

ČERVEN 1997 • ROČNÍK XLVIII • CENA 35 Kč

modelář a modely 6

ČASOPIS PRO VŠECHNY MODELÁŘE





◀ Obří model Focke-Wulf Fw 190D se zatahovacím podvozkem postavil pro filmaře Karel Flossman ze Zdic. Nyní s tímto „obrem“ o rozpětí 2000 mm létá Rudolf Helmer z Prahy. Pohonn obstarává motor 3W o objemu 35 cm³.

▶ Modelářská letka Zdeňka Rašky z Frenštátu pod Radhoštěm na soutěži SAM 78 v Hořicích. Odzadu zleva Pomern-ente, Sluka Stangart (na gumu), pod ním kluzák CH-11, Hep Cat (s dvojitými směrovkami), kluzák VY-FR - 93 (původ z roku 1934), model francouzského dvouplošníku La Libellule, Ikaros - Disperáto od J. Brože z roku 1936 a Weltensegler.

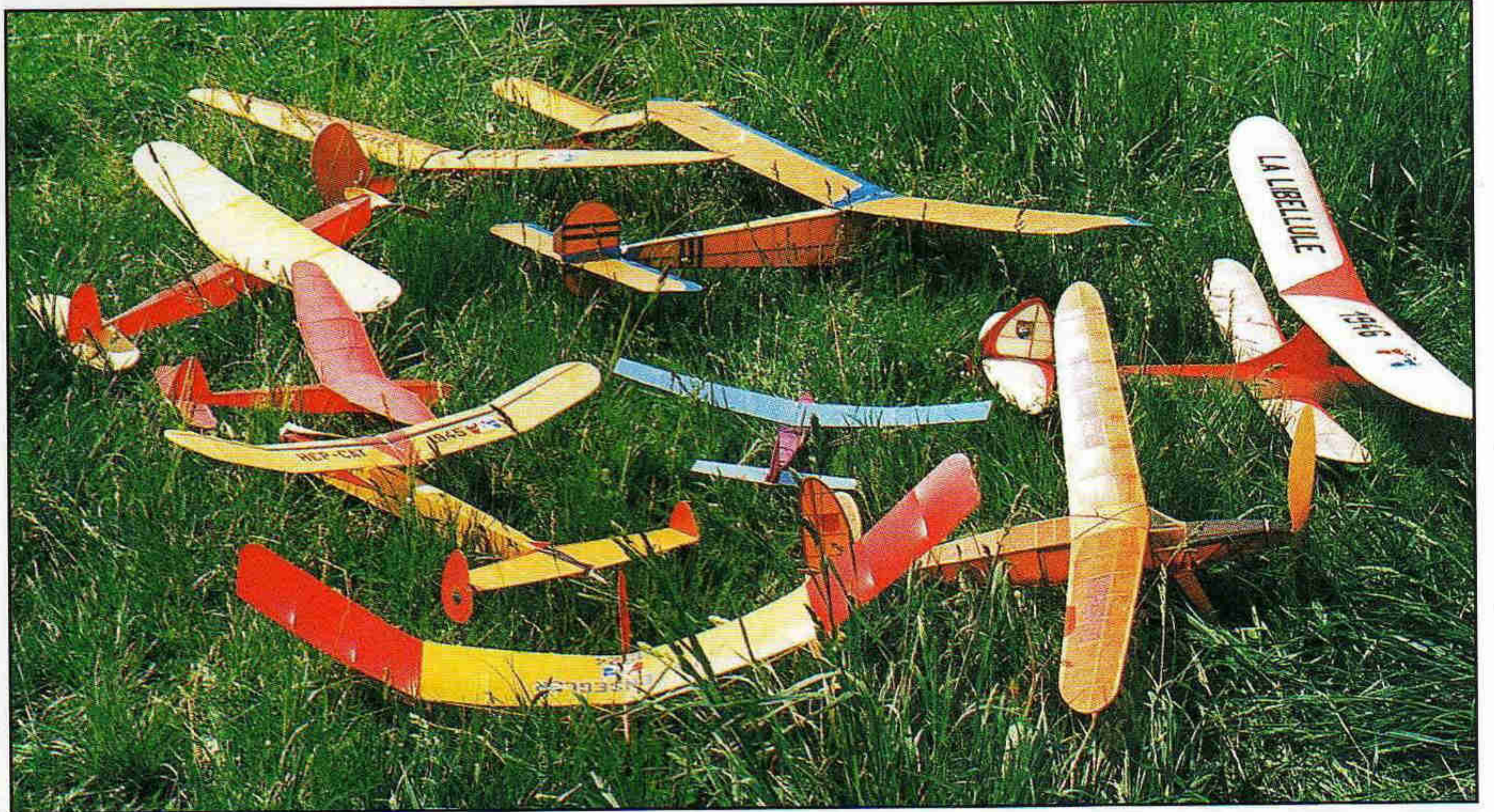


Foto: R. Helmer, Z. Raška, ing. P. Lišhák CSc, I. Trojan



▲ Eleganční větroň Břehule s pěknou povrchovou úpravou si podle plánku v Modeláři č. 9/92 postavil pro kategorii RCV2 Ivan Trojan z Kladna. Rozpětí 2400 mm, délka 1160 mm, hmotnost 1300 g.



▲ Ing. Paľo Lišhák CSc. ze Strážskeho nám zaslal snímek trojice svých modelů. Vlevo vidíte vytrvalostní model RIVAL - Fred, uprostřed házedlo SWING a vpravo soft elektrolet SHORT-PLUS.



S obřím větroněm VENTUS o rozpětí úctyhodných 6500 mm létá Rudolf Helmer z Prahy 10. Majitel modelu i přihlížející diváci jsou při každém startu uchvázeni realistikou letu i samotným kluzem, který je na vynikající úrovni.

modelář a modely

OBSAH

6/1997

Budeme létat s RC padáky?	2, 3
Historický model Weltensegler	3, 4
Lodě, loďky, lodičky - škola	
lodního modelářství (5)	5, 6, 7, 8
Modelářský klub Nautilus Proboštov	8
Modelářské motory a jejich problematika (4)	9, 10
Mistrovství světa 1997 ve volném letu - informace	11
Upoutaný model Fumo 1	12, 13
Poznááme leteckou techniku - SAAB-91D Safir	14, 15
Volný motorový model F1C 33 Piper	16, 17
Jednoduchý regulátor otáček elektromotoru	18
Z 37 T Agro Turbo - model čs. zeměděl. letadla	19, 20, 21
Do kalendáře	22
Poznááme leteckou techniku (seznam 1)	23
Házedlo Bobeš	24
Sloupek mladých raketýrů	25
Pomáháme si	25
Dopravní vojenská vozidla Studebaker	27, 28, 29
I. mítink Mistrovství ČR - NASCAR (SRC)	29, 30
„Rychlíky“ na závodním okruhu	30, 31
Indianapolis a CUMMINS DIESEL Special	32, 33
Porsche 1 : 20	34
Velká cena Ostravy 1997 (RC)	34
Plastic Session 97 - mezinárodní soutěž plastických modelářů (Poprad)	35, 36
Kit Show - soutěžní výstava plastických modelů (Beroun)	36, 37
Soutěž pro čtenáře časopisu MODELÁŘ a MODELÝ	38
Novinky pro Vás	40

CONTENTS

RC - Parashute in the near future?	2, 3
Historical model Weltensegler	3, 4
Ships, boats, small boats - the school of the Boatsmodel (5)	5, 6, 7, 8
Model club - Nautilus Proboštov	8
Model engines and theirs problems (4)	9, 10
World Championship 1997 - Information	11
Control model Fumo 1	12, 13
Acquainted with Aircraft technics - SAAB-91D Safir	14, 15
Free Engines Modelaircraft F1C 33 Piper	16, 17
Simple speed control by the electric motor	18
Z 37 T Agro Turbo - Model CZ for agriculture aeroplane	19, 20, 21
In the Calendar	22
Acquainted with Aircraft technics (list 1)	23
Aero Glide Bobeš	24
Our Help	25
Military transporter Studebaker	27, 28, 29
I. meeting Championship Czech Republik - NASCAR (SRC)	29, 30
„Fast trains“ on the Racing Circle	30, 31
Indianapolis and CUMMINS DIESEL Special	32, 33
Porsche 1 : 20	34
Grand Prix Ostrava 1997 (RC)	34
Plastic Session 97 - International Competition	
Kitmodellers (Poprad)	35, 36
Kit Show - Competition exhibition Model kits (Beroun)	36, 37
Competition for readers Magazine MODELÁŘ a MODELÝ	38
Novelties for you	40

INHALT

Werden wir fliegen mit RC Fallschirmes?	2, 3
Historisch Modell Weltensegler	3, 4
Schiffs, Schiffchens, kleine Schiffchens - Schule Schiffsmodellbau (5)	5, 6, 7, 8
Modellier Klub - Nautilus Proboštov	8
Modellier motoren und ihre Problematic (4)	9, 10
Weltmeisterschaft 1997 - Information	11
Gefesselte Modell Fumo 1	12
Wir erkannten die Flugtechnik - SAAB 91D Safir	14, 15
Freiflugmodell F1C 33 Piper	16, 17
Einfach Regulator der Drehzahles Elлектromotors	18
Z 37 T Agro Turbo - Modell Landwirtschafts Flugzeug	19, 20, 21
In der Kalender	22
Wir erkannten die Flugtechnik (Verzeichnis 1)	23
Gleitflugmodell Bobeš	24
Wir helfen Sich	25
Militarische Transportfahrzeuge Studebaker	27, 28, 29
I. Begegnung in Meisterschaft Czech Republik - NASCAR (SRC)	29, 30
„Schnellzuges“ auf Ringrennstrecke	30, 31
Indianapolis und CUMMINS DIESEL Special	32, 33
Porsche 1 : 20	34
Grosspreis Ostrava 1997 (RC)	34
Plastic Session 97 - International Wettbewerb der Modellkits (Poprad)	35, 36
Kit Show - Wettbeverbs Ausstellung Kits (Beroun)	36, 37
Wettbewerb für Lesers Zeitschriften MODELÁŘ a MODELÝ	38
Neuheiten für Sie	40



Historický model Weltensegler 3
Historical model Weltensegler
Historisch Modell Weltensegler



Lodě, loďky, lodičky - škola lodního 5
modelářství (5)
Ships, boats, small boat - the school of
the Boatsmodel (5)
Schiffs, Schiffchens, kleine Schiffchens
- Schule Schiffsmodellbau (5)

Upoutaný model Fumo 1 12
Control model Fumo 1
Gefesselte Modell Fumo 1



Poznááme leteckou techniku - 14
SAAB-91D
Acquainted with Aircraft technics -
SAAB-91D
Wir erkannten die Flugtechnik -
SAAB-91D



Indianapolis a Cummins D.S. 32
Indianapolis and Cummins D.S.
Indianapolis und Cummins D.S.



Plastic Session 97 (Poprad) 35
Plastic Session 97 (Poprad)
Plastic Session 97 (Poprad)



Kit Show 1997 (Beroun) 36
Kit Show 1997 (Beroun)
Kit Show 1997 (Beroun)

DŮLEŽITÁ INFORMACE

Redakce časopisu MODELÁŘ a MODELÝ shání dalšího odborného redaktora pro redakční práci v tomto modelářském časopisu. Požadujeme především člověka se znalostí leteckého modelářství. Pokud máte zájem o náročnou, ale zajímavou práci obraťte se na telefonní číslo redakce: 242 273 84, linka 468, 496.

TITULNÍ SNÍMEK

Letošní sezona je v plném běhu, na našem území se již odehrály i první mezinárodní soutěže. Na snímku B. Mikuše je zachyceno startoviště při soutěži kategorie F5B/N na letišti v Nesvačilech u Benešova. Bohužel tato sezona má být pro modeláře na tomto známém letišti sezonou poslední.

Zabývám se již několik let RC padáky. V minulém roce jsem na základě upozornění kolegy ze zaměstnání objevil výrobce říditelných draků.

Jelikož od počátku roku zkouším dva vrchlíky, chci přispět svou troškou do mlýna a podělit se o dosud nabyté zkušenosti s těmito bezesporu atraktivními modely. Doufám, že následující řádky budou inspirací pro další modeláře a společně se podaří vyřešit některé problémy. Rád uvítám případnou spolupráci a rozdělím se o dosavadní zkušenosti či předvedu dosavadní výsledky bádání v této oblasti. Výše zmíněné draky vyrábí firma PEGAS CS z Prahy pod názvem „Říditelný komorový drak PANDA“. Tato firma se zabývá především konstrukcí a výrobou padákových kluzáků (PK) a ze zbytků materiálu vyrábí již zmíněné říditelné draky. Vyrábí celkem čtyři typy draků: obdélníkový o rozpětí 2 a 4 m a elipsu o rozpětí 2 a 4 m.

Obdélníkové typy je možno využít pro konstrukci RC parašutisty, který ovšem vyžaduje model, pomocí kterého je parašutista vynesena do výšky. Jiná situace je ale u eliptických draků. Jejich konstrukce se velmi přibližuje konstrukci PK, což umožňuje poměrně snadné vlekní na šňůře (jako modely větroňů). Je jen třeba razantní vlek, aby model neztratil rychlost. Při ztrátě rychlosti dojde většinou k otočení vrchlíku o 180° a k dopadu na zem. (Ve vleku nelze padák řídit - jsou dosahovány velké síly v nosném systému i v řídicích šňůrách.) Vzhledem k dosahovaným rychlostem ale není třeba mít z případných pádů strach. U elipsy o rozpětí 2 m je zjednodušený systém nosných šňůr a nejsou vyvázány řídicí šňůry. Jejich doplnění nečiní ovšem vzhledem ke konstrukci vrchlíku žádný problém. Tento typ PK dosahuje optimální klouzavosti při zatížení přibližně 250 až 300 g. Při této zátěži zatím dosahuji klouzavosti asi 1 : 5 (je značně závislá na síle větru). Pro elipsu o roz-

Budeme létat s RC padáky?

Ing. Jaroslav Štekl, Starý Plzenec



pětí 2 m používám „pilota“ výšky asi 28 cm (postaven z figurky „KEN“, který je běžně v obchodní síti buď originál KEN za ca 1000 Kč nebo lze zakoupit figurku, která je lisována v Polsku a je od KENA k nerozeznání, ovšem její cena se pohybuje pouze kolem 55 až 70 Kč) řízeného jednonálovou soupravou s jedním proporcionálním miniservem, k napájení jsou použity akumulátory o kapacitě 110 mAh. Zatím zalétávám tento model jako upoutaný, protože mám problémy s přenosem pohybu serva na řídicí šňůry. (Servo má malé výchylky - takže buď je nedostatečné stažení řídiček, po úpravě převodů zase není dostatečná síla na páce, takže servo řídičku neutáhne.)

Pro modelářské využití však je vhodnější elipsa o rozpětí 4 m. U tohoto typu je již systém nosných šňůr téměř shodný se skutečným PK a jsou vyvázány i řídicí šňůry. Podle vyjádření kamarádů - paragladistů - i letové vlastnosti se velmi přibližují velkému vzoru. Podle výrobce by u tohoto typu mělo být zatížení v rozmezí 2,5 až 3,5 kg na m²! Vzhledem k rozměrům (plocha vrchlíku dosahuje téměř 6,2 m²!) je

tedy podle výrobce možno nést zátěž 15,5 až 21,7 kg! Zatím jsem skuteč-

nou nosnost neověřoval, ale při zkouškách jsem tímto drakem přehrhl při větru asi 5 m/s dvojitou pletenou nylonovou šňůru o průměru 2 mm. V tomto větru měl můj jedenáctiletý syn značné problémy udržet se na místě. Několikrát musela zasahovat manželka a pomáhat synovi při pilotáži. Já sám jsem byl nucen jít za drakem, jinak hrozilo utržení šňůr (k čemuž nakonec došlo). Pro tento vrchlík jsem postavil RC pilota, u kterého byly řízeny tyto funkce: levá ruka, pravá ruka, amatérskou šestipovelovou proporcionální soupravou. Hmotnost pilota byla 460 g a při lednových zkouškách na jedné šumavské sjezdovce se potvrdilo, že je to málo. Nepodařil se ani jediný start.

V současné době jsem doplnil ovládání nohou dvěma upravenými šedými servy Varioprop (pro každou nohu jedno) se společným servozesilovačem Modela. Tyto serva umožňují skrčení či natažení nohou. Po této úpravě vzrostla hmotnost na 860 g. Při této hmotnosti se již podařilo na svahu několikrát odstartovat (viz foto). Hmotnost je ale stále příliš nízká (podle konzultace s piloty PK - vrchlík se „skládá“ od středu). Současně s pilotem jsem zkonstruoval motorovou tříkolku, na které je používán již zmíněný pilot (viz foto). V této konfiguraci přibývá ovládání předního podvozkového kola a otáček motoru. K pohonu jsem zvolil motor Mabuchi 560, který je osazen amatérskou převodovkou s poměrem 5 : 1 a pohání čtyřlístou dřevěnou vrtuli o průměru 340 mm a stoupání 300 mm. Napájení zajišťuje šestičlánková baterie o kapacitě 1200 mAh přes proporcionální regulátor JETI 20A. Doba chodu motoru je kolem 10 minut. Přestože celá sestava má hmotnost více než 2 kg, vrchlík si s touto hmotností poradil bez problémů. Při prvním nechtěném pokusu o motorový start model začal velice rych-



le stoupat a chybou pilotáže, přibližně po čtyřech metrech letu, se potkal se zemí a poškodil se příčový podvozek. Nohu podvozku jsem naohýbal ze svářecího drátu, který je bohužel měkký, takže došlo k její deformaci.

Tak jako s menším modelem, prozatím i s tímto větším, létáme převážně jako s upoutaným. Opět mám problémy se směrovým řízením. Ruce, tak jak jsem je vyrobil poprvé, neutáhnou řídicí šňůry. Musím nyní změnit způsob pohonu rukou tak, abych zvětšil jejich sílu.

V úvodu jsem se zmínil o rychlosti těchto PK. Rychlost, kterou dosahují je „závratná“ - při úplném bezvětří lehkým klusem model snadno předhoníte. Po dosažených zkouškách lze problém rychlosti shrnout do následujících závěrů:

1. O volné či RC starty na svahu se pokoušejte za bezvětří nebo za větru do síly 0,2 až 0,3 m/s.

2. Na volném rovném prostranství lze volné či RC starty provádět do síly větru max. 1 m/s.

3. Pokud bude vítr silnější, létejte vždy jen s upoutáním.

4. Při létání pozor na termiku a svahové proudění, zvláště u křídla o rozpětí 4 m!

Ještě několik poznatků k odolnosti draků. Vzhledem k rychlostem, kterou dosahují jsou i dopady na zem poměrně šetrné. Největší nebezpečí pro tento typ modelů je zamotání nosných či řídicích šňůr po dopadu na zem a přistání na strom či křoví. Z případného zamotání nemusíte mít obavy - rozpletení je snadné. V případě přistání do stromu či křoví hrozí při sundávání již značné nebezpečí poškození. Jinak drak typu PK přežije bez újmy i přistání na strništi. Je možné létat i v zimě na sněhu. V tomto případě by teplota vzduchu neměla klesnout pod -5 °C. Podle zkušeností, které mám ze zimního provozu, při nižších teplotách dochází k tuhnutí materiálu vrchlíku, a tím k nestejnomyšlnému plnění komor.

Tyto typy modelů mě zaujaly jak svou skladností (PK o rozpětí 4 m se pohodlně vejde do igelitové tašky, takže při cestě na dovolenou se v autě vždy najde místo, kam model uložit a mít ho s sebou), tak i svým atraktivním vzhledem. Více poznatků o RC padáku prozatím nemohu uvést,

protože zkouším a zalétávám velmi krátkou dobu a o výsledcích nemohu odpovědně říci, že jsou obecně platné pro tento typ modelů. Jakmile mě padáková křídla budou spolehlivě poslouchat a budu si jist výsledky, opět čtenáře časopisu Modelář a Modely seznámím s těmito zajímavými a atraktivními modely.

Foto: autor

PG GERASIS

Výhradní zástupce německé firmy

M&S MGS

- Laminovací pryskyřice
- Plnidla
- Skelné, kevlarové, uhlíkové tkaniny, rovingy

...a ostatní materiál a pomůcky k laminování

Ceník zašleme proti obálce s vaší adresou a 10 Kč známku
PG Gerasis, O.Březiny 48, 790 01 Jeseník
tel.,fax: 0645/ 411 855

„Zbieram MATCHBOX“

Matchbox Inform Center
SPN 39, 940 01 Nové Zámky

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

• nabíječky a regulátory za dostupné ceny •

• nabíječka akumulátorů NiCd, NiMH a Pb - AC510 ... 2000 Kč

napájení 220 V nebo 12-18 V, kanál A: 4-10 čl., proud 0-400 mA, vypnutí po 14

hodinách, kanál B: 4-10 čl., proud 0-4 A (3 A ze sítě), vypnutí při poklesu napětí

• regulátory s procesorem - LET26M, LET40M ... 1300 Kč, 1500 Kč

napájení 6-12 čl., stabilizátor 5 V, brzda, omezení otáček při poklesu napětí,

verze 26 A trvale, 31x30x12 mm, 16 g a verze 40 A trvale, 36x30x12 mm, 20 g

• regulátor pro motor SPEED 400 ap. - LET14E ... 650 Kč

6-10 čl., 14 A trvale, 20 A/10 s, brzda, stabilizátor 5 V, Ø 30x15 mm, 10 g

• obousměrné regulátory - AL16A, AL32A ... 850 Kč, 1100 Kč

6-10 čl., brzda, stabilizátor 5 V, omezení otáček při poklesu napětí, tepelná

ochrana, verze 16 A trvale, 63x43x16 mm a verze 32 A trvale, 75x43x16 mm

• regulátor pro RC elektrolet - LET32A ... 800 Kč

6-10 čl., 32 A trvale, 50 A/30 s, brzda, stabilizátor 5 V, omezení otáček při

poklesu napětí, tepelná ochrana a přepětová ochrana, 60x35x16 mm, 35 g

• spínač pro RC elektrolet - LET28S ... 550 Kč

6-10 čl., 28 A trv., stab. 5 V, brzda, autom. vypnutí motoru, 45x30x15 mm, 27 g

• spínač - SPIN7A, regulátor - REG7A ... 250 Kč

napájení 4-12 čl., zátěž 1-12 čl., proud 7 A trvale, 10 A/10 s, 17x20x12 mm, 7 g

• teplem smrštitelné bužírky ... 7 až 67 Kč/m

šíře naplocho 20, 30, 40, 60, 70, 80, 100, 120, 150 a 200 mm

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

BEL Čínská 7(m), Praha 6, 160 00, tel. (02) 3239351

MIKRO

Průběžná 21, 100 00 Praha 10

Tel. 02/ 7810636, Fax 02/ 6283532

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

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

Historický model WELTENSEGLER

je modelem samokřídla a z konstrukcí různých autorů jsem si vybral provedení ing. Jaromíra Schmida. Jednoduchá konstrukce s jednostranným potahem nezabere mnoho času, ale stavební pečlivost a výběru kvalitního materiálu musíme věnovat čas.

Pro svou vetchou konstrukci ze špejllí, při rozpětí 1 m, hmotností 84 g a zatížení 7,7 g/dm² to však není model do větrného počasí. Ovšem při zvětšených negativních levě 32 mm, pravý 40 mm je let stabilní a klidný. Protože na výkrese nebylo vyznačeno těžiště, zjistil jsem je až po zaklouzání z

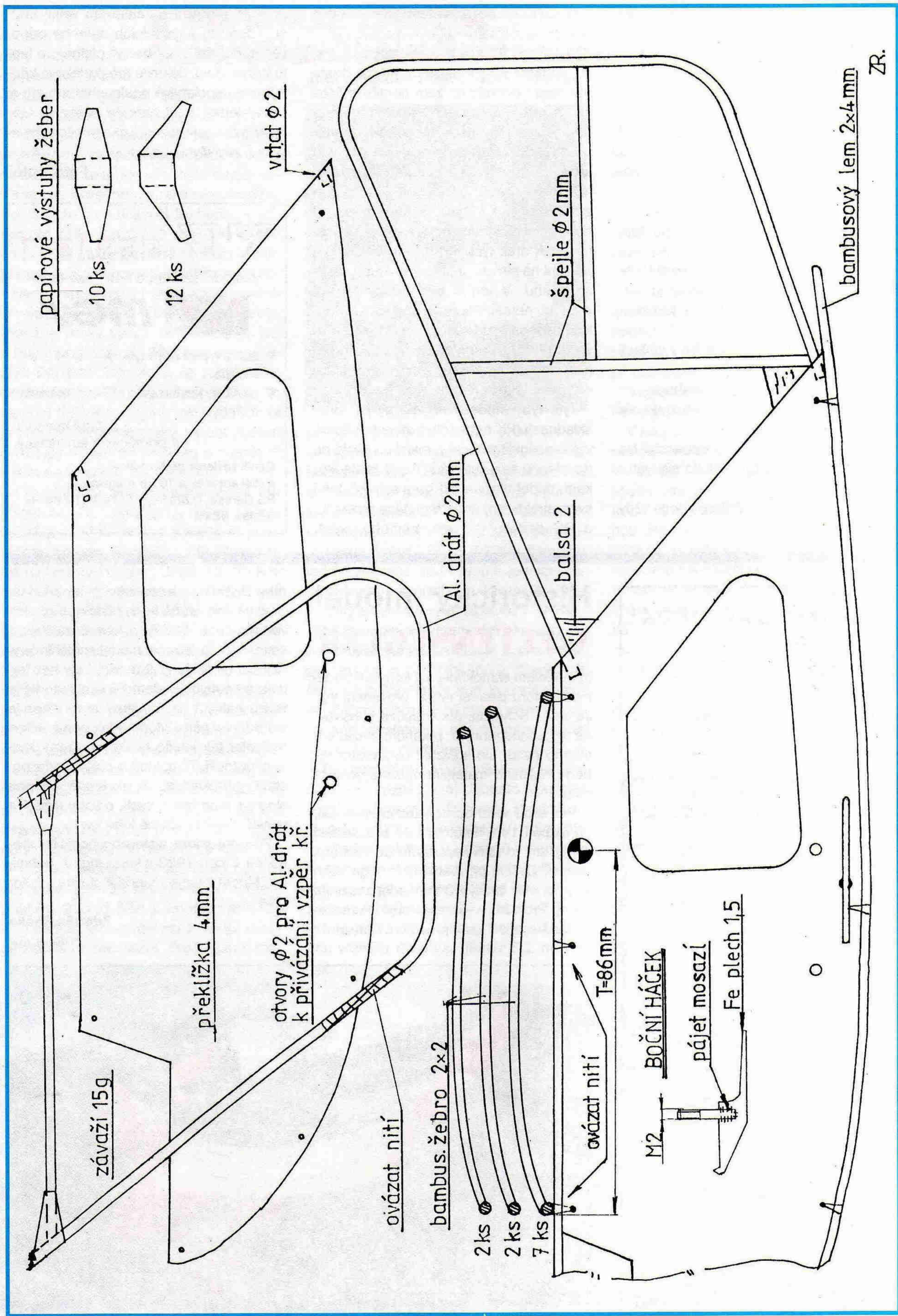
ruky. Boční háček umístíme 5 mm před těžištěm na levé straně trupu při levých kruzích volného letu. Stačily pouze 3 zalétávací starty šňůrou, aby šel model spolehlivě vytáhnout na plných 50 metrů. Lety bez termiky se pohybují kolem 70 s, ale model je velice citlivý i na nepatrný teplý závan a ustředění v něm. Model však nemá demalizátor tak létejte raději navečer v klidném ovzduší. Těm, kteří si chtějí model postavit, předkládám ve skutečné velikosti alespoň jeho hlavní části, polohu těžiště a umístění háčku včetně jeho tvaru.

Původní nákres a stavební popis byl zveřejněn v roce 1928 v knize ing. J. Schmida „Model letadla - teorie a stavba“. Autor píše...

Zdeněk Raška

Foto: autor





LODĚ, LOŽKY, LODIČKY

(5) Společné vytrvalostní závody rádiem řízených modelů se spalovacími motory jsou nejrozšířenější lodně-modelářskou disciplínou v současné době nejen u nás, ale v celém světě. Vždyť na mistrovstvích světa této kategorie se schází přes tři sta závodníků, což reprezentuje téměř pět set modelů, ze všech osmatřiceti členských států organizace NAVIGA.

Jde o kategorii označenou FSR (FSR-H, FSR-V). Modely skupiny H jsou vícetrupé modely pro rychlostní závody na oválné trati, skupina V jsou ony nejrozšířenější jednotrupé modely, jezdící vytrvalostní rychlostní závody na trati ve tvaru uzavřeného písmene „M“. Finálová jízda u skupiny V trvá třicet minut. Představme si obě skupiny podrobněji.

Skupina **FSR-H** má tři třídy lišící se v zásadě objemem motorů použitých pro pohon modelů. Společným rysem je použití polo ponořeného lodního šroubu, nebo-li povrchový pohon.



Čekání na přejímku modelů FSR při mistrovství světa 1996 ve Velenje. Vpředu žlutozelené modely slovenských modelářů ze Žiliny.



Start modelu mistra světa Davida Škvareniny. Mechanik je zaměřen výfukovými plyny.

Třída **FSR-H 3,5** - volné konstrukce vodních kluzáků se spalovacím motorem do objemu 3,5 cm³ s pohonem lodním šroubem.

FSR-H 7,5 - volné konstrukce vodních kluzáků s objemem motoru od 3,5 do 7,5 cm³ s pohonem lodním šroubem.

FSR-H 15 - volné konstrukce vodních kluzáků s objemem motoru od 7,5 do 15 cm³ s pohonem lodním šroubem.

Všechny tři zmíněné soutěžní třídy se mohou při dostatečném počtu juniorů a seniorů rozdělit i podle věku závodníků (junioři do 18 let včetně). U třídy s nejsilnějšími motory je omezena (vztahuje se na skupiny H i V) dolní hranice věku závodníka na 12 let.

Závodní trať pro závody FSR-H tvoří ovál, jehož osy nejvzdálenějších bójí jsou

od sebe vzdáleny 120 m, osy bójí vyznačujících šířku oválu jsou od sebe vzdáleny 20 m. Celkový tvar oválu vymezuje šest bójí (obr. 1). Uprostřed tratě jsou na plošváku pevně zakotveny startovací hodiny, které závodníkům ukazují předstartovní čas. Časový průběh každé jízdy (rozjíždky, finále) je rozdělen do tří časových - po sobě následujících - úseků. **1)** Přípravná doba v trvání dvou minut. V tomto čase musí závodník s pomocníkem nastartovat motor a vypustit model na vodu. Ten začne kroužit po trati po směru otáčení hodinových ručiček. **2)** Kontrolní doba v trvání 30 sekund. V tomto čase nesmí být již žádný model vložen do vody. (Kdo nestihl v průběhu přípravné doby - 2 minuty - položit model na vodu, nesmí tak učinit v kontrolní době a má tzv. nulu). Obě tyto

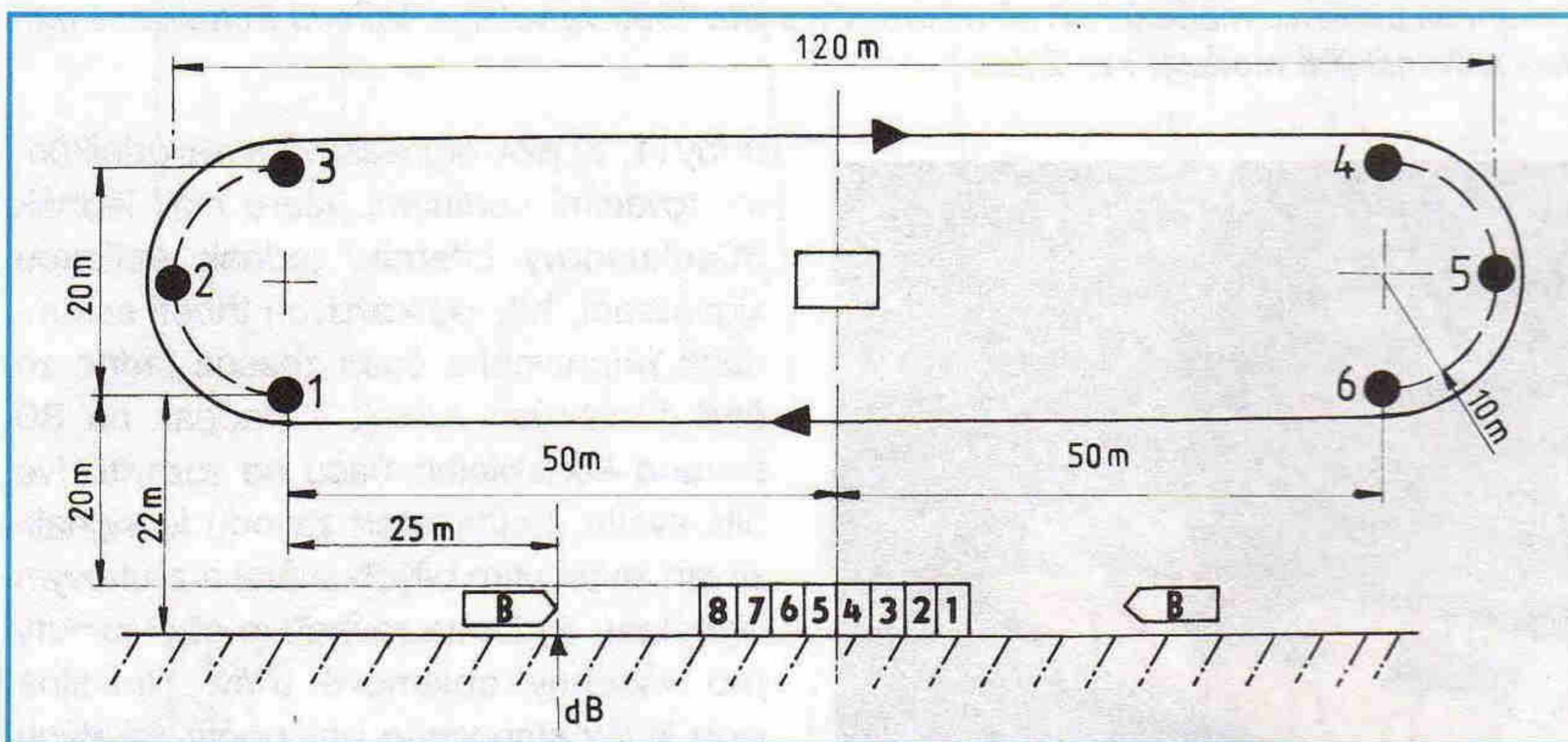
doby (1, 2) jsou signalizovány závodníkům startovacími hodinami, které mají jednak 30sekundový ciferník, jednak optickou signalizaci, kdy po každých třiceti sekundách přípravného času zhasne jedno ze čtyř červených světel, a naopak na 30 sekund kontrolního času se rozsvítí dvě bílá světla. Letmý start závodu je signalizován zhasnutím bílých světel a zvukovým signálem. **3)** Doba závodu je čtyři minuty pro všechny objemové třídy. Rozdílné jsou limity stanovené pro počty odjetých kol (okruhů). Aby byla jízda daného modelu počítána jako platná, musí najet v průběhu čtyř minut 5 kol (třída FSR-H



Dalším nadějným juniorem pro třídy FSR-V 3,5 a V 7,5 je Radim Dědina z Blanska.

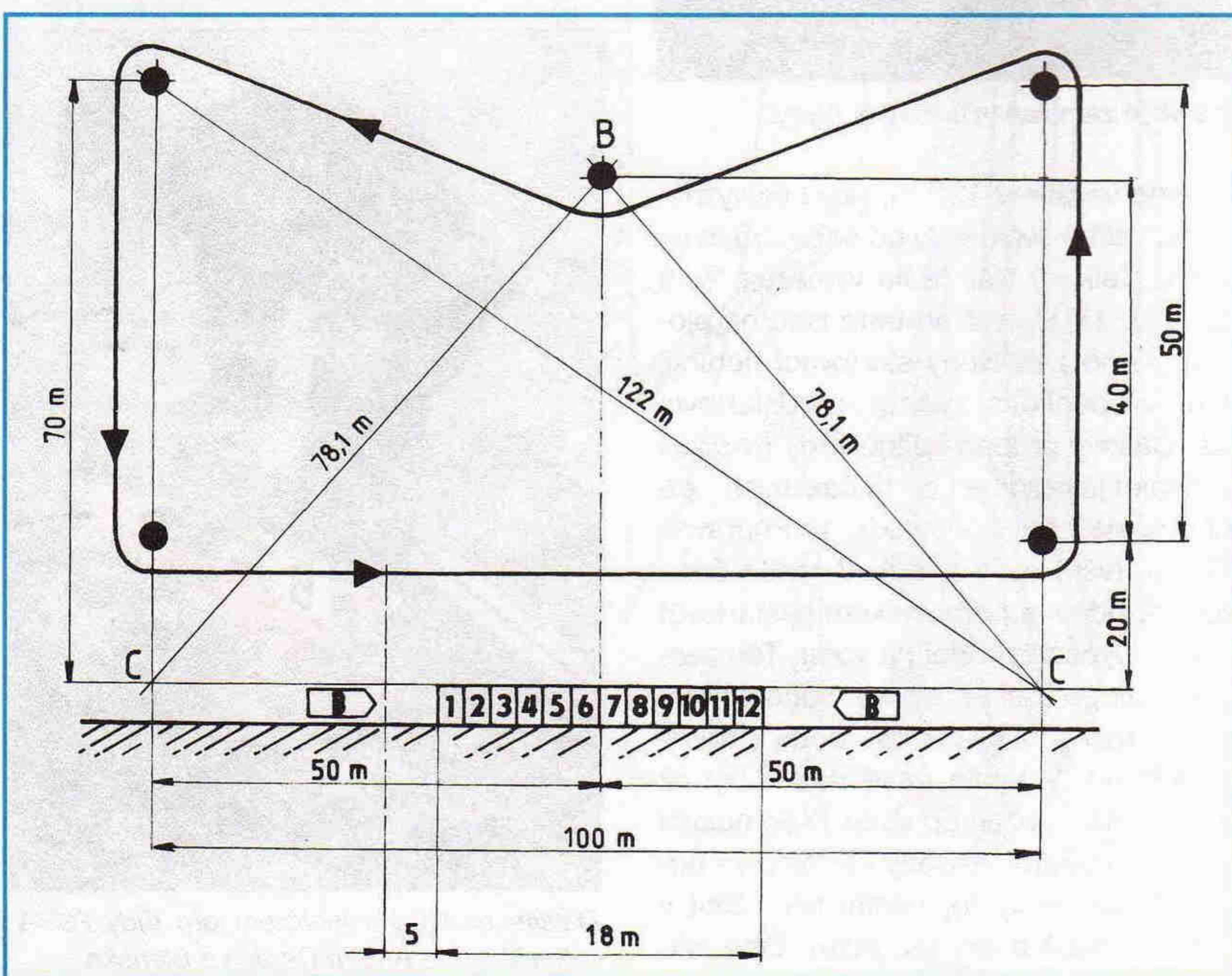


Největší radost nám dělají v reprezentaci junioři. Na loňském MS zasáhli všichni do finálových bojů. Zleva: David Štíčka z Píerova, Zdeněk Žárorský ze Slavkova a David Škvarenina z Blanska.



Obr. 1 - trať pro závody tříd FSR-H

Obr. 2 - trať pro závody tříd FSR-V



3,5), resp. 6 kol (FSR-H 7,5), resp. 7 kol (FSR-H 15). V jedné jízdě může startovat současně 8, minimálně 4 modely. Pokud je více než 8 závodníků jsou rozděleni do několika kvalifikačních skupin, jejichž složení se pro každé kolo rozjížděk mění. Každý model (soutěžící) musí absolvovat čtyři kola (závody) kvalifikačních rozjížděk. Ve finále startuje tedy maximálně 8 modelů, které dosáhly v rozjíždkách (kvalifikaci) nejvyšší bodový zisk. Finále tvoří série čtyř finálových jízd.

Za každou jízdu - ať již v kvalifikaci či finále - dostávají modely (soutěžící) podle svého umístění bodové hodnocení. Model, který jako první odjede předepsaný počet kol se stává vítězným a získává za tuto jízdu 400 bodů. Celkové bodové hodnocení je následující: 1. místo = 400 bodů; 2. = 300; 3. = 225; 4. = 169; 5. = 127; 6. = 96; 7. = 72; 8. místo = 54 bodů. Zisk bodů je podmíněn odjetím předepsaného počtu kol v časovém limitu. Pokud některý model odstartuje, ale nedojede, obdrží za tento „pokus“ 25 bodů. Model, který vůbec neodstartuje, nebo nestihne start do konce kontrolního času nezískává žádné body.

Součet bodů dosažených ve finálových jízdách určí pořadí závodníků na prvních osmi místech, pořadí na dalších místech určí součty bodů, které dosáhli závodníci v kvalifikačních rozjíždkách.

Modely musí kroužit po trati ve směru otáčení hodinových ruček. Modely (závodníci) musí jezdit tak, aby se vzájemně neohrožovaly, a tak, aby všechny bójky vyznačující trať objely z vnější strany. Při jízdě má přednost vždy ten model, který jede po trati co nejbližší k jednotlivých bójím, či k jejich myšleným spojnicím. Předjíždění modelů je dovoleno vždy pouze z vnější strany. Nedodržení těchto ustanovení je penalizováno odečtením jednoho kola (případně kol). Model (závodník) má možnost absolvovat kola další (pokud nemá po odečtu splněn „kolový“ limit je to dokonce nutné), ale musí se „vejít“ do časového limitu. Obdobně je penalizováno podjetí některé bóje vyznačující trať.

Závody těchto tříd probíhají při dobré organizaci poměrně rychle a jsou i divácky přitažlivé. V naší republice jsou však zatím málo rozšířené. V těchto třídách se našim modelářům-závodníkům zatím nepodařilo dosáhnout medailového umístění na ME či MS, i když několikrát se již do finálových jízd kvalifikovali. Zatím chybí větší zkušenosti, jejichž nedostatek vede k taktickým chybám.

Nyní si představme podrobněji skupinu modelů pro vytrvalostní závody rychlostních člunů.

Skupina FSR-V

Společným rysem této skupiny jsou kromě časově poměrně dlouhých jízd

(kvalifikační rozjížd'ky trvají 20 minut, finálové jízdy pak 30 minut), také jednotrupé modely s průřezem lodního trupu do tvaru V a společná trať.

Trať pro skupinové vytrvalostní závody RC rychlostních člunů má tvar širokého písmene „M“ o základních rozměrech 100 x 50 metrů (obr. 2). Jeden okruh je s přibližným objížděním bóji do vzdálenosti dvou metrů (přibližná ideální jízdní dráha) má tedy délku ca 350 metrů. Uvážíme-li, že dobré modely objemové třídy 15 cm³ najedou za finálovou jízdu (30 min.) kolem pětasedmdesáti okruhů, představuje to vzdálenost téměř 30 kilometrů. Modely dosahují na rovných úsecích rychlost přes 70 km/h, což je - obzvláště na vodní hladině - rychlost úctyhodná. Hladina je většinou zvlněná větrem a modely jsou skoro více ve vzduchu jak na vodě, dá se říci, že v podstatě jen „lížou hřbety vln“.

I tato skupina je rozdělena na tři (resp. čtyři) objemové třídy.

FSR-V 3,5 - modely s objemem motorů do 3,5 cm³.

FSR-V 7,5 - modely s objemem motorů od 3,5 do 7,5 cm³. (Pozn. Tato třída platí až od letošního roku, protože do konce loňského roku byl horní objem v této třídě omezen na 6,5 cm³.)

FSR-V 15 - modely s objemem motorů od 7,5 do 15 cm³.

Všechny tyto třídy jsou určeny jak pro seniory tak pro juniory, u třídy V 15 opět platí věkové omezení dvanácti let.

Tyto třídy jsou osazovány motory se žhavicími svíčkami a jejich palivem je v základu metylalkohol, který je doplněn olejem, paliva pro tyto závody mohou být i nitrována. Poněkud odlišnou třídou je třída **FSR-V 35**. Zde je možno použít motory do objemu 35 cm³, ale musí to být motory benzinové s elektrickým zapalováním jiskřivou svíčkou. Používají se motory z řetězových pil od různých výrobců. Tato třída je všeobecně poměrně málo rozšířena a u nás se jí zatím nevěnuje nikdo.

Dalším společným rysem tříd „V“ je, že v každé jízdě může startovat až dvanáct závodníků (modelů). Modeláři jsou rozděleni do skupin pro kvalifikační rozjížd'ky. Každá kubatura (třída) startuje samozřejmě zvlášť. Každý model (soutěžící) má nárok na dvě rozjížd'ky, z nichž lepší výkon v jedné z nich má vliv na postup do finále, případně na umístění od třináctého místa dále. Dvanáct nejúspěšnějších modelů z rozjížděk (bez ohledu na skupinu) postupuje do finále. Finálová jízda v trvání třiceti minut se jede pouze jedna. Pořadí ve finále určí i pořadí celého závodu na prvních dvanácti místech. Při závodech mistrovství republiky znamená pořadí ve finále i body do celkového hodnocení. V daném roce se jede 5 závodů, 3 nejlepší výsled-



Dotyk se svážecím člunem znamená okamžitou diskvalifikaci, proto jej všichni závodníci se svými modely objíždějí raději v uctivé vzdálenosti.

ky - bodové zisky - určí pořadí v mistrovství ČR.

Vzhledem k velmi vyrovnaným výkonům na kontinentálních a světových mistrovstvích, kde postupující do finále mají většinou najet stejný počet kol (okruhů), rozhodují o postupu do finále pouze sekundy dojezdového času v posledním kole. Snadno se však stane, že soutěžící na dvanáctém a třináctém místě mají absolutně stejný výkon. Proto zavedla NAVIGA od letošního roku výjimku (pravidlo), že v tomto případě postupuje do finále třináct modelů. Pokud by ovšem došlo ke shodě výkonů u tří a více modelů, a nebylo by jasné kdo vlastně postupuje do finále, jeli by tito soutěžící dodatečnou rozjížd'ku

o dvanácté postupové místo.

Start jednotlivých jízd má tento pořad. Provede se zkouška rušení (zda se jednotlivé RC soupravy vzájemně neruší), po jejím skončení ohlásí vedoucí startoviště čtyřminutový (resp. 3,5 min.) pracovní předstartovní čas. V této době se provádí zahřívání a seřizování motorů. Model může být - vzhledem k vodnímu chlazení - také vložen do vody, ale mechanik jej nesmí vypustit. Na zahřívání je čas 3,5 minuty, posledních třicet sekund je „klid před startem“, kdy všechny motory musí být zastaveny a modeláři se jich nesmí dotýkat. Na povel START závodník s mechanikem nastartují motor a vypustí model na vodu (trať). Spolehlivost motorů je v dneš-



Pro umístění počítačového zařízení stačí obyčejný prodejní stánek. Je obdivuhodné, že jemná počítačová technika snese celkem bez problémů i kruté povětrnostní podmínky, které je možné v mlhavých či deštivých dnech přirovnat k podmínkám v prádelně. Na snímku je ve funkci hlavního rozhodčího autor seriálu - Lodě, lod'ky, lodičky.

ni době poměrně veliká, a tak v průběhu patnácti až dvaceti sekund jsou všechny modely na trati.

Při závodech skupin FSR se dnes již všude používá počítačová technika, která jednak usnadňuje celý průběh závodů, ale hlavně ušetří dvanáct osob („počítačů“), kteří byli dříve zapotřebí ke sledování průběhu závodu - sledování jízdy jednotlivých modelů, zaznamenávání odjetého počtu kol, měření dojezdového času v posledním kole atd. Počítač po vložení údajů o závodnicích a krystalech jejich modelů provede rozlosování, při kterém respektuje i rovnoměrné rozdělení účastníků z jednoho klubu či státu do jednotlivých kvalifikačních rozjížděk, včetně přidělení krystalů tak, aby nedocházelo k vzájemnému rušení. Při vlastních jízdách stačí jeden hlavní rozhodčí, který současně obsluhuje počítačový program. Dále dva rozhodčí sledující vždy jednu polovinu trati a zaznamenávající porušení pravidel a dva počítači, kteří na elektronickém registru prostým stisknutím výrazně označených tlačítek zaznamenávají průjezdy jed-

notlivých modelů cílovou čarou. Na obrazovce počítače má hlavní rozhodčí stále aktuální přehled o průběhu závodu. Pro informaci závodníků slouží světelná tabule, případně tabule se sklopnými (elektromagneticky) číslicemi. Při posledním kole počítač (PC) po stisku rozhodčím tlačítka „konec“ dopočítá dojížděné kolo a zablokuje počítačový registr, takže i při případném dalším průjezdu již další (chybný) stisk tlačítka neregistruje. Při stisku tlačítka „konec“ se uvedou do chodu stopky v registru a každému modelu je změřen dojezdový čas posledního kola. Tyto dojezdové časy se objeví na obrazovce a jsou zaznamenány do paměti počítače. Proti dvojitému stisku tlačítka (počet kol) je počítač „chráněn“ krátkou prodlevou, kdy je tlačítko po několika sekundách „blokováno“.

