stranách 2 a 3 tohoto sešitu.

Václav Stejskal
Foto: autor

V čísle 3 najdete osmistránkovou přílohu - NORIMBERK 1999



Čtyřicet pět let výroby motorů v Brně



Motor MVVS 2,5 D z roku 1956 a 1958 alternativně RL z roku 1960 (zleva).

Když bylo 15. října 1953 založeno v Brně výzkumné středisko pod značkou **MVVS** (Modelářské Výrobní a Vývojové Středisko), nikdo z autorů této myšlenky netušil, jak důležitý to byl krok ve prospěch našeho modelářství. Vedením byl pověřen Zdeněk Husička, známý modelářský teoretik a letecký modelář, držitel několika světových rychlostních rekordů v upoutaných modelech. Jím dosažené výsledky (výkony) byly založeny na zvýšení otáček a výkonu motorů. Motory měly valivě uložené klikové hřídele, nově navržený způsob časování a hlavně zrychlený výplach spalovacího prostoru. Významně jejich běh ovlivnilo i palivo (tehdy nebylo FAI předepsáno jeho složení), přispěly i nové tvary a rozměry vrtulí. Získané vlastní poznatky nebylo možno tehdy porovnat se západními technologiemi jinak než na soutěžích, o to byly cennější.

Začínající středisko mělo skromné obsazení. Do funkce vedoucího byl jmenován Zdeněk Husička, pozdější zasloužilý mistr sportu. Vrtule konstruoval a vyráběl Silvestr Šíbl. Špičkovým mechanikem, vedoucím výroby a pozdějším mistrem světa v kategorii upout. modelů byl Josef Sladký. Konstrukční a vývojové náměty zpracovával šéfkonstruktor Karel Götz. Uvedené obsazení střediska bylo zformováno do konce roku 1955.

Převážně soutěžní motory, byly vyráběny vynikající rukodílnou prací za použití moderního výrobního zařízení. V lednu 1954, tedy čtyři měsíce po zrodu MVVS byl vyzkoušen první soutěžní motor a další následovaly. Výsledky na sebe nedaly dlouho čekat, v roce 1956 získal model letadla s motorem MVVS 1. cenu na mezinárodní soutěži U-modelů v Moskvě. Následovalo první místo v italské Florencii. Legendární bylo umístění na mistrovství světa v Mladé Boleslavi 1957, zlatou medaili získalo

družstvo Československa zásluhou MVVS a jeho motorů. Vítězem soutěže jednotlivců se stal ms. Josef Sladký, který rychlostí 216 km/h vytvořil národní rekord a získal titul mistra světa. (Např. anglický časopis Aero modeller tehdy napsal: „Češi v rychlostních modelech zvítězili jak v družstvech, tak v jednotlivcích, což si poctivě řečeno zasloužili. Je významné, že jejich rychlosti s novými motory v každém kole vzrůstaly, což ukazuje, že mohou létat ještě rychleji. Skládáme hold státní výrobě, která motory zhotovila a dáváme ji za příklad ostatním světovým výrobcům.“)

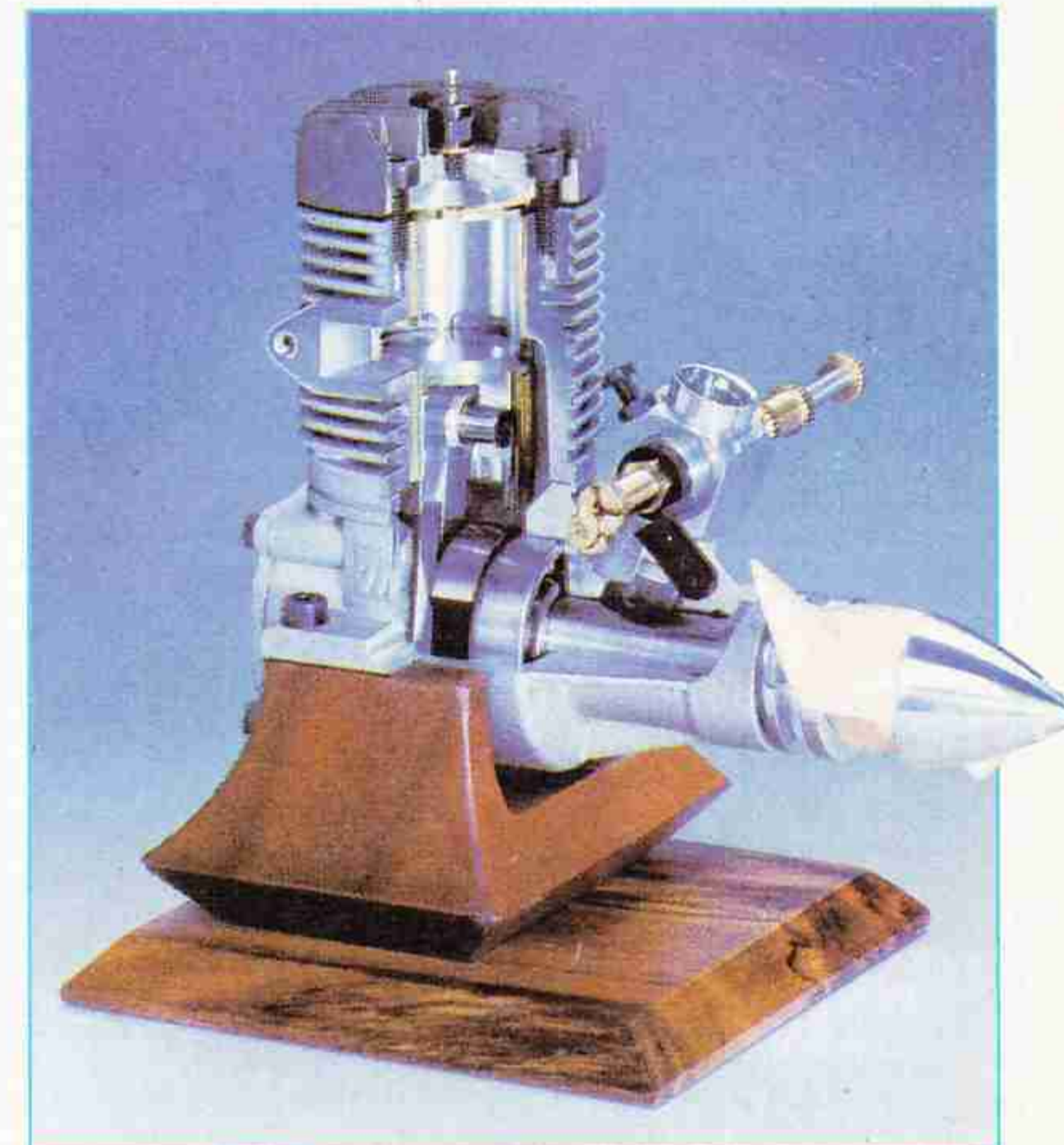
Motory se značkou MVVS započaly vítěznou cestu světem. Typ MVVS 2,5 R vyhrál 2x mistrovství světa dané kategorie. Motor MVVS 5,6A vyhrál 3x mistrovství „své“ kategorie. Za zmínku stojí umístění motorů MVVS 2T a 2 TRS. Následovaly další motory o objemu válce 2,5 cm³ (.15), typ DF a typ GR, GF a GGRT se žhavicí svíčkou. Pro úplnost dodávám, že motory do objemu válce 2,5 cm³ byly samozápalné (diesel). Následovaly motory o objemu válce 3,5 cm³ (.21) a 6,5 cm³ (.40). Číslice v závorkách značily objem válce v krychlových palcích, protože motory z moravské metropole začaly být žádaným vývozním artiklem.

Došlo k pronikavému rozšíření výroby a střediska a Zdeněk Husička byl jmenován ředitelem. Organizační struktura střediska byla změněna na podnikovou. Později dlouhodobě nemocného ředitele Zdeňka Husičku nahradil ve funkci ředitele Josef Sladký. Potřeba rozvoje výroby modelářských potřeb vedla v roce 1971 k založení státního modelářského podniku MODELA Praha v níž mělo MVVS Brno postavení specializovaného závodu.

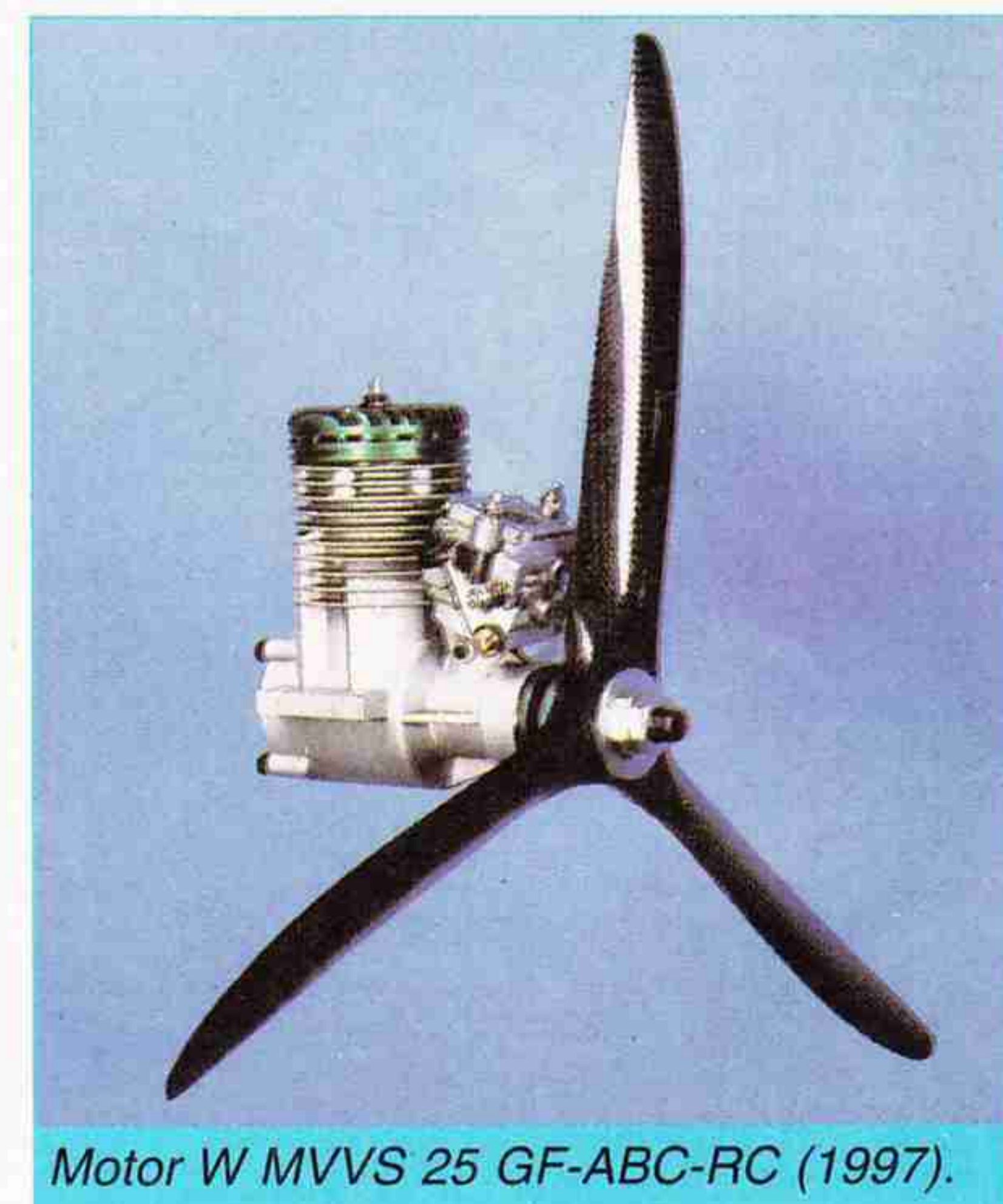
Pro nový podnik byly vyvinuty další objemové třídy motorů určených pro mládež. Byl to především dobře známý

diesel o objemu válce 1,5 cm³ a motor na pohon kyslíčnickem uhlíčitým. Následovaly dva motory o objemu válce 2 cm³, typ D (diesel) a GFS (se žhavicí svíčkou), neměly valivé uložení klikového hřídele a výbrus ABC. Současně v MVVS započali s vývojem RC karburátorů a neladěných i laděných výfuků.

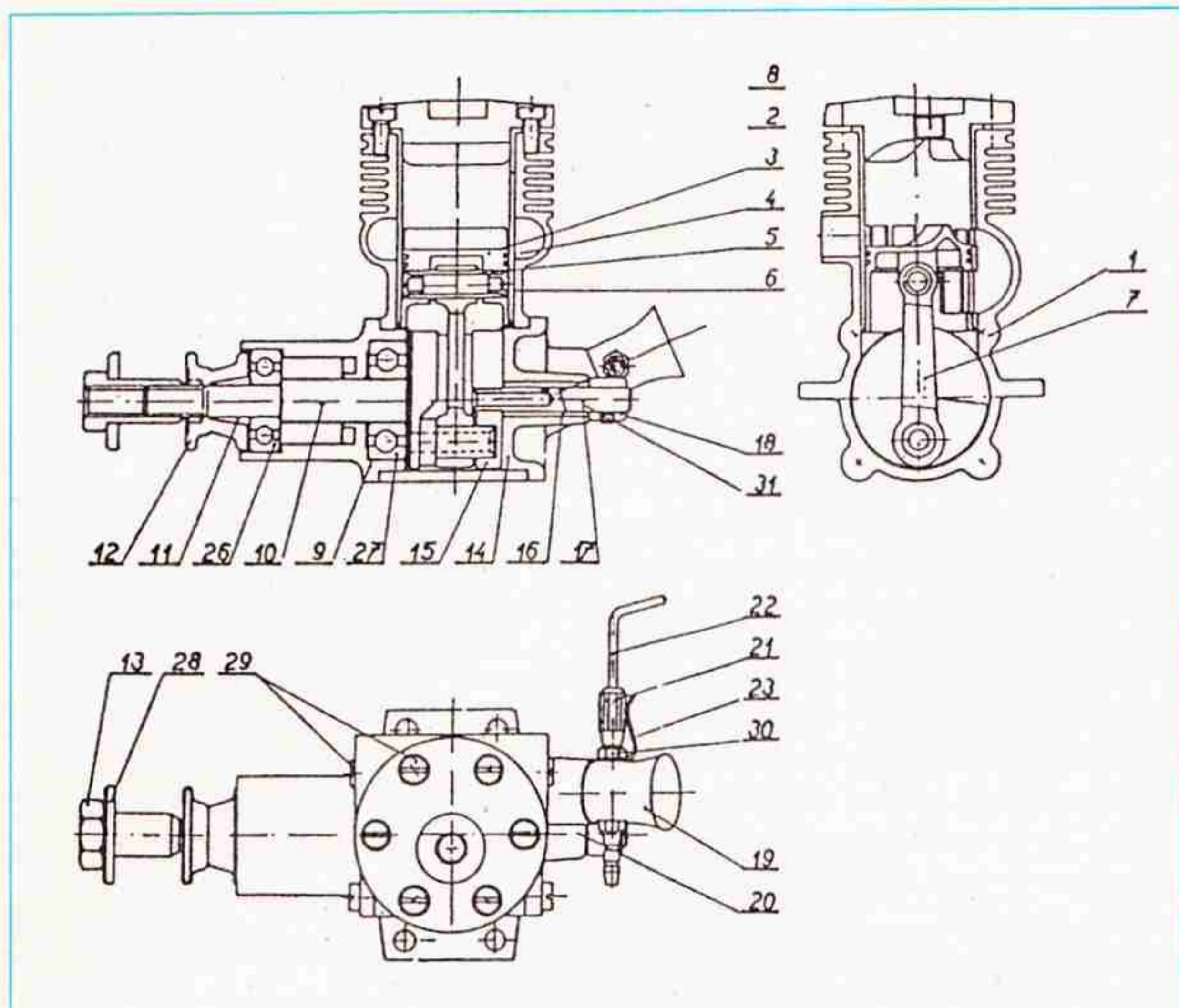
Od roku 1986 se začala psát historie nového motoru. Podnikový tým MVVS složený ze známých bratrů Malinových odjel do USA na mistrovství světa v kategorii F3D (pylony). V modelech měly osazeny nové motory MVVS GRRT o objemu válce 6,5 cm³ (.40), dlouhodobě připravované a laděné známým čs. závodníkem a mechanikem MVVS Milošem Obrovským. Bratři Malinové i přes shovívavé pohledy celé modelářské veřejnosti vybojovali pro Československo zlato. Strnulý svět a závodníci USA viděli nový špičkový a vítězný motor MVVS 6,5 GRRT. Čas šel dál a výroba se dále rozšiřovala nejen v počtem vyrobených motorů, ale i ve vývoji jejich dalších modifikací. Také Josef Sladký odešel na zasloužilý odpočinek a ve funkci ředitele jej



Řez motorem MVVS 10 GFS/R-ABC-RC (1994).



Motor W MVVS 25 GF-ABC-RC (1997).



Původní výkres motorku z 1954 se žhavicí svíčkou - typové provedení MVVS 5/1954-D.

nahradil Karel Götz. Vývoje a konstrukce nových typů motorů se ujal ing. Josef Švajda. A tak v roce 1988 vznikl

nový motor o objemu válce 10 cm³ (.61) GFS - ABC R/C.

V roce 1991 se po řádně provedené privatizaci závodu MVVS stal majitelem firmy konstruktér, mechanik a závodník Miloš Obrovský se svým bratrem. Vedením vývojového oddělení byl po kratší zahraniční stáži (u fy Kavan) pověřen ing. Švajda. Započala se psát další historie nového **MVVS Brno**. Výhodou nového majitele byla a je dokonalá znalost konstrukční, výrobní a provozní problematiky modelářských motorů včetně pilotáže modelů. Po postupném odchodu zakladatelů i profesních specialistů, kteří proslavili

MVVS v minulosti, se současný majitel firmy stává legendou v průmyslové výrobě modelářských motorů. Stávající rozšířená produkce MVVS, zahrnuje výrobu motorů o objemech válce (válců) 2 cm³ (.12), 2,5 cm³ (.15), 3,5 cm³ (.21), 4,6 cm³ (.28), 6,5 cm³ (.40), 7,5 cm³ (.45), 8 cm³ (.49), 10 cm³ (.61), 12,7 cm³ (.77), 20 cm³ (1,20) a 23,5 cm³ (1.44) (dvouválcové boxery), 20 cm³ (1,20) a 25 cm³ (1,50) v pětadvaceti modifikacích. Za zmínku stojí motor MVVS 3,5 cm³ (.21) tzv. „Car“ určený pro modely aut a dvě objemové velikosti 3,5 cm³ (.21) a 6,5 cm³ (.40) „Marine“ pro modely lodí.

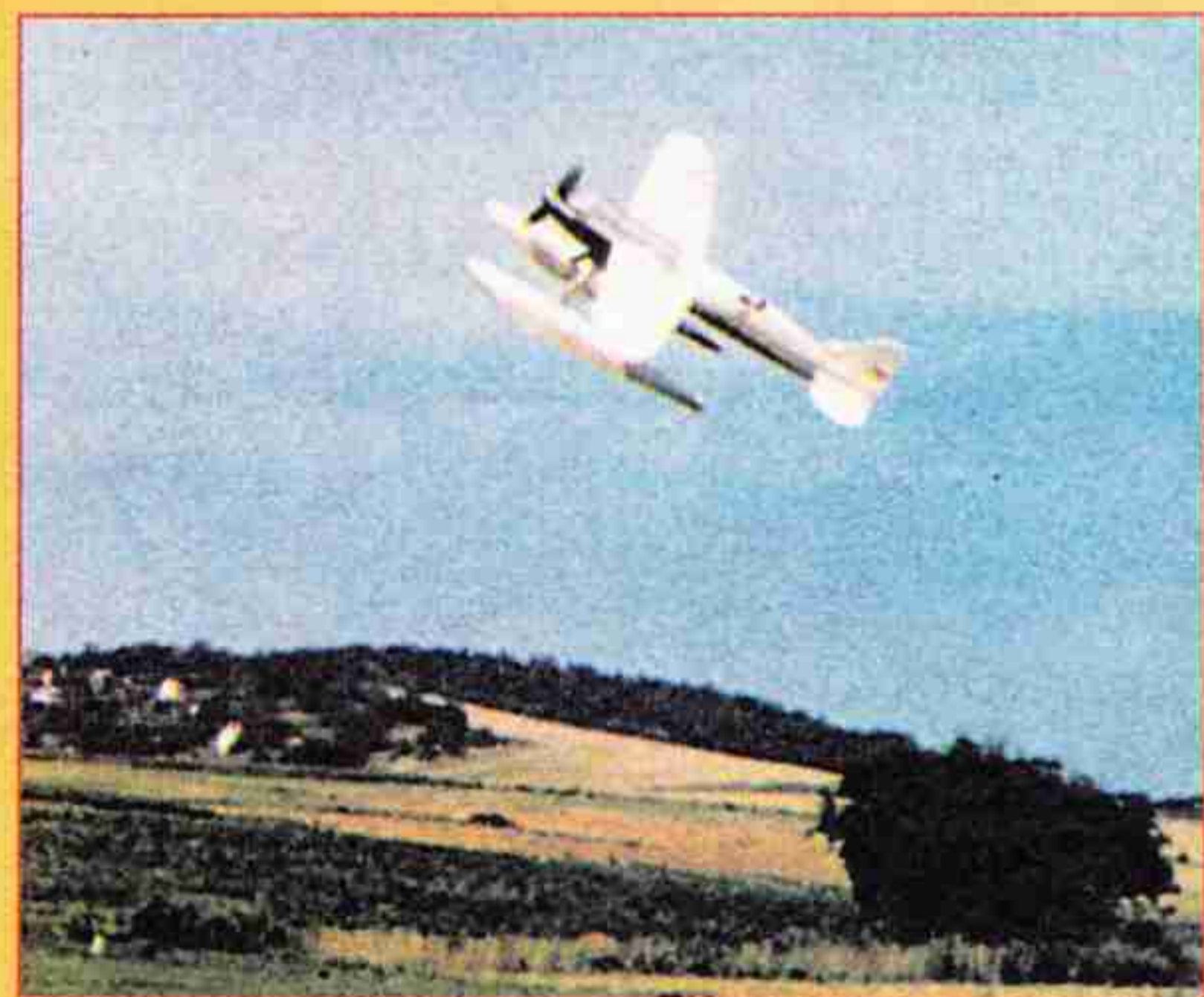
Od roku 1994 se motory se značkou MVVS dostaly na další světové trhy, kde úspěšně konkurují ostatním značkám. Stručný průřez pětadvaceti letou historií úspěšné práce je možno uzavřít přáním dalších konstrukčních, výrobních a obchodních úspěchů této tradiční firmy u našich a zahraničních modelářů.

V. Stejskal

Foto: autor (výkres archiv)

Co nového v halové sezoně?

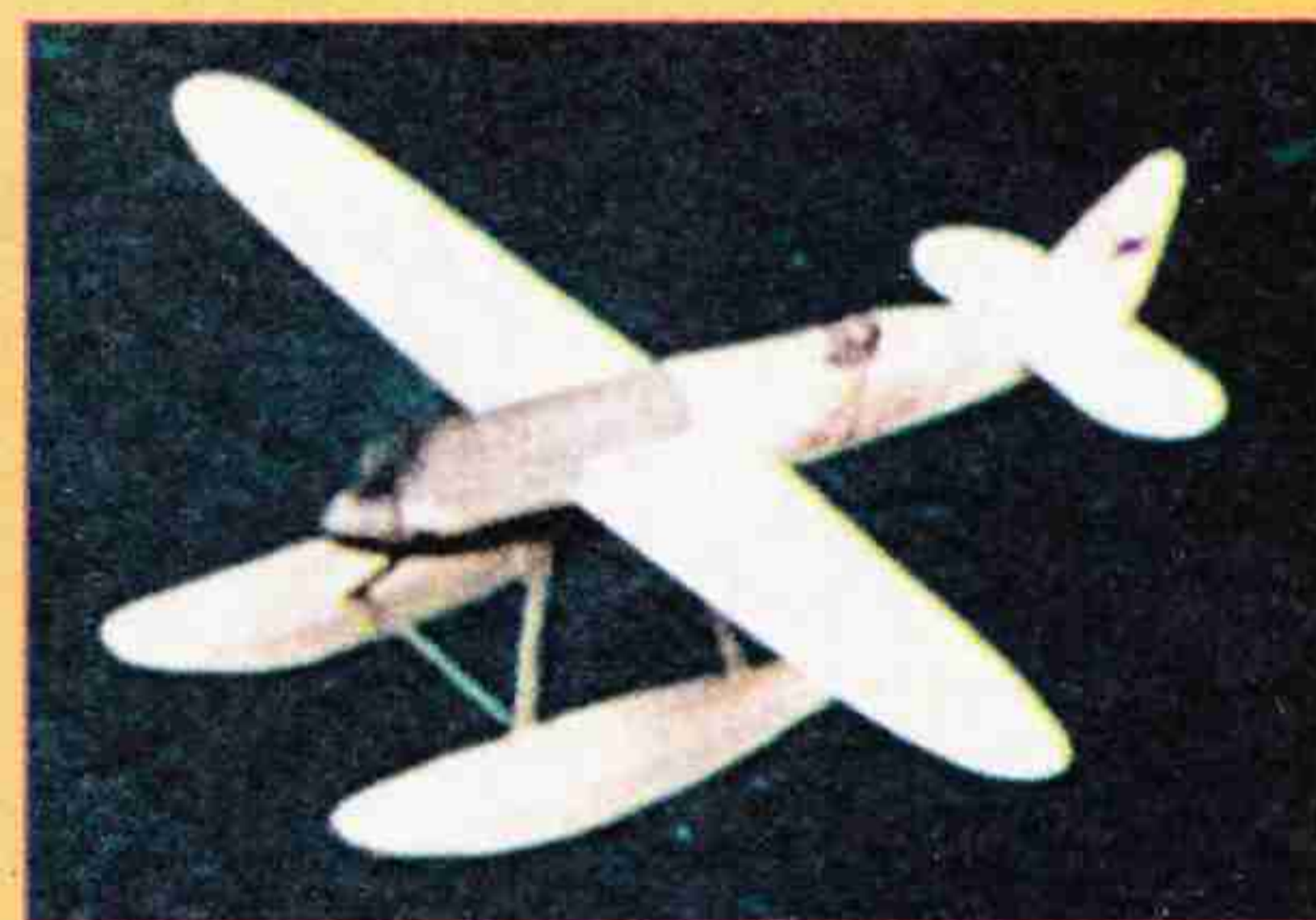
Loňská sezona začala již v září první soutěží „peanutů“ a mezinárodní korespondenční soutěží hydroplánů. Po patřičné agitaci se rozbíhá i stavba vhodných modelů hydroplánů na „Schneiderův pohár do r. 1914“ (13. března 1999). V prosinci (12. 12. 1998) se v příjemné hale školy v Lomnici konala soutěž halových modelů EZB, Klikar, Butterfly a LRS. Celkem dost byla zastoupena brněnská mládež. V hale bylo poměrně chladno, značná přízemní turbulence postupem času slábla a hala prakticky nikam „netahala“. Výkony vítězů byly dobré, já osobně jsme měli nastaveno fůru nových lehčích modelů EZB, ale výsledky byly horší než se starými éry... Menší staré modely v kateg. Klikar a LRS odlétaly asi minutu pod své maximální možnosti, ale i to stačilo na 2. místa. Jirka Trnka a Bohouš Reichard však byli lepší. Ukazuje se, že ony čtyři hodiny na tři kategorie zase není zase tak moc, zvláště když je málo časoměřičů. Absolutním králem byl tentokrát Tonda Pospíchal. Je vidět, že zkušenosti z F1D se dají využít i u EZB. Za povšim-



nutí stojí také 3. místo mladé dívky. Éro asi stavěl její otec, nicméně ta malá slečna s tím umí zacházet a také slušně „zastírovat“. Více se jistě ukáže na první letošní soutěži (20. 2.).

Po pravdě řečeno, minimaketáři sice ony blanokřídlé kategorie tentokrát létali také, ale jejich hlavní zájem byl soustředěn na to, aby si „přelétli“ své oříšky. Závěrem několik informací o tom, jak jsou připravovány nové hydroplány na Schneiderův pohár.

Petr Koutný - Deperdussin byl testován na gumu Panda (smyčka 2x1, 2,4 g/m). Již na 500 otáček letěl kouzelně, na 660 otáček byl ve výšce kolem 8 m a let byl cca 30 s. Petr Koutný - R.E.P. 1913 byl testován také na gumu Panda (smyčka 2x1). Let na 500 otáček nádherný, na 660 otáček však Petr nezvládl start a práskl modelem o zem. Ing. Lubomír Koutný - Morane byl zkoušen tak, aby se „odnaučil“ otevírání zatáčky v druhé polovině letu po poklesu momentu. Zásah do směrovky sice zúžil zatáčku hlavně na počátku běhu motoru, nicméně neduh na konci tahu motoru se opakoval, i když v menší míře. Zkouška na Pandu již nic nevyřešila. Petr Mikulášek - Borel je nové hezké éro. Petr to donesl s negativy na obou křídlech a proto ze začátku létalo v úzké ošklivé „přístrojové“ zatáčce. Pak si dal říci a nakroutil na vnitřní křídlo pozitiv, model začal pěkně létat. Poslední lety byly do výšky cca 9 m a časy přibližně 40 s. Natočit víc do gumy už nebylo možné, Borel by bušil do stropu. Přistání byla z výšky 5 m klouzavým letem. Je jasné, že model potřebuje tenčí a kratší svazek. Pak je šance, že z těch 3,5 g plastelíny vpředu budou ales-



poň 2/3 zbytečné a éro může létat přes 70 s. Pavel Vysočan - R.E.P. 1913 ještě nebyl dokončen (zbývá potáhnout křídla). Proto létal se starým modelem Impala. (Jeho otec přislíbil také účast, ale zatím nezačal se stavbou modelu.) Ivo Červenka - Sopwith Tal - model je hotový a vyzkoušený (pistácio). Stejný (hotový a vyzkoušený) model má Dušan Sedlár. Další, např. P. Prause, R. Gregovský, J. Merta, V. Kunert, zatím přislíbili účast.

Ve smyslu loňské mezinárodní korespondenční soutěže hydroplánů „Water World Wings Trophy“ zahrneme i letos nejlepší letové výkony ze soutěže „ořechů“ a „pistácií“ do „WWWT 99“. K tomu je zapotřebí aby model hydroplánu vydržel stát 1 minutu na vodní hladině. Další vyšší třída je složena z těch, které projdou zkouškami námořní způsobilosti, tj. propulují mezi bojkami vzdálenost 10“ (cca 3 m). Do nejvyšší třídy jsou pak zařazeny modely, které z vody odstartují. Záleží jen na vás zda budete létat pouze běžnou soutěž nebo i „WWWT“.

Ing. L. Koutný, LMK Brno

Foto: autor

Na ilustračních snímcích je Supermarine S.4 ve strmém stoupání na Medláncích a při startu z vodní hladiny.

Airtech CN-235



Již několikrát jsme měli možnost na naší obloze spatřit španělsko-indonéský dvoumotorový hornoplošník CN-235. Pokaždé šlo o stroje španělského vojenského letectva, které k nám přilétly u příležitosti několika mezinárodních leteckých dnů. Historie vývoje tohoto letadla zasahuje do roku 1980. Tehdy vzešla ze španělské strany iniciativa na vývoj letounu pro přepravu 40 až 44 osob. Španělská letecká továrna Construcciones Aeronauticas SA (CASA) hledala pro tento projekt vhodného partnera, kterého posléze našla v indonés-



ké společnosti PT Industri Pesawat Terbang Nurtanio (IPTN), která již v minulosti stavěla v licenci menší dvoumotorové typy CASA-212. Dalším důvodem, který vedl Španěle k tomuto rozhodnutí, byla výhoda snažšího proniknutí na indonéský trh a také reálná šance na případnou objednávku od armády Indonésie. Po podepsání smlouvy, kde se oba partneři zavázali dělit si náklady na vývoj a výrobu rovným dílem, byly v květnu 1981 započaty projektové práce v nově vzniklé společnosti Aircraft Technology Industries (Airtech). Krátce nato se u obou výrobců začalo se stavbou prototypů. Nový letoun měl být menší než americký Lockheed C-130 Hercules nebo i západoevropský C-160 Transall, kterého však CN-235 svými tvary připomíná.



Pro projekt CN-235 byla zvolena koncepce hornoplošníku se dvěma turbovrtulovými motory na křídlech, s nezúžující se zadní částí, ve které je v šikmo zkosené spodní části sklopná nájezdová rampa. Hlavní podvozek je stejně jako u letounu Transall zatahován do gondol po stranách trupu. To byla hlavní zvolená koncepce a bylo jen na umu

konstruktérů jaký letoun připraví. O tom, že konstrukční týmy jak ve Španělsku, tak v Indonésii nezáhály svědčí fakt, že již v srpnu 1983 stály u obou výrobců připraveny ke slavnostnímu „roll-outu“ oba prototypy. Španělský se značkou ECT-100 se dostal do vzduchu jako první - 11. listopadu 1983. O měsíc a půl později jej následoval indonéský prototyp nesoucí označení PK-XNC (30. prosinec). Následné letové zkoušky potvrdily správnost zvolené koncepce a jako naprosto vyhovující byla shledána i pohonná jednotka, tvořená dvojicí

amerických motorů General Electric CT7-7 (2x 1270 kW). Ihned po úspěšném zakončení zkoušek byly zahájeny na konci osmdesátých let dodávky španělskému vojenskému letectvu, které v současnosti používá přibližně dvacítku těchto strojů. Se slibovanou zakázkou přišla i indonéská strana a pro vojenské letectvo a námořnictvo objednala 40 letadel.

Během první poloviny 90. let přišel zájem i z jiných zemí, mezi kterými byla Francie, Maroko, Jižní Korea a Turecko.

Výrobce nabízí CN-235 v několika variantách. Základní je verze dopravní pro přepravu 44 cestujících, sedících na sedadlech po čtyřech vedle sebe, dále může být letoun v kombinované verzi pro 18 cestujících a 2 standardizované kontejnery LD-3. Čistě nákladní varianta pojme 4 kontejnery LD-3. Pro vojenské potřeby je určena verze CN-235M s bočními a středovými podélnými lavicemi, která může přepravovat až 46 výsadkářů. V případě potřeby lze „emko“ upravit pro přepravu 24 ležících raněných se čtyřčlenným doprovodem. Pro námořní průzkum výrobce dodává verzi CN-235MPA s prodlouženou přídílí, ve které je výkonný vyhledávací radar a čidla FLIR a ECM. Na křídle této verze je šest závěsníků pro výzbroj. Ačkoli je letoun CN-235 shodné koncepce jako náš L-610, a také vývoj byl zahájen přibližně ve stejnou dobu, musíme s politováním konstatovat, že výsledek španělsko-indonéské spolupráce je dnes o poznání dál.

Technický popis

Airtech CN-235 je dvoumotorový celokový hornoplošník kategorie STOL, určený pro přepravu osob a nákladu na střední vzdálenosti, s příďovým zatahovacím podvozkem a sklopnou rampou v zadní části trupu.

Trup celokový, poloskořepinové konstrukce. Uvnitř je přetlaková kabina pro 44 cestujících se sedadly po čtyřech vedle sebe. Kabina je přístupná dveřmi na pravé přední a levé zadní straně trupu. Na protilehlé straně trupu je v místě dveří umístěn nouzový východ. Pro snadnou nakládku jsou v zadní části trupu sklopná vrata. Horní část se odklápí nahoru do trupu a spodní dolů, po sklopení slouží jako nájezdová rampa.

Křídlo celokové dvounosníkové s profilem NACA 65 218. Jeho vnější části mají vzepětí 3°, úhel náběhu je rovněž 3°. Křídlo je moderní pokrokové konstrukce, na jeho odtokové části jsou čtyřdílné vztlakové klapky a křídélka s vyvažovacími ploškami. Mechanismy ovládání vztlakových klapek jsou na spodní části křídla v aerodynamických krytech křídélka. Klapky mají hydraulické ovládání. V křídle jsou rovněž hlavní palivové nádrže.



Ocasní plochy klasického uspořádání, celokové konstrukce se dvěma nosníky. Pohyblivé části ocasních ploch mají konstrukci a potah z kompozitů.

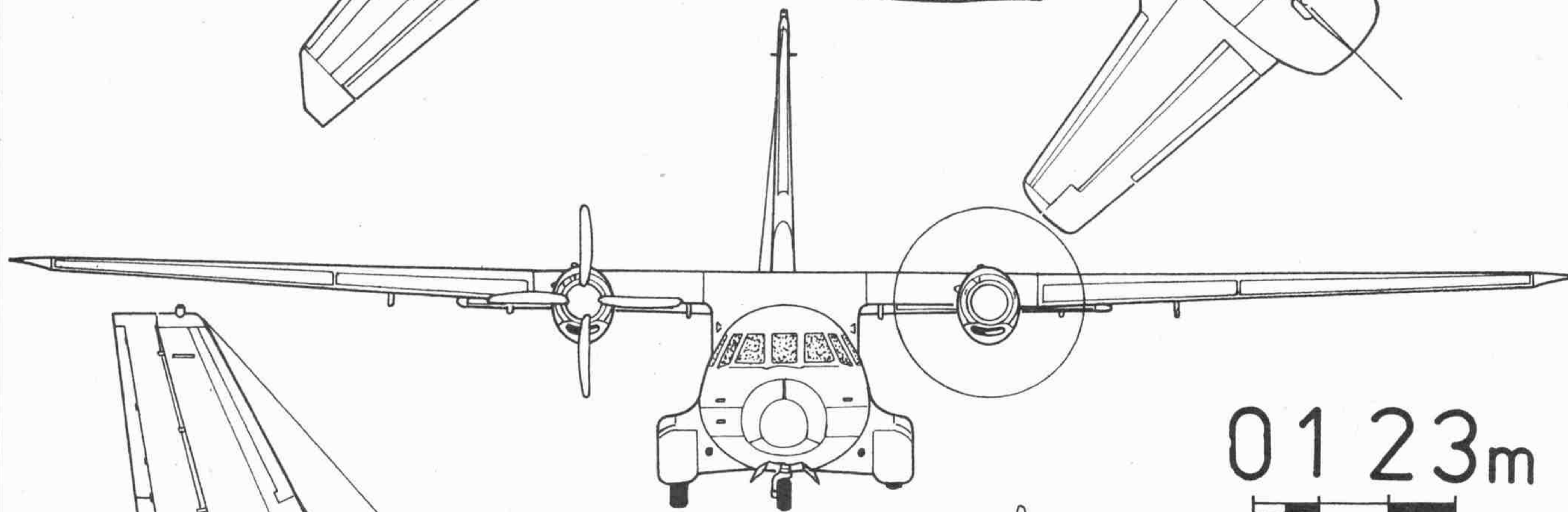
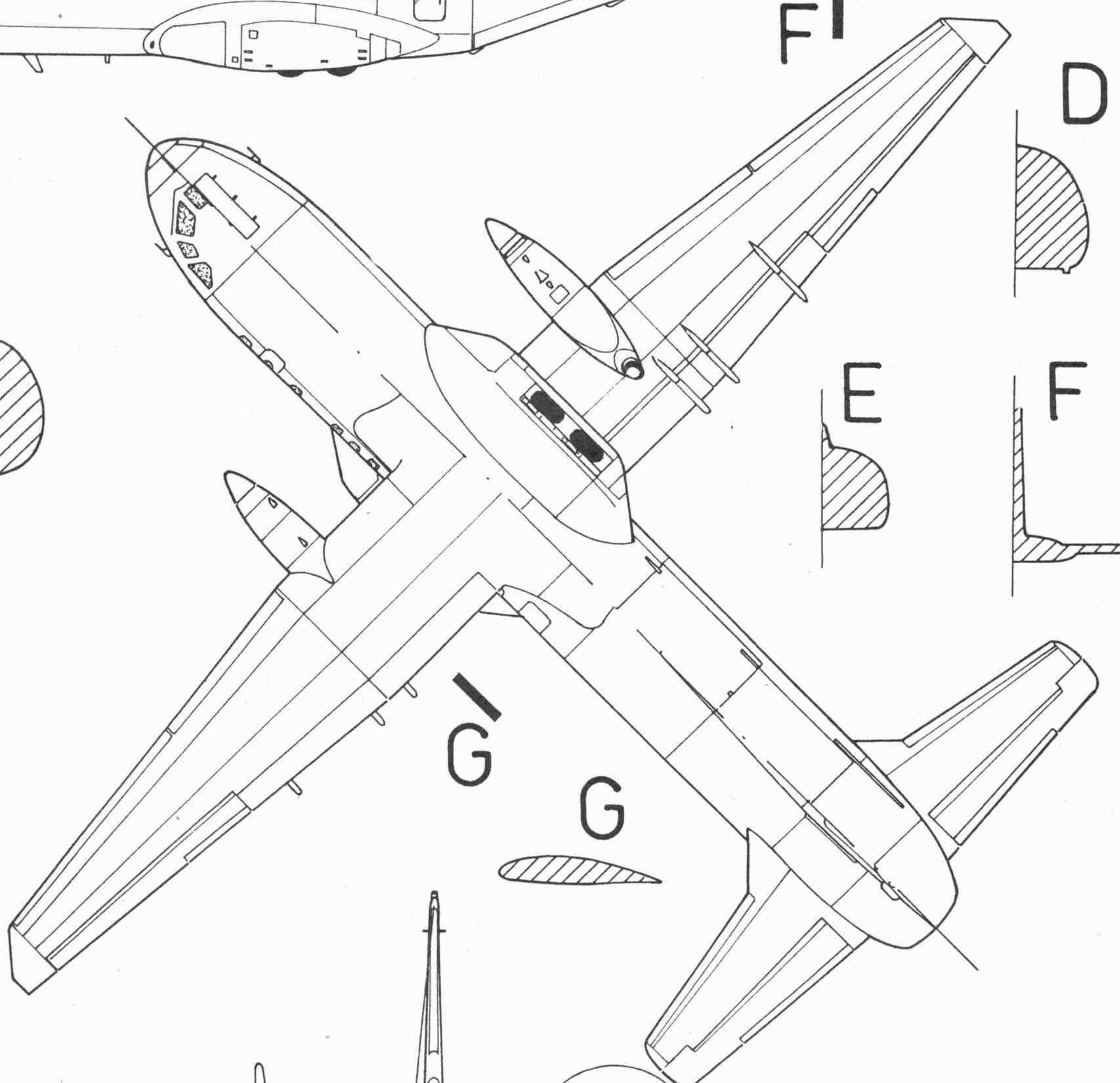
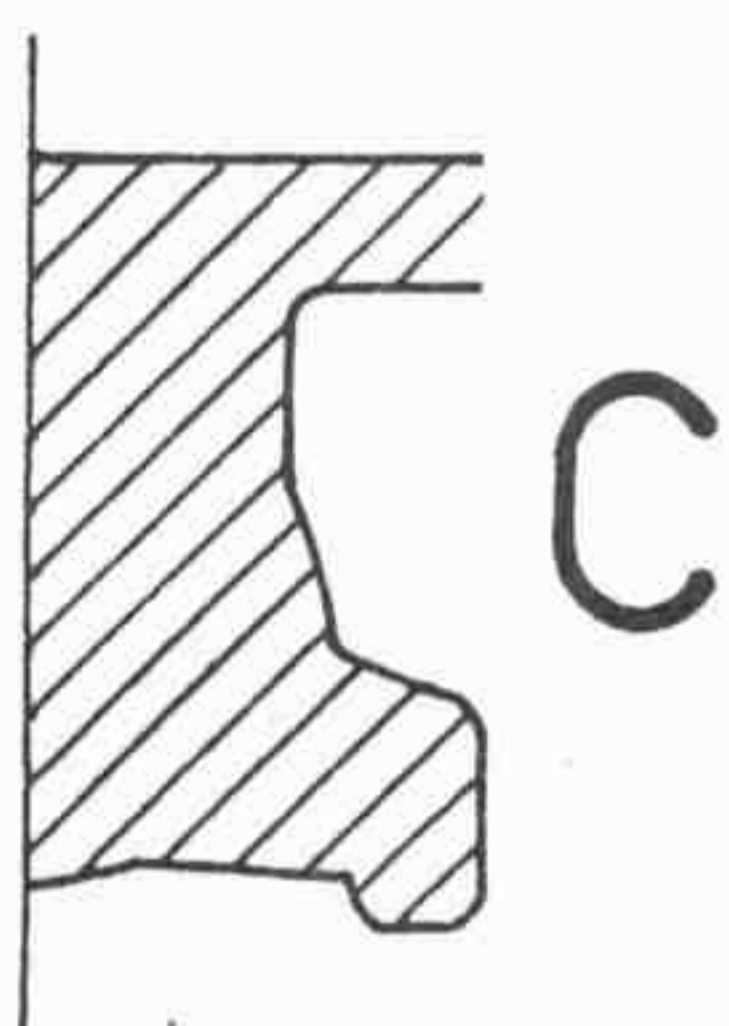
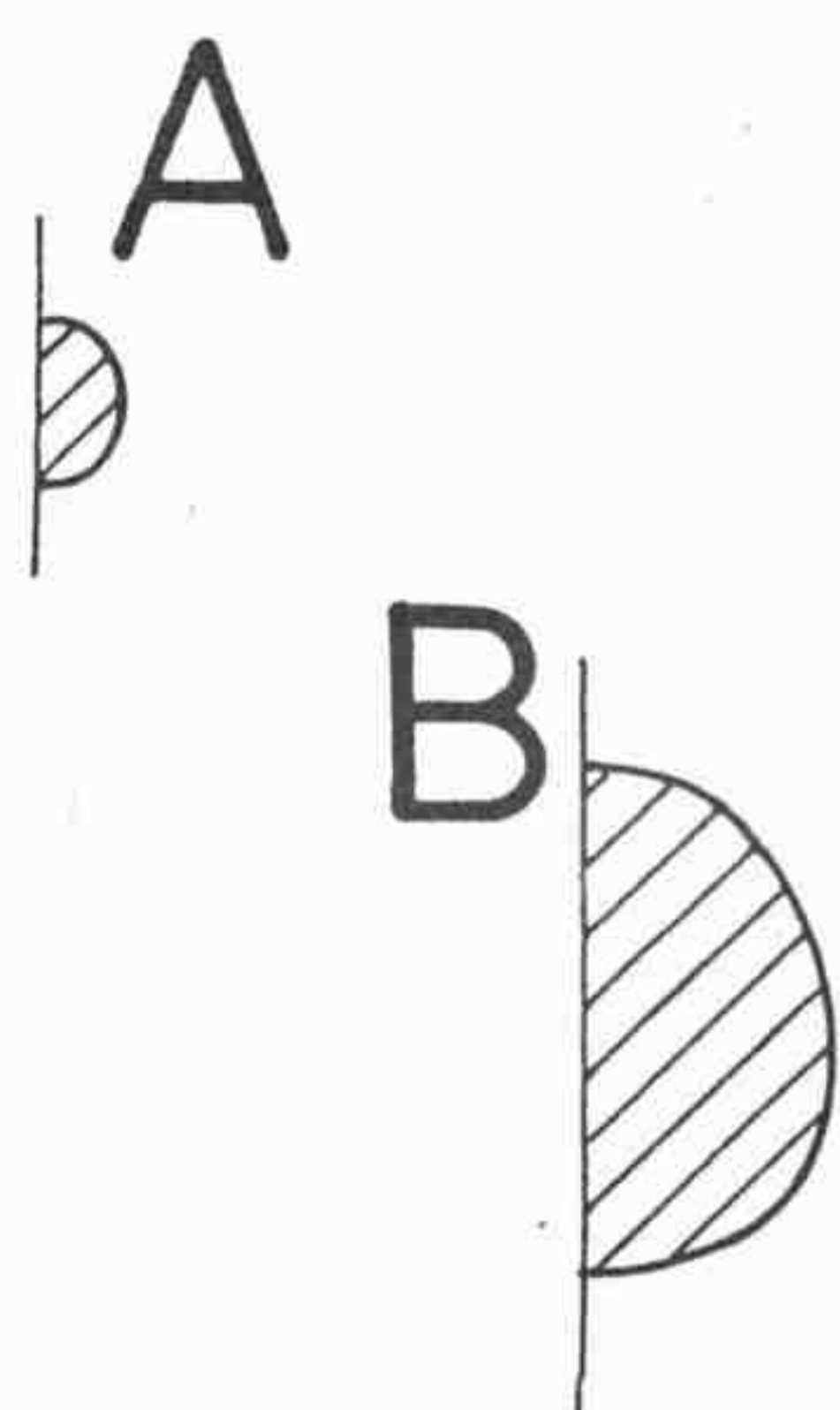
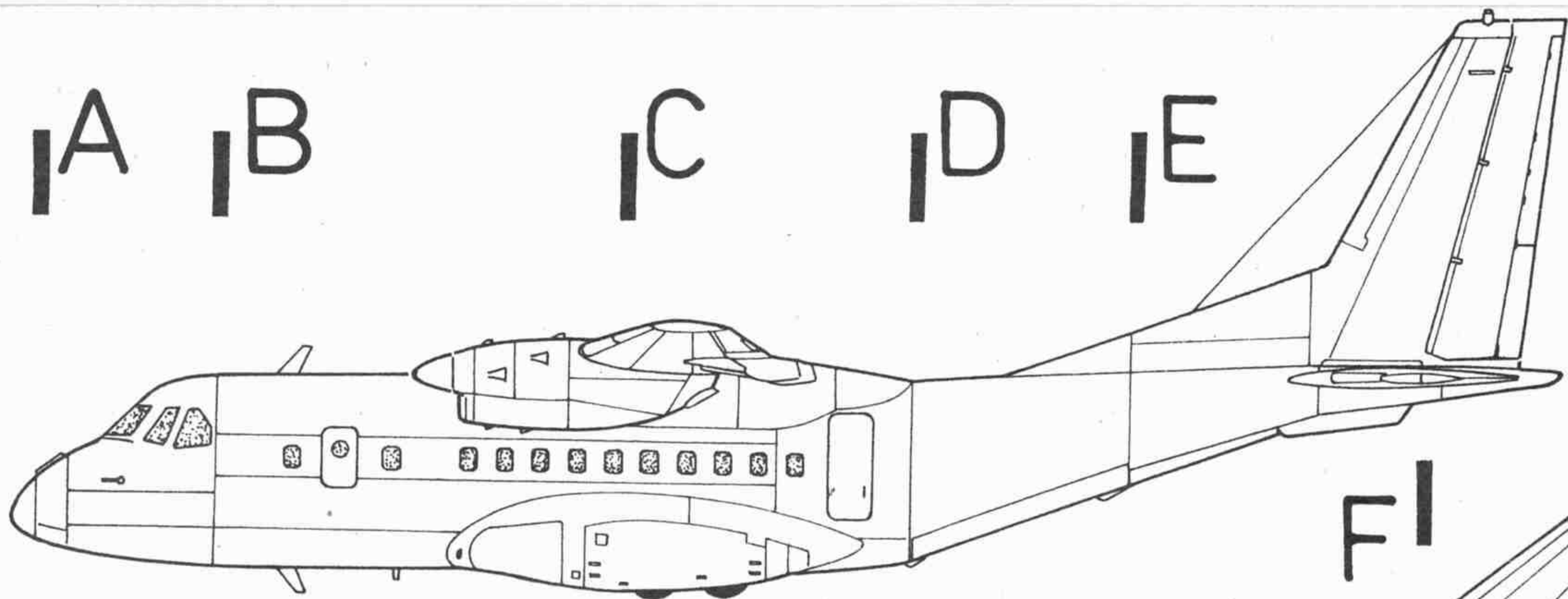
Pohonná jednotka tvořena dvojicí amerických turbovrtulových motorů General Electric CT7-7 o výkonu 2x 1270 kW, umístěných na křídlech, které pohánějí čtyřlísté kovové stavitelné vrtule. Celkový objem palivových nádrží je 5148 litrů.

