

Modelář

a modely

- **Openscale**
- **Volvo FH 12**
- **SAAB 105**
- **Chinook**
- **ISU-1225**
- **Figurky**
- **Nové vozy ČSD**





1 Mezi modely vrtulníků se mi zalíbil hasičský CH-54E v měřítku 1:72 Jaromíra Senfta



2 Pěkný model Milana Krmáče, nazvaný Tatra 805 Trial

3 Vpravdě univerzálním modelem, zařaditelným do několika kategorií, je dioráma Transport Jaroslava Michálka. Obsahuje v měřítku 1:72 lokomotivu s vagónem, letadlo, osobní i nákladní auto

4 Měřítko 1:144 hájil Karel Šindelka mimo jiné modelem Bf 109G-10

V polovině dubna se v Berouně uskutečnilo soutěžní setkání Kit show. Nutno podotknout, že letos bylo toto tradiční klání modelářů očekáváno s napětím, neboť dva minulé ročníky nepatřily k nejpovedenějším. Zřejmě si toho byli vědomi i pořadatelé, více se snažili, a tak se na setkání vzpomíná jako na vydařené.

Celkem bylo letos 13. a 14. dubna v Berouně k vidění více než 400 modelů v 19 kategoriích. Zatímco civilní letadla a modely v měřítku 1:144 asi nelákají, neboť tato kategorie musela být pro malou účast zrušena, a skomírá i obliba sci-fi, velký zájem byl o „bojové“ stroje v měřítkách 1:72 i 1:48, stejně jako o všechny druhy vojenské techniky. Nejpočetněji obsazenou kategorií (byť nerozdělenou podle věku jako v jiných oborech) se staly vrtulníky, kterých se sešlo 47.

mas



5 Vzpomínkou na minulost i žertem je policejní limuzína Trabant Bedřicha Franty

6 Tank Matilda postavený v měřítku 1:35 představil Miroslav Zada



Modelář

a modely

Měsíčník pro všechny modeláře
7 červenec 2002 ročník 53

Vydavatel: AEROMEDIA, a. s.
(IČO 25133322)

www.aeromedia.cz, www.letectvi.cz
v licenci Pražské vydavatelské společnosti

Adresa redakce: Modelář

Svobodova 1, 128 17 Praha 2

Tel.: (+420-2) 5731 0336

Fax: (+420-2) 5731 0335

E-mail: model@aeromedia.cz

Obchodní a inzertní oddělení:

Aeromedia, a. s., Baranova 38,

130 00 Praha 3

Tel./Fax: (+420-2) 22 71 88 14,

E-mail: obchod@aeromedia.cz

Rádkovou inzerci přijímá redakce

Zásilková služba a předplatné:

(02) 22 71 88 14

Šéfredaktor: Martin Salajka

(salajka@aeromedia.cz)

Redakční rada:

Ing. Lubomír Koutný a Ing. Bohumil Votýpka

(letadla), Jiří Kašpar (rakety), Jiří Lešek (lodě),

Tomáš Obermajer (železnice)

Objednávky a zvýhodněné předplatné:

Aeromedia, a.s., Baranova 31,

130 00 Praha 3

Tel.: (+420-2) 2272 5162,

E-mail: obchod@aeromedia.cz

Cena časopisu 45 Kč (64 Sk)

Celoroční předplatné 540 Kč/636 Sk za 12 čísel,

pololetní 270 Kč/328 Sk za 6 čísel.

Zvýhodněné předplatné pouze

u společnosti Aeromedia:

roční 444 Kč, pololetní 234 Kč.

Rozšiřuje PNS, Mediaprint, Tran spress, vybrané modelářské prodejny a další distributoři.

Distribuci, předplatné a inzerci pro Slovenskou republiku zabezpečuje:

Magnet-Press Slovakia s. r. o, P.O. BOX 169,

830 00 Bratislava, Slovensko

E-mail: magnet@press.sk

Objednávky do zahraničí přijímá

Aeromedia, a.s., nebo

PNS, Hvozďanská 5-7, 148 31 Praha 4

For the foreign subscription please write to:

Aeromedia, a.s., Baranova 31, 130 00 Praha 3,

Czech Republic

Tel.: (+420-2) 2272 5162,

E-mail: obchod@aeromedia.cz

One year subscription for Europe 38 Euro,

overseas 52 USD.

or PNS Hvozďanská 5-7,

148 31 Praha 4, Czech Republic

Distribuce: Česká pošta, s. p.,

Postservis OZ Přeprava.

Předtisková příprava:

Reprodukce Baroa s.r.o.,

Svobodova 1, 128 17 Praha 2,

E-mail: baroa@atlas.cz

Grafická úprava: Iva Bílková

Tisk: Polygrafia, a.s.,

Svobodova 1, 128 17 Praha 2

Redakci nevyžádané příspěvky se nevracejí.

© Aeromedia 2002

ISSN 1212-2866

Registrační značka: MK ČR E 2275

K TITULU: Pro každého máme něco - miniaturní model auta Audi A4, figurky německých lyžařů nebo tahač Volvo 12

4 Z vaší dílny

5 Kluby, kroužky, soutěže -----

6 Soutěže v raketovém modelářství

8 Openscale 2002

10 Historický větroň Albatros - 53

12 Elektrická motorová jednotka 425.95

13 Létání s RC modely

14 Stavíme funkční modely -----

17 Tahač Volvo FH 12

18 Erzherzog Ferdinand Max -----

22 SAAB 105 - nebezpečný agresor

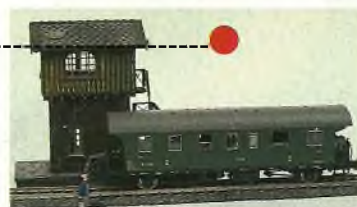
30 Nové vagóny ČSD -----

33 Němečtí lyžníci

34 Vrtulník Chinook pro modeláře

47 ISU-122S -----

52 Papírové modely



Všechno je jinak

Člověk může mít sebelepší vůli nabídnout čtenářům něco zajímavého, nového a užitečného, ale okolnosti se proti němu spiknou a všechno je úplně jinak. Tohle číslo časopisu Modelář je více povídkové a obrázkové, protože se naplno rozběhla soutěžní sezóna, a naleznete v něm méně výkresů. Příčin je několik, tou největší skutečností, že balíme, protože se redakce stěhuje.

Zachováte-li nám svou přízeň, posílejte od července příspěvky na novou adresu - redakce časopisu Modelář, Svobodova 1, 128 17 Praha 2. E-mailová adresa je stejná, telefonní spojení zveřejníme v příštím čísle.

A o čem máte psát? Pro nejbližší období uvítáme příspěvky věnované stavbě funkčních, plastických, papírových či jiných modelů letadel Messerschmitt Bf 108, Junkers Ju 52 a Sabre, aut Hummer všech podob, stejně jako cokoliv o vojenské technice, lodích a figurkách.

Martin Salajka



Roman Oravec ze Slovenskej Lupče létá s vlastnoručně postaveným modelem T-171, na kterém ovládá směrovku, výškovku, křídélka a motor



Miniaturní maketu letadla Taylor Cub F-2 postavil Ivo Červenka ze Sudkova. Model o hmotnosti 2,8 g, odpovídající kategorii Pistácio, pohání motor G1S na CO₂



Dalibor Kloc z Velkých Losin postavil podle plánu L. Walka model větroně Grunau Baby 2b v měřítku 1:7,5. Model má rozpětí 1809 mm, délku 816 mm a hmotnost 1070 g



▲ Představením rádiem řízeného modelu Beta uzavřel Ing. Vladimír Hajek v Leteckém modeláři 9/1961 seriál neúnavného průkopníka RC modelů Ing. Jana Hájiče, který v pěti pokračováních vedl modeláře, převážně neznalé v radiotechnice, při stavbě jednobáňové soupravy Beta. Vysílač byl ještě elektronkový s modulací, ale v přijímači zůstala subminiaturní elektronka pouze na vstupu, zbytek byl tranzistorový. Po čtyřiceti letech postavil Betu včetně funkční originální aparatury Ing. Pavel Marjáněk. Model poháněn motorem MK-17 má rozpětí 1300 mm, délku 850 mm a hmotnost 900 g

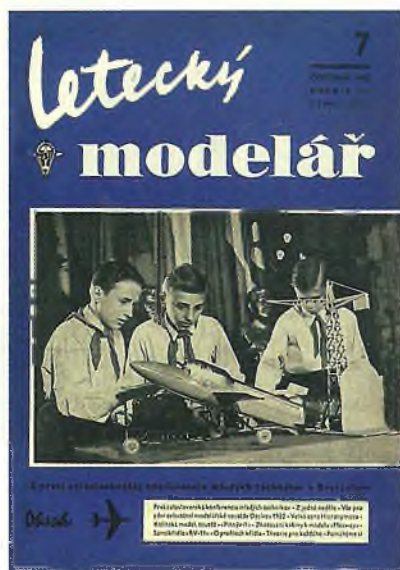
Papírový model pražské Zlaté uličky postavil v měřítku 1:1400 Michal Kavalier. Aby návštěvníci výstav viděli, co kvůli zmenšení není vidět, vystavuje s touto miniaturou také stejný model o poznání větší



S elektroletem Seva létá Stano Sekula, člen LMK Zvolen. Model má rozpětí 1600 mm, délku 1150 mm a hmotnost 620 g. Poháněn je motorem Speed 400 s regulátorem JES 110 a ovládán RC soupravou Futaba Sky Sport 4



Letecký modelář 7/1952



Padesát let starý sešit časopisu Modelář byl ve znamení referátů z jarních soutěží. Pro objasnění koloritu doby a stavu modelářství uvádím několik citátů a parafrazí: Velká cena Hieronymova v Mladé Boleslavi: „Přes značné množství startujících jsme viděli velmi zřídka model v letu“.