Po ukončení rozjížděk počítač okamžitě zpracuje výsledky a „vytiskne“ dvanáct nejlepších závodníků - finalisty. Nejrychlejšímu z kvalifikace je přiděleno (počítačem) startovní číslo 12, které je považováno za nejvýhodnější. Je to startovní pozice na pravé straně startovního pláta. Po

skončení celého závodu je „počítačem“ samozřejmě zajištěno vytištění kompletní výsledkové listiny.

Je naší radostí, že i v těchto technicky velmi náročných kategoriích, které jsou z pohledu lodního modelářství ve světě vůbec nejvíce rozšířeny, získáváme úspěchy. V roce 1993 získali stříbrné medaile na ME junior František Starý z Vysokého Mýta (FSR-V 6,5) a senior Luděk Mátl z Brna (FSR-V 15), o rok později na MS se stal prvním vicemistrem světa Luboš Runkas z Moravských Budějovic (FSR-V 15) a v loňském roce se stal juniorským mistrem světa třídy FSR-V 3,5 David Škvarenina, když na stejném mistrovství získal i bronzovou medaili ve třídě FSR-V 6,5. Především do juniorů vkládáme také naději při letošním ME v polském Białymstoku. O tom jak to v Polsku dopadlo, se jistě dočtete v některém z dalších čísel „Modeláře“.

Jiří Lejsek

Foto: archiv autora
(pokračování)

Modelářský klub Nautilus Proboštov

Modelářský klub Nautilus vznikl 1. 10. 1996 a jeho hlavní odborností je lodní modelářství, především sekce NS to je třída F2 dle pravidel NAVIGA (plovoucí, rádiem řízené makety). Předsedou klubu se stal zkušený „matador“ a reprezentant ČR ve třídě F2 pan Jan Červíček, členská základna je složena z modelářů dříve se scházejících na březích proboštovského rybníku. Díky podpoře a pochopení Obecního úřadu v Proboštově mohla být uspořádána první významná akce - „výstava modelů“. V době od 7. do 9. února se zaplnil sál místního kulturního domu modely bitevních, dopravních i historických lodí, ale i postavíček bojovníků, plastických modelů letadel a bojové techniky. Návštěvníci, kterých přišlo nad očekávání, mohli obdivovat také diorámata nejruznějších bojových situací, propracované do nejmenších



Pozornosti návštěvníků neunikl úspěšný model německého policejního člunu KB 23 v měřítku 1 : 20 předsedy klubu pana Jana Červíčka.



KONTROLER 15, maketa polského přístavního člunu v měřítku 1 : 20 je prací pana Jaroslava Zemana z Dubí. Model i přes svůj „pokročilý“ věk přitahoval pozornost návštěvníků.

detailů. Výstava, po mnoha létech první svého druhu na Teplicku, se setkala s mimořádnou pozorností obyvatel také díky propagaci v regionálním tisku a rozhlasu. Poděkování patří sponzorům mezi které patřil již zmíněný Obecní úřad Proboštov, pobočka Živnostenské pojišťovny v Teplicích, firmy TP model Michálek Teplice a Vlach Duchcov a prodejna Dagmar Proboštov. Výstava byla slibným začátkem činnosti klubu, která bude pokračovat v letošním roce jarní nominační soutěží žáků a vyvrcholí podzimním seriálem F2.

Ing. Ladislav Hanuška, foto autor

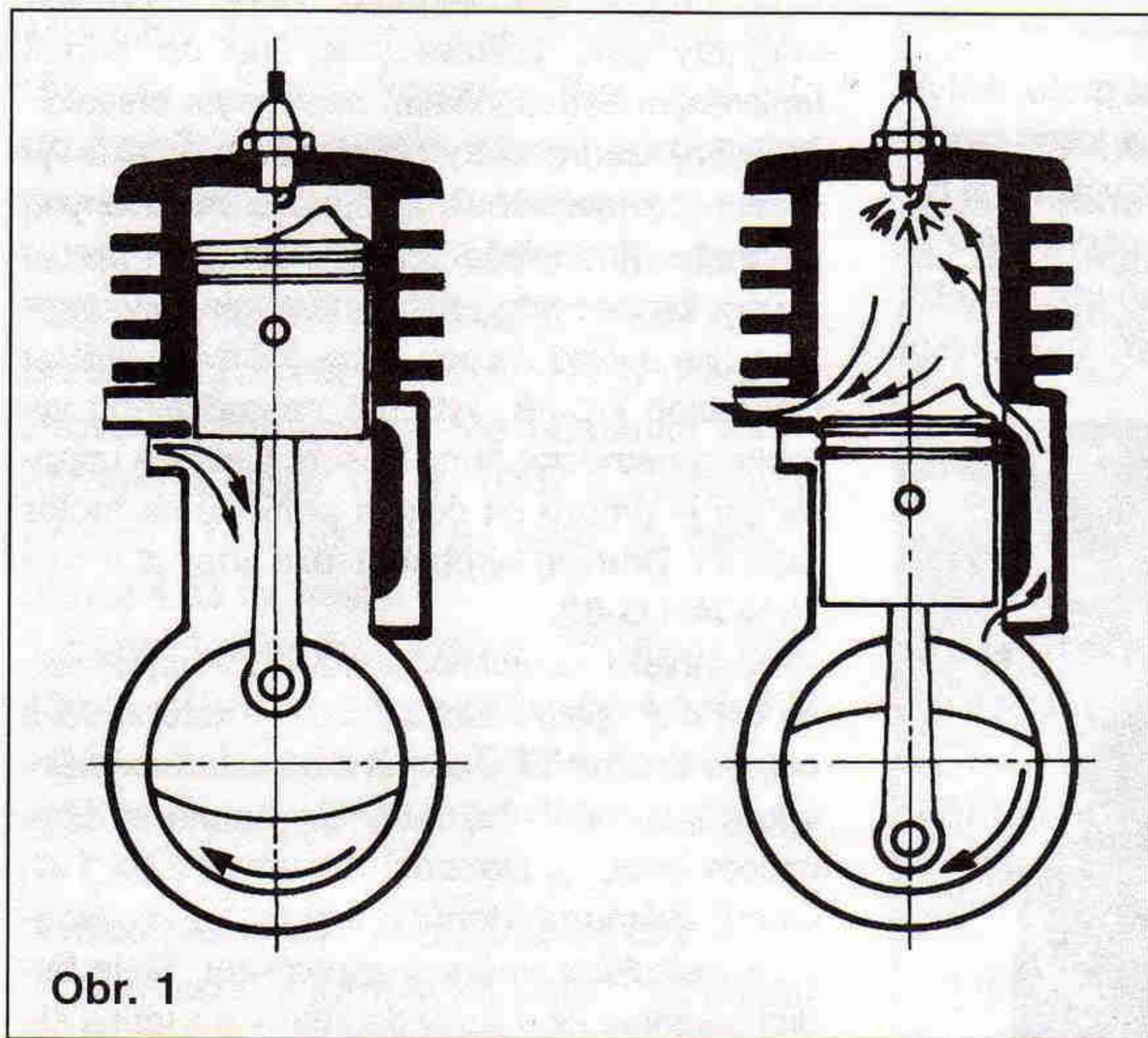
Modelářské motory a jejich problematika

(4) V mém posledním výkladu jsem se dotkl historie při objasnění vzniku motoru se žhavicí svíčkou. Původně se tedy vyšlo z motoru benzinového. Tento název by správněji měl být - motor zážehový nebo úplně přesně motor se zapalováním jiskřivou svíčkou, protože jako paliva se s úspěchem používá i jiných látek a někdy i plynů. Ovšem v modelářské praxi je vžitý název benzinový a zůstaneme tedy u něj.

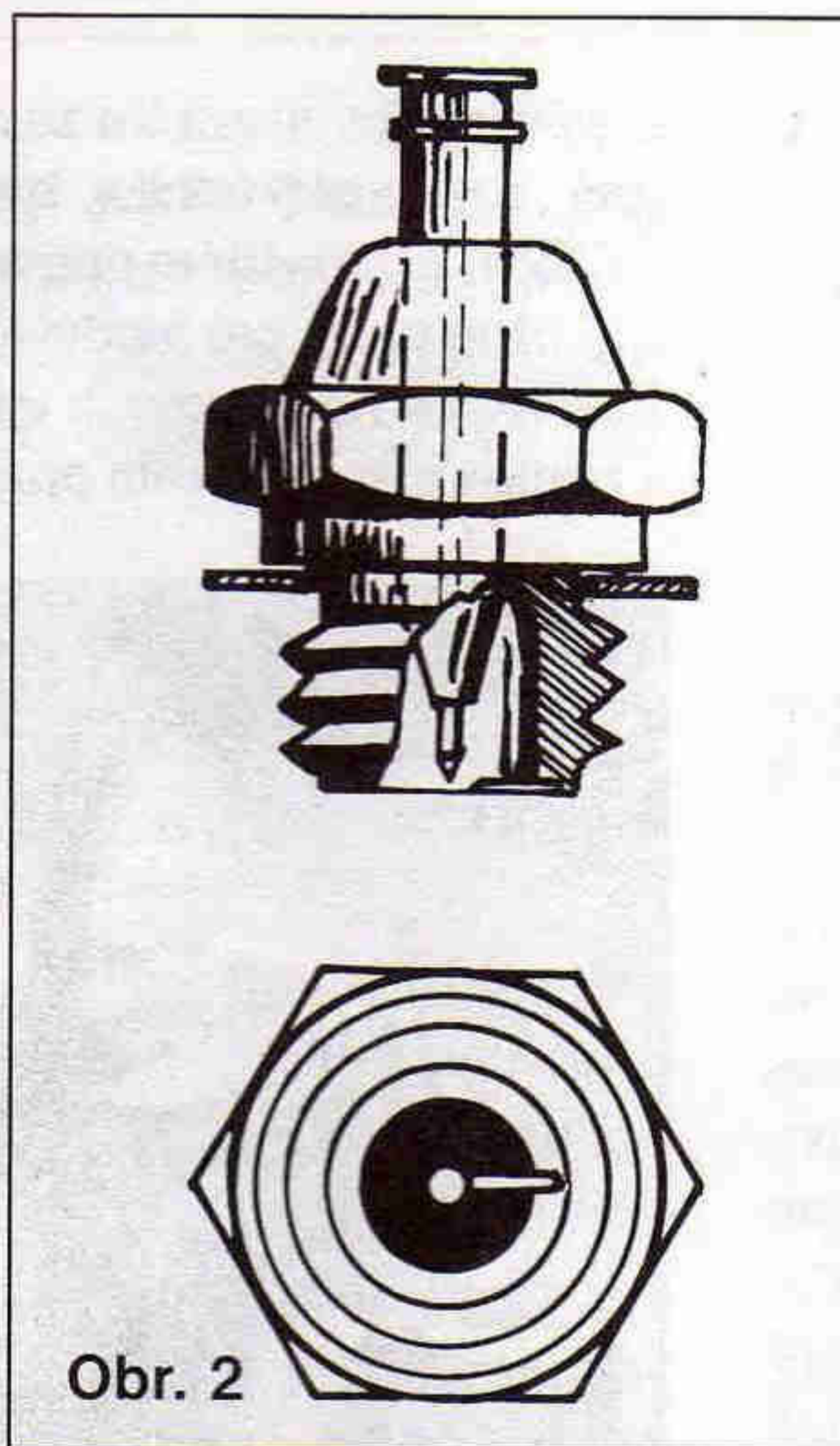
Především popisované motory jsou motory dvoudobé. Jejich funkce je patrná z řezů na obr. 1. Směs vzduchu s benzinem se zapaluje

Součástí celého zapalování je dále zapalovací cívka, jejíž uspořádání je patrné na obr. 3. Je to zařízení, které mění magnetickou indukci napětí 4,5 V na vysoké napětí 10 až 12 kV, potřebné ke vzniku jiskry na hrotech svíčky ve spalovacím prostoru válce, kde je stlačena zápalná směs. Konstrukci cívky tvoří jádro složené z tenkých železných plechů vzájemně izolovaných papírem jako u transformátorů. Na jádro je osazena cívka tvořená dvěma vinutími vzájemně od sebe odizolovanými. První, zvané primární, obsahuje 150 až 200 závitů měděného izolovaného drátu $\varnothing 0,4$ až $0,5$ mm, dru-

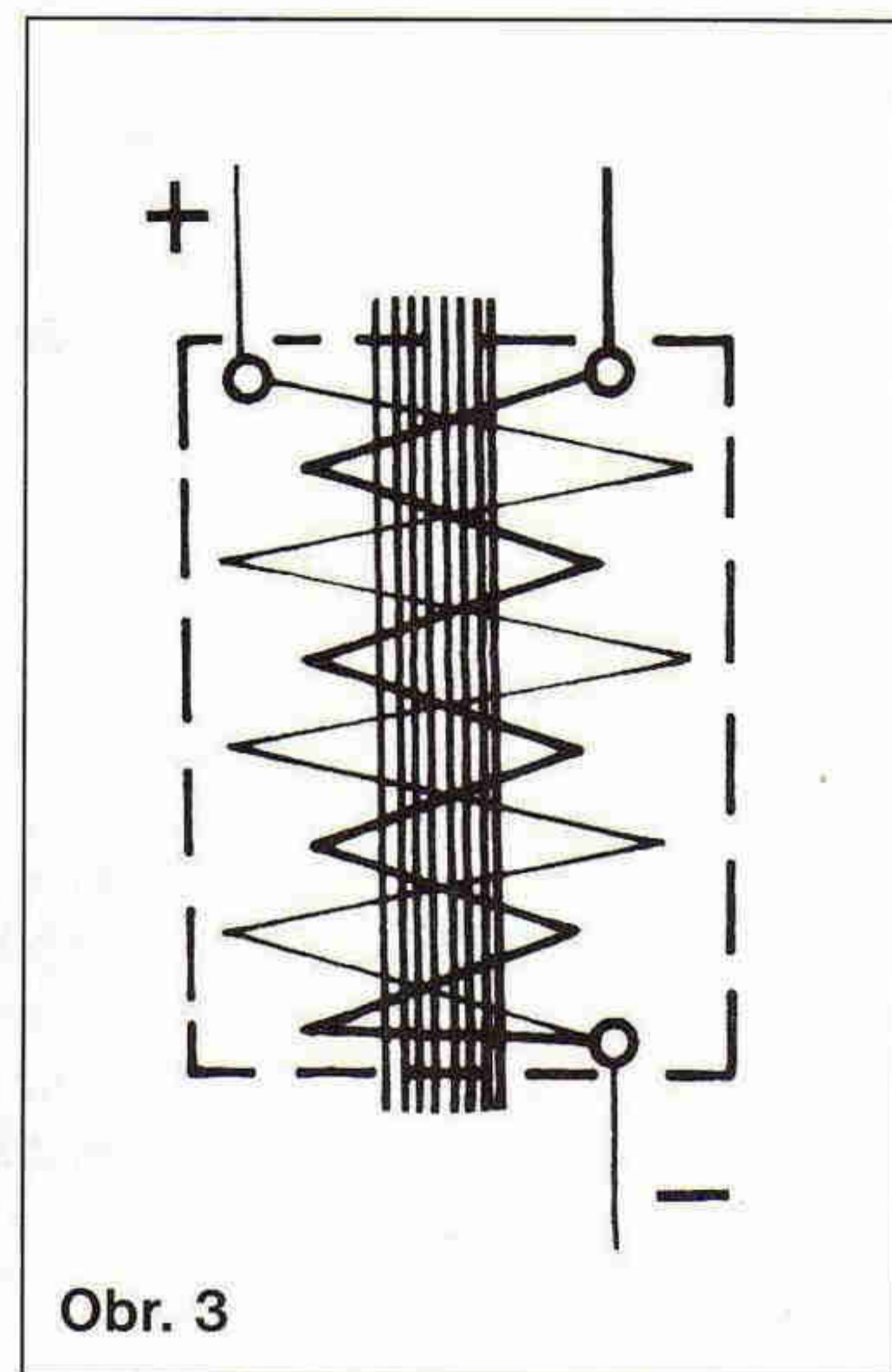
aretována, aby její neokrouhlý povrch rozpojil kontakty přerušovače 3° až 5° před horní úvratí pístu. Původní, nehybně osazený přerušovač byl záhy upraven tak, aby ho bylo možno radiálně posouvat na kruhovém osazení klikové skříně motoru. Tím se docílí, že předstih zážehu svíčky lze plynule nastavit před dolní nebo horní úvratí pístu ve válci. Posouvání rozdělovače lze provádět v rozsahu 3° až 6° . Toto řešení umožňuje snadnější start s menším předstihem a vyšší otáčky a tím i výkon s větším předstihem. Do zapalovací soustavy je dále osazen kondenzátor, který zajišťuje stejno-



Obr. 1



Obr. 2



Obr. 3

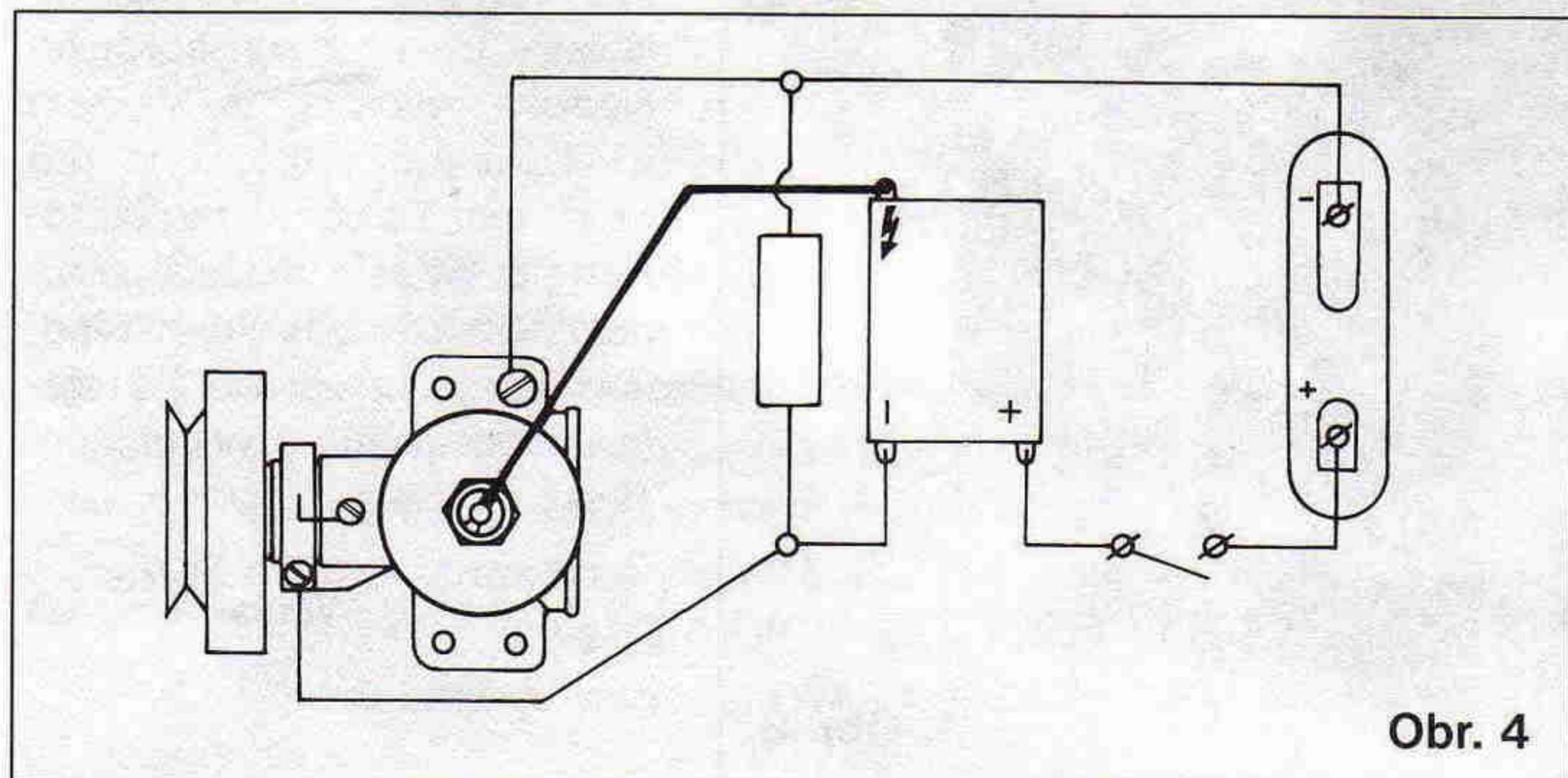
elektrickou jiskrou přeskakující mezi dvěma elektrodami svíčky, umístěné v hlavě motoru, zpravidla v ose válce. Uspořádání jiskřivé svíčky je patrné na obr. 2. Jedna elektroda prochází středem tělesa svíčky a je od něho izolována porcelánovou, slídovou nebo syntetickou izolací, druhá je přivařena na kovovém tělese svíčky a je při zašroubování v hlavě válce spojena s hmotou motoru. Oba hroty elektrod jsou od sebe vzdáleny v rozmezí $0,1$ až $0,5$ mm podle intenzity elektrického zdroje. V okamžiku, kdy píst motoru přichází do horní úvratě, přeskočí mezi hroty obou elektrod sytá elektrická jiskra vyvolaná zapalovací cívkou, která je napájena elektrickým proudem z baterie o napětí 4,5 V a zapálí nasátou směs. Okamžik zapálení je řízen přerušovačem proudu umístěným na klikové skříně v místě kudy je vyvedena kliková hřídel motoru. Zde na hřídeli osazená vačka spojí kontakty přerušovače.

hé vinutí, zvané sekundární, obsahuje 18 až 20 tisíc závitů izolovaného měděného drátu o $\varnothing 0,04$ mm. Jednotlivé vrstvy obou vinutí jsou od sebe opět odděleny izolačním papírem. Jádro a obě cívky jsou umístěny zpravidla do válcového pláště a vývody cívek zakončeny na plášti pájenými očky.

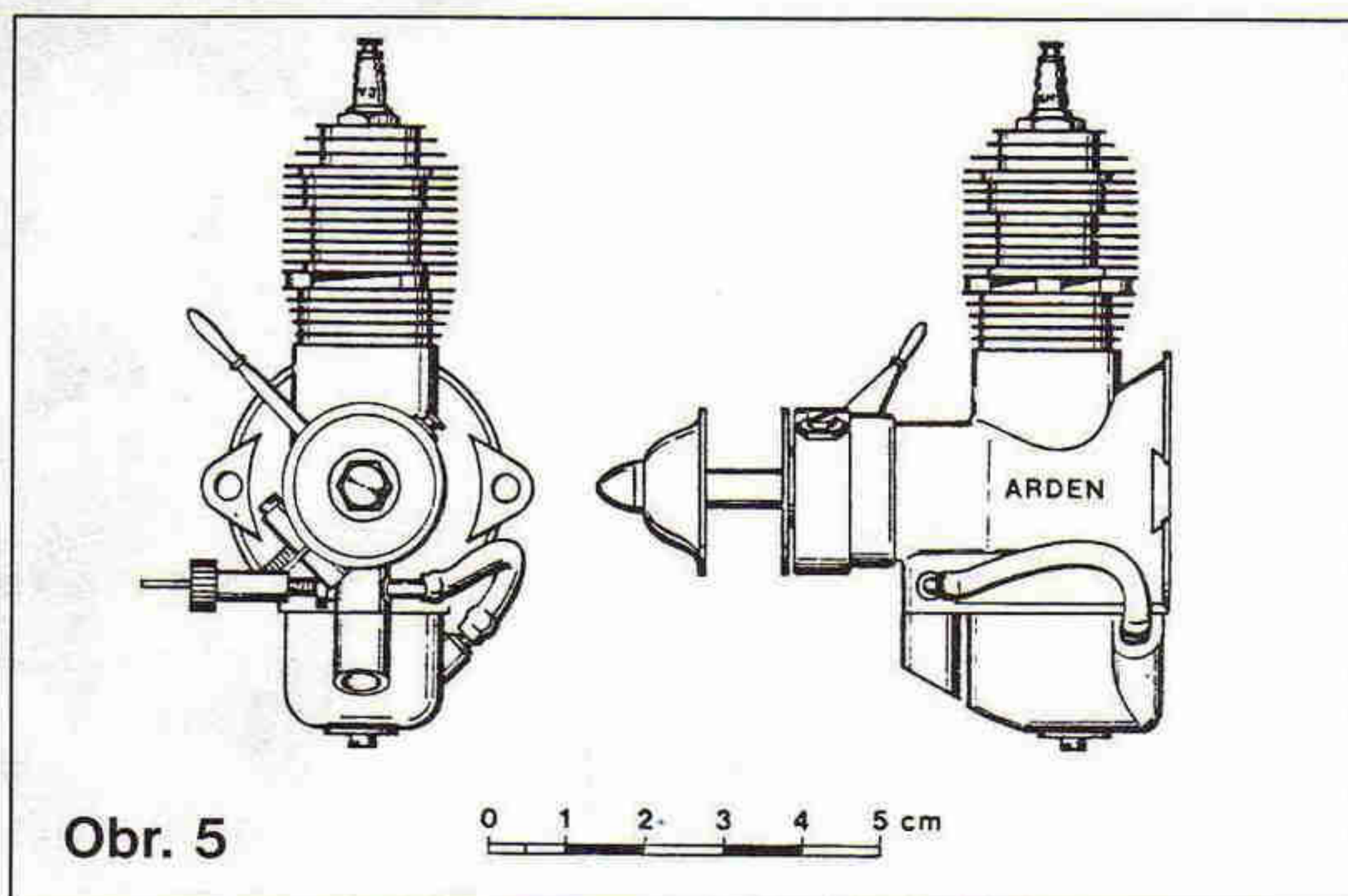
Primárním vinutím se přivádí do cívky proud o napětí 4,5 V ss, který zmagnetuje jádro cívky z měkkého železa. Když vačka přerušovače umístěná na klikové hřídeli rozpojí kontakty přerušovače, a tím přeruší dodávku proudu, magnetický tok jádra klesne na nulu. V průběhu klesání vyvolávají hrotící se magnetické siločáry v druhém vinutí (sekundárním) indukci proud o vysokém napětí 10 až 12 kV a na hrotech kontaktů svíčky přeskočí sytá, modrofialová jiskra. Tím dojde k zapálení stlačené směsi ve válci motoru. Vačka je osazená na klikové hřídeli na pevně tak, že její poloha je pevně

měrnou intenzitu zapalovací jiskry na svícce a současně zpomaluje opalování kontaktů přerušovače. Schéma popsané zapalovací soustavy je na obr. 4 a její základní hmotnost v původním provedení činí asi 230 g. Soustava byla zkonstruována ve třicátých letech v USA a s menšími obměnami byla používána až do roku 1965 i u nás, kdy hromadný nástup motorů se žhavicí svíčkou i u nás odsunul motory s jiskřivou svíčkou do ústraní.

Zapalovací soustava byla celkem spolehlivá, pokud veškeré spoje byly pájeny cinem a spojovací vedení bylo provedeno měděnými kablíky, majícími opláštění z PVC. Základním problémem jinak spolehlivé zapalovací soustavy bylo její umístění v modelu, váha a životnost baterie. Používaná suchá baterie nejlepší kvality postačila na 10 až 15 desetiminutových startů. Pochopitelně, že vždy ukončila svoji životnost v průběhu letu. Z tohoto důvodu byly



Obr. 4

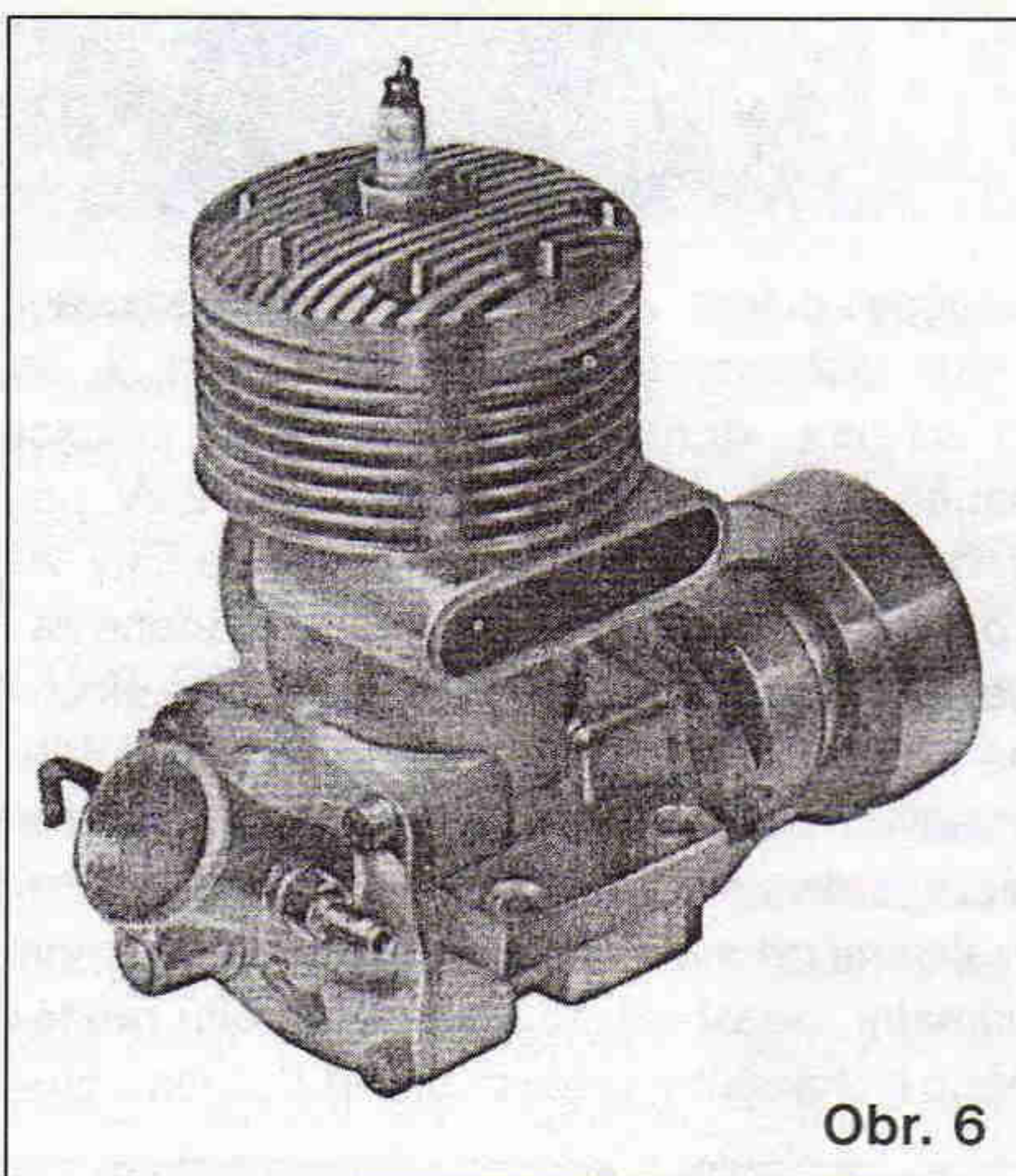


Obr. 5

baterie nahrazovány malými olovenými akumulátory, které bylo možno dobíjet, přičemž hmotnost tohoto zdroje stoupla o 30 až 40 g to je na 140 g. Navíc bylo nebezpečí z úniku kyseliny z akumulátoru. Podobný akumulátor jsem osobně zkonstruoval v roce 1963 (viz Modelář 6/1963).

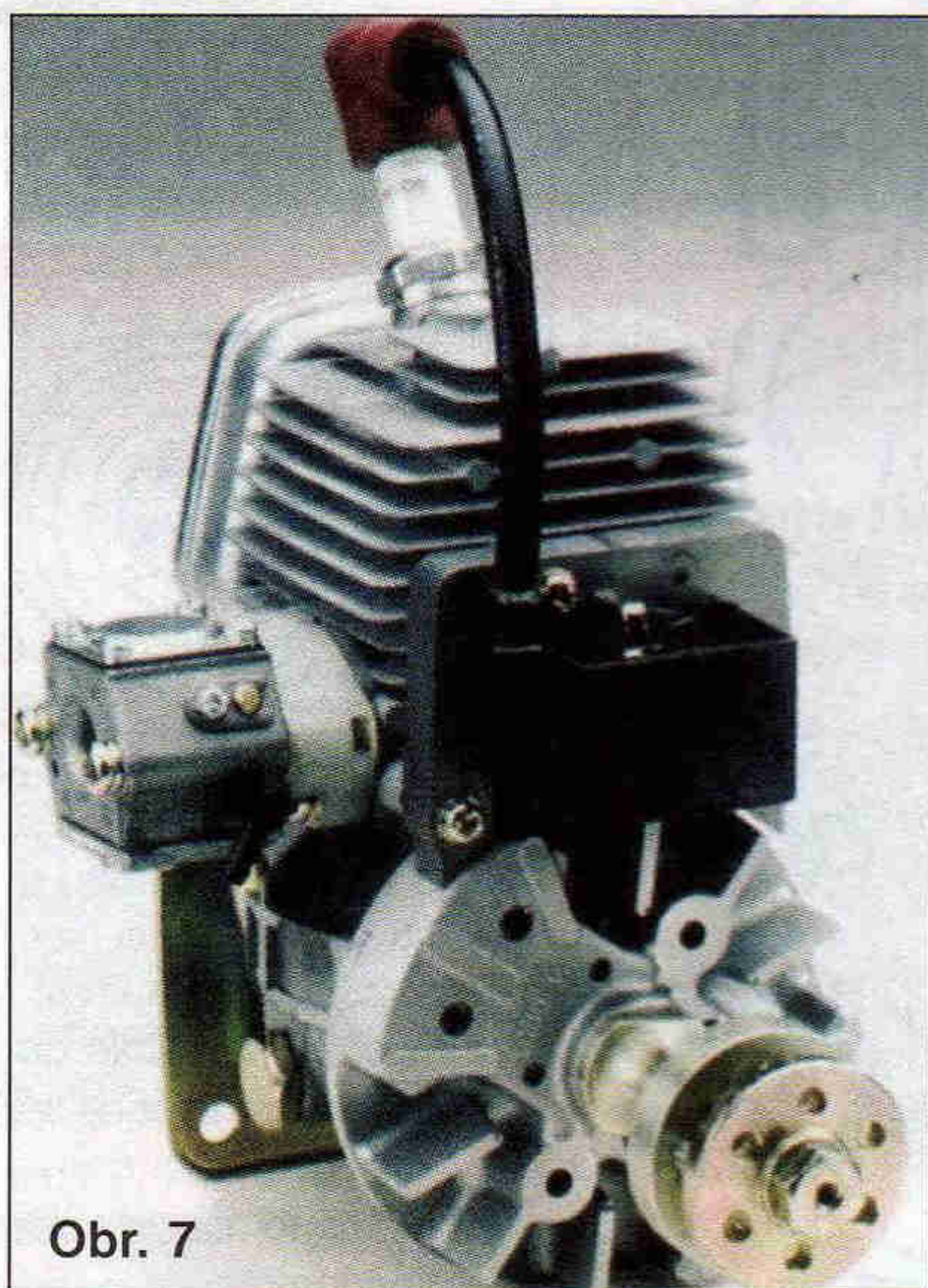
K pohonu benzinového motoru je použita směs 14 - 16 hmotnostních dílů vzduchu na jeden hmotnostní díl benzínu. Benzin tehdy užívaný neměl příliš vysoké oktanové číslo, které se pohybovalo v rozmezí číselné hodnoty 60 až 75. Tomu také odpovídaly poměrně malé výkony při značné hmotnosti. K mazání byl používán běžný minerální olej přidávaný do benzínu v poměru 1 : 4.

Světový vývoj modelářských spalovacích motorů ovlivnili dva konstruktéři. Prvním byl Američan Ray Arden, který v průběhu druhé světové války zkonstruoval a sestavil malý motor Arden 099, který měl objem válce 1,6 cm³ a zapalování jiskřivou svíčkou. Kliková hřídel motoru byla uložena na dvou valivých ložiskách, sání bylo řízeno klikovým hřídelem s centrálním vyplachováním spalovacího prostoru. Motor bylo možno osadit do modelu pomocí kruhové příruby klikové skříně. Technická specifikace: vrtání 12,6 mm, zdvih 13,1 mm, 8 500 ot/min. Zdvihový objem 1,6 cm³, použitá vrtule dřevěná 200/100 mm a hmotnost 64 g. Celkové uspořádání je patrné na obr. 5. I když modelářské motory byly na okraji zájmu všeobecného technického rozvoje, vždy se našel konstruktér a výrobce, který přišel s novinkou. Přibližně v roce 1955 se opět v USA objevil i u nás dobře známý modelářský motor Dooling 61 o objemu válce 10 cm³. Konstrukce motoru umožňovala použití jak jiskrového zapalování pomocí miniaturní jiskřivé svíčky zn. Champion (se závitem 1/4"), tak i žhavicí svíčky. Motor bylo možno použít v modelu letadla i auta v případě, že na klikovém hřídeli byl osazen setrvačnik (obr. 6). Motor byl vyráběn i o obsahu 5 cm³. Hřídel byl osazen uvnitř jedním axiálníradiálním a vně jednořadým kuličkovým ložiskem. Ve Švýcarsku se vyráběla modifikace pod značkou Amro. Motor dosahoval s jiskřivou svíčkou až 16 000 ot/min, se žhavicí svíčkou, při sejmutém zapalování téměř 20 000 ot/min. Výše uvedený motor s jiskřivou svíčkou byl asi poslední, který dosáhl takových parametrů. V průměru benzinové motory dosahovaly maximálně 10 tisíc otáček, při kterých bylo možno získat maximální výkon a toto omezení a potíže s bateriemi způsobily, že byly zatím odsunuty. Jejich návrat způsobili opět modeláři, kteří začali stavět makety skutečných letadel ve velkém provedení, jenž bylo v souladu s poměrem zmenšení skutečných letadel. Tyto pomalejší modely potřebovaly motory s nižším počtem otáček (do 10 000 ot/min) a použití většího průměru vrtule (kolem 500 mm), aby bylo možno let makety srovnat s letem skutečného letadla. Pozornost všech výrobců se začala obracet zpět



Obr. 6

k benzinovým motorům zejména proto, že vlivem rozvoje elektroniky, baterií a jejich miniaturizace, při značném operačním výkonu je bylo možno využít pro modelářské účely. Několik špičkových nebo nových výrobců přišlo na trh s benzinovým motorem opatřeným bezdotyko-



Obr. 7

vým zapalováním a solidním využitelným výkonem při otáčkách do 10 000 ot/min.

Povšimněme si nyní těchto novinek, které vycházejí z hromadně vyráběných základních dílů. Motory jsou standardně opatřeny bezdotykovým zapalováním typu Magneto. Jedním z mnoha i u nás známých typů je americký motor ZENOAH G-38. Technická specifikace: zdvihový objem válce 38 cm³, palivo směs benzínu Natural 95 s olejem Castrol TT v poměru 32 : 1, maximální výkon 2,2 kW při 7000 ot/min, hmotnost 2250 g. Doporučená vrtule 18 x 6" - 20 x 8". Je to svislý, stojatý, dvoudobý jednoválec. Hlavní díly jsou odlity z lehké slitiny. Povšimněme si podrobněji konstrukčního provedení zapalování. Jde o bezdotykové zapalování Walbro s vlastním buzením elektrického proudu typ Magneto. Stálé nebuzené magnety jsou vestavěny vpředu na hřídeli umístěným setrvačnikem, opatřeným chladicími žebry. Jádru cívky opatřené kruhovým vybráním pro setrvačnik je buzeno vestavěnými magnety. Tímto řešením byl odstraněn přerušovač, kondenzátor, baterie a spoje byly omezeny na vývod kabelu pro jiskřivou svíčku Champion RCJ-8, výborně nahraditelnou výrobkem německé firmy Bosch. Celkové uspořádání je patrné na čelním pohledu na motor (obr. 7). Druhým výrobkem téže firmy je motor ZENOAH G-62.

Technická specifikace: zdvihový objem válce 62 cm³, palivo směs benzínu Natural 95 s olejem Castrol TT v poměru 32 : 1, maximální výkon 3,2 kW při 6000 ot/min, hmotnost s tlumičem 2400 g. Doporučená vrtule 22 x 10". Oproti svému předchůdci má motor provedení konstrukční změnu v zapalování. Stále buzení magnety jsou zality do kotouče z lehké slitiny bez chladicích žeborů, ale o polovičním průměru oproti svému předchůdci. Zapalování má dvě cívky pro dosažení sytější jiskry a tím i snadnějšího startu. Detailní provedení je patrné z obr. 8.

Přednosti obou uvedených typů je možno shrnout takto:

- nízká spotřeba levného paliva, která činí u prvního typu při průměrném létání 0,75 h, a typu druhého 1,3 h

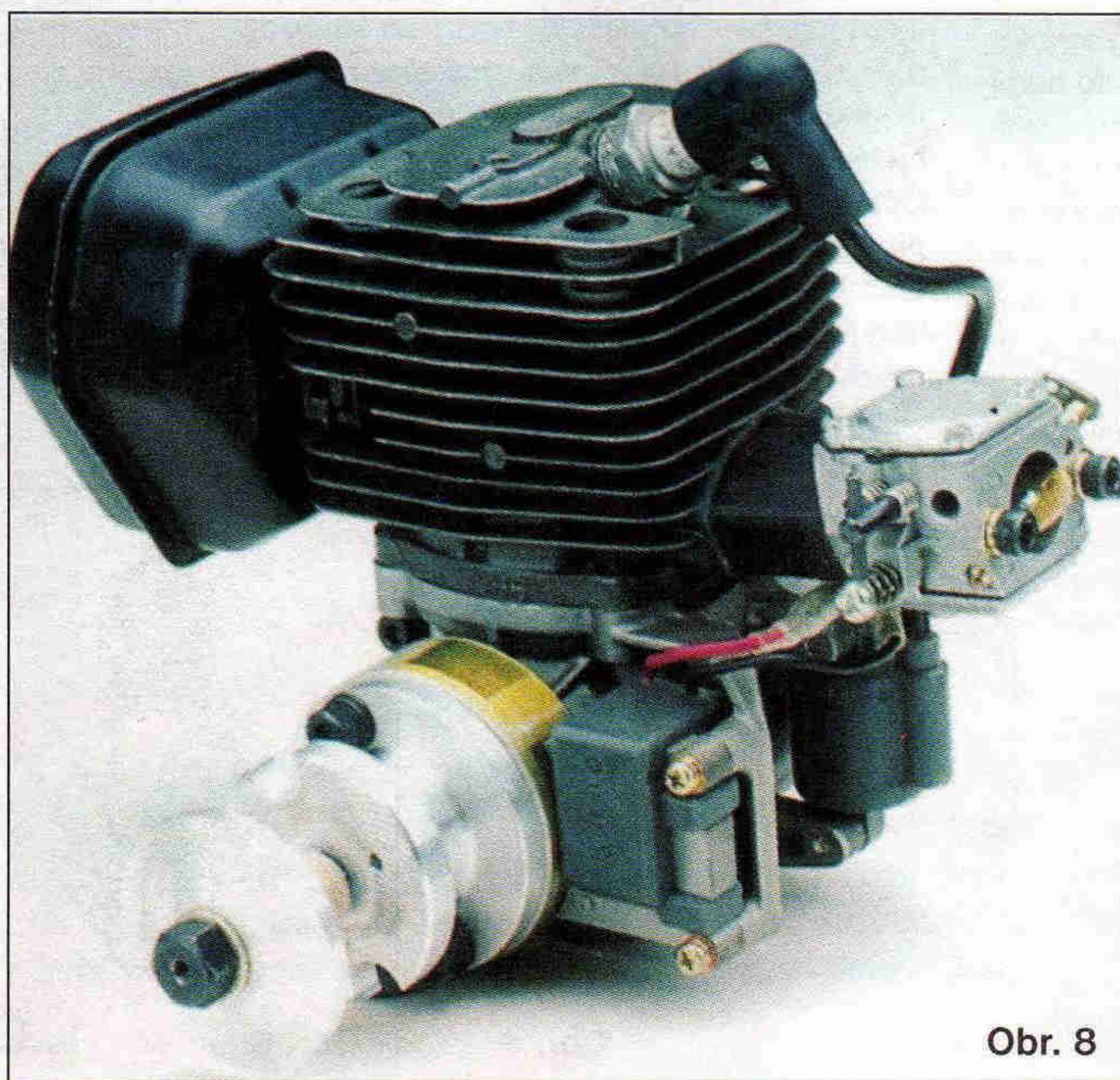
- dlouhá životnost při dobrém zacházení a správné jednoduché údržbě

- tichý chod, bez nežádoucích vibrací a plynulá regulace otáček, snadný start při správném seřízení.

Splnění základních ekologických nároků v lokalitách, kde jsou uplatňovány.

Velkoobjemových benzinových motorů je v současnosti celá řada, ovšem z konstrukčního hlediska vycházejí ze stejných unifikovaných dílů což je pro dobro věci. Dá se říci, že posledních pět let se vyznačuje nástupem těchto modelářských pohonných jednotek, které umožňují modelářům rozvinout konstrukční záměry.

Václav Stejskal
(pokračování)



Obr. 8

Mistrovství světa 1997 ve volném letu

Přinášíme poslední informaci před MS 1997, které se bude konat podle původního termínu 15. 8. až 24. 8. 1997. Vzhledem k požadavkům některých družstev, které chtějí přijet dříve a zatrénovat si na Sazené, popřípadě prohlédnout si Prahu, bude umožněn přístup na letiště Sazená, včetně ubytování v kempinku již od 9. 8. 1997. Totéž platí i pro komfortní ubytování na koleji ČZU v Praze 6 Suchdole.

V době napsání této informace pro časopis Modelář a Modely číslo 6/1997 (konec dubna) je předběžně přihlášeno na MS 1997 32 družstev s více než 250 soutěžícími (včetně kompletního českého družstva). Tyto údaje dávají předpoklad pro překonání zatím největšího počtu soutěžících (271) na MS 1995 v Maďarsku. Zatímco oficiální družstva se musí řádně přihlásit a zaplatit soutěžní vklady předem, znovu upozorňujeme, že účastníci mezinárodní soutěže 15. 8. 1997 a Světového poháru 17. 8. až 18. 8. 1997 se mohou přihlásit až na místě.

Malé kategorie FAI se budou létat 15. 8. 1997 podle sportovního kódu FAI 1997 a kategorie F1K (CO₂) již podle nových pravidel, schválených v březnu 1997 na CIAM FAI:

- maximální celková plocha 12 dm²
- maximální hmotnost modelu (bez plynu) 75 g
- maximální nádrž 3 cm³ (žádné podchlazování nádrže, plyn musí být naplněn před časoměřičem.)
- počet letů 5

Sazená 18. 8. - 24. 8. 1997



Ten den se budou létat i volně létající historické modely podle jednoduchých mezinárodně ověřených anglických pravidel SAM, které jsou použitelné i pro účast našich soutěžících organizovaných v SAMu 78 a 95.

Celkem bude vypsáno devět kategorií modelů s gumovým pohonem, tři kategorie větroňů a dvě motorových modelů. Kdo chce znát pravidla přesně, nechť si o ně napíše pořadateli MS 1997.

Týden volného letu přiláká určitě i mnoho domácích diváků a příznivců. Většina z nich letiště Sazená zná, přesto ale zopakujeme, že oficiální příjezd účastníků MS 1997 z koleje ČZU v Suchdole bude po označené cestě přes Velvary a vesnici Sazenou na letiště. Do místa konání lze přijet i z mezinárodní silnice E 55 Praha - Teplice, asi na 30 km po sjezdu z dálnice v obci Ledčice - opět bude vyznačeno. Diváky předem upozorňujeme, že nebude možný

volný pohyb po letišti s auty a proto budou muset zaparkovat (zdarma) na vytyčeném parkovišti u vstupní brány a dojet na startoviště pěšky. Kempink na letišti je již prakticky vyprodán (max. 200 osob vzhledem k hygienickým možnostem) a tak bude možné vlastní stanování v řádném turistickém kempinku ve Veltrusích (s neomezenou kapacitou) ve vzdálenosti 11,5 km od letiště.

Pořadatel MS 1997 společně s Modelářským svazem (SMČR) připravuje přátelské setkání účastníků MS 1997, které se bude konat 19. 8. 1997 ve 20.00 h v klubu C na ČZU v Praze 6 Suchdole, kde účastníci MS 1997 (soutěžící i funkcionáři) obdrží od pořadatele upomínkové tričko s emblémem obou MS. Pořadatel stále nemá naplněn potřebný počet časoměřičů, které je nutné zajistit vzhledem k očekávané účasti soutěžících. Za celkový pobyt od 15. 8. do 23. 8. 1997 je s časoměřiči uzavřena smlouva o dílo s odměnou ve výši 4000 Kč. Podmínkou je účast po celý uvedený termín, lze si dojednat výjimku pro vlastní účast na mezinárodní soutěži 15. 8. 1997 či ve Světovém poháru 17. až 18. 8. 1997. Máte-li zájem telefonujte nebo pište na adresu pořadatele.