Podvozek příďového typu, odpružený. Přední podvozková noha se zatahuje směrem dopředu do trupu, hlavní podvozek, se dvěma samostatnými koly v tandemu na každé straně, je zatahován do bočních trupových gondol. V zatažené poloze část kol vyčnívá ven, čímž je chráněn spodek trupu před poškozením případným nouzovým přistáním.

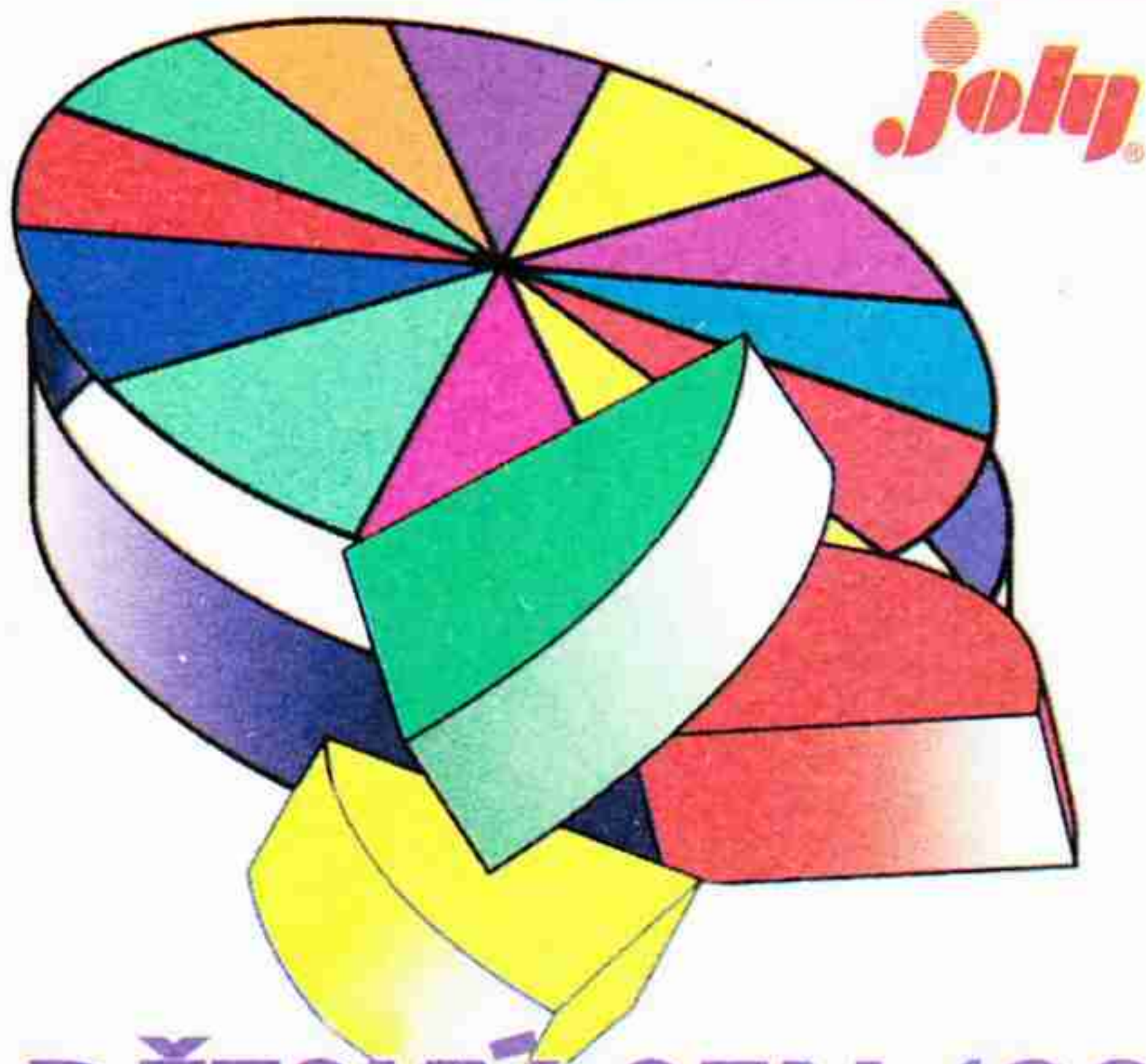
Technické údaje

Rozpětí 25,81 m; délka 21,35 m; výška 8,18 m; nosná plocha 44,70 m²; hmotnost prázdná 9400 kg, vzletová 14000 kg; rychlost minimální 143 km/h, cestovní 445 km/h, maximální 452 km/h. Dostup 8110 m; dolet 3900 km.

Petr Kolmann
Výkres a foto: autor



© KOLMANN 1998



DĚTSKÝ SEN '99

Výstaviště Praha

25. až 28. 2. 1999

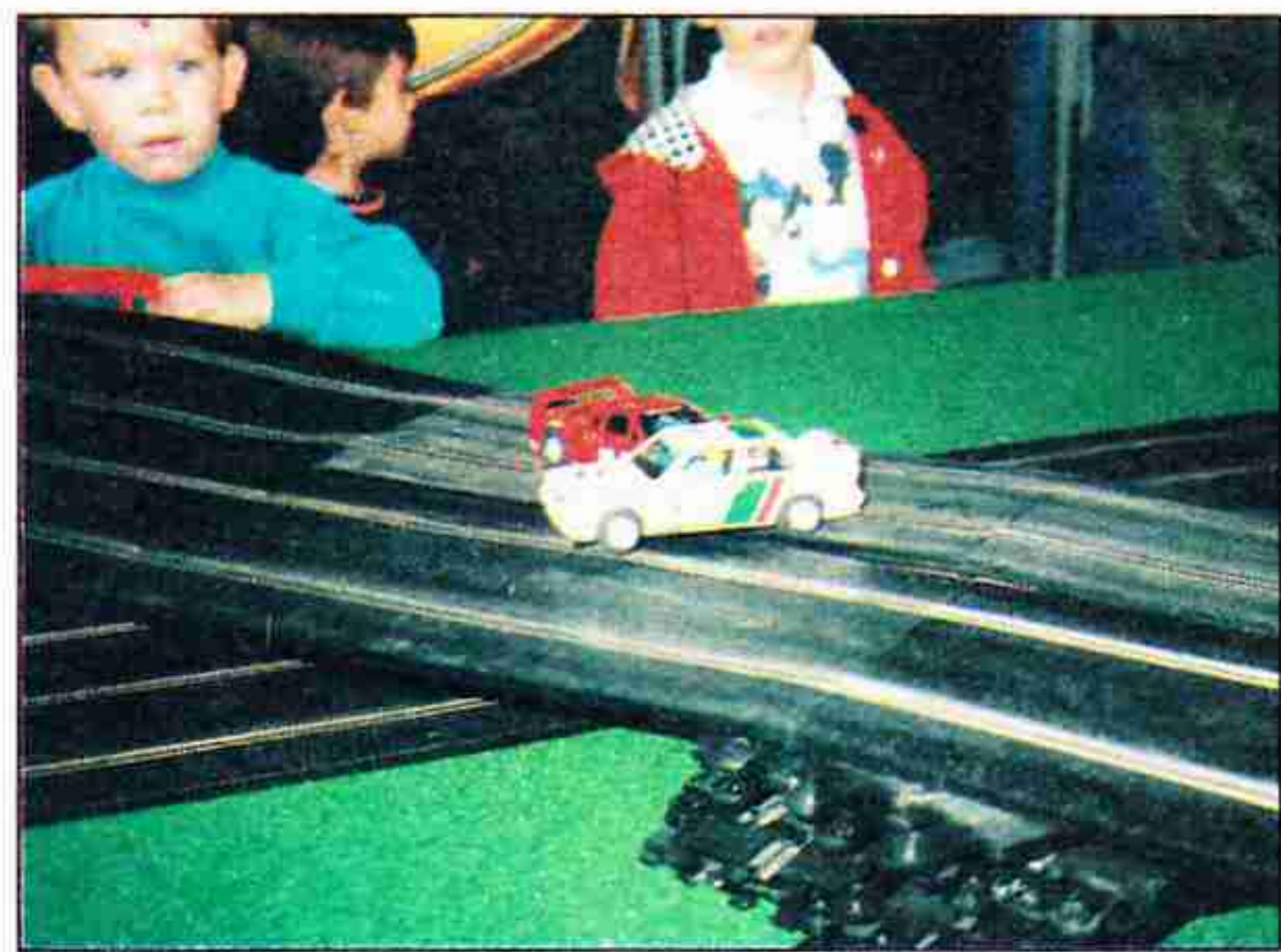
7. mezinárodní veletrh
hraček, modelů všech druhů
a počítačových her



Milí modeláři,

setkáváme se již tradičně na stránkách vašeho oblíbeného časopisu (jehož stánek také nebude na výstavě chybět), abychom Vás pozvali již na 7. ročník mezinárodního veletrhu hraček, modelů všech druhů a počítačových her „Dětský sen '99“. Již potřetí budou na tomto tradičním veletrhu zastoupeni výrobci modelů, modelářských stavebnic a dalšího modelářského příslušenství.

Tento veletrh bude ve dnech určených pro veřejnost, tj. 27. a 28. února rozšířen o bohatý doprovodný program, který bude společně s ostatními vystavovateli situován v pravém křídle Průmyslového paláce na Výstavišti v Praze 7.



A co vlastně uvidíte?
Mezi největší lákadla pro malé i velké modeláře bude patřit před-

vádění RC vrtulníků německé firmy Robbe-Futaba, které bude pilotovat zkušební pilot firmy Robi. Dále se vám již tradičně představí členové sdružení „Merrimack Club“ z Prahy. Předvedou Vám - přímo na místě v instalovaném bazénu - modely lodí německého vojenského námořnictva se všemi bojovými funkcemi.

Mimo jiné budou také předváděny ultralehké modely letadel mistra světa Jiřího Kaliny, které se budou návštěvníkům krásně lehce a elegantně vznášet nad hlavami návštěvníků.

Pro malé modeláře se soutěživým srdcem bude po celý víkend připravena soutěž firmy Bohemia



model s „Benem“, což je jednoduché balzové házedlo určené pro modelářské začátečníky. Návštěvníci si budou moci zakoupený model s pomocí zkušených instruktorů slepit a přímo na výstavě si zasoutěžit. Záležet bude na délce a času letu.



Součástí veletrhu budou také dva velké závody. V sobotu 27. 2. odpoledne, proběhne mistrovství dráhových modelů profesionálních jezdců na „Velké jarní autodráze“. V průběhu celého veletrhu bude tato autodráha přístupná také návštěvníkům, kteří si budou moci vyzkoušet své automobilové umění. V neděli 28. 2. bude uspořádán velký závod profesionálních modelářů s RC automodely na elektropohon.

Kromě výše uvedených akcí bude víkendový doprovodný program doplněn programem „10 sekund pro život“. Jde o program dopravní výchovy doplněný písničkami a soutěžemi. V rámci veletrhu tento program také představí simulátor nárazu automobilu, který si budou všichni moci vyzkoušet.

Závěrem bychom Vás rádi upozornili, že na výstavě budou pro Vás připraveny výhodné veletržní ceny modelů i hraček, které si budete moci přímo na místě koupit.

Ilustrační snímky pocházejí z loňské podzimní výstavy „Dětský sen '98“

**Takže nezapomeňte,
25. až 28. 2. 1999,
Průmyslový palác, Výstaviště
Praha 7, 7. mezinárodní veletrh
Dětský sen '99. Přijďte
příjemně strávit víkendová odpo-
ledne, určitě se bude na co dívat.**

**Otevírací doba veletrhu:
9.00 - 18.00 hodin
Vstupné:
dospělí 50 Kč, děti 30 Kč**

*Těšíme se na Vaši návštěvu.
Ing. Jiří Odcházal, ředitel
firmy JOLY*

Vrtule malých maket



Balzová vrtule se osvědčila u „dvacetinky“ Zlín-XIII Michala Králíka ze Sudkova. Maketa kateg. Mmin létá s touto vrtulí přes 40 s.

Letové vlastnosti a výkony malých modelů jejichž vrtule jsou poháněny gumou, závisí na celé řadě důležitých faktorů a zásad, které je nutno znát a dodržovat při stavbě i zalétávání modelu. Jedním z nich je i často opomíjený problém - kvality a účinnosti vrtule. Hlavně u začátečníků, kteří mají potíže s jejich výrobou, bývá vrtule podceňována. Vrtuli můžeme definovat jako rotující nosnou plochu, která přeměňuje kroutící moment natočeného gumového svazku na potřebný tah k získání rychlosti a tím dostatečného vztlaku, nutného pro let každého modelu. U malých maket jsou tyto požadavky ještě přísnější. Jednou z možností jak se problémům částečně vyhnout, je použití koupelných plastických vrtulí o průměru 150, 200 a 240 mm, určených právě pro pohon malých modelů gumou nebo motorem na CO₂. Ovšem pokud má předloha jejíž maketu stavíme vícelistou vrtulí, nebo chceme-li dosáhnout ještě lepších výkonů, je vhodnější zhotovit si vrtuli vlastní, balzovou. (Mám mysli vrtule pro pohon gumou, neboť u modelů s motorem na CO₂ lze plastické s úspěchem použít.) Trvale však platí zásada, že vlastní balzová vrtule je lepší pouze v případě, že bude zhotovena velmi dobře.

Popišme si nyní výrobu vrtulí pro makety kategorií Moř (oříšek), Mpist (pistácio) a Mmin (minimakety v měřítku 1:20). Z pevnější balzy tloušťky 1,5 až 3 mm (podle kategorie a velikosti makety) vyřežeme vrtulové listy. Nesnažíme se nikdy kopírovat jejich maketový tvar ani průměr pod-



„Oříšek“ Robertson Skylark autora článku létá s dvoulistou vrtulí vlastní výroby (průměr 160 mm) stabilně přes 80 s.

le originální předlohy, průměr vrtule i hloubka listů je u malých maket poměrově vždy nutně větší než kolik by nám vyšlo v přepočtu podle měřítka zmenšení. U „dvacetinek“ se snažíme využít maximální průměr povolený pravidly, tj. 35 % z rozpětí křídla makety. U „oříšků“ a „pistácií“ není velikost vrtule nijak omezena a na soutěžích můžeme vidět modely kde průměr jejich vrtule dosahuje až 50 % rozpětí. Po vyřiznutí listy začistíme po obvodě a obrousíme do profilu (obr. 1). Jejich zadní stranu pouze jemně vyhladíme. Po skončení tohoto úkonu listy namočíme na několik minut do vody. Potom každý list postupně vytáhneme a nad zapnutým vaříčem nebo horkovzdušným ventilátorem podržíme v prstech za současného nakroucení požadovaného stoupání (obr. 2) až do vysušení. Nakonec můžeme všechny listy srovnat přiložením k sobě, a porovnat zda je u všech nakroucené stoupání shodné. Nyní je nutno všechny plochy listů znovu přebrousit velmi jemným brusným papírem. V kořenové části provedeme zářezy pro vlepení výztužných bambusových kolíků. Spojí opět přebrousíme, případně lehce přetmelíme, aby vlepený kolík nebyl „utopen“ ani nevystupoval z profilu. Další prací je potažení listů z obou stran tenkým potahovým papírem Modelspan nebo Japan. Papír listy zpevní a zabrání jejich dalšímu kroucení. Lepicí lak, kterým potahujeme, listy dostatečně impregnuje. Po zaschnutí můžeme vrstvu laku lehce zopakovat, tentokrát vrchním lesklým lakem. Pokud je třeba, znovu opatrně přešetíme velmi jemným brusným papírem. Závěrečnou fází je povrchová úprava každého listu v maketovém barevném odstínu, nejlépe nastříkáním modelářskými barvami Agama, Humbrol nebo Revell, ale vyhoví i běžný „autosprej“.

Listy jsou ve vrtulovém balzovém kuželu uloženy v papírových trubičkách. Pro co nejlepší využití výkonu gumového svazku je zapotřebí, aby s nimi bylo možno mírně ztuhla v trubičkách otáčet a nastavovat tak optimální stoupání. Není jistě třeba zdůrazňovat, že listy nesmí házet, musí mít všechny stejný úhel stoupání, co nejhladší povrch a vrtuli je nutno vyvážit.

Ještě se zmiňme o volnoběhu, který se týká venku létajících maket (dvacetinek). Protože stojící vrtule model značně brzdí a u labilnějších typů působí neblaze na stabilitu, je potřeba zajistit, aby se vrtule i po vytočení svazku dále nápořem vzduchu otáčela, tj. měla volnoběh. Používají se dva typy. Složitější, ale funkčně lepší pružinový (obr. 3), a jednodušší, sestávající z obyčejné malé pérové podložky (PP) nalepené na přední stranu vrtule uvnitř kuželu (obr. 4). Pružinový volnoběh je pracnější při výrobě a je zapotřebí jej v průběhu zalétávání i správně doladit změnou napnutí pružinky (PR) i polohou zářezky (Z) na zadní straně hlavice. Volnoběh z pérovky je skutečně maximálně jednoduchý, avšak svazek se vytáčí za letu téměř úplně a často se ne-



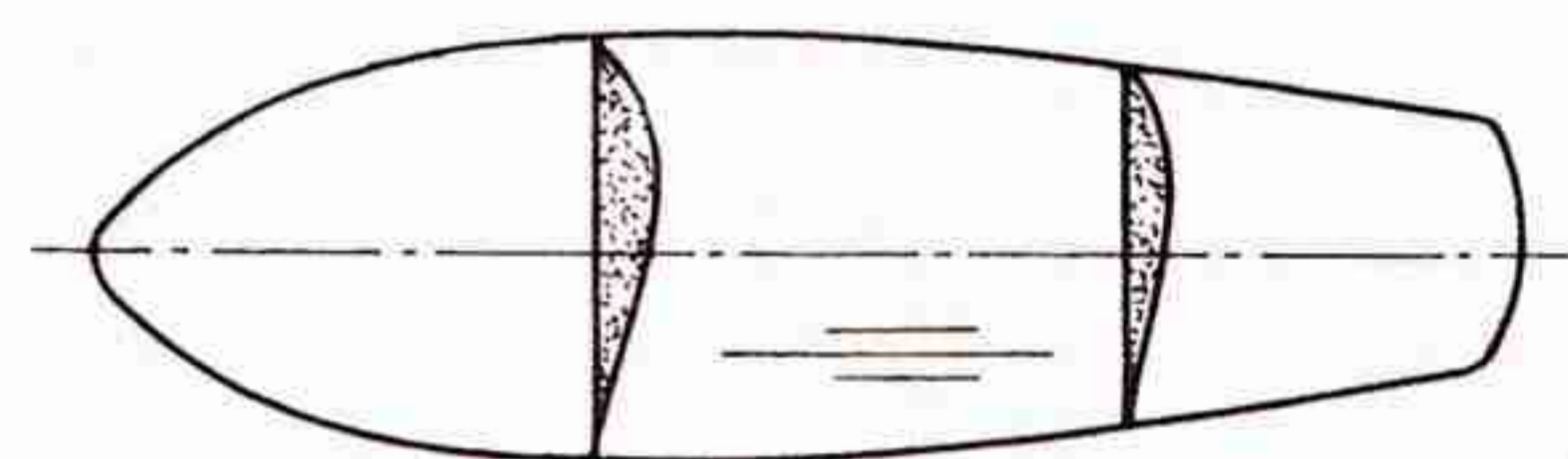
Třílisté vrtule dvumotoráku Piper Cheyenne III mají souhlasný smysl otáčení, rozdílné úhly stoupání jejich listů ovlivňují stálost „levé zatáčky“.

rovnoměrně položí až na dno trupu, což může způsobit změnu těžiště a tím nestálý klouzavý let. Navíc svazek (potřený olejem) znečišťuje potah spodku trupu. Záleží individuálně na každém modeláři jakou variantu si zvolí.

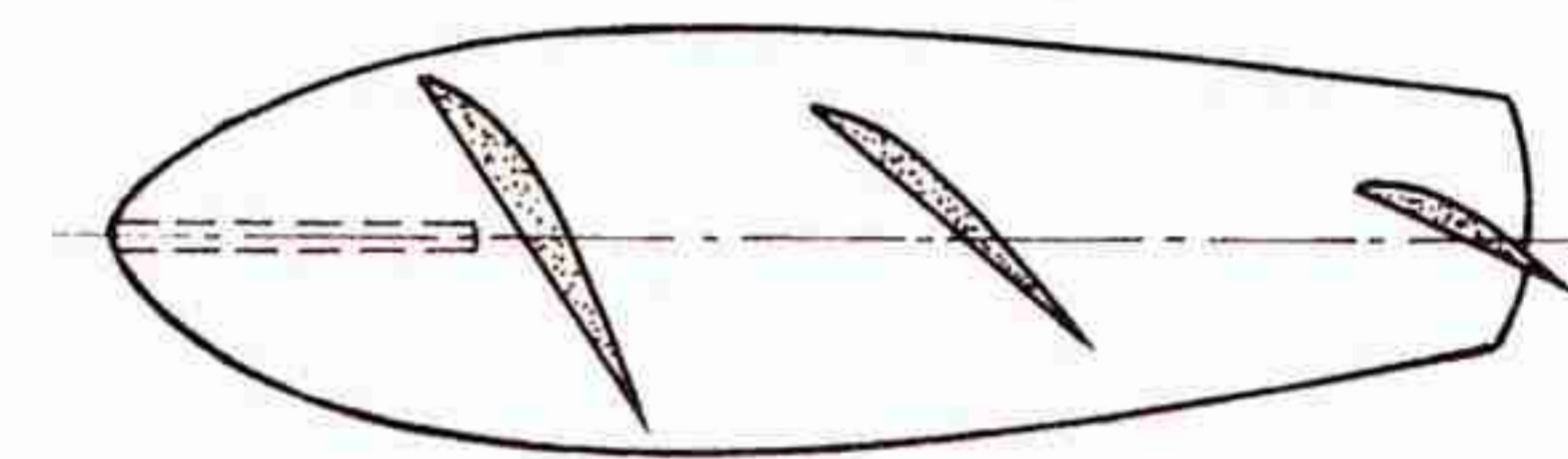
Na závěr si připomeňme jedno pravidlo, které říká, že: „Sebelepší vrtule mnoho nezmuže, pokud použijeme gumový svazek z nekvalitní gumy a stejně tak výkon nejlepšího svazku vyzní bez efektu ve spojení se špatnou vrtulí“.

I. Červenka, Sudkov
Nákresy a foto: autor

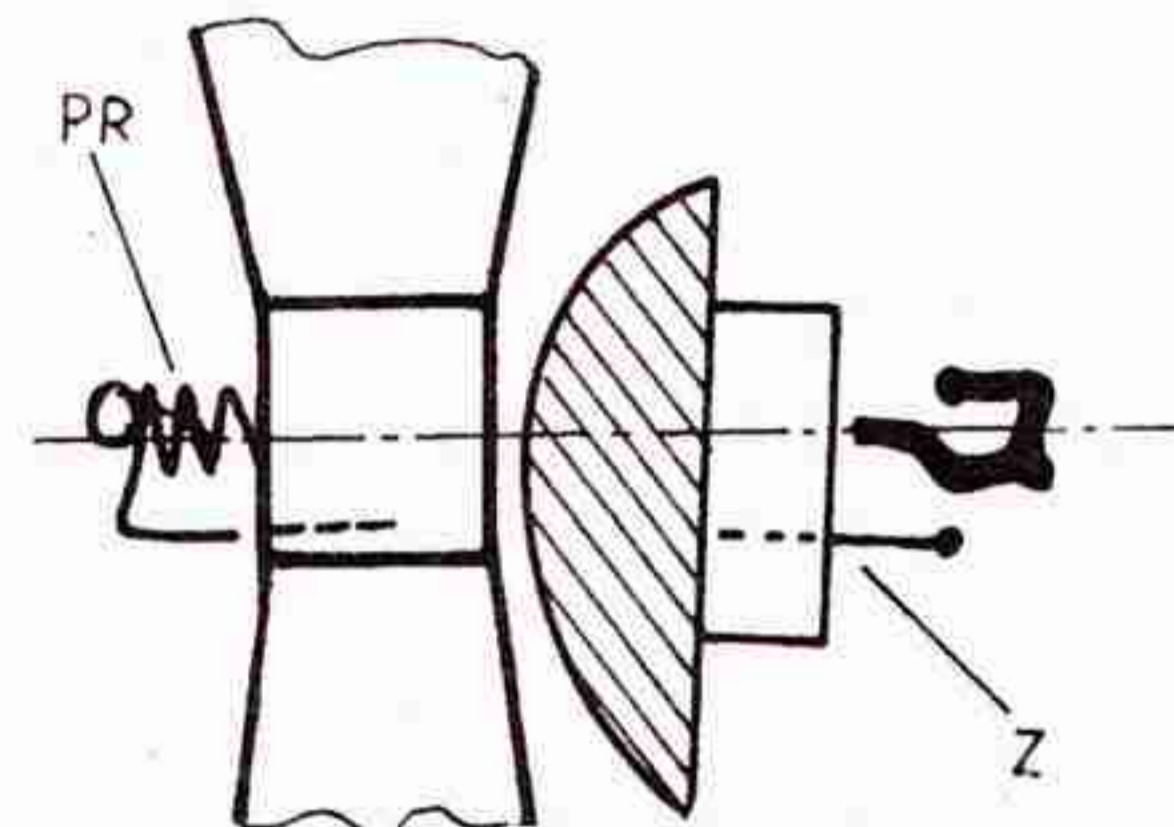
Obr. 1



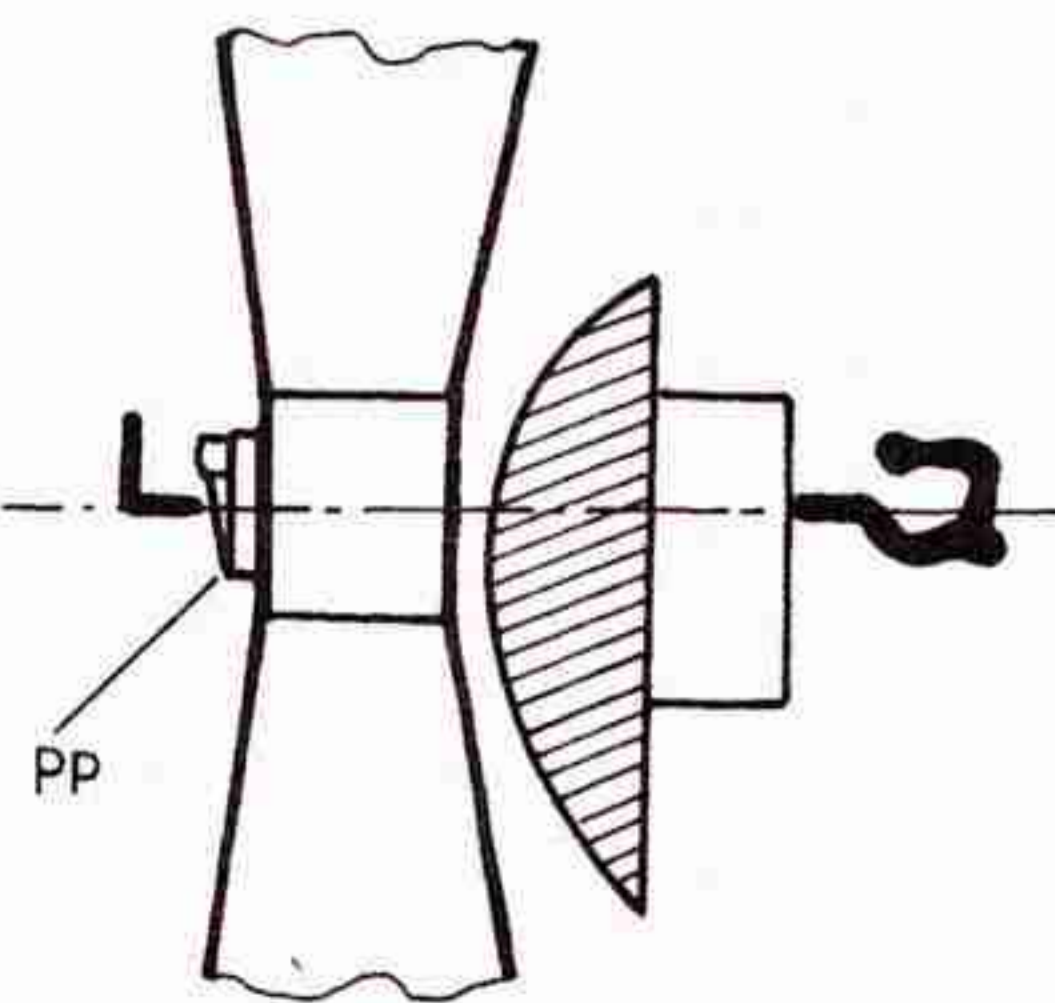
Obr. 2



Obr. 3



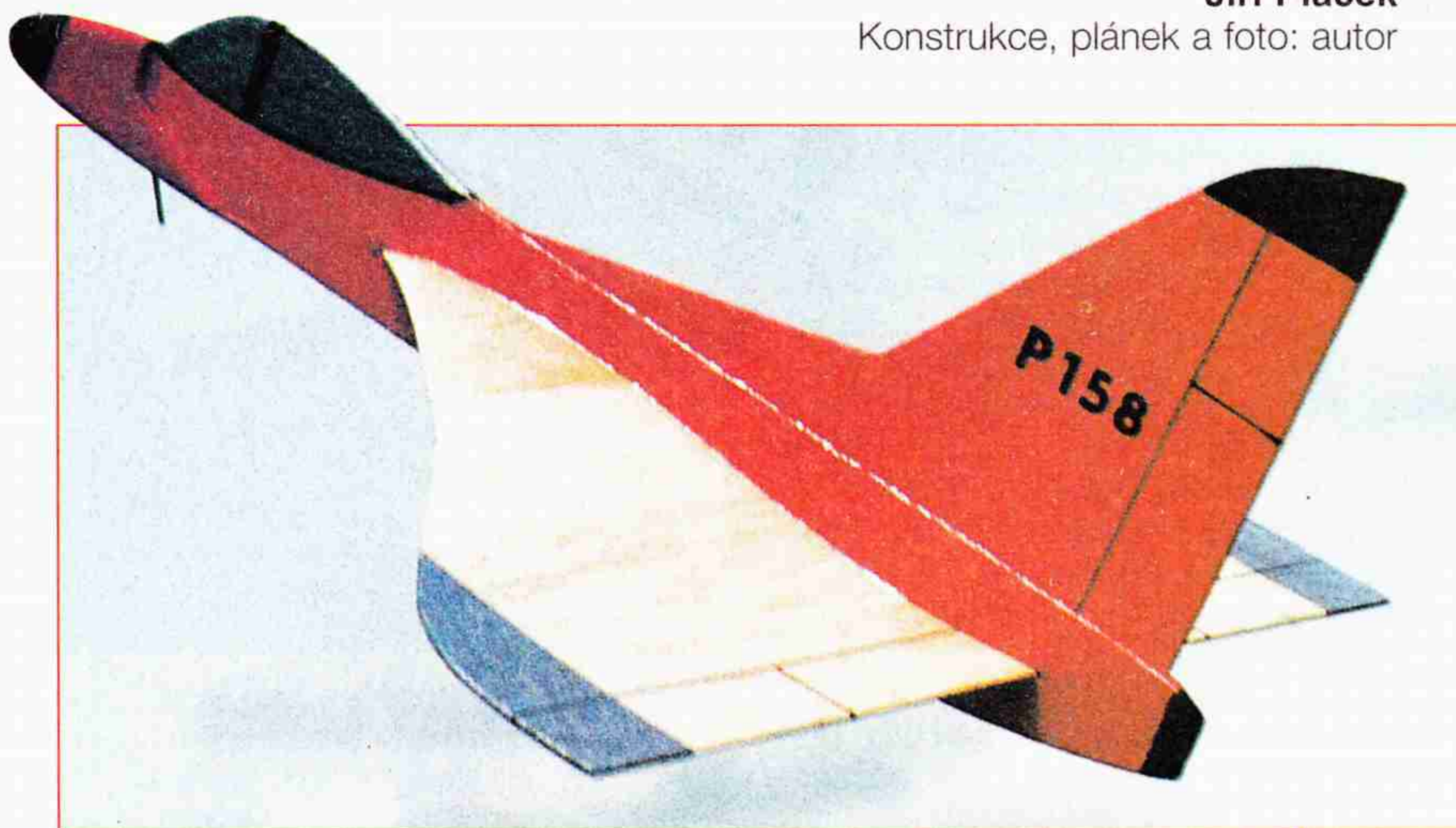
Obr. 4



Model delty JET STAR

Jiří Plaček

Konstrukce, plánek a foto: autor



Sestavení. Shora na zadní část trupu přilepíme SOP 3 a její přechod 4. Do zářezu v trupu zasuneme a zalepíme křídlo 2.

Létání. Před prvním letem celý model zkontrolujeme a zjistíme polohu jeho těžiště. Pokud je těžiště jinde, než udává stavební výkres, dovážíme model olovem 6. Správně vyvážený model pokud jej v místě těžiště podepřeme (např. šroubovákem) musí zůstat ve vodorovné poloze nebo jen mírně sklonit před k zemi. Model zalétáváme za bezvětří (např. v podvečer) nebo jen za mírného vánku. Strmé klesání nebo naopak houpání modelu odstraníme přihýbáním odtokové hrany křídla. V prvním případě nahoru, v druhém dolů. Pokud budete s Jet Starem létat na svahu, seřídte jej pomocí SOP na přímý let. Pokud fouká příznivý vítr kolmo na svah,



Házecí balzová delta, jejíž plánek najdete na vedlejší straně, svým tvarem a koncepcí připomíná moderní proudové stroje. Stavebně je velmi jednoduchá, takže se do její stavby mohou pustit i ti z vás, kteří před tím ještě žádný model nepostavili. Materiálově vystačíte pouze s kouskem balzy tloušťky 1 a 3 mm a odřezkem překližky tloušťky 0,8 až 1 mm. Před započítáním stavby vám doporučuji si plánek pořádně prostudovat a pečlivě si přečíst návod ke stavbě. Potom vám půjde práce daleko rychleji od ruky. Stavební výkres (1:1) je vhodné si okopírovat a podlepit kladívkovou čtvrtkou. Po vystřížení vzniknou šablony, pomocí kterých si jednotlivé díly modelu přenesete na balzu odpovídající tloušťky a rozměru. Z důvodu urychlení stavby je vhodné použití vteřinového lepidla. Pokud jej nemáte, postačí vám starý dobrý Kanagom.

Na předek trupu oboustranně nalepíme zesílení 5 z překližky tlusté 0,8 až 1. Po zaschnutí lepidla předek trupu opět přebrousíme a zaoblíme hrany.

Křídlo 2 vyřízneme ze středně tvrdé balzy tl. 1 a zabrousíme na přesný tvar, oboustranně vyhladíme jemným brusným papírem a po obvodu zaoblíme.

Ocasní plocha. Svislou ocasní plochu (SOP) 3 a její přechod 4 vyřízneme rovněž ze středně tvrdé balzy tl. 1. Po zabroušení na přesný tvar SOP po obvodu zaoblíme a u přechodu 4 zaoblíme horní hranu.

Povrchová úprava. Všechny díly modelu impregnujeme dvěma vrstvami vrchního leského nitrolaku nebo zaponu. Po řádném vyschnutí každou vrstvu laku přebrousíme jemným brusným papírem. Model z hmotnostních důvodů ponecháme v barvě balzového dřeva. Ke zhotovení barevných doplňků použijeme barevného potahového papíru (např. Modelspan, Japan, Mikalenta) nebo barev na plastické modely. Rám kabiny a označení pohyblivých ploch uděláme rýsovacím perem a tuší. Ke zhotovení nápisů a čísel můžeme použít suché obtisky (např. Propisot) nebo opět rýsovacího pera a tuše.

dá se využít toho, že se vítr po svahu stáčí vzhůru a model stoupá v tomto svahovém větru nahoru, což podstatně prodlouží dobu letu. S modelem Jet Star je možné dosáhnout na svahu velmi slušných letových časů. Pokud ve svém okolí nemáte vhodný svah, můžete deltu vyházet jako házedlo. V tomto případě jej pomocí SOP seřídíme do levé zatáčky většího poloměru (platí pro praváky). Deltu uchopíme pravou rukou, nakloníme do pravé zatáčky a pod 30° až 45° úhlem ji vyhodíme prudce k obloze. Správně seřízený a hosený model na vrcholu stoupavého letu přejde do levé zatáčky, v které pod malým úhlem klouzá k zemi. Pokud se vás na letové ploše sejde více, můžete s deltami, ale i s jinými modely, uspořádat i různé soutěže. Např. na ulétnutou vzdálenost z ruky či ze svahu, na dobu trvání letu nebo na přesnost přistání. Pečlivost a přesnost s jakou jste pracovali, ale také hmotnost modelu se samozřejmě odrazí v jeho letových vlastnostech.

STAVBA (neoznačené rozměry v mm):

Ze středně tvrdé balzy tloušťky 3 vyřízneme modelářským odlamovacím nožem nebo čepelkou trup 1. Zabrousíme ho na přesný tvar a oboustranně vyhladíme jemným brusným papírem. Otvor pro křídlo vyřízneme lupenkovou pilkou. Při této operaci je nutné pracovat obzvláště pečlivě, abychom výřez zhotovili přesně podle plánu.



JR MODELS

VÝROBA A PRODEJ LETECKÝCH MODELŮ

MODELÁŘSKÁ PRODEJNA

Ing. Jan Rumreich

Hana Zapletalová

679 22 Šebrov 113

602 00 Brno, Veveří 109

Tel./fax: 0506/43 16 11

Tel./fax: 05/4121 7654

Vyžádejte si kompletní katalog a ceník našich modelů a příslušenství.

NOVINKY roku 1999

DIABLOTIN MINI

Rozpětí. 1280 mm

Délka. 1380 mm

Hmotnost. 1,6 kg

Motor. ...3,5- 6,5 cm²/E

DIABLOTIN MIKRO

Rozpětí. ... 840 mm

Délka. 870 mm

Hmotnost. 600 g

Motor do ... 1,5 cm²

DIABLOTIN SUPER

Model roku 1998

Rozpětí ... 1550 mm

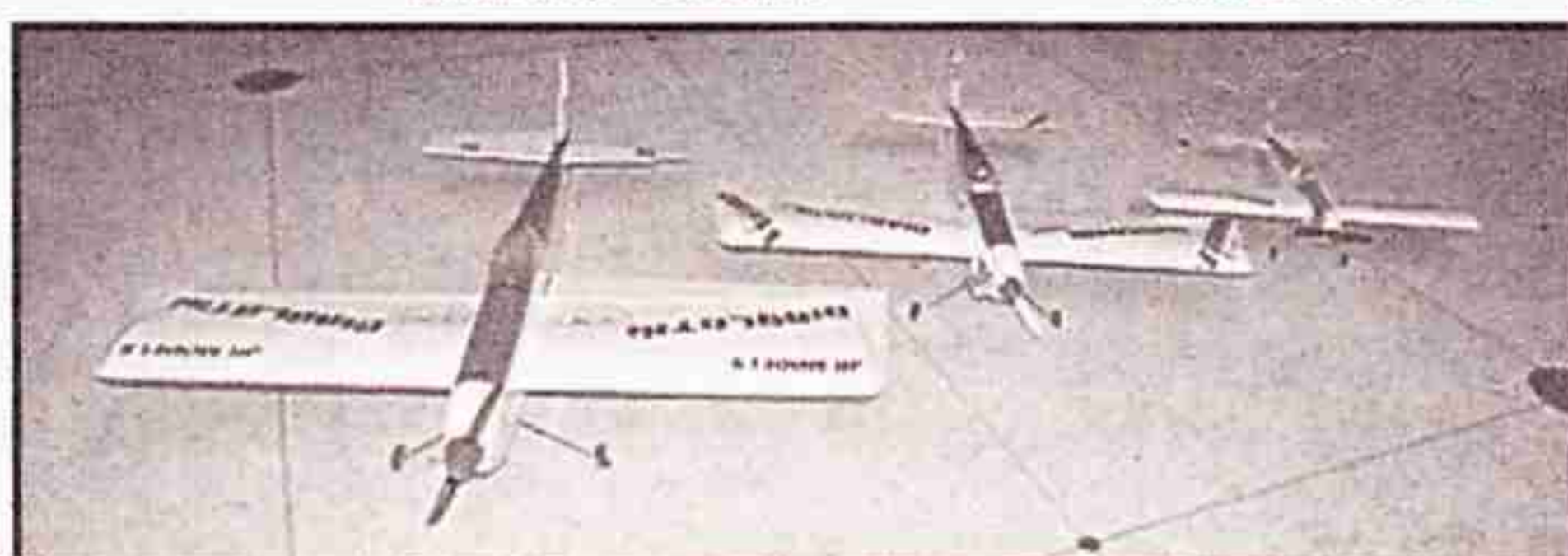
Délka. 1670 mm

Motor ... 3,5 cm² 2 T

..... 6,5 cm² 4 T

El. motor Mega Mini 7 E

Pl. zatížení 18 g /dm²!!



Karel Matyáš, Záhřebská 27, 616 00 Brno

internet: <http://web.telecom.cz/megamotor>

E-mail: karel.matyas@telecom.cz

Podrobnější údaje Vám rádi zdarma zašleme.

Nabízí výběr z našich motorů:

MIG 600 BB TURBO - elektromotor se silnějšími feritovými magnety vhodný pro přímý pohon, napájený sedmičlávkovou baterií, doporučená vrtule FAIR 200/100 mm, regulátor 20 A
dopor. prod. cena **665,-Kč**

MEGA mini 7 E - vysokovýkonný motor s neodymovými magnety. Při napájení 7 články dopor. vrtule FALCO rozm. 10,5 x 6" alt. CAM Graupner 10 x 6" Se zdrojem 8 článků pro akrobaty modely vrtule Graupner CAM Prop 20/15 nebo Aeronaut Glas 216/152 s regulátorem 35 A.
dopor. prod. cena **2 700,-Kč**

MEGA BG - výkonný motor s neodymovými magnety pro akrobaty cca 2,5 kg a větší větroně cca 5 kg. Doporučené hodnoty: počet článků 12 - 16, vrtule pro větroně FALCO 13 x 8" (14 článků/reg. 50 A) pro akrobaty CAM Prop 230 x 150 mm (16 článků/reg. 35 A).
dopor. prod. cena **3 800,-Kč**

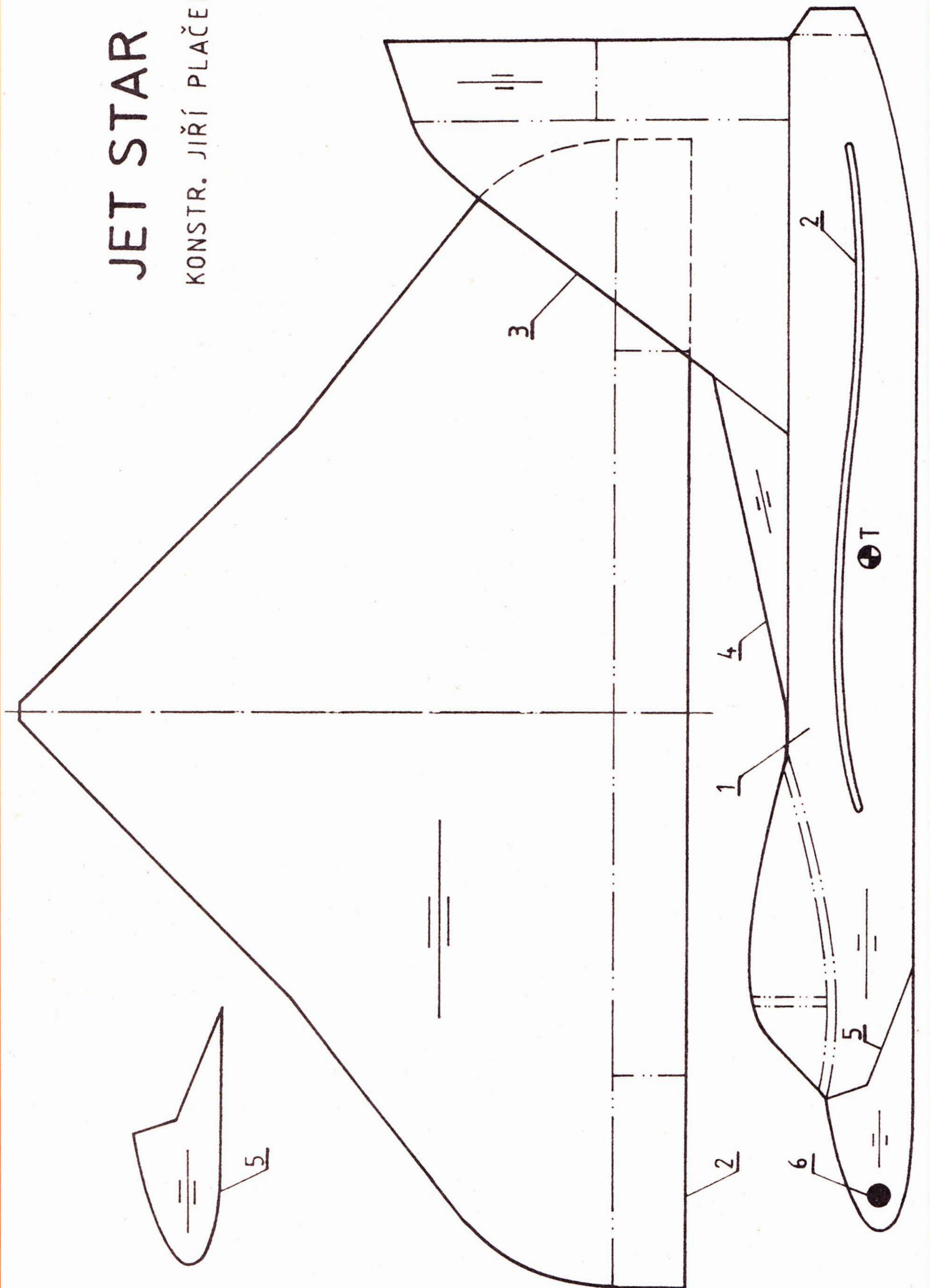
Tel./fax: 05/41 21 22 89

dopor. prod. cena **3 800,-Kč**

Zásilkový prodej na dobírku, motory MIG dodáváme i do obchodů.