Tvrdohlavé, leč marné snaze upoutaných „akrobatů“ o zalétnutí loopingu doporučuje autor zvládnout přistání, za něž získají více bodů než za dva bezvadné přemety!

Kolínská soutěž zase tradičně probíhala v silném větru, takže „...bylo velkým utrpením dívat se, jak jeden model za druhým padal s přeraženým křídlem k zemi“.

Naštěstí si mohli kolínští týden předtím ještě celé modely prohlédnout na výstavě. Pod heslem „Radostně hučí vrtule vír - nechceme válku bráníme mír“ na ně z portrétů shlíželi i prezident K. Gottwald a generalisimus J. V. Stalin.

Velký plán na prostřední dvojstraně patří soutěžnímu samokřídlo RV-11 Ro-

berta Vahaly z Nového Jičína. Prostě samokřídlo se vším všudy. Dvojitě vzepětí, šíp 18°, aerodynamické křížení od MVA 301 přes Clark Y po NACA 0009, zkrucené od 0° do -7°!

Známy aerodynamik a propagátor samokřídla Ing. Dr. Hošek z toho měl určité radost, ale v nás tenkrát 80 překližkových, odlehčovaných žeber vzbuzovalo posvátnou hrůzu

Na poslední straně se po nějaké době znovu objevil modelářský komiks. Stručně k ději: Základní organizace ve Skalici nominovala Pepička do instruktorského kurzu. Nikdo se totiž sám nepřihlásil a Pepiček se jenom chabě bránil, že nikdy modely nestavěl.

V Ústřední škole v Liberci mu bylo lehké, z teorie i praxe měl pěkný guláš. Vysvobozením byla až cesta zpátky. Rodná Skalice, máma a její buchtý.

Poučení z finální bubliny: „Soudruzi vybírejte lépe!“

pam

• SOUTĚŽE • VÝSTAVY • SOUTĚŽE • VÝSTAVY • SOUTĚŽE •

X. JUBILEJNÝ SVETOVÝ POHÁR V BRATISLAVĚ

Piatoné poobedie 10. mája privítalo dažďom 35 súťažiacich z piatich krajín, ktorý prišli na X. jubilejný svetový pohár kozmických modelov Bratislava Cup 2002. Usporiadateľom bol tradične Modelklub luventa Bratislava, lietalo sa v Pezinku. Zároveň bola táto súťaž aj jednou z nomináčnych na tohtoročné majstrovstvá sveta v Sázenej.

V sobotu ráno už bolo počasie ako je treba. Po krátkom slávnostnom otvorení sa 25 pretekárov utkalo v prvej, najsilnejšie obsadenej súťažnej disciplíne - S6B (raketa streamer). V tejto kategórii sa už asi ťažko ukážu technické novinky, a tak viac-menej záleží na koho stranu sa prikloní šťastie a odlieta všetky tri kolá. Súťažil aj tretí z absolútneho poradia v minulom roku Poliak Jerzy Boniecki.

Vela termiky nebolo, a tak nakoniec nepišlo ani k rozlietavaniu. Po dobrom kotlíkovom guláši, podávanom priamo na mieste, sa pustilo 13 pretekárov do boja v kategórii S8E/P. Nechýbali ani prví traja z absolútneho poradia z minulého roka Gorka, Przybytek a Kolodziej.

Aj keď boli pretekári rozdelení do troch skupín, bol to duel Poliakov a Slovákov. Nakoniec do finále postúpili štyria Poliáci a domáci Michal Žitňan, ktorý mal nakoniec najlepšie nervy a zvíťazil. Aj tu sa neukázali žiadne novinky po konštrukčnej stránke, silnou stránkou Poliakov bola vylietanosti.

Večer boli na slávnostnom banketu vyhlásení víťazovia prvého letového dňa, výbornú zápravu ešte umocnili slovenskí hokejoví reprezentanti, keď vybojovali titul majstrov sveta.

V nedeľu ráno presne podľa programu prebiehali kategórie S9B (vírnik) a S7 (bodovalia maketa). V kategórii vírnik sa objavili novinky v konštrukcii rotorov, čo sa ukázalo opäť hlavne na dobrých výsledkoch Poliakov. V kategórii makiet súťažilo 11 pretekárov, prevládali Ariani, boli tu Saturny a nechýbal už tradične Sojuz T2 absolútneho víťaza z minulého roku Arnisa Baču z Lotyšska. Traja pretekári smolu a nepodarilo sa im predviesť platný štart, a tak v konečnom hodnotení bodovalo osem modelárov. Určite najefektnejšie štarty predviedli Arnis Bača spolu s Gabrielom Constantinescom.

Po odlietaní posledného kola bolo slávnostné odovzdanie cien a oficiálne zakončenie so želaním stretnúť sa opäť o rok.

MARIÁN JORÍK

VÝSLEDKY:

Kategória S6B: 1. Michal Filas, Polsko, 660; 2. Michal Žitňan, Slovensko, 567; 3. Pawel Janisiewicz, Polsko, 536;

Kategória S8E/P: 1. Michal Žitňan, Slovensko, 3868; 2. Dawid Zaluski, Polsko 3775; 3. Leszek Pienkowski, Polsko, 3704;

Kategória S9B:

1. Krzysztof Przybytek, Polsko, 685; 2. Jerzy Kolodziej, Polsko, 675; 3. Ryszard Gorka, Polsko, 515

DO KALENDÁŘE:

Modelářský klub Red Devils pořádá 9 ročník modelářské show. Údajně největší modelářská akce v Maďarsku se ve více než 40 soutěžních kategoriích uskuteční ve dnech **23. až 25. srpna** základní škole Zoltána Kodályho v Nyíregyháza, Vay Ádám krt. 18. Kategorie jsou rozděleny podle věku, první tři v každé kategorii získají diplomy a medaile, vstupní poplatek je 100 forintů.

Součástí doprovodného programu jsou rytířský turnaj, setkání husarů, návštěvy muzejních expozic setkání s piloty-veterány.

Kontakt na pořadatele: Ördögh J. Gábor, Hungary, Nyíregyháza, Selyem u. 25., H-4400 Tel/fax.: +36-42-500-961, GSM +36-20-94-38-506, e-mail: grafit2@axelero.hu

14. září se na veřejném letišti Benešov uskuteční **letecký den** s ukázkami všech možných skutčených letadel i obřích modelů. Současně proběhne pod názvem **Obří kotrmelce** soutěž obřích akrobatů kategorie RCM3X.

Kontakt na pořadatele: Vladimír Hadač, p.p. 48, 170 06 Praha 7, hadac@minfo.cz, www.benesov-info.cz

Ve dnech **3. a 4. srpna** se uskuteční v prostoru letiště **Rakovník** pátý ročník modelářského a leteckého dne **Model Air Show Rakovník**. Hlavní pořadatel akce Leteckomodelářský klub Rakovník ve spolupráci s Aeroklubem Rakovník opět připravují pestrý program složený z leteckých modelů, velkých letounů a množství dalších doprovodných ukázek, akcí a prezentací.

Kontakt na pořadatele: www.lmk-rakovnik.sf.cz, Ing. Jaromír Hoblík, Tel : 0723/900465, e-mail: jaromir.hoblik@valeo.com, Martin Kús, Tel : 0607/939776, e-mail: martin.kus@seznam.cz a Ing. Milan Hůla, Tel : 0608/377622, e-mail : mh.centrum@worldonline.cz

MISTROVSTVÍ ČR - LETOVICE 2002

Druhé kolo seriálu MČR raketových modelářů se uskutečnilo **27. dubna** v Letovicích na bývalém letišti ve Třebětíně. I když bývá návštěvnost klání vždy velká, letos předčila veškeré očekávání a podle ní je možné soudit, že to s raketýry v Čechách není až tak špatné. Přihlášeno bylo téměř padesát účastníků, nakonec se ukázalo, že mnohé odrazilo počasí (celý předchozí den pršelo), a tak celkový konečný stav byl 44 soutěžících.

Počasí nakonec neukázalo všechny své nepříznivé stránky, a tak „jen“ foukalo, byť dosti silně. V první kategorii, kterou byl padák, vítr ještě neměl tu „správnou“ rychlost. I rakety s neotevřenými padáky však zapsaly docela „slušné“ časy a pro mnohé již nebyly k nalezení, zejména, když ukončily jejich pouhý blízký les se vzrostlými stromy. Tato kategorie byla navíc zvláštní tím, že ač byla rozdělena na juniory a seniory, létali všichni na motory 2,5 Ns, jen senioři měli větší „kalibr“. I tak to byly jen samé úlety.