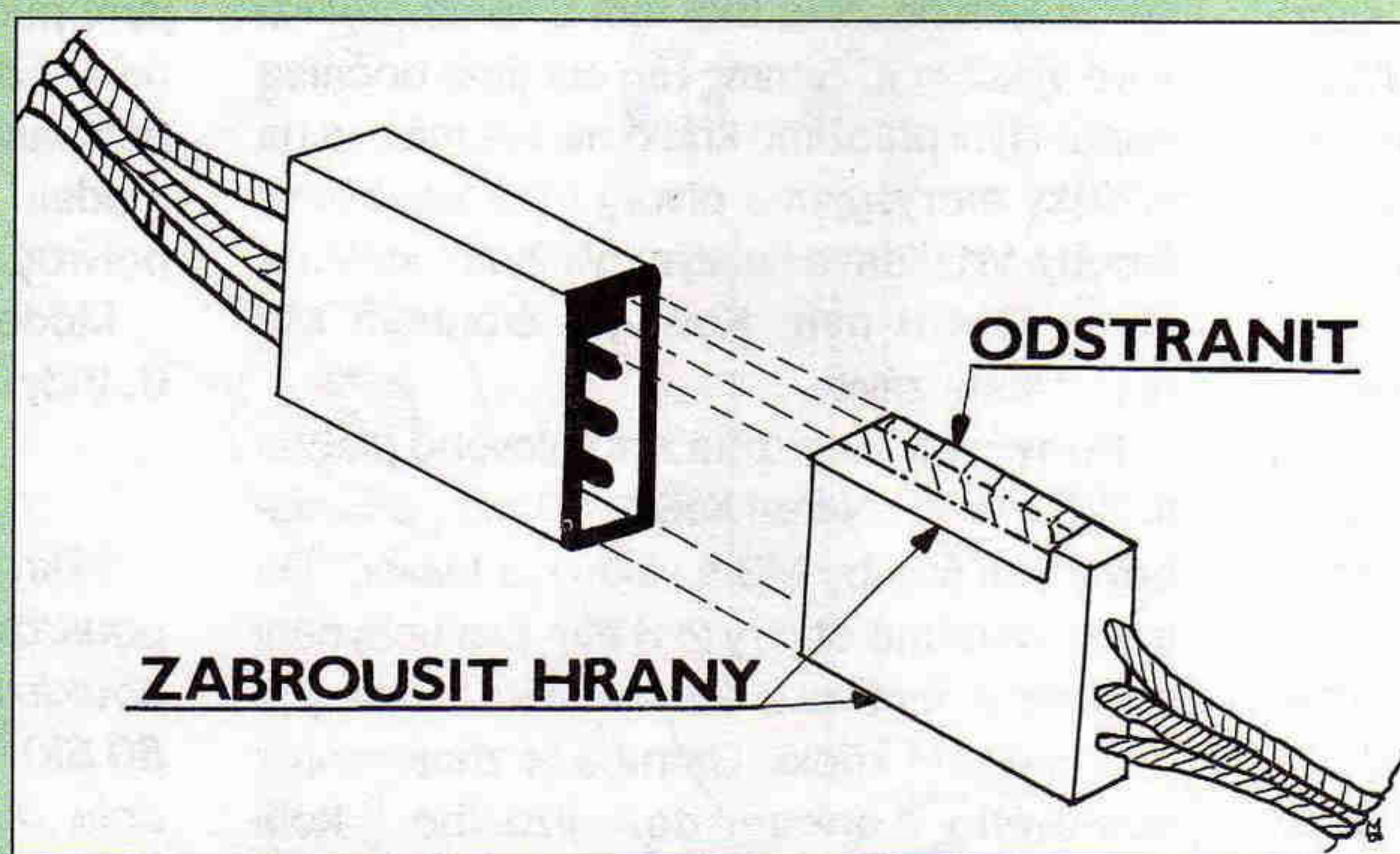
Jiří Kalina
Tasovská 365
155 00 Praha 5
Tel. 02/3016537
Fax 02/3016537

Ing. Ivan Hořejší
Nad přehradou 15
321 02 Plzeň
Tel. 019/7828023
Fax 019/7828125

Nesporně kvalitní RC soupravy značky FUTABA a GRAUPNER jsou mezi modeláři značně rozšířené. V posledních letech těmito výrobkům úspěšně konkurují také soupravy jihokorejské firmy HITEC. Vzhledem k jejich sto procentní spolehlivosti, zajímavé ceně a dalším výhodám ani není divu.

Korejská firma používá ve svých soupravách konektory zcela shodné s konektory GRAUPNER. To umožňuje vzájemnou kombinaci výrobků těchto značek. Kolíkový konektor GRAUPNER/HITEC je přitom možné zapojit bez jakékoli další úpravy i pro zásuvky značky FUTABA. Při propojování je ale nutné věnovat pozornost správné polaritě. Zapojíme-li konektor serva GRAUPNER/HITEC do zásuvky přijímače FUTABA

Konektory FUTABA kontra GRAUPNER/HITEC



obráceně, nebude servo pracovat.

Opačný postup - zapojení konektoru serva FUTABA do zásuvky GRAUPNER/HITEC znemožňuje hlavně náhlitek, zajišťující u konektorů FUTABA propoje-

ní ve správné polaritě. Zamýšlíme-li tedy používat serva FUTABA s originálními konektory ve spojení s přijímačem GRAUPNER/HITEC, provedeme jednoduchou úpravu: Jemným plochým pilníčkem (třeba na nehty) odstraníme přebytečný náhlitek a dále upravíme hrany konektoru podle obrázku. Při této práci je vhodné konektor průběžně porovnávat s originálním GRAUPNER/HITEC.

Tímto způsobem získáme velice snadno konektor totožný s originálem značky GRAUPNER/HITEC. Ušetřené peníze za výměnu celých servokabelů využijeme třeba na nákup paliva.

M. Šnejdar, Štěkeň

Upoutaný model Fumo 1

na motor 2,5 cm³

Konstrukce: Josef Hyžik

I v dnešní přetechizované době se nštěstí najdou noví mladí adepti se zájmem o upoutané modely. Mojí snahou bylo navrhnout pevný, jednoduchý model, nenáročný na stavbu a materiál, který snese hrubší zacházení.

2 mm. Zbývá dolepit na žebra pásky z balzy tl. 2 mm a na levé okrajové žebro vodítko pro řídicí dráty z překližky tl. 1 mm. Nyní doobrousíme náběžnou hranu a celé křídlo přebrousíme.

Trup je velmi jednoduchý a pevný. Základ



K STAVBĚ

Křídlo je klasické konstrukce, které lepíme Kanagomem. Nejprve vyřízneme dvě shodné šablony žebor z překližky tl. 2 mm, společně je provrtáme vrtákem \varnothing 3 mm, sešroubujeme dvěma šrouby M3 a obrousíme na přesný tvar, včetně zářezů pro nosníky. Mezi šablonami vyobrousíme 19 žebor z balzy tl. 2 mm a 2 okrajová žebra z balzy tl. 5 mm. Pozor pravá polovina křídla je o jedno žebro kratší. Stavíme na rovné desce. Zadní stranu žebor vypořádáme do roviny. Do čelní strany zalepíme smrkový nosník 3x3 mm, který i méně zkušeným zaručí rovinnou náběžnou hranu, rovněž vlepíme shora nosník 3x5 mm a vzadu po délce křídla pásek z balzy tl. 2 mm. Křídlo otočíme, vlepíme druhý nosník 3x5 mm a pásek z balzy tl. 2 mm. Přilepíme odtokovou hranu z balzy tl. 10 mm a náběžnou hranu z balzy tl. 5 mm širokou tak, aby přesahovala žebra na výšku na obou stranách o 3 mm. Ze zadní strany nosníků přilepíme stojiny z balzy tl. 2 mm s léty dřeva orientovanými svisle. Před pravé okrajové žebro mezi nosníky zalepíme epoxidem olovo o hmotnosti 10 gramů, nosníky uzavřeme z přední strany rovněž stojinou z balzy tl. 2 mm. Připravíme si dva pásy balzy tl. 2 mm na torzní skříň, z jedné strany je navlhčíme, čímž se prohne, přišpendlíme je na místo a necháme vyschnout. Poté přilepíme jednu stranu, z druhé propilujeme kulatým pilníkem otvory pro upevňovací šrouby a totéž opakujeme na straně druhé. Čtyři středová žebra mají pevný potah z balzy tl.

tvorí smrkové nosníky 10x10 mm. Jejich rozteč odpovídá použitému motoru. Nosníky spojíme třemi rozpěrkami ze stejného materiálu. Lepíme pětiminutovým epoxidem. Přední část je shora i zespodu zesílena překližkou tl. 2 mm s výřezem pro motor. Ze spodní strany je přelepena překližkou třetí rozpěrka. Po zaschnutí stáhneme k sobě zadní části nosníků a pilkou na kov prořezáváme jejich styčnou plochu tak dlouho až odpovídá výkresu, po té je epoxidem slepíme k sobě. Dvě bočnice trupu vyřízneme z lehké březové překližky tl. 3 mm a přilepíme z boku trupu. Z vnitřní strany nalepíme kousky smrkových nosníků 5x5 mm a na ně překližkové výklížky tl. 3 mm. Tím spojíme bočnice trupu. Nyní přiložíme křídlo na své místo a na výklížky prorýsujeme otvory pro upevňovací šrouby. Vrtákem a kulatým pilníkem uděláme otvory \varnothing 4,6 mm. Kovovým šroubem M5 prořízneme závit.

Podvozek je vyříznut z duralového plechu tl. 2,5 mm a opatřen koly \varnothing 50 mm, přišroubovanými šrouby M3 s válcovou hlavou. Do trupu vyvrtáme otvory \varnothing 3 mm pro uchycení podvozku, motoru a tlumiče motoru, který je vyveden pod křídlo. Ostruha je zhotovena z ocelového drátu do jízdního kola tl. 2 mm a zalepena epoxidem.

Řízení - vahadlo i kulisa jsou vyříznuty z ocelového plechu tl. 1 mm, táhlo k výškovému kormidlu je ze dvou drátů do jízdního kola. Na jejich závit našroubujeme modelářské koncovky.

Ocasní plochy vyřízneme z balzy tl. 5 mm.

Povrchová úprava. Celý model lakujeme dvakrát zaponovým lakem, mezi nátěry přebrousíme vystupující léta dřeva. Křídlo je potaženo silným barevným Modelspanem, ocasní plochy a bočnice trupu středně silným. Můžeme potáhnout i zadní horní část trupu. Nyní všechny části alespoň čtyřikrát lakujeme napínacím nitrolakem. Jednotlivé nátěry necháme zaschnout a přebrousíme jemným brusným papírem.

Kompletace modelu: přišroubujeme podvozek, kulisu s vahadlem a na výškovku ovládací páku. Dráty řízení nasadíme koncovkami na plastové čepy ve vahadle i páce výškovky, zjistíme jejich správnou délku, kleštěmi zkrátíme a pomocí měděné trubičky s vnitřním \varnothing 2 mm spájíme k sobě. Na křídlo přilepíme podložky pod upevňovací šrouby z překližky tl. 0,6 mm. Vahadlem řízení provlékneme řídicí dráty z rozpleteného bowdenu na jízdní kolo, uděláme volnější oko a zapájíme. Dráty vedené pod křídlem přesahují koncové žebro o 10 cm, na jejich koncích opět zhotovíme oka, které propájíme cínem. Pomocí tenkého pásku z hliníkového plechu připevníme akrobatickou nádrž buď plastovou nebo koupíme plechovou určenou pro upoutané modely (objemu 50 - 70 cm³). Nádrž je tlakována z tlumiče výfuku. Křídlo připevníme k trupu dvěma polyamidovými šrouby M5. Toto řešení je vhodné jak pro transport, tak i pro snadnou výměnu křídla pokud při létání dojde k jeho poškození.

Motor na modelu je použit MVVS 2,5 DFR.

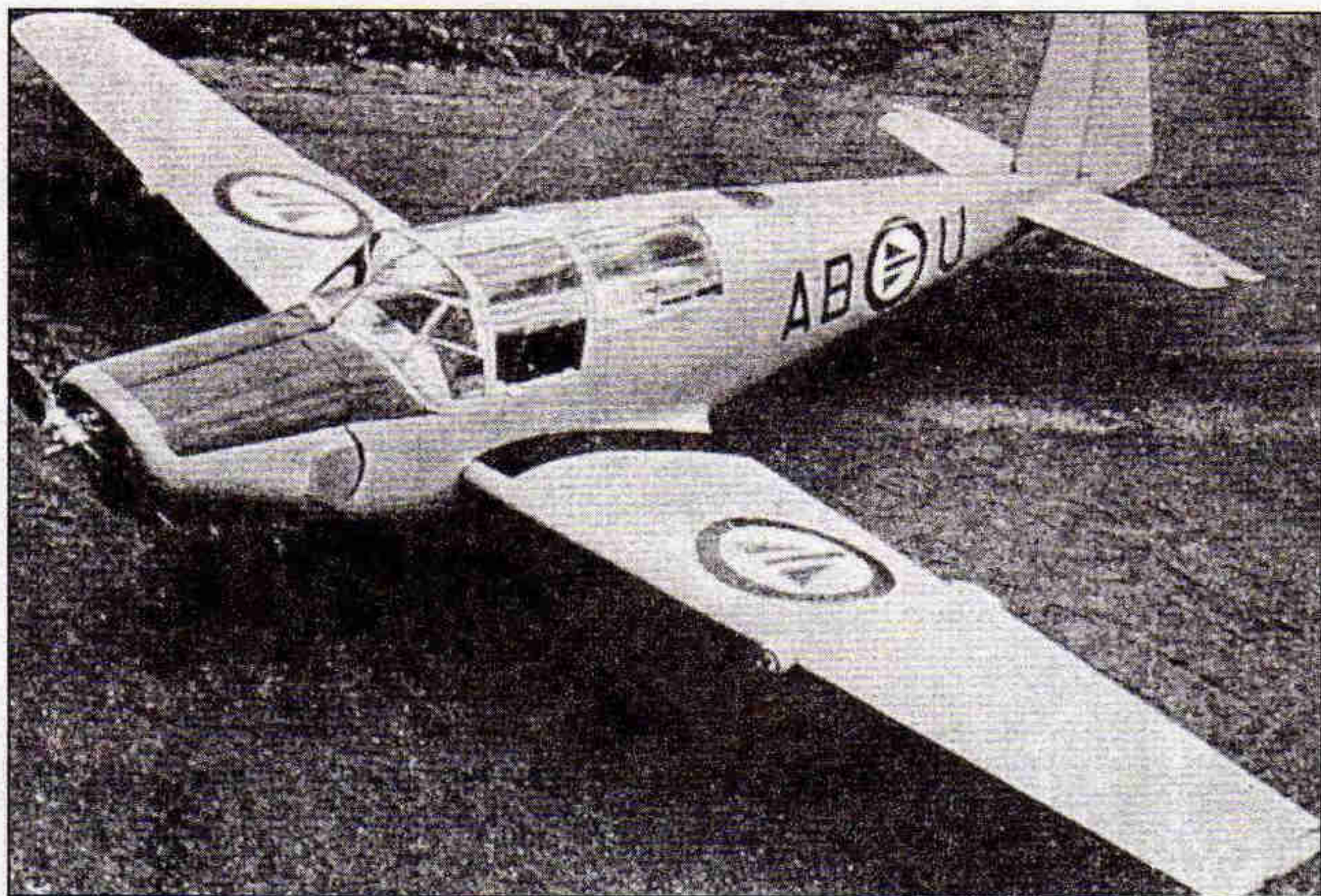
Létání. Model dovážíme tak, aby těžiště odpovídalo údajům na výkresu. Létáme na strunách \varnothing 0,25 mm, které mají délku 12 m. Po získání základních návyků při létání lze velmi snadno připevnit na křídlo klapky pomocí pásků samolepicí fólie nebo monofilu, čímž získáme cvičný akrobatický model. Páka klapek bude na jejich spodní straně, ale páku výškovky musíme přemístit na vrchní stranu, aby vychylky klapky a výškovky byly opačné.

Pevnost Fuma 1 byla nechtěně ověřena razantním „zabodnutím“ 10 cm hluboko do jarní půdy. Zděšení mladého pilota vystřídal údiv, když zjistil, že kromě prasklého Modelspanu na křídle a ohnutého podvozku modelu nic není. Tím myslím, dostatečně potvrdil můj prvotní záměr.

Model Fumo 1 na snímku postavil žák 6. třídy ZŠ Václav Schneider.

Foto: autor

Výkres ve skutečné velikosti obdržíte, pokudžete-li čitelně vyplněnou poštovní poukážkou typu C 70 Kč (na Slovensku 80 Sk) na adresu: Redakce Modelář a Modely, Jungmannova 24, 113 66 Praha 1 (na Slovensku Magnet-Press Slovakia, Grössligova 62, 811 09 Bratislava). Do zprávy pro příjemce napište čitelně název modelu „FUMO 1“ a znovu svou úplnou adresu. Výkres vám zašleme do 30 dnů (na Slovensku do 45 dnů) od obdržení poukázané částky.



K založení švédské firmy SAAB, ke kterému došlo právě před šedesáti lety, vedla švédské vojenské letectvo Fygvapnet potřeba modernizovat své tehdejší vzdušné síly vlastní výrobou. Díky tomuto rozhodnutí je od roku 1937 SAAB „monopolním“ dodavatelem podstatné části letadel pro Fygvapnet. Tato tradice pokračuje do dnešních dnů, kdy je ve švédském letectvu dodáván nový stíhací stroj čtvrté generace JAS-39 Gripen, ten se také zúčastnil konkurzu na nový stíhací letoun našeho vojenského letectva. I když továrna SAAB byla založena pro vojenské potřeby, za dobu její existence vzniklo v sídle továrny v Linköpingu i pět civilních typů.

Jedním z nich je SAAB-91 Safir. Jeho prototyp poháněný invertním čtyřválcem DH Gipsy Major IC (95,7 kW/130 k) poprvé vzlétl v roce 1945. O rok na to začaly brány továrny opouštět první kusy sériové verze SAAB-91A poháněné modernizovanými DH Gipsy Major X (106,7 kW/145 k). Část produkce této první verze odebralo nově se tvořící etiopské letectvo, u kterého SAABY odvedly značný díl práce při výcviku nových pilotů. Švédové však pokračovali ve vývoji, v roce 1949 předvedli verzi B, poháněnou plochým šestiválcem Lycoming O-355A. V této verzi opouštěly letouny výrobní haly mateřské továrny pět let. V roce 1954 výrobu převzala na základě licenční dohody nizozemská firma De Schelde. Tou dobou však již byla připravena do výroby nová verze - C. U ní došlo ke změnám vnitřní konstrukce, byla přestěhována palivová nádrž z trupu do křídel. Touto změnou se uvolnilo místo v kabině pro čtvrté sedadlo. Poslední verze Safira vzlétla v roce 1957.

POZNÁVÁME LETECKOU TECHNIKU

SAAB-91D Safir

Text a výkres: Petr Kolmann

Foto: SAAB, autor
a sbírka J. Brskovského

K pohonu nové verze označované -91D byl použit lehčí plochý čtyřválec Lycoming O-360-A1A (132,5 kW/180 k) s automaticky stavitelnou vrtulí Mc Cauley. Tyto úpravy vedoucí ke snížení hmotnosti umožnily zvětšit zavazadlový prostor a pilotní kabina mohla být vybavena bohatší radionavigační soustavou. Díky konstrukčně zesílenému křídlu byla verze D plně akrobatická.

Celkově lze říci, že za dobu používání se Safiry staly opravdovými dříči vzduchu, sloužící stejně spolehlivě za polárním kruhem nebo v rovníkové Africe. Toto široké pole působnosti způsobilo, že bylo možné spatřit Safiry nejen s kolovým a lyžovým podvozkem, ale také na plovácích.

Technický popis

SAAB-91D Safir je jednomotorový samonosný celokovový dolnoplošník, se čtyřmístnou kabinou a třibodovým zatahovacím podvozkem.

Trup: V přední části je pod kapotáží umístěna pohonná jednotka, za ní následuje v nosíkové poloskořepinové konstrukci čtyřmístná bohatě zasklená pilotní kabina,

přístupná z levé strany nahoru odklopnou střední částí a z pravé odklopnými dveřmi přes celou délku kabiny. Tyto dveře umožňují u sanitní verze pohodlnou manipulaci s nosítky. Mezi předními sedadly je sloupek vyztužující strop kabiny. Zadní část trupu je skořepinové konstrukce.

Křídlo celokovové, jednonosníkové aerodynamicky překřížené, ve kterém jsou uloženy palivové nádrže, vztlakové klapky a křídélka příčného řízení jsou mechanicky ovládané. V polovině rozpětí každého křídla jsou na náběžné hraně válcovité výstupky nesoucí přistávací světlomety.

Ocasní plochy klasického uspořádání jsou samonosné celokovové konstrukce, pohyblivé části ocasních ploch jsou opatřeny fletnery, VOP je aerodynamicky odlehčena.

Podvozek zatahovatelný, předového typu opatřený třemi koly. Předová noha se zaklápí do trupu, v zatažené poloze vyčnívá předové kolo polovinou průměru z trupu a tvoří tak ochranu před poškozením spodku trupu při případném přistání „na břicho“. Hlavní podvozkové nohy uchyceny v křídle, kola hlavního podvozku se sklápějí do otvorů v trupu.

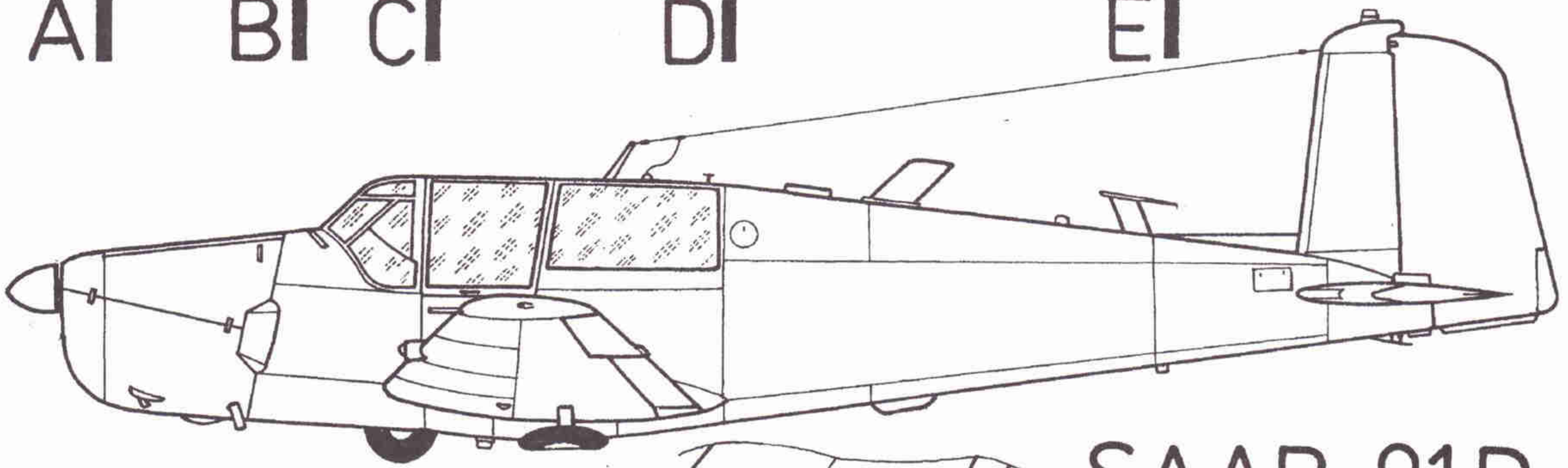
Pohonná skupina. Motor plochý čtyřválec Lycoming O-360-A1A (132,5 kW/180 k) pohání kovovou automaticky stavitelnou vrtulí McCauley.

Technické údaje

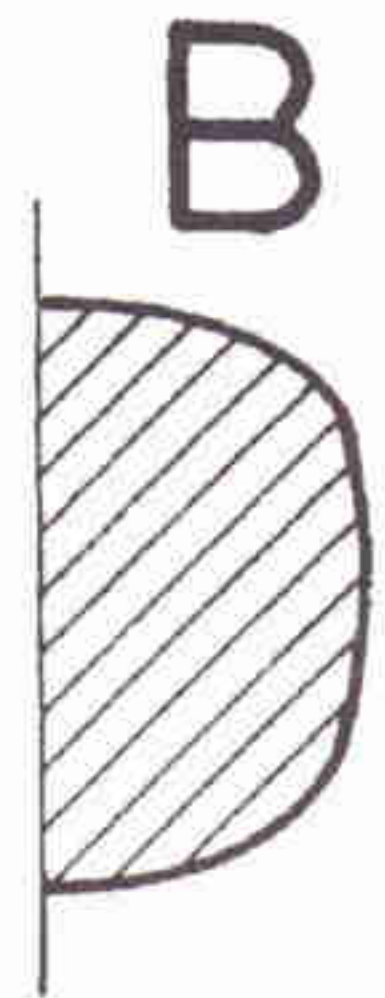
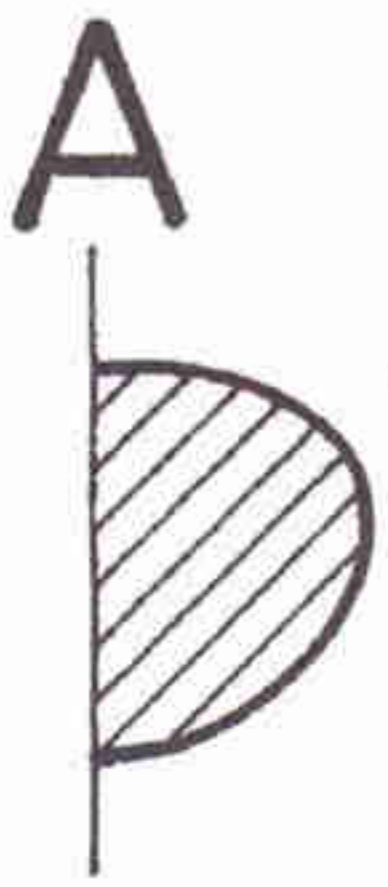
Rozpětí 10,60 m, délka 8,03 m, výška 2,2 m, plocha křídla 13,6 m², hmotnost prázdná 745 kg, hmotnost vzletová 1215 kg, rychlost maximální 270 km/h, rychlost vzletová 227 km/h, dostup 5400 m, dolet 1125 km.



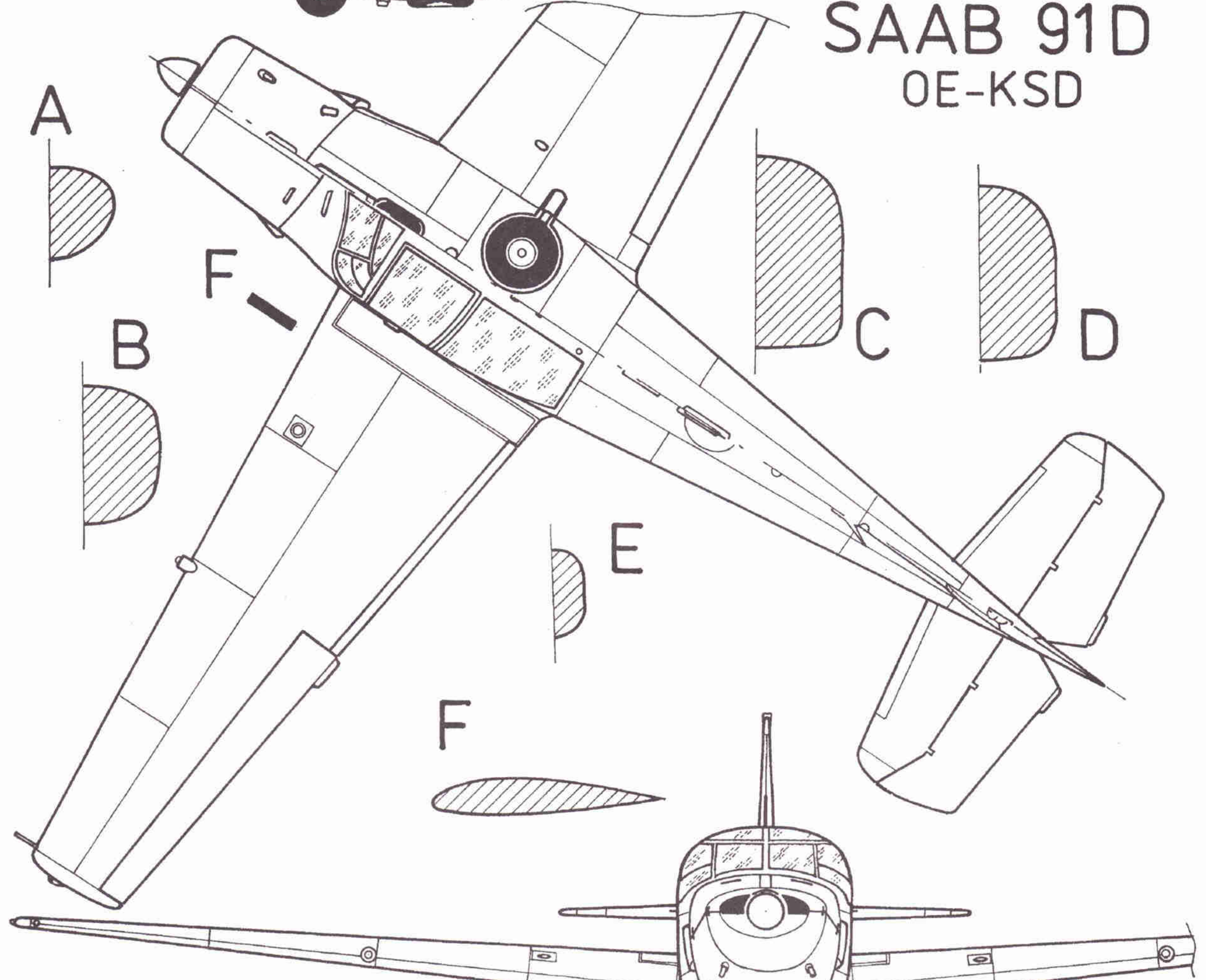
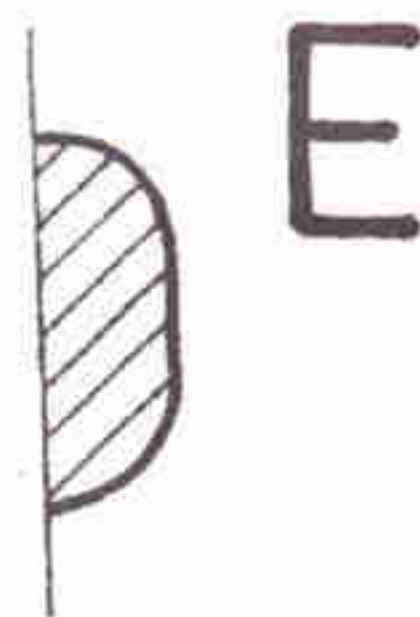
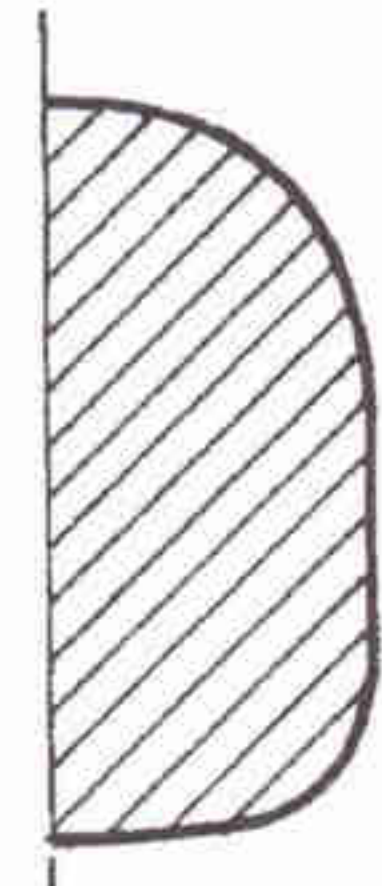
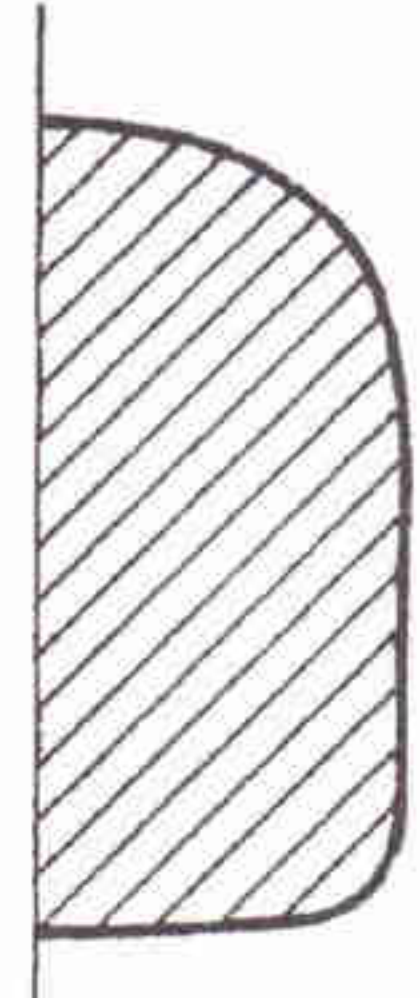
AI BI CI DI EI



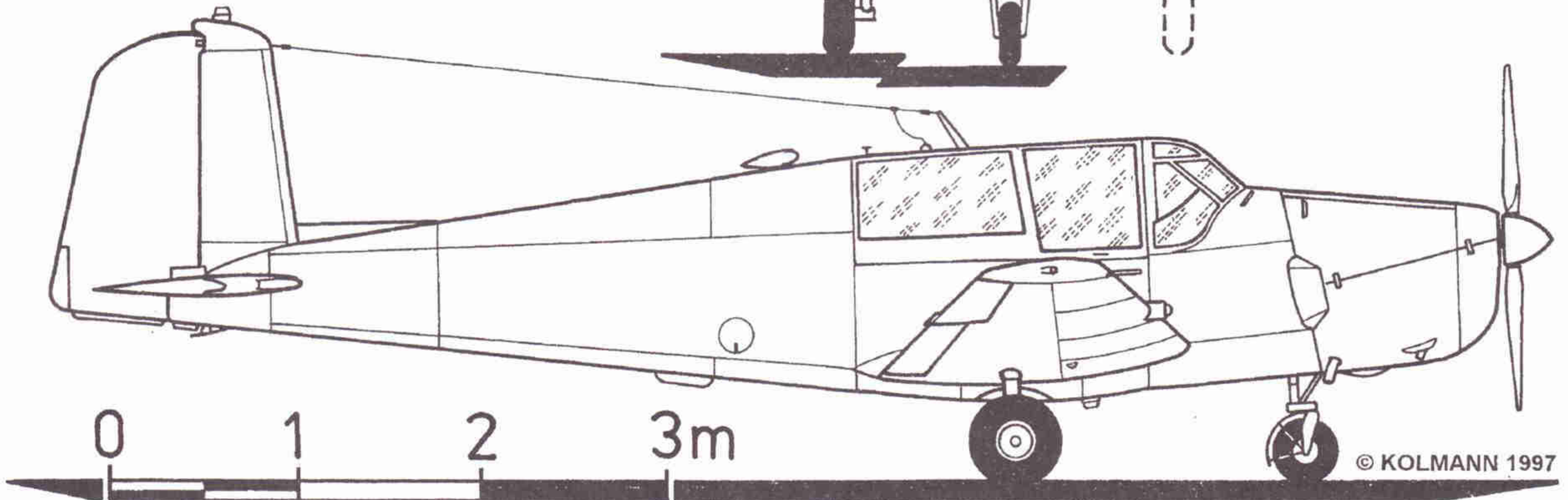
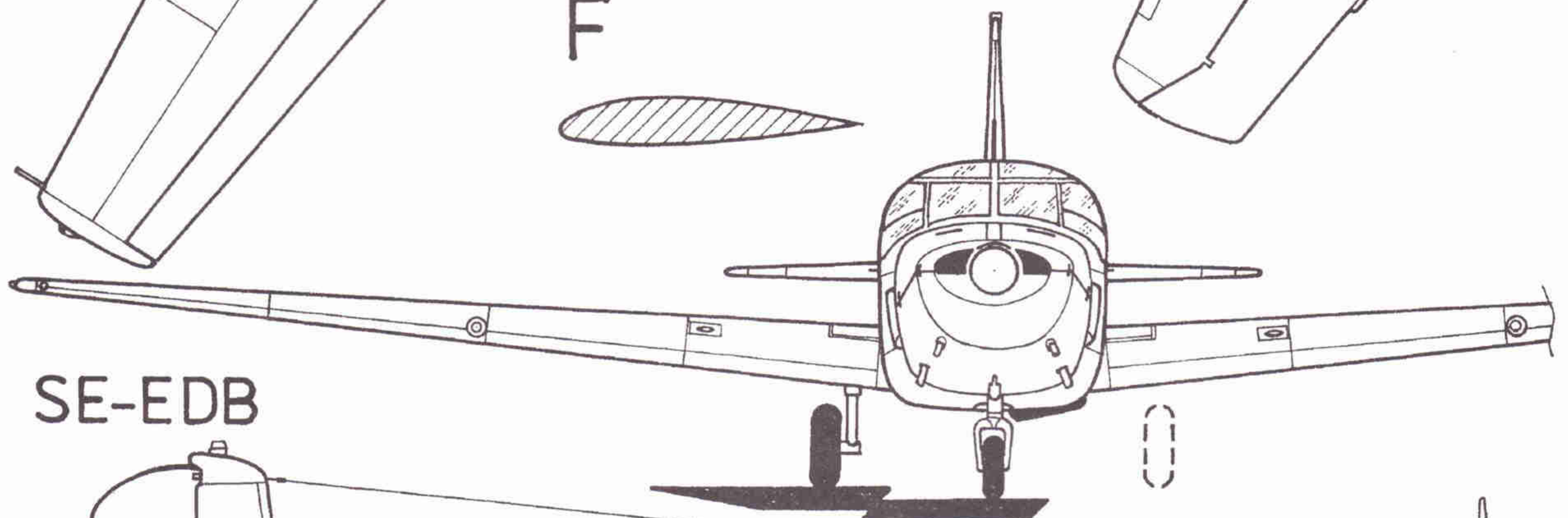
SAAB 91D
OE-KSD



F



SE-EDB



0 1 2 3m

© KOLMANN 1997

Pražská náhorní plošina uprostřed města - Letná - hostila modeláře již před mnoha lety a pro pamětníky jsou jména Vyskočil a Bušek jistě legendární. Jejich modely byly ve své době vždy na vrcholu tehdejších technických a materiálových možností. Ale to všechno mnoha dnešním návštěvníkům Letenské pláně, která je pilně využívána k různým sportům, mnoho neříká. Leteckomodelářský sport patří do dneška mezi ty, které mají zdejší plochu jako velmi vhodnou zejména pro nejjednodušší modely - házedla. Počasí nepočasí, létá se v lednu a únoru, o některých nedělich dopoledne soutěž pro všechny věkové kategorie. Je to asi 30 let, když první soutěžní házedla nad Letnou upoutávala modeláře i diváky. Je to kus umění a dobrá fyzická, aby se model dostal hodně vysoko a dlouho plachtil. Mnoho těch zdařilých letů skončilo někde mezi bloky domů anebo odletělo přes Vltavu daleko do staré Prahy. Vzpomínám, že na počátku století naši předchůdci se sázeli komu model na gumu přeletí Vltavu. Dnes, při severním větru, ty přelety bývají i časté. Sou-

časné soutěže jsou oblíbené hlavně proto, že bývají setkáním modelářských přátel, sportovců s gumovou rukou a modely z pár prkének balzy. Přijít s jedním modelem na soutěž a doléhat všech deset startů je jako vyhrát první cenu ve Sportce. Piší o tom trochu podrobněji proto, aby si někdo nemyslel, že létat s házedlem je to nejjednodušší z modelářiny. Vezměte si na paměť všichni, kteří jste okouzleni krásným startem a letem modelů, že to jsou piloti, kteří už něco umí. Když se nedáte odradit počátečními neúspěchy můžete za pár let být i těmi obdivovanými. O tom jaká byla letošní soutěž, spíše seriál soutěží, si můžete udělat představu podle přiložených výsledků. Čtyři soutěže pořádané klubem z Prahy 4 - Hobby centrum - se konaly od 12. ledna do 23. února. Výsledky se počítají sečtením tří lepších výsledků a vyhodnocení se potom koná při páté soutěži po jarních prázdninách.

A komu poděkovat? Přece časoměřičům, kteří často ke konci soutěže necítili tužku v ruce.

Milan Vydra, LMK - HC Praha 4

Celkové výsledky házedel PI 1997

(výsledky 4 soutěží)

Žáci (35 soutěžících): 1. J. Chudoba, Praha 4, 829; 2. M. Boháček, Praha 5, 740; 3. O. Nekvapil, Praha 4, 615; 4. J. Nekvapil, Praha 4, 602; 5. J. Buchtel, ODDM Praha 7, 475; 6. T. Plaček, MKM, 408; 7. I. Dantsits, Praha 7, 407; 8. M. Neumann, Praha, 405; 9. B. Nekvapilová, Praha 4, 379; 10. F. Řezáč, LMK 7, 363.

Junioři (9 soutěžících): 1. T. Tykal, ČSA, 1465; 2. O. Krucký, Praha 4, 1246; 3. L. Krejčík, Praha 7, 1004; 4. T. Zajíc, Praha 4, 881; 5. T. Smolík, Černošice, 776.

Senioři (20 soutěžících): 1. M. Chudoba, Praha 4, 1403; 2. R. Kalandra, Praha 4, 1173; 3. M. Pařík, Zličín, 1167; 4. R. Apeltauer, Černošice, 1062; 5. P. Dvořák, Praha 4, 954; 6. J. Neumann ml., Praha, 891; 7. J. Neumann st., Praha, 704; 8. J. Brichta, Praha 4, 631; 9. V. Pešek, Praha 4, 651; 10. L. Apeltauer, Černošice, 581.

Volný motorový model F1C 33 - PIPER

Proč představuji tento model (to bylo tak málo Piperů)? Chtěl jsem si dokázat, že při dnešním „nedostatku“ volných „motorářů“ a motorových modelů, je možné si udělat pro létání také něco jednoduchého a i létavého.

Právě PIPER vysvětlují tím, že toto letadlo je v mých očích synonymem letecké krásy již od roku 1945, kdy jsem ho poprvé spatřil přilétat do Čech.

Plánek je hodně zjednodušený, protože předpokládám, že řešení detailů si modeláři rádi dělají podle sebe. Nakreslil jsem tvary modelu, které po zvětšení výkresu na formát A1 (841 x 594 mm) jsou ve skutečné velikosti. Pro model jsem volil rozpětí 800 mm, jelikož je to velikost vhodná pro motor COX .020 Pee Wee. Měřítka tedy vychází asi 1 : 12,5 (při skutečném rozpětí 10 m.) Kdo potřebuje plánek se všemi detaily v měřítku 1 : 1, může o něj požádat a v krátkém čase vyhovím.

Charakteristika modelu: vzpěrový hornoplošník s plochým trupem (balza 5 - 6 mm), předek zesílen pro motorové lože (moje uložení je detailně nakresleno), ocasní plochy pevné, výškovka velmi mírně klenutá (1 - 1,5 mm). Seřízení velmi malé (těžiště v asi 50 %). Podvozek je nasouvací (mezi vzpěrami vyplněn překliž-

kou), kolečka mají průměr 32 mm (byla velmi drahá - 82 Kč), ale modelu sluší. Model létá vpravo - vlevo. Zalétání je bez potíží, protože model při hmotnosti 130 g je vlastně nerozbitný. Motorový let jsem seřizoval pouze nakláněním motoru. Problém je s dobou chodu motoru. Při plné nádrži je to 90 - 120 s. Na let používám 20 - 30 s, ale je to těžké odhadnout. Měřím odběhnutý čas na stopkách a podle odhadu vypustím model. Až koupím novou nádrž chci ji provrtat, protáhnout bužírku a umístit kapátko. S tímto modelem (i bez časovače) nejsou lety nebezpečné na ulétnutí v termice. Zcela náhodou jsem dosáhl toho, že model dobře vystoupá a po letu v mírných levých kruzích přejde do ostřejší sestupné spirály. Korekci dělat ani nechci, protože toto seřízení zatím považuji za určitý druh determalizátoru.

Proč jsem volil motor COX .020 Pee Wee? Je krásný a naprosto spolehlivý, jeden jako druhý. Kvalita a výkonnost je výborná. Bohužel palivo musí být nitrované (více než 10 %), je drahé, ale naštěstí je spotřeba nepatrná. Motor je v obchodech za 800 až 1000 Kč a jsou k němu veškeré náhradní díly. Černá originální vrtule 5 x 2" je nejlepší, protože se neláme (cena 45 - 50 Kč). Manipulace s motorem je naprosto jednoduchá. Rozbíhá se již při prvním protočení (má pružinový startér). Je vhodný velmi jemný podstřík. Ovšem pro okamžitý rozběh je potřeba vyzkoušet správné otevření jehly (u mého motoru

2,5 otáčky jehly).

Jelikož s tímto modelem jsem si skutečně krásně zalétal, postavil jsem i model sportovní (rozpětí 900 mm při hmotnosti 100 g). Vzhled se velice zdařil (i díky pevnému podvozku) a létá nádherně. Mnozí již tento model viděli při PI lize a snad by moje ódy potvrdili.

A NYNÍ TO HLAVNÍ.

V dalším ročníku naší pražské PI ligy bychom chtěli vypsát soutěž kategorie **F1C 33**. Motory COX .020 nebo jiné do 0,5 cm³. Modely o rozpětí 800 mm, polomakety s plochým trupem (měřítka vychází u určitých modelů 1 : 12,5). Doba letu max. 120 s, chod motoru max. 25 - 30 s. Model se vypouští z ruky. Čas se měří od vypuštění.

Model pro tuto kategorii může mít dvě podoby:

- a) polomaketa skutečného letadla
- b) sportovní model (min. hmotnost 100 g) *(nehodnotí se společně)*

Polomaketa: plochý trup, rozpětí 800 mm (trup podle měřítka křídla), pevný podvozek. Pohled na polomaketu z boku a shora musí ukázat charakteristický tvar skutečného letadla.

Sportovní model: plochý trup, rozpětí 900 mm, pevný podvozek

**Zpracoval: Milan Vydra,
LMK - HC Praha 4**

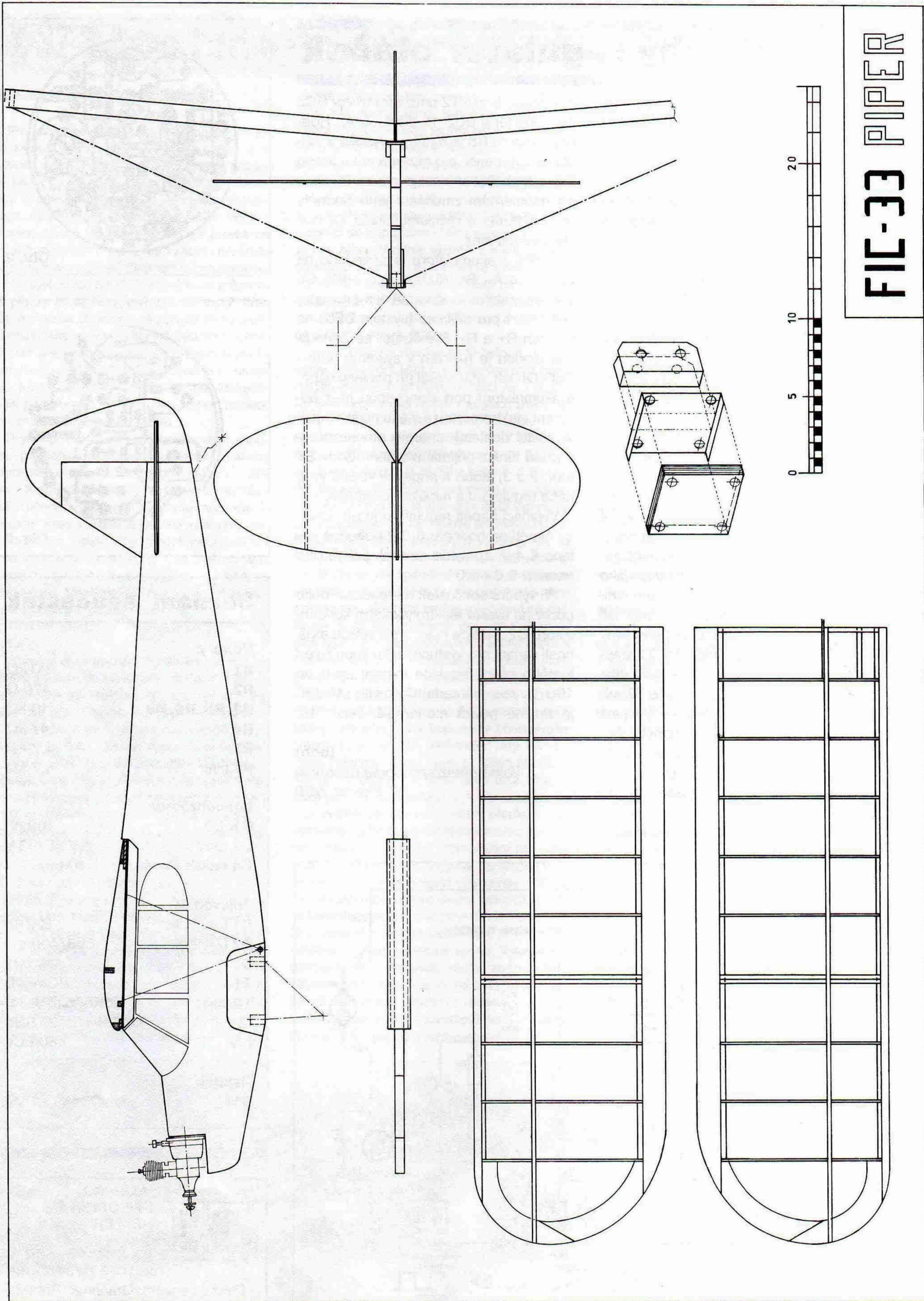


FIG-33 PIPER

Jednoduchý regulátor otáček

Tento regulátor, který vám nabízíme může být využit pro plynulé řízení otáček elektromotoru v modelech letadel, aut i lodí s napětím pohonné baterie 7,2 - 8,4V (6 - 7 NC).