JET STAR

KONSTR. JIŘÍ PLAČEK

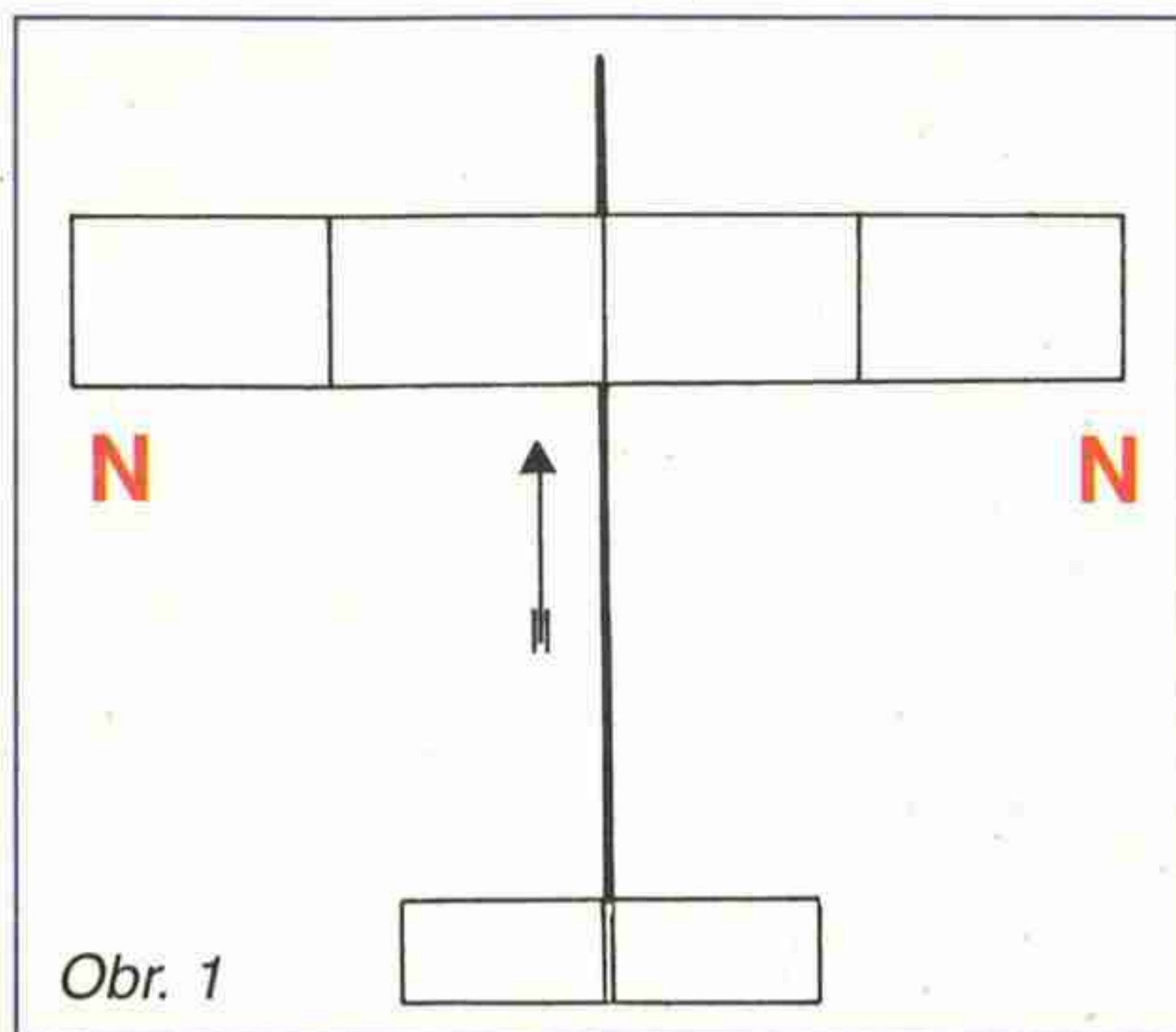


ZALÉTÁVÁNÍ HÁZEDLA

Na stránkách „Modeláře“ bylo v předšlém roce představeno poměrně dost jednoduchých modelů letadel - házedel. O jejich zalétávání se však v poslední době v modelářských časopisech mnoho nenasalo. Autoři plánek se většinou odvolávají na starší čísla časopisu Modelář. Doba se však mění. Ti co v této době začínali stavět házedla létají s RC modely a nových mladých adeptů modelářského cechu přibývá. Právě tyto mladé adepty se snažíme vychovávat v našem klubu - MK DDM Vyškov. Ti modeláři, kteří nevlastní starší ročníky Modeláře, těžko najdou něco o zalétávání házedel v jiném odborném tisku. Proto jsem se rozhodl napsat do „M+M“ a podělit se se svými zkušenostmi z této problematiky.

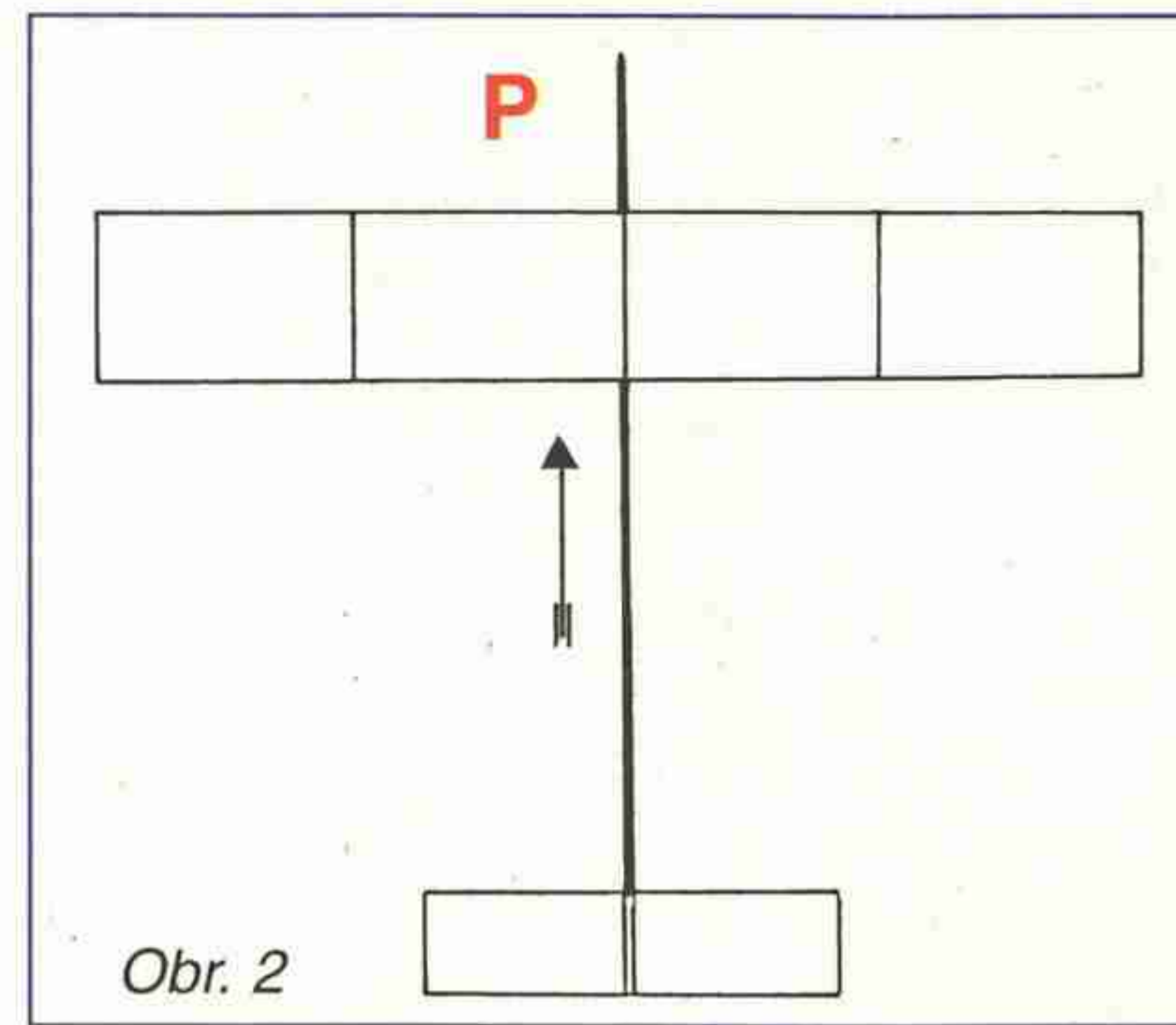
Vlastnosti házedla se určují již při samotné stavbě, proto se snažíme přesně dodržet tyto zásady a rozměry: A) ROZMĚRY všech dílů házedla podle plánu. B) ÚHEL náběhu křídla a vodorovné ocasní plochy (VOP). C) KOLMOST při lepení ocasních ploch a křídla. D) Dodržet NAKROUCENÍ křídla - pozitiv, negativ. Na prvním nákresu (obr. 1) je schematický půdorys házedla (negativy na obou uších 1-2 mm, tj. konec odtokové lišty nahoru). E) Po sestavení házedla zalepit do přední části trupu tolik ZÁVAŽÍ, aby poloha těžiště byla asi v 60 % hloubky křídla.

Ze všech možných postupů seřízení házedla se nám v kroužku nejlépe osvědčil tzv. klapkový systém. Házedlo nejdřív zakloužeme tak, že jej vypouštíme proti větru šikmo k zemi. Přidáváním nebo ubíráním plastelíny



(závaží) a vyhnutím zadní části svislé ocasní plochy (SOP) doleva musíme dosáhnout plynulého kluzu v širokých levých kruzích. Po zaklouzávání házedla přistoupíme k zalétávání. Házedlo vyhazujeme přímo proti větru, šikmo rovně před sebe, pod úhlem asi 40 až 45 ° vůči zemi, s mírným pravým náklonem. Při prvním hodě sledujeme let házedla. První fáze by měla být strmý stoupavý let a druhá „klapnutí“ tak, že házedlo je od směru hodu vychýleno vpravo. Tato druhá fáze u prvního hodu bude chybět a dosáhneme ji postupným nakroucením pozitivu na levé střední části křídla (obr. 2 pozitiv asi 1 mm tj. náběžná lišta nahoru). Při správném nastavení pozitivu nám pak házedlo po klapnutí přejde do klouzavé zatáčky vlevo proti větru.

Při zalétávání může dojít k některým chybám v letu, které se snažíme odstranit následovně: Házedlo letí ve velkém náklonu v ostré pravé zatáčce. (Pozitiv na levé části je velký. Řešení? Zmenšit pozitiv.) Házedlo



letí přímo vzhůru a pak padá doleva. (Pozitiv na levé střední části křídla je malý. Zvětšit pozitiv nebo zvětšit negativ na pravém konci křídla.) Na vrcholu dráhy ztratí házedlo rychlost a houpe až do země. (Těžiště je příliš vzadu. Je nutno házedlo dovážít a zvednout zadní část VOP.) Po vyhození letí házedlo za hlavu nebo udělá přemet. (Velký úhel seřízení a těžiště příliš vpředu. Ubereme zátěž a VOP přehneme dolů.) Házedlo v kluzu mírně houpe. (Zmenšíme průměr zatáčky vychýlením SOP doleva.)

A závěrem ještě několik rad. 1) Při zalétávání měníme vždy jenom jednu veličinu. 2) Zásady zalétávání je vhodné okopírovat (zmenšit) a vložit do kufříku, který se sebou bereme na letiště. 3) Před zaklouzáváním házedel přidáme na levý spodní konec křídla kousek plastelíny, čímž dosáhneme přirozenější levou zatáčku a tím i lepší přímý let házedla po vyhození.

Ing. Š. Ondák, MK DDM Vyškov
Nákresy: autor

Ale bylo!

Můj článek (v č. 9/98) o profilu Benedek B 6356b shrnul mé zkušenosti s tímto výborným profilem vhodným pro volně létající modely. Dostal jsem spoustu dopisů od čtenářů, kterým se článek moc líbil. Někteří z nich žádají o plány mých wakefieldů „Supertágo“ a „Cupe de Hiverů“ „Mikrotágo“ opatřených tímto profilem. Bohužel měl i jednu negativní reakci.

R. Čížek se cítil dotčený tím, že jsem si dovolil napsat o tom, že v roce 1959 jsem si na soustředění vylétal právo reprezentovat na MS ve Francii - kam jsem nakonec díky zákulisním piklům nejel. Jeho reakci v článku „Bylo nebylo? Nebylo!“ (12/98) považuji za neadekvátní. Článek dobře působí na city, a jsou zdůrazněny jeho výborné výsledky z roku 1958, ty však určovaly jen šest členů širšího „repredružstva“.

Zamčeny jsou však výsledky soustředění létaného na pět startů na Kladně (duben) a na deset startů v Roudnici 1 května, které měly rozhodnout o třech účastnících na mistrovství ve Francii. (Přikládám článek z periodika „Křídla vlasti“.

Křídla vlasti, 1959 - kráceno)

„Volní“ modeláři skončili výběrové soutěže. ... Po skončení této soutěže, které byla ve výběru pro letošní reprezentaci poslední, určila trenérská rada toto pořadí nejlepších tří uchazečů o jízdenku na Mezinárodní

modelářskou soutěž a mistrovství světa:

Větroně A-2 - Václav Horyna (krajský aeroklub Hradec Králové), Jiří Michálek (KA Pardubice) a Rudolf Nágovský (KA Plzeň).

Wakefield (modely na gumu) - mistr sportu Radoslav Čížek (KA Praha-venkov), František Dvořák (KA Praha-venkov) a Lubomír Koutný (KA Brno).

Volně létající motorové modely - mistr sportu Vladimír Hájek (KA Praha-město), Jaromír Bílý (KA Praha-venkov) a Zdeněk Malina (KA Praha-město).

První v každé kategorii byli navrženi trenérskou radou ústřednímu výboru Svazarmu jako reprezentanti na Mezinárodní modelářskou soutěž do Polska. Oznamené umístění bude též jedním z rozhodujících měřítek při výběru na mistrovství světa. ...

Je pěkné zastávat se trenéra, ale o pověstivosti tehdejší nominace by se dalo s úspěchem pochybovat! O tom kdo pojedje reprezentovat často nerozhodovaly jen nalétané vteřiny, ale úplně jiné věci... Uvedu jen jeden příklad z mnoha: Mistr světa z r.1959 F. Dvořák měl právo obhajovat svůj titul na dalším MS (jako čtvrtý z ČSSR, létající mimo družstvo). Takto také přišla pozvánka z FAI, na MS však jet nesměl.

Nyní si každý koho to zajímá může udělat svůj vlastní názor na věc. Po pravdě řečeno, ono těch zájemců asi zas tak moc nebude, to co bylo před čtyřiceti roky je pro mladé modeláře celkem nezajímavé.

Ing. L. Koutný

Pozn. redakce:

Mrzí mne, že na první pohled celkem nevinné pasáže v článku ing. Koutného (9/98), které jsem při zveřejnění bral jako přátelské hecování dlouholetých a zkušených modelářů, a kterých si jako „služebně mladší“ modelář velmi vážím pro to co udělali pro modelářinu, vyvolaly sérii dalších článků zabývajících se problémem tehdejší nominace. Myslím, že jsme již poskytl dostatečný prostor pro oba autory (R. Čížek a ing. L. Koutný) ohledně této „problematiky“. Poslední slovo musí dostat čtenáři, kteří si jistě nějaký úsudek udělají. Že v tehdejší době rozhodovaly o nominaci i jiné faktory než dosažené výsledky je nasnadě. To ovšem nijak nesnižuje výkony a výsledky nominovaných modelářů, kteří jistě bojovali na mezinárodních soutěžích s největším úsilím a nadšením pro věc. Bohužel taková byla doba a můžeme se ptát pouze sami sebe co jsme udělali proto, aby se změnila. Doufám, že Radek i Lubomír budou i nadále obohacovat stránky „modrého Modeláře“ především o modelářskou problematiku. Co se stalo se už neodstane, a není v silách redakce problémy kolem tehdejších nominací objasnit. Děkuji oběma autorům za další (připravované) články o modelech letadel a pochopení, že se již úvahami o tehdejší způsobu nominace nebudou zabývat v tomto periodiku.

Libor Putz
šéfredaktor

MODEL KLUB ČERNOŠICE

Rádi bychom představili čtenářům periodika „Modelář a Modely“ náš klub, který byl založen v roce 1981 (nyní je také členem SMČR). Členové klubu pořádají pravidelné schůzky svých kroužků, kde začínající modeláři - děti - staví funkční modely letadel a plastikové modely. Pořádány jsou samozřejmě také soutěže a další akce, kterých se mohou zúčastnit členové klubu i další zájemci.

Mezi naše hlavní akce patřily v loňském roce např.: Brigáda před

otevřením Leteckého muzea Kbely (úklid výstavních prostor a některých exponátů - obr. 1). Třídenní turisticko-vodácký výlet pro juniory a seniory na Šumavu. Pětidenní turistický zájezd pro seniory (Novohradské hory z naší i rakouské strany). 18. ročník letního tábora, včetně soustředění modelářské mládeže. Memoriálové soutěže atd. Jednou z hlavních akcí bylo mistrovství republiky pro žáky a juniory, kteří se věnují plastikovým modelům. Jeho součástí byla i výstava mode-

lů pro veřejnost a návštěva účastníků soutěže ve vojenském technickém muzeu HÚ AČR v Lešanech.

A na závěr důležitá informace. Kroužek plastikářů se schází v Praze-Modřanech, letecké kroužky v Černošicích u Prahy. Přihlásit se můžete na uvedené adrese nebo telefonicky.

L. Apeltauer

Foto: MK Černošice

(Adresa: Lumír Apeltauer,
Pražská 1004,
252 28 Černošice;
telefon večer: 02/516 430 91;
dopoledne: 02/402 57 28)



Jan Jalový (další vedoucí kroužku „plastikářů“) se svým kitem Fulmár Mk I.



Obr. 1



Kroužek modelářů „plastikářů“ s vedoucím kroužku Lubošem Fáberou.

V žákovských kroužcích jsou v současné době také čtyři děvčata - tři pracují mezi modeláři letadel, jedna (Zuzanka Dvořáková na snímku) staví plastikové modely.



Sabo RC modely

Laurinská 17
811 01 Bratislava
Tel.: 07/54 43 26 40
Fax: 07/44 45 10 77

KYOSHO

MVVS

JR
MODELS

robbe

Vám ponúkajú:

Regulátory JETI

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

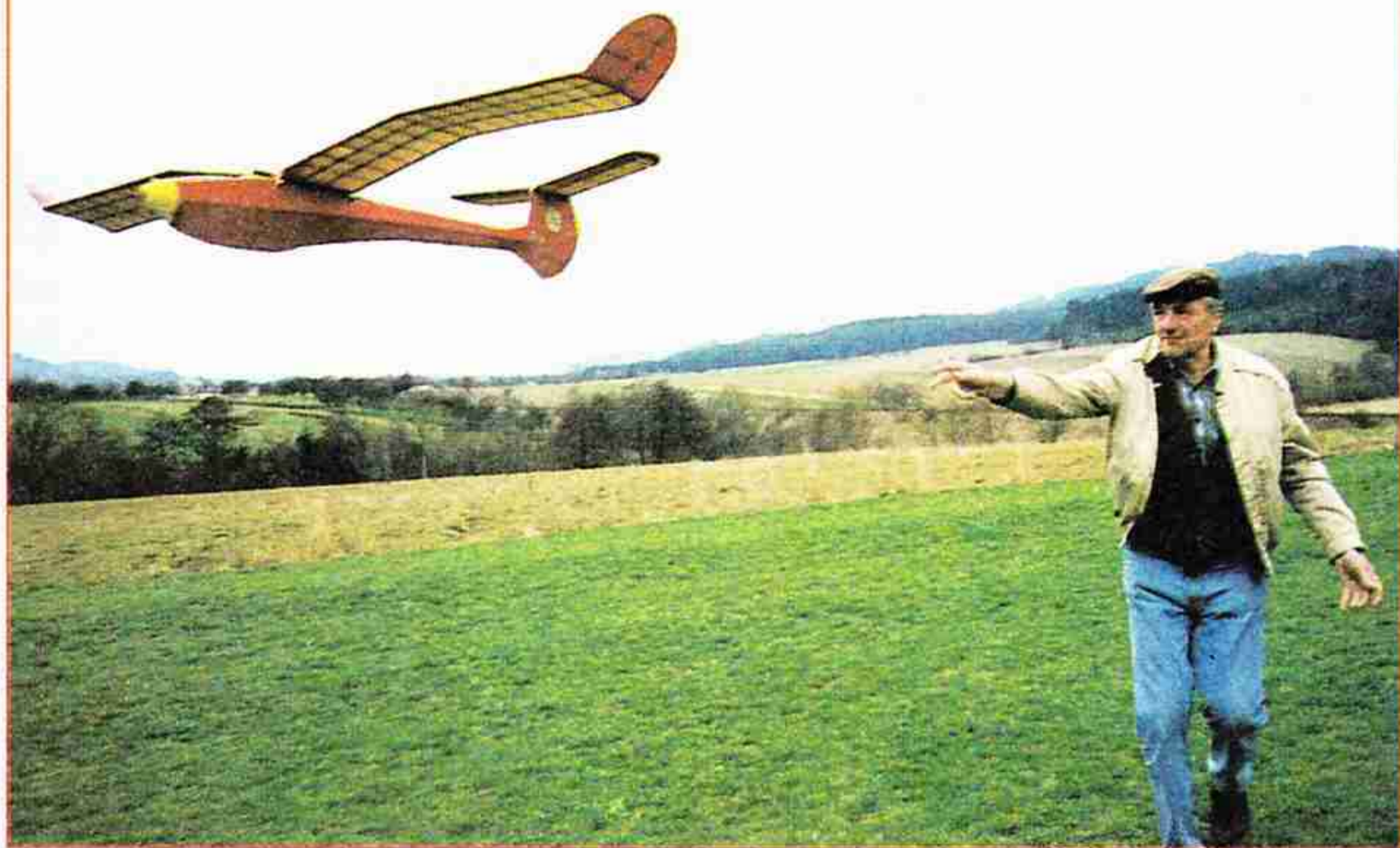
Motory MVVS, OS MAX

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

Náhradné diely, výfuky atd.

Veľa ďalšieho materiálu pre modelárov.

SVAHÁK



Krásný snímek modelu Svahák (volný větroň kateg. A2), který byl zkonstruován a postaven v roce 1951, nám poslal Alois Cmajdálka z Valašských Klobouk (na snímku). Jde o jeho vlastní konstrukci, model je postaven z tehdy dostupných materiálů - podélníky, překližka, potah z „Kabla“, a je v původním stavu (pouze křídlo má „nový“ potah z roku 1988) v jakém se s ním jeho konstruktér s úspěchem zúčastňoval soutěží leteckých modelářů. Složitě lomení křídla se vyplatilo, A. Cmajdálka s modelem zvítězil ve větrném počasí na „I. zimní soutěži“ v roce 1952 mezi 120 účastníky.

Dále píše: „Pravda, při porovnání s dnešními RC větroni vypadá Svahák poněkud archaicky, ale létá pořád pěkně. Zajímalo by mě, jestli má ještě někdo podobného létajícího veterána, nemyslím však postaveného nyní podle starších plánek“.

-re-

Foto: Vl. Ritter
(na letišti LMK Valašské Klobouky)

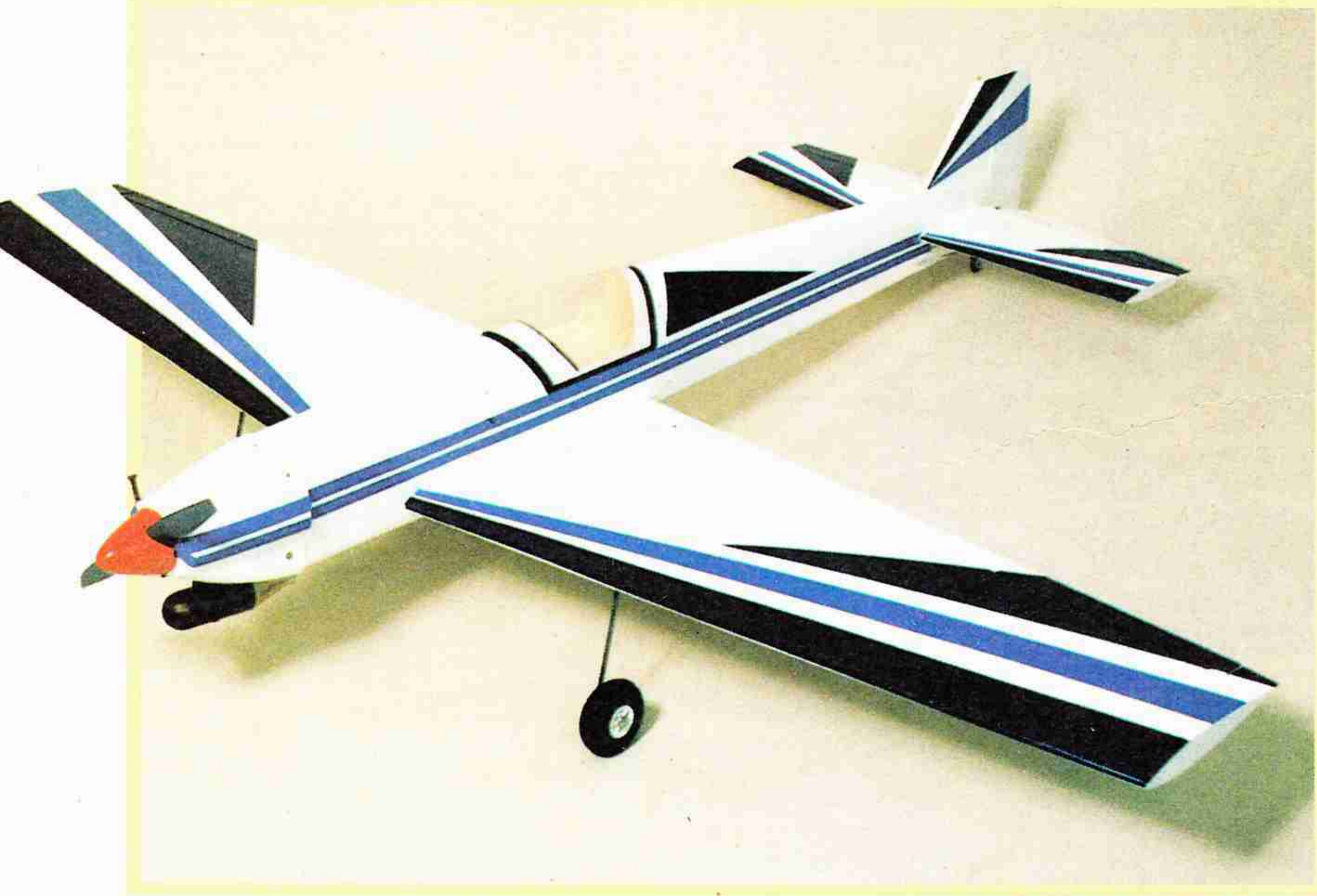
TANGO

Na loňské výstavě „Dětský sen“ představila firma SuPr Louny nový, elegantní, motorový RC model, pojmenovaný Tango. Akrobatický model je určen především těm modelářům, kteří již plně zvládli pilotáž motorového modelu řízeného kolem všech os. Tango má rozpětí 1520 mm, délku 1430 mm, plochu křídla 44,5 dm² a hmotnost 2600 g. Pro pohon, lze úspěšně použít tuzemské motory MVVS o objemu válců 6,5; 7,6 nebo 8 cm³ - podle náročnosti na rychlost modelu. Pro RC ovládání postačí 4 kanálová souprava ovládající směrovku, výškovku, klapky a motor. Model je dodáván ve dvojím provedení: kompletní stavebnice; úplně hotový model potažený nažehlovací fólií.

Stavebnice je dodávána v pevné krabici z lakovaného kartonu s velkým barevným snímek modelu a základními tech-

nickými údaji uvedenými na víku (podrobný stavební návod a montážní výkres je vložen uvnitř). Obsahuje sestavený balzový trup, směrovku a balzové díly pro orámování křídla a výškovky. Dále průhledný překryt kabiny, motorový kryt, polystyrenovou odýhovanou výškovku s odděleným kormidlem a polystyrenové odýhované poloviny křídla s oddělenými křídélky. V křídle jsou již připraveny výřezy pro hranoly na upevnění podvozku. Součástí stavebnice je také dvoukolý pevný podvozek s koly a zajišťovacími kroužky, včetně hranolů pro upevnění do křidel, otočná ostruha s kolečkem a ovládáním, modelářská bižuterie a laminovací tkanina pro spojení obou polovin křídla. Jde o model určený pro zkušenější modeláře, ale sestavení modelu jistě nebude dělat potíže žádnému zájemci. Sestavený model vidíte na přiloženém snímku.

V. Stejskal
Foto: autor



HÁZEDLO

Konstrukce (plánek) tohoto házedla vznikla z nedostatku plánek pro začínající modeláře. Chtěl jsem navrhnout házedlo jednoduchých tvarů a hlavně létavé. Později členové Model klubu DDM Vyškov s tímto modelem získali několik prvenství, a jako důkaz o dobré létavosti může posloužit i to, že maximální doba letu, kterou se nám podařilo naměřit, byla 6 minut a 20 sekund.

STAVBA (neoznačené rozměry v mm):

Trup je ze smrkové lišty 3x5 zbrousené ke konci na rozměr 3x3. Přední část je z balzy tl. 3 polepené překližkou tl. 0,8 až 1 (označeno čárkovaně). V přední části trupu je výřez pro zátěž (Z).

Křídlo (kreslena je pouze pravá polovina) je stavěno přímo na plánek pokrytém průhlednou fólií. Náběžná část křídla, žebra v místech lomení a koncové části jsou z balzy tl. 4. Odtoková lišta je z balzy tl. 2, žebra z „pásků“ balzy tl. 1. Osvědčilo se přední část náběžky zesílit nalepením smrkové lišty průřezu 2x2.

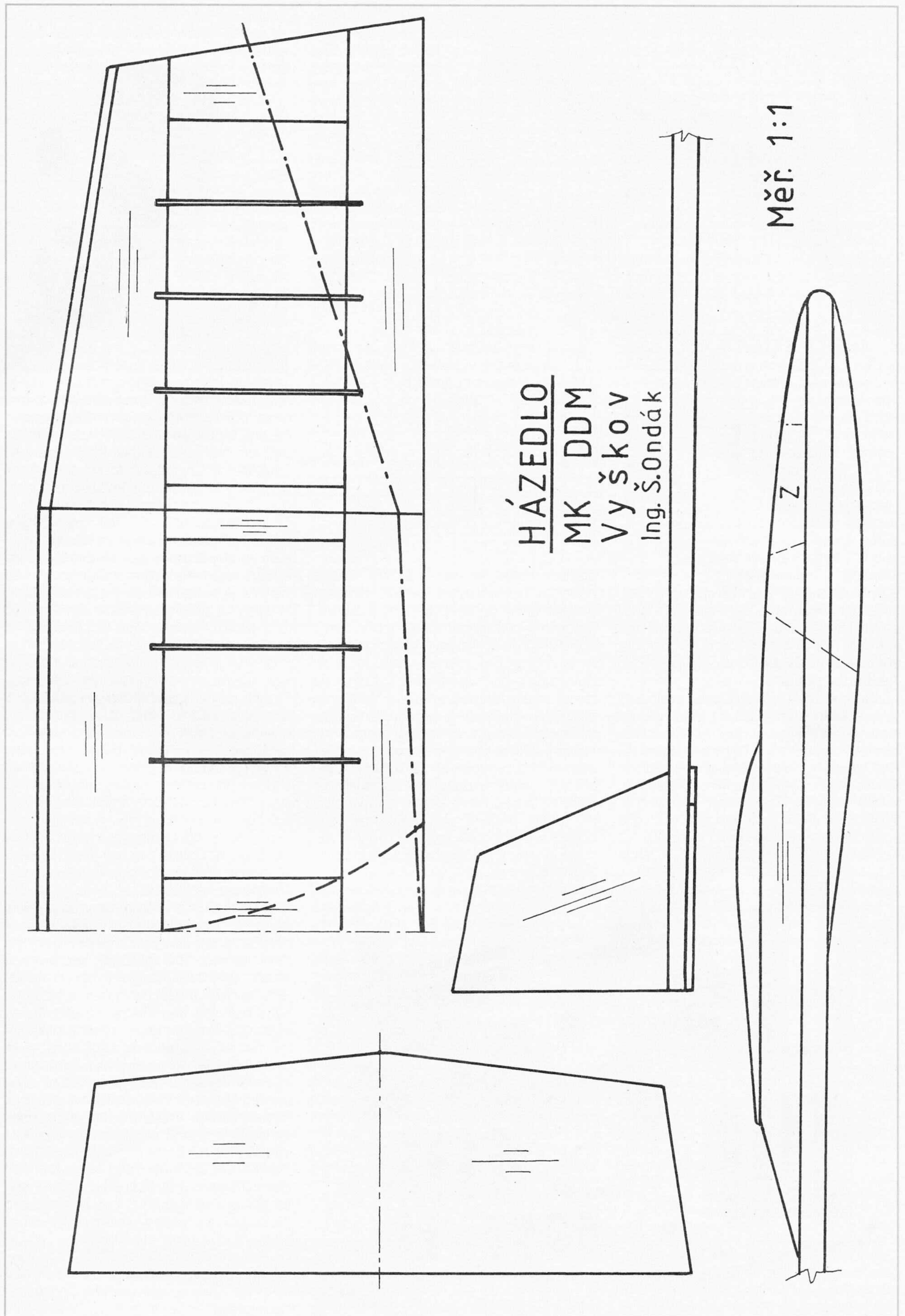
Ocasní plochy jsou z balzy tl. 1 zbrousené na tl. 0,8.

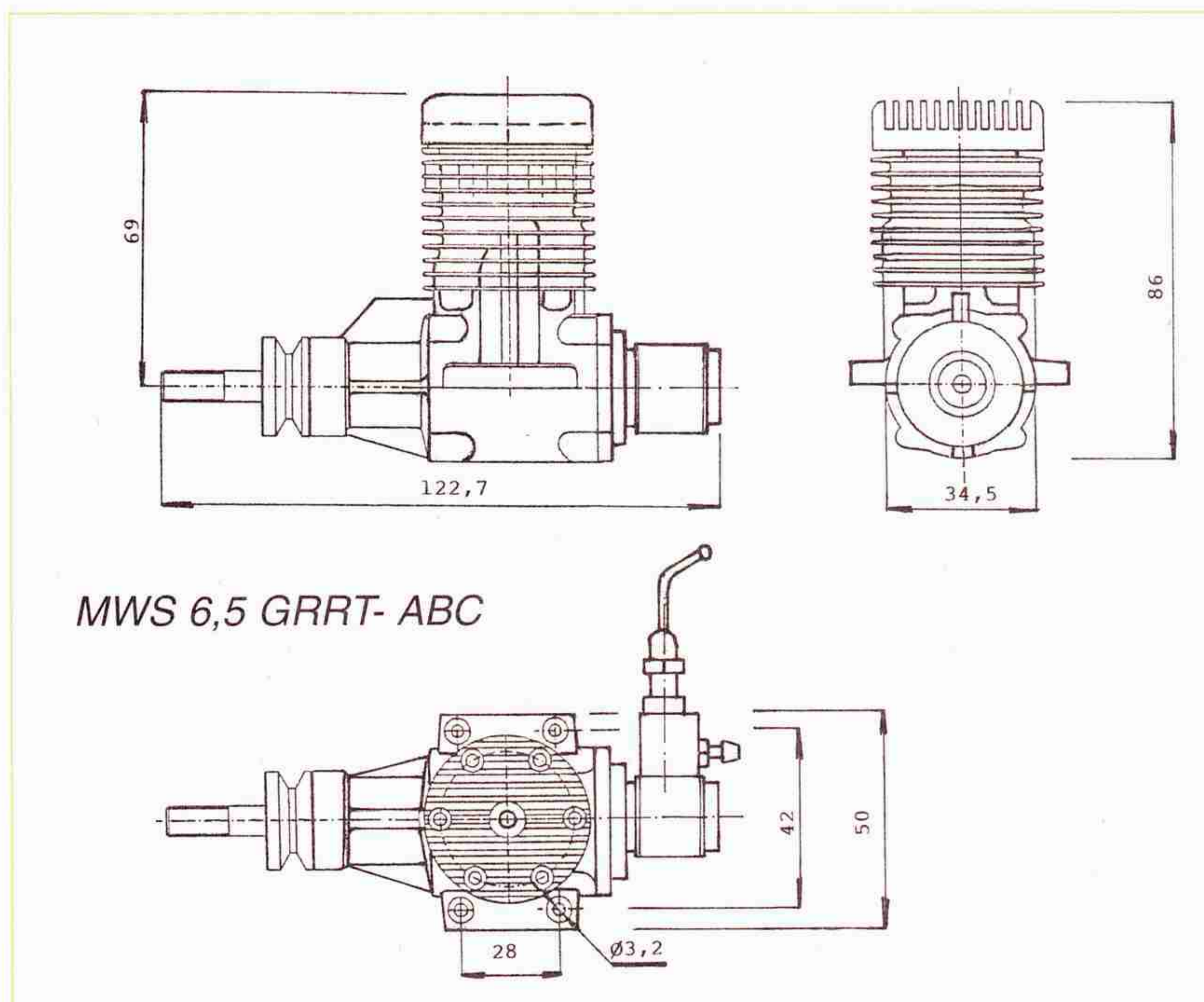
Povrchová úprava. Trup a ocasní plochy nalakujeme třikrát zaponovým nitrolakem. Každou vrstvu laku (po řádném zaschnutí) přebrousíme. Potažené křídlo lakujeme třikrát napínacím lakem a necháme je vyschnout v šabloně s nastavenými negativy na koncích křídla - pravá strana 2 a levá 1.

Sestavení. Po obroušení a slepení křídla do vzepětí podle plánek, přilepíme na trup postupně ocasní plochy, křídlo a vyztužovací trojúhelník. Nezapomeneme kontrolovat kolmost všech dílů.

Zalétání. Zkontrolujeme polohu těžiště, která má být cca v 60 % hloubky křídla. Model nejprve zakloužeme, chyby v klouzavém letu upravujeme přihýbáním ocasních ploch, případně změnou polohy těžiště. Doba trvání letu závisí na přesnosti stavby a výšky, do které je házedlo při startu vyhozeno.

Ing. Š. Ondák
Konstrukce a výkres: autor





MWS 6,5 GRRT- ABC

(23)

V předešlé části jsem představil tři typy šestapůlek MVVS, které výrobce modelářům nabízí. Podrobně jsem se zabýval první z nich, nyní je na řadě druhý typ motoru - **MVVS 6,5 GRRT-ABC** (katalog. č. 3070).

Technický popis

Jde o svislý stojatý dvoudobý podčtvrcový a vzduchem chlazený jednoválcový motor. Konstrukčně je dělený na čtyři vzájemně slícované hlavní díly, které jsou spojené šrouby v jeden celek (obr. 1). Sání je provedeno válcovým rotačním šoupátkem, kluzně uloženým v zadním víku skříně. Povšimněme si nyní jednotlivých dílů a součástí z nichž je motor sestaven. **KLIKOVÁ SKŘÍŇ** je monoblok v jehož

předním nálitku je valivě uložena kliková hřídel. Je tlakově odlita z lehké, mírně legované slitiny do kovové formy a opatřena dvěma přesně obrobenými přírubami. Vrchní kruhová, s dvěma chladicími žebry, je určena pro osazení válce, který se upevňuje čtyřmi svorníky M3 x 30 mm do závitů v nálitcích pod přírubou. Zadní nekrouhlá, čtyřhranná příruba, má čtyři nálitky pro šrouby upevňující zadní víko. Válcový nálitok předního ložiska je s tělesem skříně propojen čtyřmi žebry, které zajišťují náležitou tuhost uložení klikové hřídele. Tři přefukové kanály jsou ve skříni předlity, přičemž oba boční mají větší objem než zbývající průčelní. Vnitřní válcové plochy jsou obrobeny s požadova-



Obr. 1

nou rozměrovou a geometrickou přesností, což ostatně platí pro všechny součástky. Motor se upevňuje k loži dvěma patkami tvořícími součást odlitku spodní části skříně. Dosedací plochy patek jsou obrobeny frézováním, v každé patce jsou dva otvory o průměru 3,2 mm pro upevňovací šrouby M3.

VÁLEC je rovněž přesným tlakovým odlitkem ze stejné slitiny jako kliková skříň. Ve spodní válcové ploše je soustružením vytvořena dosedací plocha sloužící k osazení válce na klikovou skříň. Ve stěně pláště jsou předlity vrchní části tří přefukových kanálů rozměrově stejných jako ve skříni. Pro výfuk je určen nálitok s přesně předlitym (čtyřhranným) výfukovým otvorem. Plocha nálitku po přefrézování slouží pro upevnění výfuku. Plášť válce je opatřen chladicími žebry a nálitky pro průchod spojovacích svorníků k závitům M3 umístěných v nálitcích pod přírubou skříně. V horní přírubě jsou čtyři otvory se závitů pro přišroubování hlavy válce. Přesně obrobená vnitřní válcová plocha slouží k osazení vložky, jejíž příruba dosedá na opracovanou kruhovou plochu. (V ploše není zavrtán kolíček k polohování vložky pomocí drážky v její přírubě.)

ZADNÍ VÍKO je z vnější strany odlehčeno a přesně odlito z lehké slitiny. Upevňovací příruba je shodná se zadní přírubou klikové skříně. Pro osazení karburátoru slouží opracovaný kruhový nálitok, rozšířený ve dvou místech pro montážní šrouby. V nálitcích jsou otvory pro upevňovací šrouby. Vnitřní plochy, otvor pro rotační válcové šoupátko a sací otvor jsou opět přesně obrobeny. Uvedená konstrukční úprava umožňuje zkrácený průchod směsy přímo do vnitřního prostoru klikové skříně. Vnější plochy všech odlitých dílů jsou povrchově upraveny pískováním.

HLAVA VÁLCE kruhového tvaru je vyrobena třískovým obráběním z tažené lehké slitiny. Dvě vybrání v ose a na spodní ploše slouží k vložení vložky hlavy válce. Horní plocha je bohatě žebrována čímž je docíleno dobré chlazení horní části motoru. K válci se připevňuje čtyřmi šrouby M3. Má černou, galvanickou, povrchovou úpravu.



Obr. 2

VLOŽKA HLAVY VÁLCE - vysoustružená z legovaného materiálu - má poměrně širokou těsnicí přírubu. Ve válcové části je vytvořen rotační spalovací prostor v jehož ose je vyříznut jemný závit 1/4" pro montáž žhavicí svíčky.

VÝFUKOVÉ HRDLO slouží jako přechod mezi výfukovou přírubou válce a laděného výfuku. Jde o tvarově náročnou, třískovým obráběním vyrobenou, součást z lehké slitiny. Na přírubu válce se upevňuje dvěma šrouby M3 x 15 mm přes ploché těsnění. Pro těsnění hrdla výfuku je použit silikonový kroužek.

VLOŽKA VÁLCE válcového tvaru je na jedné straně opatřena těsnicí přírubou, která zajišťuje svislou polohu ve válci. Je vyrobena z mosazi s tvarově vyfrézovanými třemi přefukovými a jedním výfukovým oknem, tvořící vyplachování válce v systému Schnürle. Její vnitřní pracovní plocha je opracována s vysokou geometrickou přesností a je opatřena galvanickým povlakem z tvrdého chromu pro soustavu ABC, dokončení je provedeno honováním.

PÍST z lehké, křemíkem legované slitiny (18 %) je náležitě odlehčeným tlakovým odlitkem. Má ploché dno a vnitřní tvarované nálitky s otvory pro uložení pístního čepu. Oba otvory jsou opatřeny drážkou pro vložení drátěné pojistky proti jeho osovému posunutí. Vnější válcová plocha je dokončena lapováním s rozměrovou tolerancí pro těsnění ve vložce válce. Průměr vnějšího pláště pístu u jeho horní hrany je zmenšen o 0,01 mm v délce 2 mm. Tím je zajištěno dokonalé mazání vnitřní plochy vložky válce a vnější plochy pístu při jeho pracovním pohybu.

OJNICE je z válcované (legované) lehké slitiny. Lze použít dvě provedení: Pro sportovní rekreační provoz je použito hranatého provedení s oky vypouzdřenými kvalitní bronzí (obr. 2). Obě oka jsou opatřena vrtanými mazacími otvory. Pro závodní provoz je určena ojnice s dřikem opracovaným do neokrouhlých ploch a spodním okem opatřeným kaleným kroužkem tvořícím vnější plášť jehlového ložiska (obr. 3). Mazání ložisek u obou provedení je provedeno olejem z palivové směsi.

KLIKOVÁ HŘÍDEL vyrobena z jednoho kusu, je povrchově kalena a funkční plochy jsou broušeny. Její rameno je odlehčeno dvojitým kruhovým zafrézováním. Ojnicí čep, opatřený poháněcím čípkem šoupátka, je plný. Jeho odlehčení vrtáním není možno provést, protože zadní část kliky je odlehčena odfrézováním. Část určená pro valivé uložení je stupňovitě osa-

zena pro použití speciálních kuličkových ložisek. Přední část je opatřena závitem M7x1 mm pro upnutí vrtule maticí. Základní provedení pro ojnici se dvěma bronzovými pouzdry je také na druhém obrázku (obr. 2). Soutěžní provedení se spodním okem opatřeným jehlovým ložiskem s PVC klecí je na dalším obrázku (obr. 3).

LOŽISKA. Valivé uložení klikové hřídele v klikové skříni je zajištěno dvěma jednořadovými kuličkovými ložisky ve velmi přesném provedení C4 a „švýcarské“ kvalitě. Zadní má rozměry 10x22x6 mm, přední, jednostranně uzavřené, 7x19x6 mm.

PÍSTNÍ ČEP je vyroben z legované oceli.



Obr. 3

nění hladkého přestupu nasávané směsi z karburátoru do prostoru klikové skříně. Uvedené konstrukční řešení je z hlediska průtoku paliva nejvýhodnější a poskytuje možnost další laborace v této důležité oblasti.

KARBURÁTOR byl překonstruován na základě poznatků ze závodů. Jeho těleso je vyrobeno třískovým obráběním z taženého duralu a na osu zadního víka se upevňuje pomocí dvou šroubů M2,5 x 8 mm. Sací otvor má průměr 11 mm a přívod paliva je proveden jedním otvorem. Škrticí jehla opatřená závitem, je dotěsněna dvěma miniaturními „O“ kroužky za pomoci převlečné matice, která zároveň vymezuje její vůli. Všechny součásti kromě tělesa jsou niklovány.

ŽHAVICÍ SVÍČKA Novarossi C5S je dodána výrobcem. Volba typu byla provedena na základě provozních zkušeností s životností jiných typů svíček. Uvedený typ svíčky vydržel po celou dobu zkušebních testů.

TĚSNĚNÍ jsou dvě. První (z těsnicího papíru) je umístěno mezi přírubou víka a klikové skříně. Druhé (hliníkové) je vloženo mezi přírubu vložky a hlavy válce. Změnou tloušťky těsnění lze změnit kompresní poměr, což je běžně používaná praxe při závodech.

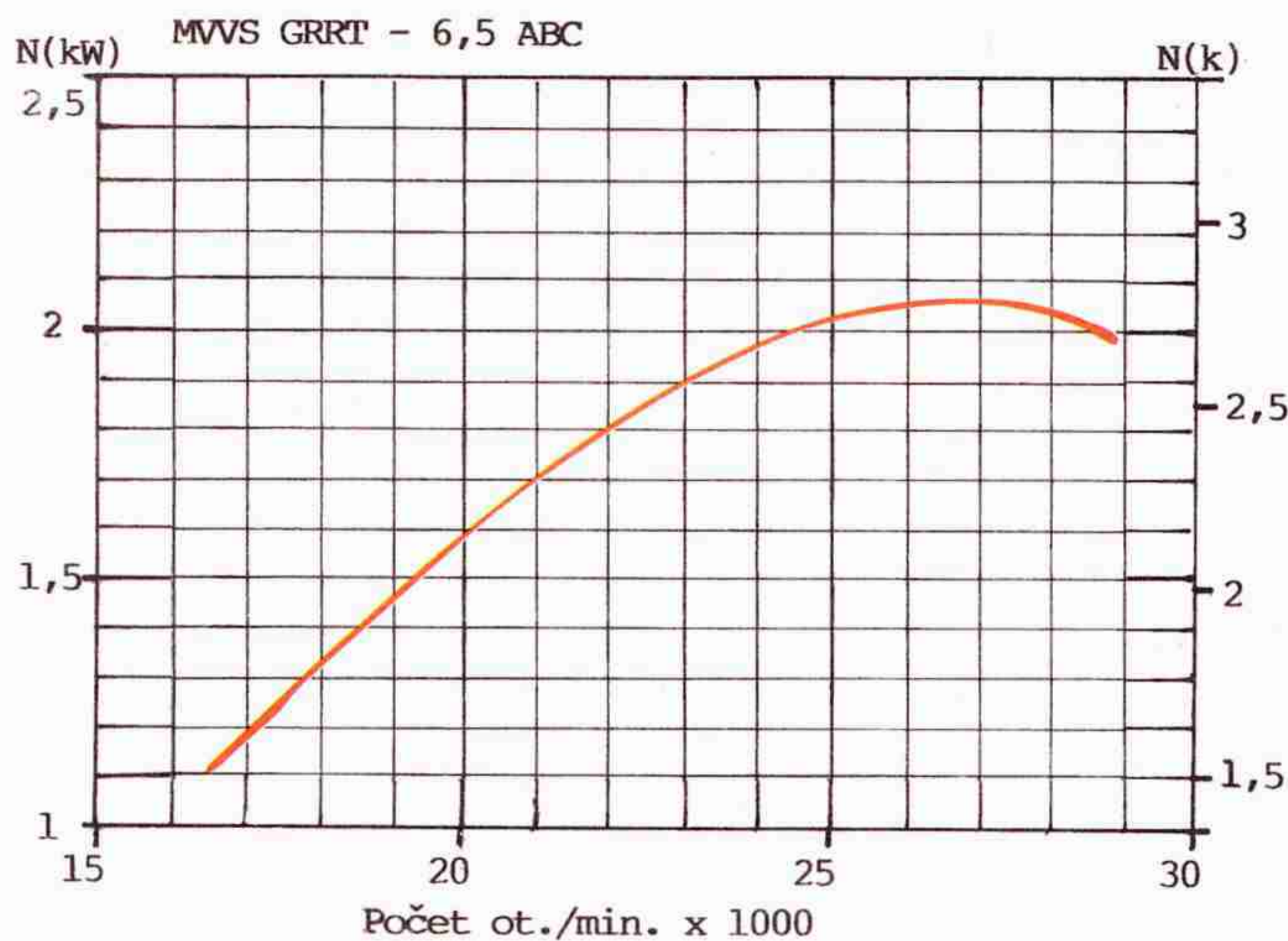
Technická data:

vrtání21 mm
zdvih19 mm
objem válce6,57 cm³
otáčky26.100 ot/min.
výkon1,98 kW
hmotnost360 g
(Základní rozměry - viz nákras)

Časování:

výfuk185 - 190 °
čelní přefuk124 °
boční přefuky128 °
sání otevírá22 ° po DÚ
zavírá65 ° po HÚ

Pro testování motoru bylo použito testovací zařízení a pylonářské závodní vrtule. Naměřené hodnoty byly docíleny s laděným tlumičem (obr. 4) od výrobce, do něhož byla osazena tryska na tlakování



Obr. 5

Je kalený, broušený, dutý a jednostranně uzavřený. Povrch je chromován a dokončen lapováním.

UNÁŠEČ VRTULE je dodáván v základním provedení, tj. soustružený z lehké tažené slitiny. Plocha pro upnutí vrtule je rýhována. Na přední válcovou část klikového hřídele se upevňuje přes rozříznutý mosazný kužel.