Uklidnění, nikoliv však větru, přinesla druhá kategorie - raketoplán. Je to kategorie pro mnohé velmi zálučná a až na vyložené profesionály v oboru si na soutěž obvykle každý přinese „něco“, co ještě nikdy nelétalo, a všichni čekají, jak to dopadne. Když „to“ letí, je to dobré, když naleť maximum, je to tip na plánek do Modeláře. Jenže žádný druhý raketoplán neletí stejně jako první, a tak to jde pořád dokola. Tedy s výjimkou profesionálů. Jak se poznají? Stačí prolistovat několik roků nazpět výsledkové listiny a zjistíte, že na špičce jsou stále stejní modeláři, jen si (spíše ze slušnosti) prohazují vzájemně

pořadí. Nadarmo nejsou nominováni na Mistrovství světa!

Třetí v pořadí soutěžního dne byla kategorie streamer. Ta by se dala charakterizovat velmi stručně: Kdo letěl vysoko, letěl i daleko a byl bez modelu, kdo letěl nížko, sice model našel, ale ve výsledovce byl také „nížko“. Někteří odvážlivci v této kategorii, stejně jako v padáku, naletěli maximum.

Když už se blížil podvečer, přišla na řadu nová, vysloveně technická disciplína - vírník. Ještě není vžitá, a tak se vyložené experimentovalo. Také soutěžících bylo poskrovnu, ke startovním rampám nastoupilo jen dvanáct odvážných. Každý do poslední chvíle tajil, kolik má rotor jeho modelu listů a jak „to“ vlastně funguje. Plány, podle kterých by se dal solidní vírník postavit zatím nevyšly téměř žádné, a tak se koncepce dělila na rotor „in“ s rotorem pěkně poskládaným a nebo „out“, s volně loženými listy rotoru místo trupu. První verze byla zjevně lepší. Nejlépe si vedl Robert Zych z Krupky, který se svým mnoholistým vírníkem naletěl i maximum. Bohužel je nemohl zopakovat, protože mu stejně jako všechny dobré modely uletěl a zůstaly mu jen experimentální s málo listy rotoru a tudíž i malým výkonem.

Všechna „bodovaná“ místa obsadili závodníci z Krupky, kterým sekundovali jen borci z Dalovic a Šenova.

Vzhledem k počtu přihlášených byla soutěž dlouhá a pořadatelsky velmi náročná. Vždyť u kategorie nejvíce obsazovaných (padák a streamer) připadl jeden start na každou minutu! Hlavní rozhodčí, kterým byl Ing. Pazour, zvládl soutěž bez-



Staronový předseda klubu raketových modelářů Ing. Evžen Souček si také zasoutěžil

chybně, později mu byl nápomocen pan Kuda. Na rampách se střídalo sedm časoměřických dvojic, které toho měly za celý den „plně oči“. Nepršelo, jen vítr bral přístřešky pořadatelů a závodníkům modely. Dobrou pohodu však vzít nemohl.

JIRÍ KAŠPAR
Foto autor

VÝSLEDKY:

Kategorie S3A (padák junioři): 1. Dlouhý Tomáš, Dalovice, 900 s, 2. Dlouhý Štěpán, Dalovice, 900, 3. Poleščuk Martin, Krupka, 845; **Kategorie S3B1/2 (padák senioři):** 1. Broný Pavel, Krupka, 1260, 2. Frýdl Antonín, Krupka, 1050, 3. Chalupa Jaromír, Šenov, 895; **Kategorie S4A (raketoplán junioři):** 1. Pavka Marek, Krupka, 337, 2. Budjač Viktor, Krupka, 235, 3. Dlouhý Štěpán, Dalovice, 220; **Kategorie S4B (raketoplán senioři):** 1. Pavka Bedřich, Krupka, 507, 2. Chalupa Jaromír, Šenov, 407, 3. Broný Pavel, Krupka, 206; **Kategorie S6A (streamer junioři):** 1. Broný Martin, Krupka, 340, 2. Pavka Marek, Krupka, 339, 3. Budjač Filip, Krupka, 317; **Kategorie S6B (streamer senioři):** 1. Pavka Bedřich, Krupka, 598, 2. Broný Pavel, Krupka, 475, 3. Zych Robert, Krupka, 403; **Kategorie S9A (vírník junioři):** 1. Pavka Marek, Krupka, 99, 2. Dlouhý Štěpán, Dalovice, 62, 3. Budjač Viktor, Krupka, 56; **Kategorie S9B (vírník senioři):** 1. Zych Robert, Krupka, 338, 2. Dlouhý Miloslav, Dalovice, 205, 3. Chalupa Jaromír, Šenov, 56 s

Celkový pohled - všechna startoviště plně obsazená



OBLASTNÍ PŘEBOR JIHOMORAVSKÝCH RAKETÝRŮ

Protože v Brně už není plocha pro modeláře, jaká kdysi bývala na letišti ve Slatině, dali si mladí raketoví modeláři jihomoravského kraje **14. dubna** dostaveníčko v Letovicích, kde raketomodelářský klub Letovice ve spolupráci s DDM Letovice uspořádal Oblastní soutěž ve dvou raketomodelářských disciplínách.

První kategorií byl padák 2,5 Ns. Za téměř úplného bezvětří se padáky vznášely nad poměrně malou letištní plochou a ni-

jak nezatežovali mladé soutěžící běžec-kými a orientačními výkony. Jen vítěz Marek Novotný z Letovic si pro svůj model, se kterým zalétl maximum, musel dojet asi na 200 m vzdálené pole, nad kterým také pravděpodobně jeho padák „chytil“ jakous, takous termiku. Ostatním se o maximum mohlo jenom zdát.

Raketoplán byl zajímavý už tím, že jej až na světélko výjimky, létali téměř všichni přihlášení. A také docela dobrými výkony, zejména brněnských účastníků, kteří

úspěšně zvládli sériovou výrobu a s raketoplány podobnými jako vejce vejci, obsadili všechna první místa.

Přeboru se zúčastnilo dvacet žáků, ale z celého jihomoravského kraje jen dva kluby, Letovice a Brno, což je málo.

VÝSLEDKY:

Kategorie S3A (padák): 1. Novotný Marek, Letovice, 341 s, 2. Trusík Vojtěch, Brno, 284, 3. Viktorin Miroslav, Brno, 230, Kučírek Filip, Brno, 230; **Kategorie S4A (raketoplán):** 1. Hopjan Tomáš, Brno, 157, 2. Brunner Aleš, Brno, 153, 3. Viktorin Miroslav, Brno, 152

CHODOVSKÁ CHMELNICE

Pod nově zavedeným názvem Chodovská chmelnice uspořádal v sobotu 5. května Klt klub Chodov 4 ve spolupráci s místním Kulturním a společenským střediskem setkání plastikových modelářů. Název nemá jen evokovat blízkost světoznámého úrodného trojúhelníku, kde se pěstuje nezbytná ingredience pěnívého národního nápoje, ale zejména soutěžní kategorii modelů letadel s výplety, jejíž první ročník se v sále KASS odehrával.

Stavitele modelů měli příležitost se utkat s kolegy a porovnat svou zručnost v mnoha kategoriích modelů letadel, vrtulníků, bojové pozemní techniky, silniční civilní techniky a dioramat. Všechny kategorie byly hodnoceny komisí modelářů systémem líbí - nelíbí s výjimkou 4. kola CMK modelářské ligy, kde jsou modely letadel v měřítku 1:48 a 1:72 bodovány podle pravidel SMČR.

V kategorii I.b (letadla 1:48) vytvořili trojblok členové 1. KPM Liberec a odsunuli ostatní účastníky soutěže mimo „medailové“ pozice, nejvýše vystoupal s precizně „otevřenou“ Štukou s nýtovaným povrchem Ing. Petr Dousek. Následovali jej Miroslav Jiskra s modelem

P-51B Mustang a Bf 109G-2 Ing. Michala Šourka.

V kategorii letadel I.c zaujal model torpédového bombardéru Královského námořnictva Fairey Albacore, s nímž zvítězil rokycanský modelář Stanislav Kreutzer nejen mezi dvaasedmdesátníky, ale i mezi „létajícími chmelnicemi“. V konečném pořadí modelů v měřítku 1:72 následovali dva zástupci děčínského klubu s modely německých stíhacích letadel z období druhé světové války, čímž potvrdili drtivou početní převahu druhoválečných strojů v obou soutěžních kategoriích bodovaných modelů.

Cena firmy Eduard byla udělena členovi KPM Unreal Petrovi Šamalovi, který soutěžil s modelem letadla Morane Saulnier Type L (Obr. 1).

V soutěžích líbí - nelíbí se stal nejúspěšnějším modelářem chodovský Pavel Schulda, který vyhrál kategorii letadel 1:32, vrtulových letadel 1:72 a kategorii vrtulníků. V kategorii vrtulových letadel velikosti 1:48 zvítězil Ing. Michal Šourek s Ju 52, v kategorii čtvrté s proudovým motorem Pavel Milota s modelem SR-71 (Obr. 3), budícím rozměry značnou pozornost. V kategorii letadel s proudovým mo-

torem v měřítku 1:72 se nejvýše umístil Václav Vopalecký s F-117 A.

Organizátoři soutěže odvedli poctivý kus práce, díky čemuž bylo setkání opravdu povedené.

Na závěr dodejme, pro případné zájemce o účast na příštím ročníku soutěže v Chodově, že se soutěžilo o atraktivní ceny věnované porcelánkou Thun, firmami CMK, MPM a Eduard, v divácké soutěži pak o bezesporu zajímavou cenu, kterou byla letenka na vyhlídkový let ultrajatem.