Schéma zapojení je na obr. 1. Celá konstrukce je postavena na bázi dvojitého operačního zesilovače LM 358 a spínacího stupně, tvořeného tranzistorem T1, který budí spínač, tvořený výkonovým tranzistorem T3 typu MOSFET. Napájení operačního zesilovače a současně i přijímače (BEC) je zabezpečeno integrovaným stabilizátorem napětí typu 4805 CV.

Impulz z přijímače o šířce 0,9 - 2,0 ms a opakovacím kmitočtu 20 ms přichází na bod RS. Impulz je veden přes RC člen C1 a R1 na neinvertující vstup IC 1a. Tento operační zesilovač pracuje jako komparátor a srovnává napětí na vstupu 3 IC 1a s referenčním napětím o hodnotě 0,5 V na invertujícím vstupu 2 IC 1a. Pilovitý signál z výstupu komparátoru (bod E) je přiveden na neinvertující vstup operačního zesilovače IC 1b, který pracuje také jako komparátor. Na výstupu 7 IC 1b nám vzniká pravouhlý signál (bod F) o velikosti úrovně log 0 a log 1 při opakovacím kmitočtu 20 ms (50 Hz). Tranzistor T1 zlepšuje úroveň signálu a slouží zároveň jako budič spínače výkonového stupně T2, výkonový tranzistor MOSFET který spíná elektromotor. Typické spínací napětí tohoto tranzistoru je 1,6 V. Velikost napětí UGS musí být v rozmezí 2,0 - 4,0 V. Upevnění výkonového tranzistoru MOSFET není kritické pokud budeme spínat proudy do 20 A. Pro vyšší spínací proudy

je lepší na pozici T2 použít tranzistor BUZ 10 nebo lépe BUZ 11 (Ptot 75 A). Hodnota odporu R8 je relativně vysoká a mohla by být menší, ale musíme vzít v úvahu to, že kmitočet spínání je pouze 50 Hz a při neúměrném zmenšení jeho hodnoty by docházelo k rychlému ohřátí T2 nad stanovenou mez.

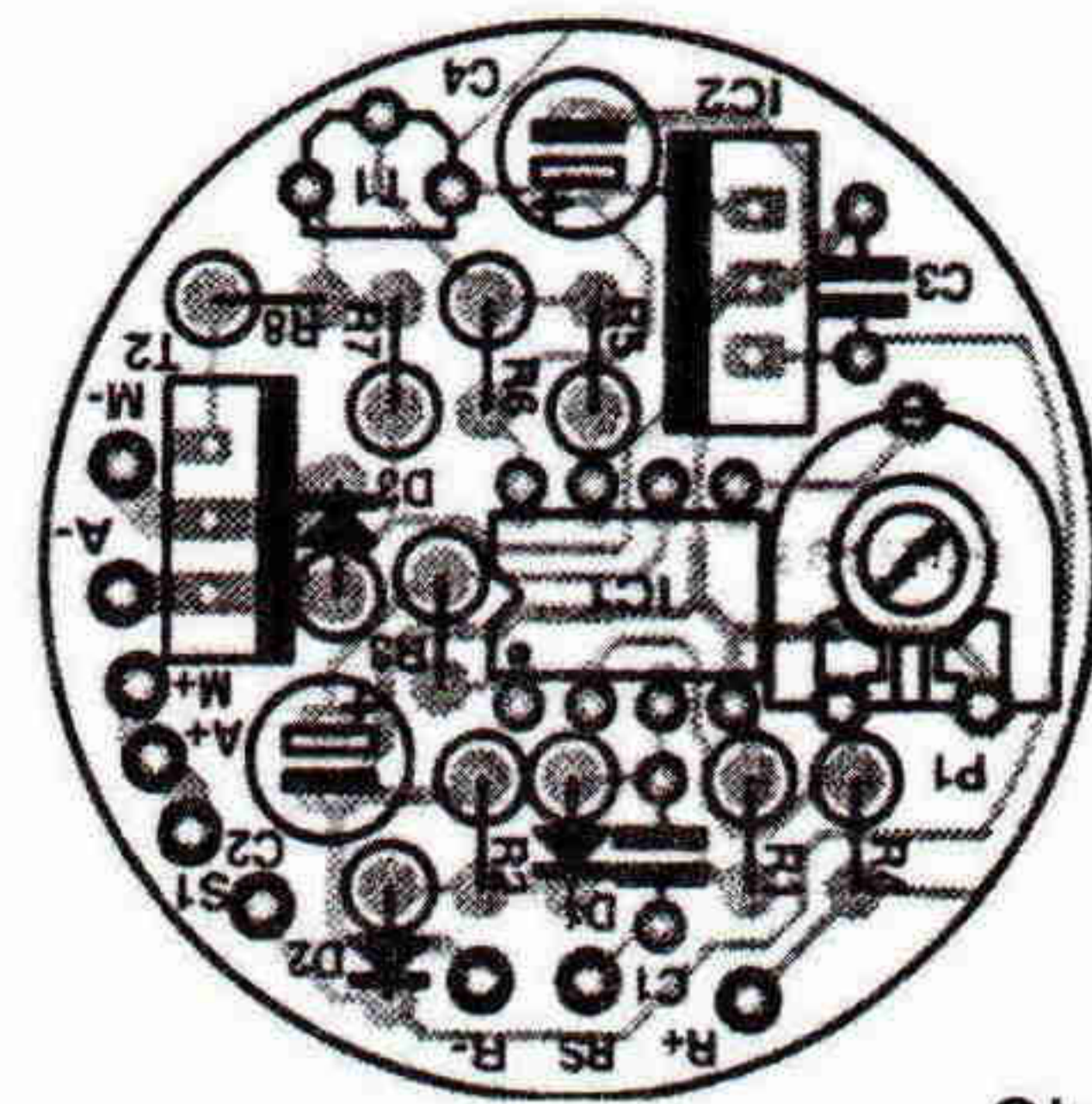
Napětí z akumulátoru je přivedeno na bod A+ a A-. Stabilizátor typu 4805 CV dodává stabilizované napětí jak pro regulátor, tak i pro přijímač (systém BEC) na bodech R+ a R-. Stabilizátor se Zenerovou diodou je navržen v systému Auto - Cut - Off tak, aby zajistil při poklesu napětí akumulátoru pod stanovenou mez odpojení elektromotoru a v akumulátoru ještě zůstal dostatek energie pro bezporuchovou funkci přijímače a serv. Body S1 (obr. 2 a 3) slouží k připájení vodičů vypínače regulátoru a napájení přijímače.

Vypínací napětí regulátoru je při poklesu napětí na hodnotu 6,8 V pohonné baterie 8,4 V. Zpravidla se však pohybuje v rozmezí 5,6 - 6,0 V.

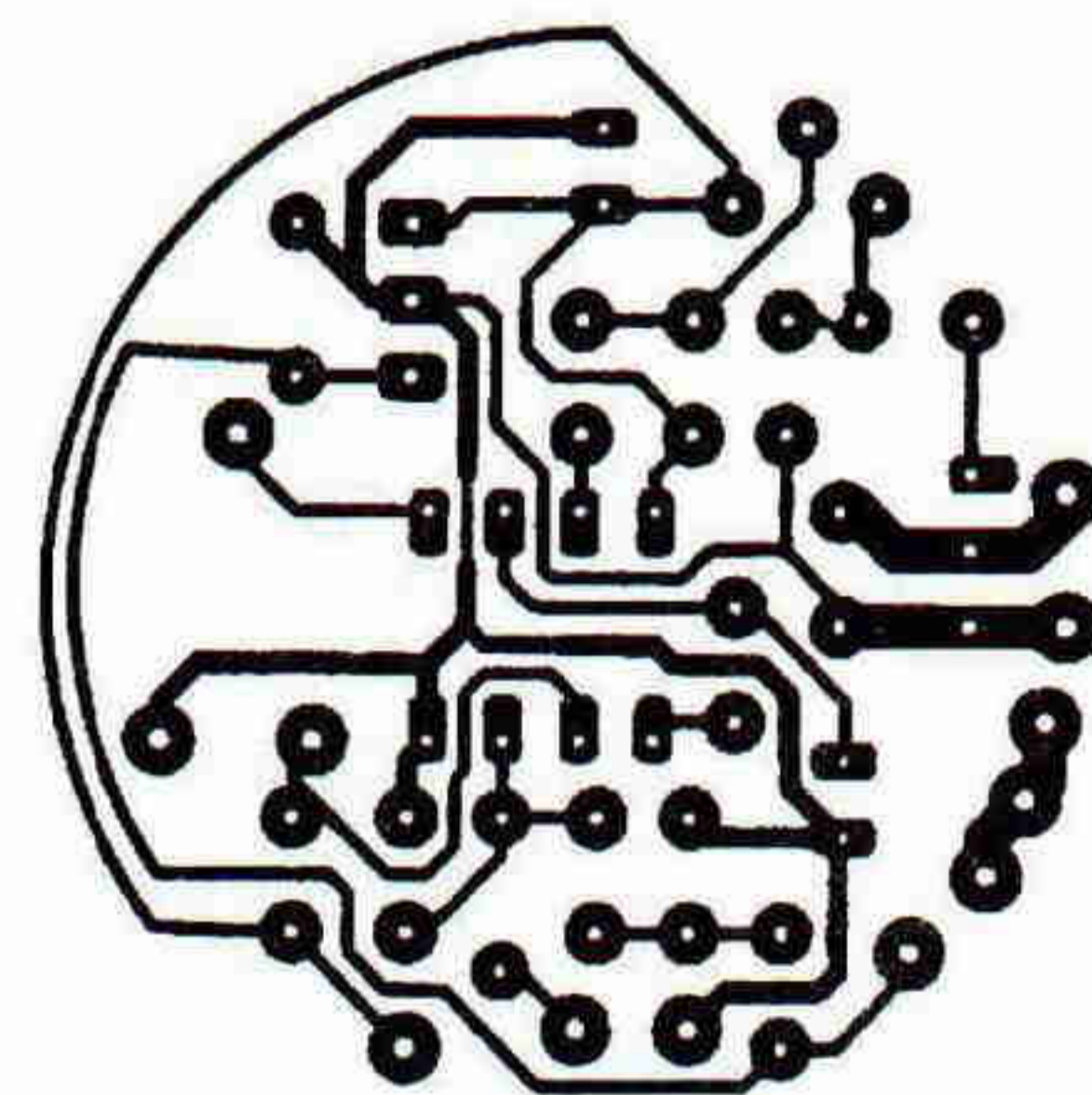
Při výběru součástek na regulátor dejte pozor na kvalitu elektrolytického kondenzátoru C2. Je sice malý, ale s velkou možností variant pro výstupní šířku impulzu od kterého závisí regulace motoru od 0 do 100 %. Jako náhradu IC1 místo LM 358 je možné použít modernější verzi TLC 272CP.

(bob)

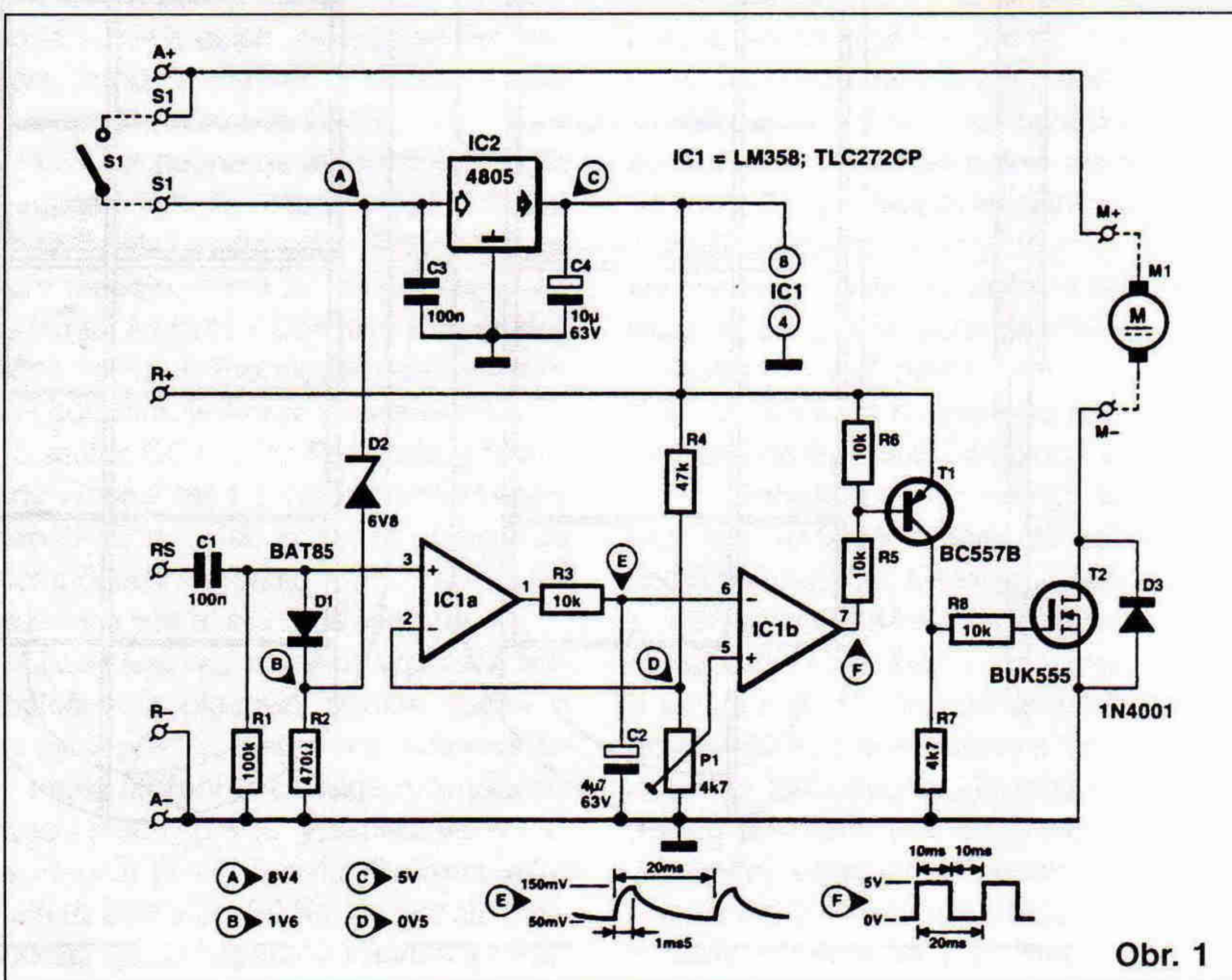
Volně přeloženo podle časopisu
Elektor 7/96



Obr. 2



Obr. 3



Obr. 1

Seznam součástek

Odpory:

R1	100 kΩ
R2	470 Ω
R3, R5, R6, R8	10 kΩ
R4	47 kΩ
R7	4,7 kΩ
P1 trimr	4,7 kΩ

Kondenzátory:

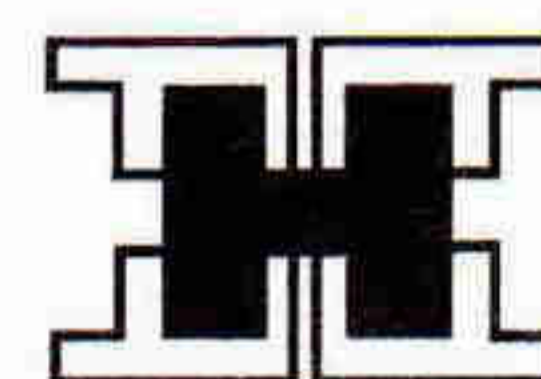
C1, C3	100 nF
C2 radial	4,7 μF/63 V
C4 radial	10 μF/63 V

Polovodiče:

D1 (Schottky)	BAT85
D2 (Zener)	6V8/400mW
D3	1N4001
T1	BC 557B
T2	BUK555 (BUZ11)
IC1	LM385 (TLC272CP)
IC2	4805 CV

Ostatní:

S1	jednopolový spínač
----	--------------------



Modelářská prodejna
**FRIEDRICH M.
HELLER**
Janahof 25
D-8490 CHAM, SRN
tel.: 099 71/3812 - N,A

Produkce firem: Graupner, Robbe,
Kavan, Multiplex, Simprop, Kyosho

Z-37 T Agro Turbo - model českého zemědělského letadla

Konstrukce: Zdeněk Raška

Protože jde o letadlo všem známé stačí k jeho uvedení jen tato stručná charakteristika. Je to jednomotorový samonosný dolnoplošník smíšené konstrukce s pevným dvoukolovým podvozkem a ostruhou. Letoun je vybaven zemědělským zařízením pro rozmetání sypkých hnojiv i semen. Jeho konstrukce umožňuje provoz na polních plochách pro svůj krátký start i nenáročný prostor pro přistání. Zbarvení má charakteristickou sytě žlutou barvu. Vrtulový kužel a koncové plochy křídla (winglety) jsou červené. Přes celý trup vede až dozadu se zužující černý pruh. Černá je také spodní motorová část krytu a horní část před kabinou. Na motorovém krytu je černý nápis AGRO TURBO a znak n.p. Moravan. Imatrikulace také černá na trupu i křídlech. Další podrobnosti pro zhotovení detailů najdete v podkladech Modelář 3/1986.

Svémi rozměry a délkou trupu je velmi vhodnou předlohou pro postavení létající makety, tentokrát o rozpětí 330 mm v kategorii „oříšek“. K jeho úspěšné stavbě je nutná modelářská zručnost a pečlivost při zhotovování všech minidílů. Před stavbou si pečlivě vybereme pevnou lehkou balzu, aby model nepřesahoval svou letovou hmotnost 10 g. Čím lehčí se vám podaří model postavit, tím vyšší budou jeho letové výkony. Mnohým však bude stačit si jej postavit jen tak pro potěšení oka.

K STAVBĚ (neoznačené míry jsou v milimetrech):

Výkres je ve skutečné velikosti, tím odpadá jakékoliv kreslení do stavebního měřítka. Stačí si jen potřebné díly překreslit přímo z plánku. Také stavět lze přímo na plánku překrytém průhlednou fólií, abychom si plánek nepoškodili a slepené díly šly dobře sundat. K sestavení používáme ostré nářadí a tenké špendlíky (na hmyz či brouky). Celý model lepíme Kanagomem ředěným a smíchaným se zaponovým nitrolakem (50 + 50 %). Můžeme lepit i lepicím nitrolakem pomocí plastické injekční stříkačky s obroušenou špičkou jehly. Aby se jehla nezalepovala používám k uzavření drát s větším okem na konci (průměr drátu podle použité jehly).

Křídlo. Z pevné středně tvrdé balzy řežeme všechny lišty. Hlavní a pomocnou lištu slepíme do vzepětí šikmým řezem. Po zaschnutí zbrousíme od lomení ke konci křídla z 1 x 4 na 1 x 1. Stejně tak i pomocnou lištu z 1 x 3 na 1 x 1 a navíc slepíme i do tvaru k zúžení křídla. Žebra A zhotovíme z balzy tl. 1,5 - 4 ks. Dvě použijeme k nalepení na trup. Žebra B až I z balzy tl. 0,6 vždy po dvou kusech. Když máme vše připravené

včetně zářezů pro lišty, přímo na plánku překryté fólií, sestavujeme koncovou část křídla. Žebra k odtokové liště lepíme natupo. Vše pečlivě srovnáme, hlídáme kolmost žeber a vše pečlivě lepíme. Stejně slepíme i druhou polovinu křídla. Po zaschnutí dolepíme střední část. Náběžnou a odtokovou lištu v místě lomení lepíme natupo. Hlavní a pomocná lišta zůstane delší pro zasunutí do trupu, ostatní lišty zbrousíme zároveň se žebry. Vlepíme výztuhu v místě zalepení podvozku z balzy tl. 2, zhotovíme a zalepíme na své místo koncové winglety. Sloty na konci křídla provedeme nalepením lišty nebo naznačíme tuší. Vyvažovací plochy na křídlech zhotovíme a nalepíme z balzy tl. 0,3.

Trup. Z pevné středně tvrdé balzy tl. 1 vyřízneme čtyři hlavní lišty 1 x 3 tvarovaných podle obrysu zúžených směrem dozadu na 1 x 1,5. Nejlépe slepit z dílů (spoje v místech změn tvarů) pro větší pevnost. Pomocí balzořezu nebo pravítka řežeme zbývající lišty 1 x 1. Z tvrdé balzy tl. 2 vyřízneme přepážky trupu 1, 2, 2a vcelku. Další přepážky 3 až 13 z balzy tl. 0,8, vždy dvě poloviny. Přepážku 6 nalomíme ve vyznačeném místě (levá a pravá) a dolní části lepíme výztuhu z balzy tl. 0,8 jako kapsu pro hlavní nosník křídla. Když máme připraveny všechny díly na trup, můžeme jej přes průhlednou fólii sestavovat. Na bokorysu špendlíme horní a dolní tvarované lišty tvořící páteř trupu. Špendlíme na okraji desky tak, abychom měli první (celou) přepážku mimo desku. Postupně vlepujeme všechny další lišty 1 x 1. Nezapomeneme ani na žebro A i oblouk nad ním. Po zaschnutí opatrně odšpendlíme a jen tak v ruce lepíme všechny poloviny přepážek z druhé strany. Po zaschnutí doplníme všemi lištami a žebrem A. Dostaneme tak v kostře celý prostorový trup, který opatrně přebrousíme, odřízneme přečnívající lišty vpředu. Pečlivě slepíme hlavici trupu 1 s dílem pro zasunutí do přepážky 2 z tvrdé balzy tl. 2, vrtáme otvor pro hřídelku vrtule Ø 0,8. Po nasazení na trup pečlivě obrousíme s tvarem předku trupu. Doplníme výztuhou pro uchycení svazku vzadu z tvrdé balzy tl. 2, včetně vrtání otvoru pro bambusový kolíček Ø 1,5. Vlepíme i podložku VOP na své místo a kontrolujeme úhel seřízení! Vlepíme přepážku přístrojové desky, nakreslíme tuší na kancelářský papír a vlepujeme na své místo. Kabinu polepíme tenkým celuloidem tl. 0,1 nebo celofánem, který se vypíná vodou. Vyrobíme si postupně všechny detaily včetně rozmetadla z papíru a balzy tl. 2, nabarvíme a na model lepíme až po potažení papírem a lakování.

Podvozek. Hlavní podvozková noha je z bambusu Ø 1,5, výztuhu z hliníkového drátu Ø 0,8,

kolečka z balzy tl. 4. Blatníky jsou zhotoveny kaširováním (nalepováním vrstev lepicí pásky na připravené kopyto). Po důkladném vysušení vystříháme a obrousíme požadovaný tvar, lakujeme a barvíme. Osu kolečka ze špendlíku, vrtáme do bambusové nohy a zajistíme kapkou sekundového lepidla. Samozřejmě, že do středu kolečka vlepujeme papírovou trubičku. Ostruhové kolečko slepíme z dílů bambusu, drátu, balzy a barvíme. Vše lepíme až na hotový model.

Ocasní plochy jednoduchých a hranatých tvarů slepíme z balzových lišt 1 x 1 a koncových 1 x 2 či 1 x 3. Po slepení velice opatrně brousíme z obou stran.

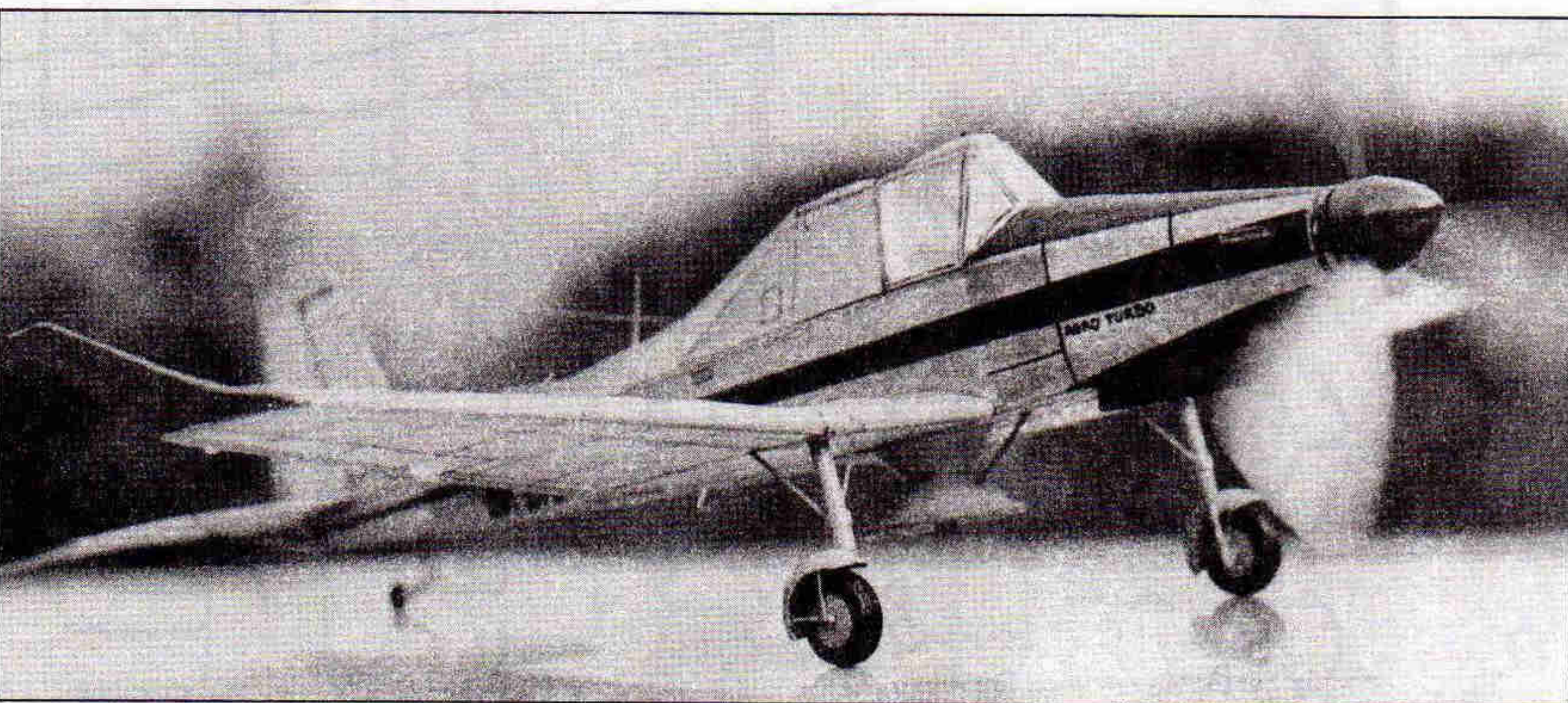
Vrtule a kužel. Z husté a pevné balzy tl. 1,5 vyřízneme 3 listy, vybrousíme do tvaru a profilu. Spodní stranu navlhčíme a v prstech kroutíme přímo nad svítilnicí žárovkou do správného stoupání. Pozor na popálení! Ti kdož si netroufají, mohou navlhčené listy přiložit na púllitrovou láhev pod úhlem ca 45°, přiložit na ně lepenku a ovázat pevně gumou. Po úplném vyschnutí (ca 2 dny) můžeme pokračovat. V nakroucených listech vyřízneme zářez pro vlepení bambusového kolíku Ø 1,5, vsadíme, zalepíme a přelepíme papírem z obou stran pro zpevnění. Z ocelového drátu Ø 0,6 zhotovíme hřídelku vrtule včetně unášeče do kužele. Náboj vrtule Ø 15 z balzy tl. 4, obě čela z překližky tl. 0,8 a vlastního kužele z balzy tl. 10 slepíme a zhotovíme vybroušením pomocí elektrické vrtáčky. Kuželová část je odnímací, nasazená na dva bambusové čepy Ø 1 mm. Otvory po 120° pro listy vrtáme Ø 1,5 a ve vnitřním čelu pro unášeč vrtáme Ø 1. Všechny díly lakujeme, listy suvně nastrčíme do náboje, pomocí úhloměru nastavíme správné stoupání každého listu a zalepíme. Na hřídelce kontrolujeme házivost a rovnáme. Statické vyvážení vrtule provádíme lakováním listů. Mezi náboj vrtule a hlavici vložíme dvě teflonové podložky nebo skleněný korálek, sestavíme v celek a ohneme unášeční očko pro gumový svazek, který tvoří dvě nitě 1 x 1,8 a délky 350 mm.

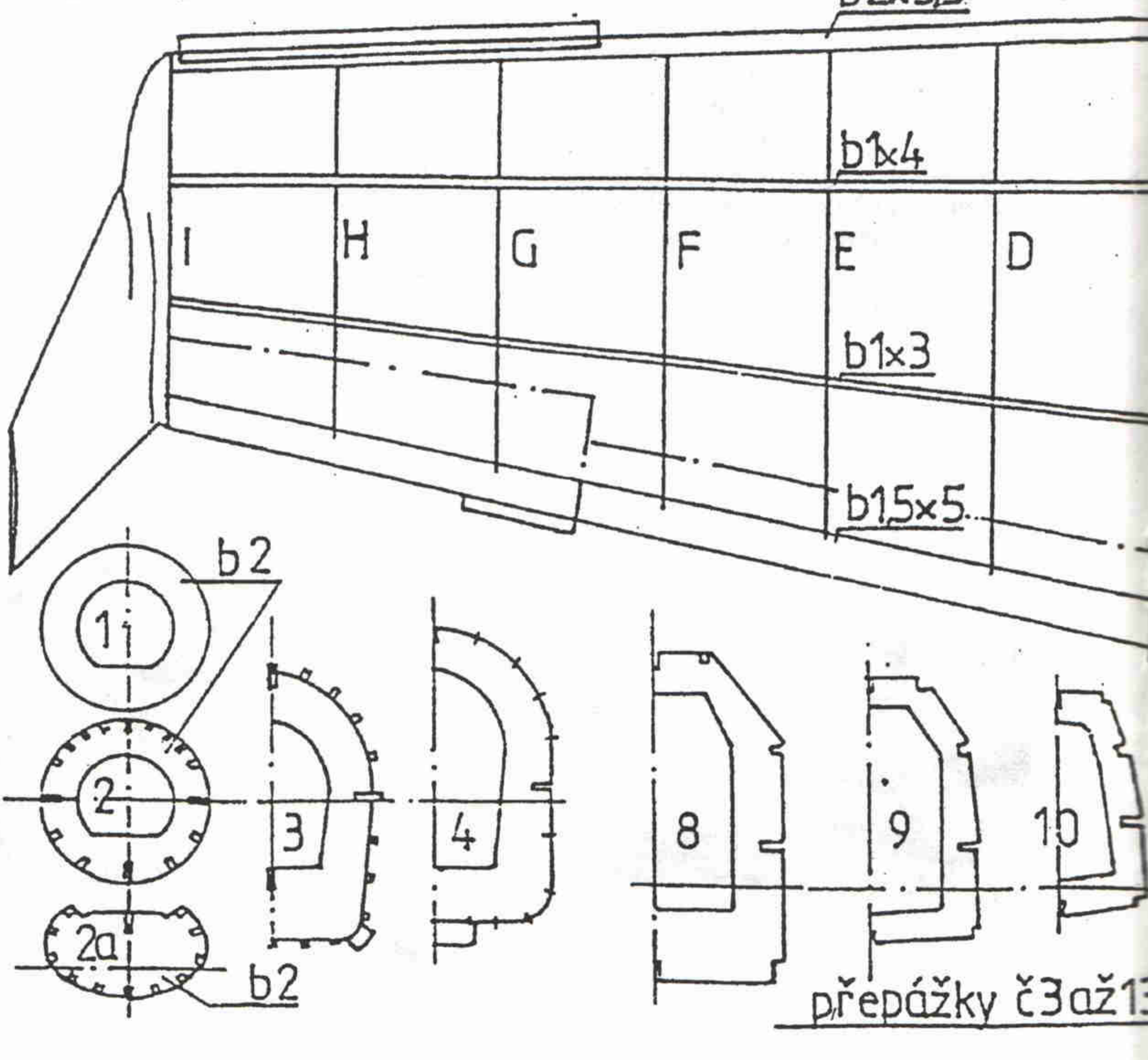
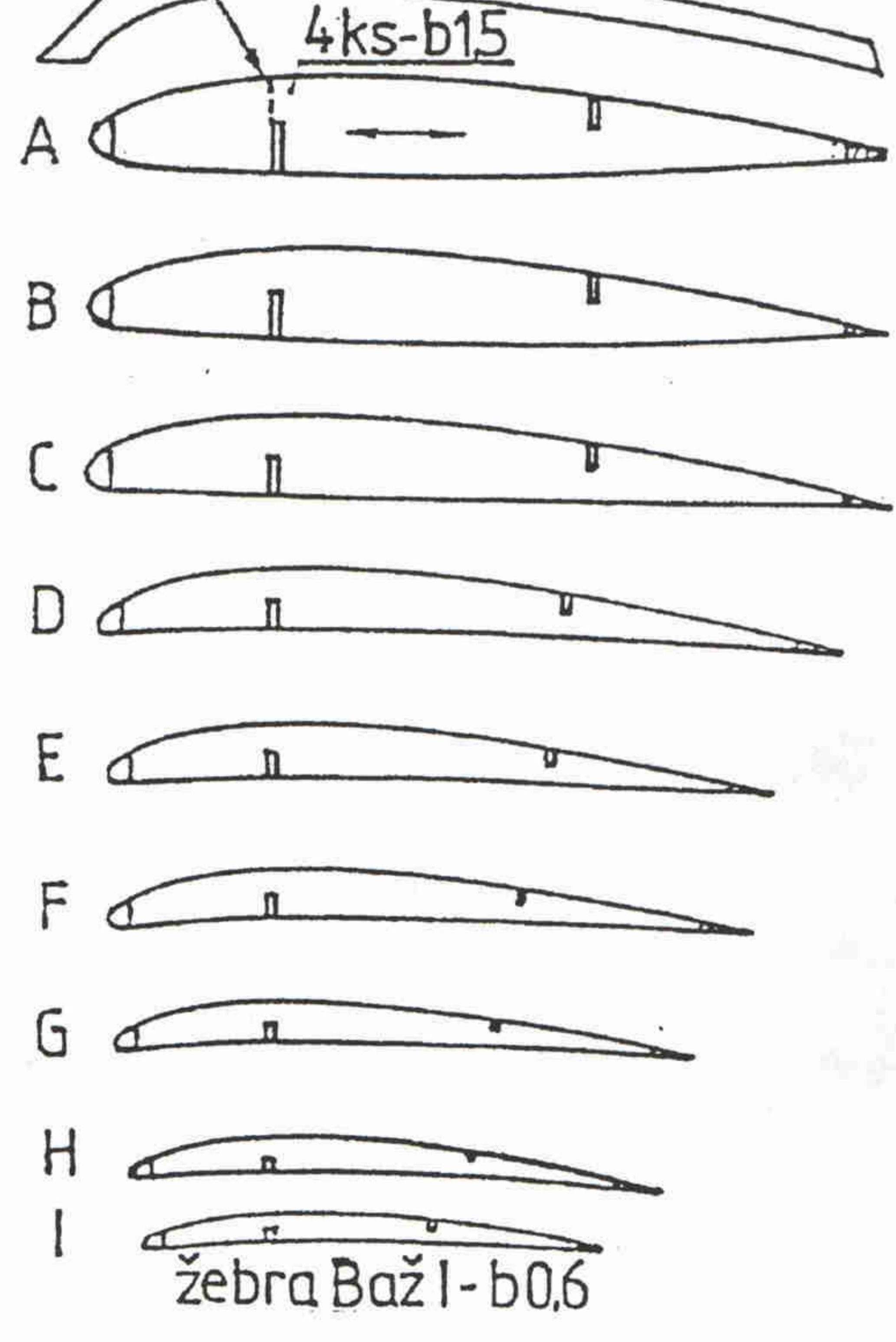
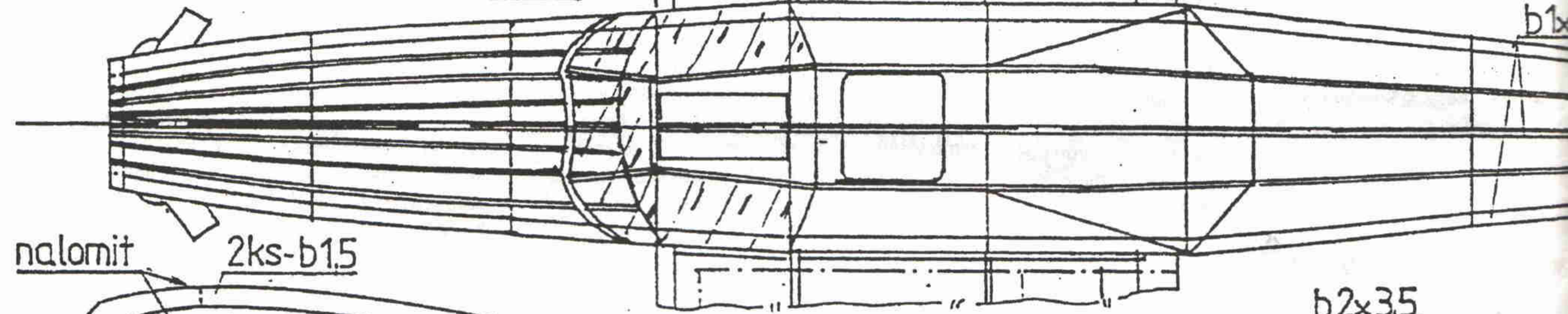
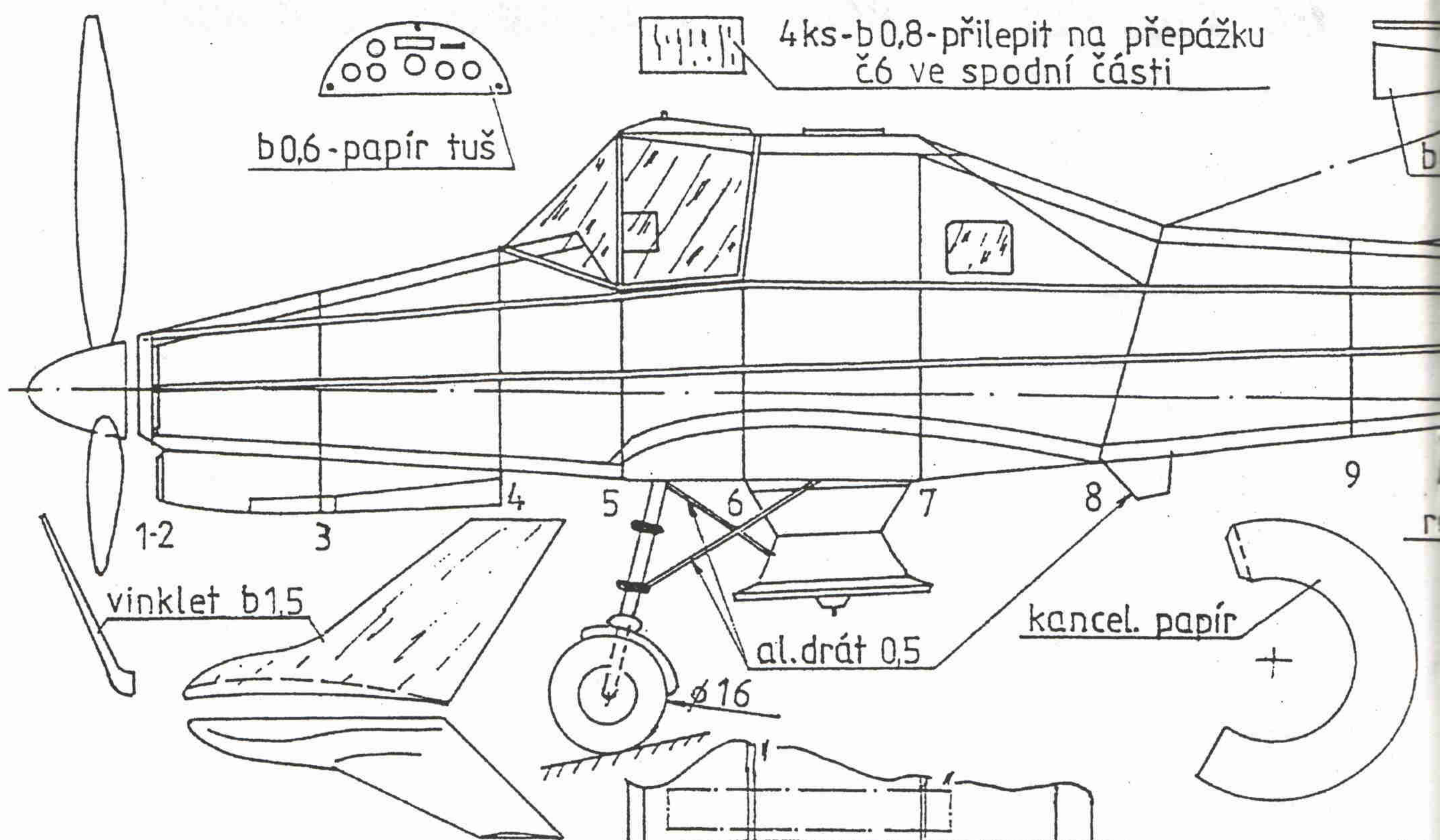
Potah a povrchová úprava. Celý model je potažen tenkým Japanem nebo Modelspanem barveným na potřebné odstíny (viz popis). Potažené díly modelu jednou lakujeme napínacím nitrolakem a tuší naznačíme pohyblivé části křidel a kormidel, přelakujeme řídkým lakem.

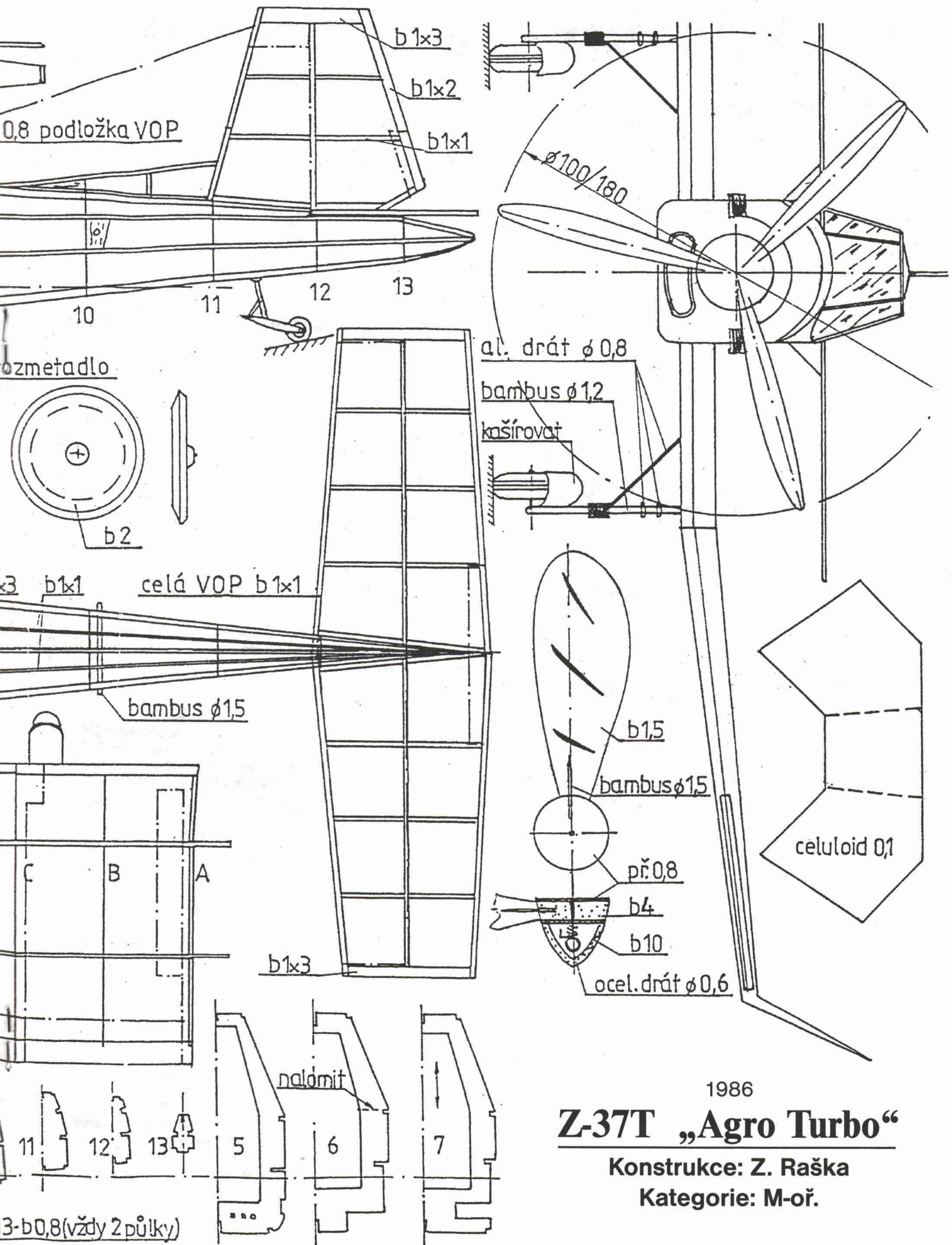
Sestavení modelu v celek začneme přilepením obou polovin křídla na své místo. Pozor na stejné vzepětí i úhel seřízení. Nejlépe, když je přišpendlíme přímo na rovnou desku. Usadíme VOP a kontrolujeme úhel seřízení -1° a kolmo nalepíme SOP. Podvozek vlepujeme již v ruce, ale dbáme na správný sklon i polohu. Po zaschnutí vlepujeme všechny výztuhy. Nezapomeneme ani na rozmetadlo, ostruhu a všechny detaily, které jsme si už předem připravili.

Zalétání. Kontrolujeme polohu těžiště (případně dovážíme), rovnost ploch i kormidel. Na konci pravého křídla negativ 3 mm, na levém negativ 1 mm, SOP mírně doleva. Nejdříve model opatrně zakloužeme pak natočíme 200 až 300 otáček a pustíme model do levé zatáčky. Pokud se model vzpíná vyosíme hlavici směrem dolů. Tak odstraňujeme postupně při dalších letech chyby až model letí spořádaně. Všem, kteří si model postaví, přeji pěkné starty a hodně zábavy.

Foto: autor







1986

Z-37T „Agro Turbo“

Konstrukce: Z. Raška

Kategorie: M-oř.