VÁLCOVÉ ROTAČNÍ ŠOUPÁTKO je tenkostěnné, kalené, vyrobené z legované oceli. Válcová plocha v níž je umístěn sací otvor o průměru 11,5 mm, má vnější průměr 14 mm. Funkční plochy jsou dokončeny jemným broušením. Sací otvor má rozměr 13x10,3 mm. Pro pohon šoupátka čepem klikové hřídele je v jeho přírubě přesný zářez s kruhovým vybráním o rozměru 3x4 mm, zajišťující přesnost sání. Vnitřní hrana je zkosená pro umož-



Obr. 4

Závazne objednávam časopis Modelář a modely

- Celoročné predplatné 516,- Sk
 Polročné predplatné 268,- Sk

počet výtlačkov od čísla

Meno a priezvisko /firma/

Adresa PSČ

IČO DIČ Podpis, pečiatka

Zľava pre predplatiteľov!!!

Cena jedného čísla pre predplatiteľa: 43,- Sk

Stánkový predaj /PNS/: 46,- Sk

Vašu objednávku očakávame na našej adrese, telefonických a faxových číslach:

MAGNET-PRESS SLOVAKIA s.r.o., Teslova 12, 821 02 Bratislava

P. O. Box 169, 830 00 Bratislava

Tel./fax: 07-525 45 59/444 545 59/, 525 46 28/ 444 546 28

STAČÍ ČITELNÁ KOPIE

nádrže. (Tlumič není součástí dodávky motoru.) Bylo použito palivo ve složení 20 % ricinového oleje a 80 % metanolu. Obě složky paliva byly chemicky čisté. Motor byl před testem rozebrán, jednotlivé díly byly přeměřeny a po následné montáži byly započaty zkoušky. Teplota zkušební ve zkušební místnosti byla 20,5 °C. Po záběhu v délce 10 min., bylo započato měření. Bezproblémové starty motoru byly prováděny elektrickým startérem. Naměřené hodnoty (promítnuté do grafických křivek - viz obr. 5) se neliší od údajů udávaných výrobcem. Tlak ve válci byl změřen před testem a po testu, odchylky nebyly zjištěny. Pak byl motor rozebrán a jednotlivé díly byly opět přeměřeny. Nebyly zjištěny odchylky v naměřených hodnotách ani nadměrné opotřebení dílů.

První kusy motorů byly již dány do provozu v soutěžních modelech a získané poznatky jsou velmi dobré. Poměrně nízká prodejní cena obou typů, tj. 3453 resp. 4783 Kč, umožňuje zájemcům o pylonové letání začít. Oba motory lze ovšem použít pro pohon jiných modelů podle úvahy modeláře. Výrobci se podařilo vyrobit kvalitní motor s velmi dobrými parametry a se zaručeným servisem.

V. Stejskal

Foto a nákresy: autor

LÉTAJÍCÍ JEEP

Značka Jeep se stala synonymem pro malá terénní vozidla. „Džípy“ sloužily za 2. světové války v mnoha armádách a naštěstí stály na té „správné straně barikády“. Vyskytovaly se v mnoha modifikacích včetně opancéřovaných verzí. Velmi kuriózní modifikací byla „Rotabuggy“ - projekt č. 10/42 - (od výrobce ML Aviation Company, Velká Británie), tedy Jeep Willys MB opatřený pomocnou konstrukcí (potáženou plátnem) s ocasními plochami a dvoulistým rotorem (nešlo ovšem o vrtulník, ale o vírník). Tato vozidla měla sloužit - vlečena za letadly - k výsadbě, v roce 1943 byl projekt dotažen až do letových zkoušek, později však nebyl uplatněn (Rotabuggy nahradily výsadbkové kluzáky). Rotabuggy je jistě zajímavou kuriozitou pro kytáře, ale létající balzový model si můžete zhotovit sami.

STAVBA (neoznačené rozměry v mm):

Plánek modelu okopírujeme na tužší papír, ze kterého vystříháme šablony. Podle nich si potřebné tvary překreslíme na vhodná balzová prkénka. Všechny díly modelu před konečnou montáží obrousíme a nalakujeme nitrolakem, detaily zvýrazníme vhodným fixem.

Trup **1** vyřízneme z balzy (dále jen B) tl. 3. V zadní části trup zbrúsíme na tl. 1 a zhotovíme oválný otvor pro VOP **3**. V přední části přilepíme z obou stran díly **2** z B1. Vyvrtáme otvory (**4**) pro osy kol **5** (smrková špejle, průměr cca 2,5 mm) a pro vystřelo-



vací kolík **6**. Čtyři kola **7** jsou z B2 (ty pak podle plánu lepíme na osy, které jsou předem zalepeny do vozidla). Předek vozidla opatříme nárazníkem **9**, k jeho zpevnění slouží výztuhy **10** (B1), obdobně výztužíme (**8**, B1) i osy kol. Na střechu nalepíme pylon rotoru **11** z B3. Na jeho vršek přilepíme výztužné díly **12** (B3x3), v těchto dílech (včetně trupu) zhotovíme „zářez“ pro nalepení rotoru. Rotor **13** je z B2. Rotor vyřízneme z jednoho kusu a obrousíme jej do příslušného tvaru i profilu. Pak jej rozřízneme, v místě rozříznutí zbrúsíme do úkosu a opět slepíme do patřičného vzepětí (cca 15 mm). Správně a dobře slepený rotor vlepíme do „zářezu“ v pylonu. Vodorovnou ocasní plochu **3** (VOP)

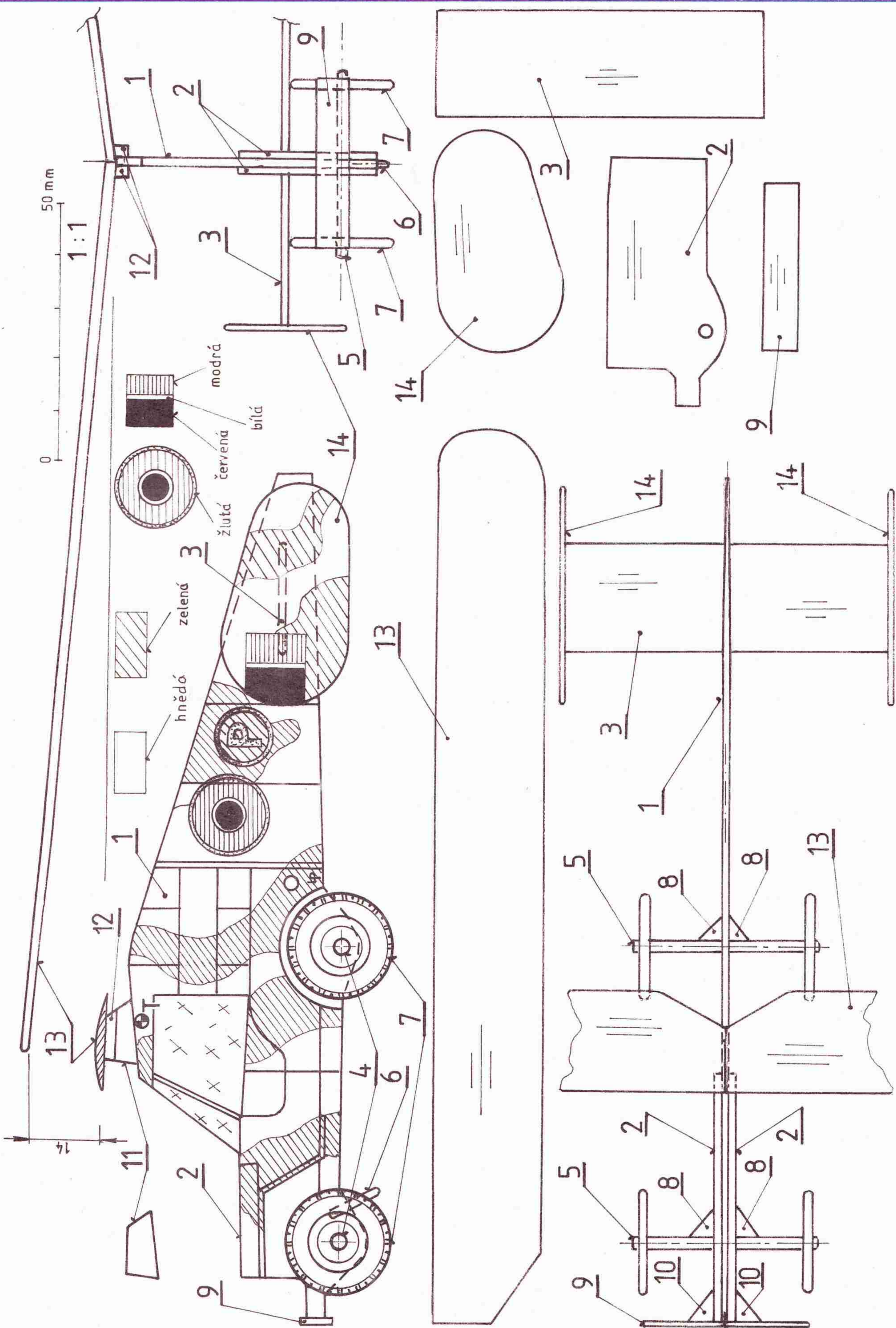
vyřízneme z B1, opracujeme, prostrčíme otvorem v zadní části trupu a zalepíme. Z obou stran přilepíme na VOP svislé stabilizační plochy (nejde o SOP) **14**, zhotovené z B1. Zátěž (broky) na dovážení - viz těžiště **T** - vmáčkneme do přední části „trupu“.

Rotabuggy můžeme opatřit také kamufláží, které byla tvořena nepravidelnými plochami zemité hnědé a tmavě zelené barvy (viz pomocný nákres), můžeme doplnit také znaky britského letectva. Žluté „P“ v kruhu značí že jde o prototyp.

P. Korbel

Foto: autor

Výkres: PL



MEGA - MODELÁŘSKÉ ELEKTROMOTORY



Brněnská firma MEGA se stává pojmem pro modeláře, kteří mají v oblibě modely poháněné elektromotory. Zatím byly na našem trhu nejrozšířenější elektromotory SPEED, dodávané firmou Graupner, i když skutečným výrobcem většiny motorů Speed je známá japonská firma Mabuchi. Obdobnou spolupráci ovšem ve výrobě, aplikovanou pro modeláře v České republice, začala s japonskou firmou IGARASHI brněnská firma MEGA. Původní zastoupení japonské firmy týkající se průmyslových elektromotorů bylo doplněno o výrobu pro modeláře, čímž došlo k rozšíření výrobního programu firmy MEGA. Spolupráce obou firem vyústila do výroby nové řady modelářských elektromotorů **MIG**, které byly představeny jako novinka pro letošní rok na výstavě Model hobby 98 v Praze. Nová produkce je tak zajímavá, že chceme čtenářům tradičního časopisu poskytnout širší informaci.

V současném výrobním programu jsou dvě řady elektromotorů. První řada nese označení **MEGA** a obsahuje výlučně produkci brněnské firmy. Druhá řada, označená **MIG** (tj. Mega - Igarashi) je již vyráběna ve spolupráci obou firem. Protože za představení stojí obě vyráběné řady, seznámím naše čtenáře s jejich technickými parametry, které zájemcům umožní volbu pohonu vzhledem k typu použitého modelu.

Nová, modernizovaná řada motorů **MEGA** je určena pro větší modely letadel s hmotností až do 5,5 kg a nese označení **MEGA BG 14**. Druhá z téže řady nese označení **MEGA mini 7 E**. Parametry lze posoudit z následující tabulky.

Základní údaje	mini 7E	BG 14
počet článků	6 - 10	12 - 16
otáčky na 1 Volt	1800	900
max. proud A	45	50
čas v sek.	25	40
max. průměr motoru v mm	36	47
délka motoru v mm	74	86
hmotnost motoru v g	220	40
Doporučené údaje:		
počet článků	7	14
vtule AERONAUT	9 x 6,5"	12 x 7"

vtule FALCO	10,5 x 6"	3 x 8"
regulátor max. A	35	50
max. hmotnost modelu v kg	2	5,25

Elektromotory řady **MIG** jsou vyráběny v pěti provedeních - typech. Nejmenším je typ MIG 2025 (doporučená cena 59 Kč) jehož základní rozměry jsou patrné z výkresu (obr. 1). Motor je určen pro pohon menších modelů autíček, např. na „domácí“ autodráhy a letadel kategorie „Slow Fly“.

MIG 2025 - základní údaje:

napětí	2 - 6 V
lo	0,4 A
l-eta max.	
(při max. účinnosti)	1,2 A
ot/min při 3 V	15.300
hmotnost	15 g

Další motor MIG 280 6 V (125 Kč), je určen pro přímý pohon menších modelů letadel a lodí (obr. 2). Doporučenou vrtulí pro modely letadel je typ Nylon o rozměrech 120 x 50 mm.

MIG 280 6 V - základní údaje:

napětí	2,4 - 8,4 V
lo	0,32 A
l-eta max.	
(při max. účinn.)	1,56 A
ot/min při 6 V	14.400
hmotnost	43 g

Třetím je MIG 500 7,2 V (295 Kč). Vysokootáčkový motor ideální pro pohon modelů aut a soutěžních lodí (převodovka 1:3) nebo pro modely letadel (1:3,4). Pro převod 1:3 se doporučuje vrtule 280 x 170 mm, nebo Falco 10x5,5" a CAM 9x6".

MIG 500 7,2 V - základní údaje:

napětí	3,6 - 8,4 V
lo	2 A
l-eta max.	
(při max. účinn.)	14 A
lk blokovací proud	96 A
ot/min při 7,2 V	21.200
napájení	6 - 8 článků
hmotnost	165 g

Čtvrtým je MIG 600 7,2 V (285 Kč) určený pro pohon modelů letadel s převodovkou 1:3 (obr. 4). Pro uvedenou převodovku jsou vhodné vrtule Jach o rozměrech 280x170 mm nebo 300 x 200 mm. Dále Falco 10 x 5,5,, nebo Cam 9 x 6".

MIG 600 7,2 V - základní údaje:

napětí	3,6 - 8,4 V
lo	2 A
l-eta max.	
(při max. účinn.)	12 A
lk blokovací proud	85 A
ot/min při 8,4 V	18.200
napájení	6 - 8 článků
hmotnost	220 g

Posledním - v nejlepším a nejvýkonnějším provedení - je MIG 600 BB TURBO

(665 Kč), jehož výkres je také na obr. 4. Provedení hlavních dílů je na snímku. Určen je pro přímý pohon vrtule, tedy bez použití převodovky. Při jeho konstrukci byla realizována čtyři hlavní zlepšení: Především stator je vybaven silnějšími magnety než mají jiné srovnatelné motory. Na rotoru je nasazena vrtulka jednodušového axiálního ventilátoru („turbo“) snižující provozní teplotu vinutí rotoru, čímž je zvýšena jeho účinnost i při delším provozu. Dále má vestavěno miniaturní účinné odrušení kolektoru rotoru. Na straně hřídele, kde je osazena vrtule, je do štítu vloženo jakostní, rychloběžné, jednořadé kuličkové ložisko.

MIG 600 BB TURBO - základní údaje:

napětí	3,6 - 9,6 V
lo	2 A
l eta max. (při max. účinn.)	9 A
otáčky / min. při 9,6 V	17.000
napájení	6 - 8 článků
hmotnost	229 g

Lze použít vrtulí do rozměru 200x100 mm. (Jako příklad lze uvést vrtuli rozměru 200x110 mm FAIR pro modely napájené sedmičlánkem. Otáčky s touto vrtulí jsou až 10 000 ot/min při proudovém odběru 15 A.) Podle provedených zkoušek dosahuje účinnost tohoto motoru až 72 %. Jde tedy o zdařilou konstrukci elektropohonu.

Uvedené doporučené prodejní ceny jsou v souladu s vysokou kvalitou nabízené produkce. Přátelé tichého letu mají tedy pro novou sezonu 1999 k dispozici zcela nové elektropohony z tuzemské produkce.

V. Stejskal

Foto: autor

Nákresy: L. Putz

JETI model

výroba modelářské elektroniky

Regulátory:

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

Mikropřijímače:

REX 4 micro: 4 kan. FM, 9g, 24 x 31 x 14 mm
REX 7 mini: 7 kan. FM, 12g, 26 x 41 x 14 mm

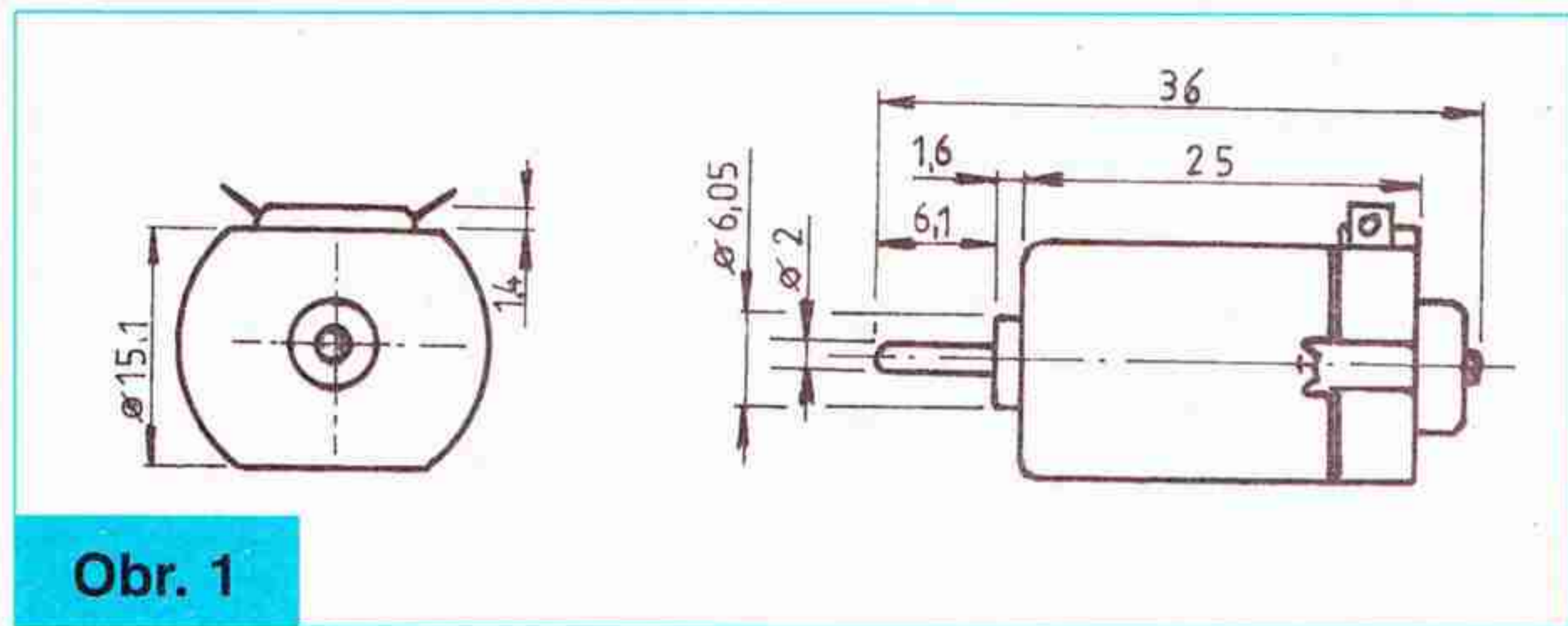
U obou přijímačů možno použít konektory Graupner nebo Futaba, standardní velikost krystalu.

Všechno výše uvedené zboží žádejte u svých obchodníků!

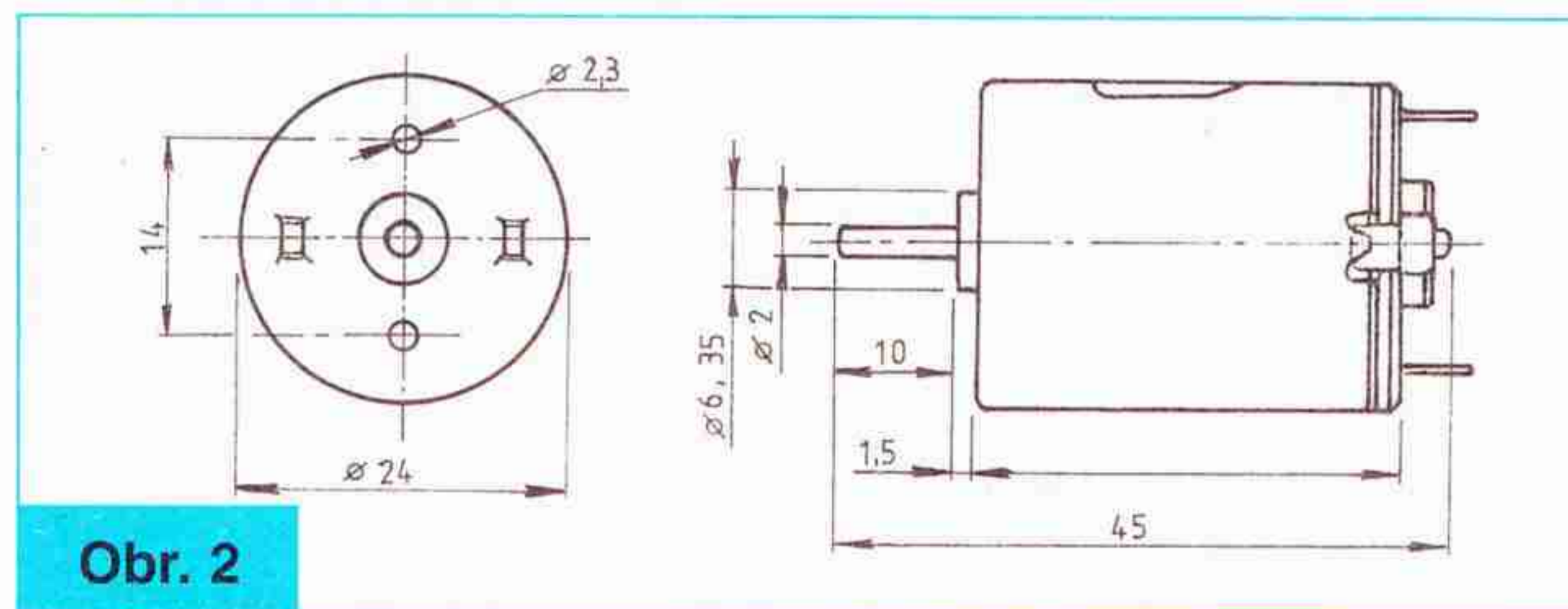
JETI model

Okružní 1424
742 58 Příbor

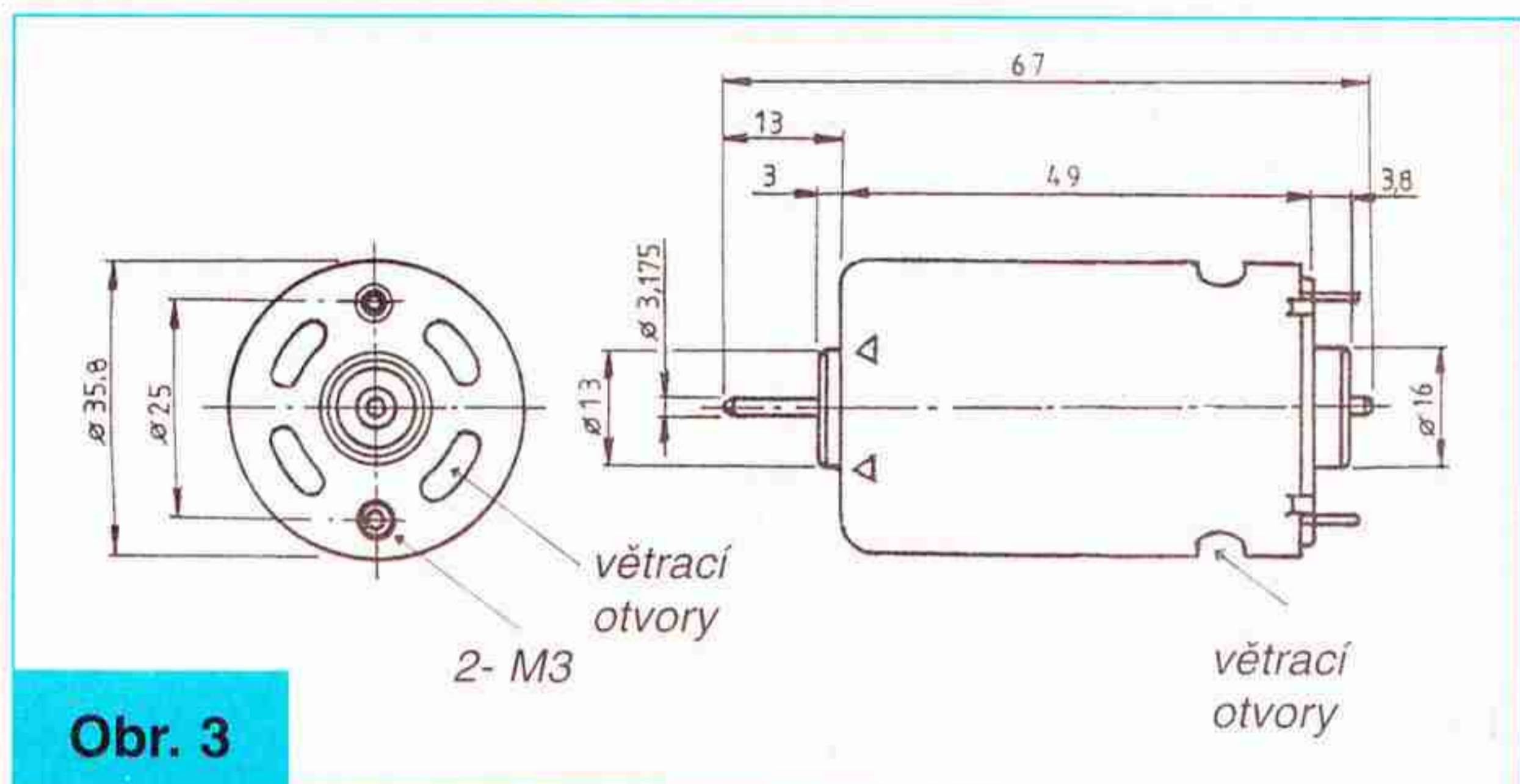
tel/fax: 0656- 72 33 44
mobil: 0603- 438 389



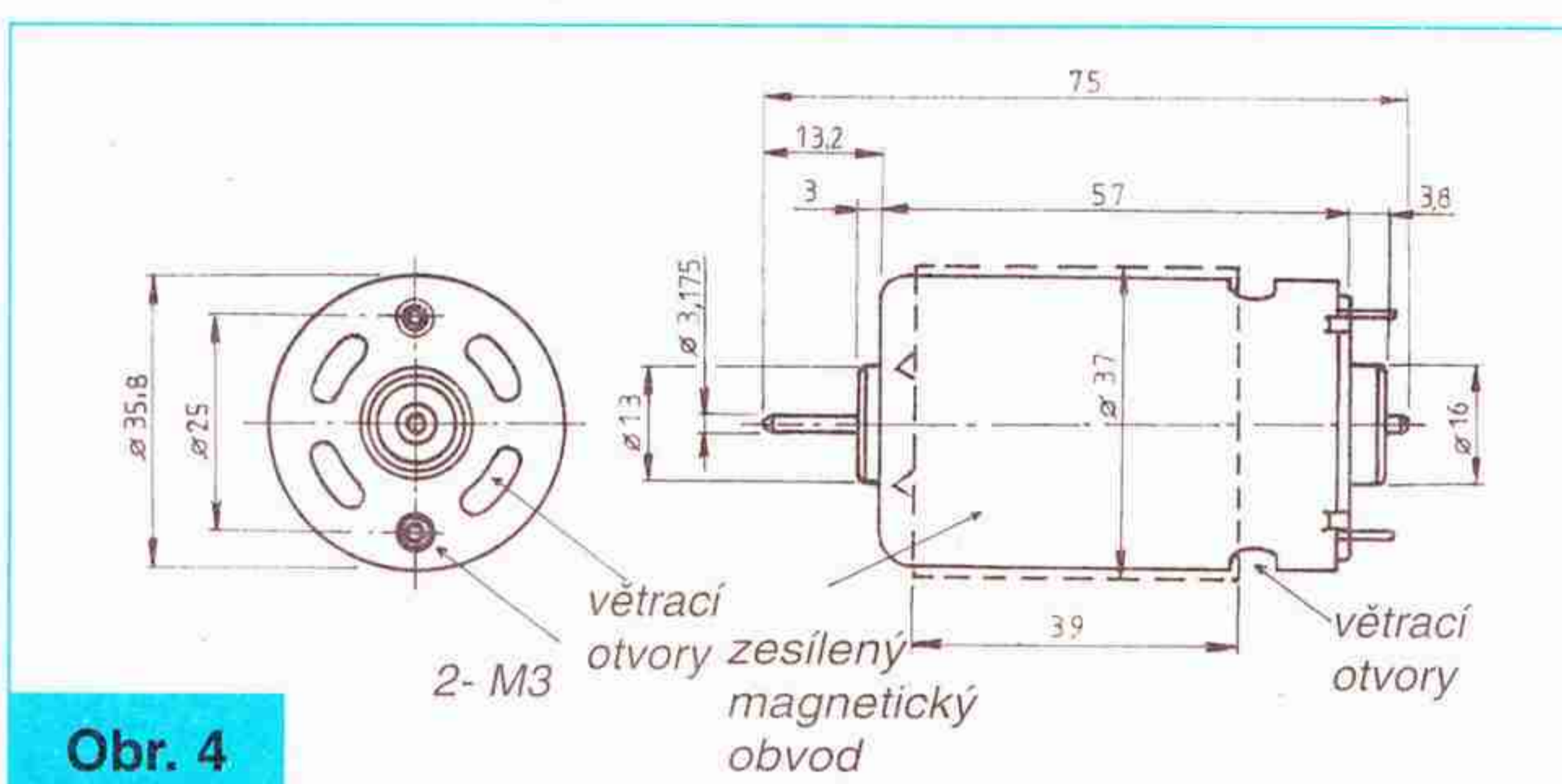
Obr. 1



Obr. 2



Obr. 3



Obr. 4

JAK VLONI KONČILA „PI LIGA“ PRAŽSKÝCH MODELÁŘŮ?

Ano, tradičně jako v poslední době vždy, na letišti v Roudnici, kde mají pěkný společenský salon v letištním hotelu „Spitfire“. Útulné místo se stěnami vyzdobenými kresbami vojenských letadel z druhé světové války. Tento salon je okénkem spojen s kuchyní a to bylo hlavní „příslušenství“, které na zakončení ligy potřebujeme. V této místnosti se elegantně otáčel Zdeněk - my mu také říkáme Čenda nebo četník, ale i Čadil. Pro zvládnutí úkolu kuchař, servírka, myčka, hosteska, měl ovšem mužstvo: Pepu Trefného z Děčína a Mirka Omrta z pořádajícího klubu. Občerstvovací provoz začal asi kolem desáté, kdy se začali sjíždět nedočkavci. Ti co rádi soutěží třeba i v dešti byli v té době v polích okolo letiště na Sazené a snažili se nalétat co nejvíce maxim.

Jídelniček byl tradiční a výborný - zabijačková polévka, tlačenka atd. Vše se dalo zapíjet různými tekutinami, které nabízela obsluha barového pultu.

Hlad pomalu ustupoval a pořadatel zahájil vyhlášení výsledků dosažených součtem čtyř lepších umístění z pěti pořádaných soutěží. Kategorii je 15 a pro všechny se musí počítat s cenami. Není to neřešitelné, když to zvíře je dost velké.

Poháry pro vítěze hlavních kategorií už přestaly být v tomto jubilejním, desátém ročníku putovní. Pohár pro vítěze F1A, ale i F1H si odnášel Jirka Náhlovský (poháry na počátku ligy věnovali členové klubu - Vydra (F1A) a Tvarůžka (F1H)). Jirka je určitě tím nejlepším modelářem, kterého jsme na lize poznali. Dále jsme předali další dva poháry pro F1G a P30 (věnoval je kdysi Jirka Kalina) a získali je Jaroslav Drnec a Eugen Belo. Pohár pro F1B - od již nežijícího Milana Pšaida věnoval jeho původní držitel Zdeněk Rychnovský, ale jako věčně putovní. Letos ho získal objev mezi gumičkáři Petr Matura. Další ceny ve vybraných kategoriích (dle FAI) charakterem odpovídající skutečnému názvu soutěže „Profili-

ga“ předával A. Tvarůžka. Množství udělených cen odpovídající umístění bylo živočišného původu, čerstvé vepřové (čuník byl koupen z vybraných vkladů, které nám sponzoři doplnili na potřebnou sumu). Pak jsme ještě rozdali pozornosti od dalších sponzorů - HVP, MVVS, SKAP Vilémov a dalších jednotlivců Pařha, Skokan, Pergler. Pokud jsme na někoho opominuli nebylo to úmyslné a prosíme o omluvu. Ani poslední soutěž, tj. šesté kolo ligy nezůstala bez odměn. Byly ovšem bez ohledu na umístění a tak za každou odevzdanou přihlášku se zapsanými výsledky dostal soutěžící jednu jitrnici.

Následná zábava modelářů už nebyla organizována a proto se rozběhla volná diskuze, určitě odborná a také vzpomínková a nostalgická. Taková velká setkání už dnes nejsou běžná, ale my jsme nabyli dojmu, že do modelářského života patří. Vcelku litujeme, že místo naší společenské činnosti je mimo střed republiky a mnozí to mají k nám značně daleko, ale proč by to nemohlo vzniknout i jinde (na jihu, na východě, na západě). Chce to mít dobré letiště a chuť do práce. My tedy vyhovujeme severu Čech, přijíždí k nám na soutěž hodně mládeže a všichni si svorně přejí abychom s „PI ligou“ neskončili. Mnoho lidí nám fandí, ale vedení modelářského svazu se nás straní a spíš jim naše aktivita vadí. Jak jinak si lze vysvětlit, že během deseti let jsme sklízeli jenom kritiku a při tom nikdo nepřišel poznat ducha soutěže, kterou mají modeláři za nejspravedlivější. My ovšem chceme vytrvat i bez požehnání vrchnosti a nechceme spadnout do úrovně, kdy se na letišti pohybuje pár osob a mezi nimi někdo dělá časoměřiče. Soutěž jako liga je pro pořadatele téměř bez nákladů, účastníky finančně nezatíží vysokým vkladem. Když je vhodné letiště a velmi dobře spolupracující hlavní uživatel - aeroklub - je možné snadno uspořádat soutěž pro několik set účastníků.

Jistě bude i zajímavé poznat vítěze jednotlivých kategorií

A3 (počet startujících: sen. 17, jun. 4, žáci 17): Pondělíček; Bednář; Hodr. **F1H** (21, 1, 9): Náhlovský; Bednář; Chudoba. **F1A** (21, 2, 1): Náhlovský; Krucký; Šimůnek. **F1AN** (7, 0, 1): Špička; Chudoba. **P30** (11, 1, 6): Belo; Makovička; Mezihorák. **F1G** (13, 0, 1): Drnec; Beneš. **F1B** (6, 0, 1): Matura; Kubeš. **F1BN** (2): Popelář. **F1J** (3): Patěk. **F1C** (3): Pátek. **CO2** (2): Charvát. **H** (23, 2, 38): Pařha; Pondělíček; Znamenáček. **A-hist.** (5): Pergler. **B-hist.** (4): Popelář. **C-hist.** (1): Jiráský.

Některé soutěže pražské ligy byly i součástí seriálu „Český pohár“, který díky p. Šimkovi organizuje a vyhodnocuje Svaz modelářů ČR. To způsobilo, že jsme mohli uvítat i modeláře z Moravy. Rádi poznali duch pražské ligy a my jsme viděli dobré výkony Moraváků. Ještě jednu novinku a specialitu měla naše liga. „Pohár SMČR“ pro kategorie H, P30, A3 byl příjemným zpestřením závodění s těmito malými modely. Pro pořadatele tyto kategorie vždy zajistí odlétání soutěže i za nepříznivého počasí, a jsou také přitažlivé pro mládež, když se jí chce soutěžit a získávat zkušenosti. Pohár SMČR je náhradou za původně zamýšlené mistrovství ČR.

Zakončili jsme soutěžní sezonu, která byla velmi těžká právě pro dost nepříznivé počasí a tak velmi rádi vzpomínáme na tu jednu, která měla počasí až neskutečně krásné s desetiminutovými maximy při rozlétávání končícími v blízkém okolí letiště. Přes tyto skutečnosti, které pořadatel bohužel neovlivní se létání zúčastnilo 295 modelů ve všech kategoriích na 6 kolech. Pořadatel LMK HC Praha 4 děkuje za účast v loňském ročníku a již nyní zve k účasti na soutěžích v tomto roce na Sazené.

Za LMK 4 Milan Vydra

WILLY .40 - nový školní akrobatický RC model

Pražská firma Pan Air je známá výrobou stavebnic a stavbou zejména akrobatických modelů letadel. Ta jsou individuálně konstrukčně řešena pro široké použití v modelářské letecké akrobacii. Výrobky vynikají tvůrčí invencí, přesným provedením a kvalitním zpracováním. Tyto vlastnosti celé produkce pomáhají firmě k oblibě nejen u náročnějších modelářů, ale i s umístěním na náročných zahraničních, zejména tzv. západních, trzích. Při stavbě je používána

Šířeji jsme čtenáře informovali v reportáži z pražské modelářské výstavy, nyní si představme podrobněji jednu z novinek - RC model Willy .40, kterou jsme měli možnost testovat. Firemní konstruktér Petr Bulka připravil na sezonu 1999 nový akrobatický RC model (model i konstruktér - viz obr. 1) pro motor o objemu válce 6,5 cm³. Jde o klasický středoplošník s dvoukolým podvozkem a ostruhovým kolečkem. Model o rozpětí 1400 mm a délce 1130 mm (bez kuželu) má šířku trupu 86 mm. Dodáván bude ve stavebnici v provedení ARF, tj. všechny díly úplně dokončené. Pro sestavení letadla a instalaci RC výbavy je potřeba cca šest hodin pracovního času průměrně zdatného modeláře, vlastního základní modelářské dílenské vybavení. K provedení montáže modelu je nutno dokoupit „pětiminutové“ dvousložkové lepidlo.

Konstrukce trupu je provedena z balzy a překližky, křídla z balzy a smrkových nosníků. Model je potažen fólií Solarfilm. Hmotnost takového modelu je 1890 g. Při testování bylo použito RC soupravy Graupner s pěti servy Futaba S 140 s možností individuálního ovládní křidelék pro „mix“. Model je navržen pro výlučné použití spalovacích motorů, a to jak dvoudobých tak čtyřdobých. Ve zkoušeném modelu byl osazen známý, a firmou prodávaný, motor OS MAX .40 LA o objemu válce 6,5 cm³ v RC provedení, s kluzným ložiskem na klikovém hřídeli (obr. 2). Použitá vrtule Graupner rozměru 11 x 6" při regulaci otáček „cvičí“, ale při střetu se zemí obstála bez poškození. Z tuzemských motorů lze použít např. brněnské MVVS o objemu válců 4,6; 6,5 a 7,5 cm³, podle toho co je k dispozici a k čemu chceme model používat. Pro náročnější modeláře je určeno provedení se čtyřdobým motorem o objemu válce 6,5 až 11 cm³. Je ovšem míněn motor OS MAX, viz provedení na dalším obrázku (obr. 3). Osvědčená palivová nádrž z anglického dovozu, hranatého



Obr. 2

tvary o objemu 180 cm³ byla plněna palivem s 5% objemem nitrometanu vzhledem k počasí při zkoušce.

PRŮBĚH ZKOUŠKY:

Konstruktér modelu je zkušeným pilotem RC modelů a bylo dohodnuto, že model bude podroben náročnému letu i když bylo poměrně větrné počasí (leden). Po plynulém startu ze země (viz obr. 4 a obr. v obsahu na straně 1), byla provedena náročná akrobatická sestava včetně závěsu na vrtuli. Zkouška byla zaměřena na ověření tuhosti a odolnosti modelu při nadměrném namáhání. To se pochopitelně neobešlo bez kolize se zemí, ale následky byly zanedbatelné a po menší opravě se létalo dál. Při závěrečném hodnocení byla zjištěna následující letová charakteristika modelu. Model startuje ze země na malé otáčky motoru bez směrových vychylek i když vane středně silný vítr. Po přidání plynu startuje na dráze 2 až 3 m rychle a spolehlivě. Při malých vychylkách ovládacích prvků je model poslušným školním akrobatem. Se zvětšením vychylek lze s modelem provádět veškeré akrobatické létání, které uspokojí všechny náročné modeláře.

To nejdůležitější na konec, modelářům, kteří potřebují pro sestavení modelu nebo náročnější zalétání odbornou pomoc, pomůže zkušený tým výrobce za předpokladu, že byl model koupen u fy Pan Air. To považují za důležitou informaci.

V. Stejskal

Foto: autor



Obr. 1

kombinace tradičních materiálů, lehkých kovů, speciálních potahových fólií, tkanin a lepidel. Stručně řečeno nic není ponecháno náhodě. Firma nejen vyrábí a konstruuje, ale disponuje také zkušenými modelářskými piloty, kteří svojí radou i skutkem pomáhají méně zkušeným zájemcům o létání s rádiem řízenými modely letadel.



Obr. 3



Obr. 4

ZLATÝ OŘÍŠEK



Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ČR, spolu s dalšími organizátory, vyhlašuje soutěž „Zlatý oříšek“, kde jsou vyhodnocováni mladí lidé (z našeho modelářského pohledu ve věku žáků a juniorů), kteří dosáhli svojí činností něčeho významného. V loňském roce připadl jeden ze „Zlatých oříšků“ také modelářům.

Při vyhlášení 15. listopadu 1998 (v televizi jste jej mohli sledovat na ČT1 na Nový rok), které bylo uspořádáno na brněnské radnici, byl mezi vyhodnocenými i letecký modelář Michal Beck, člen klubu LMK DDM Prostějov. Michal chodí do 9. třídy základní školy. Modelářině se věnuje

Snímek do rodinné kroniky. Michal Beck s trofejí a s pamětním listem - „Zlatý oříšek 1998“.

již více než 5 let a jde vlastně o třetí generaci v rodině Becků. Jeho otce Jiřího přitáhl k modelářině dědeček Michala František, který je nyní rádcem svému synovi i vnukovi. Michalovi, který se věnuje především modelům kategorie H, zatím ty nejvyšší počty unikají, ale velmi dobře si již po několik let vede na oblastních žákovských přeborech a i na celorepublikovém mistrovství žáků figuroval na předních místech.

Nezbývá než pogratulovat za dobrou prezentaci modelářství a věřit, že čtrnáctiletý Michal Beck u tak ušlechtilé a krásné zábavy jakou je modelářství vydrží i nadále.

-re-
Foto: archiv



Michal s ostatními mladými modeláři při vyhlášení výsledků „Zimní ligy házedel“, kde získal s upraveným modelem „Jestřáb“ 1. místo. Vpravo vedoucí modelářského kroužku (Hibe) Petr Lederer.



Michal do třetice. Letecký den na letišti Olomouc-Bohuňovice a hornoplošník Cessna 172.

PRÍHODA ZA KNIPILOM VYSIELAČA



Písal sa rok 1975, keď na košické letisko si prišla zalietat zo svojimi modelmi zohraná modelárska partia. Bolo pekné letné a pritom termické počasie, takže o stúpave prúdy nebolo núdze. Zjistili to nielen košickí členovia aeroklubu, ktorí do vzduchu vytiahli všetky vetrone, medzi ktorými dominovali predovšetkým kovové Blaníky, ale tiež naši letuchtiví modelári. Netrvalo dlho

a ich RC vetrone sa objavili nad horizontom. Nakoľko intenzita stúpavých prúdov víťazila nad klesavosťou lietajúcich aparátov, je len prirodzené, že medzi aktérmi lietania nastala pravá pohoda. V jej priebehu došlo k zníženiu pozornosti a to v dôsledku čoraz častejšej výmeny slov. Dopadlo to nakoniec tak, že došlo k „zámene“ riadeného RC vetroňa za skutočný Blaník,

ktorý samozrejme nereagoval na povely vysieláča. Tento opätovný poznatok vyústil do konštatovania, že spojenie medzi vysieláčom a prijímačom bolo prerušené. Manipulácia s kniplom do rôznych svetových strán mala presvedčiť prítomných o pravdivosti tohoto výroku. Piruety, ktoré v dôsledku takehoto konania na druhej strane oblohy vykonával „riadený“ model si našťastie a v pravý čas všimol jeden z prítomných modelárov. Svoj objav následne oznámil s patričnou dávkou hlasitosti do éteru, čoho dôsledkom bolo rýchle vytriezvenie prítomných a predovšetkým toho „RC pilota“, ktorého sa to týkalo najviac. Odozva bola okamžitá v podobe včasného vybratia modelu zo smeru blížiaceho sa zemského povrchu. Následné pristátie vetroňa znamenalo koniec stresovej situácie a bolo sprevádzané pocitom úľavy nad zachráneným lietajúcim aparátom.

Článok dopĺňujem podľa môjho názoru peknou fotografiou (Gôtovany - 31. 5. 1998) modelu akrobatického vetroňa FOX, ktorý zostrojil Svetozár Supek z Bratislavy. Pozadie Nízkych Tatier a oblačnosť robia zo záberu dojem, že ide o foto skutočného vetroňa.

L.V.
Foto: M. Svetlák



ÚSPĚŠNÝ ČLEN KLUBU „ZEFIR“



V pěti letech se naučil ovládat upoutané modely letadel, v deseti letech se stal poprvé vicemistrem Polska žáků. Dvanáctiletý Michal Ordon, člen modelářského klubu „Zefir“ v polském městě Dabrowa, má na svůj věk poměrně dost zkušeností.

Cesta loňských sportovních úspěchů se začala dobytím titulu mistra Polska v kategorii F2A (rychlostní modely) juniorů. Jeho zařazení do reprezentačního týmu Polska

Polský junior Michal Ordon se svým modelem a starším zkušeným kolegou Andrzejem Rachwalem.

znamenal jeho účast v závodech „Světového poháru“. Ve Svitavách (ČR) získal 6. a v Wierzawicach (Polsko) 1. místo v juniorech.

Následujícím krokem na cestě úspěchů bylo získání 2. místa v kategorii F2A juniorů při mistrovství světa v Kyjevě (Ukrajina). Za dosažené úspěchy vděčí především svému otci, který v něm podnítl zájem o tento modelářský sport a dobré spolupráci se zkušeným polským instruktorem Andrzejem Rachwalem.

-re-

Foto: archiv

LOUDÁLEK - školní model

Obr. 1



Jednoduché „letadélko“ Loudálek (vhodný model pro kateg. F1H či A1 - obr. 1) je jedním z oblíbených modelů, které jsou stavěny v kroužcích při Městském domě dětí ASTRA ve Frenštátě pod Radhoštěm. Svůj název si vysloužil opravdu velmi pomalým letem díky použitému turbulátoru na křídle. I když to není moderní uhlíková konstrukce, ale jednoduchý spolehlivý model, je svými velmi dobrými letovými vlastnostmi a výkony určený právě pro začínající modeláře. Že jeho vznik spadá do roku 1980 není nijak na závadu, protože i vloni na žákovských postupových soutěžích dokázal, že létat umí a byl vždy na předních místech. Tyto fakta jen potvrzují, že správný model v šikovných rukách je velmi kvalitní sportovní náradí a dá mladým to správné vzrušení ze soutěžení. Aby se však výsledky dostavily, chce to pravidelný trénink za různých povětrnostních podmínek, pak se ne jeden úspěch jistě dostaví. Škoda jen, že ve všech místech nemají mladí modeláři takové možnosti vyžití v kroužcích jako např. v Aště. Počty mladých modelářů by se jistě zvýšily.

STAVBA (neoznačené rozměry v mm):

Je všeobecně známo, že velká část úspěšné stavby a létavosti modelu je závislá na pečlivém výběru materiálu. Samozřejmostí je i vybavení dostupným náradím: lupenková pilka, balzoříz, ostrý nožik či skalpel, kalené pevné žiletky. To vše se projeví v čistotě stavby, její kvalitě a v neposlední řadě i na výkonu modelu. Na lepení celého modelu používáme lepidlo Kanagom zředěné v poměru 1:1 zaponovým nitrolakem. Model lepíme na průhledné fólii napnuté přes plánek (proti jeho poškození) ve skutečné velikosti.