ZDENĚK FABÍK

POŘADÍ NEJLEPŠÍCH:

Kategorie I.b (letadla 1:48): 1. Petr Dousek, 1. KPM Liberec (Ju 87R-2 Stuka) 91,67b., 2. Miroslav Jiskra, 1. KPM Liberec (P-51 B Mustang) 84,33, 3. Michal Šourek, 1. KPM Liberec (Bf 109G-2) 80,17;

Kategorie I.c (letadla 1:72): 1. Stanislav Kreutzer, KPM Rokycany (Fairey Albacore) 83,67, 2. Zdeněk Fabík, KPM 95 DC-UL, (Fw 190D-9) 83,33, 3. Jan Pavlík, KPM 95 DC-UL (Bf 109F-6) 82,17;

Chodovská chmelnice: 1. Stanislav Kreutzer, Fairey Albacore (Obr. 2), 2. Michal Ovčáčík, Westland Wapiti Mk.V, 3. Jiří Brož, P-26 C (Obr. 4)



1



2



3



4



Gumou poháněný Grumman Avenger v měřítku 1:20 o rozpětí 826 mm perfektně postavil Tomáš Vostrádovský z Ústí nad Labem. Na soutěž přijel tradičně s ještě nezalétaným modelem, takže až 17. místo neodpovídá kvalitě modelu

OPENSACLE 2002

Jubilejní desátý ročník velké mezinárodní soutěže minimaket byl pro pořadatele mimořádně náročný již během příprav. Zahraniční účastníci byli tradičně ubytováni v krásném prostředí hotelu Neptun na brněnské přehradě, ale neméně tradičně někteří zapomněli poslat přihlášku. Rainer Gaggl z Rakouska tak činí každoročně, letos bez ohlášení přijel s manželkou a třemi dětmi, včetně šestitýdenního novorozence. Hotel však byl plný a jen díky mimořádným opatřením se nakonec jeden pokoj podařilo uvolnit...

V hotelu Neptun také klání začalo v pátek večer neformální společnou večeří a v sobotu dopoledne statickým bodováním minimaket. Opět bylo možné vidět spoustu krásných novinek. Mezi dvacetinkami bodovače nejvíce zaujal zbrusu nový krásný Grumman Avenger Tomáše Vostrádovského, mezi minimaketami na CO₂ a elektro pak nádherný plovákový stroj Hansa Brandenburg W.29 Američana Charlese Hilla a Nieuport Bébe Jaroslava Mana. Nejvíce parádních novinek tentokrát bylo v kategorii RC minimaket, kde velkou pozornost budily především Raškova akrobatická Avie 422 a dvoumotorový létající „amoletník“ Vought V-173 Tondy Alferyho.

Letová část již tradičně začala v sobotu odpoledne na letišti v Brně-Medlánkách. Od rána se na stejném místě létal krajský přebor žáků, a tak mládež měla po odlétání své soutěže možnost shlédnout špičkové minimakety v akci. Přišlo také mnoho diváků, kteří si o pořádání soutěže dočetla v místním tisku. Část z nich také navštívila prodejní stánky našich modelářských výrobců na ploše letiště.

Počasí bylo po předchozím větrném týdnu naprosto ideální, oblačnost chladila soutěžní zápal a velmi slabý jižní vítr modelům neškodil. Příznivých podmínek využili stavitelé **RC minimaket** k odlétání celé jejich soutěže již v sobotu. Vítězství

si vylétal Raška se spolehlivým Turbo Čmelákem, rovněž i jeho Avie 422 měla místo na bedně.

V kategorii **dvacetinek** jsem využil ideálních podmínek k nalétnutí dvou maxim se spolehlivou Kingcobrou, různá tvrdost svazků ze stejné šarže gumy ale způsobila, že první let favorizovaného dvoumotoráku MiG-DIS z ruky skončil předčasně, start ze země však již byl perfektní a tak jsem se přehledem usadil na prvních dvou místech průběžného pořadí. Na záda mi dýchal Petr Mikulášek s výborně létajícím Me 209, dobře létal i další dvoumotorák, Lockheed P-38 Zdenka Rašky.

Jirka Merta s úspěchem zalétal nové Arado Ar 96 v československých barvách, ale ještě větší šance na úspěch v soutěži měl jeho malý dvouplošník C-104. Sagittario Petra Koutného mělo vždy krásný motorový let, ale ten klouzavý nestál za nic, dobře létalo Caproni Ca-335 Petra Onemichla i jednoduchý Oscar Milana Luži.

V kategorii **M-CO₂ + elektro** naprosto suverénně kraloval Charles Hill z USA, jehož plovákový Zeppelin-Lindau (Dornier) CS-1 létal fantasticky, velmi dobře také krásné Aero 102 Petra Mikuláška a Nieuport Bébe Jaroslava Mana. Není divu, že právě oni po prvním dnu obsadili čelo soutěže.

V kategorii **Oldtimerů** bylo na Medlánkách tentokrát přes dvacet hezkých modelů, bratři Daňkové však se svými tvůrky létali jen v kategorii dvacetinek, i když splňují podmínky pro Oldtimery, také Vratislav Duba se svým nezalétaným modelem do soutěže nenastoupil. I tak bylo 17 soutěžních modelů mimořádnou účastí.

V prvním kole dosáhla maxima 90 s celá polovina soutěžících, v druhém kole stále ještě pět. Bylo zřejmé, že o místech na bedně rozhodne až rozlétávání v neděli.

Hned po odlétání posledních soutěžních letů se před klubovnou aeroklubu rozpoutala Airfield party, podporovaná dobrým jídlem, pivem, vínem, či jinými nápoji dle vlastního výběru. Zábava byla výborná, naprosto neformální, a tak jen několik málo fotbalových fanatiků se po půl deváté přesunulo do klubovny, aby u TV sledovali úspěch našich juniorů v semifinále mistrovství Evropy.

V noci přišel silný déšť, drobně přšelo ještě v 9 hodin, kdy měla začít druhá polovina letové části. Ředitel soutěže Jiří Nohel rozhodl, že začátek se odsouvá o hodinu a kola budou zkrácena na 90 minut. Bylo to správné rozhodnutí. V deset již nepršelo, začalo se létat a vše se pohodlně stihlo.

V kategorii **dvacetinek** Petr Mikulášek marně útočil na má dvě první místa v pořadí (k vítězství mi stačily lety ze soboty), pak dokonce ztratil i svoji třetí pozici ze soboty, když se před něj dostal Jirka Merta s perfektně létajícím modelem C-104.

Tomáš Vostrádovský měl v bezvětří problémy při startu z desky, jeho Avengeru moc chyběl palubní vítr... Bezvětří naopak prospělo malému Farchildu Japonce Ichira Yamady, stejně jako Oscarovi Milana Luži. Standa Černý si s pěkným výškovým MiGem I-222 udělal osobní rekord 35 s, ale éro přistálo do vysoké mokré trávy, potah silně povolil a správné seřízení bylo pro další lety pryč. Totéž platilo i o dvacetinkách jeho jmenovce Eugena Cerného z Francie, ten



Petr Onemichl z Ústí nad Labem v soutěži obsadil 7. místo. Caproni Ca.335 (M1:20, pohon guma) o rozpětí 655 mm, rovněž velmi pěkně postavené a celkem dobře létající

však sebou měl i letku polystyrénových Komárů, kterým vlhkost nevadí. Pan Cerný dělá velkou propagaci tomuto jednoduchému a po čertech létajícímu modelu, postavenému podle plánu v Občasníku.

V „kysličnicích“ pouze Rakušan Rainer Gaggl vylepšoval své sobotní výsledky, ostatní své minimakety ani nevybalili a pořadí na čele se nezměnilo. Neil Sommerin hezky létal jen pro radost mimo soutěž se svým P-51D.

Nejzajímavější souboje proto byly v kategorii Oldtimerů. Do třetího kola již nemohl nastoupit Petr Koutný, který si cestou z večerní párty zlomil nohu, zbývající čtyři opět spolehlivě zaletěli své maximum. Čtvrtý let byl Fly Off s maximem 180 s, což se v daných podmínkách zdálo nemožné dosáhnout. Nováček těchto soutěží, Petr Štastný, dosáhl tří maxim hned dvěma krásnými modely Felix a Wasp, dalším byl velký favorit Vlastík Šimek s Felixem, a uspěl jsem i já se Skřivanem. Petr odstartoval jako první, jeho Felix našel slabý spodek termické bubliny a uletěl dvojnásobné maximum. Pak odstartoval Vlastík Šimek a letěl 162 s, můj Skřivan zapasal 140 s a na konec desetiminutového pracovního času stačil ještě Petr odstartovat s malým Waspem za 162 s. O druhé a třetí místo se muselo ještě jednou rozlétať, při současném startu byl tentokrát šťastnější Vlastík Šimek.

Soutěžící, kteří se umístili v první polovině výsledkové listiny, použili ve velké většině (včetně vítěze) vrtule zhotovené podle výkresu L. Koutného, dříve již publikovaného u oldtimeru Favorit (například v Modeláři 2/2002) a ve dvou případech výborné vrtule Mirka Rohlena. Druhá, pohříchu méně úspěšná polovina, létala s vrtulemi plastovými, nebo s vlastními dřevěnými.