DO KALENDÁŘE



Letecké modelářství

Mistrovství České republiky

CO2 - Malá cena Modely - Podhořany u Ronova16. 8.
Jaroslav Chlád, Družstevní 314, 538 43 Tře-
mošnice
F2A,F2B,F2C,F2D (s mez. účastí) - Svitavy ..
.....23. 8. - 24. 8.
Jindřich Samek, Kpt. Nálepky 3, 568 02 Svi-
tavy

Mezinárodní soutěže

F1A,F1B,F1C - Sazená15. 8. - 17. 8.
Jiří Kalina, Tasovská 365, 155 00 Praha 5
F1A,F1B,F1C - Mistrovství světa - Sazená
.....18. 8. - 24. 8.
Jiří Kalina, Tasovská 365, 155 00 Praha 5
F3D - Mistrovství světa - Šumperk
.....11. 8. - 16. 8.
MUDr. Adolf Klein, Pod Senovou 44A, 787 01
Šumperk

Volné modely

H,F1H,A3 Memoriál Mily Kubače - Hostomice
.....2. 8.
Lumír Apeltauer, Pražská 1004, 252 28 Čer-
nošice
F1A,F1H,CO2 - Jihlava9. 8. - 10. 8.
Pavel Beseda, Švábovská 414, 588 51 Batelov
CO2, MCO2 2. Pohárový závod - Podhořany
.....17. 8.
Jaroslav Chlád, Družstevní 314, 538 43 Tře-
mošnice
F1E soustředění žáků - Větrník ..18.8. - 24.8.
Alois Šild, ČSLA 35, 683 01 Rousínov
F1H,A3,H - Třebíč23. 8.
Miroslav Dvořáček, Kosmákova 55, 674 01
Třebíč
F1A,F1H - Holýšov23. 8.
Jan Vilím, Americká 398, 345 62 Holýšov
F1E žáci, jun. - Větrník24. 8.
Alois Šild, ČSLA 35, 683 01 Rousínov
F1A - Hořkovic24. 8.
Jaroslav Juřík, Desná III/908, 468 61 Desná
CO2,MCO2 - letiště Lužicé u Netolic ..25. 8.
Oldřich Mareš, Sídliště 405, 384 22 Vlachovo
Březí
F1A,F1B,F1C Český pohár - Všechnov ..30.8.
Pavel Motalík, Hromádkova 5, 391 01 Sezimov
Ústí I.
F1H,A3 - Louka u Starého Sedla31. 8.
Karel Ječmen, Křížová 119/8, 356 01 Sokolov
F1A - letiště Slaný31. 8.
Václav Fuxa, Smečenská 775, 274 01 Slaný
F1A,F1B,F1C Český pohár - Všechnov ..1. 8.
Jan Raus, Holečkova 516, 386 01 Strakonice 2

Upoutané modely

F2B (s mezin. účastí) - Svitavy2. 8.
Jindřich Samek, Kpt. Nálepky 3, 568 02 Svi-
tavy
F4B - letiště Důl Pavel23. 8.
Vladimír Kusý, Hamerská 291, 435 42 Janov
F2B,UŠ,SUM - Hradec Králové30. 8.
Vladimír Tomek, Brožikova 1296, 500 06 Hra-
dec Králové

RC motorové modely

F3AH,F4CHX Protivinský pohár - Protivín
.....2. 8. - 3. 8.
Ing. V. Rejda, Prachatická 3/1196, 370 05 Č.
Budějovice
F3A,RCM2 - Ostrava16. 8.
Lubomír Gižický, Bachmačská 25, 702 00 Os-
trava 1
RCM2 - Valašské Klobouky23. 8.
Ing. R. Staněk, Palackého 648, 766 01 Val.
Klobouky

Závody kolem pylonů

F3D - Mimoň30. 8.
Ing. Josef Bartík, Prádelnická 2349, 407 47
Varnsdorf VII

Termické RC větroně

RCV2 - Strakonice2. 8.
Jan Raus, Holečkova 516, 386 01 Strakonice
F3J VC Chotěboře - Chotěboř2. 8. - 3. 8.
M. Knob, Tyršova 1323, 583 01 Chotěboř
RCH - Chomutov3. 8.
Stanislav Perkovič, Písečná 5052, 430 05
Chomutov
RCV2PM - Úpice9. 8.
Petr Lokvenc, S. K. Neumanna 706, 542 32
Úpice
RCV2 - Olomouc16. 8.
Ing. Jozef Valo, Dr. Nedvěda 5, 722 00 Olo-
mouc
RCV2 - Roudnice nad Labem23. 8.
Ing. Zdeněk Černík, Nové Dvory 38, 411 82
Doksany
RCV2 Hanácký pohár, 4.kolo - Uničov ..23.8.
Zdeněk Havlíček, Havlíčkova 628, 783 91 Uni-
čov
RCV2 - Uničov24. 8.
Karel Barbořák, Gen. Svobody 1217, 783 91
Uničov
RCV2 - Ostrava30. 8.
F. Höfer, Dolní Lhota 281, 747 66 Dolní Lhota
RCV2PM - Olomouc30. 8.
MUDr. Břetislav Brázda, Resslerova 24, 779 00
Olomouc
RCV2 - Strážnice31. 8.
Jan Škopík, Louka 231, 696 72 Lipov

Elektrické modely

F5B/N - Strakonice3. 8.
Jan Raus, Holečkova 516, 386 01 Strakonice 2
F5B/7 - Třebíč16. 8.
Miroslav Dvořáček, Kosmákova 55, 674 01
Třebíč
F5B/7 - Třebíč17. 8.
Rudolf Šošolík, Okružní 908, 674 01 Třebíč

Historické modely

AV,BV,CV,ARC,CRC,Mmin - České Budějovi-
ce - Hosín22. 8. - 24. 8.
Milan Porkristl, Boršovská 5, 370 07 Č. Budě-
jovice
ARC,CRC - letiště Kladno30. 8. - 31. 8.
Radoslav Čížek, Žilinská 160, 273 01 Kam.
Žehrovice

Ostatní modelářské události

Soustředění modelářské mládeže - Černo-
šice21. 7. - 8. 8.
Lumír Apeltauer, Pražská 1004, 252 28 Čer-
nošice
Modelářská dovolená - Chotěboř 28.7. - 3.8.
M. Knob, Tyršova 1323, 583 01 Chotěboř
Krkonošská show - Vrchlabí24. 8.
Ladislav Koudelka, Lánov 126, 543 41 Lánov
Rodeo - Hradec Králové30. 8.
Vladimír Tomek, Brožikova 1296, 500 06 Hra-
dec Králové
Soustředění mládeže, U-modely - Hradec
Králové25. 8. - 31. 8.
Ing. Evžen Souček, M. Horákové 268, 500 06
Hr. Král.

Automobilové modelářství

Kategorie SRC

Grand Prix A1 (M ČR - A1/32, A1/24. Pohár
ŽG 12): Praha12. 9. - 13. 9.
Josef Hensl, Bulharská 10, 101 00 Praha 10
Soběslav17. 10. - 18. 10.
Tomáš Šena, U Nového rybníka 571/III,
392 01 Soběslav
Strakonice21. 11. - 22. 11.
Miroslav Vrána, Povážská 261, 396 01 Strako-
nice III
Morava Open (M ČR - A3/24 Renault, G12.
Žákovský pohár ŽPR/32): Žďár nad Sázavou .
.....12. 9. - 13. 9.
Petr Hintenaus, Pavlov 105, 594 44 Žďár n.S.
Vítkov17. 10. - 18. 10.
Jaromír Býma, Budišovská 253, 749 01 Vítkov
Znojmo14. 11. - 15. 11.
Miroslav Pokorný, Smetanova 11,
669 02 Znojmo

Bude po nás potopa?

Dni v kalendáři ubíhají tak rychle, ako vody Dunaja a Vltavy. S pribúdajúcimi rokmi zvečnené okamžiky našej modelárskej činnosti pohotovým kolegom či známym buď vo forme fotografie, filmového a videozáznamu, či si to uvedomujeme alebo nie, sa objektívne stávajú historickým dokumentom. Čo vtedy pri ich zrode bolo pre nás všetko jasné, teraz vďaka prirodzenej potupnej strate pamäti sa stáva neurčitým. Pri nostalgických spomienkach na ušlé roky sa nám tak strácajú mená a priezviská účastníkov, miesto a doba záberu (deň, mesiac, rok), pomenovanie modelov, názov a druh súfaže, aktéra záberu apod. Najhoršie je, keď sa zbavíme nenávratne týchto fotodokumentov a ich nosičov, ako aj rôznych písomností (propozície, výsl. listiny, zápisy, plánky, náčrty, atď.) spojených s týmto našim koničkom. Zamyslime sa nad týmto a využime čas svojho voľna aj na dodatočné označenie zadnej časti fotografií týmito údajmi. Píšme ceruzkou, aby sme mali možnosť napraviť svoj prípadný omyl. Uchráňme pre ďalšie generácie v maximálnej miere všetky dôkazy o svojej činnosti na poli modelárskom. Veď ide o záchranu kultúrnych a technických hodnôt a preto to stojí za to.

L.V.

Žebříček nejlepších modelářů KLeMČR 1996

Třída RC motorových modelů

Kategorie F3D - senioři: 1. M.Malina-Z.Malina, Mělník, 71,5; 2. Hnízdil-Trzniecki, Praha 4, 73,3; 3. Hovorka-Kozel, Varnsdorf, 74,6; 4. Vojan-Novák, Praha 7, 74,9; 5. Daneš-Fiferna, 80,4; 6. Novák-Branný, K. Vary, 88,2; 7. Kozel-Kozlová, Č. Lípa, 93,1; 8. R.Štolc-M.Štolc, Mělník, 101,6; 9. Velas-Vacek, Č. Lípa, 107,5; 10. M.Duží-M.Duží, Ostrava, 92,1 s.

Třída RC modelů větroňů

Kategorie RCV1 - junioři: 1. I. Vyskočil, Kam. Žehrovice 2533; 2. J. Vyskočil, Kam. Žehrovice, 2488 b.

Kategorie RCV1 - senioři: 1. V.Horák, Kam. Žehrovice, 2690; 2. J. Sadil, Poděbrady, 2677; 3. J.Balej, Kam. Žehrovice, 2603; 4. Z. Prokop, Štemberk, 4770; 5. Z. Vyskočil, Kam. Žehrovice, 1686 b. (Jen 11 soutěžících nalétalo 3 a více výkonů.)

Kategorie F3J - senioři: 1. J.Tůma, Ústí n. L., 5733; 2. J. Vostřel, Litomyšl, 5605; 3. J.Kohout, Česká Třebová, 5592; 4. J.Tupec, Česká Třebová, 5497; 5.- 6. J.Micka, Praha 4,

5249; 5.- 6. P.Hloušek, Náměšť n. Oslavou, 5249; 7. M. Vágner, Česká Třebová, 5241; 8. V.Mareček, Hradec Králové, 5147; 9. V.Drblik, Praha 4, 4874; 10. J.Rajšner, Králův Dvůr, 4548 b.

Třída F4 - makety

Kategorie F4B - senioři: 1. V.Kusý, Litvínov, 10852,5; 2. V. Betka, Nymburk, 10408,5; 3. R.Pešta, Semily, 10225,5; 4. J. Netopilík, Nymburk; 5. B.Janík, Nymburk, 9610,5; 6. J. Pešta, Semily, 9575,0; 7. P.Stránský, Kladno, 9290,5; 8. Šťastný, Kladno, 9024,5 b.

Kategorie F4C - senioři: 1. M.Laurenčík, Vodňany, 10382,2; 2. S. Kouřil, RC klub Brno, 8822,5 b. (Létalo 10 soutěžících, ale nikdo neměl 3 soutěže)

Třída RC elektrolet

Kategorie F5B a F5B/N jsou přepočteny na 1000 bodů vítěze

Kategorie F5B - senioři: 1. T.Vítek, PM Team, 3000; 2. P. Husták, Robi Team, 2973; 3. F.Černý, RC MK Brno, 2492; 4. J.Bartůňek, PM Team, 2920; 5. B.Janáček, Robi Team,

2913; 6. Z.Rydlo, Robi Team, 2846; 7. Z.Nežyba, RC MK Brno, 2748 b.

Kategorie F5B/7 - senioři: 1. B.Veselý, HVP Model, 1912; 2. J. Prskavec, Ml. Boleslav, 1912; 3. J.Bezděk ml., Plzeň, 1908; 4. Z.Frydrýn, HVP Model, 1907; 5. J.Beneš, Ml. Boleslav, 1899; 6. V.Kostka, Modelcentrum, 1895; 7. J.Švec, HVP Model, 1881; 8. D.Šturm, Lovosice, 1880; 9. K.Šimon, Havl. Brod, 1848; 10. H.Hájek, Ml. Boleslav, 1835 b.

Kategorie F5B/10 - senioři: 1. Z.Gnebl, PM Team, 3272; 2. L.Knebl, Frenštát p. R., 3182; 3. V.Kostka, Jihlava, 3132; 4. T.Svoboda, Praha, 3088; 5. P.Němec, Paskov, 2910; 6. R.Šoška, Paskov, 2797; 7. M.Janša, Paskov, 2769 b.

Kategorie F5B/N - senioři: 1. J.Holub, Praha, 2916; 2. Ing. P.Cejnar, Praha, 2232 b.

Zpracováno podle Zpravodaje
KLeMČR č.5/97.
(bob)

POZNÁVÁME LETECKOU TECHNIKU (1)

Typy letadel uveřejněné v Modeláři (od roku 1950 do konce roku 1996)

AERO

A-102 5/54
Ae-45 1/55
A-200 3/55
Ae-50 5/56
A-42 12/56
A-300 5/62
A-10 10/63, 2/95
A-14 Brandenburg 6/69
A-34 W Kos 4/77
A-34 Kos 4/81
Ab-11 12/82
Ae-145 5/84
Ae-10 2/91

AVIA

Bk 534 9/53, 5/80
Av-35 2/54
BH-3 7/54, 10/87
Av-122 5/55
BH-7 7/55
Av-36 Bojar 6/56
B-71 2/57
Av-14/32 6/59
BH-32L 11/59
BH-25 11/62
BH-11 7/78
BA-122 1/82
BH-10 7/86
B-322 5/87
B-422 9/88
B-222 10/89

Beneš-Mráz

Be-51 Minor 1/57, 5/78
Be-60 Bestiola 4/57, 2/87
Be-52 Major 5/64
Be-550 Bibi 2/65
Be-252C Scolar 1/67
Be-501 Bibi 9/67
Be-555 Superbibi 11/68

LETOV

Š-1 12/58
Š-50 4/60
Š-3 7/60
Š-328 10/61
Š-231 2/62
Š-39 9/62
Šm-8 12/65
PRAGA
E-114 7/50
E-55 10/55
E-112 1/56
E-45 2/68
E-114M 12/68

ZLÍN

Z-22 Junák 5/50, 4/73
LG-130 Kmotr 1/51
LG-125 Šohaj 2 4/51
Z-381 6/53, 11/73
Z-XII 8/54, 3/74
Z-XIII 9/54
Z-326 Master 1/58
Z-326A Akrobat 2/64
XZ-37 Čmelák 1/64
Z-526 Trener Master 3/67
Z-42 5/68
Z-526 AS 7/69
Z-526 AFS 5/71
Z-43 4/72
Z-37A-2 Čmelák 6/72
Z-726 Universal 7/74
Z-50L 12/75
Z-24 Krajánek 4/76
Z-35 Heli Trenér 5/76
Z-124 Galánka 8/76
Z-126 Trenér 2 9/77
Z-23 Honza 2/78
Z-226 B,T,M 9/80
Z-142 11/81

Z-526 AFM 10/82
Z-42 M 11/86
Z-226 A 6/88
Z-50 M 11/88
Z-XIII 7/91

Různé čs. předválečné

Tatra T 101/201 1/54
Čihákuv Rapid 11/54
Kašparovo letadlo 2/55
VBŠ-Kuňkadlo 10/68
EL-2-M Šedý vlk 2/77
Letoun Jana Kašpara 2/82
PB-6 Racek 9/83
Praga E-115 1/84

Ostatní poválečné čs. konstrukce

LF-107 Luňák 4/50, 11/75
M 1 E Sokol 9/50
LF 109 Pionýr 3/53, 3/75
M2 Skaut 7/53, 7/75
C 104 (prototyp) 10/54
LD 40 Meta Sokol 4/55
L-60 Brigadýr 6/55
XLF 207 Laminár 8/55
HC-2 Heli Baby 9/55
Fi-156 Čáp (K-65) 7/56, 11/76
XLF 10 8/56
Tom 8 11/56
C-11 (JAK-11) 3/57
L-200 Morava 11/57
L-40 Meta Sokol 9/58, 2/86
Hodek HK-101 1/60
HC-3 10/60
L-21 Spartak 8/61
L-13 Blaník 12/62, 2/79
L-29 Delfín 2/63
R-7 Racek 10/64
C-199 6/66
VSB-62 Vega 8/66
M3 Bonzo 3/68
L-13J Blaník 11/69
MK-1 Kocour 12/69
W 1 Brouček 1/70, 5/77

XLA-54 5/70
VSB-66 Orlice 1 12/70
WK-1 8/71
M 17 Universal 5/73
M 1 D Sokol 5/74
L-39 Albatros 5/75
VSO 10 3/77
L-13 SW Vivat 5/79
ŠK-1 Trempík 1/81
Mimi B-3 Šidlo 5/81
XZ-37 T Čmelák-Turbo 3/82
L-410 UVP 5/82
XLG-225 Medák 6/82
L-60 Brigadýr 3/83
L-Avia C-2 B 6/83
VT 116 Orlík II 2/84
Metod Vlach 1912 3/85
L-200 D Morava 8/85
Z-37 T Agro Turbo 3/86
Lehký amat. letoun 12/86
ŠP-1 Špunt 2/88
L-23 Blaník 10/88
C-11 4/90
Straton D-4 9/90
Praha PB-3 6/93
Pony Max 6/93

Sovětské

MiG-9 1/52
Jak-15 2/52
Jak-14 3/52
La-11 6/52
MiG-15 12/54
An-2 12/55
Jak-12R 2/56
Jak-18 4/56, 10/84
Il-10 9/56
Jak-9 6/58
An-14 Pčolka 11/58
Li-2 10/58
Ant-25 5/59
La-5 FN 8/59
Lagg 3 1/61
J-16 7/61
Pe-2 11/63

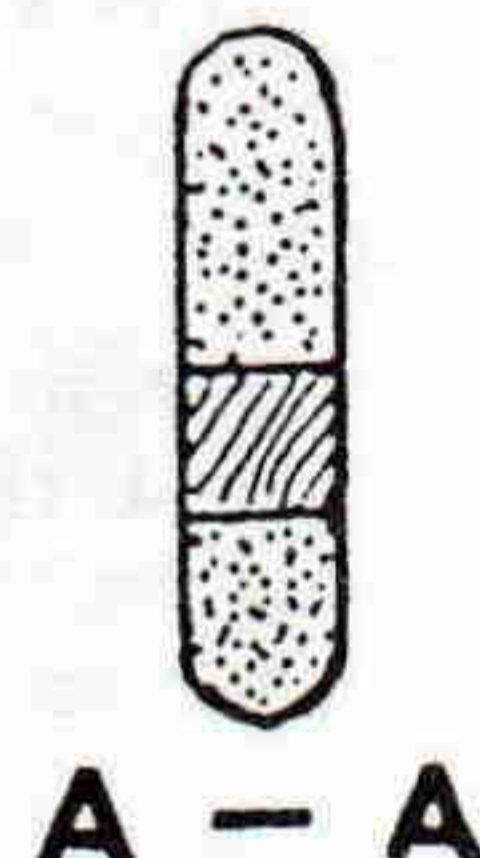
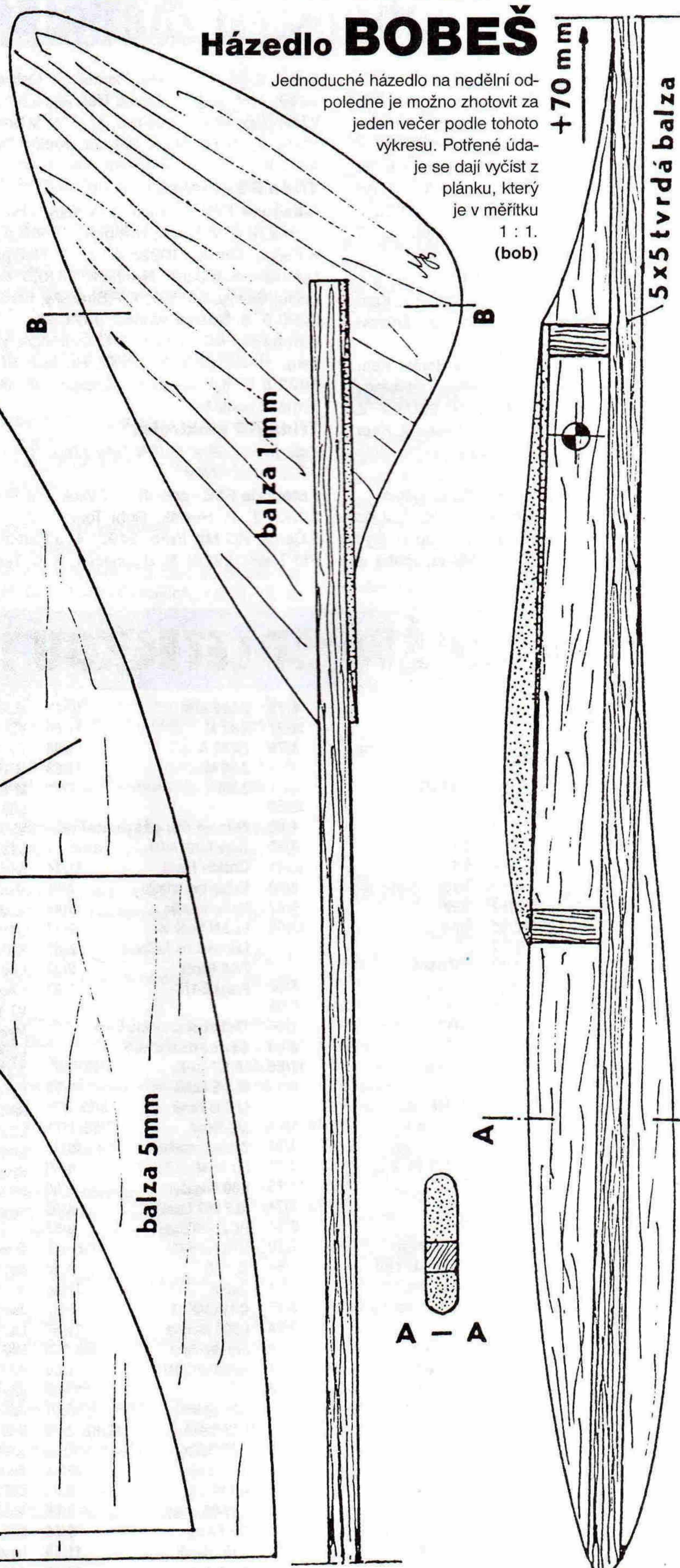
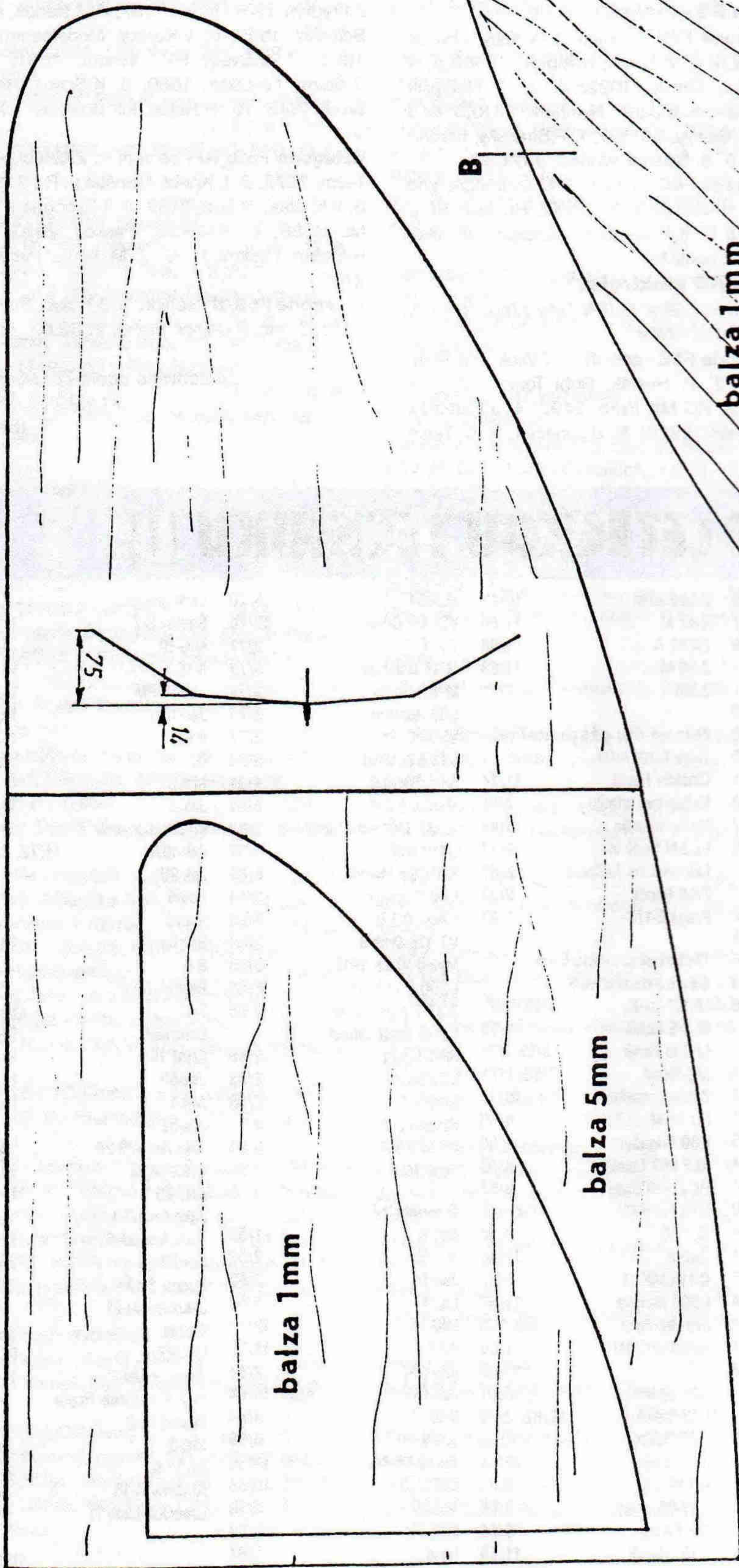
Leningradec 7/64
Šavrov Š-7 11/64
MiG-19 5/65
Il-18 10/65
Jak-18 PM 11/66
Jak-18 T 10/67
Il-62 11/67
Il-2 7/70
MiG-3 11/70
Jak-3 11/71
Po-2 Kukuruznik 5/72
Jak-12A 11/72, 2/87
Jak-9U 10/73
Bok-5 2/74
Malyš 4/74
Blecha 10/74
R-5 2/75
RKIIIGA-74 2/76
Š-2 10/76
Entuziast 10/77
CHAI 19 10/78
Jak-50 10/79
AIR-1 10/80
Jak-52 2/81
Jakovlev AIR-20 3/81
I-153 Čajka 10/81
ANT-25 11/82
Jakovlev UT-1 2/83
Jakovlev Jak-6 11/83
Jak-20 11/84
Suchoj Su-26 2/85
Jakovlev Ja-21 4/85
Garnis 5/86
Li-2 P,T 10/86
Jakovlev Jak-7 11/87
Sov. am. letoun Trojka 5/88
Suchoj Su-2 2/88
MiG-3 5/89
Su-25 K 8/90
Antonov A-15 5/91
Lavočkin La-9/11 9/91

(bob)
(Pokračování
v příštím čísle)

**PRO MLADÉ
I STARÉ**

Házedlo **BOBEŠ**

Jednoduché házedlo na nedělní odpoledne je možno zhotovit za jeden večer podle tohoto výkresu. Potřené údaje se dají vyčíst z plánu, který je v měřítku 1:1. (bob)



Sloupek mladých raketýrů

Výkonnostní třídy žactva a žákovské rekordy

Práce s modeláři žákovského věku a zejména jejich soutěžní činnost mají svá specifika, jež je nutno respektovat, chceme-li aktivitu a zájem mládeže udržet po delší dobu. Vedoucí žákovského kroužku proto musí ovládat nejen odbornou stránku, ale být trochu i psychologem. Ne všichni začínající modeláři totiž dokáží vlastní vůlí - bez povzbuzení vedoucího - překonat nezdary, zaviněné třeba malou manuální zručností při stavbě modelů, nebo netrpělivostí a neznalostí při jejich zalétávání. Ještě náročnější situace vznikají při soutěžním létání. Mladí závodníci pod vlivem informací ve sdělovacích prostředcích o úspěších ve všech druzích sportů mají často vybuzenou představivost a ctižádost na vyšší míru (tzv. „velké oči“), zatímco psychická nezralost je činí dosti zranitelnými neúspěchem. Pokud jejich vedoucí je předem a rozumnými argumenty nepřipraví na skutečnost, že na své první soutěži zřejmě nebudou stát „na bedně“ (stupních vítězů), ale ani na možnost havárie nebo ulétnutí modelu, těžko se pak s tvrdou realitou vyrovnávají. Po několika účastech na soutěžích, jejichž výsledek nebyl v souladu s jeho přáním, zpravidla mladý modelář zanechá činnosti dříve, než může nějakých sportovních úspěchů dosáhnout.

Z potřeby dát nejmladším členům klubů jasnou perspektivu a naplnit jejich ctižádost pro získání odborné kvalifikace během dlouhodobější činnosti schválil Klub raketových modelářů ČR (KRAMČR) pravidla pro plnění výkonnostních tříd žactva (VTŽ). VTŽ může získat každý člen Svazu modelářů (SMČR) ve věku 10 až 16 let, který na dvou soutěžích žactva nalétá předepsaný limit. Jednotlivé stupně VTŽ se získávají postupně, od základní kvalifikace (III. VTŽ) přes střední (II. VTŽ) až po nejvyšší (I. VTŽ). Splnění podmínek VTŽ přiznává předseda RMK, držitel I. VTŽ obdrží diplom SMČR.

Limity jednotlivých stupňů VTŽ jsou rozdílné národně. Např. pro základní kvalifikaci je stanoven tak, aby ho dokázal splnit i začátečník, který se na soutěži dopustí chyby. Splnění limitu I. VTŽ je naopak podmíněno úspěšností všech tří soutěžních letů. Není tedy dosažitelný je-li jeden z letů hodnocen nulou, přestože v ostatních dvou letech dosáhl závodník letového maxima.

Ovšem pro to, aby získané VTŽ měly u členstva předpokládanou váhu, je nutné aby sportovní funkcionáři dokázali uhlídat regulérnost soutěží - t.j. samostatná činnost závodníka při předletové přípravě modelu i práce na startovací rampě bez dopomoci rodičů či vedoucích.

Hodnoty limitů pro získání VTŽ-Ra:

kategorie III.VTŽ II.VTŽ I.VTŽ letová maxima
S3A - padák 100 s 200 s 400 s 3 x 180 s
S4A - raketoplán 50 s 100 s 200 s 3 x 90 s
S6A - steamer 50 s 100 s 200 s 3 x 90 s
S1A - výška 80 m 120 m 140 m -

Limity dosažené v jednotlivých kategoriích je možno vzájemně kombinovat.

Žáci-členové SMČR se rovněž mohou na soutěžích pokusit o překonání žákovského rekordu ČR ve vybraných raketomodelářských kategoriích (S1A, S3A, S4A, S6A). Držitel schváleného rekordu obdrží diplom SMČR.

Podrobné podmínky a formuláře žádostí o schválení I. VTŽ a žákovského rekordu byly rozeslány na místní RMK v průběhu roku 1996. Podle četnosti žádostí lze soudit, že funkcionáři klubů tomu nevěnovali dostatečnou pozornost a žáci-modeláři se o těchto možnostech zřejmě ani nedozvěděli.

Alois Rosenberg
trenér mládeže KRAMČR

POMÁHÁME SI

INZERCÍ PŘIJÍMÁ VYDAVATELSTVÍ
MAGNET-PRESS, INZERTNÍ ODDĚLENÍ
(INZERCE MODELÁŘ A MODELÝ), VLA-
DISLAVOVA 26, 113 66 PRAHA 1, TELE-
FON 02/242 273 84-92, LINKY 256,
288, 296

PRODEJ

■ 1 Větší množství originál zabalených výhybiček TT: 6815 elekt. ľavá, 6825 ručná ľavá pravá 6860 křížovátka elek. - angličák. Cena s DPH 50 Sk. Bielik, Oškerda 36, 023 32

■ 2 Originál plány válečných lodí od r. 1850 po současnost. Katalog zašlu za 2x4,60 Kč známky. J. Pavlík, Černčická 150, 549 01 N. Město n. M.

■ 3 Plány modelů 19 historických plachetnic a 12 válečných lodí. Seznam za známku. Ing. J. Švec, Slunečná 4556, 760 05 Zlín 5.

■ 4 Počítačovou RC soupravu Graupner, MC 16/20 40 MHz, 83 k včetně 3 serv Graupner, vše úplně nové, nepoužité, v záruce - nevyužité (12 500 Kč). Tel. 8558727 Praha.

■ 5 Soustruhy s frézovací hlavou, točná déka 400 mm, oběžný průměr 420 mm, určen pro modeláře. Prodám i na splátky. Tel. Brno 05/44210573 J. Kamenec.

■ 6 Sbirku modelů autiček „Matchbox“ od r. 1965. Jen celou sbírku. Tel. 067/7925345 po 17 hod. O. Hoffmann, Jungmannova 1163, 765 02 Otrokovice.

■ 7 RC vrtulník BELL 222, ze stavebnice Graupner, postavený, zalétaný, 5x servo Hi-Tec, gyro Hi-Tec, motor HB 61,10 ccm. Pěkný, cena 20 000 Kč. J. Tlustý, Dobrovského 734, 500 02 Hradec Králové, tel. 049/613378, 0602/240041.

■ 8 RC akrobat Champion 30 L, ze stavebnice, postavený, 4x servo, motor MVS 6,5, pěkný, nový, nelétaný, cena 8 000 Kč. J. Tlustý, Dobrovského 734, 500 02 Hradec Králové, tel. 049/613378, 0602/240041.

■ 9 RC soupravu ACOMS AP 440 FM, 2x RX, 3 páry krystalů, 2 kanálovou RC soupravu FP-T 2 RM, 2x RX, 2 páry krystalů. Cena dohodou, předvedu v modelu. Tel. večer: 02-5619997.

KOUPĚ

■ 10 Modely (hračky) voj. techniky vyrobené do r. 1945 a voj. výstroj, uniformy, boty, nože, přilby, odznaky, radiotechniku, optiku, různé drobnosti i poškozené, celtý, maskáče z armád ČSR, SSSR, Německa vyr. do r. 1950. Tel. 02/5506681, P.O. BOX 9, 155 00 Praha 5.

■ 11 Zařízený panel na H0, popř. modely i veškeré příslušenství. Zvlášť. Levně. T. Haltmar, Krumpach 23, 789 01 Zábřeh.

RŮZNÉ

■ 12 Prodám 1x microservo Hitec HS-80 (900) nové, 2x microservo Hitec HS-80 MG - kov. převod (á 1000), 2x servo ST-1 (á 200), uhlík. nosník na model F3B (1000). Postavím akýkoliv bezmot. model, Zabudujem RC súpravu, prípadne zaľietam. Inf. na tel. 0832/84153 Slovensko.

■ 13 Postavím ze stavebnice jakýkoli model včetně potahu, povrchové úpravy, zabudování motoru i RC soupravy. Dlouholetá zkušenost, perfektní práce. F. Hrstka, Janovská 372, 109 00 Praha 10, tel. 02/7862092, dílna 7866668 I. 227 nebo mobil 0603431173.

modelář a modely

Vylosování předplatitelé časopisu MODELÁŘ a MODELÝ. Za měsíc únor byli vylosováni: Zdeněk Kejdana, Stará Boleslav; Josef Jůza, Sezimovo Ústí; Jiří Pertl, Chrudim. Za březen 1997 to jsou: Roman Polzer, Přerov; Josef Velech, Lipník nad Bečvou; Michal Andrlé, Staňkov. Vylosování předplatitelé obdrží některou z publikací Vydavatelství Magnet-Press.

**Redakce všem vylosovaným
blahopřeje.**

DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ

Vedení Stanice techniků v Praze 6 (Pod Juliskou 2, za hotelem International) pořádalo v letošním roce již několikrát „Den otevřených dveří“. Zájemci o činnosti, které jsou pořádány v kroužcích ST Praha 6 (letečtí modeláři, železniční modeláři, „tramvajoví“ modeláři, automobiloví modeláři, kroužek výpočetní techniky atd.), mohli při těchto akcích navštívit zdejší prostory a seznámit se s jejich činností. Další „Den“ bude až v září, datum vám včas sdělíme.

Pro ty, které zajímají výhradně autodráhové modely, jsou určeny čtvrteční jízdy na zdejší šestiproudé autodráze. Za mírný poplatek si můžete každý čtvrtek (až do prázdnin) od 15. do 17. hodin na dráze zajezdit, ovladače a automodely vám budou zapůjčeny.

(re)

SEZNAM PLÁNKŮ - ohlasy

V č. 5/97 jsme zveřejnili seznam schválených plánek, který zpracovala komise KAUMČR. Jedním z oficiálních schvalovatelů je Milan Hošek předseda komise pro plánky kategorií „A“ (členové J. Tolar, J. Hensl), který k předešlému příspěvku poslal tuto informaci.

Pozn. redakce

Po několika odjetých mistrovských závodech v automodelech SRC jsem se dohodl s šéfredaktorem Liborem Putzem na zveřejnění schválených typů aut (plánek) pro jednotlivé kategorie A (makety). Ke zveřejněnému seznamu mám však několik poznámek a informací.

V roce 1996 se dosti pracně schvalovaly „staronové“ plánky na stavbu SRC maket. Byly vybrány ty plánky, které odpovídaly platným měřítkům - 1:32, 1:24 a dále plánky (typy) automobilů, které se převážně v současné době na závodech „dráhovek“ jezdí. Především však byl kladen důraz na kvalitu plánek (jejich čitelnost) a jejich věcnou správnost. Plánky, které neodpovídaly daným měřítkům, které byly špatné, ale opravdu špatně čitelné, případně měly „začerněné“ některé části (takže nejsou vidět tvary a velikost detailů), byly vyřazeny a zůstaly neschválené. Některé plánky se ani do rukou schvalovatelů nedostaly a ani ty tedy nebyly zařazeny do seznamu. Ovšem nejde o to všechny tyto plánky (typy aut) trvale vyřadit, jak někteří závodníci při „oficiální debatě u piva“ tvrdí, ale případně je dodatečně schválit. Je možné, že někteří z modelářů vlastní plánky, které by mohly být dodatečně schváleny - jsou lépe čitelné, odpovídají danému měřítku atd. Pokud to bude možné zapůjčete zmíněné plánky (i dobré kopie) schvalovatelům ke schválení.

Již se také stalo, že některé plánky byly v místech doplňků a detailů úmyslně začerněny, a to z jednoho celkem prostého důvodu. Při přejímce tento „závodník-maketář“ řekne, že na plánek není nic vidět a proto nemohl svoji maketu dobře zhotovit. Jistě, o výsledku závo-

du rozhoduje především rychlost modelu, ale je jistě dost různých SRC kategorií aby si ti, kteří nechtějí stavět makety, ale přece chtějí závodit, měli z čeho vybrat.

Dále se objevil další nešvar, při některých závodech včetně mistrovských startují i modely (typy) pro které nebyl schválen plánek - nejsou v seznamu. Myslím, že naše modelářská rada by měla tento nešvar řešit. Jak k tomu přijdou ostatní modeláři, kteří staví dle schválených plánek.

Do seznam si doplňte další typy, jejichž příslušné plánky se podařilo sehnat a byly schváleny.

A1/32: McLaren M15 „INDY“, Lotus 80. A1/24: Tyrrell 005-Ford, A4/24: Aston Martin Type 215 „Zagato“ - 1963, Bugatti 51 G.P. - 1931, Bugatti 251 G.P. - 1956, Bentley Touring Sport - 1930, Jensen Sports Tourer - 1936, Cummins Diesel Spl. - 1952, Ford-P2 - 1964.

Milan Hošek



TELEFON: 05/452 428 24

TELEFAX: 05/452 428 25

Nabízí široký výběr modelářského zboží od našich i zahraničních firem. Zásilkový prodej.

Velkoobchodní sklad firmy HACKER
Autorizovaný dealer firmy VELKOM

OTEVŘENO PO - PÁ 9.00 až 18.00 hodin



- kity 1 : 72 (C-46 Commando, Martin B-10B a další)
- kity 1 : 48 (Autogiro a další)
- kity 1 : 32 (P-35, Sparrowhawk, Gee Bee a další)
- kity 1 : 87 / H0 (stavebnice US aut, budov a letadel)
- maketové RC doplňky 1 : 32 až 1 : 4 (motory, kulometry, podv. kola, piloti)

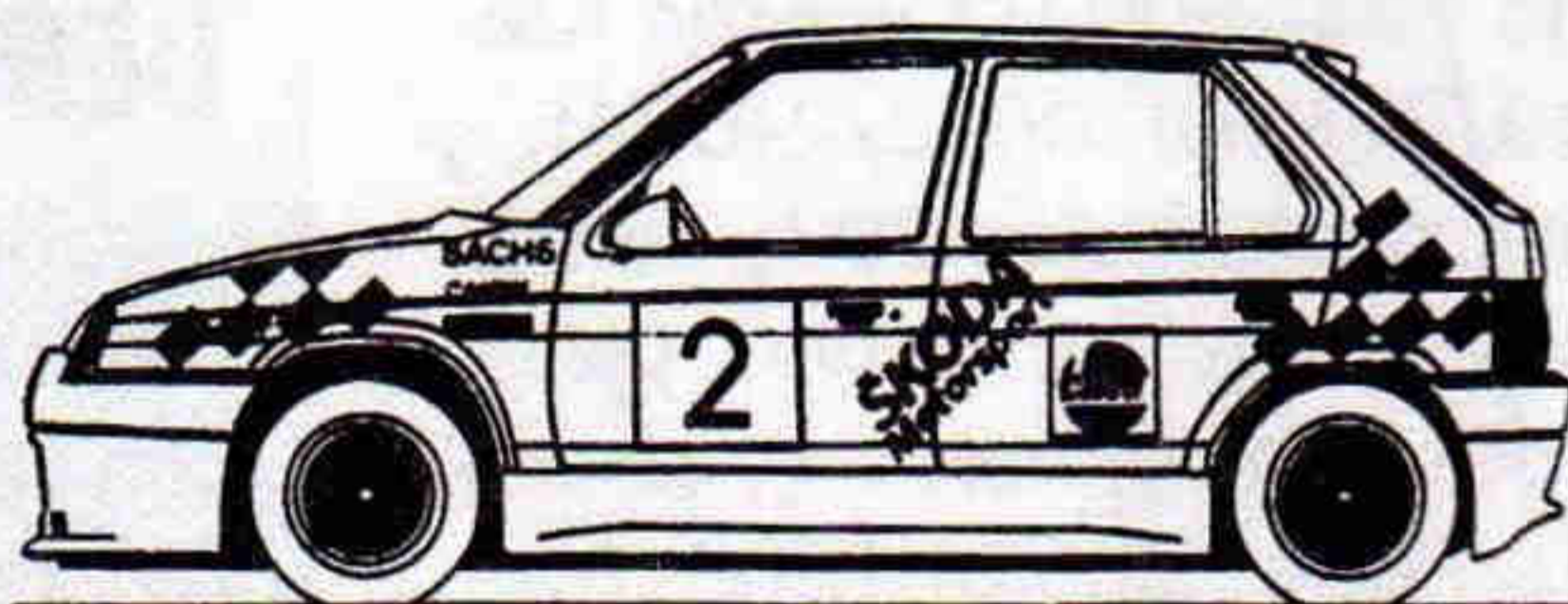


(celkem 150 položek viz katalog)

(MODEL s.r.o. - dovozce)



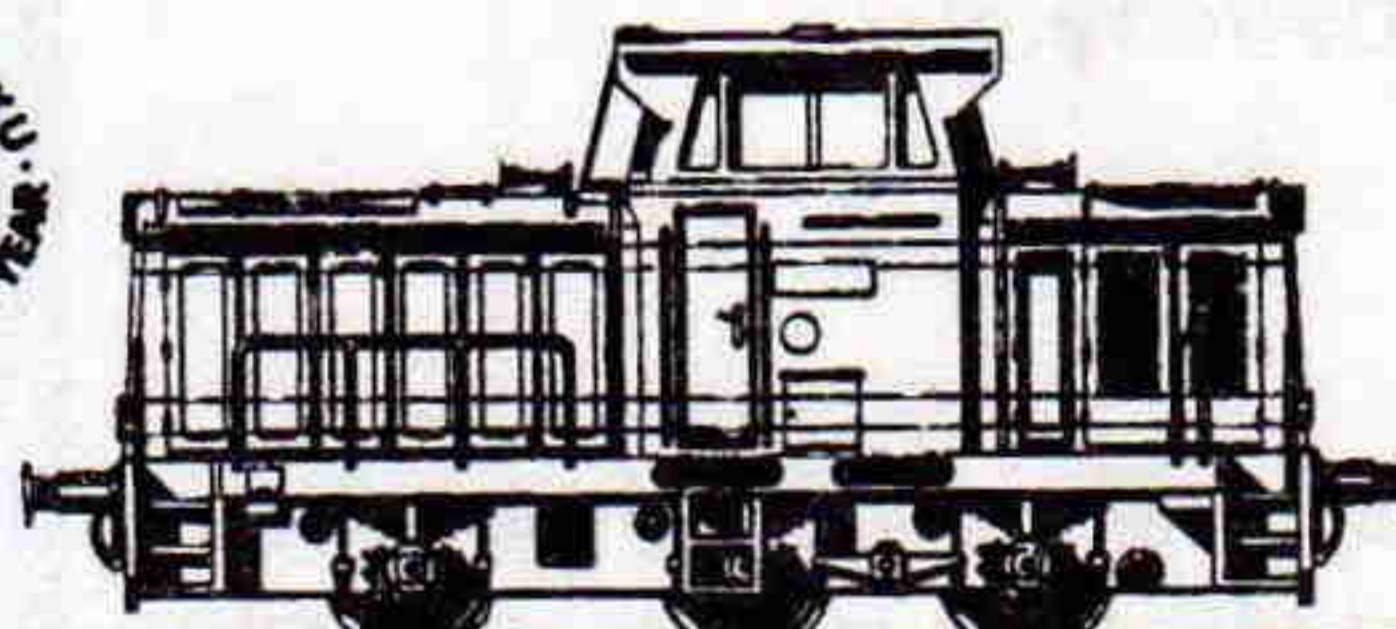
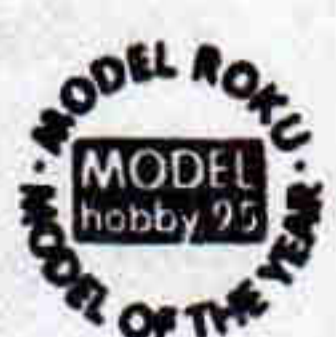
autodráhové modely SRC - Škoda Favorit Racing, Policie ČR, Škoda Pick-up FREE STYLE a další. Motory, disky, pneu a další doplňky a náhradní díly.



(určeno pro autodráhy EUROPA CUP)



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



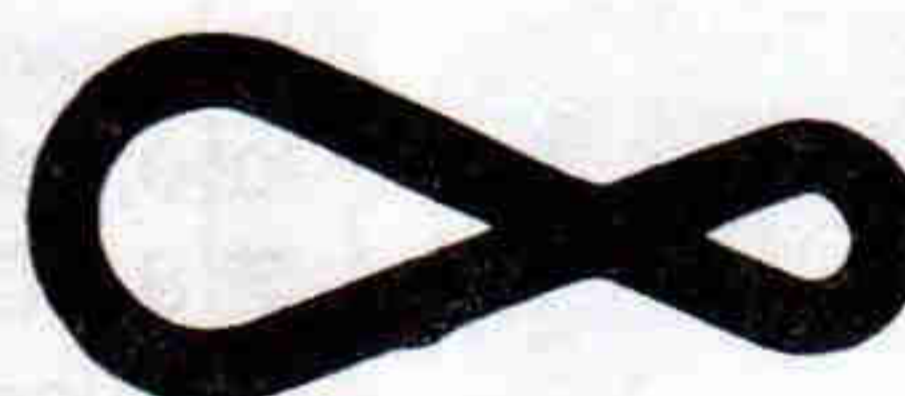
(MODEL s.r.o. - výhradní distributor)

ČESKÁ AUTODRÁHA



TRADICE A KVALITA

- autodráhy „90 - SHADOW“ s napájecím



kat. č. 512 455
osmička JUNIOR



kat. č. 512 459
okruh TYRRELL

kat. č. 512 457
ovál FORMULA 1

- 7 typů závodních aut (okružové i formulové vozy doplněné obtisky)
- široký sortiment rozšiřujících a servisních dílů (ovladače, kartáčky, 3 druhy pneu, motory, zatačky, zúžení, křižovatky, reklamní sady a panely - celkem 40 položek)



(MODEL s.r.o. autorizovaný distributor)



PLZEŇSKÝ MODELÁŘ

- obchodní oddělení, Kollárova 34, 301 21 Plzeň, TEL 019 - 7235590, FAX 019 - 7220727
- velkoobchod - zboží zasíláme na dobírku, PPL, přímé závozy, dodací lhůta ca 7 dnů
- širokosortimentní prodejna, 10000 druhů zboží, zásilková služba, poradenství
- PO-PÁ 9-18, SO 9-12, Kollárova 32, 301 21 Plzeň, TEL/FAX 019 - 7220727

modelář a modely

6/97 červen XLVIII

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

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

Redakční rada:

Karel Koudelka, předseda Svazu modelářů ČR
Jiří Lejsek, předseda KLoM ČR při SMČR
Jiří Kašpar, předseda RMK Letostroj Letovice
Tomáš Obermajer, železniční modelář

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

Vychází měsíčně. Cena časopisu 35 Kč. Rozšiřuje Vydavatelství Magnet-Press, oddělení administrace, na Slovensku Magnet-Press Slovakia s.r.o. a Mediaprint KAPA, Bratislava

Cena pro celoroční předplatitele 350 Kč za 12 čísel. Objednávky a zvýhodněné předplatné zajišťuje pouze Vydavatelství MAGNET-PRESS, oddělení administrace. Objednávky a předplatné na Slovensku vybavuje ABOPRESS s.r.o., Vajnorská 134, 831 04 Bratislava, (tel./fax: 7/525 33 34) a Magnet-Press Slovakia s.r.o., P.O. Box 169, 830 00 Bratislava, (tel./fax: 7/ 525 46 28).