Trup začneme vyříznutím z lipové či topolové destičky tloušťky 8. Vyřízneme i otvor pro 50 g zátěže z olova a výřezy pro lišty. Obě smrkové lišty nám vyjdou z jednoho nosníku 2x8, ale musíme je kvůli odlehčení zadní části trupu zúžit na 2x5. Lišty pak vlepíme do připravené hlavice, srovnáme a přišpendlíme na pracovní desku tak, že špičku hlavice podložíme kouskem balzy o tl. 2. Nyní podle pravítka srovnáme obě lišty a z vnějšku zajistíme špendlíky v místech, kde budeme vlepovat rozpěrné výstuhy z balzy tl. 7, bez ohledu kolik nám nahoře

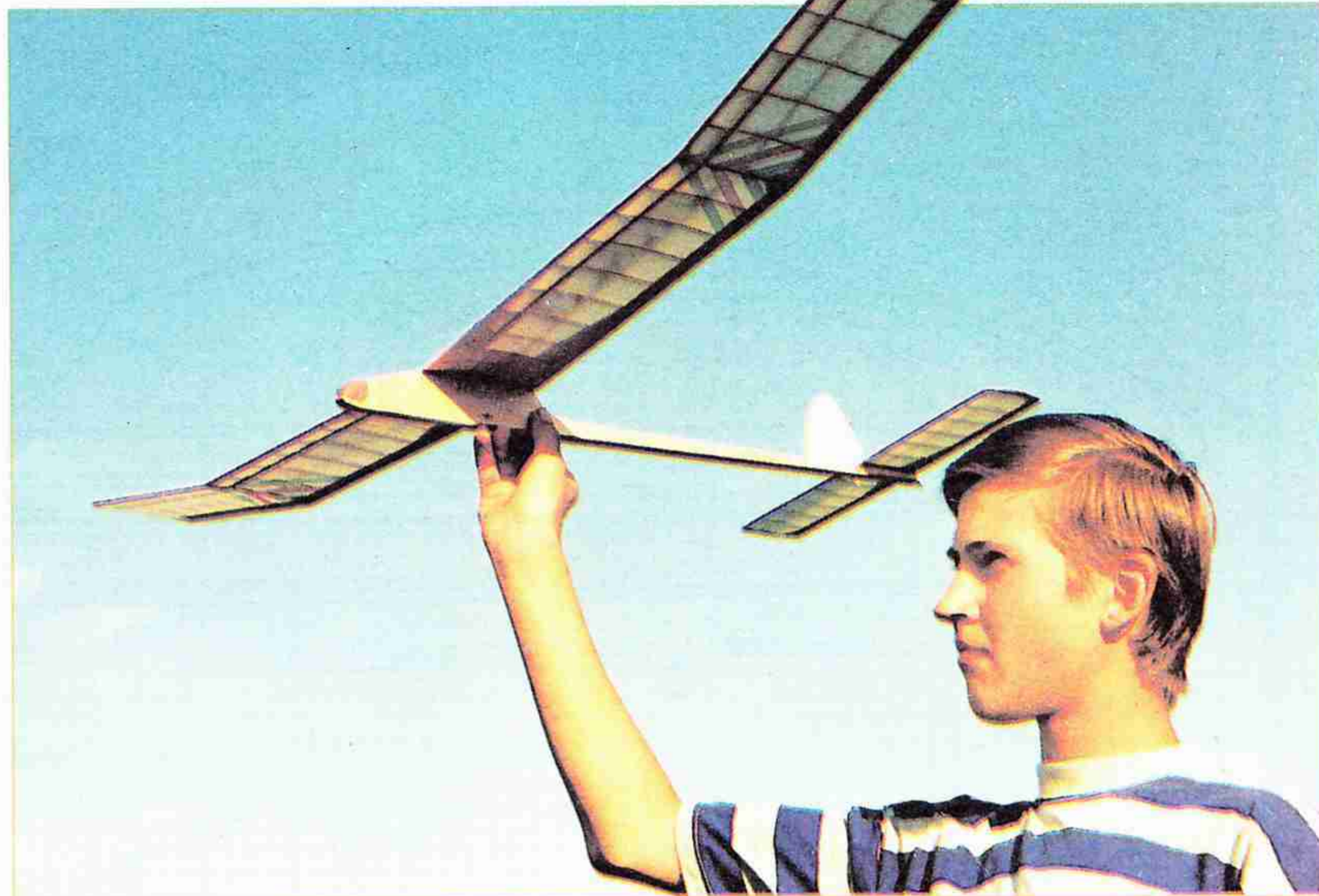
přečnívají. Po zaschnutí přebytky odstraníme ostrým nožem a na čisto přebrousíme. Do ohnuté šablony z plechu ve tvaru prostoru pro zátěž odleujeme olovo o hmotnosti 50 až 55 g. Opilujeme a vlepíme do hlavice. Vyřízneme z balzy tl. 2 obě bočnice trupu s přírůbkem cca 1 po obvodu. Polotovary trupu natřeme rychle lepidlem tak, abychom žádné místo nevynechali, hlavně pak na lištách a bočnici přilepíme. Totéž ihned provedeme i z druhé strany, celý trup odzadu omotáme gumovou nití a křížem se vrátíme zpět, kde konce svážeme. Trup „pohledem oka“ pečlivě srovnáme a také kontrolujeme zda není zkroucen. Pokud je vše v pořádku pověsíme trup do prostoru za zadní část, nejlépe na zárubně dveří (otevřených), aby nám rovnoměrně vyschl. Tohle prosím nepodceňujte, protože pokud slepený trup jen položíte na desku jistě se vám zkroutí, či alespoň prohne. Po důkladném zaschnutí alespoň do druhého dne, obrousíme po celém obvodu včetně bočních ploch. Zbroušení hran 1/45° provedeme po celém obvodu s výjimkou místa, kde budeme lepit trupová žebra **T**. Před nalepením vrtáme otvory pro dráty, kde **T** žebra nám budou vodítkem ve kterém místě. Ty před nalepením středíme pomocí spojovacích drátů. Vyřízneme si podložku pod VOP z překližky 1 a na ni nalepíme ve sklonu kousek smrkové lišty 2x4. Teprve po zaschnutí lepíme na místo spolu se zadní podložkou. Dbáme na kolmost! Doplníme bambusovými kolíčky a ze železného plechu (tl. 1,8 až 2) vypilujeme boční startovací háček, mosazí připájíme šroubek M2x20 s matičkou.

Směrovka (SOP) je zhotovena z balzy tl. 2. Tvar vyřízneme přesně, včetně pohyblivé plošky. Vetkneme A1 plíšky a přilepíme kolmo na trup.

Výškovku (VOP) je nejlépe začít zhotovením dvou překližkových šablon žebek. Mezi ně vložíme 14 ks balzových proužků 0,8, sešpendlíme a nahrubo ořežeme nožem, pak brousíme a zhotovíme zářezy. Odtokovku z balzy 2x10 zbrousíme do klínu a pilujeme zářezy. Obrousíme i smrkovou lištu 2x3 a řežeme náběžku z balzy 3x4 a brousíme do tvaru až po slepení v celek. Sestavíme v celek přímo na plánek a zalepíme včetně rohových výztuh. Po sundání z desky odřízneme přečnívající lišty, zabrou-

síme a lepíme koncovky z balzy tl. 7. Z balzy tl. 1 vlepujeme středové výztuhy, které po zaschnutí zabrousíme a také tvarujeme broušením koncovky. Celek jemně přebrousíme, vyřízneme z tvrdé balzy tl. 2 ploutvičku pro úchyt gumy determalizátoru a obrousíme bambusové kolíky. Tyto drobnosti vlepujeme až po polepení papírem, aby nám zbytečně neprekážely.

Křídlo je dělené, spojené v celek dvěma ocelovými dráty z paprsku kola ručního vozíku (průměr 2,6). Z překližky tl. 2 vyřízneme všechna středová žebra **T, A, B** a dvě šablony navíc. Všechny pak sesadíme do bloku na špendlíky, pilujeme tvar a vrtáme otvory pro spojovací dráty. Z bloku odložíme obě trupová žebra, ve zbývajících zhotovíme zářezy pro lišty 2x3 a odložíme další dvě žebra A. Teprve u všech zbývajících odřízneme náběžku a odtokovku. Podle dvou šablon, které jsme takto získali, zhotovíme z balzových proužků tl. 1,5 třicet kusů žebek **C**. Z tuhé balzy tl. 3 odřízneme odtokovku 3x12, zbrousíme nebo lépe hoblujeme do klínu a zhotovíme zářezy. Přebrousíme všechny lišty 2x3 (smrkové), odřízneme náběžku z balzy 4x7, ale tvarujeme až na slepeném křídle. Teď už můžeme začít sestavovat střední části křídel. Začneme u odtokovky, kterou nezapomeneme v přední části podložit po celé délce pomocnou balzovou lištou 2x2. Do zářezů kápneme lepidlo a zasouváme konce žebek, ale dbáme abychom je dorazili dozadu a dolů na lištu 2x2. Přidáme zbývající lišty i náběžku, v místě spodního nosníku přidáme další podložku tl. 3, všechna žebra srovnáme, případně pojistíme špendlíkem proti pohybu a pečlivě vše zalepíme. Nezapomeneme ani na rohové výztuhy u uší. Stejným způsobem postupujeme při sestavování a lepení koncových částí křídel - uší. Ještě bych měl připomenout, že sklon okrajových žebek v místě lomení se nejlépe kontroluje dle šablony, kterou si zhotovíme z kousku balzy tl. 2. Než nám slepená křídla zaschnou zhotovíme si dvě překližkové spojky, které nám určí správné vzepětí



Loudálek startuje.

a také zpevňují spoj. (Sám sice lepím uši jen natupo bez spojky, ale je nutná zvýšená pečlivost v lepení, což u dětí nebylo vždy spolehlivé a pak upadávaly uši při sebemenším nárazu.) Takže po slepení všech částí křídel a zaschnutí, odřízneme všechny přečnávající lišty, zabrousíme čela, vlepujeme výztuhy hlavního nosníku z balzy tl. 1,5 mezi žebra středu, pečlivě lícujeme výztuhy pro spojovací dráty z tvrdé balzy tl. 7 a vylepíme celý střed mezi žebry balzou tl. 2. Poslední vylepování středu začneme od spodní strany, kde i přes pečlivé lepení pojistíme lepidlem i zevnitř. Nakonec vlepujeme horní stranu a že je nutné každou část pečlivě lícovat (bez mezer) je samozřejmostí. Na konce uší lepíme koncovky z balzy tl. 10 a a po zaschnutí tvarujeme. V krajních žebrech uší vypilujeme otvor pro vlepení již připravené spojky z překližky 2, určující nám správné vzepětí. Kontrolujeme, aby bylo stejné na obou koncích, a vše pečlivě lepíme. Po zaschnutí celé křídlo brousíme, hlavně výlepy

středu včetně tvarování náběžky. Otvory pro spojovací dráty pročistíme prodlouženým vrtákem a před polepováním jednou lakujeme spodní hrany žebek, aby nám potah neodskakoval.

K polepování si připravíme středně silný Modelspan, pouze kormidla polepíme tenkým. Barevná úprava záleží na každém z vás a lepíme lepicím nebo napínacím nitrolakem. Polepený model 4x až 5x lakujeme ředěným napínacím nitrolakem a každou vrstvu necháme řádně zaschnout. Hotový model sestavíme, ohneme spojovací dráty do patřičného vzepětí, kontrolujeme kolmosti i funkci determalizátoru a hlavně polohu těžiště. Model zakloužeme a drobné zásahy můžeme řešit minipodložkami pod VOP, případně dovážení tak, že navrtáme vpředu otvor a vyplníme olovem. Když je vše jak má být, vrtáme otvory pro boční startovací háček 5 až 8 mm před těžištěm. Na kterou stranu vsadíme háček na tu stranu vyhneme i pohyblivou plošku (SOP), nejdříve tak 3 mm. Hned při prvních startech poznáme jestli je výchylna správná či zda vyžaduje korekci. Pokud máme model ve vleku šňůrou správně seřízen a dokonale jsme jej zvládli, můžeme zrychlením ke konci vleku využít přebytek rychlosti ke slušnému výstřelu. To se však musí pilně trénovat a pečlivě seřídít. Přeji vám pěknou stavbu a bezpečné starty.

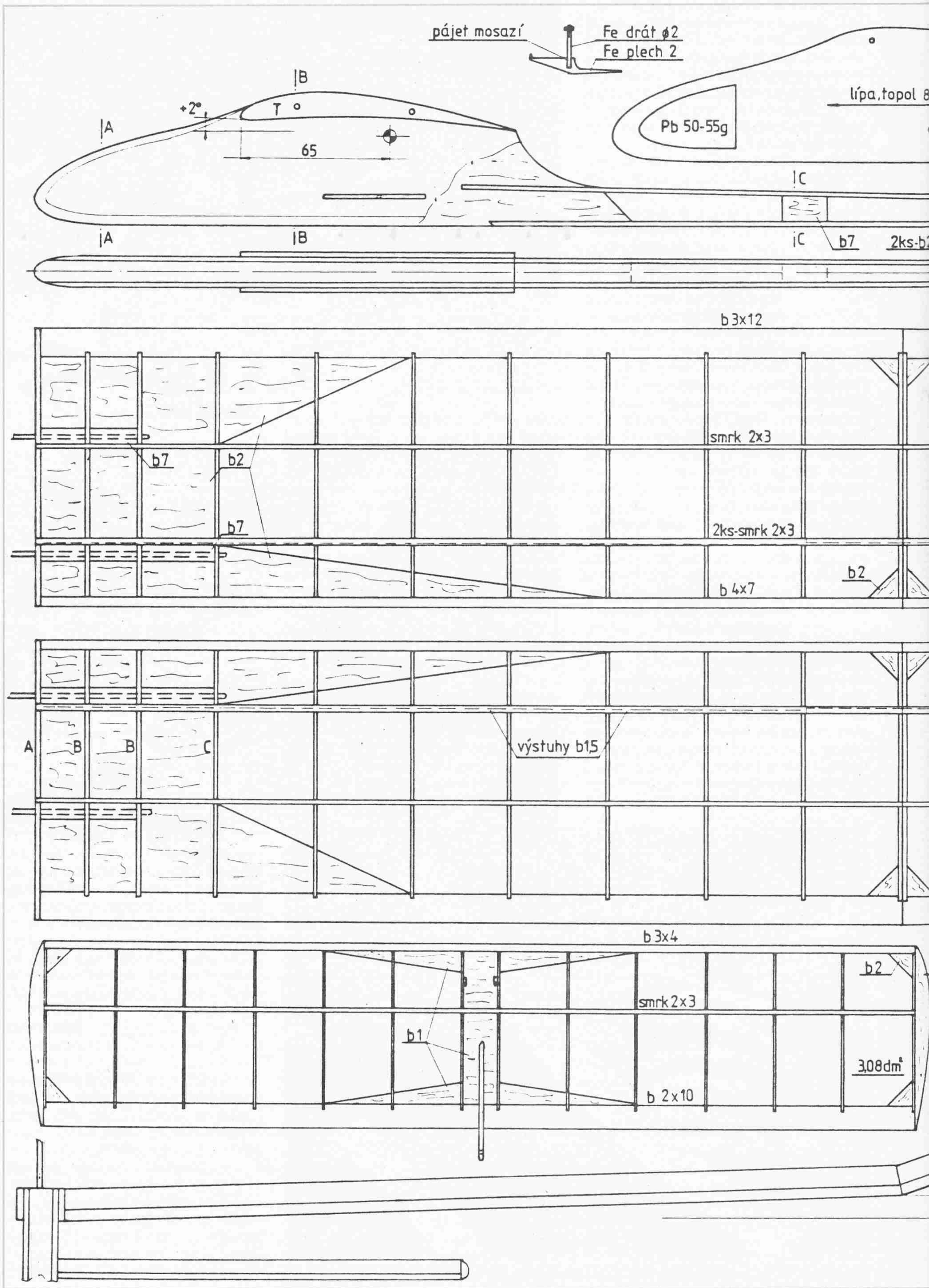
Zdeněk Raška

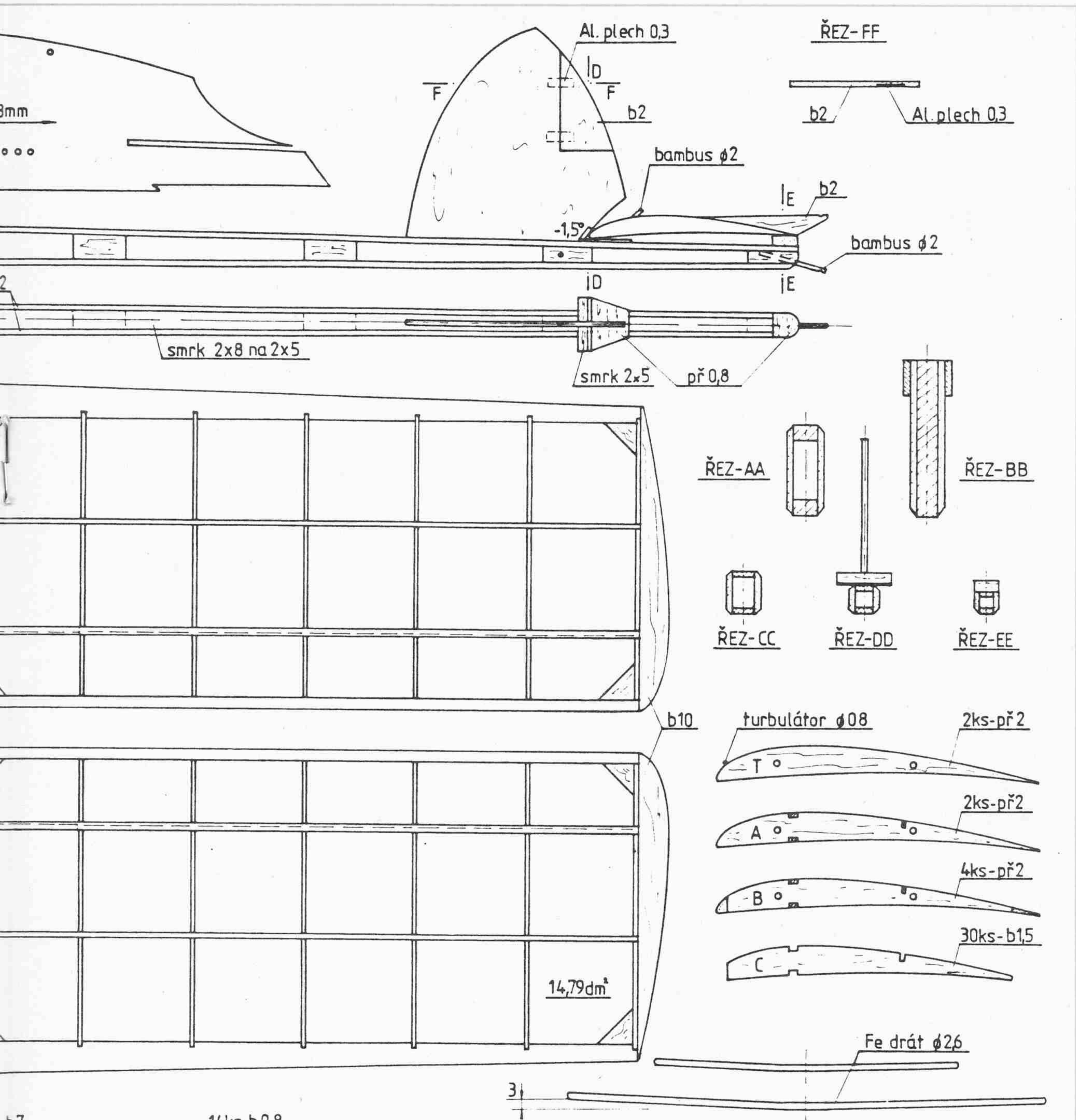
Foto a výkres: autor



Juniorský mistr ČR 1998 (kateg. A3) S. Bordovský na snímku s Loudálkem kateg. A1.

Výkres modelu ve skutečné velikosti obdržíte, poukážete-li čitelně vyplněnou poštovní poukázku typu C 70 Kč (cena na Slovensku dle aktuálního kurzu) na adresu: Modelář a Modely, Křížkova 35, 186 Praha 8 (ve Slovenské republice na adresu: Magnet-Press Slovakia, Grösslingova 62, 811 09 Bratislava). Do zprávy pro příjemce napište prosím čitelný název modelu (tj. Loudálek) a znovu svou úplnou adresu. Výkres Vám zašleme do 30 dnů (na Slovensku do 45 dnů) od obržení poukázané částky.





Školní model kategorie A1

LOUDÁLEK

Konstrukce Zd.Raška

Rozpětí	1250mm
Délka	705mm
Plocha celkem	17,87dm ²
Hmotnost	220g
Zatížení	12,3g/dm ²
Výkon z 50m šňůry	110 sec.

ZR98

PLÁNKY PRO STAVBU MODELŮ



„... co myslíš? Nebude mít Běda dneska pěkný náskok?“

M. Doubrava

Zásilková služba časopisu MODELÁŘ a MODELKY

Nový aktualizovaný seznam plánek, které byly zveřejněny v letech 1997 a 1998, a které jsou určeny k rozeslání zájemcům. (Pozn. Další plánky, které byly zveřejněny na stránkách „Modelář a Modelky“ již ve skutečné velikosti touto službou nenabízíme.) Uvedené plánky modelů ve skutečné velikosti obdržíte, poukážete-li čitelně vyplněnou poštovní poukážkou typu „C“ částku uvedenou u modelu na adresu redakce: **Modelář a Modelky, Křižíkova 35, 186 00 Praha 8** (ve Slovenské republice na adresu: Magnet-Press Slovakia, Grösslingova 62, 811 09 Bratislava). Do zprávy pro příjemce uveďte název plánku a znovu svou úplnou adresu. Výkresy vám zašleme do 30 dnů po obdržení poukázané částky (na Slovensku do 45 dnů). V redakci Modeláře má tuto agendu na starosti sekretářka redakce, paní Jitka Maďarová (tel./fax: 02/218 63 403).

MODELKY LETADEL

ULTRA-L - sportovní motorový RC model (1/97) 70 Kč (80 Sk)
R 1310, H 1600, M 2,5 - 3,5

Konstrukce: F. Kalouner

CESSNA 172 - upoutaná polomaketa „SUM“ (3/97) 60 Kč (67 Sk)
R 1030, H 680, M 2 - 2,5

J. Plaček

DOMINIK - rekreační RC model (4/97) 70 Kč (80 Sk)
R 1160, H 1000 - 1200, M 1,5 - 2,5

M. Šnejdar

OPTIMO - historický motorový model (5/97) 70 Kč (80 Sk)
R 1444, H 360 (650), M 1,8

Z. Tuček

AERONCA 7 - RC polomaketa (5/97) 110 Kč (130 Sk)
R 1877, H 3900, M 6,5 - 10

J. Plaček

FUMO 1 - upoutaný model (6/97) 70 Kč (80 Sk)
R 950, H 750, M 2,5

J. Hyžík

DUO - dvoumotorový RC model (7/97) 110 Kč (130 Sk)
M 2x 3,5

J. Plaček

BULDOK - cvičný a rekreační RC motor. model (9/97) 110 Kč (130 Sk)
R 1475, H 2000, M 3,5 - 6,5

J. Plaček

TUČŇÁK - cvičný upoutaný motorový model (1/98) 90 Kč (120 Sk)
R 1010, H 740, M 2,5

J. Plaček

I-153 Čajka - RC elektrolet, polomaketa dvouplošniku (3/98) 110 Kč (130 Sk)
R 924, H 800, EM řady 540

Ing. J. Moravec

Tipsy Junior - upoutaná polomaketa (4/98) 70 Kč (80 Sk)
R 740, H 450, M 1,5

J. Plaček

PS-05 Bobby - rekreační RC model na elektromotor (5/98) 100 Kč (120 Sk)
R 1050, H 720, EM Speed 400

A. Souček

CRANFIELD A1 Chase Mk. 2 upout. polomaketa (8/98) 100 Kč (120 Sk)
R 645, H 400, M 1,5

J. Plaček

VIKTOR cvičný motorový RC model (11/98) 70 Kč (80 Sk)
R 1120, H 950 - 1000, M 1,5 - 2

P. Bronek

Vysvětlivky: R (rozpětí v mm), H (hmotnost v g), M (motor, objem v cm³), EM (elektromotor). Podrobnosti k uvedeným modelům najdete v příslušných číslech časopisu „Mo+Mo“.

V další nabídce, máme plánky těchto modelů (cca v obdobných cenách):

LETADLA

Volné větroně

NESTOR - historický větroň, RACEK - soutěžní větroň A1, ŤUHÝK - historický větroň z roku 1951, VMC Racer - soutěžní větroň A1.

RC větroně

LUCI - házedlo, RIVAL 2 - házedlo, ŠPRK - házedlo, MAX 60 - minivětroň, KIWI - malý větroň, PRCEK - malý větroň, RORÝS - malý větroň, JEŘÁB - rekreační větroň, KORMORÁN - rekreační větroň, SHIFT - rekreační větroň, TUKAN - rekreační větroň, LUBIS 5 - soutěžní větroň, BŘEHULE - větroň RCV2, SLUKA - větroň RCV2.

Volné modely na gumu

ČÁP - volný model, FIAT G.55 - maketa italské stíhačky, KAWASAKI (Tony) - maketa japonské stíhačky, MIRAGE 2000 + KACHNA - dva sportovní modely, STEHLÍK - volný sportovní model.

Volný model: CYKLON - historický motorový model pro volný let.

Upoutané modely

AKROBAT - cvičný akrobatický model, COMMANDER - akrobatický model, JUNÁK - polomaketa, KOLIBER - polomaketa, KITTWAKE - polomaketa anglického letadla, SOKOL M-1D - polomaketa.

RC motorové modely

A-1 HUSKY - rekreační polomaketa, ALF - motorizovaný větroň, AMATOL - rekreační

dvouplošník, ANOPHELES - malý hydroplán, ASTRAL - rekreační dvouplošník, AVION II - rekreační model s plováky, AVIATIK - rekreační model, ČERTÍK - rekreační model, DEPERDUSSIN B 1911 - sportovní maketa, ESS-641 - polomaketa německého letadla, FLIP - cvičný model, HELIO COURIER - polomaketa, IAR-831 Pelican - polomaketa, JET CRAZY - cvičný akrobatický model, KAČER 2 - model typu kachna, LIMUSINA - rekreační dvouplošník, MERKUR - dvouplošník, PLACÁK - model kateg. Fun Fly, POLETADLO - model kateg. Fun Fly, PONY-MAX - sportovní polomaketa, PIPER PA-18 - rekreační model, PLUTO 2 - sportovní model, PLUTO 4 - sportovní akrobatický model, PUNTO - motorizovaný kluzák, SATYR - replika historického modelu, SATURN II - motorový model, SCOUT - rekreační model, ŠÍDLO - motorový větroň, ŠÍP - rekreační model, TRENER 10 H - sportovní model, TROLL - malý akrobatický model, ULTIMATE - polomaketa dvouplošniku, VAGABOUND - polomaketa, VP-1 VOLKSPLANE - obří sportovní maketa, WIT - motorový model, Z-37 Agro Turbo - polomaketa.

RC elektrolety

BLOCH MB-200 - rekreační polomaketa, CONDOR - maketa, DOMINO - větroň s el. pohonem, ITOH 62 - polomaketa japonského letadla, KANÁREK - rekreační model, PINGU - lidový elektrolet, PZL M-18 Dromader - rekreační polomaketa, RED ZEPHYR - replika historického modelu, SEWA - model kateg. F5B/N, SKRBLÍK - rekreační model.

Modely na motory CO₂

ANIMO - samokřídlo, BÉDE BD-4 - polomaketa, BICO - oldtimer, BRISTOL SCOUT C - maketa, FOKKER Dr.I - maketa, FOKKER D.VII - maketa, FOKKER E.III - maketa, KUŇKADLO - maketa, LACEY M-10 - polomaketa, PIPER L-4H - maketa, PZL M-18 Dromader - polomaketa, UDET U-12a Flamingo - maketa.

LODĚ

DESTRIERO - model rekord. člunu s elektromotorem, E.T. 2 - tunelový kluzák na elektromotor, E.T. 3 - tunelový kluzák na elektromotor, F-50 - rekreační RC model, GALAXY - tunelový kluzák s elektromotorem, JERSEY - rekreační RC polomaketa jachty, KLIMEK - model přístavního remorkéru, LAMURS L40 - RC model italského vojenského víceúčelového plavidla, LOTOS - RC kluzák s motorem 1 až 2 cm³, MOTOROVÝ ČLUN - s elektromotorem, ORFEUS - RC model říční osobní lodě, RAF 340 - model rychlého záchranného člunu, RIEČNÁ NÁKLADNÁ LOĎ - RC model, SMARAGD - rekreační RC model, WARNOV - model kateg. F2Ž, ŽOFKA - RC plachetnice.

V další nabídce je možno získat také několik desítek plánek, které byly vydávány ve zvláštních řadách Modeláře (nebyly součástí časopisu). Jde o základní řadu „A“ a speciální řadu „B“. Tyto plánky se však dají zhotovit pouze jako xeroxové kopie podle předloh a jejich cena je vyšší - cca 90 až 250 Kč.

Redakce

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

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

Jak podat inzerát? Jeho znění napíšete do připojeného inzertního formuláře (stačí samozřejmě i kopie), tak zjistíte částku, na níž Vás přijde jedno zveřejnění. Na každé další zveřejnění naprosto stejného textu inzerátu dáváme slevu 10 %. Za těchto podmínek jej můžeme opakovat 3x. Např. Váš inzerát stojí 81 Kč (3 řádky) a chcete jej 3x opakovat. Druhé zveřejnění stojí 72,90 Kč, třetí - poslední - zveřejnění stojí 64,80 Kč. Pak je - pro další zveřejnění - nutno zaplatit opět základní částku. Pro výpočet základní částky se počítá každý započatý řádek textu včetně adresy. Částku uvedenou u „posledního“ řádku vašeho inzerátu poukážete poštovní poukázkou typu A na adresu příslušné banky. Nezapomeňte pečlivě vyplnit číslo účtu! Ústřížek („Ústřížek pro příjemce“) připevněte na druhou stranu vyplněného formuláře s textem Vašeho inzerátu, který potom v běžné obálce (bez jakéhokoliv průvodního dopisu) zašlete na uvedenou adresu. Musíte počítat s tím, že pokud má Váš inzerát vyjít např. v březnovém čísle, musí dojít do redakce maximálně do začátku února atd. Pokud váš inzerát přijde později, bude zařazen do dalšího nejbližšího čísla. Text pište, prosím, čitelně, nejlépe tiskacím písmem. Do jedné kolonky pište vždy pouze jeden znak (písmeno, číslici, závorku, čárku, tečku atd.), nezapomeňte vynechávat „okénka“ mezi slovy. Můžete používat i zkratky, dbejte však, aby to ne-

bylo na úkor srozumitelnosti Vašeho inzerátu. V případě prodeje (PRODEJ) udávejte vždy navrženou cenu. Nezapomeňte na přesnou adresu - spojení (jméno, ulice s číslem domu, poštovní směrovací číslo, popřípadě telefonní spojení), které je také součástí inzerátu. Označení - PRODEJ, KOUPE, VÝMĚNA, RŮZNÉ - napište pouze jako symbol kam váš inzerát zařadit. Toto označení není součástí ceny inzerátu.

ADRESY

Pro poukázání poplatku za inzerát:

Čtenáři z České republiky: Pražská vydavatelská společnost
- inzerce Modelář a Modely
GE Capital Bank, a.s., číslo účtu: 135236-504

Inzerenti, ktorí budú platiť inzeráty v Slovenskej republike prostredníctvom Magnet-Press Slovakia, Bratislava, si cenu inzerce vypočítajú v Kč podľa uverejnenej predtlača a konečnú sumu vynásobia koeficientom 1.3, ktorý si účtuje Magnet-Press Slovakia ako sprostredkovateľská organizácia vzhľadom ku prepočtu Sk. Výpočítanú čiastku poukážu poštou poukázkou typu C na adresu: Magnet-Press Slovakia s.r.o., P.O. Box 169, 830 00 Bratislava. Text inzerátu s kópiou ústřížku zašlú na adresu: Magnet Press Slovakia s.r.o., Teslova 12. 821 02 Bratislava. Do zprávy pre prijímateľa uvedú: „Inzerca - Modelář a Modely“.

Pro zaslání (podání inzerátu) inzertního formuláře s ústřížkem:

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

Děkujeme, redakce

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

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

Do čísla:

Název rubriky:

Jméno a příjmení:

Adresa:

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

PSC

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

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

Do čísla:

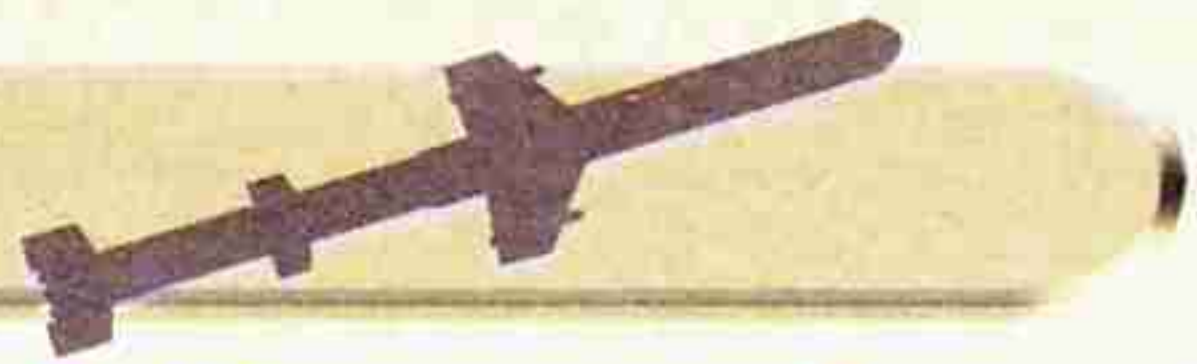
Název rubriky:

Jméno a příjmení:

Adresa:

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

PSC



RAKETO MODELÁŘSKÝ KLUB KRUPKA



V klubu raketových modelářů v Krupce působí v současné době nejvíce „raketových“ juniorských a seniorských reprezentantů ČR. Modeláři tohoto klubu se stali i nejúspěšnějšími účastníky loňského mistrovství republiky v tomto druhu modelářství. Nyní chtějí pomocí fotografií představit svůj klub také čtenářům „Modeláře“.

-re-

Foto: R. Zych, V. Pavková



Modeláři z RMK Krupka na loňské poslední soutěži v Letovicích.



Robert Zych - mistr republiky 1998 v kateg. S3A.



Bedřich Pavka (mistr ČR 1998 kateg. S6A) a sedmiletý Martin Pavka při přípravě modelu na startovací rampě.



Startuje maketa japonské nosné rakety M-4S-1 (M. Pavky). S maketami těchto raket úspěšně soutěžili junioři M. Pavka a M. Polesčuk na MS i M ČR 1998.

Marek Pavka se jako jediný junior zúčastnil všech tří soutěží M ČR (díky pomoci HVP Modell) v nákladné kateg. S8E. Marek přivezl i bronz z loňského MS v Rumunsku.

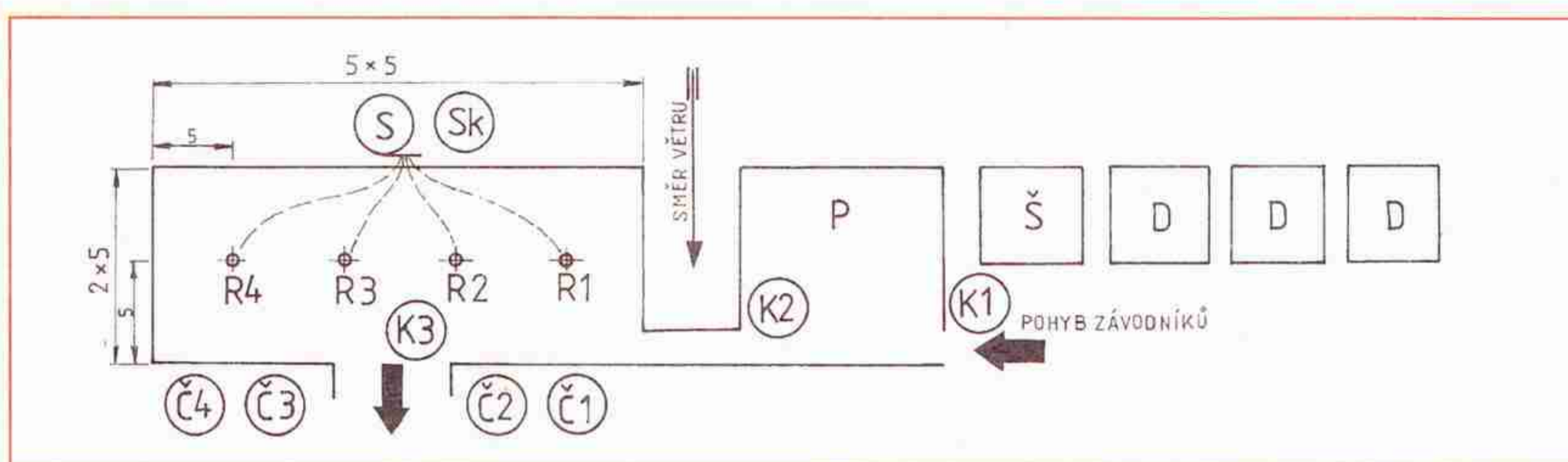


Junioři Marek Pavka (vlevo) a Martin Polesčuk při přípravě maket M-4S-1 kateg. S7.



Junioři z RMK Krupka - reprezentanti ČR v raket. modelářství. Martin Polesčuk, Marek Pavka a Viktor Budjač (zleva).

SLOUPEK MLADÝCH RAKETÝRŮ



S končily mistrovské soutěže žáků a odpovědní funkcionáři odborností mají možnost, ale i povinnost tyto vrcholné akce zhodnotit a vzít si poučení pro další činnost a nápravu zjištěných nedostatků. Jako v každém oboru lidské činnosti jsou i v modelářském sportu nezbytná určitá pravidla, která usměrňováním chování závodníků mají předcházet extrémům, zajišťovat bezpečnou činnost a zajistit všem zúčastněným stejné soutěžní podmínky. V raketové odbornosti platí pro žákovské soutěže národní pravidla z roku 1991, jež jsou (v tomto případě) nadřazena případné aplikaci pravidel FAI. Zatímco u pravidel FAI je dodržován čtyřletý inovační cyklus, naše národní pravidla nebyla dosud za 8 let platnosti podstatně doplňována. Lze z toho usuzovat nejen na jejich kvalitní zpracování, ale především na nízkou legislativní činnost republikového klubu (KRaM ČR). Existuje totiž řada sporných bodů, o nichž se již řadu let před zahájením každého mistrovství žáků dohadují sportovní funkcionáři s vedoucími žákovských družstev a jejichž výklad by měl být proto zakotven v doplňcích pravidel. K takovému kroku však dosud nebyla v KRaM ČR společná vůle a obávám se, že ani dostatečná odborná a pedagogická kvalifikace. Dosud totiž přetrvává jev, kdy někteří vedoucí žákovských družstev se snaží pro své svěřence získat různá neoprávněná zvýhodnění metodou „co nenalétáme, to uhadáme“. Toto úsilí je o to razantnější, má-li vedoucí mezi žáky svého rodinného příslušníka. Bývají vyslovovány i názory, že

rodiče a vedoucí by měli dětem při soutěži pomáhat, že tak osvědčují svůj zájem o modelářství. Tento zájem je samozřejmě vítán, avšak měl by být projevován už při tréninku a přípravě na soutěže nižších stupňů, nikoliv až během soutěže o mistrovské tituly. Záměrem Ministerstva školství, které tyto technické soutěže žactva vyhláší, je, aby soutěžili sami žáci s vlastnoručně vyrobenými modely a nikoli jejich vedoucí nebo rodiče.

Zkušenosti organizátorů velkých soutěží se proto snaží předcházet zmatkům tím, že podmínky a požadavky jež stávající pravidla neřeší, uvádějí do propozic soutěže. Ty se pak stávají - po schválení republikovým štábem technických soutěží a kvalifikovaným odborným orgánem - nedílnou součástí soutěžních pravidel pro dané mistrovství (pokud ovšem zástupce schvalovacího orgánu v průběhu soutěže svůj souhlas neodvolá, jak se stalo letos na brněnském mistrovství).

Nejde ovšem pouze o samotná pravidla - stejně důležitá je důslednost sportovních funkcionářů, kteří na jejich dodržování dohlížejí. První - a na dlouhou dobu jedinou - soutěží, kde byl důsledně prosazován požadavek na samostatnou práci závodníků, bylo mistrovství žáků 1988 v Rajhradě. Některé krajské výpravy si sem přivezly sady laminátových raket, o nichž jejich vedoucí tvrdili, že jsou samostatnými pracemi žáků. Při osobních pohovorech však žáci neprokázali (materiál, technologický postup atd.) žádné znalosti a na dotazy odpovídali stereotypně, že „všecko ví sou-

Uspořádání startoviště

- R - rampy (R1 až R4)
- S - startér
- Sk - sport. komisař
- Č - časoměřiči (Č1 až Č4)
- P - příprava modelů
- K - technická kontrola (K1 až K3)
- Š - štábní stan (výsledky)
- D - depa závodníků

druh vedoucí“. Za těchto okolností zaměřili sportovní funkcionáři pozornost na samostatnou práci na startovišti. Byl vymezen oplocený prostor pro přípravu modelů a samostatné startoviště, do nichž po zkušenostech s neukázněnými vedoucími byl hlavní rozhodčí nucen zakázat přístup všem dospělým. Děcka nakonec vše bez problémů zvládla (i když bylo zřejmo, že některá poprvé v životě provedla samostatný start) a byla se svými výkony nadmíru spokojena. Bohužel takto zásadních rozhodčích je velmi málo. Většina jich, aby se vyhnuli hádce s agresivními vedoucími, se tváří jako by článek 3.1.4.) žákovských pravidel vůbec neexistoval. Pokud mohou vedoucí svým svěřencům někde „v závětrí“ balit padáky a připravovat model na rampě (přičemž není vůbec zaručeno, že žák je stavitelem modelu), stává se z mistrovství jakási pseudosoutěž žáků. Před novou radou republikového klubu stojí náročný úkol změnit tento stav k lepšímu.

Několik poznámek k mistrovské soutěži žáků

Loňské „propršené“ mistrovství v Brně bylo organizováno způsobem, jakým se na Moravě létají oblastní kvalifikační soutěže: samostatné oplocené startoviště, samostatný krytý a oplocený prostor pro přípravu modelů. (každoroční účast kolem 30 závodníků ze čtyř klubů na jihomoravských oblastních soutěžích se svou náročností na technické vybavení i personální obsazení rovněž blíží podmínkám pořádaného mistrovství).

Startoviště (viz nákres) bylo vytyčeno s dodržением předepsané bezpečnostní vzdálenosti min. 5 m nejen pro startéra - stejnou bezpečnost při zážehu motoru

měli zajištěnu i závodníci, kteří připravovali své modely ke startu na sousedních rampách. Tato minimální vzdálenost byla zvolena vzhledem k tomu, že u závodníků jde o osoby poučené o vlastnostech raketových motorků a zacházení s nimi. Za přítomnosti diváků, tj. osob nepoučených, by bylo nutno bezpečnostní zónu přiměřeně zvětšit. Startoviště v popsaném uspořádání vyžaduje prostor asi 35x12 m. Popis použitého startoviště uvádím proto, že se dosud setkávám na soutěžích se startovišti, kde je stěsnáno až osm ramp v roztečích dva až dva a půl metru, vzájemně oddělených stuhami, jež podle mínění organizátorů by měly být zárukou dostatečné bezpečnosti. Ani záčci klopýtající o kabely dálkového odpalování při cestě k časoměřičům nebyvají velkou výjimkou.

Brněnské startoviště (viz nákres) je řešeno s využitím zkušeností z organizace výroby jako „plynulý tok materiálu pracovištěm“ tj. závodník prochází kontrolou **K1**, kde mu zkontrolují stav modelu, jeho označení a návratové zařízení do prostoru přípravy. Po „nabalení“ modelu projde kontrolou **K2**, kde je model proměřen (případně zvážen) a opatřen razítkem technické přejímky. Odtud přes dozorcího startoviště **K3** jde přímo ke dvojicím časoměřičů **Č1** až **Č4** již předá startovní kartu a k příslušné rampě **R1** až **R4**. Po odstartování vybíhá za modelem brankou do letové plochy. Stanoviště startéra **S** a sportovního komisaře **Sk** jsou na protilehlé straně. Úkolem dozorcího startoviště je dohled nad bezpečnou prací závodníků na rampě, případně pročištění nebo „podsypání“ trysky při selhání zážehu motoru. V průběhu mistrovství se dozorcímu rovněž podařilo odchytil tři „partyzány“, kteří obešli přípravnou a snažili se dostat do startoviště bez kontroly. Pokud se celá soutěžní kategorie odlétá v jednom časovém intervalu, tj. bez dělení na jednotlivá soutěžní kola, je průběh soutěže plynulý a umožňuje i operativní úspory času - vyžaduje to však ukázněné vycvičené závodníky a bezproblémové vedoucí žákovských družstev.

Jako vypouštěcí zařízení modelů byly použity čtyři prutové rampy o průměru 5 mm - rampy menšího průměru jsou náchylné k rozkmitání větrem a větší počet ramp nebývá při soutěži plně využit. Prutové rampy jsou jednoduché výrobně i po stránce obsluhy, kterou zvládne bezpečně každý žák. Přestože někteří vedoucí prosazovali pro své svěřence použití vlastních dotykových ramp a zaručovali se za jejich bezproblémovou funkci, nedokázali žáci ve skutečnosti bez pomoci svých vedoucích z „dotykovek“ odstartovat. Tato skutečnost, jakož i výsledek rozlétávání o mistrovský titul, v němž zvítězil uživatel „dotykovky“ jsou dostatečným argumentem k odmítnutí dotykových ramp pro žákovské soutěže. Je proti sportovním i pedagogickým zásadám už od dětství zvykat žáky na různé neoprávněné výhody a pomoc dospělých místo toho, aby o vítězství se přičinili vlastní prací.

Je rovněž škoda, že místní RMK nevěnují vyšší pozornost přípravě svých žáků na mistrovství. V případě onemocnění svého

závodníka pak nemohou vyslat náhradníka. Každoročně se tak vrcholné soutěže zúčastňuje až o 16 % žáků méně, nežli bylo nominováno.

Do kompetence místních RMK spadá nyní i školení rozhodčích. Kromě dvoudenního kurzu pro bodovače maket a měřiče výšek, pořádaného RMK Brno před čtyřmi roky (lektoři J. Kašpar, ing. B. Pazour, A. Rosenberg) však žádný klub podobnou iniciativu neprojevil.

Činnost komise mládeže a místních RMK

* Dlouhodobým sledováním soutěžní výkonnosti žáků dospěl trenér mládeže k názoru, že vzhledem k nízkému počtu raketýrských soutěží bude vhodné upravit předepsané limity pro získání I. stupně výkonnostní třídy žactva. Jde prakticky o tři soutěže v roce, okresní - oblastní - republikové kolo. Získání I. VTŽ by tak mělo být u aktivních modelářů reálné během tří let činnosti a to i v případě, že - jako vloni na Moravě - dvě ze tří soutěží proprší.

S platností od 1. 1. 1999 platí proto následující limity VTŽ:

Kateg. S3A: III. = 100 s; II. = 200 s; I. = 300 s. Kateg. S4A, S6A: III. = 50 s; II. = 100 s; I. = 150 s.

Pro dosažení každého stupně VTŽ je nutno nalézat každý limit dvakrát, stejně jako dosud. Problematické však je, že funkcionáři místních RMK nevěnují své mládeži aspoň tolik pozornosti, aby její výkony vyhodnotili a oznámili KRaM ČR.

* V roce 1997 byli raketýři početně nejslabší modelářskou odborností, neboť tvořili jen tři procenta členské základny SMČR. Od r. 1991 počet registrované mládeže trvale stoupá (z 57 na 109 členů), avšak počet dospělých raketýrů současně vytrvale klesá (ze 143 na 81 členů).

* Podobně jako je tomu v leteckomodelářské odbornosti, byl i pro raketýry zpracován návrh na plnění výkonnostních stupňů sportovců. Měl podporovat záměr, dát perspektivu dosažení určité kvalifikace zejména pro juniory, kteří překročili 15 let věku a jímž ukončili žákovské soutěže, a pro dospělé členy, kteří neusilují o účast ve státní reprezentaci. KRaM ČR však už potřetí návrh na plnění VS zamítl jako nemotivující. Tím se stávají čeští raketýři patrně jedinou odborností sdruženou ve FAI, jež nemá žádná kritéria pro výkonnostní sport. Bylo však dosaženo dohody v tom smyslu, že junioři do 18 let mohou pokračovat v plnění VTŽ a žákovských rekordů za týchž podmínek, jako žáci.

* Pravidla žákovských soutěží vyžadují, aby soutěžící byl stavitelem svých modelů (čl. 3.1.1.) a při předstartovní přípravě pracoval zcela samostatně (čl. 3.1.4.). Samostatnost práce na modelech, jež si závodník přivezl, lze zjišťovat jen obtížně. O to důsledněji je třeba věnovat se kontrole samostatné práce při předletové přípravě a na startovišti, což je současně považováno za zkoušku technické dovednosti.

* K výše uvedené činnosti však potřebuje pořadatel kvalifikované rozhodčí, což je další zanedbávaná oblast činnosti. KRaM ČR sice eviduje 43 rozhodčích, ale není sledováno zda je rozhodčí aktivní nebo

pouze „mrtvá duše“, ani doba jeho odborné způsobilosti. Už 10 let se nekonalo žádné odborné školení sportovních komisařů (ani nejsou vydávány žádné metodické materiály), takže jejich výklad pravidel a praktická činnost bez zkušeností jsou poněkud rozdílné. Získání kvalifikace sportovního komisaře se totiž provádí korespondenčně-písemným testem, na základě něhož je uznána časově i odborně neomezená kvalifikace rozhodčího. Jelikož kritizovat výkon funkce rozhodčího až při soutěži je poněkud pozdě, uvedu několik upřesňujících poznámek:

a) Pravidlo, že modelář, který má model na rampě připravený k letu, může odstartovat i po ukončení soutěžního kola nebo kategorie, bylo od r. 1991 zrušeno. **b)** Hodnocení každého letu vyjadřuje rozhodčí jasně a zřetelně včetně závěru, buď formulí „let platný“, nebo např. „nebezpečný návrat-nula“. Předchází se tak možným pozdějším nejasnostem a dohadům. **c)** Vypuštění modelu pod úhlem nejméně 60° od horizontu je stanoveno z důvodu bezpečnosti, tj. aby mohlo dojít k funkci návratového zařízení v dostatečné výšce a nebyly ohroženy osoby a věci na zemi. Je proto nesmyslné hodnotit nulou stabilní start raketoplánu, jehož let i návrat probíhá v souladu s pravidly a jehož odchylka od vswlice není nijak měřena. (Někteří rozhodčí si neuvědomují, že u modelu, který dosáhl výše 100 m činí dovolená stranová odchylka 57 m! Tato hodnota ovšem neplatí pro výškové kategorie raket.) **d)** Na vrcholné soutěži žáků se může i přihodit, že vedoucí družstva si vynucuje přístup do startoviště tvrzením, že hrozí těžký úraz, nebude-li moci svým svěřencům pomáhat. Zde musí bezpečnostní komisař pečlivě zvážit svou právní odpovědnost. Nejbezpečnějším řešením však je nepřipustit takto rizikové nevyvíčené závodníky k soutěži bez ohledu na to, že třeba přijeli z opačného konce republiky. **e)** Do okruhu působnosti bezpečnostního komisaře patří i situování startoviště. Nelze je např. umístit do předpolí vzletové a přistávací dráhy, neboť je nutno počítat s tím, že některý z letounů může mít příliš krátký nebo naopak příliš dlouhý rozpočet na přistání. Kromě předběžného písemného souhlasu správce letiště je nutná ještě domluva s řídicím létání v den soutěže. Rovněž průběh soutěže je nutno přizpůsobit provozu aeroklubu. **f)** Létání v zastoupení (proxy) není pravidly dovoleno. Je tím míněn každý případ, kdy se svým modelem nezachází sám majitel a nezáleží na tom, zda je přítomen na místě soutěže nebo 100 km daleko. Současné úspěchy naší sportovní reprezentace, jichž dosahuje za podstatně nižší ekonomické podpory, si zasluhují uznání. Neměly by nás však natrvalo uspokojovat a odvádět od řešení dalších důležitých problémů. Po zrušení řady placených funkcí bývalého Svazarmu převzali jejich povinnosti dobrovolní pracovníci. Na odborné úrovni jejich činnosti by to však nemělo být znát.