Následovalo rychlé zpracování výsledků na PC, jejich vytištění a pak již vyhlášení výsledků a předání hodnotných cen dotovaných sponzory, kterými byli Vilém Petřík, Hotel Neptun, Jiří Potenský, Bill Hannan, Clarke Smiley, Flying Styrokit a Dušan Sedlár. Velký dík patří také aeroklubu Medlánky, včetně obsluhy baru, a všem, kteří pomáhali tuto velkou soutěž zajišťovat, tedy i Standovi Černému za krásné diplomy.

Většina soutěžících se již nyní těší na Drcův memoriál, který se bude létat rov-



Avia B-35 (M1:20, pohon guma) Petra Daňka z Frenštátu je sice pěkně postavená, ale s ohledem na koncepci svého velkého vzoru také velmi těžko letově zvládnutelná



Z modelů méně známých předloh se objevil MiG I-222 (M1:20, guma, rozpětí 667mm) Stanislava Černého z Prahy

něž v Brně-Medláncích v září, hned v pondělí odpoledne po mezinárodní soutěži halových modelů Interscale, pořádané Tondou Alferym v Prostějově. Již dnes svoji účast potvrzují Rakušané, Britové, Francouzi, Američan i Japonci, zájem měli také Nizozemci a Belgičané, takže účast může být ještě větší, než na letošní soutěži.

Příští ročník Openscale však již bude mít zcela novou formu. Tato mezinárodní soutěž měla původně za úkol dokázat především zahraničním soutěžícím, že česká národní pravidla pro dvacetinky jsou přesná a vhodná jako mezinárodní pro FAI. Každý, kdo měl zájem, si to mohl sám během deseti ročníků vyzkoušet. O vhodnosti našich pravidel již není pochyb. Za uplynulých deset let se z Openscale stal ve světě uznávaný pojem. Je však skutečností, že na prvních místech se příliš často objevují stále stejná jména. To ubírá na zajímavosti a přitažlivosti sou-



Velmi pěknou maketu Messerschmittu Me 209 II (M1:20, pohon guma, rozpětí 547 mm) obvykle dokáže Petr Mikulášek z Brna přinutit k lepším výkonům. Tentokrát to stačilo na čtvrté místo



C-104 (M1:20, pohon guma, rozpětí 360mm) postavil RNDr. Jiří Merta z Brna velmi věrně včetně dobové patiny

těže hlavně pro začínající minimaketáře, kteří sice modely stavějí, rádi s nimi létají, ale soutěžit nechťejí.

Příště už nebude statické bodování v hotelu Neptun. Pouze ti, kteří budou chtít soutěžit o pohár elegance, vystaví své minimakety v klubovně na Medláncích. Každý soutěžící pak bude mít právo dát svůj hlas jednomu z modelů. Kdo získá nejvíce hlasů, tak získá také pohár. Další ceny mohou být uděleny za nejdelší let, účastníkovi z nejbližšího končin, nejmladšímu soutěžícímu... Počet startů ani počet minimaket nebude omezen.

Openscale pak bude především přátelské setkání a volné polétání všech přátel minimaket. Byrokracie bude omezena na nezbytné minimum, důležité je, aby byli všichni spokojeni. K tomu konec konců přispěje i další Airfield party, která se letos moc líbila.

LUBOŠ KOUTNÝ,
LMK Aviatik Brno
Foto I. Čerešňák

ALBATROS - 53

Historický větroň A2 z roku 1953

Po změně stavebních podmínek větroňů na severskou kategorii A2 jsem v roce 1952 postavil dva větroně A2 podle Albatrosu Čeňka Formánka. Upravené větroně A2 jsem podle roku vzniku nazval Albatros - 52 a Albatros - 521. Při soutěžním létání jsem zjistil, že Albatros - 52 je pro termické létání příliš těžký (500 g), proto jsem začátkem roku 1953 nakreslil a postavil lehčí větroň A2, který jsem nazval Albatros - 53.

Popis modelu (neoznačené rozměry jsou v mm):

Trup příhradové konstrukce obdélníkového průřezu ze smrkových podélníků 3x3 zakončovala hlavice slepená ze tří dílů topolového dřeva se schránkou na jemné dovážení v prostředním. Všechny přepážky jsou z lehké třívrstvé topolové překližky tl. 2. Po sestavení kostry na rovné desce byl celý trup polepen balzou tl. 1,5, startovací háček z hliníkového plechu upevněn vruty do smrkového hranolu 12x12.

Ovládací lanko směrovky je vedeno pod trupem v očkách ze spínacích špendlíků. Posuvná střední část nebyla na trup přilepena, upevňovala se gumou a při silnějším větru bylo možné ji posunout dozadu. Bočnice střední části, spodní deska a přepážky byly z letecké překližky tl. 2, výsuvný

jazyk z letecké překližky tl. 4 a horní část střední části byla polepená balzou tl. 1,5.

Horní část **SOP** opatřená profilem NACA 0009 má žebra z balzy tl. 3, náběžná část a lože VOP jsou zhotoveny z třívrstvé topolové překližky tl. 2, odtoková hrana z balzy 4x10 a střední svislé lišty ze smrku 2x5.

Po zhotovení a polepení mimo trup byla horní směrovka nalepená na horní plochu trupu. Spodní pevná část směrovky je vyřezaná z lehké třívrstvé topolové překližky tl. 2, vylehčená a polepená balzou tl. 0,8. Pohyblivá část směrovky je vybroušena z balzy tl. 3 do profilu a upevněna látkovými závěsy. Opět samostatně postavená byla na trup přilepená natupo a spoj zpevněn balzovými lištami 3x3.

Křídlo s osvědčeným profilem MVA 301 lomené do širokého W bylo uprostřed dě-

lené a nasazovalo se na výsuvné jazyky. Jeho nosníky byly smrkové, dva hlavní umístěné nad sebou o průřezu 3x5, zadní průřezu 3x3. Odtoková lišta je balzová 5x20, náběžná rovněž balzová 6x10, podepřená balzovou lištou 3x5. Středová žebra jsou z letecké překližky tl. 2, ostatní z vylehčené překližky tl. 0,8 a v místě lomení z balzy tl. 3. Střední křídla jsou oboustranně polepené balzou tl. 1,5, koncové obloučky vybroušené z balzy tl. 3.

Hlavní nosník **VOP** tvoří dvě smrkové pásnice 2x5. Všechna žebra jsou z balzy tl. 1,5, náběžná lišta z balzy 5x7 a odtoková z balzy 3x15. Koncové obloučky jsou vybroušené z balzy tl. 3, střed VOP upevňované gumou je polepen balzou tl. 1,5.

Povrchová úprava

Křídlo modelu bylo potaženo hnědým papírem kablo a dobře vylakované čirým nitrolakem, VOP potažena světle hnědým tenčím papírem kablo a též dobře nalakované čirým nitrolakem. Trup a směrovka byly nastříkány červeným nitrolakem.

ALOIS ŠILD
Výkres autor



Národním barvám zůstal se svou stříbřitou Pragovkou E-39, věrný Jiří Zelený z Brněnce



Legendární palubní letoun Grumman F-14 Tomcat v měřítku 1:48 Ing. Bohumila Řády

O ŠTÍT MĚSTA JIHLAVY

Neoficiálním přeborem kraje Vysočina se stala letošní veřejná kitaráská soutěž o pohár „Štít města Jihlavy. Uskutečnila se v sobotu 20. dubna v místním DDM a mimo „místních“, se jí zúčastnili také modeláři z Brna, Brněnce a Bánovic nad Bebravou. Bohužel pouze senioři, junioři se - stejně jako před rokem - nedostavili.

Přesto, že do každé ze seniorských kategorií (I/1.b a 1c) bylo přihlášeno shodně deset soutěžních modelů, rozhodčí lehkou práci rozhodně neměli.

Mezi vrtuláky, rourami, šlehači a také jednou chmelnicí museli vybrat svého fa-

vorita i diváci, kteří přicházeli i přes deštivé počasí v průběhu celé soutěže.