Objednávky do zahraničí přijímá Vydavatelství Magnet-Press, OZO 312, Vladislavova 26, 113 66 Praha 1, formou bankovního šeku zaslaného na výše uvedenou adresu. Celoroční předplatné časopisu pozemní cestou 85 DEM (57 USD), letecky pouze do zámoří 75 USD.

Foreign subscription orders are to be sent to Vydavatelství Magnet-Press, OZO 312, Vladislavova 26, 113 66 Praha 1, Czech Republic, by means of a bank cheque. One year subscription with delivery by surface mail is 85 DEM (57 USD), by air mail 75 USD.

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

Inzerce přijímá Vydavatelství Magnet-Press, inzertní oddělení, inzerce Modelář, Vladislavova 26, 113 66 Praha 1 (tel.: 02/ 242 273 84 - 92, linky 256, 288, 296; fax: 02/ 242 231 73). Řádkovou inzerce vybavuje na Slovensku Magnet-Press Slovakia s.r.o., Teslova 12, 821 02 Bratislava (tel./fax: 7/ 525 46 28).

Advertisement are to be forwarded to (Editor) Vydavatelství Magnet-Press, Vladislavova 26, 113 66 Praha 1, Czech Republic (telephone: [4202] 242 273 84 - 92, ext. 256, 288, 296; fax: [4202] 242 231 73).

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

Repro a osvit: REPRO PLUS
Sazba a zlom: HAM design
Tisk: BARTOŠOVA TISKARNA
Vrchlického 961, Hradec Králové

Redakci nevyžádané příspěvky se nevracejí.

© Vydavatelství Magnet-Press, Praha, 1997
ISSN 0322-7405

Dopravní vojenská vozidla Studebaker M28, M29 Weasel, M29C Crab

(3)

Ing. Martin V. Koller - Difrologický klub

Tímto posledním pokračováním navazují na dvě předchozí části (Modelář a Modely č. 2/97, 4/97), kde jsem popsal speciální vozidla M28 a M29. Třetím vozidlem vycházejícím z podobné koncepce byl typ M29C.

M29C Cargo Carrier - Crab

První prototyp, a následujících 10 647 vyrobených obojživelných vozidel - M29C Cargo Carrier, byl opatřen předním a zadním plovákem, které zlepšily hydrodynamické vlastnosti vozidla. Změnu tvaru doznaly články pásu, a na zádi se objevila dvě sklopná kormidla ovládaná lanovody. Lodní šroub, instalovaný u prototypu, se u sériových vozidel nevyskytoval. Na základě zkoušek, které proběhly roku 1942, bylo doplněno do výstroje vozu čerpadlo a roku 1944 došlo k zavedení typu M29C do výbroje. Umístění a řešení prostoru osádky a systém pohonu podvozku, se oproti typu M29 prakticky nezměnilo (obr. 1 - snímek ze služebního předpisu).

K předku vozidla M29 byl šrouby připevněn plechový plovák ve tvaru, který přibližně odpovídal tvaru přídi výsadkových plavidel. Jeho horní plech dosahoval výšky lemu prostoru osádky, který zůstal zachován. Kromě toho byl po celém obvodu předního plováku a po bocích korby, až po úroveň čelního skla, instalován zhruba 200 mm vysoký lem, sloužící jako vlnolam. Jeho přední část byla upevněna na čepch a lze ji sklopit vzad, na horní plech čelního plováku před rám čelního skla. Na přídi se nalézá průvlak pro vázací nebo kotevní lano a za ním naviják. Ved-

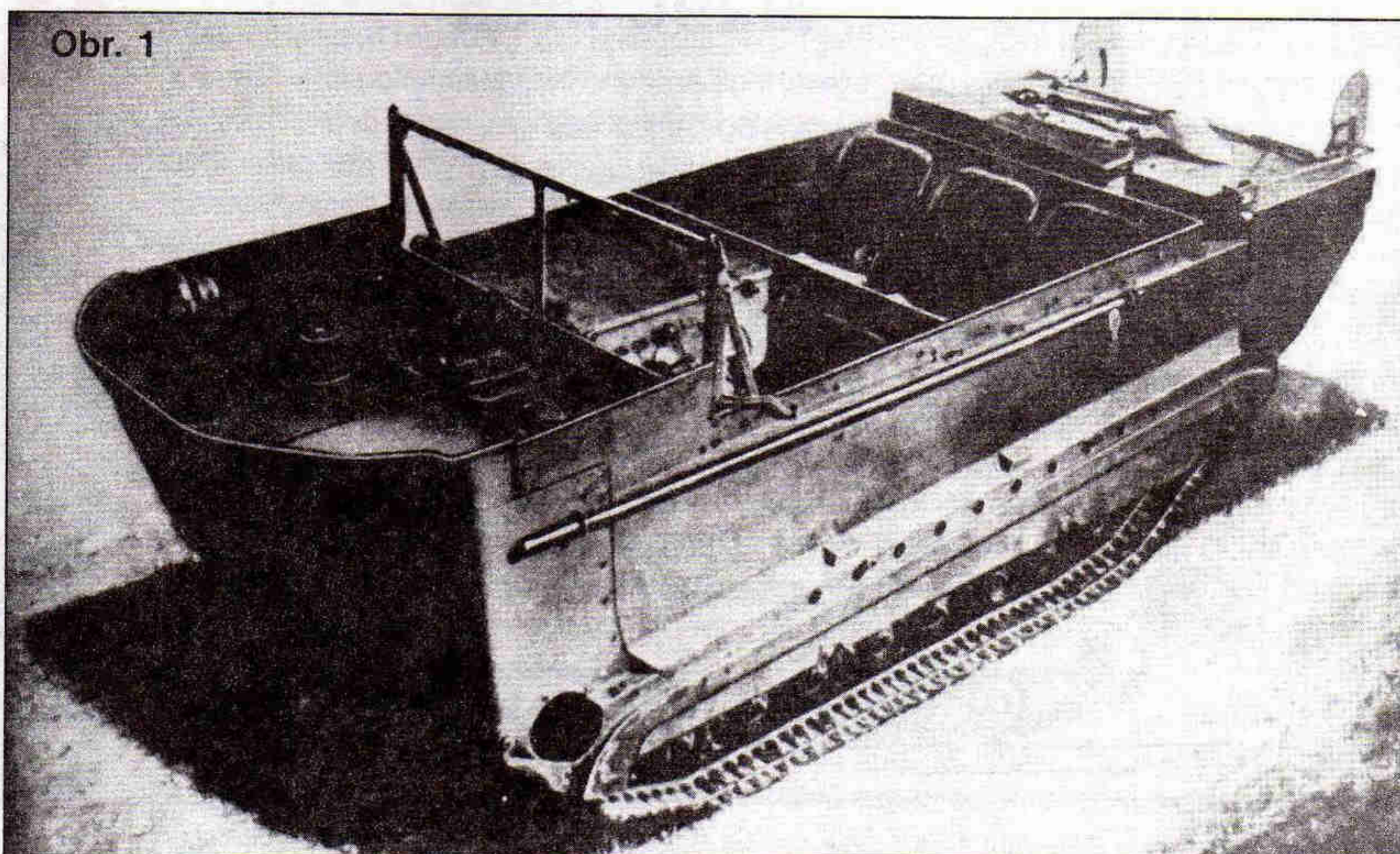
le něj je otevíratelný rozměrný poklop a na druhé straně reflektor s ochranným rámem. K přídi je přivařeno tažné oko. Vlnolam je v přední (fukční) poloze udržován dvěma pérovými držáky. Na zadním, rovněž přišroubovaném, plechovém plováku, vybaveném shora poklopem a úchyty na rýč a sekeru, se nalézají držáky a řídicí systém kormidel. Ta jsou za jízdy zdvižena a při plování se sklápějí dolů, do závěsů na zádi. Pod nimi se nachází tažné zařízení. Na bocích M29C byly doplněny úchyty pro lodní háky. Horní část podvozku byla schována pod sklopnými postranními plechovými kryty, zvyšujícími spolu se vstupy pro vodu (před napínacími koly), účinnost kolejových pásů ve vodě.

M29C stejně jako jeho předchůdci nenesl organickou výzbroj avšak mohl být dozbrojen různými pěchotními automatickými a bezzákluzovými zbraněmi. Existuje i doklad o instalaci plamenometů v rámci bojů v tichomoří.

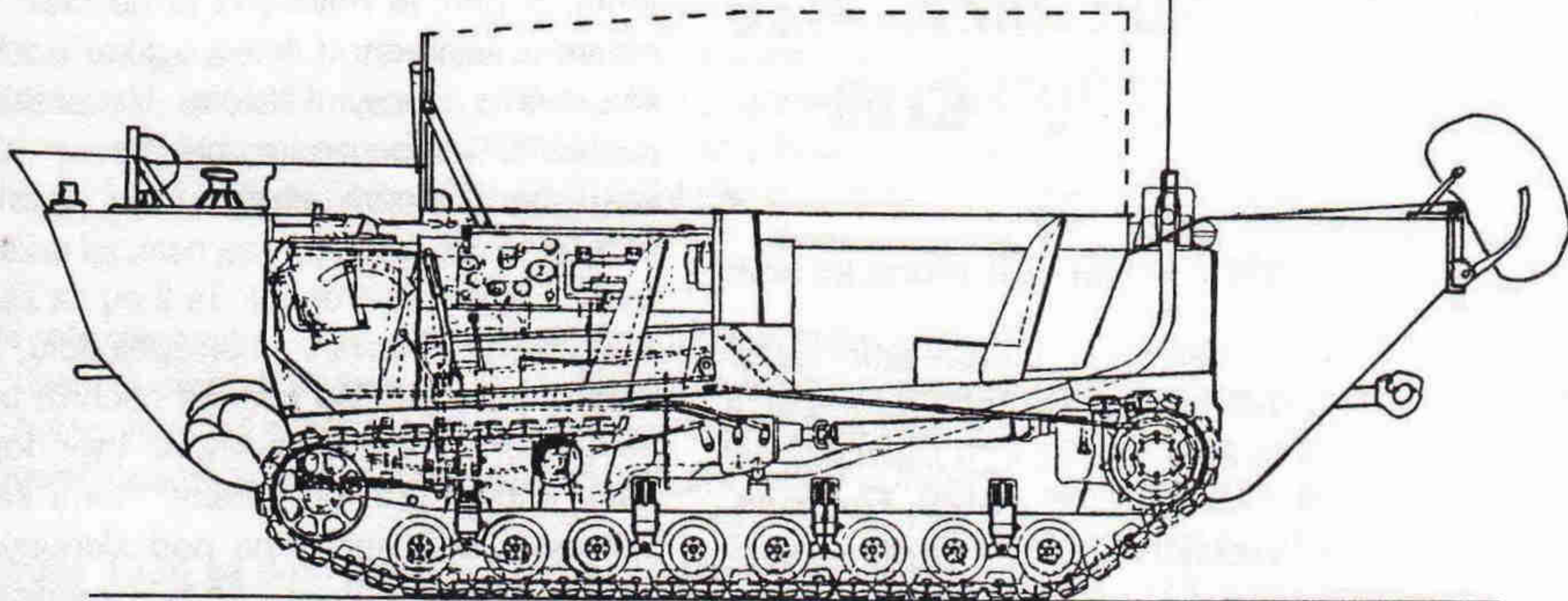
Obojživelná vozidla M29C byla používána po ukončení 2. světové války několika dalšími armádami. Nejzajímavějším se stalo jejich použití francouzskou armádou v bažinatých oblastech Vietnamu. Příslušníci cizinecké legie jim dali dobře sednoucí přezdívku Crab (krab).

Vozidla M28 jsou považována za rarity a nelze je vidět příliš často. Pozemní M29 jsou v různých sbírkách a muzeích Evropy poměrně dosti rozšířena, méně je k vidění obojživelný typ M29C. Závěrem jedna poznámka pro kytáře. Posledně jmenovaný typ vyráběla v šedesátých letech jako stovebníci americká firma Monogram, později byl v produkci francouzské firmy Azimut, nyní byl viděn na pražské výstavě hraček jako kit v měřítku 1 : 35 od tchajwanské firmy BLUE TANK.

Vozidla M29 a M29C používala různé druhy kamufláže. Standardem byl celkový nátěr olivovou zelení, doplněný bílými identifikačními hvězdami a taktickými čís-

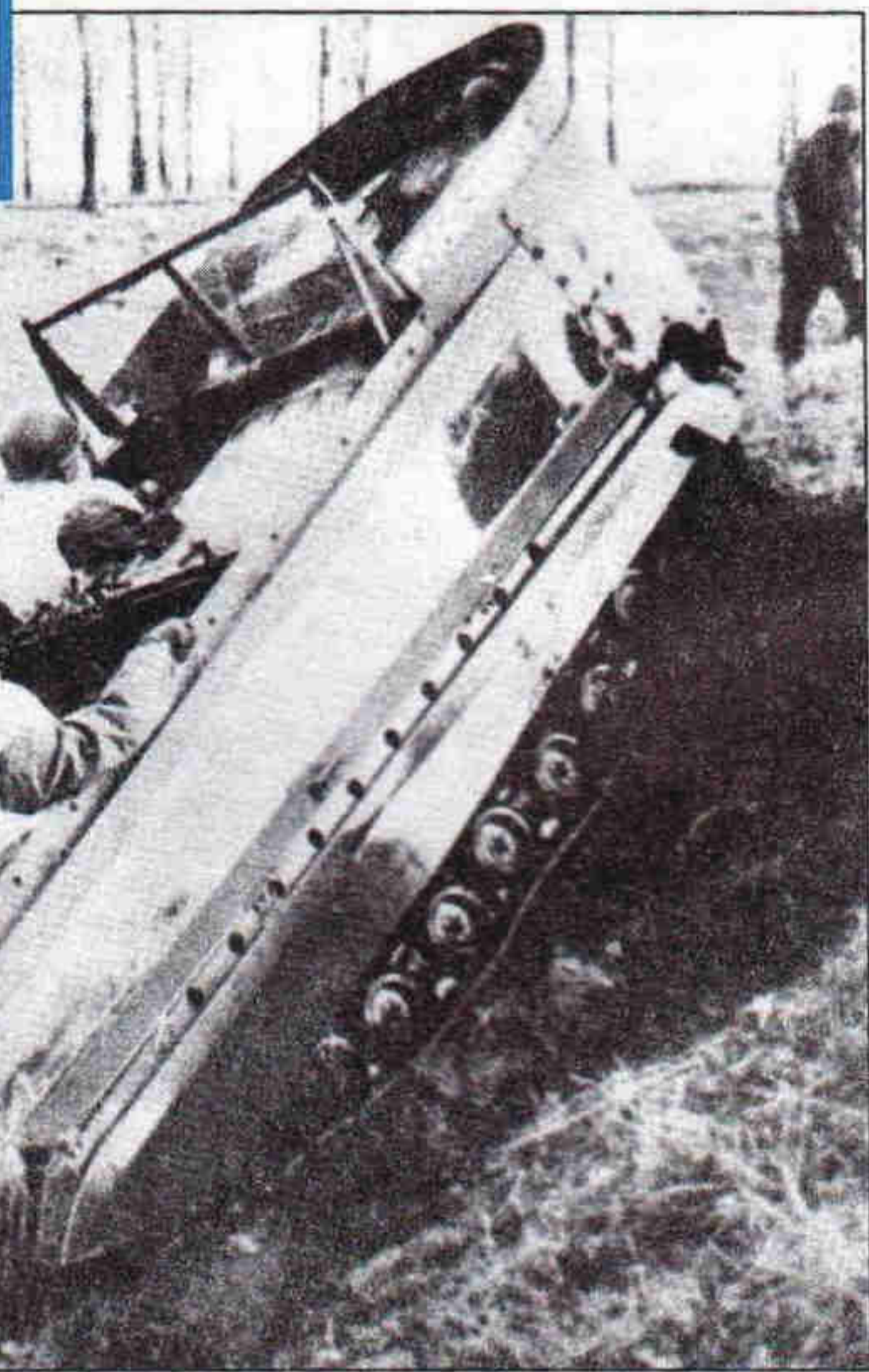


M29C - řez vnitřním prostorem

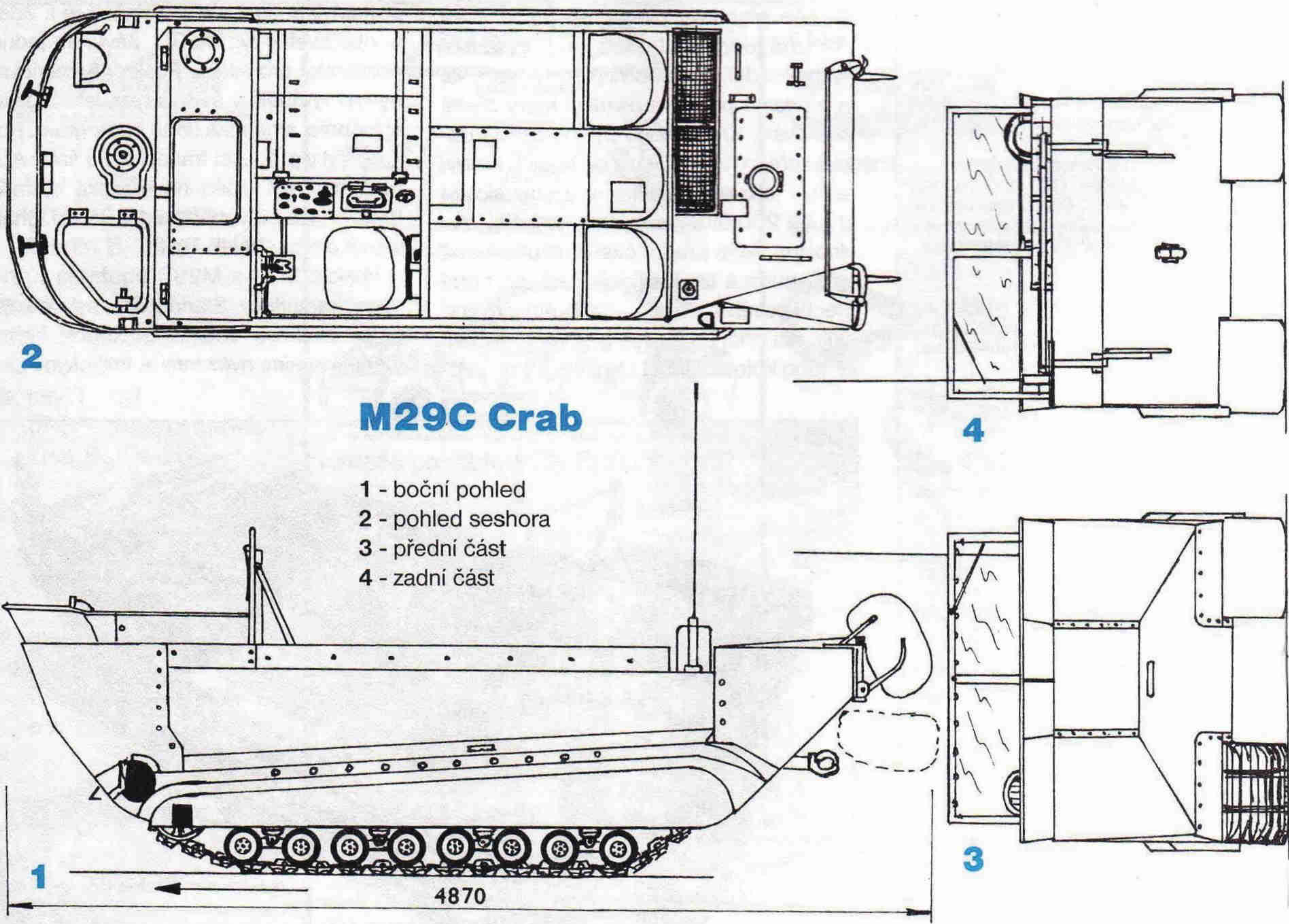
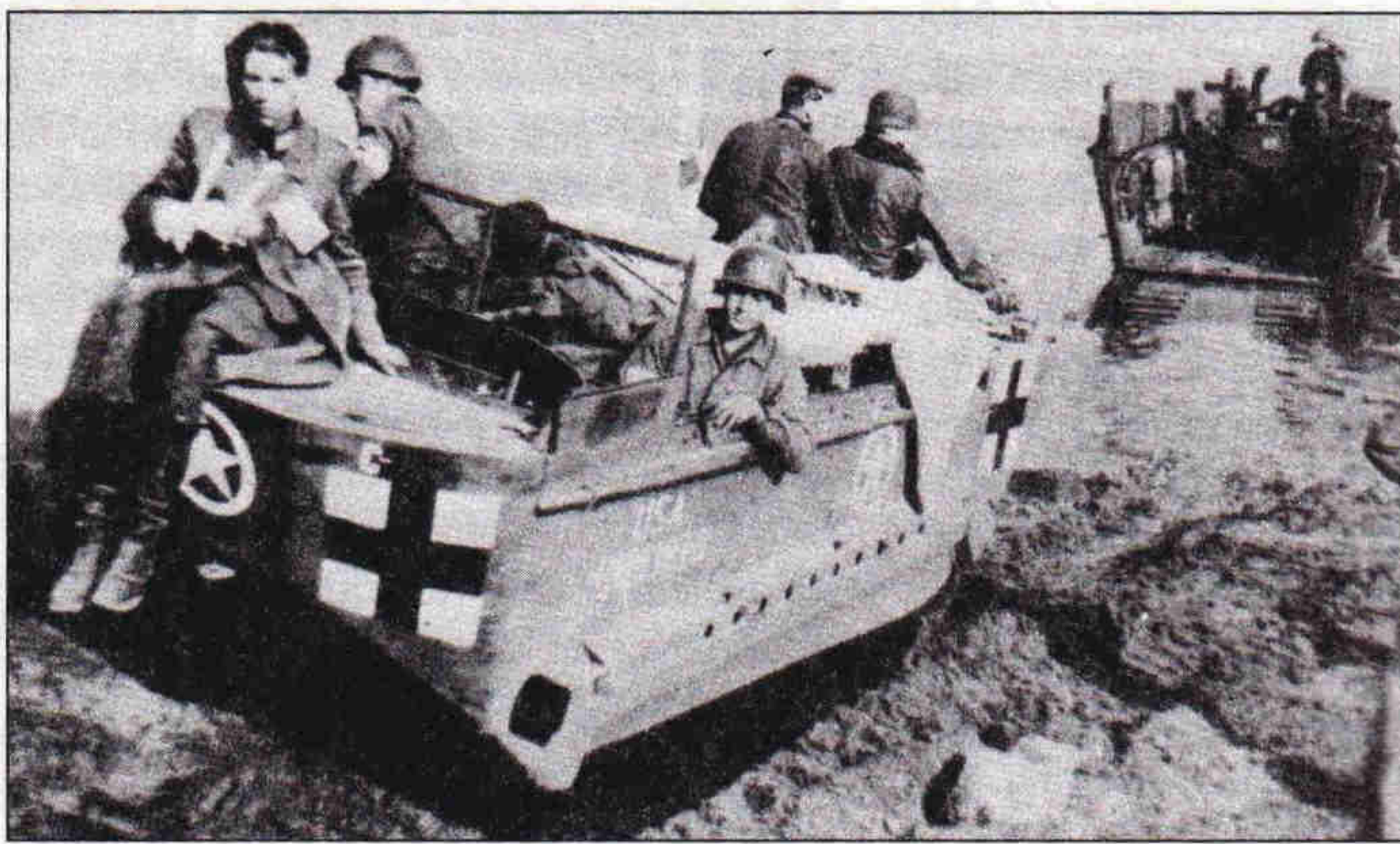


ly, případně červenými kříži v bílých čtvercích (sanitní verze), nebo různými nápisy, hesly a malůvkami osádek, nejčastěji v bílé a žluté barvě. V zimním období byl olivový nátěr kombinován velkými plochami bílé barvy, čímž vznikla velká nepravidelná střídající se pole. Celkové bílé zbarvení se používalo spíše po válce. V tichomoří se obje-

M29C při zkouškách v terénu.



„Crab“ v Německu na Rýnu - sanitní verze.

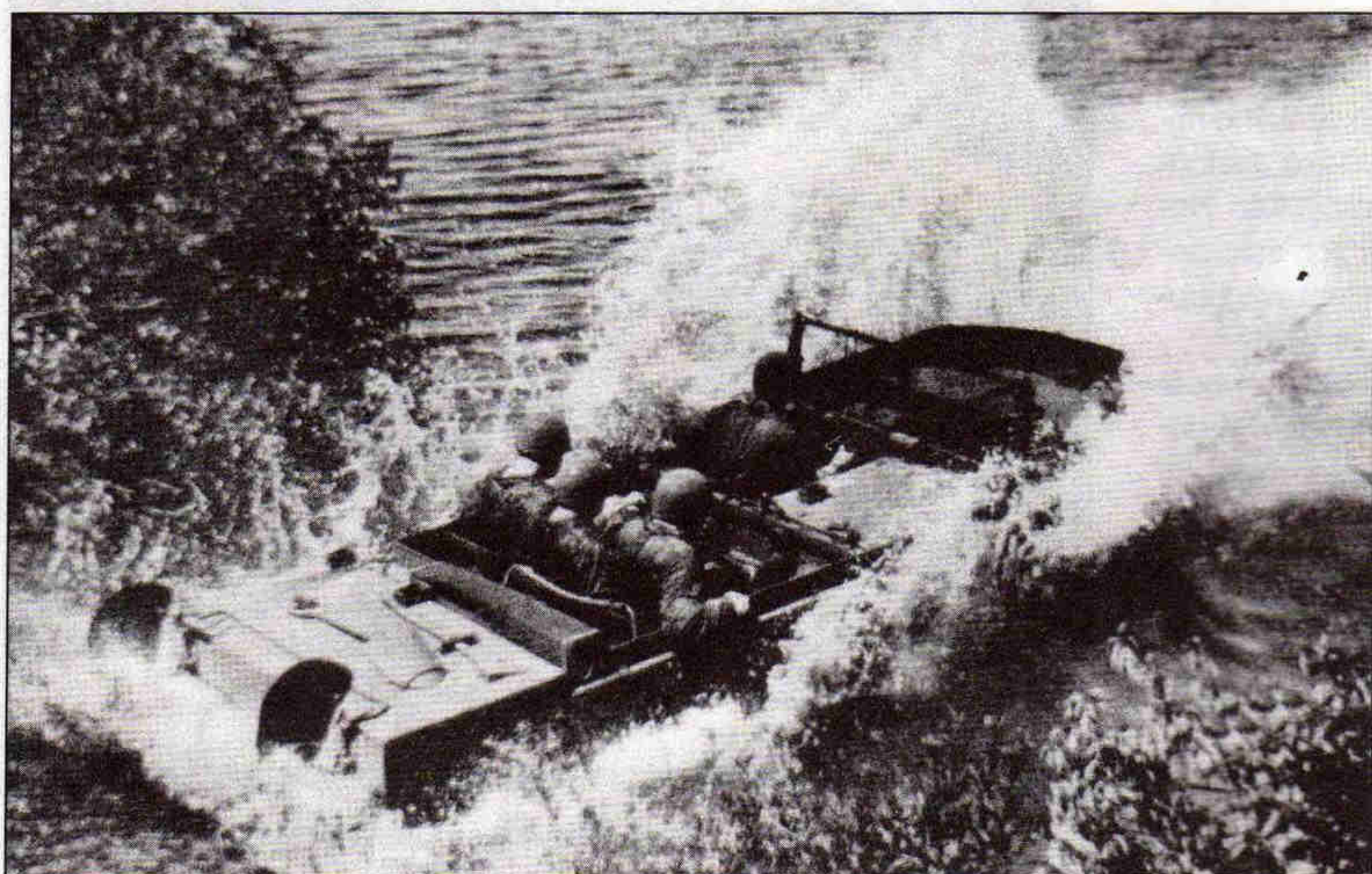


TAKTICKO TECHNICKÁ DATA - M29C CRAB Cargo Carrier

Rozměry	
- délka	4 800 mm
- šířka	1 490 mm
- výška	1 520 mm
Hmotnost	2 720 kg
Motor	Studebaker 6-170
- počet válců	6
- objem	2 779 cm ³
- výkon	52 kW/3 800 ot./min.
Objem nádrže	132 l
Max. rychlost	
- po zemi	58 km/h
- ve vodě	6,5 km/h
Max. dojezd	280 km
Osádka	1 + 3 (muži)



Muzejní dioráma (Tankové muzeum v Bowingtonu) - M29C vyjíždí z obojživelného vozidla LVT.

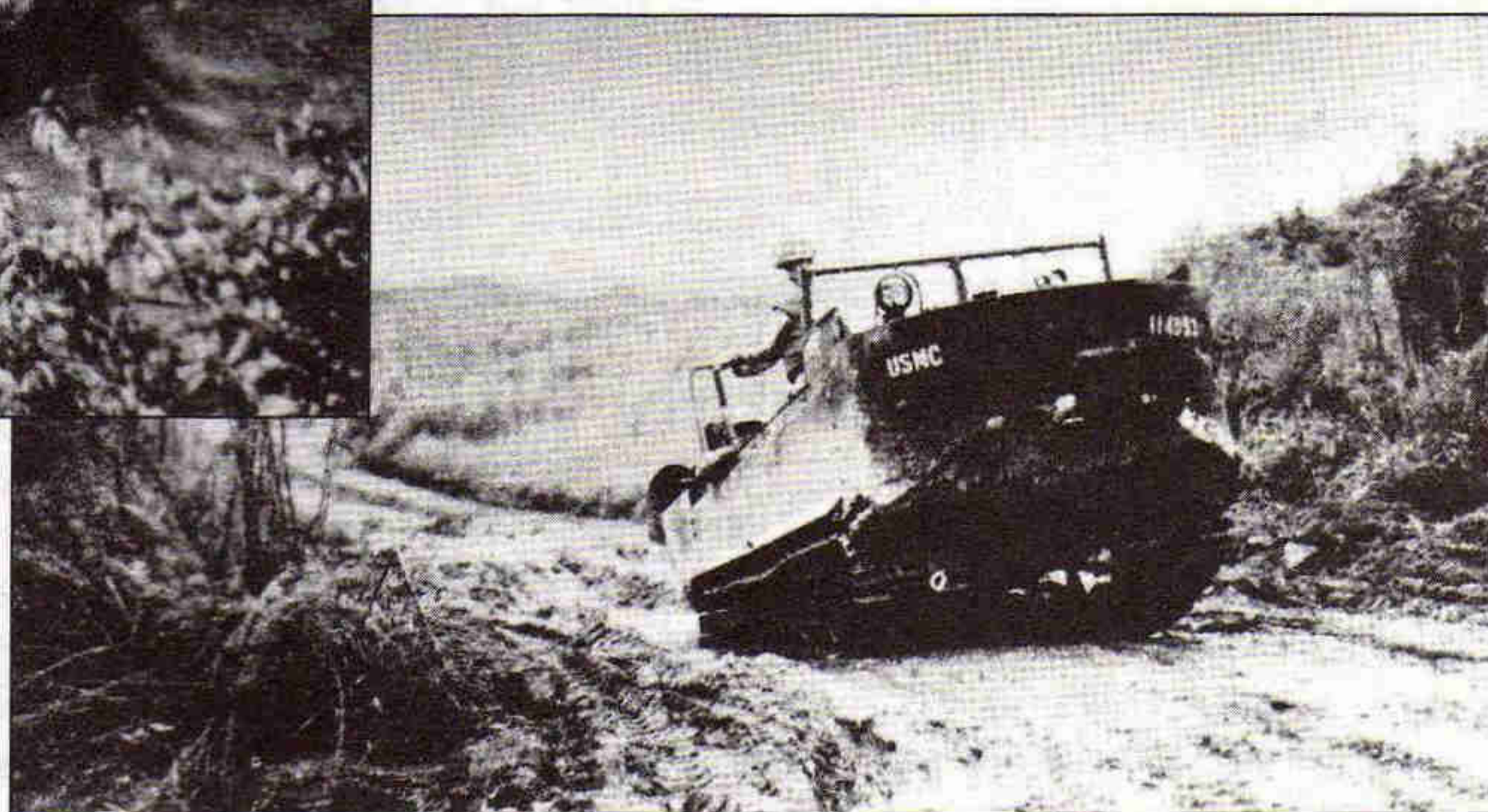


vovala i vícebarevná kamufláž složená z nepravidelných polí olivové, žluté, hnědé, případně i černé barvy. Námořní pěchota používala také celkové zbarvení šedomodrou barvou, shodné s nátěrem výsadkových plavidel.

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

Prameny:

1. Vietnam river warfare (V. Croizat)
 2. US Military tracked vehicles (F. Grimson)
 3. US Military vehicles WW 2 (E. Hoffschmidt)
 4. Armour in Korean war (J. Mesko)
 5. Weasel (J. Woods)
 6. Vé mil, Wheels & Track (časopisy)
- (K uvedeným vozidlům se vrátíme ještě několika unikátními snímky. Pozn. redakce.)



(Konec) M29C americké námořní pěchoty ve Vietnamu.

NASCAR

Mistrovství České republiky 1997 - I. mítink

V termínu 9. až 10. května byl zahájen prvním mítinkem letošní seriál osmadvaceti závodů mistrovství republiky pro kategorii SRC PlaFit (NASCAR), a osmi závodů tzv. poháru pro tovární polomaketky historických sportovních vozů - Old Timer Cup. V letošním roce jde již o třetí ročník závodů poměrně oblíbených kategorií polomaket, které si ovšem svým vzhledem většinou nezadají (díky použití karosérií z kitů a důsledným přejímkám) s „čistokrevnými“ maketami, které nyní, díky použitým polotovarům karosérií, připomínají spíše modely kategorií „C“ z šedesátých a sedmdesátých let.

Závodníky hostily prostory klubu SCRC-Praha 7, resp. Domu dětí a mládeže v Praze 7. Přihlášeno bylo 35 závodníků z osmi klubů, na start (po přejímce) nastoupilo 20 jezdců v kategorii PlaFit (M ČR) a 10 jezdců v kategorii Old Timer (Old Timer Cup), celkově startovalo 21 závodníků ze šesti klubů. Potěšitelné je, že se zde v těchto poměrně nových kategoriích prezentovalo mnoho nových, případně staronových jezdců, takže tyto kategorie nestagnují, jak bylo při jejich zavedení předvídáno. Mnohem pestřejší bylo také zastoupení značek a typů automodelů - Ford, Chevrolet, Oldsmobile, Buick, Pontiac (NASCAR); Mercedes-Benz, Ferrari, Corvette, Chaparral (Old Timer). Trochu problematický byl termín (po státním svátku), který částečně ovlivnil menší účast, ale to je spíše „vina“ plně obsazeného kalendáře závodů SRC než pořadatelů.

V pátek v podvečer byl zahájen I. mítink, který tak otevřel třetí ročník mistrovství České republiky u jehož zrodu stály v roce 1994 dva pražské kluby - SCRC-Praha 7 a ESRT Praha. Zdejší dráha umožňuje jízdu osmi modelů najednou, a tak bylo na závodním okruhu „pěkně těsně“. Modely amerických automobilů Stock Car (NASCAR) jsou poměrně



Zahájení I. mítinku - SCRC-Praha 7.



Všechny zúčastněné modely Stock Car - NASCAR.

velké (v měřítku 1 : 24 vychází jejich délka kolem 205 mm) a při předepsané minimální hmotnosti 200 g není jízda s nimi jednoduchá, zvláště když místní autodráha Letná se vyznačuje značným stoupáním, klesáním a velkou klopenou zatáčkou. Zajímavostí takto organizovaných závodů je to, že ve finále startují prakticky všichni přihlášení závodníci, rozdělení do jednotlivých finálových skupin, které se vždy po odjetém závodě přeskupují. Při jednom mítinku se jede sedm závodů PlaFit a dva závody Old Timer, takže se závodníci vyjezdí dosytosti, i když je program časově skutečně nabitý k prasknutí. Každý závodník tak získává do celkového hodnocení body za sedm resp. dva závody. Celkovým vítězem pražského mítinku se stal Josef Korec z klubu ESRT Praha, který vyhrál také „historiky“. Dobře si vedl jeho bratr Honza, Vláda Klein, Libor Putz, Milan Hošek, Jirka Pražák, Vláda Basák a další závodníci. Pořadí prvních osmi najdete ve stručných výsledcích. Nejmladšími účastníky byli Honzové Bubník a Borek (* 1985), nejstarším jezdce František Sláma (* 1931).

Jezdci dělali co mohli a všichni jistě odvedli výkon v mezích svých možností a závodnického štěstí, nebo smůly? Standardně dobrý výkon odvedli také rozhodčí, v čele s hlavním rozhodčím Karlem Baštou, zařízení dráhy fungovalo bez chyb, o žaludky se výborně „starala“ místní osvěžovna pod vedením paní Kalinové. Zbývá snad jen poděkovat za ceny sponzorům - IMC PRAGA Sport, JOLY, LIGNA a. s., dealer fy PARMA - a všem dalším, kteří se postarali o hezký automodelářský víkend.

PL, foto autor

VÝSLEDKY (Pozn. Celkové pořadí prvních osmi jezdců v I. mítinku)

MISTROVSTVÍ ČR, kateg. PlaFit - NASCAR: 1. Jos. Korec (Ford Thunderbird - Maxwell House), ESRT Praha, 244; 2. Jan Korec (Pontiac GP - Nescafé), ESRT Praha, 208; 3. V. Klein (Ford Thunderbird - McDonalds), SRC Slaný, 197; 4. L. Putz (Oldsmobile Delta - KODAK), SCRC-Praha 7, 190; 5. J. Pražák (Ford Thunderbird - Maxwell House), SRC Chomutov, 156; 6. V. Basák (Ford Thunderbird - Havoline), MC SRC Most, 149; 7. M. Hošek (Chevrolet MC - Wrangler), RMS Most, 141; 8. M. Percl (Buick Raybestos - Raybestos) SCRC- Praha 7, 136 bodů.

OLD TIMER CUP, kateg. Old Timer (skupina GTP): 1. Jos. Korec (Mercedes-Benz 300 SL), ESRT Praha, 32; 2. M. Hošek (Chaparral 2D Coupe), RMS Most, 24; 3. L. Putz (Ferrari 250 GT SWB), SCRC-Praha 7, 20; 4. L. Bouda (Chevrolet Corvette GS), SCRC-Praha 7, 15; 5. K. Bašta (Ferrari 250 LM), SCRC-Praha 7, 15; 6. J. Kalfeřt (Ferrari 250 GT SWB Racing), SCRC-Praha 7, 11; 7. M. Percl (Ferrari 250 LM), SCRC-Praha 7, 11; 8. P. Bubník (Mercedes-Benz 300 SLR Coupe), SCRC-Praha 7, 8 bodů.

(II. mítink - AMK Cheb 27. až 28. 6. 1997)



Skupina oldtimerů při nájezdu do Členské zatáčky.

„Rychlíky“ na závodním okruhu

Rychlostí modely automobilů už se u nás prakticky nejezdí. Naši modeláři slavili úspěchy s těmito modely především v padesátých a šedesátých letech, dnes už jsou tyto nesporně technicky dokonalé výtvoři spíše součástí sběratelských sbírek (viz Modely 6/1994). Nicméně ve světě, lépe řečeno v Evropě se některé modelářské kluby touto automodelářskou disciplínou zabývají, sdružují se v mezinárodní organizaci FEMA. Jmenovat můžeme především Německo, Belgie, Švédsko, Švýcarsko a Velkou Británií, příznivci těchto „rychlíků“ se najdou i v USA a v Rusku.

Závodí se stále na „stejných“ tratích jako před léty. Betonový okruh má průměr 19,9 m a jezdí se proti směru hodinových ručec. Kruhová dráha je ovšem z bezpečnostních důvodů opatřena ochrannou stěnou. Modely jsou upoutány na ocelovém lanku. U aut se hodnotí maximální dosažená rychlost, resp. čas dosažený na jeden letný kilometr. Modely jezdí sice dokola, ale přirovnat bychom je mohli nejspíš k skutečným rychlostním speciálům, které se snaží dosáhnout maximální rychlosti na rovné speciální dráze (např. Solné jezero v Bonneville). Modely jsou rozděleny do tříd podle zdvihového objemu motorů (do 2,5 cm³, do 5 cm³, do 10 cm³) a jde o čistě účelově stavěné stroje s pohonem zadní nápravy, které dosahují nyní - podle tříd - rychlost vysoko přes 200 km/h. Například před čtyřiceti lety byly evropskými rekordy tyto výkony: do 1,5 cm³/

116,88 km; do 2,5 cm³/ 125,96 km; do 5 cm³/ 153,58 km; do 10 cm³/ 197,80 km. Jak vypadal klasický okruhový rychlostní model vám může trochu objasnit čtyřicet let starý model JOLLY z roku 1957 od italského konstruktéra A. Mirettiho, který byl určen především začátečníkům a jehož plánec byl tehdy zveřejněn v italském časopisu „Rassegna di modelismo“. Konstrukce modelu Jolly, který vzhledem připomíná tehdejší monoposty GP, se vyznačuje stojatým motorem Super Tigre G 20 o objemu 2,5 cm³, v modifikaci pro automodely. Základním nosným dílem modelu je šasi (podvozek) odlité z lehkých slitin, které současně tvoří spodní část karosérie. Na tomto hlavním dílu

jsou upevněny šroubovými spoji všechny ostatní komponenty - ložiska a osy kol, převodové ústrojí, motor, plechový držák lanka, opěrná ostruha. Osy jsou ocelové, uloženy v kuličkových ložiskách, převod využívá kuželového soukolí (poměr 1 : 1,78) ze šicího stroje. Bronzový setrvačnick má průměr 35 mm. Pneumatiky jsou vyrobeny ze středně tvrdé pryže. Uzávěr paliva je zhotoven jako kohout s pístem (pípou) a opatřen dlouhou páčkou, takže se dá za jízdy přívod paliva zastavit. Ostatně tyto modely se zastavovaly (přívod paliva) koštětem. Horní část karosérie je ze dřeva a spojuje se s podvozkem dvěma šrouby.

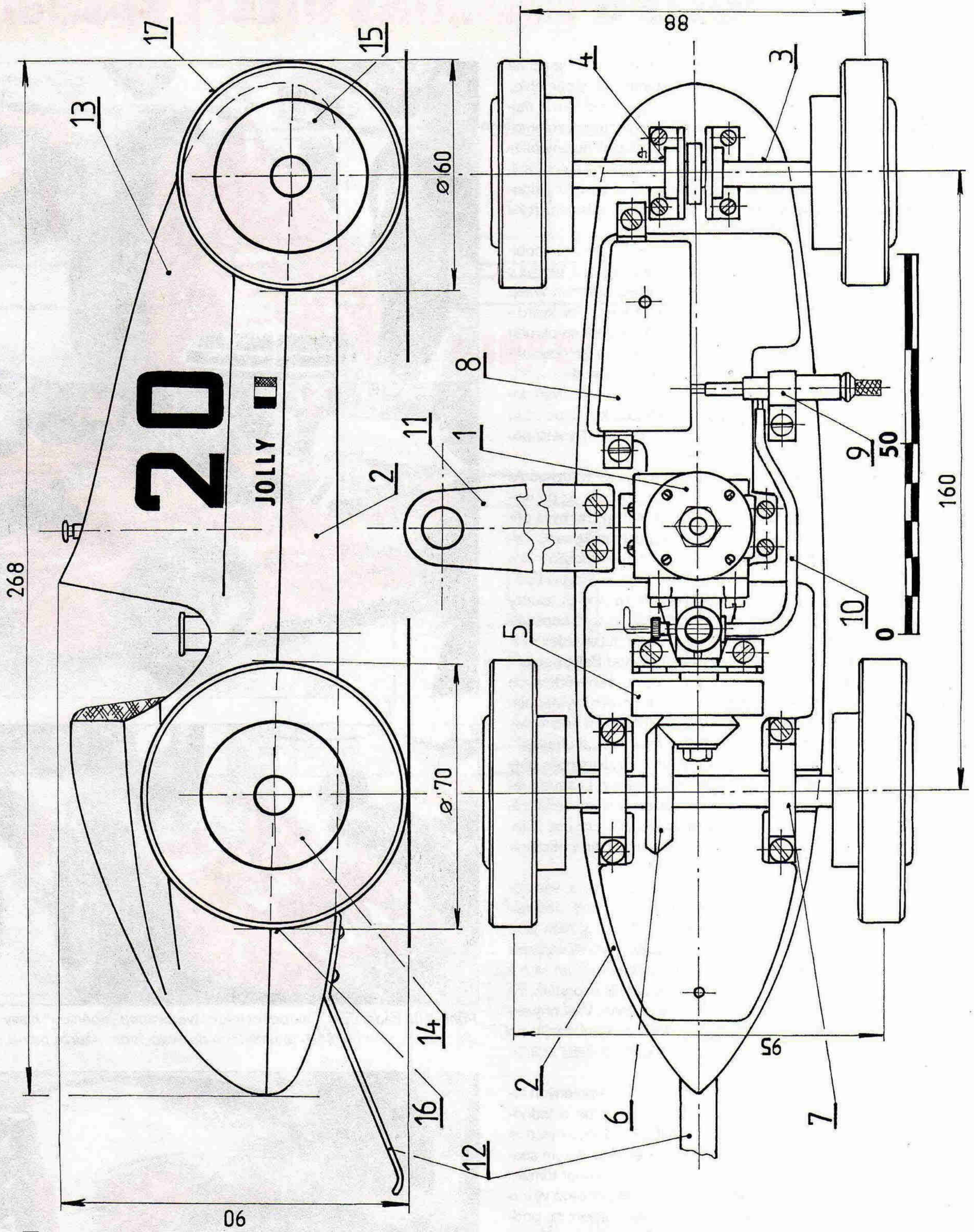
Libor Putz, foto archiv redakce



Část sbírky mistrovských „rychlíků“ sběratele Karla Řeháka z Jaroměře.

Plán modelu JOLLY

- 1 - spalovací motor G 20
- 2 - šasi
- 3 - přední osa
- 4 - ložiska přední osy
- 5 - setrvačník
- 6 - kuželové soukolí
- 7 - ložiska zadní osy
- 8 - nádrž
- 9 - kohout
- 10 - přívodní hadička k motoru
- 11 - držák pro lanko
- 12 - ostruha
- 13 - horní část karosérie
- 14 - disky zadních kol
- 15 - disky předních kol
- 16 - přední pneumatiky
- 17 - zadní pneumatiky



INDIANAPOLIS a CUMMINS DIESEL Special

Vzniku slavného závodu 500 mil, který se již od roku 1911 jezdí na oválném okruhu ve městě Indianapolis (USA, stát Indiana) napomohlo, jako i mnohému jinému ve světě, soupeření lidí o to, kdo a v čem je nejlepší. Představitelé města přemýšleli jak předstihnout slavný „automobilový“ Detroit a stát se ve světě ještě známějším v oblasti automobilizmu. A tak odsouhlasili stavbu zkušebního okruhu pro místní automobilku s tím, že by se něm daly pořádat také automobilové závody. Připomeňme, že jde - po závodě Targa Florio na Sicílii, založeném roku 1906 - o nejstarší závod na světě.

Hned první ročník se zapsal „zlatým“ písmem do historie automobilizmu, neboť jeho vítěz Ray Harroun (dožil se devadesáti let a zemřel v roce 1968) poprvé použil na svém závodním speciálu Marmon Wasp zpětné zrcátko! Původně byl celý povrch oválného okruhu Brickyard - připomínající desekrát zvětšený běžecký ovál (však se také na okruhu jezdí proti směru hodinových ručiček a zatáčí se vlastně pouze doleva) - postaven z několika destítek milionů cihel. Tato skutečnost dala vzniknout názvu „Stará cihelna“, který je mezi znalci a příznivci používán dodnes. Později byla zachována z cihel pouze cílová rovinka, dnes už je z cihel (pro zachování historie) pouze jakási startovní čára. Nynější povrch okruhu je z kvalitního asfaltu.