Alois Rosenberg - trenér mládeže KRaM ČR

RC automodely



Obr. 1

Každé setkání milovníků RC aut, ať již v měřítku 1:10 nebo 1:12, je bezesporu zážitkem nejen pro vlastní piloty-modeláře ovládající tyto modely, ale i pro diváky, od těch nejmladších, kteří se přicházejí podívat v doprovodu svých starších sourozenců nebo rodičů, až po ty starší, kteří se chtějí tomuto modelářství věnovat. Ti co se již v této problematice trochu orientují, nebo dříve závodili, se zajímají o to, jak se tato technika časem změnila. Je nutno říci, že dnešní

možnosti jsou díky cestování, dealerům a specializovaným prodejnám v porovnání s minulostí prakticky neomezené. Různé „domácí amatérské“ dodělávky nejsou nutné a kdo má dostatek financí může si pořídit špičkovou techniku, a pak už záleží jenom na jeho závodnických schopnostech.

V České republice je několik špičkových klubů i závodníků věnujících se RC autům. Mezi ně patří také klub RC automodelářů v Ostravě-Hrabůvce (předseda K. Žaba), kde mají velmi dobré technické zázemí a jsou pořadateli významných závodů, včetně mezinárodních (klub patří pod SOU strojírenské). Vyrůstli zde i dobří modeláři-závodníci, např. J. Matros, J. Šulář, L. Holub atd. Kladem tohoto klubu je také slušný příliv nových zájemců o tento modelářský sport. V loňském roce se zde jel např. Moravskoslezský pohár kde startovalo téměř 40 jezdců z ČR a SR. K vidění zde byly výrobky značek Asso, Corally, Trinity, amatérských konstrukcí bylo poskrovnu. Např. Jan Matros (a jeho mechanik L. Košík) nyní zkouší RC model 1:10 od fy Trinity. K dispozici je mnoho kvalitních doplňků, včetně komponentů z kompozitních materiálů (odolné, pevné, lehké). Elektromotory dosahují až 50 000 ot/min. Podstatné změny doznaly i ovladače (vysílačky). Jsou „naplněny elektronikou“, která zajišťuje nastavení potřebných prvků v autě. Údaje jsou vidět na displeji ovladače - např. lze nastavit



Mechanik Ludovít Košík a závodník Jan Matros při přípravě modelu před startem (zleva).

potřebné údaje pro několik vozů včetně „jména“ jezdců. Ze se převody ladí dle tvaru a kvality závodního okruhu snad není třeba připomínat, obdobně to platí pro pneumatiky. Kvalitní baterie a nabíjecí systém je základní podmínkou. Denní náklady na provoz kompletně připraveného modelu se pohybují kolem 1000 Kč. Samozřejmě, že tou nejzákladnější podmínkou je kvalitní závodník a případně i šikovný mechanik. Jak J. Matros řekl platí výše zmíněné poznatky i pro současného mistra světa třídy „On Road“ 1:10 Angličana Davida Spashetta. Na snímku (obr. 1) je vidět jeden ze současných volantových ovladačů s displejem, klasické páčkové ovladače již používá málokdo.

Ing. V. Petřek

Foto: autor



Obdobná dvojice. Mechanik ing. Josef Holub se svým synem (jezdec) Liborem Holubem při přípravě obutí pro svůj model.



Celkový pohled do depa závodníků a RC automodelů při závodech v Ostravě-Hrabůvce.

RC SERVIS
Zdeněk HNÍZDIL

Letecká 666, 161 00 Praha 6
tel. / fax : 02 - 333 13 095

Opravy a prodej
modelářských souprav
a hraček dálkově ovládaných

PAN air s.r.o.
Výroba, dovoz a prodej modelářských potřeb
Výroba • Prodej • Poradenství - Na louži 5,
101 00 Praha 10, Tel./Fax 02/ 71 725134
Prodejna - Korunní 127, 103 00 Praha 3,
Tel. 02/ 734838, e-mail: panair@sro.cz, http://panair.sro.cz

Nabízí: stavebnice ARF

- RC modelů se spalovacím motorem
- RC elektroletů
- RC lodí
- RC aut

motory jednoválcové i víceválcové

- OS MAX 2T do objemu válce 32 cm³
- 4T do objemu válce 52 cm³
- Benzinové motory - **US ENGINES**
o objemu válce 25, 35 a 42 cm³

• Výuka a výcvik pilotáže RC modelů • Stavba modelů na zakázku •
• Modelářská poradenská činnost •

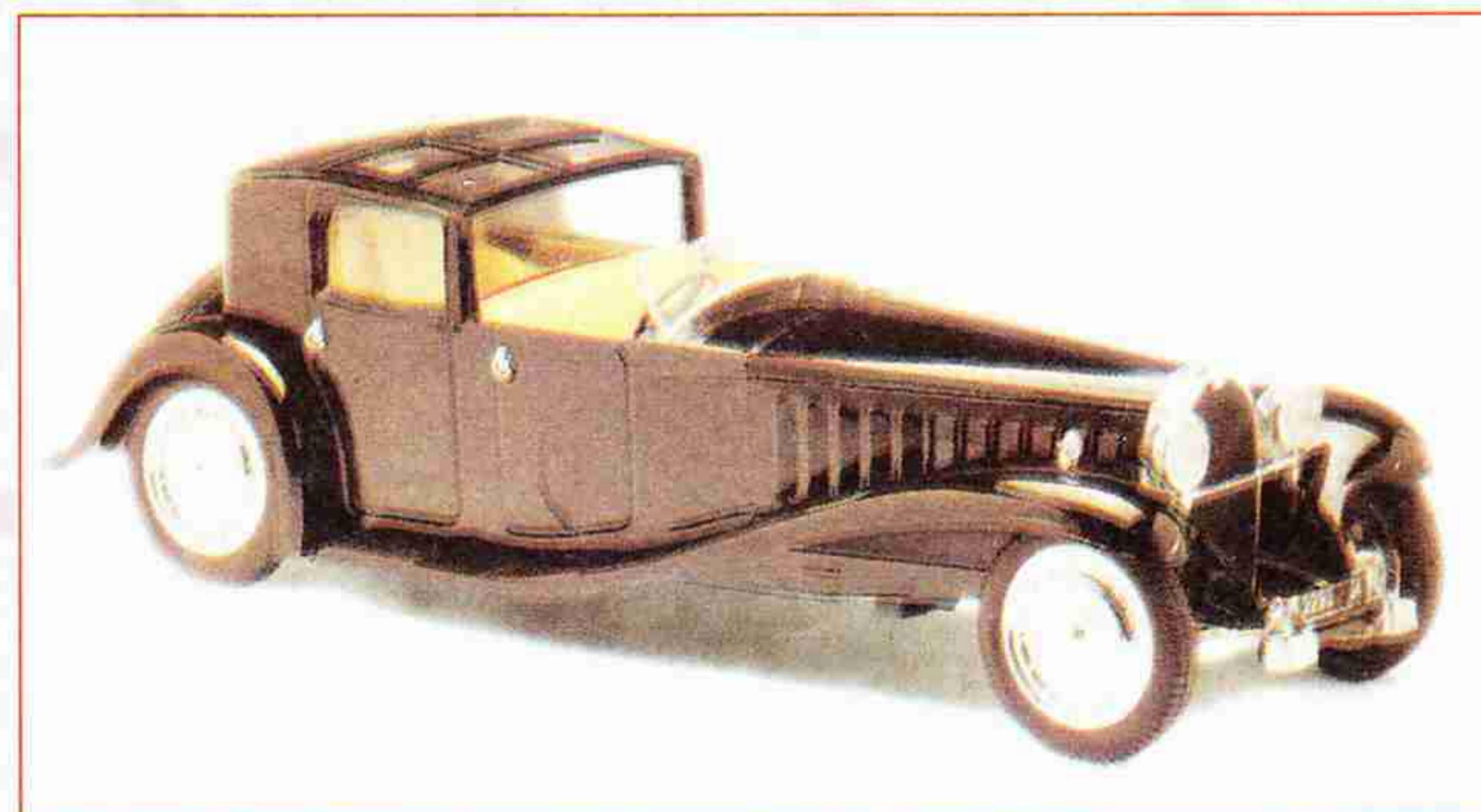
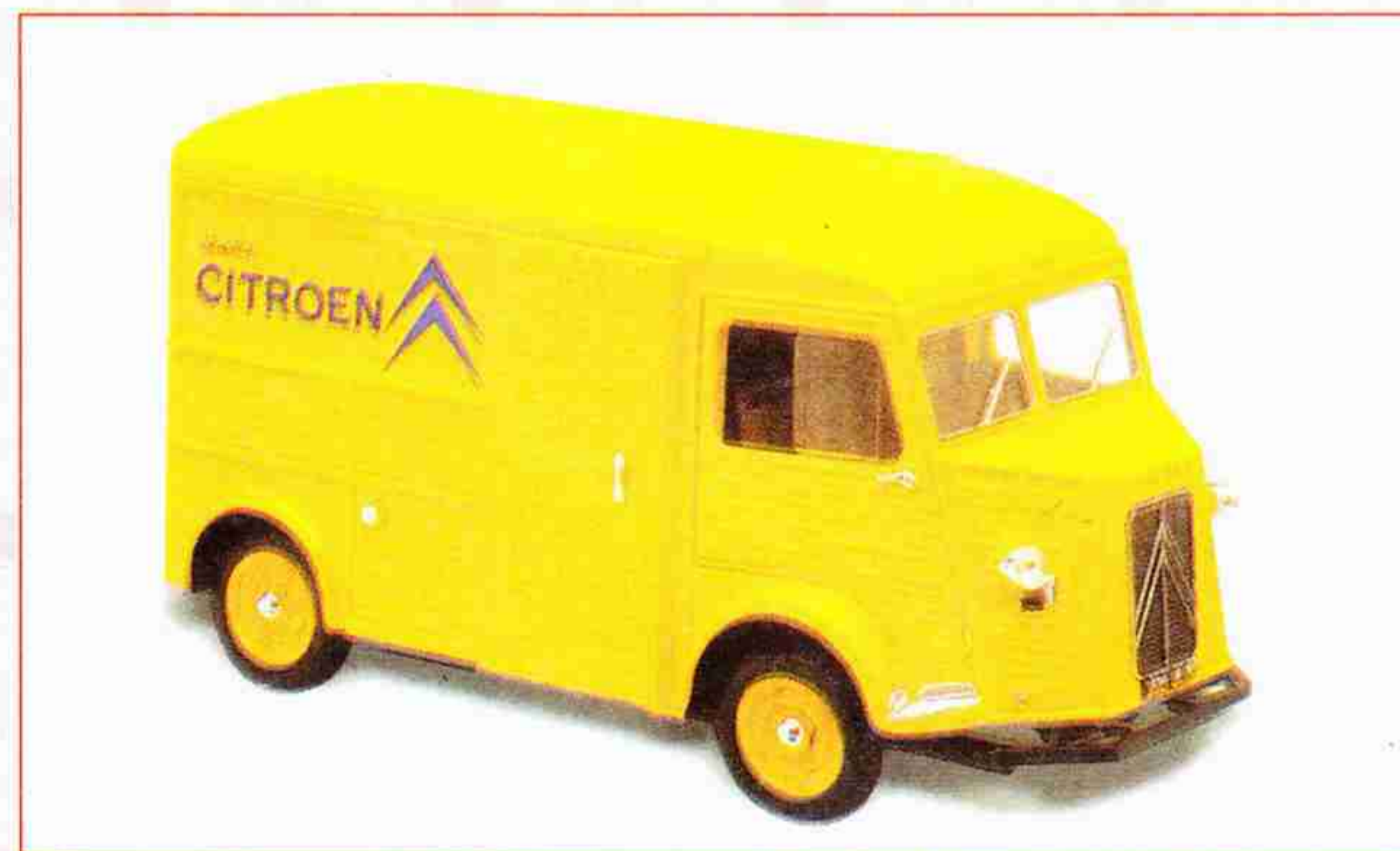
ZÁSILKOVÝ PRODEJ NA DOBÍRKU!

SOLIDO

- francouzské premiéry

Firma Solido se na našem trhu objevila již před 5 lety díky české firmě JPM s.r.o., která je výhradním zástupcem této firmy pro ČR. V tomto sešitu vám chceme představit kolekci aut 1:18 včetně nejnovějších modelů.

Již to, že fa Solido je z Francie napovídá, kterým značkám bude ve své produkci především věnovat pozornost. Ano, jsou to hlavně vozy značek Citroën a Renault, ale nejen ony. Jedněmi z nejstarších modelů, které se doposud drží ve výrobním programu jsou modely historických vozů Bugatti Royale Type 41 a hasičský Ford Pick-up. Zvláště Ford byl doposud vyroben v několika desítkách variant jako nákladní vůz, cisterna, odtahová služba a hasičské verze.

**BUGATTI Royale T 41 - 1930****CITROËN HY Tole - 1962****CITROËN 2 CV „Charleston“ - 1966****FORD Pick-up, „POMPIERS“ - 1936****VW Combi - 1966****RENAULT 4CV Berline - 1954**

Z nabídky značky Citroën je nabízen typ 2 CV v různých provedeních, např. „Charleston“ nebo „007 James Bond“. Typ DS 19 je nabízen rovněž ve verzi taxi a jako prezidentský vůz. Zajímavým a velmi známým typem i zmnoha francouzských typů je dodávka HY z vlnitého plechu.

Jedním z nejznámějších dodávkových vozů je - hlavně díky své osobní variantě tzv. mikrobuse - Volkswagen Combi. Nádherný osobáček Renault 4CV si jistě mnozí dobře pamatují i z našich silnic. Jde o novinku roku 1997, která je v nabídce také v rallye verzi a se stahovací plátěnou střechou. Také Fiat 500 byl kdysi vysněným autem mnoha našich motoristů. I tento model je nabízen ve třech verzích - s nataženou plátěnou střechou, se staženou plátěnou střechou a v provedení „Rallye Monte Carlo“. Klasický sporťák VW Karman Ghia



JEEP Grand Cherokee - 1996



JEEP Wrangler Bachee - 1997

z roku 1957 je vyroben ve verzi kupé a kabriolet. Jde o novinku roku 1998, i když kabriolet se objevil v listopadu a kupé nyní v lednu.

Minulý rok převzala firma Solido do svého programu modely od firmy Majorette se kterou je obchodně spojena. Tyto modely v měřítku 1:18 představila jako novou sérii „Club“. Z této „clubové“ nabídky jsou nejzajímavější modely Jeep Grand Cherokee a Jeep Wrangler. Modely vozů „Off Road“ jsou nabízeny opět

v několika provedeních, včetně rallye. Dále jsou zde dva velmi zajímavé modely - úspěšný Citroën ZX a elegantní Mercedes 600 S. Celou nabídku uzavírají modely Mini Cooper S - 1964 („Racing Team“), VW Coccinelle Berlina - 1958 (známý „Brouk“) a Ferrari F 355 (supersport v civilní i závodní verzi).

-PV-

JPM s.r.o. - výhradní dovozce SOLIDO a MAJORETTE,
Stupská 9, 198 00 Praha 9, tel.: (02) 863 877



CITROËN DS 19 Berlina - 1963



MERCEDES 600 S Coupe - 1992



FIAT 500 - 1960



CITROËN ZX Rallye Raid - 1994



VW Karmann Ghia Coupe - 1957



VW Karmann Ghia Cabriolet - 1957

Modely Solido a Majorette žádejte u JPM s.r.o., Stupská 9, 198 00 Praha 9, tel.: (02) 863 877



Paul's Model Art
MINICHAMPS®

DLOUHO OČEKÁVANÁ NOVINKA



Ej Jednička McLaren - Mercedes MP 4/13 start. č. 8 v plném „reklamním“ provedení.

Ano vážení sběratelé a příznivci modelů vozů formule 1, už je to tady. Dlouho očekávaný model závodního monopostu **McLaren - Mercedes MP 4/13** v měřítku 1:18 se konečně objevil na modelářském trhu. Právě závodní stáj McLaren a její pilot Mika Häkkinen vyhráli loňský devětačtyřicátý ročník mistrovství světa vozů GP,

resp. formule 1, takže mít ve svém domácím depu právě tento model je nyní prestižní záležitostí.

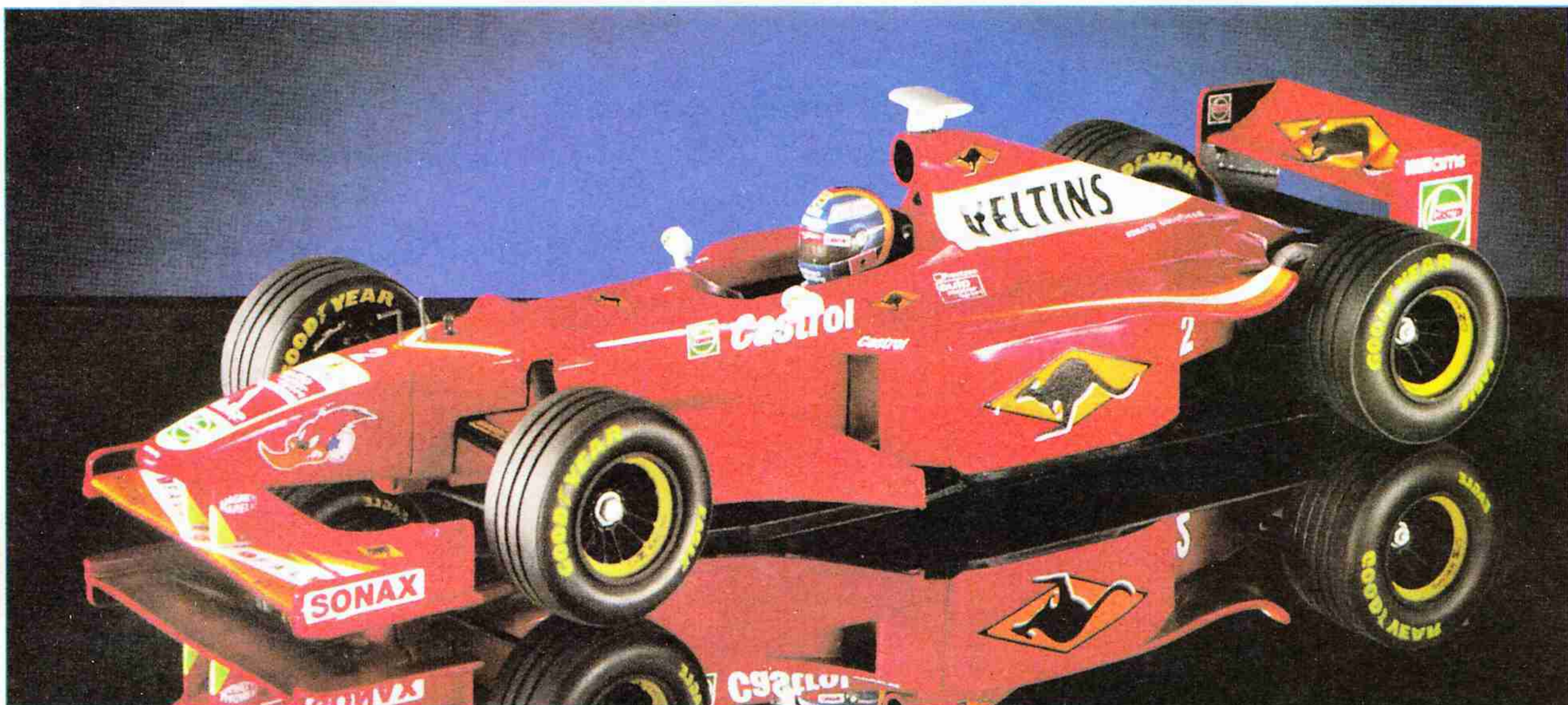
Než nový McLaren F1 představíme vraťme se ještě zpět. Za to, že si dnes od fy PMA-Minichamps můžete koupit celé startovní pole formulí v měřítku 1:43 a šest vybraných nejlepších for-

mulí v měřítku 1:18, může v podstatě další špičkový pilot F1 Michael Schumacher.

Když začala vycházet jeho jezdecká hvězda u stáje Benetton, pochopili u fy PMA-Minichamps, že se zde otevírá do té doby nepříliš silná sběratelská kategorie. Uhodili na strunu německých sběratelů a nabídli jim první modely ze



Vůz mistra světa 1998 M. Häkkinena jako „Die Cast“ model v měřítku 1:18 od fy PMA-Minichamps. Z reklamy na cigarety jsou uvedeny pouze obrázky bez nápisů.



Williams FW20 Mecachrome jezdce H. H. Frentzena v modelovém provedení („Die Cast“, 1:18, PMA-Minichamps).

série „Michael Schumacher Collection“. To rozpoutalo obrovský zájem o sbírání modelů vozů F1 v Německu a jako správní sběratelé se nespokojili jen s jedním nebo dvěma modely, resp. typy, a tak vlastně donutili výrobce rozšířit sortiment a škálu výrobků. Jedinou brzdou při zavádění nových modelů do výroby jsou zdoluhavá licenční řízení, která se u většiny závodních stájí uzavírají na jeden rok. Proto se také zpozdila výroba mistrovského modelu McLaren - Mercedes.

Před loňskými Vánocemi se objevil první model 1:18 - Benetton B 198 v provedení pro oba jezdce. Další typy v měř. 1:18, tj. makety vozů stájí McLaren - Mercedes, Ferrari, Williams, Jordan a Stewart, by měly být na trhu teď na přelomu ledna a února.

Nyní zpět k modelu McLaren - Mercedes MP 4/13, který vám představujeme na několika snímcích z různých pohledů. Jde o vůz se startovním

číslem 8 Finu M. Häkkinena (letos č. 1), kterému tolik pověstná nešťastá třináctka uvedená v označení typu přinesla spíše štěstí v podobě titulu mistra světa 1998. Nabízeno je i start. č. 7 skotského závodníka téže stáje D. Coultharda. McLaren zvítězil i v poháru konstruktérů.

Nemalým problémem při výrobě modelů je jednak získání licence na jejich výrobu (od výrobců skutečných aut), jednak s reklamami na tabákové výrobky. To ovšem platí i pro skutečné závodní vozy. V začátcích vozů Grand Prix (tj. vlastně nynější formule 1) byly automobily zbarveny především v tzv. národních závodních barvách (např. italské červené, francouzské modré atd.), později se na nich začaly objevovat reklamy různých firem. Od začátku závodění tvořila výjimku Amerika (USA), kde např. vozy při závodu 500 mil v Indianapolis vypadaly jako pojízdné reklamní poutače. Z počátku šlo však výhradně o firmy, jejichž výrobky souvi-

sely s motorizmem. Později začali „pojízdných reklamních ploch“ využívat i další výrobci. Omezování propagace cigaret a kouření se stupňuje, a i skutečné závodní vozy (firmy) nemohou v určitých státech tabákové



Model start. č. 8 je vybaven i figurkou M. Häkkinena. Na bočním snímku kokpitu je však vidět pouze část přílby.

výrobky propagovat. Nicméně bez podpory těchto firem by se brzy přestaly závody pořádat. Proto se pak na automobilu objeví třeba jenom logo určitých cigaret, ale jejich jméno chybí, případně je nahrazeno obdobně vypadajícím tvarem obrázku (např. rallye vůz Subaru Impreza WRC). Obdobně je to i u modelů (i s ohledem na potencionální zákazníky z oblasti mládeže). Pak je model dodáván v obdobném provedení jako při omezení reklamy a sběratel-modelář si pomocí obtisků nebo samolepek, které jsou součástí výrobku, model dokončí.

Současně s modelem mclarenu se na modelářském trhu objeví také efjednička Williams FW20 Mecachrome (H. H. Frentzen, resp. J. Villeneuve).



Pohled na zadní část vozu McLaren - Mercedes MP 4/13.

EF
Foto: archiv



„sny a skutečnost“

Dalibor Feuereisl



Skupina pro sběratele autobusů. AEC Renown Double Deck Bus (DG 49002b), trolejbus Karrier E6 Trolley Bus (DG 41001), dálkový autobus Scenicruiser (DG 23000) a historický AEC Regal Single Bus (DG 17002).

(4)

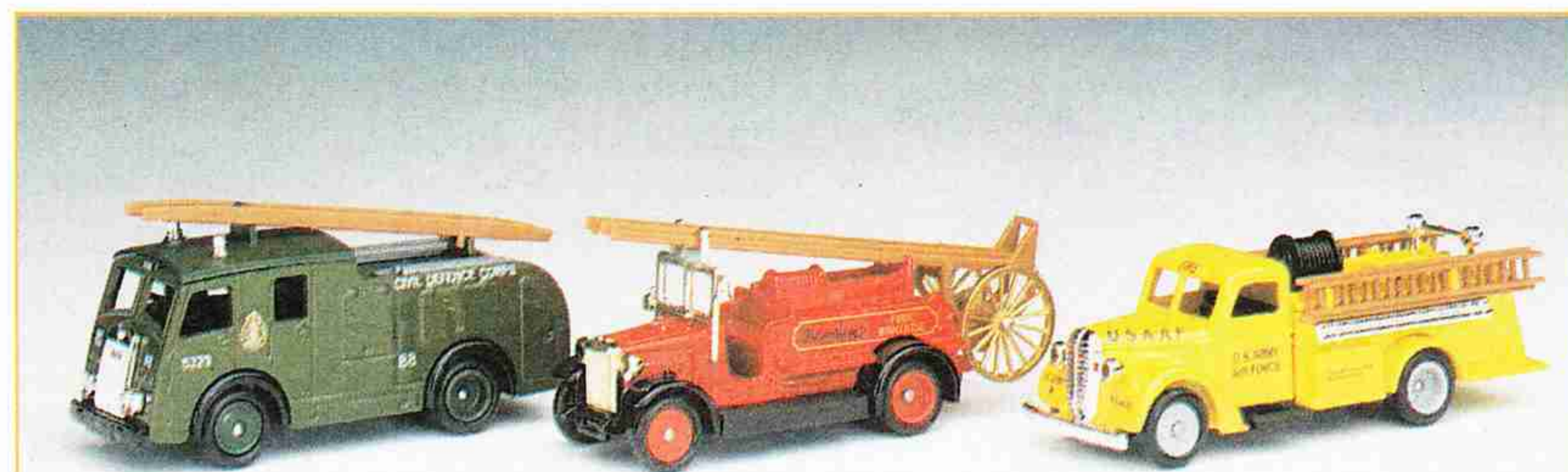
V dnešním čtvrtém závěrečném dílu seriálu o modelech Lledo, přináším slíbený katalogový seznam základní modelové řady.

Základní modelová řada „DAYS GONE“

katalog. číslo	název modelu (poznámka)
DG 01000	Horse Drawn Tram
DG 02000	Horse Drawn Milk Float
DG 03000	Horse Drawn Delivery Van
DG 04000	Horse Drawn Omnibus (koně typ I, dlouhý ocas) (koně typ II, krátký ocas)
DG 05000	Shand Mason Dorse drawn Fire Engine (s figurkami, čepy na karo-sérii) (bez figurek a bez čepů)
DG 06000	1920 Ford Model „T“ Van
DG 07000	934 Ford Model „A“ Woody Wagon (bez štítu reklamy) (se štítem reklamy)
DG 08000	1920 Ford Model „T“ Tanker
DG 09000	1934 Ford Model „A“ (open)

DG 10000	1935 Dennis Single Deck Van
DG 11000	Horse Drawn Removal Van (koně typ I) (koně typ II)
DG 12000	1934 Dennis Fire Engine (žebřík bez kol) (žebřík s koly)
DG 13000	1934 Ford Model „A“ Van (bez štítu reklamy, krátký vůz) (bez štítu reklamy, dlouhý vůz) (se štítem reklamy, krátký vůz) (se štítem reklamy, dlouhý vůz)
DG 14000	1934 Ford Model „A“ Car (with hood)
DG 15000	1932 A.E.C. Regent Double Deck Bus
DG 16000	1934 Dennis Parcels Van
DG 17000	1932 A.E.C. Regal Single Deck Bus (bez štítů pro reklamy) (se štíty pro reklamy)
DG 18000	1936 Packard Van
DG 19000	1931 Rolls-Royce Phantom II (Brewster)

DG 20000	1936 Ford Stake Truck (se sudy) (s tlakovými lahvemi) (s pneumatikami) (s konvemi) (s pytlí)
DG 21000	1934 Chevrolet Van (rovná střecha se štítem) (vypouklá střecha bez štítu)
DG 22000	1933 Packard Town Van
DG 23000	1954 Scenicruiser
DG 24000	1934 Rolls-Royce Playboy (Brewster)
DG 25000	1925 Rolls-Royce Silver Ghost (Barker)
DG 26000	1934 Chevrolet Bottle Delivery Truck (s bednami a štítem reklamy) (s kartony a štítem reklamy) (s kartony bez štítu reklamy)
DG 27000	1934 Mack Breakdown Truck
DG 28000	1934 Mack Canvas-Back Truck
DG 29000	1942 Dodge WC-54 4x4 Ambulance
DG 30000	1939 Chevrolet Panel Van
DG 31000	Horse Drawn Brewers Dray
DG 32000	1907 Rolls-Royce Silver Ghost
DG 33000	1920 Ford Model „T“ Car
DG 34000	1932 Dennis Delivery Van
DG 35000	1932 Dennis Limousine
DG 36000	1939 Chevrolet Pick-Up (bez sudů) (se sudy)
DG 37000	1932 Ford Model „A“ Panel Van
DG 38000	1925 Rolls-Royce Silver Ghost Saloon
DG 39000	1934 Mack Truck
DG 40000	1934 Mack Crane Truck
DG 41000	1928 Karrier E6 Trolley Bus
DG 42000	1934 Mack Tanker
DG 43000	1931 Morris Van
DG 44000	1937 Scammell 6-Wheeler
DG 45000	1925 Rolls-Royce Silver Ghost Coupé
DG 46000	1930 Bentley 4.5 Litre
DG 47000	1933 Austin Taxi
DG 48000	1939 Chevrolet Car
DG 49000	1931 A.E.C. Renown Double Deck Bus



Ukázka pro milovníky hasičkých „stříkaček“. Dennis F8 Fire Engine „Civil Defence“ (DG 60008), Dennis Fire Engine „Hamleys“ (DG 12018) a Ford Fire Engine „U.S.A.A.F.“ (DG 79000 - zleva).

- DG 50000 1926 Morris „Bull-Nose“ Van
- DG 51000 1934 Chevrolet Box Van
- DG 52000 1935 Morris Parcels Van
- DG 53000 1926 Rolls-Royce Landaulet
- DG 54000 1929 Rolls-Royce „D“ Back
- DG 55000 **Horse Drawn Tanker**
(výhradně pouze jako „Promo“ pro Chevron)
- DG 56000 1934 Ford Model „A“ Van
(se zvýšenou střechou)
- DG 57000 1939 Ford Tanker
- DG 58000 1950 Morris „Z“ Van
- DG 59000 1950 Bedford 30cwt Truck
- DG 60000 1955 Dennis F8 Fire Engine
- DG 61000 1953 Pontiac Delivery Van
- DG 62000 1935 Ford 3-ton Articulated Tanker
- DG 63000 1950 Bedford 13cwt Delivery Van
- DG 64000 1950 Bedford Ambulance
- DG 65000 1960 Morris Traveller
- DG 66000 1926 Dennis Delivery Van
- DG 67000 1935 Ford 3-ton Articulated Truck
- DG 68000 1932 A.E.C. Regent Open Top Bus
- DG 69000 1960 Morris Minor Van
- DG 70000 1939 Ford Canvas-Back Truck
- DG 71000 1959 Morris LD150 Van
- DG 72000 1952 Volkswagen Beetle
- DG 73000 1955 Volkswagen Kombi Van
- DG 74000 1959 Austin 7 Mini
- DG 75000 1957 Bristol Lodekka Double Deck Bus
- DG 76000 1951 Mercedes „O“ Type Bus
- DG 77000 1937 Scammell Tanker
- DG 78000 1939 Dodge Streamliner
- DG 79000 1939 Ford Fire Engine
- DG 80000 1938 Scammell Tractor
- DG 82000 1930 Ford Model „A“ Coupé
- DG 83000 1954 R.E.O. Van
(výsledně pouze jako „Promo“ pro Atlanta 1995)
- DG 85000 1912 Renault Van
- DG 86000 1955 Volkswagen Camper
- DG 87000 1951 M.A.N. Van
- DG 88000 1931 Sentinel DG4 Steam Wagon
(se sudy)
(s plátěnou střechou)
- DG 89000 1929 Rolls-Royce Silver Cloud
(vydán v sérii SL 89000)



Ještě jednou patrový autobus AEC Renown Double Deck Bus (DG 49035), tentokrát s jinou reklamou. Cisternové vozy Ford Tanker (DG 57005) a Ford Model „T“ Tanker (DG 8002) propagující legendární oleje „Castrol“.

- DG 90000 1962 G.M.C. 4000 Tanker
- DG 91000 1930 Foden „C“ 6-ton Steam Wagon
- DG 92000 1931 Bentley „S“ Series
(vydán v sérii SL 92000)
- DG 93000 1955 R.E.O. Delivery Truck
(výsledně pouze jako „Promo“ pro Chevron)
- DG 94000 1954 Morris Commercial Dropside
(vydán v sérii SL 94000)
- DG 95000 1966 G.M.C. Fire Truck
(připravováno)

Modelová řada „MARATHON“

(1987 - 1988)

(pro neúspěch typů staženo z výroby)

- M 1 Leyland Olympian Double Decker
- M 2 Setra Coach
- M 3 Neoplan Spaceliner
- M 4 Leyland Rigid Truck
- M 5 Leyland Tipper Truck
- M 6 Leyland Tanker

Modelová řada „PROMOTIONAL“

- PM 100 1991 Ford Transit Mini Bus
- PM 101 1933 MG Magnette
- PM 102 1922 Aston Martin
- PM 103 1923 Sunbeam
- PM 104 1931 Alfa Romeo
(č. 101 až 104 ve verzi Brooklands)
- PM 105 1991 Ford Transit Van
- PM 106 1911 Chain Draw Tank Truck
- PM 107 1927 Gasoline Truck
(106 a 107 pro Chevron)
- PM 108 Horse Drawn Delivery Truck
(jednoosá dodávka)
- PM 109 1965 Spirit of America (Sonic 1)
- PM 110 1947 Railton Mobil Special
- PM 111 1935 Bluebird
- PM 112 1983 Thrust 2
(109 až 112 pro Kellogg's)
- PM 113 Horse & Cart

- PM 114 1939 Dodge Streamline Tank Truck
- PM 115 Horse Drawn Tank Wagon
(114 a 115 pro Chevron)
- PM 116 Tyne Class Lifeboat (záchranný člun)
- PM 117 Step Van Truck
- PM 118 1995 Kenworth Artic
- PM 119 1994 Volvo FH12 Artic
- PM 120 1954 Morris Commercial Dropside
- PM 121 1995 Toyota Celica
(pouze 20 000 ks pro Castrol)
- PM 122 Thrust S.S.C. Super Sonic Car
- PM 123 Mercedes „O“ Special Events Van
(pro Dr. Oetker)
- PM 124 Six Wheel Oil Tanker
- PM 125 1939 Ford Roof Coating Flat Bed
- PM 126 Ford Model „A“ Service Vehicle
(124 až 126 pro Chevron)
- PM 127 Ford Sierra Cosworth
(připravováno)
- PM 128 „Skirted“ two-axle Artic Trailer Unit
(kapotovaný návěs pro PM 118 a PM 119)
- PM 129 Eurovan Delivery Truck

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

KONEC



Chevrolet „Perrier“ (DG 26013), vezeme vám bublinky, ale tentokrát v kartonech.

herpa® malé modely pro velké sběratele



1) Porsche 911 Carrera 4 Cabrio

ani v nabídce firmy Herpa. V barvách „Vita Cola“ byl skutečný vůz použit v reklamní kampani (188241).

3) MB Actros LH „Oppel Ansbach“. Mrazírenský vůz hlavního obchodního zástupce fy Mercedes Benz v Ansbachu. V tomto městě též sídlí fa Schafft známá po celé Evropě minisalámem „Bifi“ (188234).

4) Scania 144 „7up co.“. Jeden z velmi pěkných modelů jehož dovoz je na náš



2) Trabant 601 S Universal „Vita Cola“

trh bohužel z důvodů licencí nemožný (187787).

5) MB Actros L „Vita Cola“. Tahač Mercedes s přívěsem, který jako větší bratr osobáku Trabant doplňuje sérii vozů s touto reklamou (188227).



3) MB Actros LH „Oppel Ansbach“

NOVINKY 1999

V minulém sešitu byly představeny novinky připravené koncem roku, které přišly na trh v lednové nabídce. Dnes půjde o únorové novinky.



4) Scania 144 „7up co.“



5) MB Actros L „Vita Cola“

6) MB Actros L „Offergeld“. Další z modelů propagujících německé logistické firmy (145411).

7) MAN F2000 „Nürberger Klobsteing“ (188258).

8) Scania Hauber „Stockmeyer“ (188180).

ÚNOR

(1 až 9 - 1:87, 10, 11 - 1:160)

1) Porsche 911 Carrera 4 Cabrio. Další nové varianty moderního sportovního kabrioletu Porsche (dodáváno ve dvou barvách - červené 022675, modré 032674).

2) Trabant 601 S Universal „Vita Cola“. Nesmrtelný „bakeliták“ nesmí chybět



6) MB Actros L „Offergeld“

herpa®

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

HLEDÁME NOVÉ PRODEJCE



7) MAN F2000 „Nürnberger Kloßteig“



8) Scania Hauber „Stockmeyer“

9) Freighliner „Förstina“ (188210). Trojice návěsových tahačů jako modely řady PC, které se objevily postupně v lednu a nyní v únoru.

10) MB Actros LH „Schenker“ (065092).

11) MB Actros LH „Wandt“ (065085). V uplynulém roce představil výrobce také svůj nový produkt - modely



9) Freighliner „Förstina“

v měřítku 1:160. Ty mohou posloužit také jako doplňky pro železniční modely velikosti N. Dnes představujeme další dva modely - návěsové tahače Mercedes s tříosým návěsem.



11) MB Actros LH „Wandt“

PRODEJNY

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

PRAHA (02)

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

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

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

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

ČESKÉ BUDĚJOVICE (038)

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

BRNO (05)

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

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

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

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

PLZEŇ (019)

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

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

KARLOVY VARY (017)

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

OSTRAVA (069)

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

PŘEROV (0641)

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

ZLÍN (067)

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

MODELY

PLASTIKOVÉ STAVEBNICE • MODELY AUT DIE-CAST

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

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

X&K

Plastikové stavebnice, modely aut Die-Cast, hračky, modelářské potřeby a literatura.

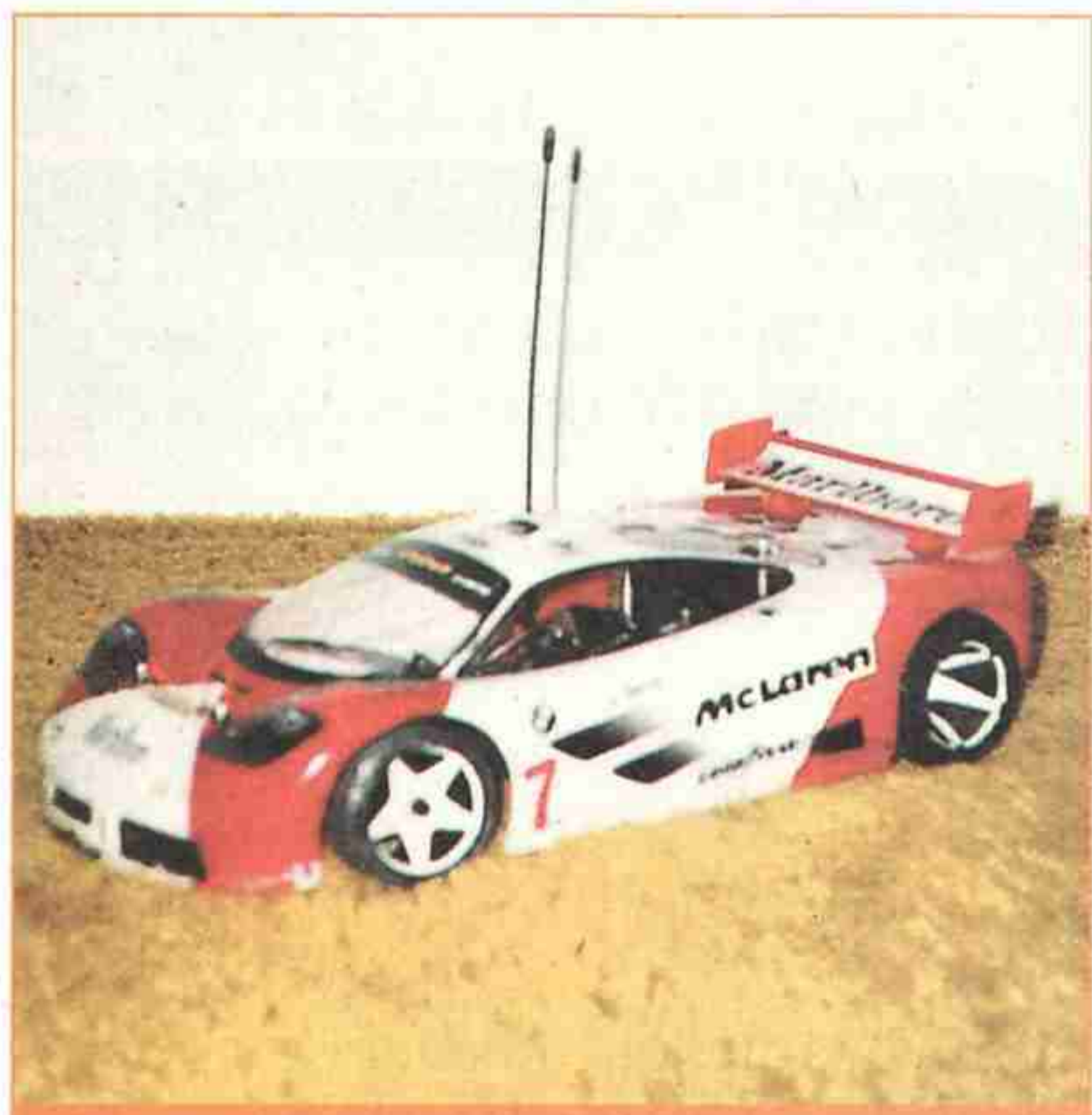
Prodejna: Tuklatská 2105, PRAHA 10
INFORMACE tel.: 02/ 779 848

BOHEMIA WEST CUP 1998



Závody ve Strakonících. Situace před startem jedné z rozjížděk kategorie E 1:10 GTM.

Také v loňském roce uspořádali automodeláři na západě a jihu Čech osmý ročník seriálu závodů pro RC modely automobilů. Čtyři se jely ve Strakonících, dva v Chebu, dva v Českém Krumlově a jeden v Lázních Kynžvart. (Z původního kalendáře vypadl pro nepřízeň počasí jeden strakonický závod.) Seriál byl vypsán pro čtyři kategorie: **E 1:10 GTM** (polomakety silničních závodních vozů třídy GTM, měřítko 1:10, pohon elektromotorem), **E 1:10 F1** (polomakety vozů F1, měř. 1:10, pohon el. motorem), **E 1:12 On Road** (polomakety silničních závodních vozů, měř. 1:12, pohon el. motorem), **E 1:10 GTM junior** (obdobná kateg. jako E 1:10 GTM, ale pro juniory). V kategorii E 1:10 GTM startovaly „čtyřkolky“ s nepřímým náhonem i modely třídy „Street“ s přímým náhonem tuhé zadní nápravy.



Model kategorie E 1:10 GTM. Typ McLaren F1 GTR, podvozek HPI-F1, motor Corally 16x2, regulátor Hitec 520 Sp.

Kategorie polomaket F1 vznikla v roce 1995 z poháru TAMIYA, který jsme jezdili s levnými modely formulí z výprodeje. Třetí kategorie (E 1:12 On Road) je vlastně klasickou kategorií mezinárodní „RC“ automodelářské federace EFRA. Tato kategorie se v seriálu jezdí od prvního ročníku bez přerušení. Pro juniorské závodníky je určena čtvrtá kategorie (E 1:10 GTM junior), která se jezdí po skončení první kategorie, tzv. „Pohár juniorů“. Závod se jede na jednu jízdu a nastupují do něj nejlepší junioři do 18 let, dle pořadí v hlavním závodě E 1:10 GTM.

Ze závodníků všechny převyšoval především Martin Kořínek (Lestr), který své dva starty proměnil ve dvě vítězství. Dušan Andrlé (MCRT Strakonice) zvítězil celkem sedmkrát a Josef Horák pětkrát. Po jednom vítězství si připsali junior Jan Kuštán (MCRT Strakonice), Jiří Hodek (RCK Vimperk), Jaroslav Fleiszner (RCK Vimperk) a Miroslav Vrána (MCRT Strakonice). V poháru juniorů zvítězil čtyřikrát Martin Čížek (AMMK Český Krumlov), po dvou vítězství získali Jan Kuštán (MCRT Strakonice) a Michael Horák (Bauma Praha).

V soutěži klubů nejvíce bodů vjezdily MCRT Strakonice (8x) a jednou se to podařilo týmu Bauma Praha. Při posledním závodě v Chebu byly vyhlášeny celkové výsledky a předány ceny, které věnovala firma Autokaroserie Strakonice a klub MCRT Strakonice.

V průběhu roku byl zaznamenán zvýšený zájem o tento seriál ze strany plzeňských závodníků, proto se jeden z dvanácti závodů (viz kalendář termínů

v č. 1/98) pojede v Plzni. V tělocvičnách se pojede pět závodů kategorií E 1:10 GTM a E 1:12 On Road, venku na asfaltových okruzích sedm závodů kategorií E 1:10 GTM a E 1:10 F1.

Výsledky 1998

E 1:10 GTM (9 závodů, 38 startujících):

1. J. HORÁK (Bauma Praha), podvozek Schumacher, 119; **2.** D. Andrlé (MCRT Strakonice), Schumacher/vlastní Street, 97; **3.** M. Vrána (MCRT Strakonice), HPI-F1 Street, 83 bodů.

E 1:10 F1 (4, 12): **1.** D. ANDRLE (MCRT Strakonice), vlastní, 66; **2.** J. Fleiszner (RCK Vimperk), Tamiya F 103 RS, 57; **3.** M. Vrána, MCRT Strakonice, HPI-F1, 53 bodů

E 1:12 On Road (5, 10): **1.** D. ANDRLE (MCRT Strakonice), ASSO, 75; **2.** M. Vrána (MCRT Strakonice), vlastní, 49; **3.** J. Horák (Bauma Praha), Corally, 46 bodů.

E 1:10 GTM (8,8): **1.** M. ČÍZEK (AMMK Čes. Krumlov), Tamiya/vlastní Street, 50; **2.** J. Kuštán (MCRT Strakonice), TC 4/Corally-Street, 46; **3.** M. Horák (Bauma Praha), HPI-F1 Street, 25 bodů.



Model kategorie E 1:10 F1. Typ (karoserie) McLaren, podvozek HPI-F1, motor Corally 16x2, regulátor Hitec 520 SP.

Soutěž klubů (16 klubů, 9 závodů): **1.** MCRT Strakonice, 466; **2.** Bauma Praha, 255; **3.** RCK Vimperk, 203; **4.** AMMK Český Krumlov, 143; **5.** LESTR, 65; **6.** RC autoklub Cheb, 65 bodů. *Zájemci o propozice seriálu 1999 si mohou napsat na adresu: Miroslav Vrána, Povážská 261, 386 01 Strakonice III*

M. Vrána

Foto: autor

MIKRO



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

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

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

AKTUÁLNÍ CENÍK ZAŠLEME ZA ZNÁMKU 16 Kč

GRAND PRIX F1 NA SLOVENSKU



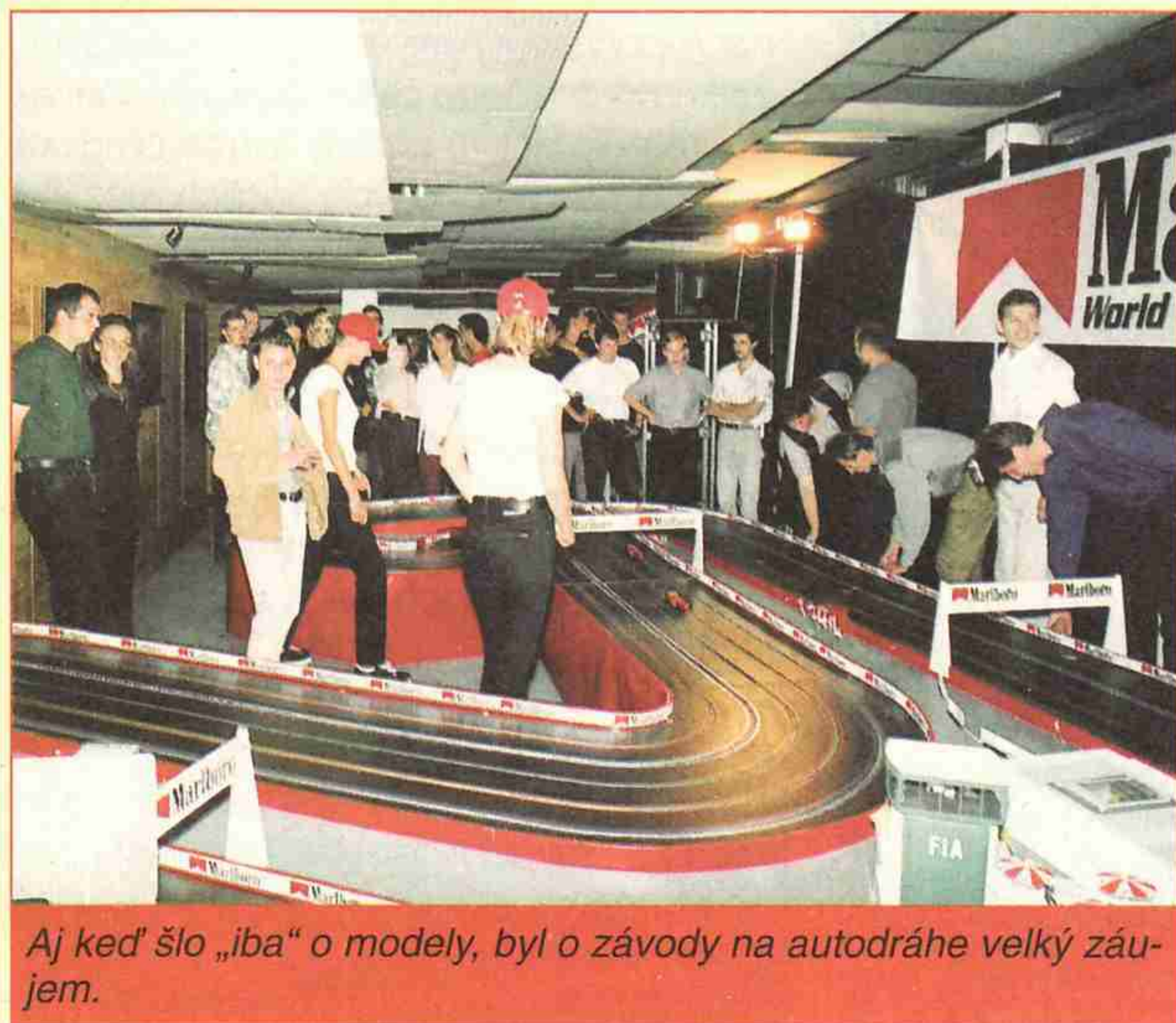
Celkový pohľad na päťprúdovú autodráhu pre Grand Prix.