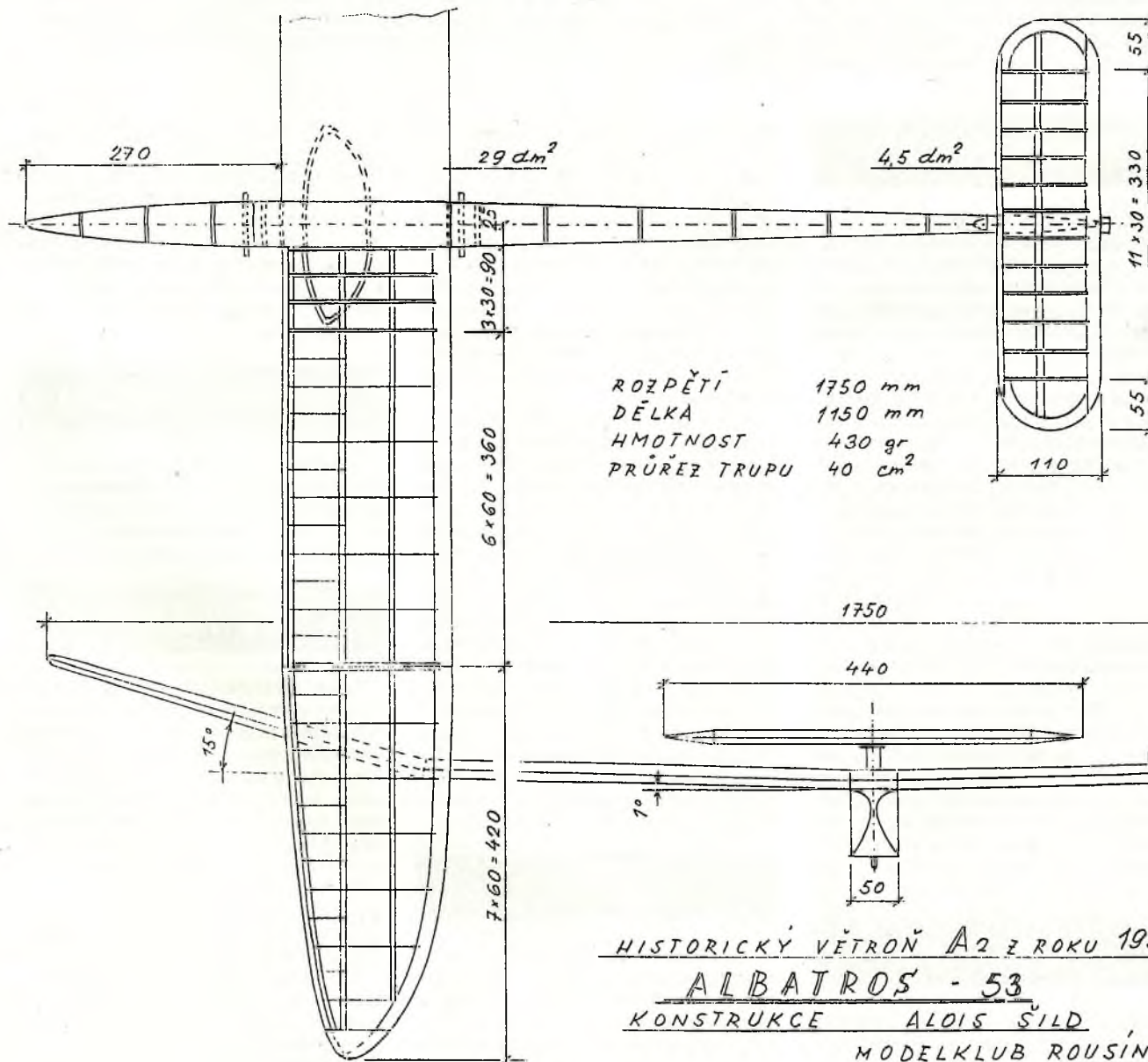
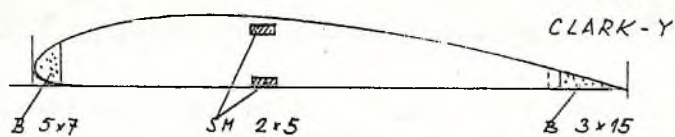
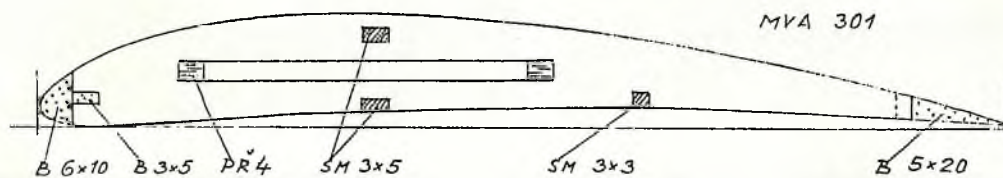
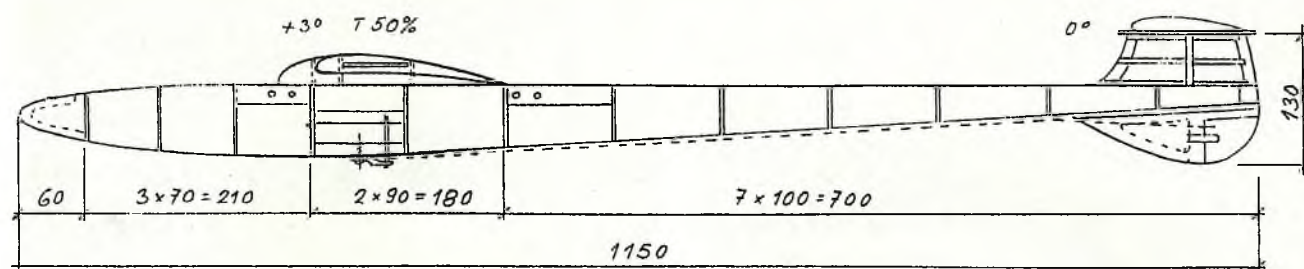
Bylo na co se dívat a lze říci, že toto klání nevybočilo ze solidního zdejších akcí posledních let.

Závěrem nezbyvá než poděkovat všem sponzorům a krajskému městu Jihlavě za podporu a jihlavskému Domu dětí a mládeže za poskytnuté prostory. A také pozvat všechny kytáře, hlavně ty neorganizované, na další soutěž pořádanou KPM Jihlava již letos 26. října. Zaměřeno bude, mimo jiné, na „Mezky“.

MILAN VORÁČEK
Foto autor



Pavel Zmeškal z Pelhřimova zvítězil s modelem Messerschmittu Bf 109E-3 v měřítku 1:48





ELEKTRICKÁ JEDNOTKA 425.95

Tatranské elektrické železnice používali doteraz na osobnú prepravu 17 kusov elektrické jednotky rady 420.95 vyrábané firmou Tatra Smíchov v rokoch 1968-1970. Tieto jednotky boli riešené ako trojdiele skrine na štyroch dvojnápravových podvozkoch systému Jakobs so všetkými nápravami hnacími. V súčasnosti ich nahrádzajú nové jednotky rady 425.95, určené na prepravu cestujúcich na horských tratiach Tatranských elektrických železníc. Ich koncepcia vychádza z klbovej jednotky so zníženou podlahou GTW 2/6. Sú vyrábané v počte 14 kusov v ŽOS Vrútky konzorciom firiem Stadler Fahrzeuge AG a Bombardier (ex. Adtranz) a ŽOS Vrútky a.s. Prvá jednotka prišla do Popradu v polovici októbra 2000.

KONCEPCIA

Elektrická jednotka pozostáva z troch častí: dvoch koncových hliníkových vozňov pre cestujúcich a stredného hnacieho dielu s prechodovou uličkou širokou 700 mm. Skrine sú spojené bezúdržbovými gumovo-ocelovými kĺbami, ktoré prenášajú ťažné a brzdné sily od pohonnej časti. Sústreďenie pohonných agregátov oddelené od priestoru cestujúcich zaručuje, že hluk v priestore pre cestujúcich pri max. rýchlosti nepresiahne 70 dB. Jednotka je nízkopodlažná a tým je dosiahnuté príjemné nastupovanie z úrovne nástupného ostrovčeka. Moderný veľkopriestorový interiér je vybavený 88 pevnými a 20 sklápateľnými sedadlami. Sú tam tiež inštalované držiaky na prepravu bicyklov, lyží, alebo inej batožiny. Ergonomické sedadlá sú pripevnené na bočnú stenu konzolovým držiakom, čo umožňuje jednoduché strojné čistenie interiéru. V jednotke je inštalovaný elektronický informačný systém so svetelným a zvukovým oznamovaním jednotlivých staníc. Pneumatické vypruženie na hnaných podvozkoch udržiava konštantnú výšku skrine nezávisle od zaťaženia. Kabína rušňovodcu je klimatizovaná. Bezpečnostný softwarový systém nedovolí prekročiť rýchlosť 88 km/h. Výmena hnacej jednotky (stredný diel) je možná do štyroch hodín.

PODVOZKY

Hnací podvozok s motormi vychádza z osvedčených podvozkov vozidiel typu GTW 2/6. Nemá však rám a je preto

možné kompaktné usporiadanie s dobrou prístupnosťou pri údržbe. Dva trakčné motory sú spojené a zavesené v strede podvozku pomocou sférického gumového kĺbu a kyvného ramena. Ťažné a brzdné sily sa z podvozku na rám prenášajú pomocou tahovo tlakovej tyče. Vypruženie je zabezpečené štyrmi flexicoilovými pružinami. Skrine nápravových ložísk sú navzájom spojené spojovacou tyčou. Hmotnosť podvozku s motormi je 5700 kg. Priemer kolies 750/690 mm (nové/opotrebené).

Vzduchom odpružený bežný podvozok (bez motorov) bol špeciálne vyvinutý pre ľahké regionálne vlaky. Má radiálne nastavenie dvojkolesí pre optimálny prechod oblúkom koľaje. Tým je dosiahnuté zníženie opotrebovania kolies a koľajníc a nižšia hlučnosť. Rám podvozku je tvaru H a je torzne deformovateľný, čím dopĺňa účinok primárneho gumového vypruženia. Každé dvojkolesie je priečne aj pozdĺžne vedené v tzv. "brzdovom vozíku". Sekundárne vypruženie je realizované vzduchovými pružinami v sérii s pružinami s gumenou nárazkou. Týmto usporiadaním dochádza k odfiltraniu nízkych frekvencií a zníženiu hluku vo vozidle. Regulácia výšky podlahy sa vykonáva regulačnými ventilmi na spodku skrine. Hmotnosť podvozku je 2200 kg a priemer kolies 660/600 mm.