Tento závod je skutečně dodnes znám po celém světě a vyznačuje se různými „nej“. Od nejvyšších cen, které je možno vyhrát, až po největší počet obětí z řad jezdců (přes 80). K slavnému závodě bývá přihlášeno i dvakrát více zájemců o start, než je propustnost dvaapůl mílové tratě. Startovat může pouze třiatřicet závodníků (automobilů). Nováčci - rookies - musí složit zvláštní řídičskou zkoušku a bývá pravidlem, že napoprvé se v „Indy“ vyhrát nedá. Připomeňme, že prvním (samozřejmě mimo vítěze prvního ročníku) komu se podařilo toto nepsané pravidlo porušit, byl dokonce „rookie“ z Evropy, Graham Hill (mistr světa F1 1962 s vozem BRM), který s vozem American Red Ball Special v Indianapolis roku 1966 vyhrál, což byla pro většinu sebevědomých Američanů velmi „hořká pilulka“. Zvláště když rok předtím vyhrál Jim Clark (Lotus 38-Ford) ze Skotska. Ovšem spory (převážně kolem peněz) odsoudily v současnosti tento slavný závod do jakési „druhé ligy“. Rozpory některých majitelů stájí a majitelů okruhu v Indianapolis daly vzniknout konkurenčnímu seriálu závodů IRL (Indi Racing League), jehož součástí však zůstal i závod na 500 mil. Tak se původní seriál závodů, kde zůstala většina renomovaných týmů a jezdců musí bez „Staré cihelny“ obejít, a musel opustit i původní název Indy Car a oficiálně se smířit s „Formulí CART“.

K okruhu, který je umístěn dnes prakticky ve středu města, vás dovede ulice nazvaná Speedway. Součástí okruhu je i muzeum s oficiálním názvem Indianapolis Motor Speedway Hall of Fame. V něm jsou umístěny závodní vozy téměř všech vítězů a další vozy, které se nějakým způsobem zapsaly do historie tohoto okruhu. Přestože muzeum tvoří v podstatě pouze jedna velká hala, je zde namačkáno tolik exponátů, že se člověk začne pomalu orientovat teprve po delším čase. Všechny exponáty jsou doplněny základními informacemi (technickými údaji), na videu jsou promítány ukázky z různých ročníků závodu a další zajímavosti.

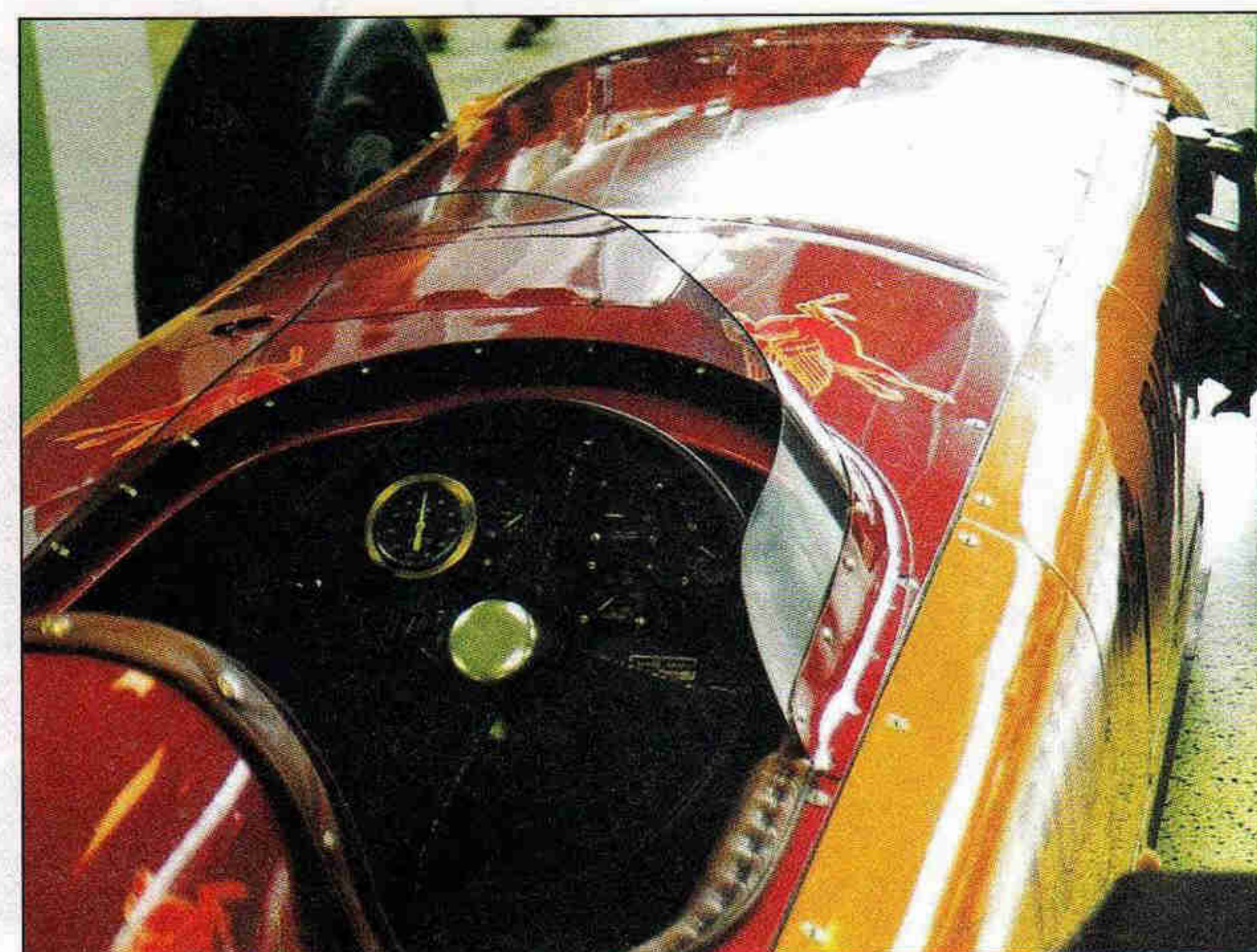
Z mnoha nesporně zajímavých exponátů vám chci na připojených fotografiích a výkresu představit automobil z roku 1952. Jde o jednomístný závodní formulový speciál CUMMINS DIESEL Special jezdce Freda Agabashlana. Zajímavostí je, že vůz byl vybaven dieselovým šestiválcovým motorem Cummins JF, který umožňoval dosáhnout tomuto vozu rychlosti 136 mil, tedy něco kolem 220 km/h. Motor dává výkon 480 k (353 kW) při 4800 otáčkách za minutu. Byl „zabudován“ do podvozku Kurtis, a jak bylo tehdy téměř pravidlem, byl umístěn vpředu. Zadní poháněná náprava je tuhá, odpružená příčným listovým pérem. Kotoučové brzdy působí na všechna čtyři kola, jejichž disky s drátovým výpletem jsou obuty do pneumatik značky Firestone. Vodní chladič je umístěn vpředu karosérie, nádrž na pohonné hmoty za místem řidiče. Zajímavostí je také umístění kokpitu jezdce (sedačky). Vzhledem k jízdě pouze „doleva“ sedí mimo osu vozu na pravé straně, což je u dnešních formulí (už s ohledem na předpisy) nemyslitelné. Celkový vzhled vozu a barevné provedení vám přiblíží přiložené fotografie a výkres.

Milan Vasko

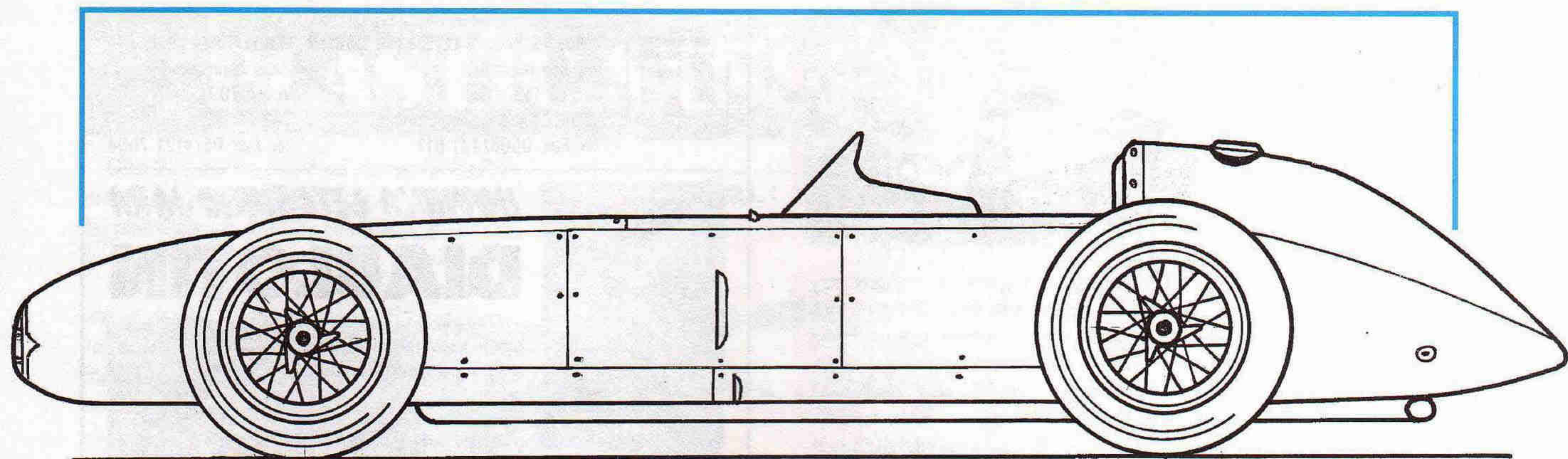
Foto a výkres: autor



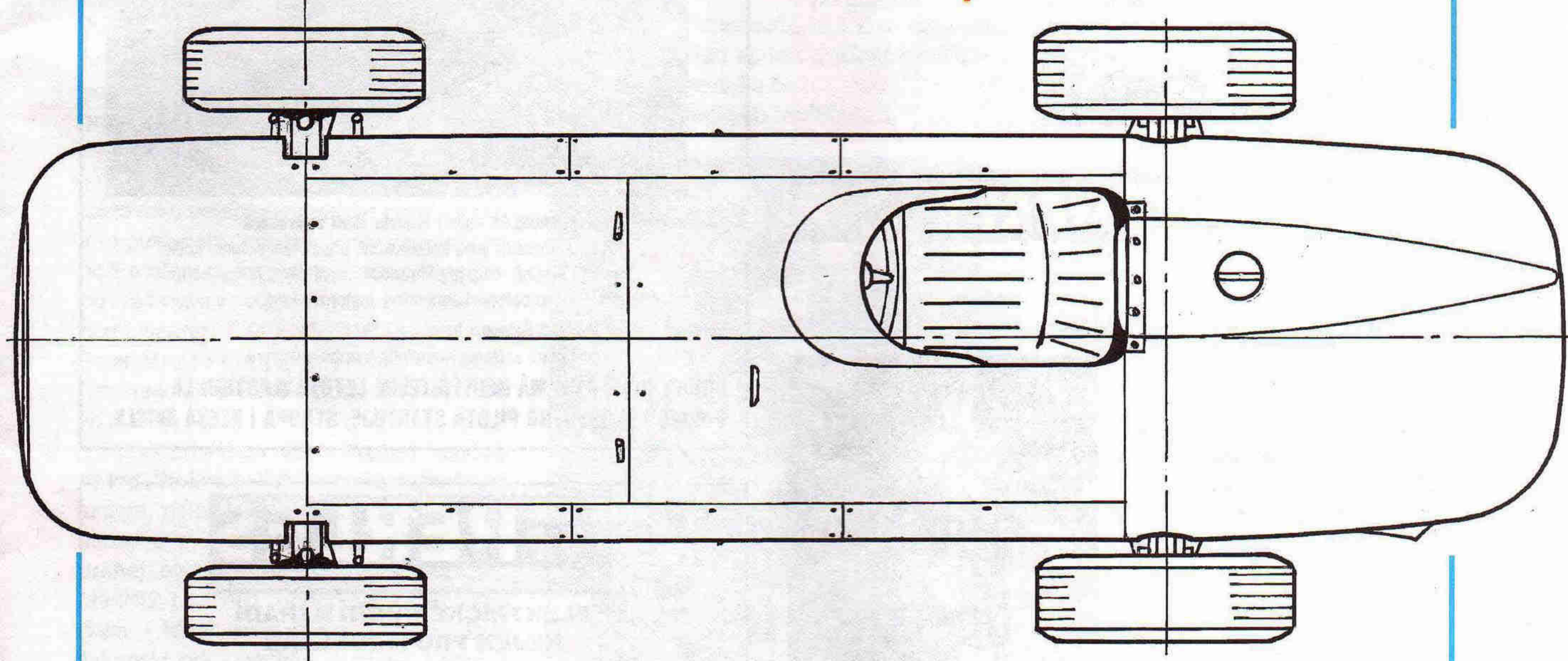
Pohled na zadní část s aerodynamicky tvarovanou „opěrkou“ hlavy řidiče, na jejíž vrchní části je umístěno nalévací hrdlo nádrže paliva.



Pohled do excentricky umístěného kokpitu.

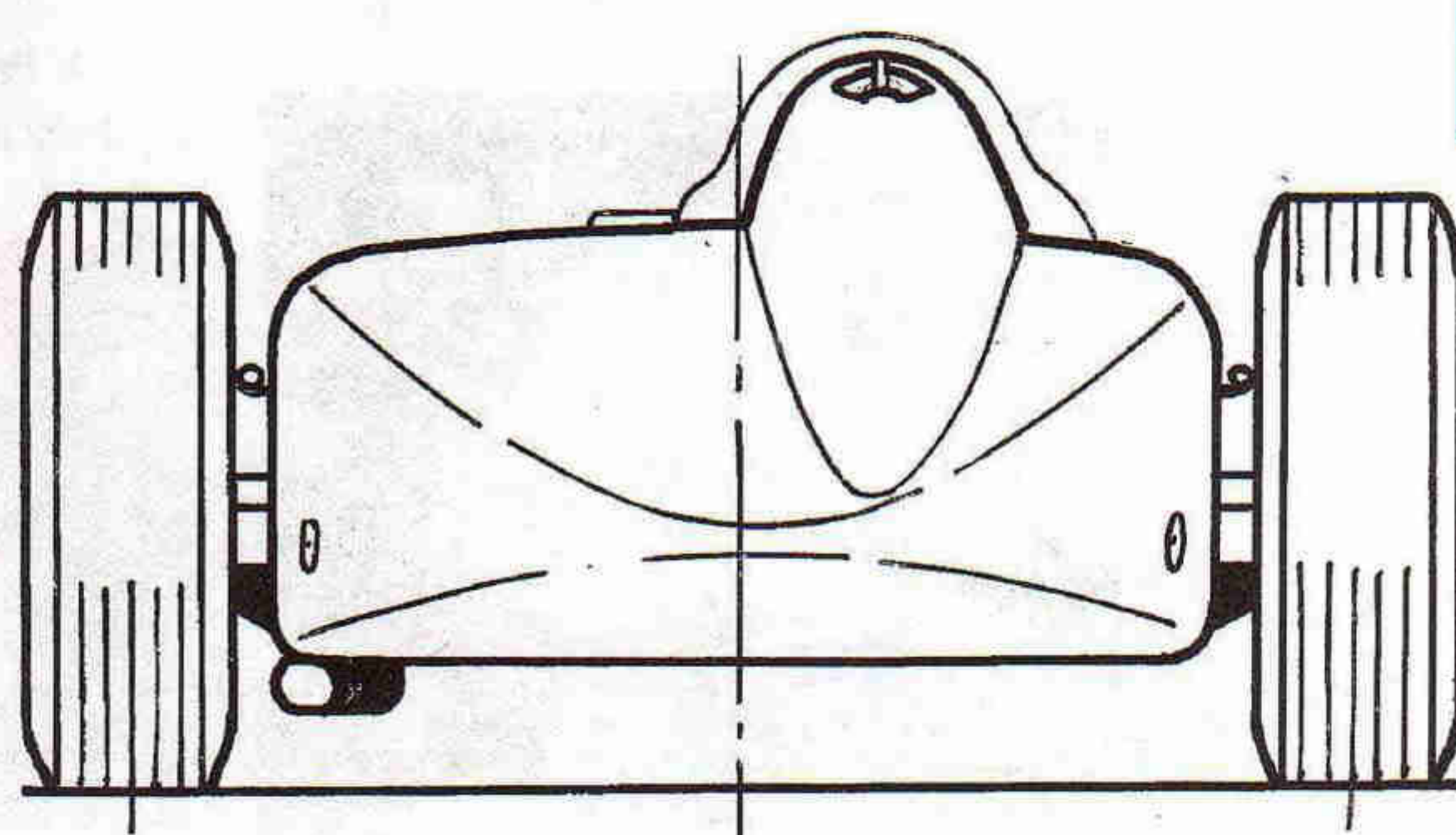
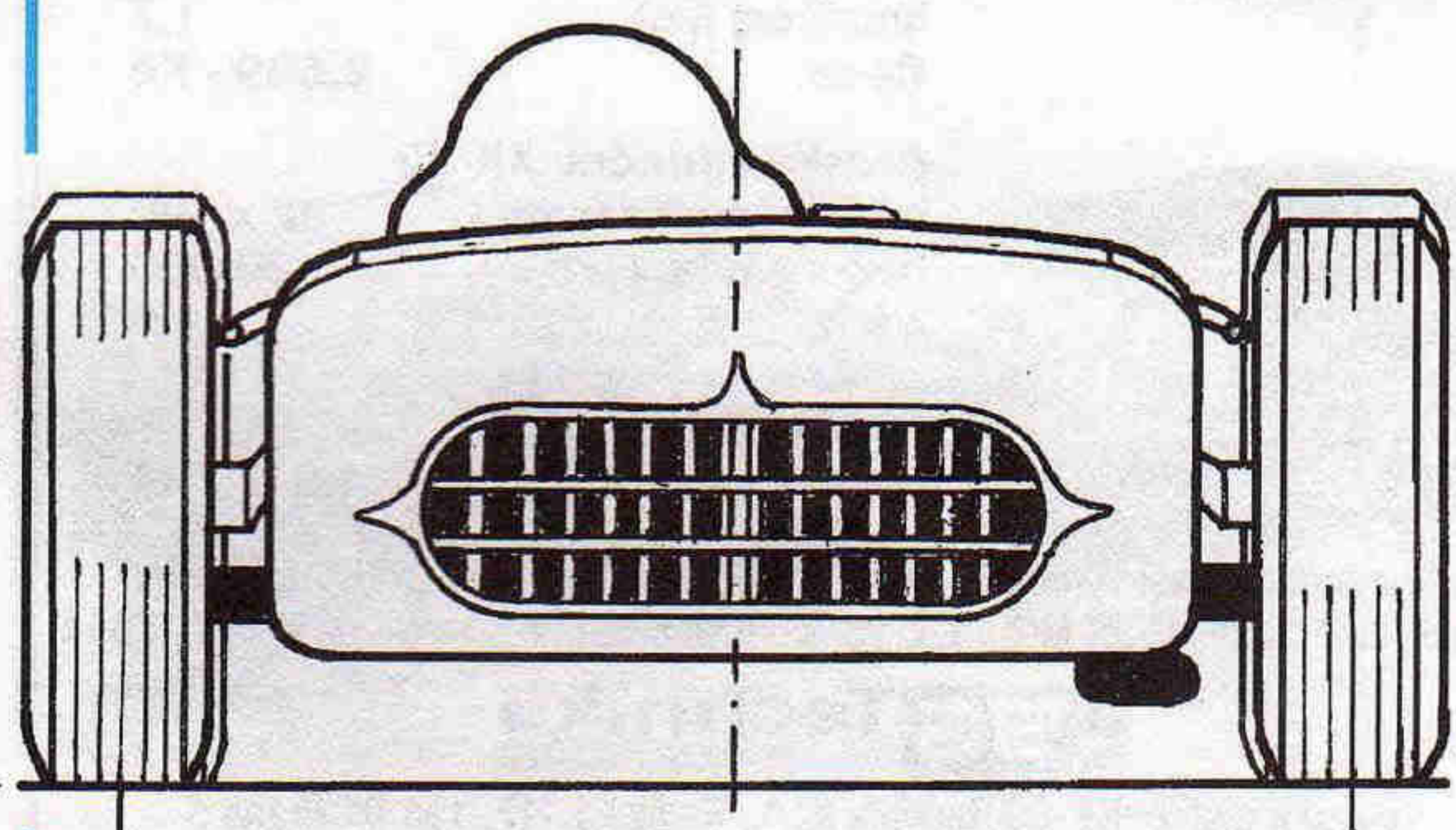


CUMMINS DIESEL Special



Tabulka rozměrů (míry v mm)

	1:43	1:32	1:24	1:1
Délka	98	132	176	4224
Šířka	47	63	84	2016
Výška	22	30	40	960
Rozvor	63	85	113	2712



Náš přízivec a čtenář Viliam Škunda nám poslal dva snímky svého modelu. Závodní speciál Porsche 911 GT1 je určen pro třídu „Le Mans“ GT1, kde startují upravené sériové vozy Grand Turismo s maximálním povoleným výkonem 440 kW. Model vozu, který si úspěšně vedl v loňském vytrvalostním závodu „24 Heures du Mans“ 1996 (2. a 3. místo v absolutním pořadí), si ve stejné barevné úpravě týmu Porsche AG postavil v měřítku 1 : 20 již zmíněný čtenář - modelář. Jako výchozí „materiál“ použil pro svůj model běžně prodávanou hračku z plastické hmoty, kterou si modelářsky upravil na skutečně pěkný stolní model.



(re)

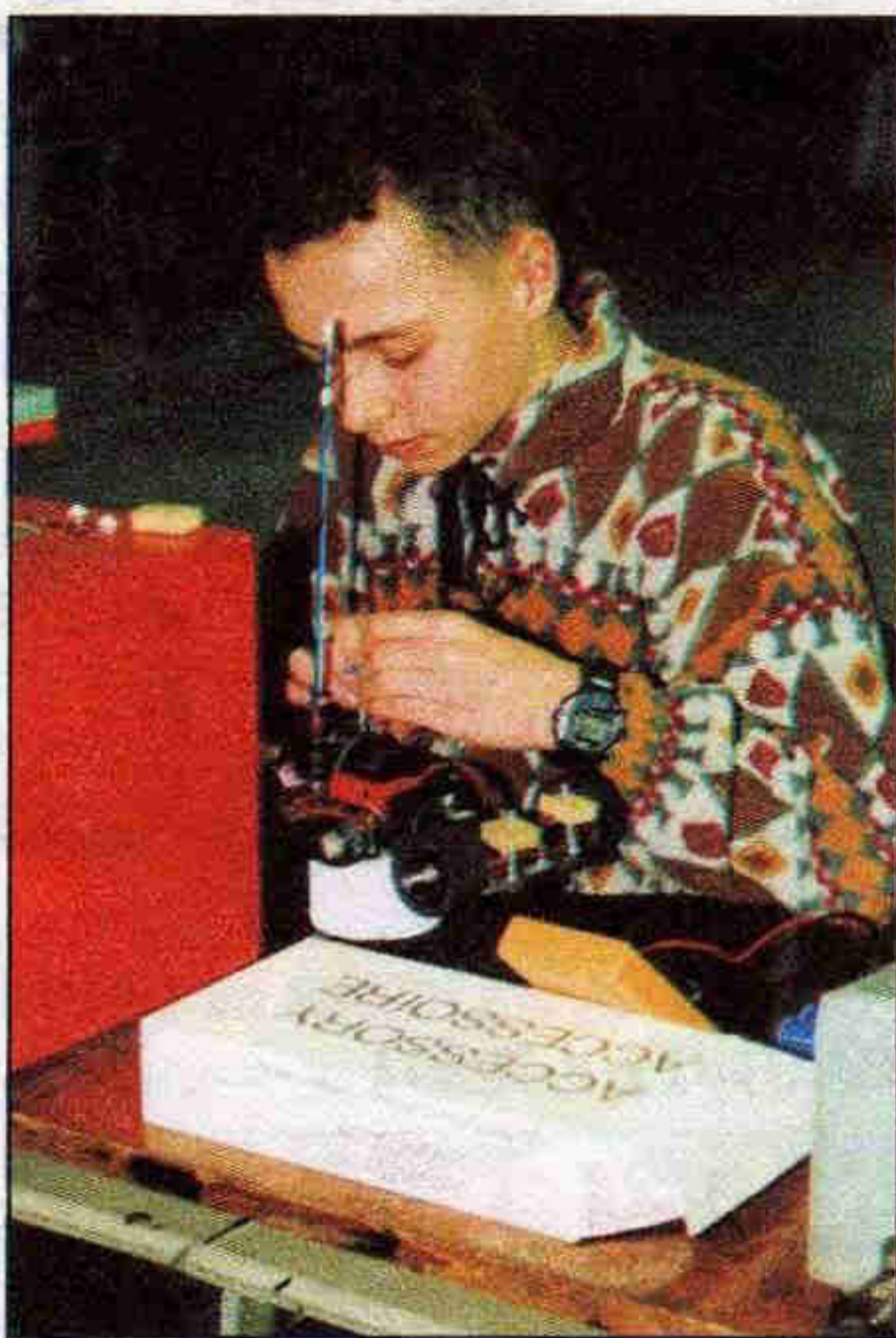
VELKÁ CENA OSTRAVY 1997

Velká cena Ostravy pro kategorii RC automobilů E 1 : 12, která se jela 1. až 3. března ve sportovní hale učiliště SOU Ostrava-Hrabůvka, je všem závodníkům s „ercěčky“ velmi blízká, neboť se konala již po páté. Závod byl jako vždy dobře připraven místním klubem RC MCC Hrabůvka, ředitelem závodu byl „tradičně“ ing. Václav Olšar (zástupce ředitele učiliště).

Závodníků se sjelo pětasedmdesát, prakticky celá špička ČR této kategorie, včetně bratrů Kořínkových, nechyběli ani zahraniční modeláři-závodníci z Polska, Ruska, Ukrajiny a Rumunska. V depu se odehrávala konverzace v různých evropských i světových jazycích.

Na velmi dobře upraveném závodním okruhu si vedli nejlépe - dá se už hovořit o jisté tradici - kolínští bratři Kořínkové. Vítězem se stal Martin, Roman získal druhé místo. Třetí se umístil havířovský Karel Kratochvíl, čtvrtý byl Jan Šulěr z Hrabůvky, pátý Roman Kavan z Ostravy, šestý Petr Holub z pořádajícího klubu, sedmý Pavel Rajdus ze Šenova, osmý první zahraniční účastník Maxim Gulin (Polsko), devátý další Polák Wojtek Zubaj a desátý Jan Matros z Hrabůvky. Honza Matros patří mezi mladé, ale již zkušené jezdce. V loňském roce si přivezl třetí místo z ME juniorů ve Španělsku, na letošní ME, které bude v Rakousku se kvalifikoval také.

„Skončil pátý ročník velké ceny, necht' žije ten další, na který se všichni jistě těšíte. Ostrava není jen černá, ale také velmi pohostinná a ke sportovcům zvláště milá“ zdůraznil v závěru vyhlášení výsledků Karel Žaba - předseda místního klubu.



Nadějný člen havířovského klubu Ondřej Hýbl při přípravě svého modelu v depu.

V. Petřek
Foto: autor



Havířovští borci. Zleva Jan Kratochvíl, Karel Kratochvíl, Pavel Szostek a Ondřej Hýbl.



VÝROBA A PRODEJ LETECKÝCH MODELŮ MODELÁŘSKÁ PRODEJNA
Ing. Jan Rumreich Hana Zapletalová
Šebrov 113 Veveří 109
679 22 Lipůvka okr. Blansko 602 00 Brno
Tel. Fax: 0506/431 611 Tel. Fax: 05/4121 7654

NOVINKA LETOŠNÍHO JARA DIABLOTIN



Svími letovými vlastnostmi vzbudil tento model neobyčejnou pozornost na veletrhu v Paříži

Rozpětí 1550 mm
Délka 1670 mm
Hmotnost 2500 g
Plocha 68 dm²
Motor 6,5-10 cm³



Konstrukce: Stéphan LAURENS - mistr Francie 1996 v akrobacii

Křídlo a kormidla jsou konstrukční, připevnění pomocí kolíků a dvou šroubů. Trup je příhradový, horní díly z polystyrenu potaženého balzou. Laminátový motorový kryt.

Výrobce: JR MODELS Šebrov.

Na požádání zašleme kompletní výrobní program.

MODEL DIABLOTIN MÁ NEUVĚŘITELNÉ LETOVÉ VLASTNOSTI. V RUKOU ZKUŠENÉHO PILOTA STARTUJE, STOUPÁ I KLESÁ SVISLE.



ELEKTRICKÉ RUČNÍ NÁŘADÍ NEJEN PRO MODELÁŘE



Akumulátorová vrtačka / šroubovák HB 196

otáčky (ot/min) 0 - 550
napětí akumulátoru (V) 9,6
doba nabíjení (min) 60
max. vrtaný průměr (mm) - ocel 10
- dřevo 18

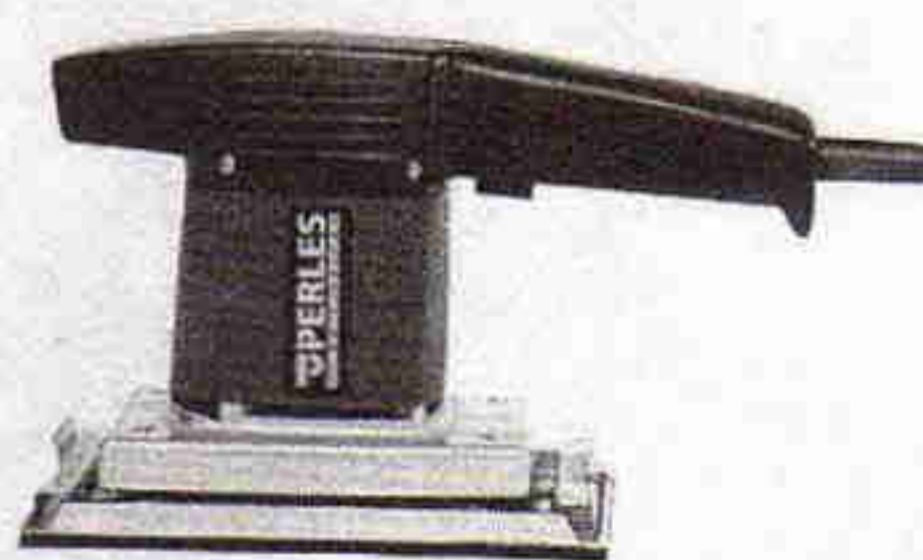
příslušenství (ks) 17
hmotnost (kg) 1,3
Cena: 2.799,- Kč



Pila přímočará SCP 55 - B

počet zdvihů (1/min) 3 300
zdvih (mm) 17
max. prořez (mm) - ocel 17
- dřevo 55

příkon (W) 420
hmotnost (kg) 1,7
Cena: 2.699,- Kč



Bruska vibrační XK 23

brusná plocha (mm) 92 x 190
počet zdvihů (1/min) 20 000
zdvih (mm) 2,6
příkon (W) 160
hmotnost (kg) 1,7
Cena: 1.810,- Kč

Tyto a mnohé další výrobky z produkce švýcarské firmy PERLES zakoupíte v modelářské prodejně JR MODELS, Veveří 109, 616 00 Brno, tel.: 05/ 4121 7654



Výhradní distributor: BG Technik s.r.o., Radlická 117, 158 01 Praha 5
tel.: 02/569 45 16, fax: 02/ 569 45 71

Hledáme další obchodní partnery.

PLASTIC SESSION 97 - VII.

Dňa 22. marca 1997 sa uskutočnil v Poprade siedmy ročník medzinárodnej súťaže plastických modelárov, ktorá je známa pod tradičným názvom Plastic Session.

Opäť sa potvrdilo, že súťaž, ktorú organizuje aktívny Klub Plastických Modelárov Tatranskí orli Poprad-Svit v spolupráci s mestom Poprad, sa stala najväčšou a najpopulárnejšou obdobnou akciou v Slovenskej republike. Svedčí o tom aj počet účastníkov, ktorých sa do Popradu zišlo 197 v troch vekových kategóriách. K vysokej úrovni súťaže prispela aj účasť modelárov z Francúzska, Rakúska, Maďarska a Českej republiky. V samotnej súťaži sa predstavilo 375 modelov, súťažilo sa o hodnotné ceny, ktoré zabezpečili domáci organizátori za výdatného prispenia sedemnástich sponzorov.

Tak, ako v každom ročníku súťaže sa aj tohto roku udeľovali prestížne ceny. Držiteľom putovného pohára, ktorý venovala jeho Excelencia, honorárny konzul Švédskeho kráľovstva v belgickom Gente, pán Willfried Lippens („LIPPENS CUP“) sa stal Ivan Palenčár z KPM Liptovský Hrádok s modelom lietadla Su-22M-4 postaveným v mierke 1 : 48.

Pohár primátora mesta Poprad, venovaný Ing. Štefanom Kubikom pre najlepšieho juniora, získal Marián Končík z CVČ Krompachy s modelom prúdového letounu z druhej svetovej vojny - Messerschmitt Me-262 (1 : 48). Pohár pre najlepšieho žiaka - ktorý venoval poriadateľský klub Tatranskí orli - obdržal Ľubomír Lacko z Prešova za letoun Messerschmitt Me-109 F4 (1 : 72). Taktiež boli udelené poháre fy HT Model, AIRFIX, HELLER a REVELL, ktoré venovali uvedené firmy pre najlepšie modely postavené z ich stavebníc.

Zvláštnu cenu udelili organizátori francúzskemu modelárovi Pierru Milkovi za diorámu „Bitka pri Prochorovke“, ktorú obdivovali všetci návštevníci výstavy, ktorá bola súčasťou súťaže Plastic Session 97.



Okrem samotnej súťaže pripravili organizátori aj celý rad sprievodných akcií. Hľadám najzaujímavejšie bolo „lietanie“ na počítačových leteckých tréneroch a súťaž



Odobzdávanie ceny „LIPPENS CUP“. Zľava: Leopold Klas - riaditeľ súťaže Plastic Session, Ivan Palenčár - víťaz r. 1997, Vladimír Martinko - viceprezident KPM Tatranskí orli. V strede Dr. Oľga Marhučíková - prednostka Mestského úradu v Poprade.

zručnosti malých modelárov pri stavbe modelu lietadla zo stavebnice firmy SMĚR (Hurricane Mk. II).

Veľkú pozornosť malých aj veľkých návštevníkov pútala tombola s hodnotnými cenami, ktoré venoval pán Ing. Jozef Andál, majiteľ fy HT Model z Popradu. Táto firma predstavila aj novinku (viď č. 3/97 - Norimberk) od fy Heller - elektronické zariadenie, ktoré monitoruje na displeji potrebné farby, vrátane ich množstva na tú ktorú stavebnicu. Databáza tohto zariadenia zahrňuje vo svojej pamäti viac ako 3000 stavebníc (kitov) známych firiem (Airfix, Heller, Revell, Hasegawa, Tamiya atď.).

Siedmy ročník majú „orli“ úspešne za sebou, ale už teraz sa pripravujú na ročník ôsmy, ktorý sa uskutoční koncom marca 1998 a na ktorý, vás už dnes srdečne pozývame k nám pod Vysoké Tatry do Popradu.

(MoVr)

Foto: archiv KPM

MT-55A (1 : 35). Konverziu zo stavebnice ESCI zhotovil Ing. Igor Frtús - KPM Liptovský Mikuláš - viz obsah na strane 1.

Výsledky

(prvý traža)

Majstrovské modely

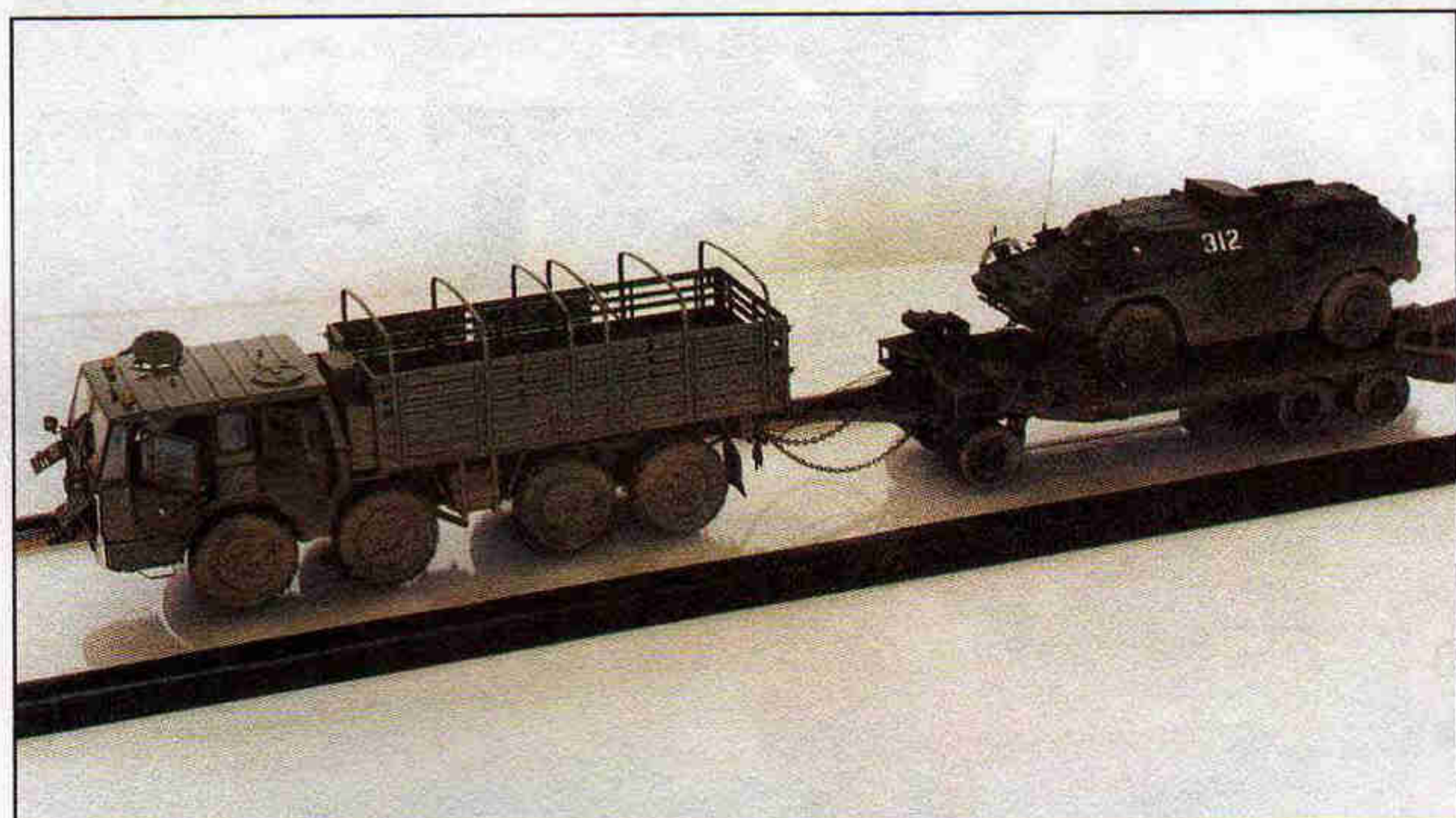
Seniory

Kategória: Ia - 1. Ivan Rozpopa (Košice), Bell H-13H; 2. Drahoš Lörinc (Žilina), P-47D Thunderbolt; 3. Miroslav Laš (Poprad), Bö-105.

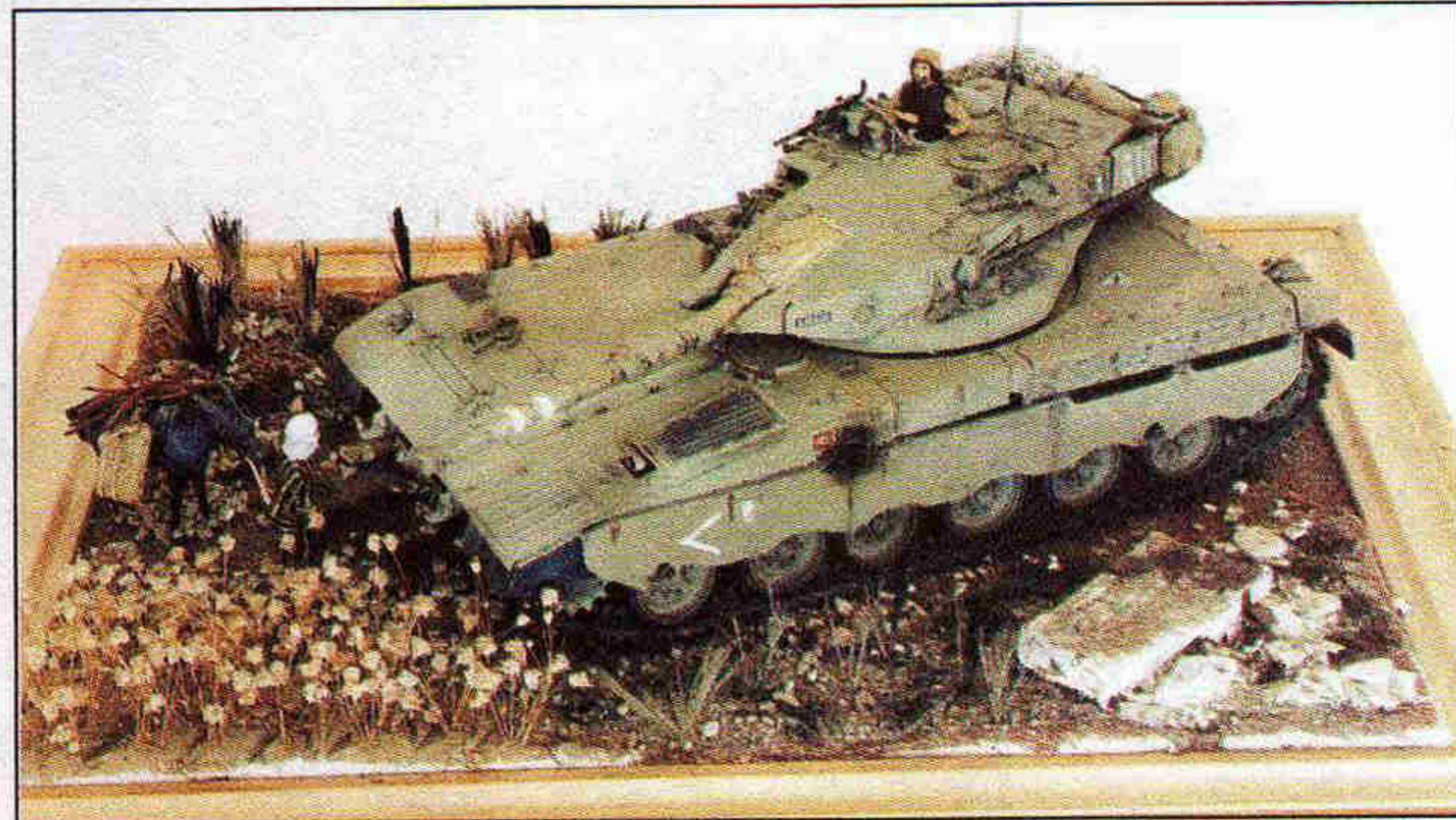
Ib - 1. Ivan Palenčár (Lipt. Hrádok), Su22M-4; 2. Peter Škriniar (Žiar n. Hr.), Hurricane Mk II; 3. Ivan Rozpopa (Košice), RA-5C Vigilante.

Ic - 1. Henrich Hanko (Žilina), F-15E Strike Eagle; 2. Ivan Rozpopa (Košice), F-102 Delta Dart; 3. Ivan Palenčár (Lipt. Hrádok), Ka-50.

II - 1. Ivan Rozpopa (Košice), BRDM-1; 2. Igor Frtús (Lipt. Mikuláš), MT-55A; 3. Martin Kováč (Partizánske), Opel Blitz.



Tatra 813 s podvalníkom (+ transportér FUG) v mierke 1 : 35. Novostavba Pavla Vendrása z KPM Košice.



Tank Merkava I. Zo stavebnice TAMIYA (1 : 35) zhotovil Wilhelm Hesz z Viedne (Rakúsko).

Juniori

Ib - 1. Marián Končík (Krompachy), Me-262 Schwalbe; 2. Pavol Ficker (Lipt. Hrádok), MiG-17; 3. Roman Gál (Rim. Sobota), Mi-24 Hind.

Ic - Michal Adamko (Rožňava), A-10 Thunderbolt II; 2. Václav Hochmut (Prešov), He-111 H6; 3. Pavol Ficker (Lipt. Hrádok), Avia CS-92.

II - 1. Pavol Frtús (Lipt. Mikuláš), Opel Blitz; 2. Peter Frtús (L. M.), Tank Hunter; 3. Lukáš Szilárd (L. M.), Merkava II.

Žiaci

Ib - 1. Jozef Tindira (Krompachy), MiG-17F; 2. Marián Glemba (Lipt. Hrádok), MiG-17F; 3. Eduard Murajda (Drienov), F9F-5 Panther.

Ic - 1. Ľubomír Lacko (Prešov), Me109F-4; 2. Ladislav Končík (Krompachy), MiG-29; 3. Lukáš Roganský (Poprad), F-18 Hornet.

II - 1. Matej Šebo (Čaňa), M-5; 2. Lukáš Roganský (Poprad), Sheridan; 3. Michal Bencko (Prešov), Jagdpanzer IV.

„**Krabičkové**“ modely (bez úprav)

Ia - 1. Ján Chalupka (Poprad), Spitfire Mk. II; 2. Roman Martinko (Hranovnica), Typhon; 3. Marián Končík (Krompachy), Sea Venon.

Ib - 1. Bernard Legutky (Poprad), MiG-29; 2. Ľubo Vartovník (Košice), Ju-88 G-6; 3. Denis Gehin (Košice), P-38 Lighting.

Ic - 1. Peťo Novoroľník (Poprad), A-6E Intruder; 2. Zoltán Czikora (Rim. Sobota), B-2; 3. Ivan Palenčár (Lipt. Hrádok), MiG-31.

II - 1. + 2. Miro Starinský (Ľubica), Flak 37, Dodge M-6; 3. František Zeman (Poprad), Willys Jeep.

Automobily - 1. Pavol Šalamon (Krompachy), Renault AE 500; 2. Pavol Vondrák (Košice), Porsche 917; 3. Zdeno Kurča

(Poprad), Honda NS 500.

Lode - 1. Ján Dorotovič (Trebíšov), Halifax; 2. Laco Jakubčo (Sp. N. Ves), Wasa; 3. Peter Salát (Gánovce), Enterprise.

Sci-fi - 1. Roman Martinko (Hranovnica), Sokol; 2. Zdeno Kurča (Poprad), Apollo 11; 3. Pierre Milko (Francúzko), Robot.

Figúrky - 1. Peter Bidnenko (Poprad), pilot 2. svet. vojny; 2. Gabriel Ördög (Maďarsko), maďarský vojak; 3. László Ördög (Maďarsko), Attila-Hun.

Diorámy - 1. Pavol Pauer (Pov. Bystrica), „Tunis 1943“; 2. Jaroslav Kršiak (Ban. Bystrica), „Rozstrelaný a zničený Opel Blitz“; 3. Ivan Repček (Lipt. Mikuláš), „V boji“, tank LT vz. 35.

Papierové modely - 1. Peter Knut (Batizovce), Švihov - hrad; 2. Ladislav Končík (Krompachy), BMW - motocykel; 3. Iveta Spielmanová (Krompachy), MiG-29.



Tank T-72 M2 „Moderna“ (1 : 35). Konverziu zo stavebnice TAMIYA zhotovil Ivan Šlacký - KPM Krompachy.



Su-22 M-4 (1 : 48). Konverziu zo stavebnice OEZ Letohrad zhotovil Ivan Palenčár - KPM Liptovský Hrádok - držiteľ pohára „Lippens Cup“ na r. 1997.

KIT SHOW 1997

Již popáté se sešli příznivci plastických modelů - kitů - v Berouně-Hlinskách na soutěžní výstavě Kit Show. Ve dnech 21. až 23. března přivítaly výstavní prostory stovky návštěvníků. Místo bylo tradiční - areál Střední integrované školy (za což patří řediteli školy poděkování), tradiční byl i hlavní sponzor - pražská firma MPM s. r. o. Mimo vlastních výstavních exponátů - letadla, vrtulníky, lodě, sci-fi technika, auta, motocykly, bojová technika, figurky a diorámata, zde byli zastoupeni také prodejci (výrobci) svými prodejními stánky, např. MPM, Eduard, Aires, Legato, MGD agentura atd. Kromě vlastní výstavy probíhaly souběžně také dvě soutěže. Jednak divácké hodnocení způsobem líbí - nelíbí, jednak (u nejlepších modelů) hodnocení od rozhodčích podle „kitařských“ pravidel. Další informace o zdařilé modelářské akci vám přiblíží fotografie a výsledky hodnocení.

Libor Putz
Foto: autor

Výsledky - divácké hodnocení (pouze vítězné modely)

Skupina: Vrtulová letadla 1:72 (43 modelů): Petr Fuxa (XB-35). Proudová letadla 1:72 (41): Petr Bortel (F-111 F). Vrtulová letadla 1:48 (21): Petr Živnůstka (P-61 Black Widow). Proudová letadla 1:48 (6): J. Prukner (Mirage F1C). Letadla 1:32 (16): Vít Rajnošek (F-16A). Vrtulníky 1:72 (60): Tomáš Hobzík (Hughes XH-17). Vrtulníky 1:48 (4): Dušan Šimek (AH 64A). Letadla v tygří kamufláži (5): Ladislav Moj (F 104 Tiger).