V máji minulého roku som dostal ponuku usporiadať v lete (1998) seriál pretekov GP modelov F1 na autodráhe. Podujatia sa mali uskutočniť po celom Slovensku v rámci diskoték v piatok a v sobotu večer. Po vyjasnení si podmienok a požiadaviek sponzora som pristúpil ku príprave, ktorá spočívala jednak v stavbe modelov vozov F1 a jednak v príprave autodráhy. Od začiatku mi bolo jasné, že dráhový model Ferrari F 300 F1 (tj. typ 1998) nie je možné bežne zakúpiť a preto som pristúpil k ich totálnej výrobe. Pôvodne som predpokladal, že kopyto vyrobím podľa modelu Bburago, ktorý sa práve dostal na trh v prevedení 1997 (F 310B). Pretože však do tejto karosérie nebolo možné dostať motor, karoséria má v zadnej časti zníženie až na 13 mm, rozhodol som sa objednať toto kopyto u najpopulárnejšej osoby, Milana Vaska. Milan kopyto zhotovil a nakoľko sme boli už v časovej tiesni, po-

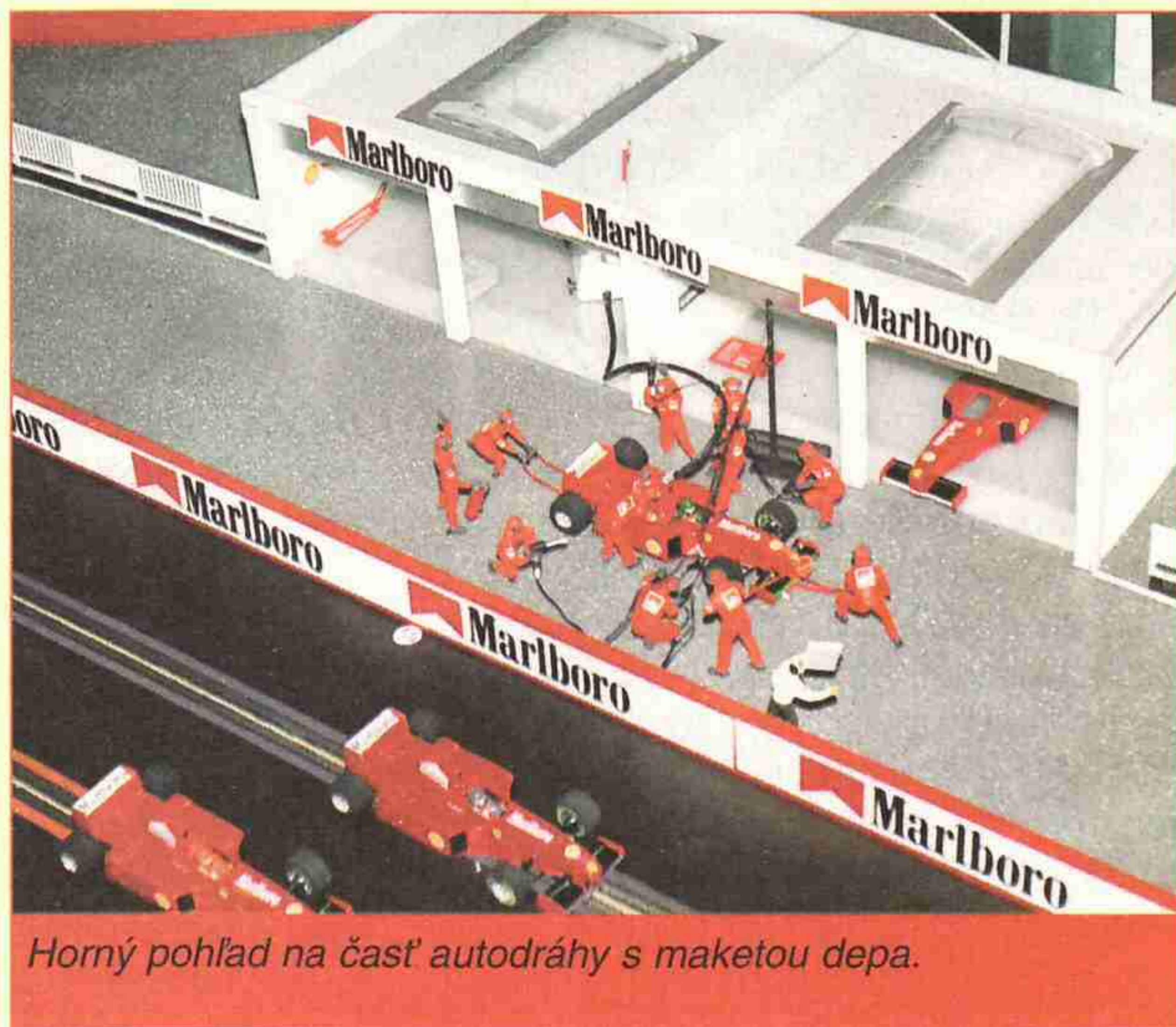
slal ho „EMS“ do Anglicka firme Betta & Classic na vylisovanie lexanových karosérií. Ešte pred odchodom na dovolenku mi karosérie prišli UPS poštou z Anglicka. Až teraz som vlastne videl, ako sa Milanovi podarilo kopyto podľa mojich telefonických požiadaviek urobiť. Abosolútne som mu dôveroval a výsledok bol výborný. Napriek zjednodušeniam potrebným k vákuovému lisovaniu, karosérie v mierke 1:24 pôsobili autentickým dojmom. Zároveň s prípravou karosérií prebiehala výroba podvozkov, kolies, pilotov a ostatných dielov SRC automobilu. Od sponzora som dostal originálne podklady pre zhotovenie samolepiek s logom. Tieto som objednal u malej súkromnej tlačiarenskej firmy, ktorá ich vyrobila spolu aj s logami Ferrari, Shell, štartovnými číslami a sieťkou pre tlač loga Goodyear Eagle na kolesá. Podvozky boli navrhnuté a vyrobené z oceleového plechu elektroiskrovým

obrábaním. Dôraz som kládol na robustnosť, napriek tomu, že sponzor objednal 100 % rezervu, teda 5+5 kompletných modelov a 10 kompletných náhradných karosérií. Ako motory boli použité Parma 16D, plastové prevody Jäger (43 zubov) v čiernej farbe, aby vystupujúci prevod nepôsobil rušivo. Ostatné súčiastky ako vodítka, káble, osky, ložiská, disky boli bežné, používané štandardne pri stavbe modelov. Pred mojim odchodom na dovolenku teda boli kompletne postavené podvozky, ktoré som spolu s čistými karosériami, samolepkami, farbou a ostatnými pomôckami nechal môjmu priateľovi Milanovi Tomáškovi na dokončenie. Po návrate ma čakalo 10 kompletných modelov F1, ostávalo dokončiť len 10 náhradných karosérií. Paralelne s prípravou modelov prebiehala aj príprava päťprúdovej autodráhy. Mierna repasia spočívala hlavne v obnove náterov. Pretože mi bolo už dávno dopredu jasné, že verejnosť nemôže jazdiť na závodné napätie (cca 10 - 16 V) objednal som u Michala Radkoviča špeciálnu úpravu trafo, ktorá nakoniec znamenala jeho úplnú prestavbu. Trafo malo plynulú reguláciu napätia v rozsahu 5 - 12 V, výstup 12 V pre napájanie počítačiel, 5 V pre svetelnú rampu „START - STOP“ a ovládanie vypínania cez 220 V relé. Pre ovládanie autodráhy, meranie kôl a tlač výsledkov bol použitý PC 286 a program ATIS processor, známy aj z dráh v Plzni a Pardubiciach.

Po návrate z dovolenky mi ostával ešte týždeň na doladenie detailov pred generálkou. Tá prebiehala už v týždni tesne pred začiatkom mesačnej šňôry v skladových priestoroch sponzora. V podstate až tu namieste sme vyrobili panely do hluchých priestorov autodráhy. Na tieto panely sa nainštalovala dioráma, ktorú zhotovil pán Oktábec z Prahy. Spolu s autodráhou boli súčasťou šou aj dve Sony videohry samozrejme s formulou 1, dve interaktívne videá s tematikou závodných vozov, ozvučovací aparátúra, video premietačka na kvízové otázky, premietačie platno, stupne víťazov s dekoračnou ste-



Aj keď šlo „iba“ o modely, byl o závody na autodráhe veľký záujem.



Horný pohľad na časť autodráhy s maketou depa.

nou, stolíky pre hostesky i slnečníky. Toto všetko bolo v sklade nainštalované, odskúšané, nohy autodráhy sme zakryli odnímateľnou PVC fóliou, usporiadali sme skúšobný pretek a mohli sme vyraziť na cesty.

Už v predstihu sme absolvovali spolu s kolegom z reklamnej agentúry, ktorý zabezpečoval všetko ostatné okrem autodráhy, cestu okolo Slovenska. Navštívili sme 20 diskoték, aby sme zistili ich priestorové podmienky. Z nich sme vybrali 10 najvhodnejších. Nešlo len o to umiestniť niekde blízko diskotéky autodráhu, ale musela byť aj mierne vzdialená od hluku a museli sa tu zmestiť samozrejme aj všetky ostatné reklamné zariadenia, ktoré boli súčasťou. Sponzor vydal k celej akcii reklamné materiály a majitelia diskoték si potom zabezpečovali reklamu vo svojom meste.

Mesačné turné začalo 31. 7. na Zemplínskej Širave a pokračovalo cez Košice, Poprad, Banskú Bystricu, Čadcu, Považskú Bystricu, Žiar nad Hronom,

Nitru a Bratislavu, skončilo 29. 8. v Gbeloch. Stereotyp víkendových výjazdov bol asi nasledovný: piatok ráno nakladanie celého zariadenia v Bratislave; piatok naobed vykladanie a montáž; začiatok diskotéky o 19 hod.; 21 - 24 h. rozjazdy; 24 - 2 h. semifinále, finále, odovzdanie cien víťazom; 2 - 3 h. rozobranie autodráhy a zariadenia, naloženie na auto; sobota ráno presun do ďalšieho mesta; naobed vykladanie a celá noc ako v piatok; v nedeľu nadržanom po rozobraní a naložení odvoz do Bratislavy a vyloženie.

Ešte spomeniem systém, ktorým sa pretekalo. Návštevníci diskotéky dostali od hostesiek pas, ktorý im umožňoval zúčastniť sa na GP F1 a na kvízoch. Počas večera hostesky zozbierali po 5 pasov, účastníci sa postavili k autodráhe a mali 1 minútu na tréning. Pre zaujímavosť, jazdilo sa na napätie od 6 do 7 V, čo pre začiatkovikov úplne postačovalo a modely zbytočne často nevypadávali. Nasadzovanie modelov zabezpečovali hostesky. Na-

koľko všetky modely boli rovnaké, rozlíšenie pre jednotlivé dráhy bolo zaistené farbou figúrky pilota, štartovného čísla a linkou na prednej hrane modelu. Stačilo krátke zaškolenie a aj úplne nové hostesky zvládli nasadzovanie bez problémov. Po minútovom tréningu sa odštartoval pretek na 1 minútu. Výsledok z tejto jazdy (kolá a metre) sa zapísal každému do pasu. Priebežne sa uverejňovalo poradie na výsledkovej tabuli, ako i na monitoroch. Po skončení rozjazd postúpilo 10 najlepších do semifinále. Toto sa už jazdilo na 5x 1 minútu s tým, že sa nezapisovali metre po každej jazde, ale iba na konci. Každá jazda sa štartovala zo štartovnej čiary. Zo semifinále postúpilo 5 najlepších do finále na 5x 2 minúty. Víťazi finále dostali hodnotné reklamné predmety od sponzora, vychutnali si pocit stáť na stupni víťazov a pokiaľ to majiteľ diskotéky povolil, mohli si aj zastrikať 3 litrovým šampanským.

Vlado Okáli

Foto: autor

bojová technika



Dvě zprávy z HÚ AČR



Nové přírůstky do Leteckého muzea ve Kbělich

Světznámé letecké muzeum v Praze 9-Kbělích, které je jednou ze součástí Historického ústavu Armády ČR, má nové exponáty. Koncem loňského roku získalo francouzský cvičný proudový letoun **Fouga CM-170 Magister**, který byl jakýmsi současníkem československého cvičného proudového letounu Aero L-29 Delfín. CM-170 bylo získáno od francouzského sběratele výměnou za stíhačku MiG-21. Francouzský letoun nyní čeká (v částečně rozloženém stavu) na kompletaci a další expoziční využití.

Není to však jediný z očekávaných přírůstků. Naopak, těsně před koncem roku přibyly i další. **CA-27 Sabre**, jehož prapůvod je ve Spojených státech, kde jej označovali F-86 Sabre, v Austrálii byl vyráběn v licenci. Tyto letouny se staly páteří amerického stíhacího letectva v průběhu války v Koreji, kde soupeřily se sovětskými stíhačkami MiG-15. F-86 Sabre byl získán výměnou za MiG-23 vyřazený z výzbroje AČR, a za ztrosky cvičného letadla Let C-11. Dalšími přírůstky jsou dva francouzské cvičné letouny **Morane Saulnier MS-230 a Nord 1101**. Morane Saulnier je hornoplošník na němž za 2. světové války létali ve Francii i českoslovenští letci. Dolnoplošník Nord je vlastně francouzskou motorovou variantou původně německého letadla Messerschmitt Bf 108 Taifun. Oba byly získány za dvojici sovětských bitevních letadel Iľjušin Il-10, které až do počátku devadesátých let stály jako pomníky na severní Moravě. Po delší době šlo o dosud největ-

ší rozsah výměn, které muzeum učinilo. A ještě několik informací o tomto muzeu. Letecké muzeum HÚ AČR Praha-Kbely bylo založeno v roce 1968 a v loňském roce oslavilo již 30 let svého trvání. Rozkládá se na ploše více než 10 000 m² (využívá prostor původně první letecké základny vzniklé po roce 1918 na území nově vzniklé ČSR, která stála v roce 1923 u kolébky naší civilní letecké dopravy). Ve čtyřech expozičních halách a na otevřených prostranstvích je vystaveno 150 letadel (ve sbírkách je jich 270). Nevystavená letadla jsou uložena v depozitářích, neboť muzeum nemá dostatek expozičních hal. Sbírkový muzea jsou obdivovány na celém světě, a ve sbírkách je i řada světových unikátů. Kbelské muzeum vlastní - jako jediné na světě - jednomístnou i dvomístnou verzi proudového letounu Messerschmitt Me-262, tedy typu, který byl prvním proudovým letounem nasazeným bojově v závěru 2. světové války.

Jiří Rajlich

vedoucí OMEExp. HÚ AČR

(ADRESA MUZEA: Mladoboleslavská ul., Praha 9- Kbely. Otevřeno: květen až říjen, 10 až 18 hodin - mimo pondělí a pátku).

Motocykl v armádě

Pod tímto názvem byla koncem loňského roku otevřena v Armádním muzeu HÚ AČR Praha 3-Žižkov neobvyklá výstava motocyklů. Jde o první takto zaměřenou monotematickou výstavu v České republice. Výstava mapuje především používání motocyklů v československé armádě, stranou však nezůstávají ani významné typy ji-



Na ilustračním snímku z výstavy je vojenský speciál Ikar typ A z roku 1928 (vpravo) a Harley-Davidson 1000 ze stejného roku.

ných armád. Vystaveno je na třicet motocyklů z období let 1904 až 1984, včetně různých unikátů, např. Laurin & Klement, Walter, vojens. speciál Ikar, Jawa „Pérák“ atd., výstavu doplňují související exponáty, např. pokrývky hlavy motocyklistů (přilby). Zajímavě je řešeno celkové uspořádání exponátů. Ty jsou umístěny v malých dioramatech na nakloněných pódiích, což jednak dotváří celkovou atmosféru u jednotlivých motocyklů, jednak jsou dobře vidět konstrukční detaily strojů. Překvapením jistě bude expozice u vchodu na výstavu - motocykl L&K stojí u vjezdu na letiště rakousko-uherské armády, nad nímž se vznáší pozorovatelský balón; pro pamětníky je vystavena dobově zařízená dílna ze třicátých let.

Výstava je otevřena až do 31. 5. 1999, (ADRESA MUZEA: U památníku 2, Praha 3-Žižkov. Otevřeno: květen až říjen, 10 až 18 hodin-mimo pondělí a pátku, listopad až duben, 9 až 17 hodin-mimo soboty a neděle).

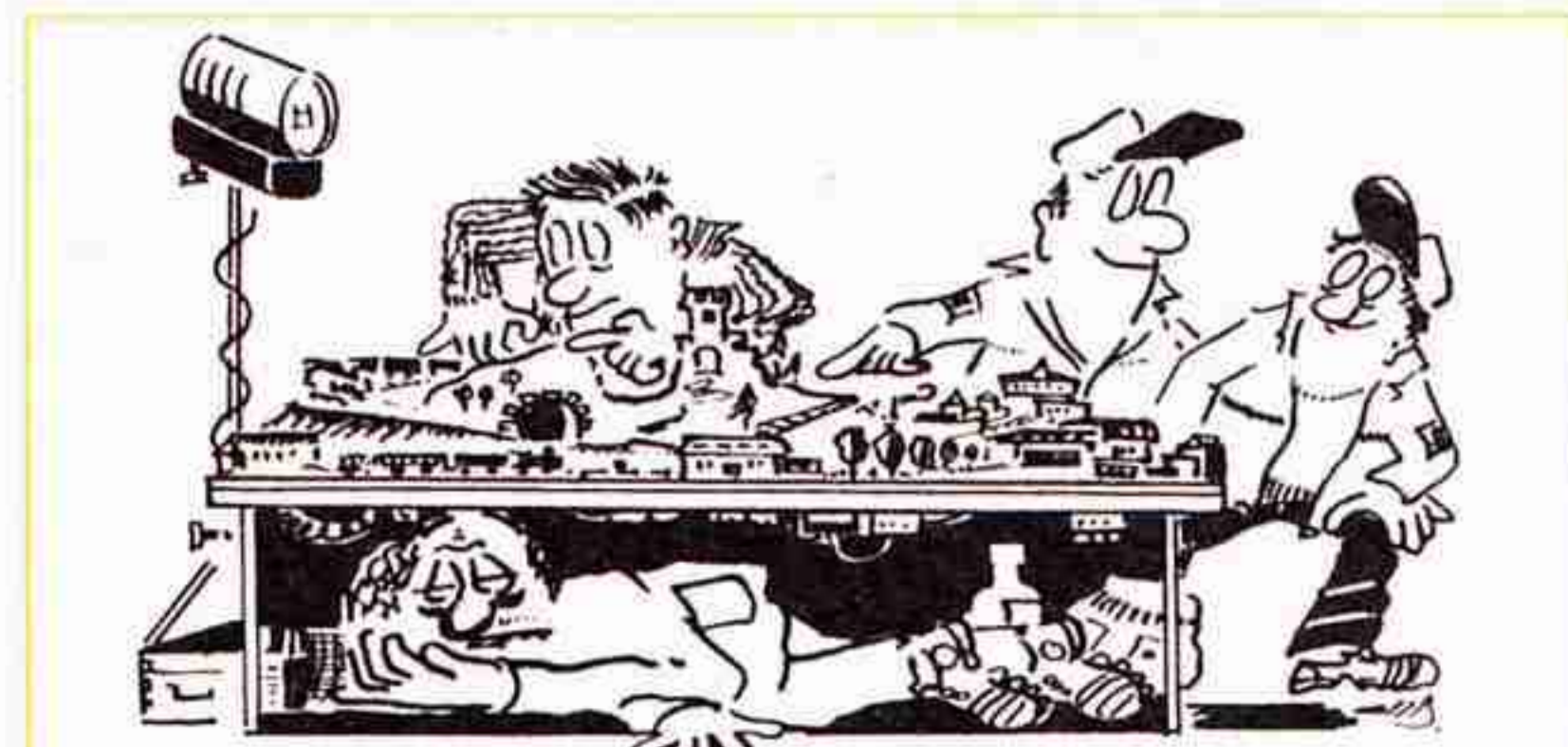
PL

Foto: autor

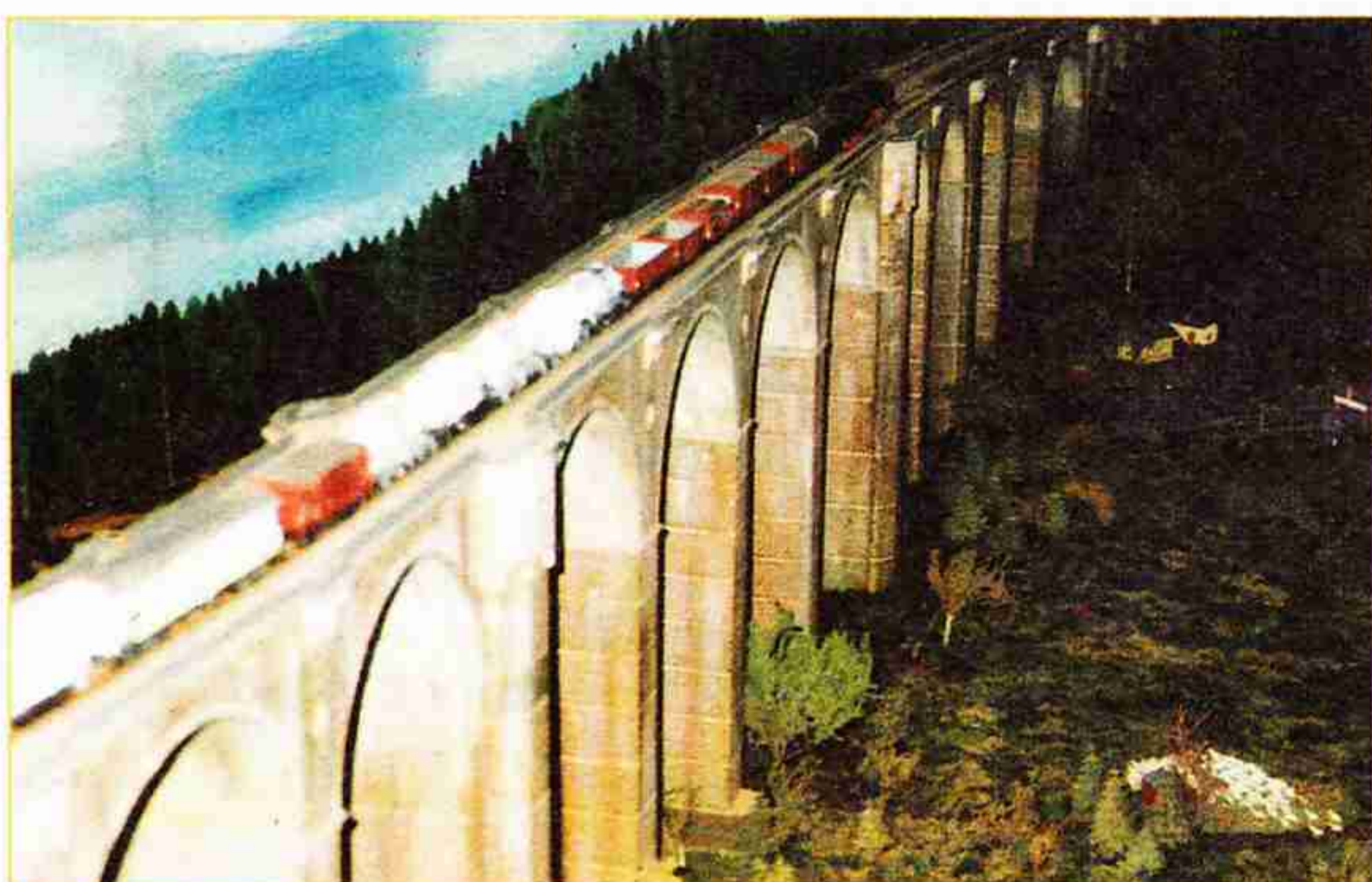
VÝSTAVY A ŽELEZNICE

Již několik stránek tohoto periodika bylo věnováno různým modelářským odbornostem, které byly prezentovány na modelářských výstavách v Lipsku (MODEL & HOBBY) a v Praze (MODEL hobby 98). Zatím se nedostalo na železniční modelářství.

dnes už jsou vyráběny modely starých parních lokomotiv s digitálním vybavením. To je vlastně kombinace, která se mohla objevit právě jenom u modelů. Firma JATT nabízela mezi novinkami např. kotlové vozy ARAL a Leuna, sněhový pluh železnic DB z III. epochy (obr. 3) a další potřebná vozidla.



„To my jdeme na výstavu s bombou - vidíš? Úplně přírodní bezdomovec!“
M. Doubera



Obr. 1

„Flöhatalviadukt“ přejíždí právě rychlík do Freibergu tažený parní lokomotivou.

Lipská výstava, která je nepoměrně větší než ta pražská, prezentovala samozřejmě velké množství železničních modelů a veškerého souvisejícího příslušenství. Velká nabídka byla samozřejmě dána i množstvím výrobců v německy mluvících zemích a také tím, že v Německu je „Modelleisenbahn“ ve velké oblibě. Bylo zde vše, od nejmenší velikosti Z (měř. 1:220) s rozchodem 6,5 mm, až po tzv. zahradní železnici velikosti G (1:22,5) s rozchodem 45 mm. Předností je, že kromě výrobců prezentují své práce (např. kolejiště) i modelářské kluby.

Jedno z nejrozsáhlejších kolejišť prezentoval „domácí“ lipský klub „Friedrich List“. Jejich kolejiště v měřítku 1:87 (tj. H0) byla zajímavá - kromě poměrně velké rozlohy (šířka 1,7 m, délka 12 m, výška s pozadím 1,8 m) - především tím, že znázorňuje skutečný úsek trati kdy viadukt na trati z Drážďan do Freibergu překračuje ve velké výšce údolí s řekou Flöhatal. „Flöhatalský“ viadukt vyhlíží i v měřítku 1:87 impozantně (obr. 1), délka skutečného viaduktu je 325 m a výška nad údolím cca 43 m. Kolejiště je v přední části řešeno podle skutečnosti, pak se trať vrací skrytým tunelem zpět aby uzavřela kolejový okruh (odstavné koleje pro „odjeté“ vlaky jsou umístěny v tomto tunelu). Provoz na kolejišti však nepůsobí jednotvárným dojmem, protože pod viaduktem křížuje hlavní trať s nádražím Falkenau další trať s nádražím Hetzdorf-Flöhatal. O tom, že je vše zpracováno naprosto přesně modelově není snad nutno psát.

Bližící se zimu evokovalo firemní kolejiště H0 firmy Fleischmann (obr. 2) v „zimním“ provedení. Nabídku kolejových vozidel má tato známá firma velkou, paradoxem je, že

Zastoupen byl i populární Märklin, nabízející modely velikosti H0 a Z. V nedávném televizním pořadu byl dotaz co to je - v souvislosti se železnici - krokodýl. Švýcarská elektrická lokomotiva Be 6/8 13305 „Krokodil“ (velikost H0) od „Märklina“ je na dalším snímku (obr. 4). Již před rokem 1989 se daly koupit železniční modely od firem Piko a Zeuke. Na tradici TT Zeuke navazuje v současné době firma TT Tillig (viz podrobný článek v č. 10/98). Jejich „lipské“ kolejiště vidíte na pátém snímku (obr. 5). Tam právě přejíždí nákladní vlak vedený již několikrát zmiňovanou „dvaapadesátkou“ železniční most. Pro předvedení zahradní železnice

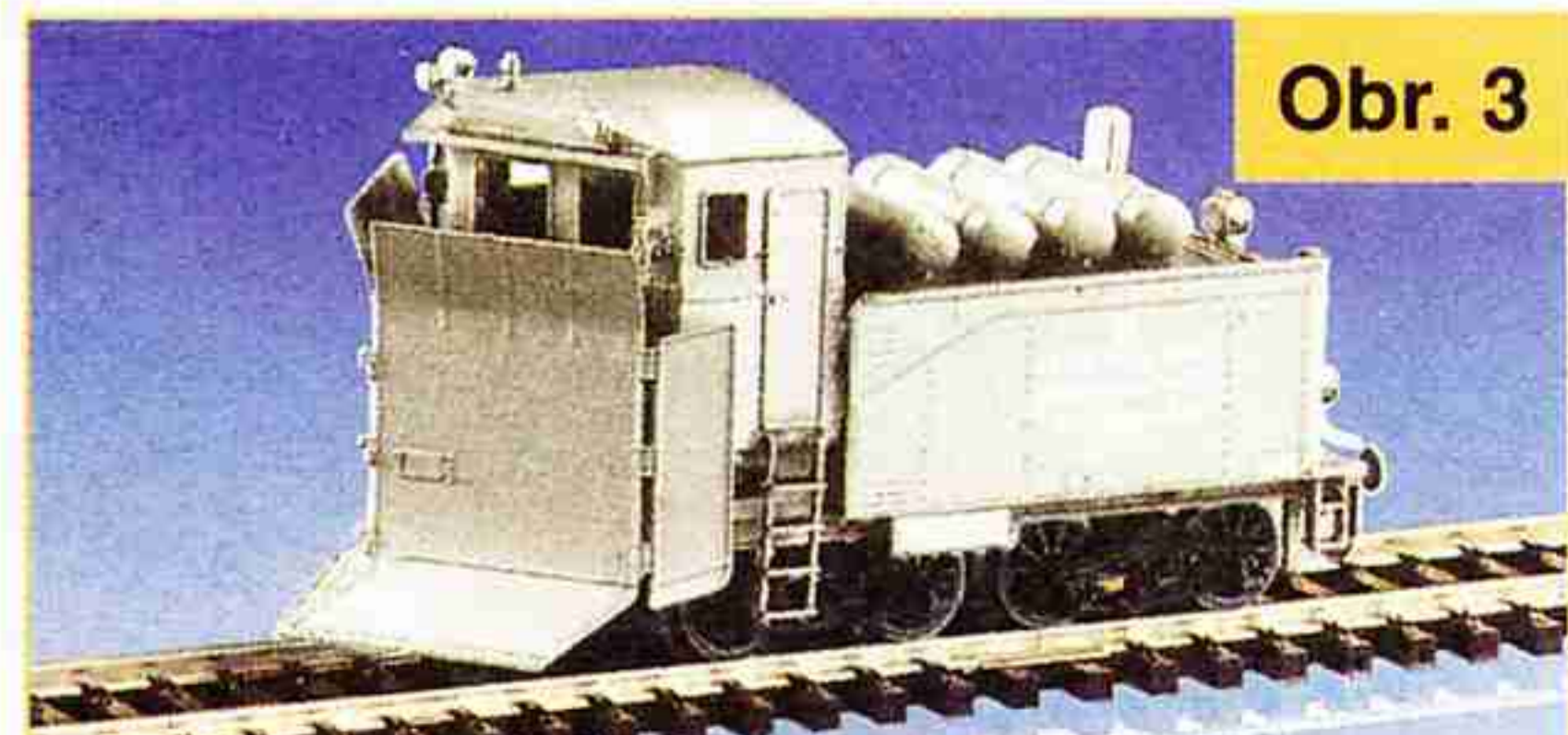
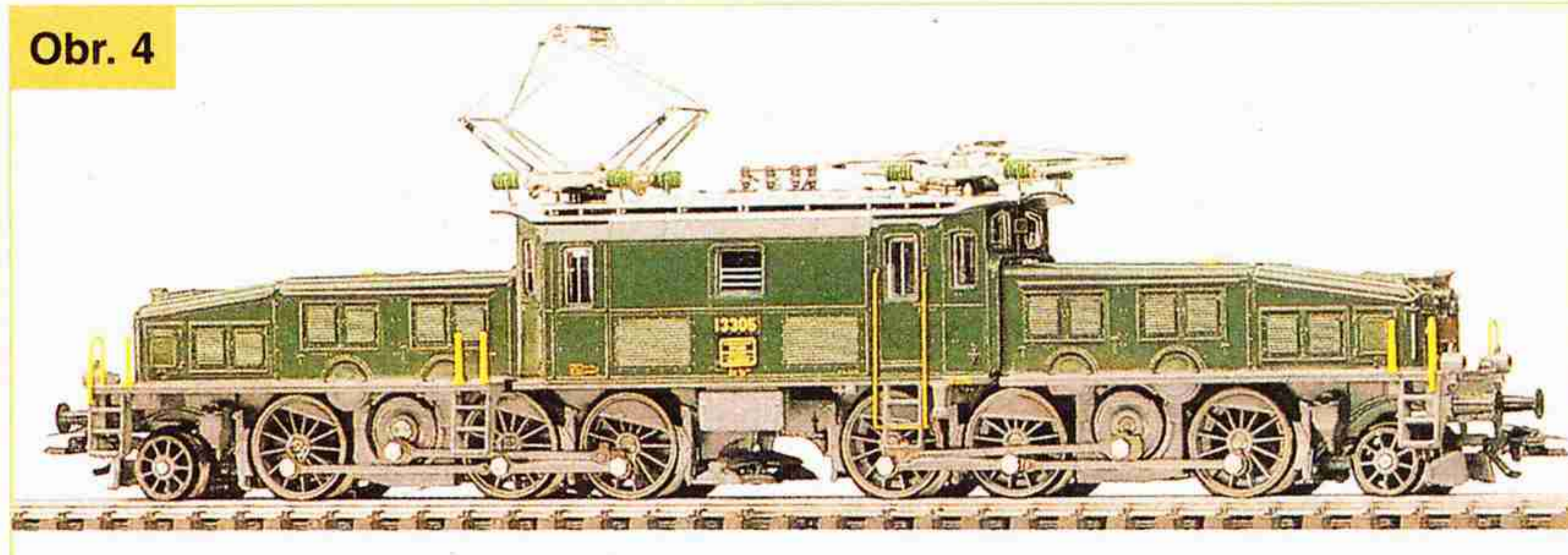
Lehmann (LGB) nelitovali pořadatelé námahy a připravili v hale vhodné prostředí s pravou zeminou a vegetací (obr. 6). Příznivci železnic zde mohli najít také firmy Roco, Sachsenmodelle, Trix, berlínský TT-Club a další vystavovatele.

Ani výstava v Praze nebyla ochuzena o modely železnic, i když zdejší nabídka byla o poznání menší. Velký zájem vzbudilo rozlehlé tovární kolejiště rakouské firmy Roco (obr. 7, 8), které bylo vystaveno ve spolupráci s pražskou firmou Krokodil. Zajímavé bylo také kolejiště velikosti N na stánku AŽD Praha (obr. 9), na kterém bylo prezentováno nové zabezpečovací zaříze-

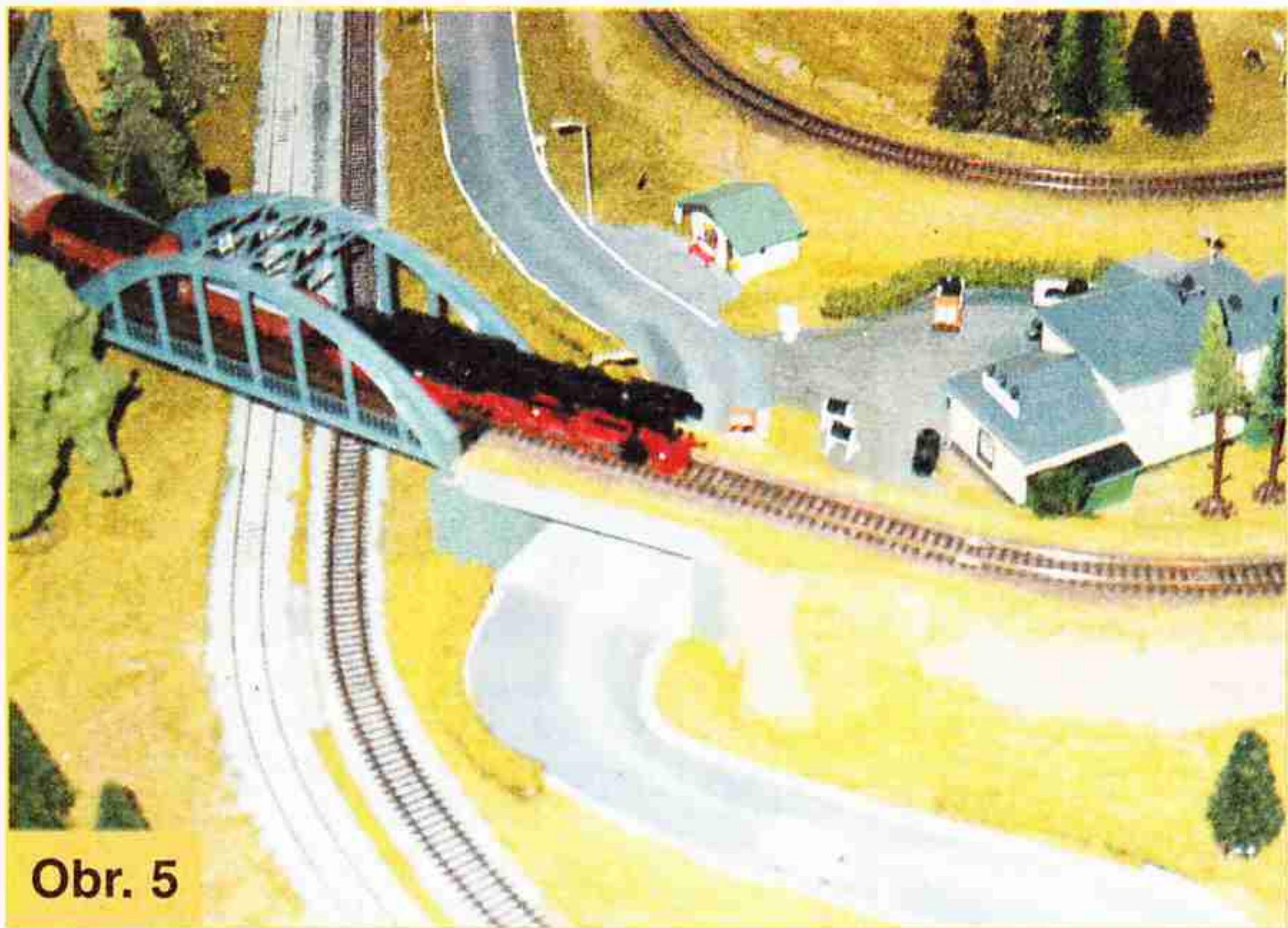
Obr. 2



Obr. 4



Obr. 3



Obr. 5



Obr. 6



Obr. 7



Obr. 8

ní SZZ-ETB (ESA 11, ESA 22). „U krále železnic“ byly nabízeny také pulzní regulátory (fa Setronic Praha), které se při ovládání modelů trakčních vozidel prosazují stále více díky realistickému pohybu těchto vozidel. Další nabídka pro příznivce železničních modelů byla např. v expozici plzeňských firem HOSAM a Model Train, byla zde i firma Hračka a modely Vacek.

K železnici patří také malé modely automobilů, kterými se dají „oživit“ cesty a silni-

ce na kolejišti. Zde mohla posloužit velká expozice firmy Fox toys např. německými modely Herpa (1:87). Pozadu nezůstali ani čeští výrobci. Ve společném stánku pražských firem MAC production a SDV model se daly koupit automodely velikosti H0. Novinkami byly např. těžký vojenský tahač Tatra T-813 6x6 (SDV - viz „Model roku“ v č. 1/99) a třinápravový vojenský automobil ZIL 131 (MAC - viz Novinky pro Vás v č. 1/99), které jsou dodávány jako plastické

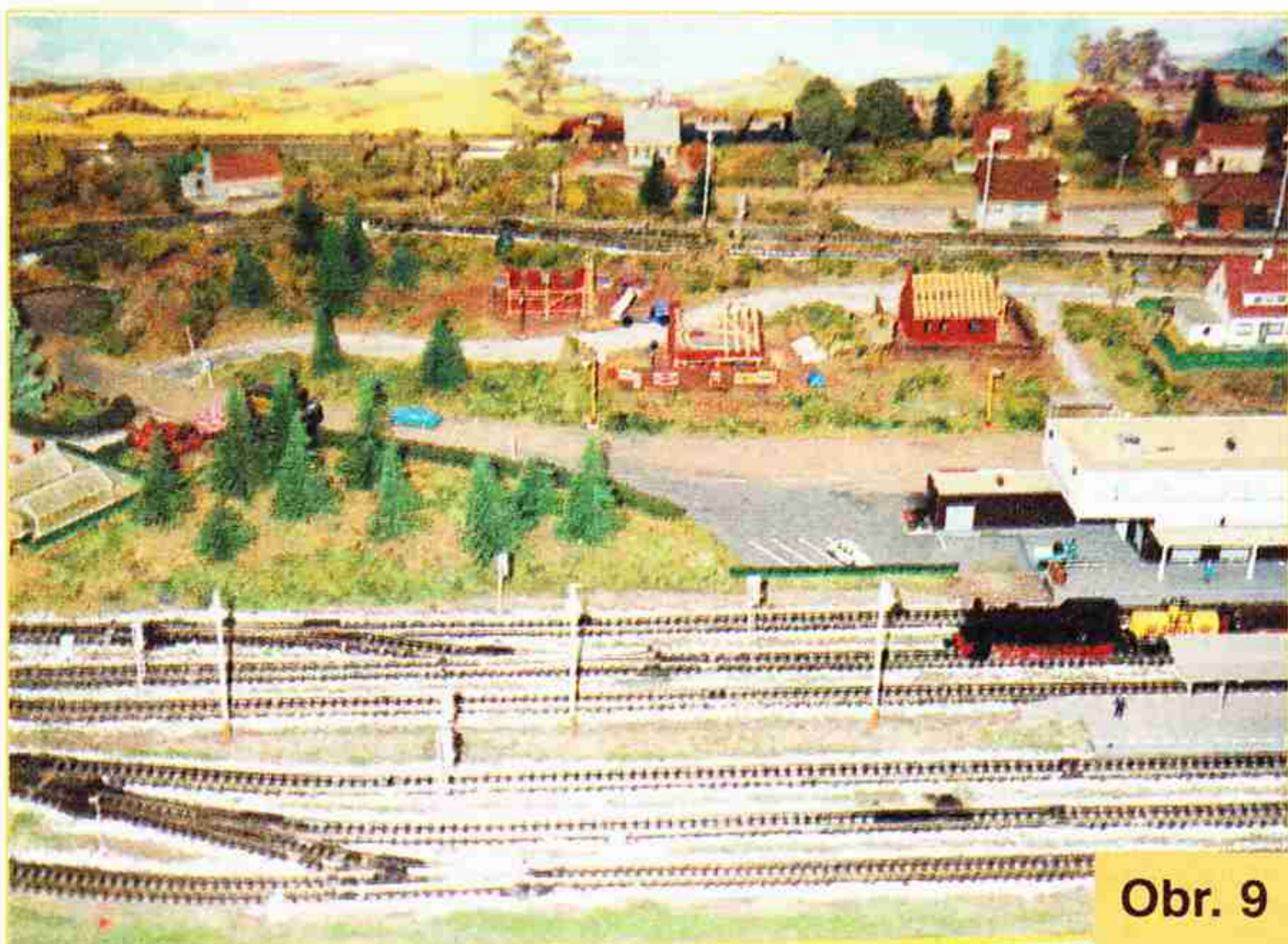
stavebnice. (V loňském č. 9 jsme představili model tanku Praga LT-38 od fy SDV.)

Na závěr ještě jedna zajímavost. Kdo rád slepuje modely z papíru ten si jistě přišel na své ve stánku WDS-Minibox. Tam bylo vystaveno kolejiště v měřítku 1:300 sestavené výhradně ze „slepovaček“ tohoto výrobce (obr. 10). Tyto modely - ať už stavby, auta, lokomotivy, vagony, stromy, přírodní útvary atd. - se dají využít i k do-tvoření kolejiště velikosti Z. Je škoda, že se výrobce nepřidržel zavedeného mezinárodního měřítka 1:220, ale především u budov, stromů atd., není rozdíl měřítek příliš patrný a nepopíratelnou výhodou je autentický vzhled a láce těchto modelů.

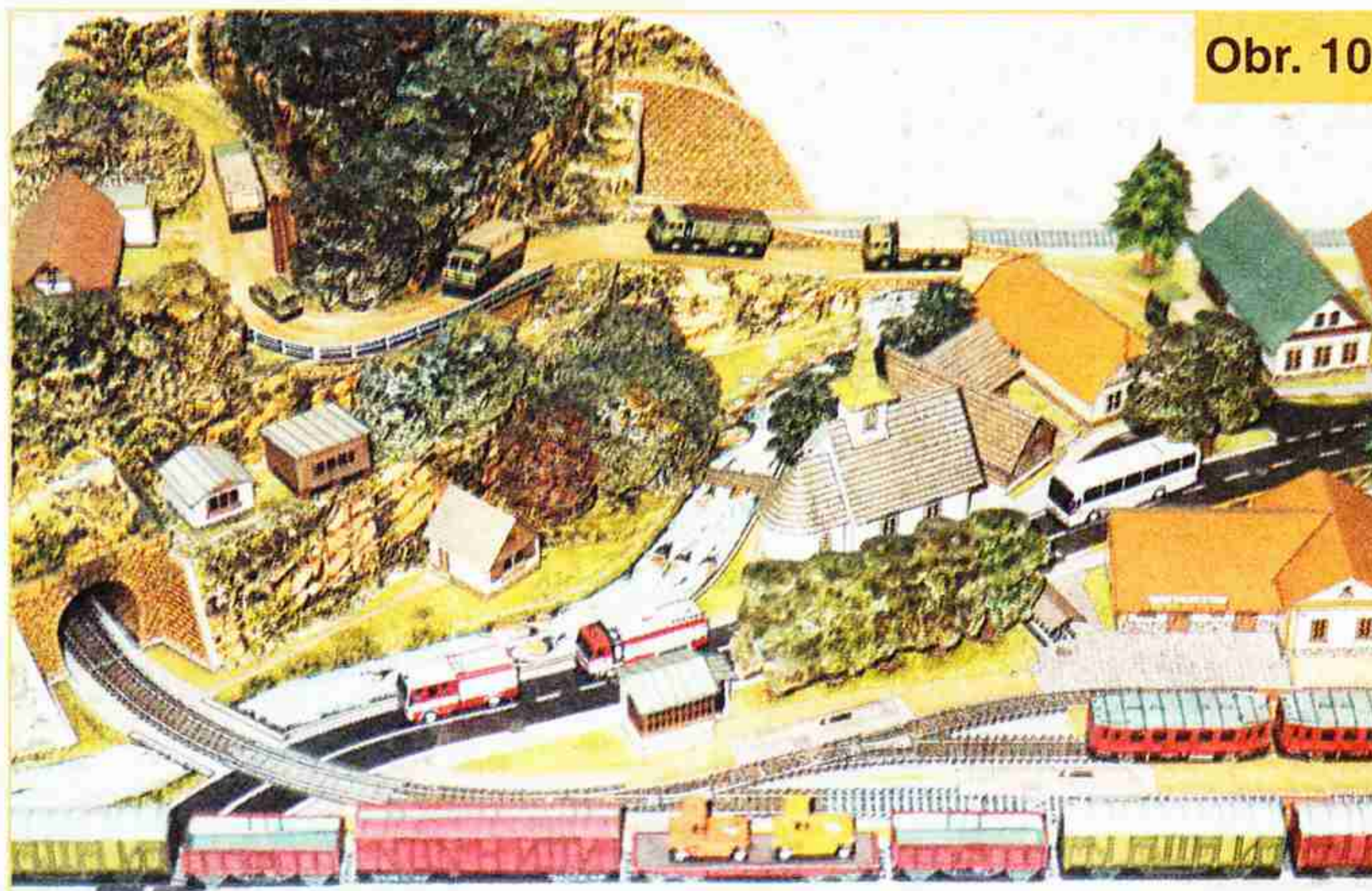
Doufám, že jsem tímto stručným výčtem exponátů z lipské a pražské modelářské výstavy splatil alespoň částečně dluh příznivcům železnic. Kdo chce vědět i vidět víc, musí takovéto výstavy v letošním roce navštívit.

L. Putz

Foto: autor a archiv



Obr. 9



Obr. 10



Zajímavá rychlíková parní lokomotiva BR 015 z roku 1925 s tendrem v modelovém provedení (N) od firmy TRIX.



Lokomotivní depo s točnou na „pražském“ kolejišti fy Roco.