BRZDY

Jednotka má štyri brzdivé systémy. Mikroprocesorm riadená elektrodynamická prevádzková brzda účinkuje na hnacie nápravy počas priebežného brzdenia v klesaniach a pri spomaľovaní. Mechanická kotúčová elektropneumatická

brzda na všetkých nápravách spolupracuje s elektrodynamickou a zaisťuje aby nedochádzalo k šmykom. Na hnacom podvozku sú dve parkovacie pružinové brzdy, na bežných po jednej. Nahrádzajú ručnú mechanickú brzdu. Elektromagnetická koľajnicová brzda je umiestnená na každej strane vozidla medzi hnacími nápravami na strednej časti vozidla. Služí ako núdzová.

TRAKČNÉ MOTORY

Vzhľadom na náročné klimatické podmienky v oblasti Vysokých Tatier a vysokú spoľahlivosť sú použité trojfázové asynchrónne motory s kotvou nakrátko. Statorové vinutie je zapojené do hviezdy.

PREVÁDZKA

Nová Elektrická vlaková jednotka radu 425.95, určená pre Tatranské elektrické železnice, počas desaťdňovej skúšobnej prevádzky bez cestujúcich najazdila 1500 kilometrov a preukázala vysokú spoľahlivosť a vynikajúce jazdné i trakčné vlastnosti. Do pravidelnej prevádzky bude zaradená už od nového grafikonu, ktorý začne platiť v júni tohto roku. Pre TEŽ sa plánuje vyrobiť ďalších štrnásť rovnakých vlakových jednotiek, pričom do prevádzky budú nasadzované postupne každý mesiac.

ŽSR plánujú nákup ďalších šiestich motorových jednotiek tejto koncepcie normálneho rozchodu pre regionálnu trať na severe Slovenska.

ANDREJ LANG, foto ŽOS Vrútky a.s.

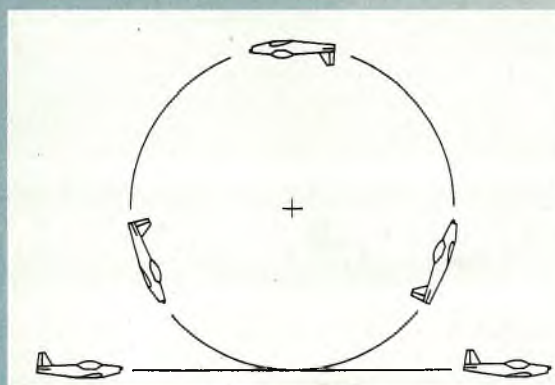
TECHNICKÉ ÚDAJE

Rozchod	1 000 mm
Maximální rychlost na tratiach TEZ	80 km/hod
Rychlost při trvalom výkone	30-80 km/hod
Maximální šířka jednotky	2 700 mm
Max. výška skrine od temena kolaže	3 500 mm
(so spusteným a zaisteným zberačom)	
Dĺžka hnacieho vozňa	3 100 mm
Dĺžka hnaného vozňa	14 312 mm
Dĺžka jednotky cez čelníky	32 364 mm
Rázvor hnacieho podvozku	1 800 mm
Rázvor bežného podvozku	1 600 mm
Maximálne stúpanie	75 %
Usporiadanie náprav	2'Bo'2'
Menovité trolejové napätie	1 500 V =



XII. časť LÉTÁNÍ s RC modely

JIŘÍ PLAČEK



Než započneme s nácivkem prvního akrobatického obratu, je velmi důležité si uvědomit rozdíl mezi létáním akrobacie s rádiem řízeným modelem a skutečným letounem. Vyplývá především z nižší hmotnosti modelu a z toho plynoucí jeho menší setrvačnosti. Naopak rychlostí se mohou některé rychlejší modely při létání akrobacie přiblížit skutečným letounům, jako je například Z-526 nebo Z-142. Pokud chceme zalétnout akrobatické prvky realisticky a elegantně, musíme počítat s rychlejšími reakcemi modelu na zásahy do řízení.

Přemet, v angličtině looping, patří k základním obrátům. Je vůbec nejstarším akrobatickým prvkem, který se s letadly létá. V počátcích letectví jej dokázaly zalétnout například již některé stroje Blériot. Co se obtížnosti týče, patří sice přemet k jednodušším obrátům, ale jeho náročnost se prudce zvyšuje se snižováním výšky, ve které jej létáme. Zalétnout několik přemetů po sobě nízko nad zemí již vyžaduje značnou pilotní praxi.

Pro nácivku přemetu vystoupáme s modelem do bezpečné výšky (ale do takové, ve které bezpečně vizuálně kontrolujeme jeho polohu) a srovnáme jej do horizontálního letu přímo proti větru (pokud nějaký vane). Vítr nám může pomoci uvést do přemetu motoricky slabší modely, protivítr také pomáhá v závěrečné

fázi obratu při jeho vybírání. Pokud máme model přesně srovnaný, dáme plný plyn a přitáhneme výškové kormidlo. Velikost přitažení je závislá na mnoha faktorech: Jsou to velikost a citlivost výškového kormidla, hmotnost modelu, jeho rychlost a celková koncepce. Velikostí výchylky výškového kormidla určujeme také poloměr přemetu.

Po uvedení modelu do přemetu je třeba obvykle v horní a dolní fázi tohoto prvku o něco zmenšit výchylku výškového kormidla. Pokud máme ovládaný otáčky motoru, snažíme se manipulací s plynem udržet ve všech částech přemetu konstantní rychlost.

Uhně-li někam model v některé fázi přemetu, korigujeme to křídélky, případně směrovým kormidlem. Uhýbání může způsobovat jednak turbulence, jednak chybná geometrie modelu, případně i nedostatečná rychlost v některé fázi přemetu. U modelu s méně výkonným motorem nebo u věttroně musíme vstupní rychlost zvýšit potlačením výškového kormidla. Častou chybou, které se piloti dopouštějí, je naklonění obratu směrem na sebe. Je to způsobeno tím, že se piloti snaží vidět model neustále v přesném bokorysu na vrcholu přemetu, tudíž model nemůže mít křídlo ve vodorovné poloze. Tato chyba je tím větší, čím větší je poloměr přemetu a čím blíže k sobě jej pilot letí.

Další chybou je přílišné utahování přemetu. To má za následek prosedání modelu, případně pád, ať už klasický, nebo po křídle. Pokud jsme v okamžiku odtržení proudnic na křídle korigovali dráhu letu směrovým kormidlem, může model spadnout i do vývrtky. Přílišným utahováním přemetu může také u poddimenzovaných modelů dojít k jejich destrukci.

Velikost poloměru přemetu je závislá na rychlosti modelu, jeho hmotnosti a z toho plynoucího plošného zatížení, ale také na použitém profilu křídla. Obecně platí, že s modelem se symetrickým profilem nelze zalétnout přemet o tak malém poloměru, jako s modelem opatřeným nosným profilem s rovnou spodní stranou.

Po dokončení přemetu srovnáme model do horizontu výškovým kormidlem. Správně zalétnutý přemet je zakončen tam, kde byl započat. Nácivkem přemetu se naučíme pracovat správně a citlivě s výškovým kormidlem, což se nám bude hodit ať už při běžném létání, nebo při nácivku dalších obrátů. Přesto, že přemet patří k obrátům jednodušším, působí jeho správně zalétnutí velmi efektně a impozantně. Způsobem, jakým přemet zalétneme, také dost prozradíme o svém pilotním umění, počtu nalétnutých hodin a citu pro pilotáž.

Kresba autor
(Pokračování)



STAVÍME FUNKČNÍ MODEL Y (2)

Máme několik možností podle čeho budeme model stavět. Buď máme stavební výkres ve skutečné velikosti, nebo zmenšený plánec v časopisu, případně se nám zalíbilo éro kamaráda ke kterému žádný plánec neexistuje. Asi nejdůležitější je mít nakreslený profil křídla. Pokud jsou v časopise nakresleny profil křídla a žebra ve skutečné velikosti, okamžitě se můžeme pustit do stavby.

ZAČÍNÁME STAVĚT

Základními pomůckami jsou velký stůl a velký balicí papír, který na stůl upevním lepicí páskou. Pak se rozhodneme jak velký bude model, tedy kolikrát budeme podklady zvětšovat. Po této rozvaze si jak na plánu, tak na balicím papíru nakreslíme středovou čáru trupu a od ní nahoru i dolů, doleva i vpravo nakreslíme rastr čar vzdálených od sebe jeden centimetr.

Posuvným měřítkem (nonius) přenesíme každý centimetr odměřený na plánu v příčném zvětšení na balicí papír. Například 1 cm na původním plánu jako 3 cm na našem stavebním výkresu. Vcelku pohodlně tímto postupem zvětšíme celý plán.

Jde také zajít do kanceláře architekta a tam si nechat za peníze podklad zvětšit. Podle mne to však není přesně to ono. Středové a koncové žebro zvětšují pantografem.