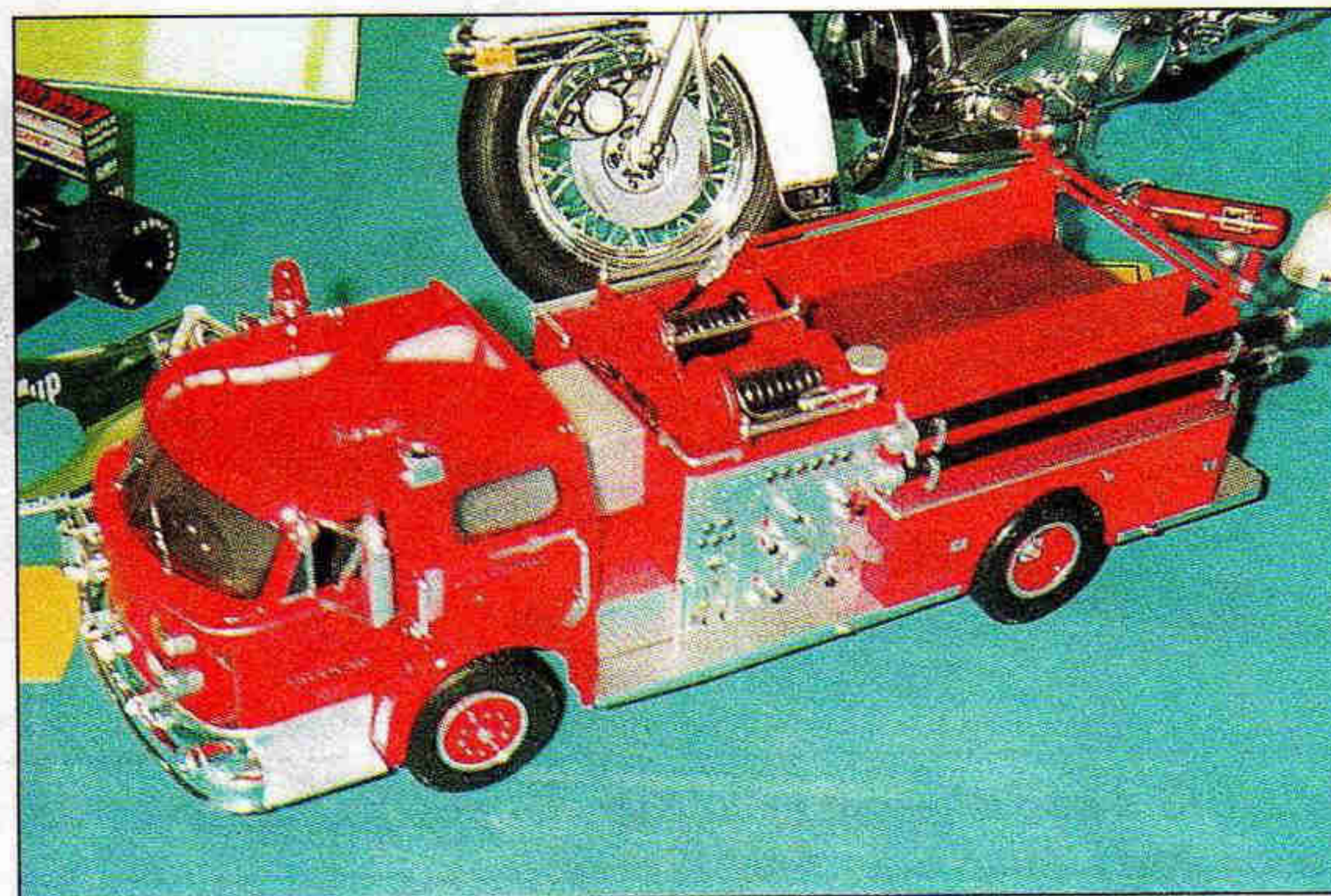
Pozemní vojenská technika 1:72 / 1:76 (37): Jan Pavlík (M26 Dragon Wagon + LCM). Měř. 1:35 (79): F. Kořán (Mack NO + 155mm Field Gun „Long Tom“).

Dioráma: Letadla (10): J. Galler (Mitchell & Jeep).

Technika (14): M. Vrbický (Čsl. armáda 50léta).

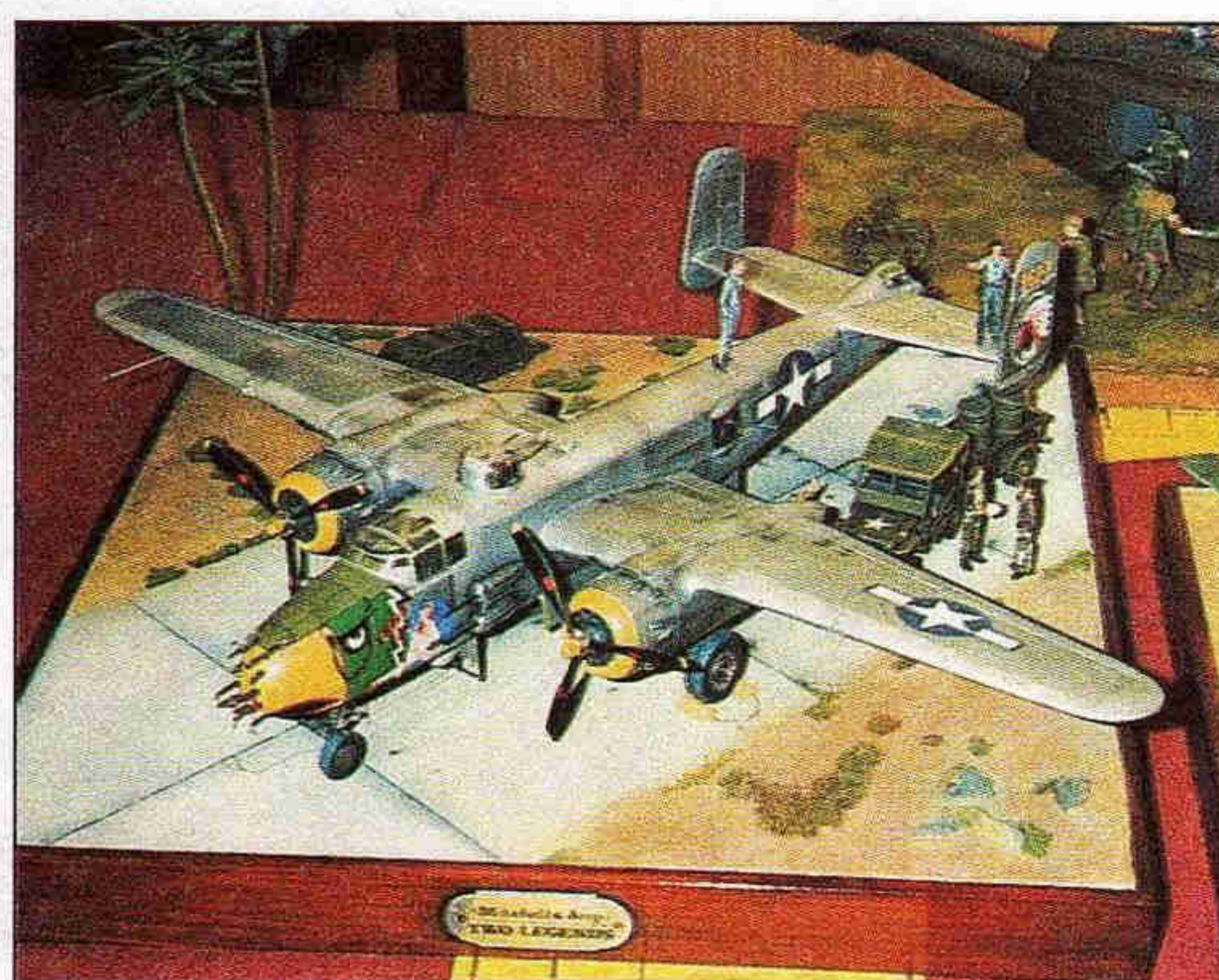
Automobily: Osobní / závodní (20): Jindřich Denk (Toyota Celica). Nákladní (4): Václav Kolínský (Renault AE-500). Motocykly (7): Václav Kolínský (Harley Davidson).

Civilní (nevojenské) automobily jsou vždy v menšině, přes to i tyto exponáty vzbuzují velký zájem, zvláště když jde o modely hasičských vozů. Na snímku je model americké „stříkačky“ American LaFrance v měřítku 1 : 24, se kterou získal Petr Šámal 3. místo v diváckém hodnocení „kamionů“.





Největší skupinu exponátů vždy tvoří modely letadel. Proudový letoun XB-70A Valkyrie v měřítku 1 : 72 - 3. místo v diváckém hodnocení získal Jaroslav Špaček.



„Mitchell & Jeep - Two Legends“ (Mitchell a Jeep - dvě legendy), tak nazval autor J. Galler svoje malé dioráma, které uspělo (1. místo) u diváků.

Lodě (30): Tomáš Hobzík (Preedistinacija).

Figurky. Do 90mm (16): Petr Tyl (Hlídká Africa Corps). Nad 90 mm (19): F. Kořán (Jindřich z Rožmberka).

Samostatně hodnocení junioři: Letadla (46): Pavel Krejčík (letišťe v Africe). Technika (29): Martin Loužecký (Vietnam). Lodě (7): Jan Ksandr (křižník Tirpitz).

Oficiální hodnocení (první tři místa)

Kateg. Ib (letadla): 1. Petr Bortel (P 40 N), 77,16; 2. Dušan Šimek (Messerschmitt Bf 109 E3), 70,66; 3. Pavel Zmeškal (Focke-Wulf Fw 190 D9), 65,16 bodu.

Kateg. Ic (letadla): 1. Petr Bortel (F-111), 85,66; 2. Zdeněk Šebesta (A6M2 Zeke), 82,83; 3. Stanislav Kreutzer (TF 104 DJ), 80,50.

Kateg. Ila (bojová technika): 1. Milan Krnáč (Tatra T 141), 89,00; 2. Petr Brojo (SS 100), 87,50; 3. Miloslav Hrabáň (Jadgtiger), 86,00.

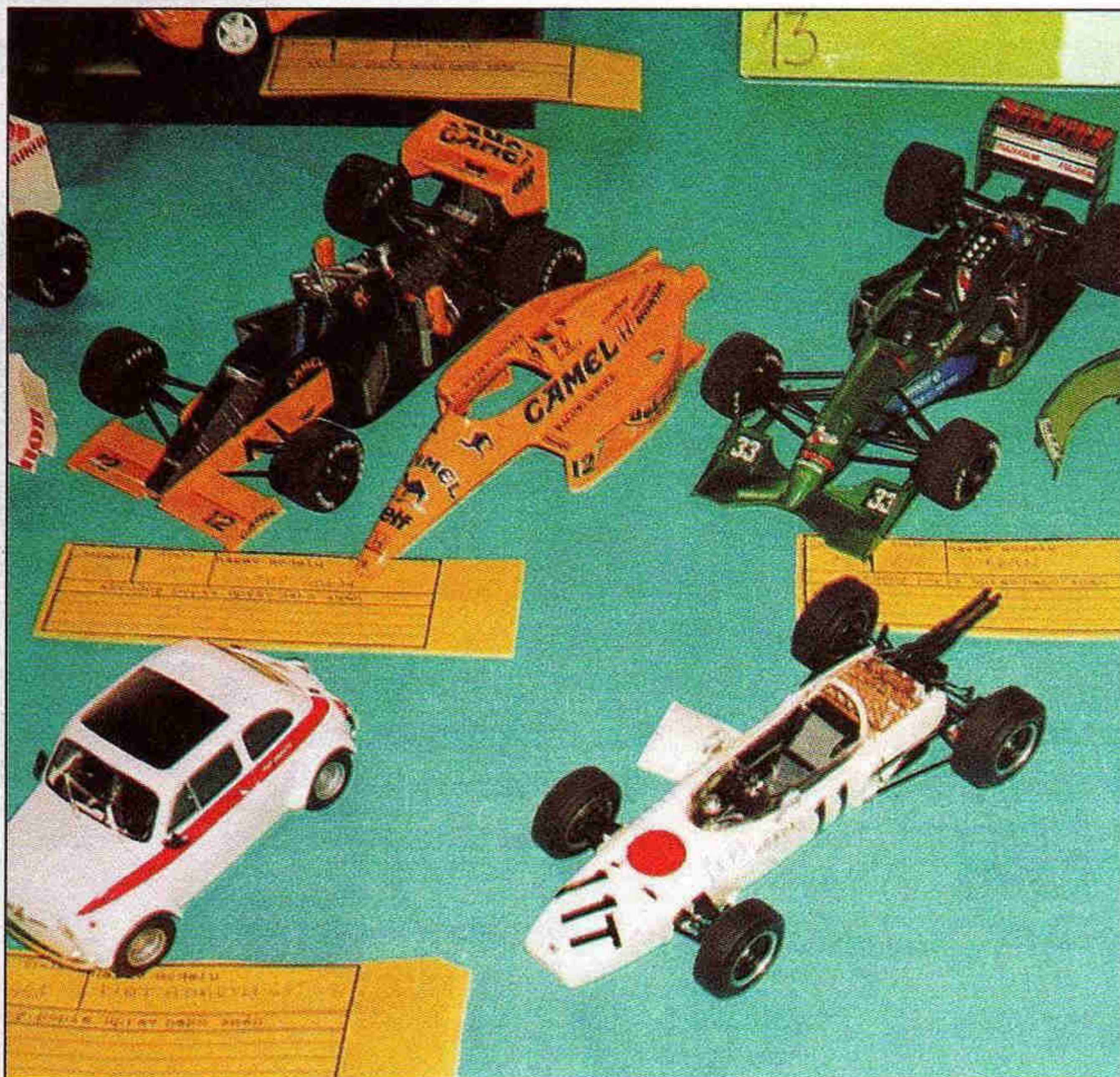
Kateg. Ilb (bojová technika): 1. Jan Pavlík (M26 Dragon Wagon + LCM), 87,00; 2. Stanislav Kreutzer (M4), 74,00; 3. Miloslav Chvojka (Stuart), 70,00.

Vítězný model z kategorie lodí - Predistinacija (divácké hodnocení). Stavitel Tomáš Hobzík doplnil svou loď novou takeláží a figurkami posádky.



„Československá armáda koncem padesátých let“, tak nazval autor svoje dioráma. Modely nejsou na snímku příliš patrné, ale to je dáno jejich výborným maskováním v modelovém vojenském prostoru. Divákům se toto dioráma velmi líbilo, a tak M. Vrbický zvítězil ve své kategorii.

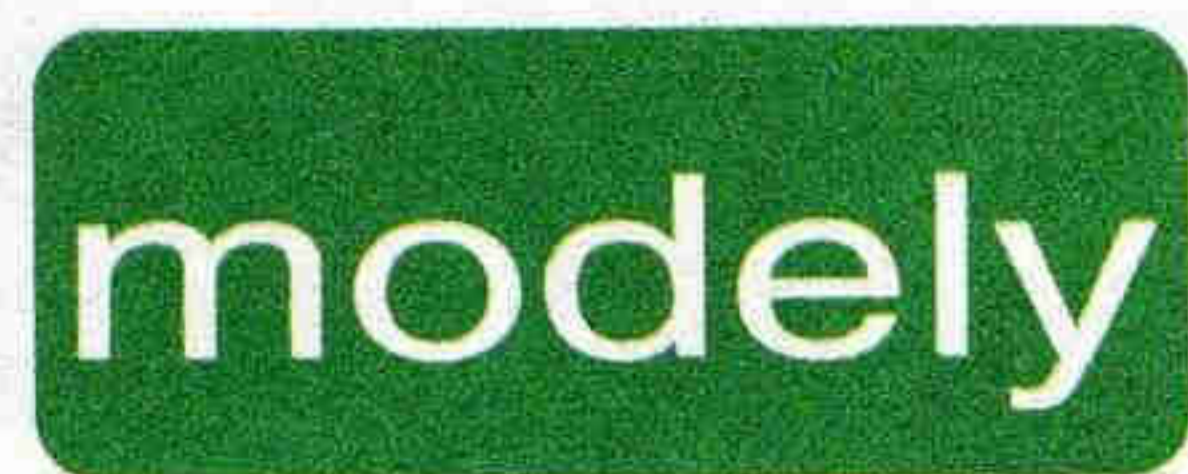
Skupina sportovních a závodních automobilů, jimž v popředí dominuje „krásná klasika“ závodní vůz Honda RA 272 - F1 postavená Ivanem Hübnerem.



SOUTĚŽ PRO ČTENÁŘE ČASOPISU MODELÁŘ a MODELY



30. 8. - 2. 9.



4. mezinárodní veletrh hraček, modelů všech druhů a počítačových her
4th International Fair of Toys, Kits of all kinds and Computer Games



4. Internationale Messe der Spielwaren, Modelle aller Art und Computerspiele

SOUTĚŽ PRO ČTENÁŘE

I. kolo

1. otázka:

Který druh klasického materiálu se používá na stavbu téměř všech leteckých modelů?

2. otázka:

Jak se obecně označují modely aut, které závodí na elektrických autodráhách?

3. otázka:

Jaký název (označení) má třída lodních modelů, kde se modely umísťují do průhledných obalů?

4. otázka:

Jak je označena nejmenší velikost užívaná pro železniční modely?

Pro čtenáře našeho časopisu a další zájemce o modelářství vyhlašuje pořadatel výstavy „Dětský sen“ (firma JOLY) a vydavatel časopisu „Modelář a Modely“ (Vydavatelství MAGNET-PRESS, redakce časopisu) čtenářskou soutěž. Pro ty, kteří pošlou správné odpovědi a budou vylosováni jsou připraveny jako ceny volné vstupenky na výstavu a věcné ceny ve formě modelů. Celkem se hraje o 120 vstupenek a 10 modelů.

Soutěž je rozdělena do dvou soutěžních kol - červen, červenec. V každém kole budou zveřejněny čtyři otázky, celkem tedy bude čtenářům položeno osm otázek. Odpovědi na otázky budou přijímány pouze v písemné formě (stačí pouze číslo otázky a stručná odpověď), nezapomeňte uvést zpáteční adresu, aby vám mohly být případně vyhrané vstupenky zaslány. Odpovědi pošlete na adresu redakce: Modelář a Modely, Jungmannova 24, 113 66 PRAHA 1.

I. kolo: První čtyři otázky najdete vedle tohoto oznámení. Na vaše odpovědi čekáme do 7. července 1997. Z došlých správných odpovědí bude vylosováno 50 čtenářů, kteří obdrží po jedné volné vstupence na výstavu.

II. kolo: Další čtyři otázky budou zveřejněny v č. 7/97. Tam budeme potřebovat znát odpovědi do 5. srpna 1997. Z těchto správných odpovědí bude vylosováno dalších 50 čtenářů, kteří obdrží opět po jedné volné vstupence.

Ten kdo odpoví správně alespoň na šest otázek, bude zařazen do třetího slosování o další vstupenky a deset věcných cen (modely). Každý z těchto deseti vylosovaných obdrží dvě volné vstupenky (poštou) na výstavu a některou z věcných cen. Veřejné předání věcných cen bude provedeno na výstavě Dětský sen (**Výstaviště Praha 7, 30. 8. až 2. 9. 1997**) v neděli 31. srpna 1997. Všichni vylosování budou uvedeni na výherní listině, jež bude k dispozici na výstavě. Jména deseti vylosovaných, kteří odpověděli správně alespoň na šest otázek, budou zveřejněna (včetně správných odpovědí) v zářijovém čísle. INFORMACE. Pro modelářské kluby a jednotlivce, kteří by měli zájem prezentovat svou činnost a modely na této výstavě uvádíme kontaktní telefonní spojení (02/201 032 91), případně se můžete obrátit na redakci (02/242 273 84, linka 468, 496).

(Redakce)

BURZY

Velmi oblíbené jsou burzy pro sběratele, které navštěvuje (viz ilustrační foto z burzy 8. března) množství zájemců. Proto vám přinášíme termíny burz, které pořádá Klub sběratelů kuriozit v druhém pololetí a které svojí náplní patří na stránky modelářského časopisu.

Setkání sběratelů modelů a figurek: Dům kovoprůmyslu (Náměstí 14. října, PRAHA 5-Smíchov), vždy 8. až 12. hodin.

Termíny - 5. října, 30. listopadu 1997.

Bližší informace - Ing. J. Provazník (tel.: 02/260 926).

(re)

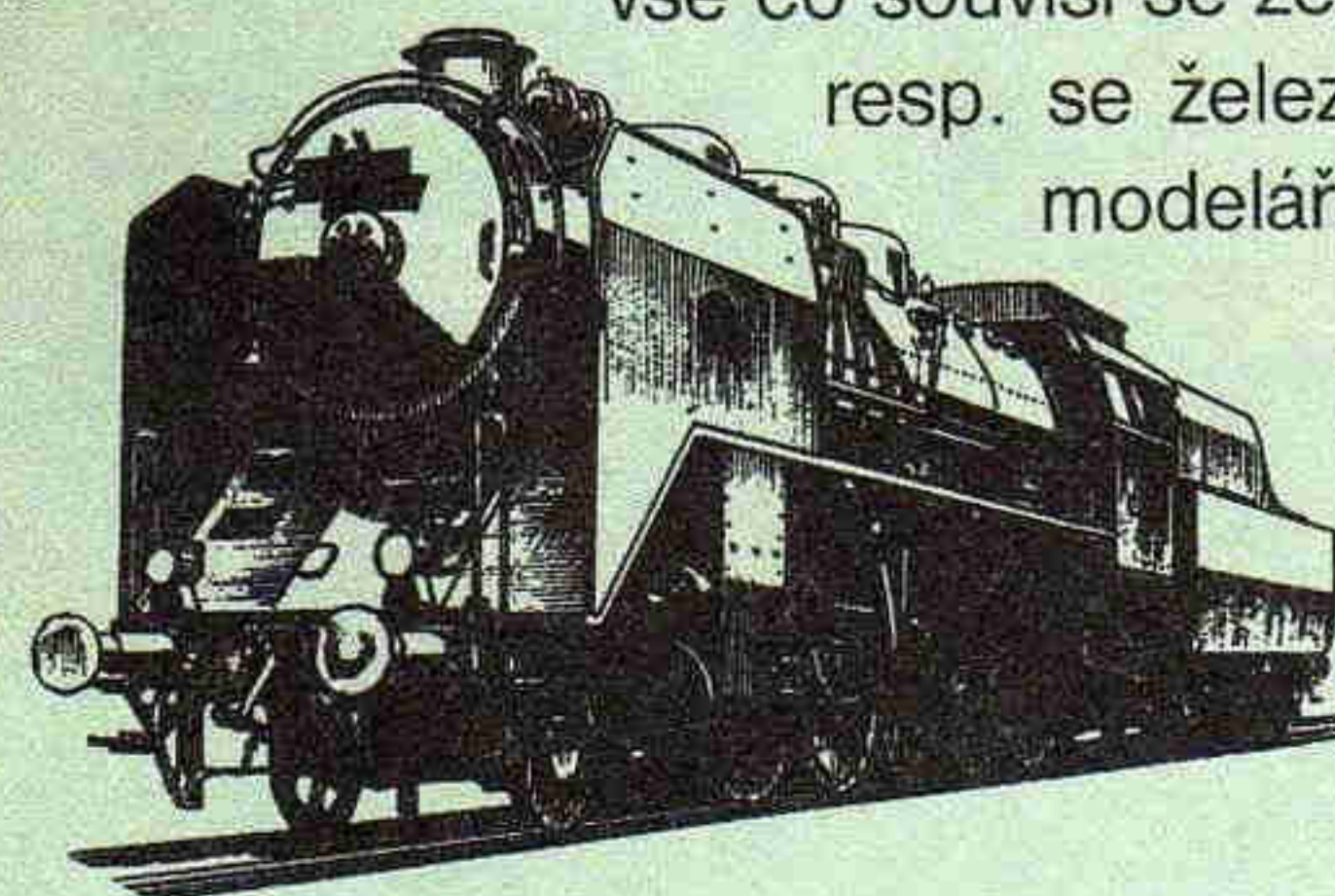


BURZY

BURZY

„VTS DEPO“ v Brně pořádá pravidelné burzy pro železniční modeláře, které se konají každou první sobotu v měsíci (mimo měsíc srpen), takže ta nejbližší by měla být uspořádána v sobotu 5. července. Burzy se pořádají na adrese Rosická 1, BRNO (za autobusovým nádražím „Zvonařka“) vždy od 7.30 do 11. hodin a najdete zde vše co souvisí se železnici, resp. se železničním modelářstvím.

(TU)



VYDAVATELSTVÍ MAGNET-PRESS

Vladislavova 26, 113 66 Praha 1

Tel.: (02) 24227384-92, fax: (02) 24217315

NEMESIS
KRIMI - SIGNÁL
AMATÉRSKÉ RADIO
STŘELECKÁ REVUE
MODELÁŘ A MODEL
PES PŘÍTEL ČLOVĚKA
AKCIE - BURZA - KAPITÁL
LETECTVÍ A KOSMONAUTIKA



K rozšíření prodejních prostor došlo v „Miniříši vláčeků“. Tato modelářská prodejna (PRAGOMODEL, Klimentská 42, Praha 1, otevřeno PO-PÁ 11 až 18 hod.), kde můžete najít spoustu užitečných věcí pro železniční modeláře, rozšířila své prostory o prodejní místo v patře. Tam si na své přijdou především příznivci automodelů. Uspořádání těchto modelů v prosklených skříních - sklenících - připomíná spíše výstavní expozici, než nabízené zboží, ale sběratelským modelům automobilů toto umístění velmi „sluší“.

(re)



ŽELEZNIČNÍ PROVOZ V MODELU

Novou příručku pro modeláře (autoři Jiří Šváb a Zdeněk Šváb) vydal Železniční spolek LOKÁLKA GROUP. Publikace formátu A5 přibližuje na čtyřiašedesáti stránkách především znázornění „skutečného“ provozu v podmínkách modelového kolejiště. Seznamuje čtenáře s pojmy: „Co je železniční modelářství?“, „Námět modelu, historické období“, „Hnací vozidla“, „Vozy“, „Vlaky“, „Stanice“, atd. Psané slovo doplňuje řada nákrešů schematického uspořádání kolejišť a stanic.

Kdo chce na svém kolejišti znázorňovat železniční provoz a nemít jenom „vlakodrom“, měl by tuto příručku mít. Najdete ji na pultech specializovaných modelářských prodejen a v knihkupectvích, která se zabývají touto problematikou.



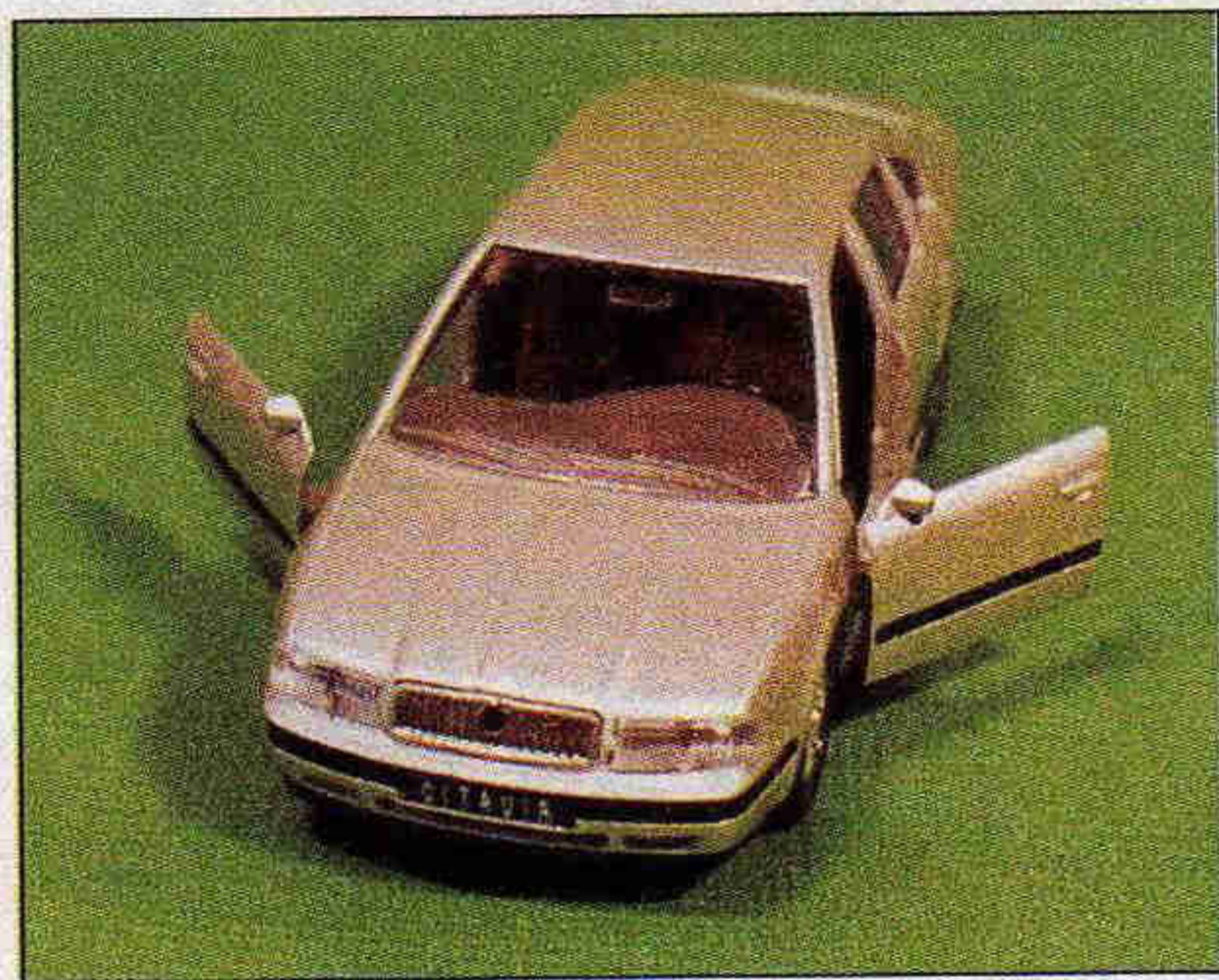
PL

NOVINKY pro Vás

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

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

ŠKODA OCTAVIA



Sběratelský model nejnovějšího typu škodovky. Pro všechny sběratele automobilů v měřítku 1 : 43 je určena maketa vozu Octavia. Model je proveden do všech detailů.

Vyrábí: KADEN, Nový Hrádek

Prodává: ZERBA, Vodičkova 37, Praha 1
Cena: 190 Kč

STROMEČKY PRO MODELÁŘE



Nejen pro železniční modeláře je určena stavebnice listnatých stromů a keřů. Stavebnice obsahuje („kostry“) kmeny stromů a posypový materiál pro znázornění listů. Záleží na dovednosti a představivosti modeláře jaký strom či keř si z přílo-

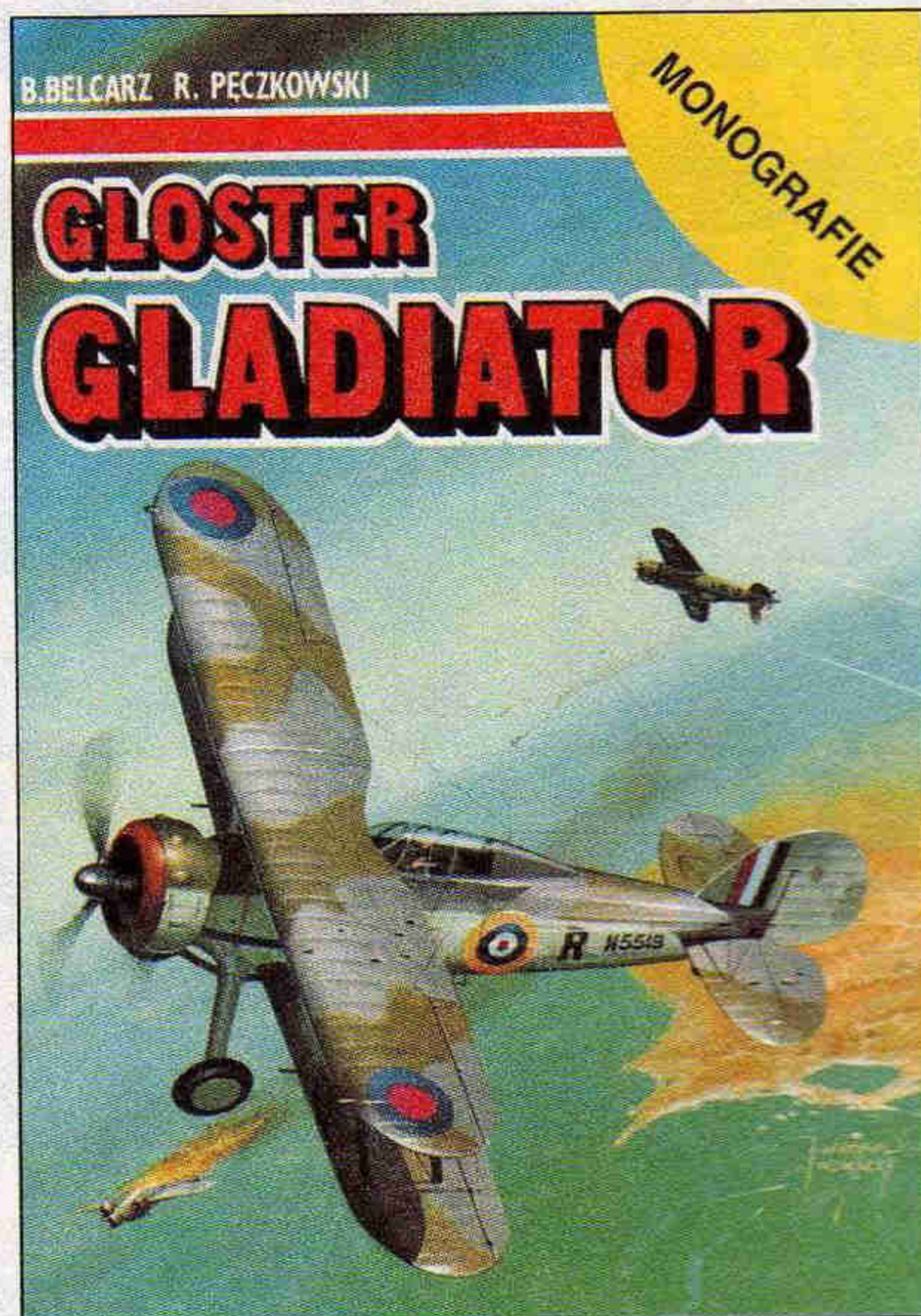
ženého materiálu sestaví. Stavebnice obsahuje celkem 15 kusů „stromů“ o základní výšce 150 mm.

Vyrábí: HEKI, Německo

Prodává: ZERBA, Budějovické náměstí 64 (nákupní centrum), Praha 4

Cena: 17 Kč za kus

GLOSTER GLADIATOR



Monografie známého letounu z druhé světové války, kterou z polského originálu (autoři B. Belcarz, R. Peczkowski) přeložilo a vydalo vydavatelství Intermodel. V publikaci, která je určena především zájemcům o leteckou techniku a kuchařům se dočtete podrobné informace a technické údaje o tomto dvouplošníku. Na dvaapadesáti stranách formátu A4 najdete mnoho fotografií, plánů, náčrtů a barevných schémat.

Vydal: Intermodel, Hostomice

Prodává: Magnet-Press,
Vladislavova 26, Praha 1

Cena: 169 Kč

RARACH



Rychlostavebnice motorového RC kluzáku o délce 500 mm na motor řady 380 až 550 (Speed 400 až 600) a dvoupovelovou standardní soupravu. Trupové těleso a nástavby jsou vylisovány z hmoty PSH (Krasten bílé barvy). Průhledný překryt kabiny, vylisovaný z hmoty Durofol

v případě převržení plní funkci vzduchové komory. Součástí stavebnice je kormidlo a příslušenství řízení, lodní šroub pro motor 380 (400), hřídel lodního šroubu, stěnová trubka a podrobný stavební plán. Povrchová úprava je ze samolepicích fólií, odolných proti vodě. Pro jízdu v kluzu postačuje ca 3/4 výkonu běžné „čtyřstovky“ na sedm článků o kapacitě 1200 mAh.

Vyrábí: JF Model Hobby, Praha

Prodává: Jaromír Filip,

U Poštovky 1149, 150 00 Praha 5

Cena: 399 Kč

Su-25



Publikace o stíhacím letounu Su-25 představuje na padesáti šesti stranách formátu A4 moderní stíhačku ruské provenience Suchoj Su-25 ve všech verzích. Publikace je doplněna množstvím černobílých i barevných snímků, náčrtů a schémat.

Vydal: Nakladatelství 4+, Praha

Prodává: Magnet-Press,
Vladislavova 26, Praha 1

Cena: 245 Kč

Pětiminutový epoxid



Rychle se vytvrzující epoxidová pryskyřice DEVCON (doba vytvrzení ca 5 minut). Za obal slouží dvojitá stříkačka s obsahem 20 g pryskyřice a 20 g tužidla. Manipulace s ní je snadná a lehce lze tudíž namíchat správný poměr 1 : 1.

Vyrábí: DEVCON, USA

Prodává: HVP Model,
Křesomyslova 12, 140 16 Praha 4

Cena: 99 Kč



◀ Jedním z neslavnějších tanků druhé světové války se stal střední tank T 34 sovětské výroby. Na snímku vidíme dva modely tanku - typ T 34/85 - v kamufláži polských a sovětských jednotek. Výrobem těchto „igrušek“ v přibližném měřítku 1 : 72 byla koncem osmdesátých let sovětská firma MLP/MIR z Minska.

Další dvě igrušky představují samohybkou SU-100 a další verzi „tčtycetčtyřky“ - T 34/76. ▶



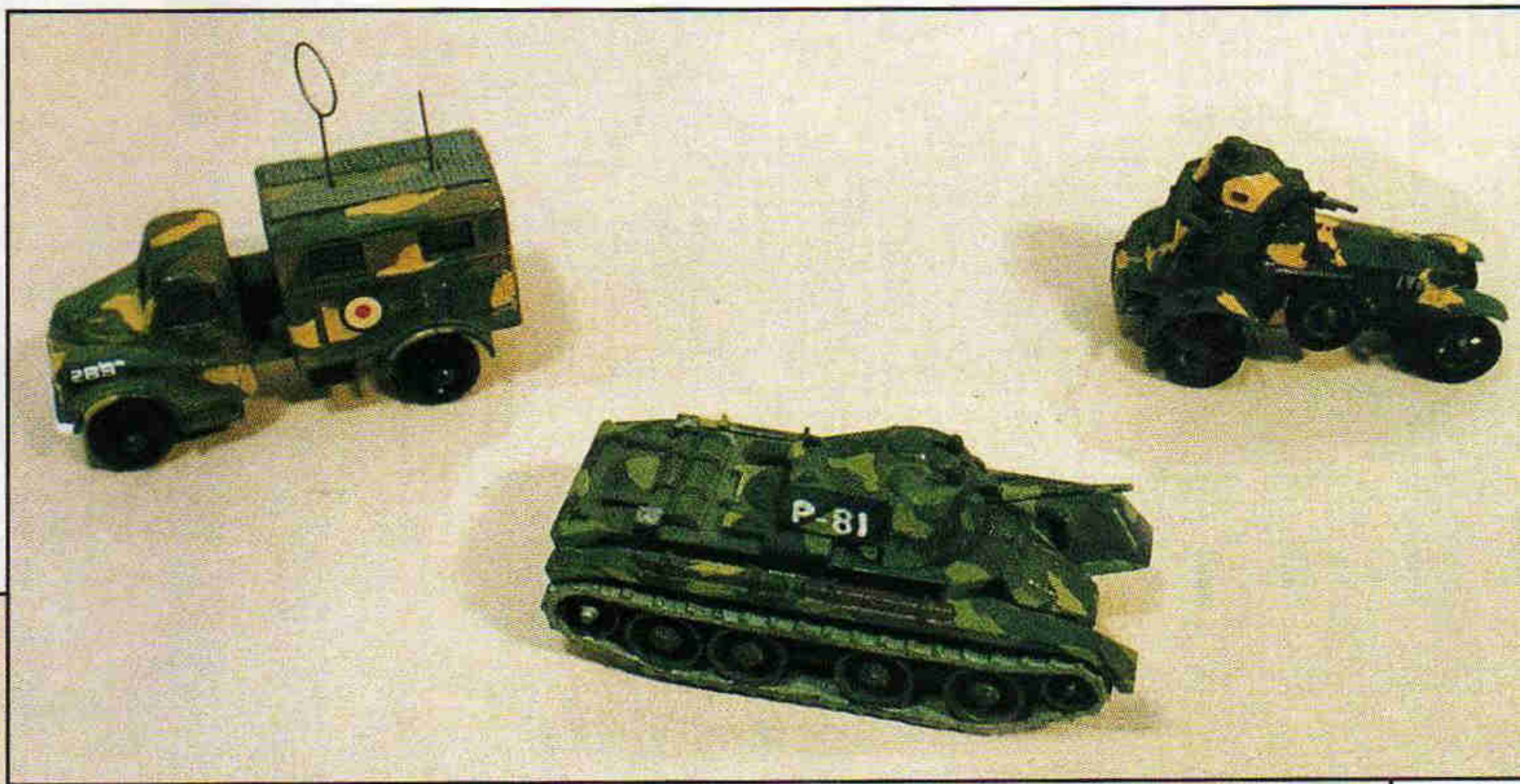
◀ Americké tanky dojely při osvobozování Evropy až do Čech. Z polských stavebnic (Estetyka) pocházejí dvě verze tanku Sherman v měřítku 1 : 72. Sherman M4 - klasický střední tank a Sherman M4 „Caliope“ - střední tank s raketometnými nástavci.

▼ Tyto tři modely jsou od tří různých výrobců. Vojenský radiovůz Austin Mk 2 (Lesney, Anglie), polský pancéřový automobil wz. 34 z roku 1936 (Hobby, Polsko), lehký sovětský tank BT-7 (MLP/MIR, bývalý SSSR).

V uplynulém měsíci si lidé na celém světě připomněli konec druhé světové války v Evropě. Bojová technika - naštěstí jenom v miniatuře - má mnoho příznivců také mezi modeláři a sběrateli. Připomeňme si snímky několika modelů vojenská vozidla, která už dnes patří k historii.

HISTORIE na KOLECH

Foto: M. Knaibl



▲ Tyto čtyři modely vojenských vozidel vyráběla v šedesátých letech anglická firma Lesney (Matchbox). Obojživelný automobil D.U.K.W., třínápravový pancéřový transportér „Saracen“ Troop Carrier (6x6), pancéřový automobil „Saladin“ Armoured Car (6x6) s kanonem ráže 76 mm, vyprošťovací automobil Scammell Breakdown Truck.

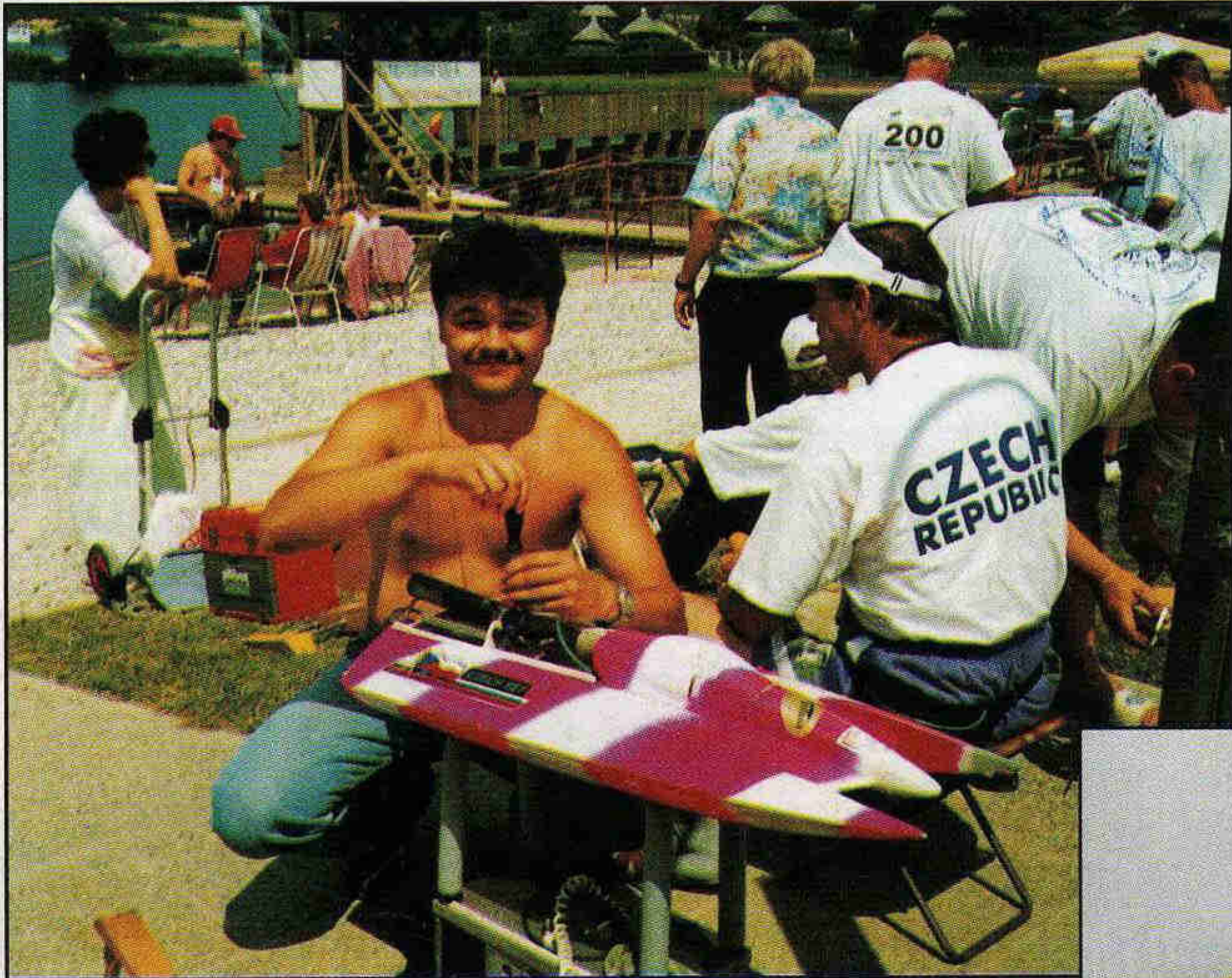
▼ I vojsko potřebuje pro přepravu svojí techniky vhodné prostředky. Ze série „Matchbox - Major Packs“ (1964) pochází tahač těžkých návěsů Thorneycroft „ANTAR“ s těžkotonážním návěsem Sankey, převážený tank Centurion je součástí soupravy, vše v měřítku 1 : 125. Na tahač Tatra T 141 se mnozí z nás jistě pamatují z běžného provozu. Tento model ve velikosti H0 vyráběla firma Espewe Modelle z bývalé NDR. Trailer je modelářským výrobkem, náklad tvoří známý americký polopás Half Track M3. Tento model ve velikosti H0 je z produkce rakouské firmy ROCO.





◀ RC elektrolet ing. Radka Vozky z Františkových Lázní má laminátový trup a rozpětí 1600 mm. Pohon obstarává elektromotor Speed 400 se sklopnou vrtulí 150x80 mm, sedm článků Robbe RSA 700 a spínač ASTRO 10. Při hmotnosti 650 g nejsou půlhodinové letové časy vzácností.

▼ Tunelový kluzák se kterým závodí ve třídě FSR-H 7,5 Vít Růžička z Moravských Budějovic. O škole lodního modelářství čtete na straně 5.



▲ Akrobatický RC model SHAMROCK 17 E je konstrukcí a stavbou ing. Víta Venkrbce z Kolína. K pohonu slouží elektromotor Speed 600 BB s baterií 9,6 V - 1400 mAh. Aparatura Graupner ovládá obě kormidla, křídélka a otáčky motoru.

▼ Model TATRA 111 v měřítku 1 : 32 je ukázkou, že neexistují hranice pro propracování detailů. O výstavě klubu NAUTILUS Proboštov se dočtete uvnitř časopisu.



▲ Dva sběratelské modely automobilů. Provedení kov a plast, měřítko 1 : 43, výrobce BEST Model, Itálie. Ferrari 365 P2 v provedení „Le Mans'65“ (start. č. 18), Jaguar „E“ Coupe v provedení „Le Mans'62“.



▶ VITTORIO VENETO, italská bitevní loď v měřítku 1 : 150 Václava Špičky, je opravdu špičkový model propracovaný do nejmenších detailů. Radiová souprava kromě pohonu a kormidel ovládá pohyby věží a osvětlení.

Foto: ing. R. Vozka, ing. V. Venkrbec, J. Lejsek, ing. L. Hanuška a archiv redakce