HMOTA PRO MODELÁŘE

V poslední době jsem se „setkal“ se zajímavým materiálem, který by se dal dobře využít pro tvorbu „doplňků“ ke kytům, pro tvorbu dioramat, ale dá se využít prakticky všude, kde potřebujeme něco vymodelovat - kopyta pro formy, doplňky, details, figurky atd. Jde o materiál velmi podobný plastelině, pouze s tím rozdílem, že na vzduchu tvrdne. Už za několik minut, pokud jej ponecháme v klidu, začíná tuhnut. Za několik desítek minut téměř ztvrdne a úplné vytvrzení nastává za 24 hodin. (Nepoužitá hmota musí být uchovávána bez přístupu vzduchu.) Výhodou je, že i k vytvrzené hmotě se dá přidávat další, stačí jen styčnou plochu navlhčit vodou s několika kapkami lepidla, např. Herkulesu. Na styčné ploše se vytvoří mléčná kašička a na ni se dá přitisknout nový materiál. Za několik vteřin přilne a po několika minutách drží, že se ani při modelování se neodloučí. Vytvrzená, ale i zavdlá hmota se dá vlhkým hadříkem či houbičkou, případně štětcem vyhladit. Úplně vytvrzená se dá také řezat, brousit a vrtat.

Vlastní způsoby opracování si musí každý odzkoušet sám. Dřív než se pustí do modelování pracovního modelu, který

by pak neodzkoušeným zásahem mohl poničit. Totéž platí o barvení.

V balíčku (výhodou je, že jde o „hotovou“ hmotu, která se nemusí připravovat mísením ze dvou složek) je přibližně 15 dkg a cena se pohybuje okolo 55 Kč. K dostání je v obchodech se školními potřebami většinou hned vedle plastelíny. Hmota je balena v celofánovém sáčku (obdobně jako ostatní materiály a výrobky této firmy - Jovi, Španělsko; dováží pražská firma Daver) a najdete jí pod názvem „Pasta Endurecible - Air hardening Modelling Clay“. Balíček je bílý, název je v modrém šikmém pruhu. Je to materiál jehož je za příznivou cenu slušné množství. Výhodou je jednosložkové provedení a dostatečné množství, nevýhodou „slabý“ návod. Ale jde o materiál s jednoduchým pracovním postupem a práce s ním je celkem příjemná. (Nemusí se vařit jako např. modurit.) Snad jen sádra je na tom příznivěji s cenou, ale ne všem vyhovuje. Jsou sice modeláři, kteří nedají na sádru dopustit, ale tato informace je míněna jako rada pro ty, kteří hledají svůj materiál nebo chtějí vyzkoušet jinou modelařinu. Víím o čem píšu, sám jsem prošel téměř všechny modelářské obory (s výjimkou

RC modelařiny, začínám však s RC bojovou technikou). Nyní se zabývám především stavbou, úpravou a sbíráním aut v měř. 1:87, bojovou technikou a dioramaty v měř. 1:35, 120mm figurkami, občas postavím pro někoho ze známých „vláčekový“ panel. Ostatním modelářům přeji hodně úspěchů a radosti z modelařiny, která má být hlavně odpočinkem a zábavou a ne honbou za tituly a cenami.

Fr. Horák

MODELY & HUDEBNÍ NÁSTROJE

Nově též modelová železnice!

AKCENT

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

REVELL ACADEMY TAMICA HASEGAWA ERTL HELLER ITALERY DRAGON

Možnost zaslání požadovaného zboží na dobírku !!!

MODELY BAZAR

PRODEJ A VÝKUP
MODELÁŘSKÉHO ZBOŽÍ, KOMISNÍ PRODEJ

Sortiment HITEC, ROBBE • výhodné ceny

Otevírací doba: Po-Čt 16.30-19.00, po předchozí dohodě možno i jindy

JH-Model

Azalková 37, 102 00 Praha 10, tel: 02/75 58 25

WILLIAMS BROS INC.
SAN MARCOS, Ca - USA

- maketové RC doplňky 1:32 až 1:4 (motory, kulometry, podv. kola, piloti)
- kity 1:72 (C-46 Commando, Boeing 247, Martin B-10B, Gama a další)
- kity 1:32 (P-35, Sparrowhawk, Caudron, Gee Bee, Wedell-Williams a další)
- kity 1:48 (Autogiro, Ford Fliwer a další)
- kity 1:87 / H0 (stavebnice US aut - 25 typů, budov, skladů a letadel)

STANDARD

LEWIS

(MODEL s.r.o. - dovozce)

MINIFORM
spol. s r.o.
Česká republika

VÝROBA AUTOMOBILOVÝCH A ŽELEZNIČNÍCH MODELŮ

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

SRC

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

H0

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

(MODEL s.r.o. - výhradní distributor)

GONIO Trhové Sviny Česká republika

PŘESNÉ MODELY PRO SBĚRATELE

Kübelwagen Schwimmwagen Willys Jeep Halftrack

1:24 (20 typů)

(vyrobena z plechu)

ČESKÁ AUTODRÁHA

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

osmička JUNIOR

okruh TYRRELL

ovál FORMULA 1

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

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

HO SCALE epoche IV/V

EURO-SCALE HERSTAL, BELGIE

Novinka

LIMITOVANÉ SÉRIE (lepty, kinematika, potisk)

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

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

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

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

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

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

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

MODEL SPOL. S R.O. PLZEŇSKÝ MODELÁŘ

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

RC sortiment: TAMIYA ROBBE-FUTABA robi

Poznamenejte si DO KALENDÁŘE soutěže 1999

Jak je dobrým zvykem, snažíme se co nejdříve zveřejnit „Kalendář modelářských akcí“. Poněkud tomu brání uzávěrky (ať již tohoto periodika nebo vlastních kalendářů odborností), ale již v tomto čísle najdete alespoň některé termíny akcí, které jsou pro tento rok připraveny.

-re-

LETADLA

(1. část)

Schneiderův pohár do r. 1914 (kateg. Moř, Mpist včetně soutěže tyčkových modelů LRS a Klikar. Soutěž minimaket bude vyhodnocena jako otevřená pro všechny typy a zvláště pro hydroplány dobově patřící do období „Schn. pohár do r. 1914“), **13. 3.**

OPENSACLE 99 (kateg. Mmin - minimakety v měř. 1:20 (pohon gumou); MCO2 + El. - minimakety „Memoriál Ivana Sedlára“ (pohon CO2 + elektromot.); BV-1 - oldtimery do r. 1954 (malé gumáky s pevnou vrtulí), Brno-Medlánky, **29. - 30. 5.**

Přihlášky „Pohár“ a „Open“ - Ing. Lubomír Koutný, Záhřebská 33, 616 00 Brno)

RAKETY

(1. část)

Mistrovství Evropy: Jugoslávie, Novi Sad, **11. - 18. 9.**

Mezinárodní soutěže: Světový pohár (soutěž č. Ra-01), **29. - 30. 5.** (5. - 6. 6.), Praha (kateg. S6A, S8E, S8E-P, S9A)

Mistrovství ČR (soutěže č. Ra-02 až 08):

02. Hradec Králové (S3A, S4B, S6A) **17. 4.**

03. Letovice (S3A, S4B, S6A) **1. 5.**

04. Sazená (S3A, S4B, S6A) **22. 5.** (29. 5.)

05. Brno (S1A, S5C - mistr. juniorů) **29. - 30. 5.**

06. Liberec (S3A, S4A, S6A - **M ČR žáků**) **18. - 20. 6.**

07. Třebíč (S3A, S4B, S6A, S8E) **28. 8.**

08. Krupka (S3A, S4B, S6A, S7, S8E) **2. - 3. 10.**

Oblastní a veřejné soutěže

(č.09 až 37, resp. 09 až 20):

09. Havířov (NS21A - klubová) **6. 2.**

10. Liberec (S6A, NS21A - klubová) **26. 2.**

11. Plzeň (S3A, S4A, S6A - klubová) **20. 3.**

12. Hradec Králové (S3A, S6A - okr. přebor žáků) **27. 3.**

13. Mladá Boleslav (Memor. ing. Zapletala) **27. 3.**

14. Liberec (S3A, S4A, S6A - okr. ž.) **3. 4.**

15. Letovice (S3A, S6A - okr. ž.) **4. 4.**

16. Bučovice (S3A, S4A - okr. ž.) **4. 4.**

17. Brno (S3A, S4A, S6A, NS21A,

NS21C - okres. přebor žáků) **11. 4.**

18. Plzeň (S3A, S4A, S6A - okr. ž.) **17. 4.**

19. Mladá Boleslav (S3A, S6A - okr. ž.) **17. 4.**

20. Třebíč (S3A, S6A - okr. ž.) **24. 4.**

Adresy pořadatelů:

01, 04: Josef Říha, Plickova 553/21, 149 00 Praha 4

02, 12: Ing. Evžen Souček, M. Horákové 268, 500 06 Hradec Králové

03, 15: Jiří Kašpar, Skrchov 3, 679 65 Skrchov

05, 17: DDM Brno, Dornych 2, 656 20 Brno

06, 10, 14: YMCA kluby, Karel Řeháček, Alšova 14, 460 01 Liberec 15

07, 20: Oldřich Ježek, Ruská 2, 674 01 Třebíč

08: Karel Pecka, K. Čapka 295, 417 42 Krupka

09: Jaromír Chalupa, Balzacova 3, 736 01 Havířov

11, 18: SMT Plzeň, Sady Pětatřicátníků 3, 301 24 Plzeň

13, 19: František Krejbich, Pražská 252/65, 293 01 Mladá

Boleslav

16: Jan Pukl, Součkova 126, 685 01 Bučovice

(POKRAČOVÁNÍ)

LODĚ

(1. část)

Mistrovství světa NAVIGA: ČR, Duchcov (sekce M bez A/B), **10. - 15. 8.** - KLM Royal Dux (Václav Vrba, Máchova promenáda 2, 419 01 Duchcov)

Mezinárodní soutěže

(soutěže č. Lo-01 až 03):

01. Kroměříž (C) **23. - 25. 4.**

02. Kolín (F5-M) **5. - 6. 6.**

03. Duchcov (FSR-V) „Royal Dux Boh.“ **2. - 4. 7.**

Mistrovství ČR (č. 11 až 40):

Seriál FSR-V

11. Radčice (Memor. J. Škvareniny) **22. - 23. 5.**

12. Pardubice (Břehe u Přelouče) **29. - 30. 5.**

13. Přerov (Lužany u Jičina) **19. - 20. 6.**

14. Moravské Budějovice (Jackov) **28. - 29. 8.**

15. Vysoké Mýto (rybník Chobot) **24. - 25. 9.**

Seriál EX

16., 17. Pardubice **22. - 23. 5.**

18., 19. Podivín **19. - 20. 6.**

20., 21. Náměšť nad Oslavou **28. - 29. 8.**

22., 23. Kuželov **11. 9.**

24., 25. Mar. Údolí (Dolní Žleb u Št.) **25. - 26. 9.**

36. M ČR Kroměříž (C) **23. - 25. 4.**

37. M ČR Plzeň (Eco, Mono, Hydro, FSR 2 kg) **28. - 30. 5.**

38. M ČR Borohrádek (F1, F3) **11. 7.**

39. M ČR Kolín (F5-10) **19. 6.**

40. M ČR žáků České Budějovice (EX-500, EX-Ž, F2-Ž, FSR Eco standard) **11. - 13. 6.**

Oblastní přebory žáků (č. 41 až 48):

41. Střední Čechy (Mladá Boleslav) **1. 5.**

42. Severní Čechy (Jablonec n. N.) **1. 5.**

43. Jižní Čechy (České Budějovice) **22. 5.**

44. Západní Čechy (Plzeň) **24. 4.**

45. Východní Čechy (Pardubice) **1. 5.**

46. Jižní Morava (Náměšť nad Oslavou) **29. 5.**

47. Severní Morava (Havířov) **1. 5.**

48. Praha

Adresy pořadatelů:

01, 36: Ing. Ivan Grňa, K. Rudého 3798, 767 01 Kroměříž

02: Ing. Bohuslav Kohlíček, Tyršova 766, 280 00 Kolín II

03: Václav Vrba, Máchova promenáda 2, 419 01 Duchcov

11: Ing. Martin Kadeřábek, Radčice 96, 468 22 Železný Brod

12, 16, 17, 45: Josef Navrátil, Dr. Krpaty 1389, 530 03 Pardubice

13: Miroslav Novotný, Optiky 2, 750 00 Přerov

14: Miroslav Petr, St. Slavíka 1429, 676 02 Moravské Budějovice

15: Bohuslav Beneš, Chmelova 445/III, 566 01 Vysoké Mýto

18, 19: Viliam Hoblák, Sadová 854, 691 45 Podivín

20, 21: Jaroslav Suchý, Palackého 588, 675 71 Náměšť nad Oslavou

22, 23: Ing. Ludvík Kostelanský, 696 73 Kuželov 154

24, 25: František Jozíf, Ciolkovského 460, 783 65 Mariánské Údolí

37, 44: Stanislav Mašek, Na Belánce 9, 320 22 Plzeň

38: Jiří Špinar, Čechova 24, 517 24 Borohrádek

39: Ladislav Staněk, Tyršova 767, 280 00 Kolín II

40, 43: Ing. Cyril Macho, Husova 45, 370 05 České Budějovice

41: Otakar Holan, Václavkova 932, 293 01 Mladá Boleslav

42: Ing. Zdeněk Tomášek, Střelecká 3, 466 Jablonec nad Nisou

46: Ing. Antonín Kratochvíle, Zborovská 789, 675 71 Náměšť nad Oslavou

47: František Chmelka, Kpt. Jaroše 789, 735 14 Orlová-Lutyně

48: Ing. Vratislav Švorčík, K domku 388, 252 42 Jesenice

(POKRAČOVÁNÍ)

AUTA

(1. část)

Slot Racing Car**Mistrovství světa:**

Kateg. G7, G27: Švédsko, Monsteras, **14. - 16. 5.**
PR/24, F1/32, ES/32, ES/24: Kanada, Niagara Falls, **7. - 14. 8.**

Mistrovství Evropy:

G27 týmy: Česká republika, Plzeň, **25. - 27. 6.**
G7, G27: Finsko, Seinajoki, **24. - 26. 9.**

Mistrovství ČR (seriály):

GRAND PRIX (F1/32, ES/32, ES/24, PR/24 týmy): **5. - 7. 2.** Pardubice; **19. - 20. 3.** Brno; **7. - 9. 5.** Praha A; **18. - 19. 6.** Jihlava; **10. - 11. 9.** Plzeň; **3. - 4. 12.** Nová Paka.

WING CAR (G7, G27): **29. - 30. 1., 26. - 27. 2.** Plzeň; **9. - 10. 4.** Zlín; **22. - 23. 10.** Plzeň; **19. - 20. 11.** Zlín.

MORAVA OPEN (G12, PR/32): **22. - 23. 1.** Mariánské Údolí; **5. - 6. 3.** Olomouc; **23. - 24. 4.** Znojmo; **11. - 12. 6.** Vítkov; **17. - 18. 9.** Žďár nad Sázavou; **16. - 17. 10.** Jihlava; **19. - 20. 11.** Brno.

FORMULE (PF/32, PF/24): **5. - 6. 3.** Most; **2. - 3. 4.** Slaný; **25. - 26. 6.** Jihlava; **17. - 18. 9.** Praha A; **15. - 16. 10.** Soběslav; **19. - 20. 11.** Strakonice. CESTOVNÍ a SPORTOVNÍ VOZY (PC/32, GT/24): **26. - 27. 3.** Nová Role; **16. - 17. 4.** Cheb; **11. - 12. 6.** Praha A; **22. - 23. 10.** Slaný; **5. - 6. 11.** Praha 7; **3. - 4. 12.** Most.

PLA-FIT a OLDTIMER (mítinky - Pla-Fit, Old Timer): **29. - 30. 1.** Most; **12. - 13. 3.** Praha E; **21. - 22. 5.** Praha 7; **24. - 25. 9.** Cheb; **12. - 13. 11.** Praha A.

BOHEMIA CUP (PC/24): **12. - 14. 2.** Ostrov nad Ohří; **16. - 18. 4.** Praha A; **18. - 20. 6.** Jablonné v Podještědí; **27. - 28. 8.** Žďár nad Sázavou; **22. - 24. 10.** Pardubice; **17. - 19. 12.** Jihlava.

POHÁR ELGAS (G15): **23. - 24. 4.** Pardubice; **4. - 5. 6.** Nová Paka; **3. - 4. 9.** Žďár nad Sázavou; **12. - 13. 11.** Jihlava; **10. - 11. 12.** Pardubice.

MISTROVSTVÍ ČR žáků (ml. žáci - ŽV, ŽG12, ŽPR/32; st. žáci - ŽPF/24, ŽG12, ŽPR/24, ŽPR/32): **28. - 30. 5.** ADMC Praha.

Ostatní závody:

Praha 7 (veřejná) **6. 2.**
Český Krumlov (Šumava Cup) **20. 2.**
Most R (veřejná) **6. 3.**
Cheb (Lázeňský pohár) **13. 3.**
Soběslav (Šumava Cup) **13. 3.**
Praha 7 (veřejná) **19. 3.**
Strakonice (Šumava Cup) **17. 4.**
Praha A (2 hod. Oldtimer) **30. 4. - 1. 5.**
Český Krumlov (Šumava Cup) **15. 5.**
Praha A (2 hodiny) **4. - 5. 6.**
MostR (závody do vrchu) **4. - 6. 6.**
Praha A (6 hodin) **23. - 25. 7.**

Praha 7 (Dvěma směry) **18. 9.**
Nová Role (Lázeňský pohár) **3. 10.**
Soběslav (Šumava Cup) **30. 10.**

Adresy pořadatelů:

ADMC Praha: Karel Bašta, Fišerova 3325/4, 143 00 Praha 4

AMC Nová Role: Pavel Krupiak, Husova 92, 362 25 Nová Role

AMC Zlín: František Valášek, bří. Sousedíků 1090, 760 01 Zlín

AMC Žďár nad Sázavou: Karel Veselský, Libušinská 16/19, 591 01 Žďár nad Sázavou

AMK Cheb: Ing. Miroslav Novák, Valdštejnova 50, 350 02 Cheb

AMDK Plzeň: Zdeněk Beneš, Motýlí 44, 301 60 Plzeň

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

AMMK Český Krumlov: Petr Míka, Urbinská 143, 381 01 Český Krumlov

AMMK Soběslav: Tomáš Šena, U Nového rybníka 571/III, 392 01 Soběslav

DDM Vítkov: Jaromír Býma, Budišovská 253, 749 01 Vítkov

ESRT Praha: Josef Korec, Kovařovicova 10, 140 00 Praha 4

MC SRC Most: František Kadlec, Vtelno 103, 434 01 Most

MK Mariánské Údolí: Josef Pechr, Wolkerova 234, 783 65 Mariánské Údolí

MK Olomouc: Rudolf Schejbal, Družební 15, 779 00 Olomouc

SCRC Jihlava: Jiří Nováček, Příkladní 6, 586 01 Jihlava

SCRC-Praha 7: Libor Putz, Pod svahem 1521/16, 147 00 Praha 4

SRC Jablonné v Pod.: Josef Jandůra, Alšova 394, 471 25 Jablonné v Podještědí

SRC Brno: Jaroslav Švanda, Dědická 6, 627 00 Brno

SRC Ostrov nad Ohří: Zdeněk Zábřana, Jungmannova 1258/13, 363 01 Ostrov nad Ohří

SRC Pardubice: Petr Krčil, Ohrazenice 211, 533 53 Pardubice

SRC Slaný: Pavel Hora, 273 74 Hořešovičky

Stamíkar Znojmo: Michal Pokorný, Smetanova 11, 669 02 Znojmo

RMS Most: Milan Hošek, Dobnerova bl. 236/A, 434 01 Most

(POKRAČOVÁNÍ)

Radio Control

7. ročník Grand Prix Ostravy (SOUs Hrabůvka, Hasičská 49, Ostrava-Hrabůvka) **20. - 21. 3.**

Moravskoslezský pohár (E 1:12 „On Road“): **6. 2., 7. 2.** (SOUs Hrabůvka, Hasičská 49, Ostrava-Hrabůvka); **21. 2., 7. 3., 4. 4.** (ZŠ M. Kudeřkové 14, Havířov-Město); **23 - 24. 10., 6 - 7. 11.** (SOUs Hrabůvka, Hasičská 49, Ostrava-Hrabůvka); **13 - 14. 11.** (ZŠ M. Kudeřkové 14, Havířov-Město).

Součástí závodů MSP v Havířově budou i samostatné finálové jízdy žáků.

Adresy pořadatelů:

Havířov: Helena Szostková, Stanice mladých techniků, Kudeřkové 14, 736 01 Havířov-Město; Ing. Zbyněk Szostek, Jaselská 2a/1196, 736 1 Havířov-město

Ostrava: Ing. Petr Holub, Výškovická 91, 704 00 Ostrava 3

(POKRAČOVÁNÍ)

BURZY - plastikové modely, modely aut, figurky

27. 2., 17. 4., 5. 6. (8 až 12 hodin): Menza VŠE, Italská ul., Praha 3

POZOR! VÝRAZNÉ SLEBY VYBRANÝCH SERV**NOVINKA**

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

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

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

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

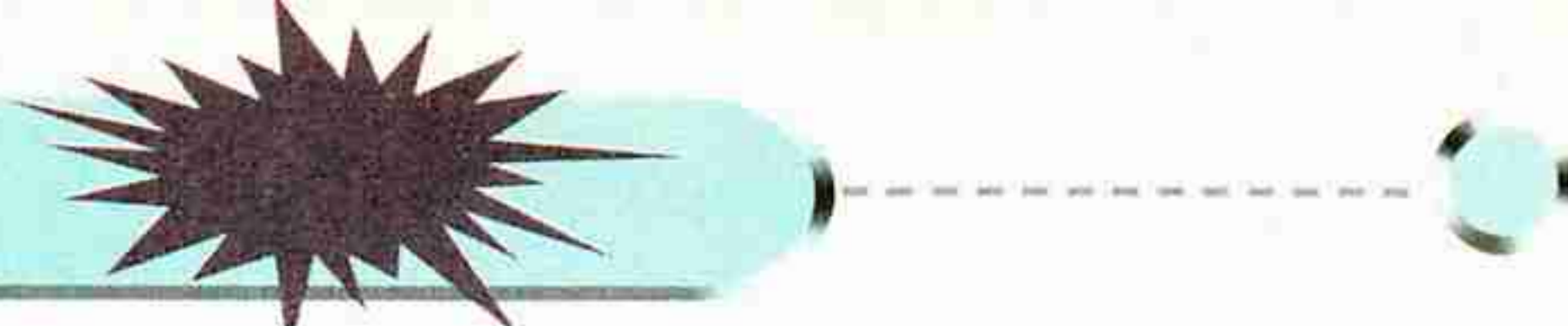
Naroservo již od 590 Kč
Standartní servo již od 285 Kč
Pikoservo nyní již od 790 Kč

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

**Žádejte u svých prodejců
nebo přímo u
firmy:**

PG GERASIS

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



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

„AUTOMATISCHES POWER PANEL“



Automatický panel umožňuje připojení elektrické výbavy spalovacích model. motorů při jejich zkouškách, nebo při pohonu modelů. Panel o rozměrech 150 x 95 mm je určen k zástavbě do startovacího boxu nebo zkušebního zařízení, dodáván je s příslušenstvím. Umožňuje zapojení tří skupin elektr. výbavy. Do první je zařazen hlavní vypínač a signalizace stavu připojení na stejnosměrný zdroj. Ve druhé jsou dva páry zdířek pro připojení žhavicí svíčky a palivového čerpadla, připojit lze i žhavicí motorů typu boxer. Spotřebu proudu žhavicích svíček měří vestavěný měřicí přístroj. Ve třetí skupině jsou zdířky pro připojení startéru, které lze po přepnutí přepínače použít pro připojení nabíječe vestavěného akumulátoru.

Vyrábí: JAMARA, Německo
Prodává: Modelářské prodejny
Doporučená cena: 1600 Kč

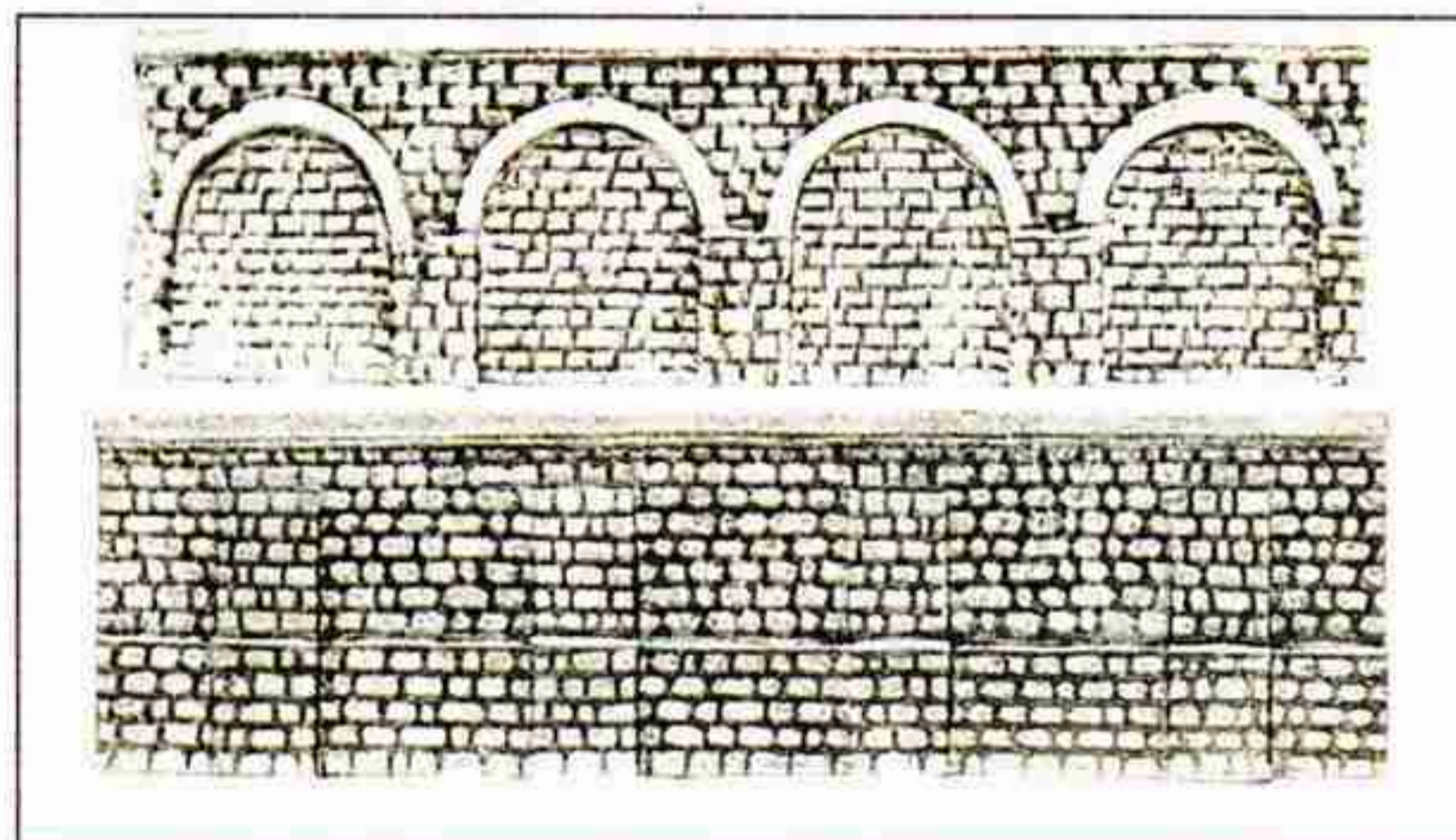
RUSSIAN AIRFIELD



Concrete Plates. Pod tímto poměrně záhadným názvem se skrývají makety panelů. Železobetonové panely PAG-XIV (SSSR) se používají pro stavbu polních letišť II. a III. kategorie a pro zajištění stojánek leteckých prostředků. Standardní šířka dráhy vznikla sesazením šesti panelů vedle sebe, délka je dána konkrétním využitím v bojových podmínkách. Stavebnice obsahuje celkem 18 ks panelů ze kterých lze sestavit letištní plochu o rozměrech 165 x 247 mm, vyrobeny jsou z plastické hmoty, svojí velikostí jsou určeny úpro měřítko 1:72, ale jistě poslouží dobře i jinde.

Vyrábí: MAC Distribution, Praha
Prodává: Benecel, Celetná 26, Praha 1
(zásilková služba Artur Model Centrum, P.O. BOX 79, 274 01 Slaný, k ceně je nutno přidat poštovné a balné)
Cena: 85 Kč

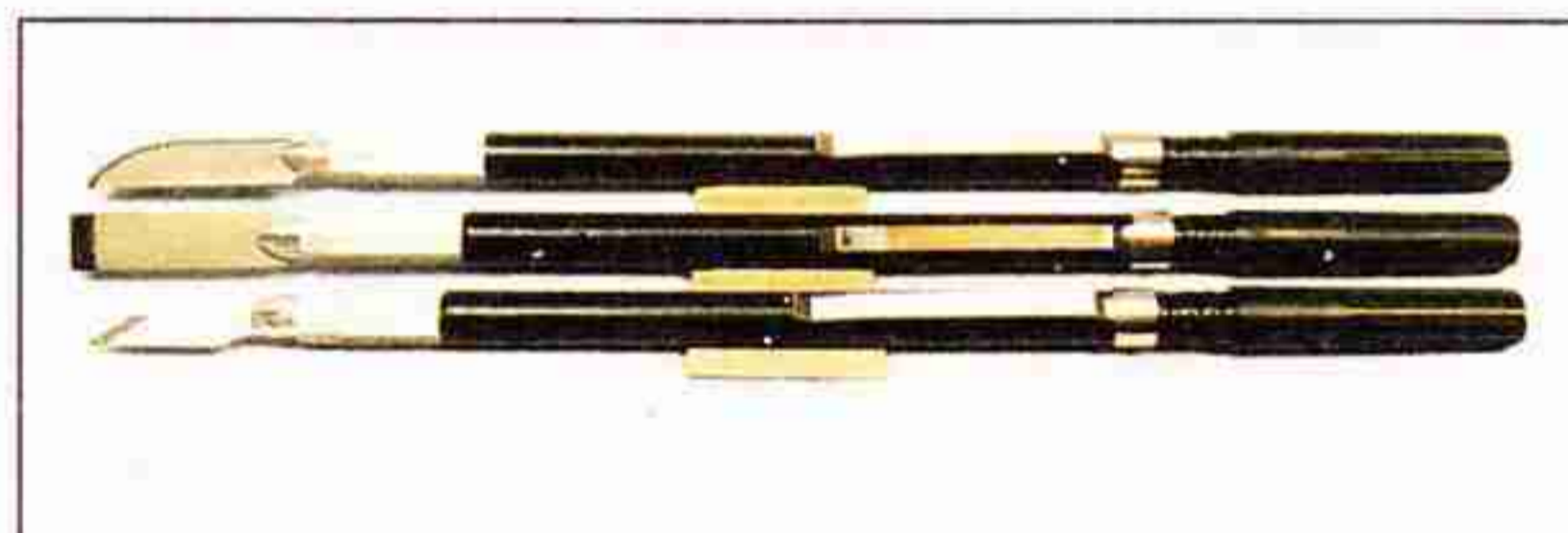
OPĚRNÁ ZEĎ



pro stavbu kolejí, dioramat apod. Opěrná zeď z plastické hmoty je již povrchově upravena, což jí dodává autentický vzhled. Dodávány jsou čtyři druhy ve dvou velikostech (45 x 160 mm nebo 460 x 160 mm), zeď z opracovaného kamene (kat. č. 00613.03); zeď z kyplopského kamene (00614.03); zeď pilířová (00617.03 a 00618.03). Určeny jsou pro měřítka 1:87 a 1:120, ale uplatnění najdou jistě všude tam, kde se svým provedením a velikostí hodí.

Vyrábí: Malá železnice, Valašské Meziříčí
Prodává: Modelářské prodejny
Doporučená cena: 22 Kč (1 ks)

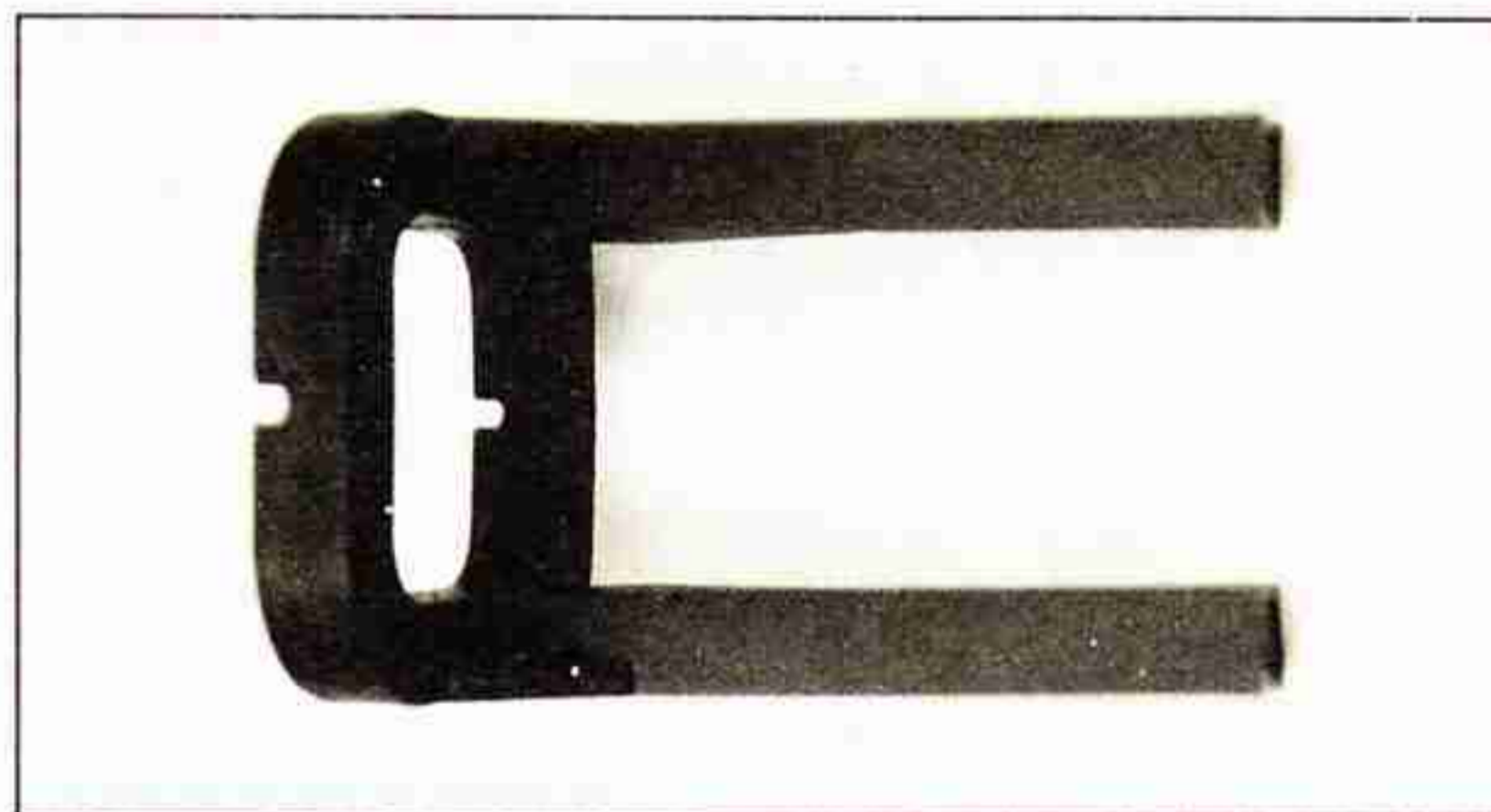
MODELÁŘSKÉ SKALPELY



jsou určeny pro univerzální použití. Do kleštinové hlavy lze upínat různě tvarované řezné plátky z legované oceli pro provádění rovných i zakřivených řezů.

Vyrábí: Nováček, Praha
Prodává: Nováček, Limuzská 8, Praha 10
Cena: 22 Kč (držák a plátek)

MOTOROVÉ LOŽE



vyrobené z vyztuženého plastu je určeno pro jednoválcové modelářské motory o objemu válce 10 až 13 cm³. Do oválné příruby (upevněné na přední přepážce trupu) se motor upevňuje čtyřmi šrouby.

Vyrábí: LOA, Anglie
Prodává: Mováček, Limuzská 8, Praha 10
Cena: 150 Kč

modelář a modely

Měsíčník pro všechny modeláře
2/99 únor **L**

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

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

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

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

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

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

Distribúciu, predplatné a inzerciu pre Slovenskú republiku zabezpečuje: Magnet-Press Slovakia s.r.o., P.O. BOX 169, 830 00 BRATISLAVA.
Tel./fax: 07/44 45 45 589 - predplatné;
tel./fax: 07/44 45 46 28 - administratíva;
tel./fax: 07/44 45 06 93 - inzercia.
Sídlo firmy: Teslova 12, 821 02 Bratislava

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

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

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

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

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

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

Redakci nevyžádané příspěvky se nevracejí.

© Pražská vydavatelská společnost, 1999

ISSN 0322-7405

HISTORIE na KOLECH

Nebývá zvykem, abychom se zaměřili v této rubrice pouze na jeden model. Učíme však výjimku. Snímky osobního automobilu DKW nám poslal Rajmund Wróblewski z polského města Bydgoszcz.

Firma DKW se v letech 1920 až 1940 specializovala při výrobě svých automobilů na dvoutaktní motory. Založil jí dánský konstruktér J. S. Rasmussen (* 1878 - † 1964) žijící v Německu. Konstrukce od DKW se brzy staly známé na celém světě svou originalitou. Nejvíce prosluly silniční závodní motocykly, jejichž motory byly vybaveny rotačním kompresorem. „Dvoutakty“ DKW značně převyšovaly svojí rychlostní „čtyř-



Obr. 1

sehnat, proto svůj DKW opatřil pneumatikami 15". Automobil (délka 4000 mm, šířka 1480 mm, výška 1480 mm, rozvor 2600 mm, hmotnost 750 kg, dvouválcový dvoutaktní motor

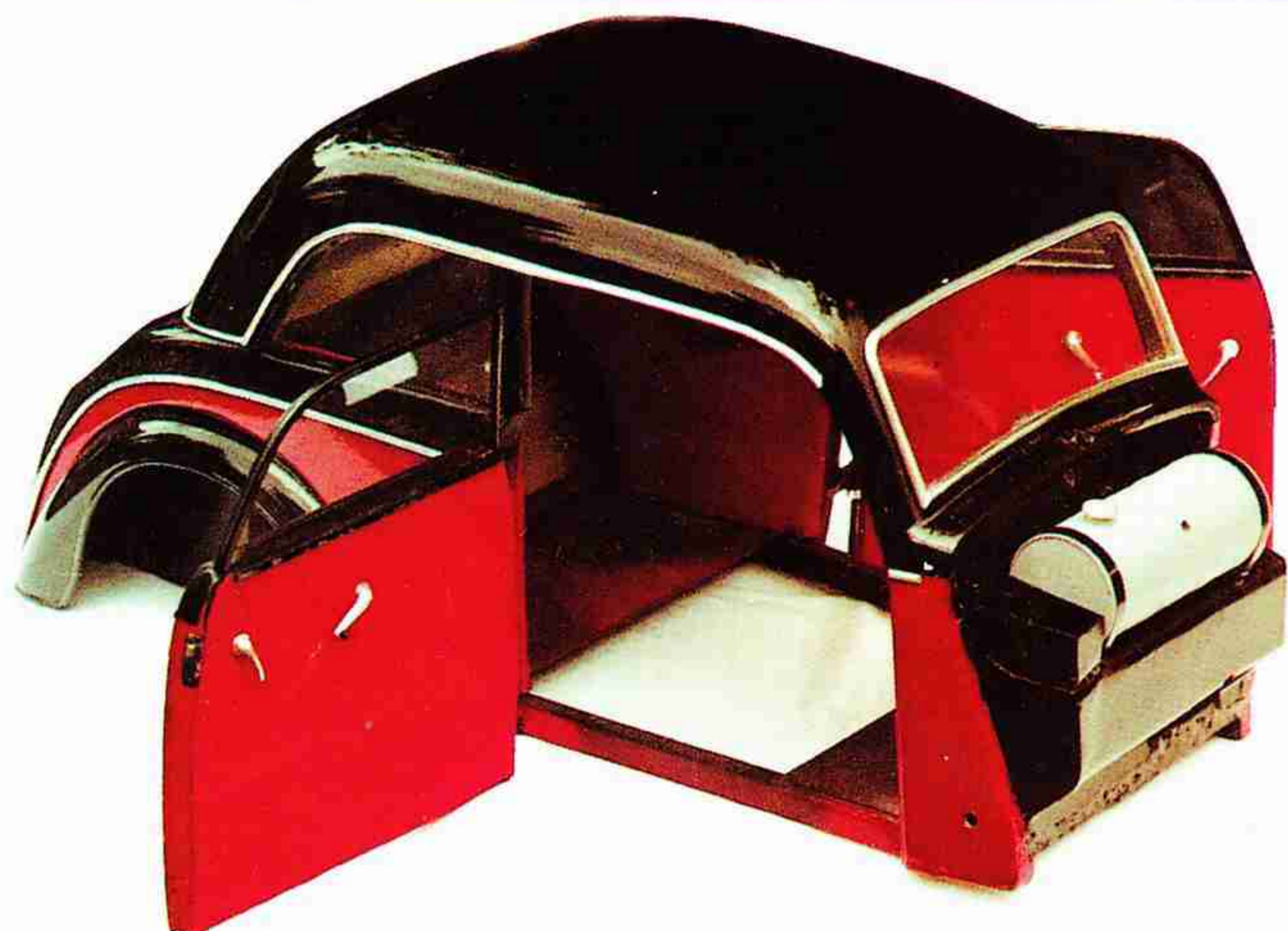
o objemu 690 ccm, výkon 20 k/3500 ot./min.) slouží k běžnému celoročnímu provozu. Na snímku (obr. 1) je R. Wróblewski s renovovaným DKW a s jeho modelem.

Model zmíněného DKW - F7 (1937) je zhotoven majitelem „předlohy“ v měřítku 1:8 (délka 500 mm, rozvor 325 mm, hmotnost cca 2 kg). Podvozek je kompletně z kovu. Pro zhotovení vícedílné karosérie je použit laminát, ocelový plech, dřevo a další vhodné materiály. Pneumatiky jsou vulkanizovány ze surové gumy ve speciálně vyrobené formě. Model je složen z několika stovek dílů, jde o výstavní model - maketu - bez vlastního pohonu. Práce na jeho výrobě trvaly téměř rok, dokončen byl v květnu loňského roku.

Motivem pro zhotovení modelu byla charakteristická (a sympatická) silueta osobních vozů z třicátých let, a možnost zhotovení dalších verzí tohoto typu - limuzína, kabriolet, furgon atd. Nyní tento polský modelář, který modelaří od svých deseti let a nyní se specializuje na autoveterány, pracuje na dvoumístném kabrioletu (1:8), který již bude proveden jako RC model.

-re-

Foto: autor



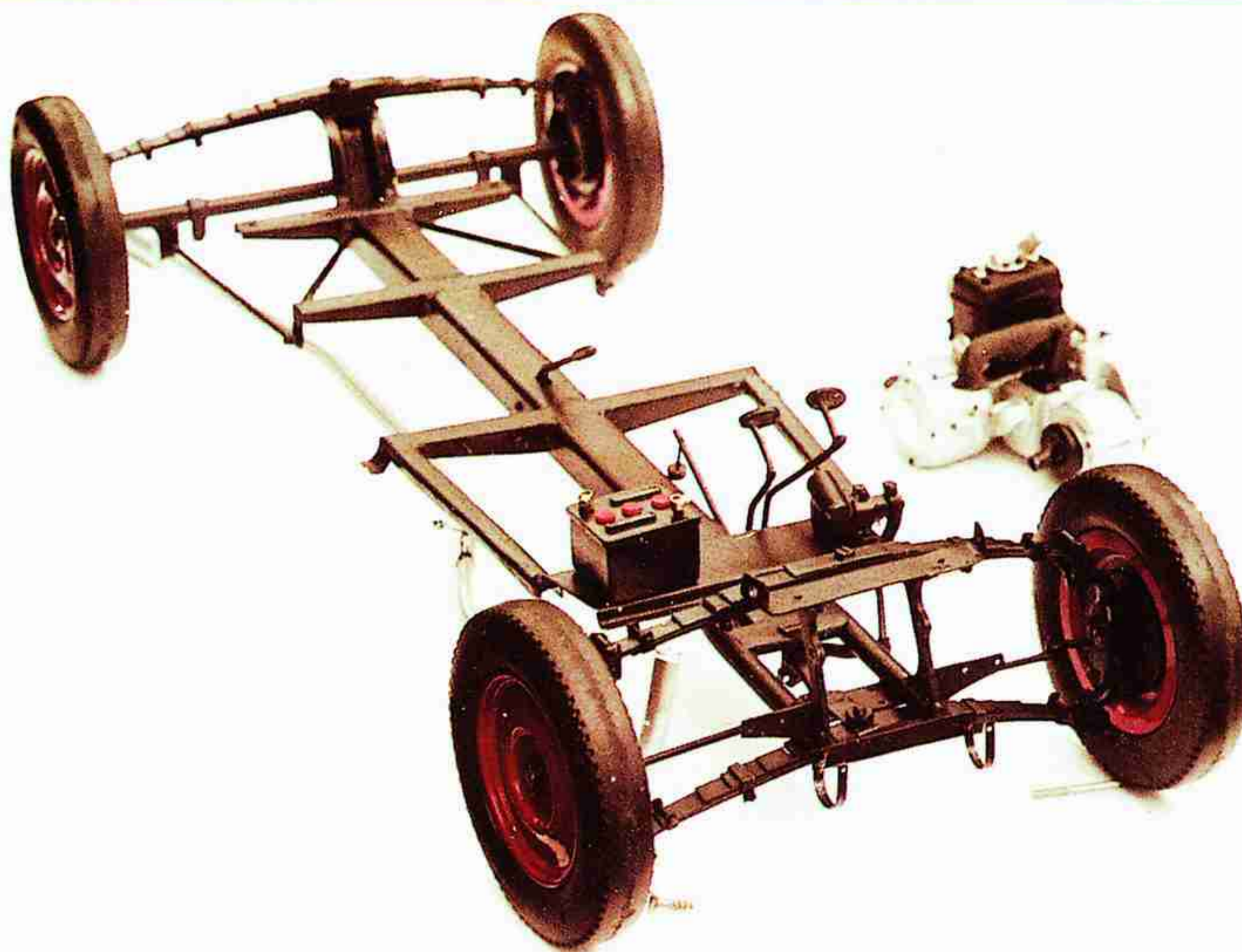
Hlavní část karosérie modelu před konečnou montáží.

taktní“ konkurenci. Vyráběno bylo také velké množství užitkových motocyklů a vozidel, strojů pro zemědělství, průmysl, hasiče a agregáty pro výrobu elektrického proudu - vše poháněno dvoutaktními motory.

DKW - F7

Počátkem třicátých let byla zahájena výroba velmi populárního osobního automobilu typu F (Front, tj. „vše vpředu“). Šlo o originálně konstruovaný automobil - jednoduchý vytrvalý vůz nevyžadující složitou údržbu, motor vpředu, pohon předních kol (to nebylo v té době příliš obvyklé), přijatelná cena. Do roku 1941 bylo vyrobeno v různých provedeních kolem 200 000 automobilů. (V roce 1932 byla firma DKW začleněna do koncernu Auto Union.)

Automobil představený na snímku pochází z malé série. Dřevěný skelet karosérie je oplátován ocelovým plechem. Některé části jsou potaženy koženkou a umělou kůží. DKW - F7, který vlastní R. Wróblewski od roku 1977, pochází z roku 1937. Koupěn byl v celkem dobrém stavu, ale počátkem devadesátých let jej jeho majitel renovoval. Od původního provedení se liší pouze koly. Pneumatiky o rozměru 16" nemohl



Tento snímek podvozku (model) dobře dokumentuje jednoduchou a účelnou konstrukci automobilu s předním pohonem. Maketa motoru je vpravo.



Na straně 42 vás informujeme o nových přírůstcích do muzea ve Kbelích. Mezi exponáty tohoto muzea patří i replika francouzské dvouplošníku Nieuport 11, který byl představen i na 2. ročníku Leteckého dne Aeroklubu v Příbrami (1998).



Dva modely od českých výrobců. Na plošinovém vagonu ČSD Smmp/Pao velikosti H0 (vyrábí Bramos, Brandýs n. L.) je přepravován velitelský radiovůz ZIL-175 stejné velikosti, tj. měřítko 1:87 (jako kit vyrábí MAC Distribution, Praha).

Pavel a Martin Broných (otec a syn) před startem rakety kateg. S3A. O modelářích z RMK Krupka si můžete přečíst na straně 28.



Mechanici stále Ferrari při práci na vozu F1. Tentokrát jde „jenom“ o model. O slovenské Grand Prix čtete na straně 41.

Policejní člun PA 10 pobřežní nizozemské policie postavil Josef Darvaš z LMK Dvůr Králové nad Labem. Člun má laminátový trup, nástavby jsou z kuprextitu tl. 0,4 mm. Detaily jsou zhotoveny z balzy, plast. hmoty, kovu atd. Policejní loď je poháněna dvěma elektromotory (12 V / 8 W). RC souprava ovládá motor (jízda vpřed, vzad), kormidlo a čerpadlo na chlazení motorů.



RC elektrolet Kangaroo od Miloslava Pospíšila - rozpětí 1700 mm, hmotnost 550 g, profil Selig, el. motor Speed 480 (převod 4:1, zdroj 8x Sanyo 500 mA), RC souprava FC 18, přijímač REX. Trup je laminátová skořepina s uhlíkovou trubicí (ø 10 mm), křídlo má balzovou konstrukci s hlavním nosníkem s uhlíkovou trubicí (ø 10 mm), což dává křídlu velkou pevnost. Kangaroo je schopen razantních sestupů i letu na zádech.