ŠIROKÁ PRKÉNKA

Nejprve si slepím prkénka potřebné šířky. Pokud nekoupím již obroušenou balzu, ohladím prkénka tl. 2 mm na brusce (Obr. 1). Prkénka položím hranami k sobě na široký dveřní práh, nahrazující pracovní

desku, a přišpendlím je na obou koncích prahu. Špendlíky umístím tak daleko od místa spoje, abych spáru mohl přelepit tenkou hnědou lepicí páskou. Pak prkénka v místě spoje zlomím do špičaté „střechy“ a vpravo do zlomu lepidlo Dispercol M (vyrábí Druchema Praha) po celé délce spoje. Položím je na stůl, až se lom sevře přebytečné lepidlo setru hadrem. Stavební plán položím na větší, alespoň 3 - 4 cm tlustou, pevnou a hlavně rovnou desku, přes něj natáhnu tenký průhledný igelit (prodává se v drogerii na zakrytí nábytku při malování) a vše lepicí papírovou páskou zespoda přilepím k desce. Dalším krokem je nařezání balzových lišt z prkénka o tl. 1 cm. Nepoužívám balzorez ale cirkulárkou na kterou pomoci stolku nebo několika kapkami sekundového lepidla připevním vodící lištu. Postup je zřejmý z obrázků.

STAVBA KORMIDEL

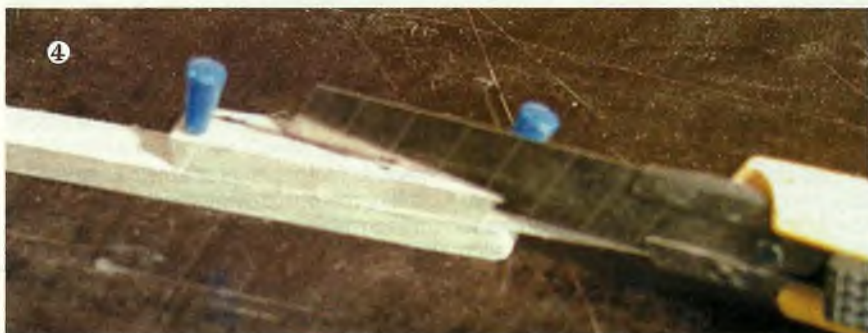
Nevím proč, ale model začínám stavět kormidly. U menších modelů podélné, příčné a šikmé lišty stačí obrousit a potáhnout papírem nebo nažehlovací fólií (u modelů o rozpětí křídel kolem 2 m potahuji kormidla z obou stran tenkou obroušenou balzou. Slepená prkénka položím na pracovní desku, tou lepší stranou s izolací dospod a namaluji si na balzu, kde bude která lišta. Spodní plát balzy by měl být tak veliký, aby se na něj vešla celá výškovka bez kormidel.

K podložce přišpendlím obvodové lišty, které spojuji přiměřeným množstvím řídkého sekundového lepidla. Ostatní lišty můžeme lepit Kanagomem, nebo Disper-

colem (M). Tak přilepíme dovnitř nosník a mezi ně těsně nařezané žebrové lišty. Stejným způsobem postupujeme u směrovky. Mezi lištami konce výškovky a kormidel necháme mezeru asi 1,5 mm, abychom je po obroušení modli od sebe odříznout.

Zadní nosník stabilizátoru (přední části vodorovné ocasní plochy) musí být tak široký, aby se sem vešla ocelová struna průměru 3 mm, zasahující do čtvrtiny každé poloviny stabilizátoru a ještě musí zůstat místo na uchycení pantů. Struna zabraňuje zlomení výškovky při nárazu modelu do země. Původně jsem stabilizátor





ukončoval 3 mm tlustým páskem překližky na výšku, ale je to málo. U modelu o rozpětí kolem dvou metrů už je hmotnost širší lišty zanedbatelná. Podobně postupují také u směrovky, kdy je struna zakotvena v bočnicích trupu.

Přední část křídélek, kde budou páky ovládání, vyplním balzou, abych nemusel páky šroubovat, ale mohl je zapustit a zadlabat (Obr. 2).

Směrovku stavím podobně jako výškovku spojenou spodním balzovým plátem s kýlovkou a díl také vcelku obrousím. Přesahující balzu kolem lišty oříznu a ponechám přesah asi 3 mm. Odtokovou hranu kormidel obrousím až skoro do ostří, náběžnou část trochu ohladím.

Nyní mám plát balzy slepený ze dvou, či více prkének a na něm přilepené lišty, včetně konstrukce křídélek. Vezmu si malý nový plátek lámacího nože a všechny lišty velice opatrně ořežu, abych si usnadnil broušení. Brousím tak, že odtoková strana kormidel je asi 1 cm od hrany podložky, což ji chrání před probroušením, a vibrační brusku opatrně přejíždím po celé ploše. Potom hrubým brusným papírem na prkénku brousím povrch tak, aby se materiál výškovky ke konci zužoval. Je třeba počítat s tím, že na konstrukci ještě musíme přilepit horní krycí plát balzy, a necháme tloušťku materiálu takovou, abychom do něj mohli zadlabat pant.

Slepením obroušených prkének připravíme plát na potažení výškovky včetně kormidel, respektive svislé ocasní plochy

se směrovkou. Kostru natřu Dispercolem (u odtokových hran nešetřím lepidlem, nemusím pak laminovat, položím na vrch připravený plát balzy a po obvodu i v místě nosníků spojení zajistím špendlíky zapíchanými ve vzdálenosti asi 3 cm od sebe. Snažím se o lepší spojení dílů jejich zatížením není dobré, lepidlo pak hůře schne.

Po zaschnutí lepidla vše ořežu, znovu obrousím a odříznu kormidla od výškovky (šterbinu mezi vlepenými nosníky najdu při pohledu proti světlu žárovky). Panty zadlabu stejně jako u křídla pomocí přípravků (Obr. 3). Mezera mezi stabilizátorem a kormidly, respektive kýlovkou a kormidlem, musí být co nejmenší. Spodní hranu nosníku kormidla podbrousíme do úkosu, aby se mohlo kormidlo dobře sklápat. To je důležité používat-li křídélka také jako vztlakové klapky.

Při stavbě kormidel lepíme lišty vnitřní konstrukce na plát balzy obroušený na tl. 0,8 až 0,9 mm. Po dokončení všech úprav uvnitř konstrukci uzavřeme plátem balzy o nějakou desetinku milimetru vyšší tlustším, který pak obrousíme.

U menších letadel poháněných motorem o objemu do 10 cm³ a rozpětí kolem 2 m je možné výškové kormidlo ovládat společně jednou pákou, nebo každou polovinu kormidla opatříme vlastní pákou, kterou pak ovládáme balzovým nebo smrkovým táhlem, na jehož konci jsou dva dráty (z výpletu kola) o průměru 2 mm spojené do tvaru písmene Y.

Na koncích drátů musíme očkem o prů-



měru 2 mm vyřezat závit. Jde to celkem snadno. Nejprve zahrotyme konec, pak drát upneme pevně do vrtáčky, naolejujeme (má se používat lněný olej) a pomalým chodem vrtáčky vyříznou asi 1,5 cm dlouhý závit.

Než uzavřu dno trupu, vše si vyměříme a doladíme umístění jednotlivých součástek. Po dokončení trupu, nebo u koupeného staršího modelu, ukládám vodící dráty v místě trupové bočnice do bowdenových pouzder dlouhých asi 6 až 7 cm. I u velkých modelů zabírá takové uložení jakémukoliv chvění křídélek.

Při stavbě kormidel lepíme lišty vnitřní konstrukce na plát balzy obroušený na tl. 0,8 až 0,9 mm. Po dokončení všech úprav uvnitř konstrukci uzavřeme plátem balzy o nějakou desetinku milimetru vyšší tlustším, který pak obrousíme.

ZÁVĚSY

U směrovky obrousíme nosník v přední části z obou stran tak, aby se mohla volně otáčet vpravo i vlevo. Do všech kormidel zadlabu závěsy (panty) a vyzkouším jejich funkci. Zejména dávám pozor, aby přední strana kormidel nebyla vyšší (tlustší) než proti ní ležící strana stabilizátoru nebo kýlovky.

Do kormidel zahlubím otvory pro panty velmi úzké, téměř těsné, neboť závěsy lepím kyanoakrylátovým lepidlem, v zadních stranách pevných ploch zhotovím otvory větší a závěsy lepím pětiminutovým epoxidem zředěným methyloalkoholem s příměsí pudru, abych prodloužil dobu tvrdnutí a měl čas vše řádně usadit a zafixovat pomocí špendlíků.

Při lepení závěsů do kormidel musí špendlík závěs přesahovat alespoň o 0,8 až 1 cm, aby jej bylo možné v případě potřeby odštlpnout. Konec (asi 2 mm) mírně ohneme, aby se špendlík z pantu nevyvlékl a abychom mohli v případě potřeby kormidlo demontovat.



Do kormidel lepím závěsy tak, že namažu špendlík i se středovou částí pantu olejem, do štěrbin v křídélku nakapu husté sekundové lepidlo a pant rychle a správně usadím. Během dvou sekund s ním již nehne. Pokud se nám dílo nezdařilo, nezbývá, než vytáhnout špendlík, zachránit vyčnívající druhou část závěsu a zalepenou část očkem pistolové pájky vytavit. Závěs můžeme také vydolovat vrátkem o průměru 0,8 mm.

Po vlepení závěsů všechna křídélka usadím, zkontroluji jejich funkci, zvláště zda nepřesahují přes odtokovou část.

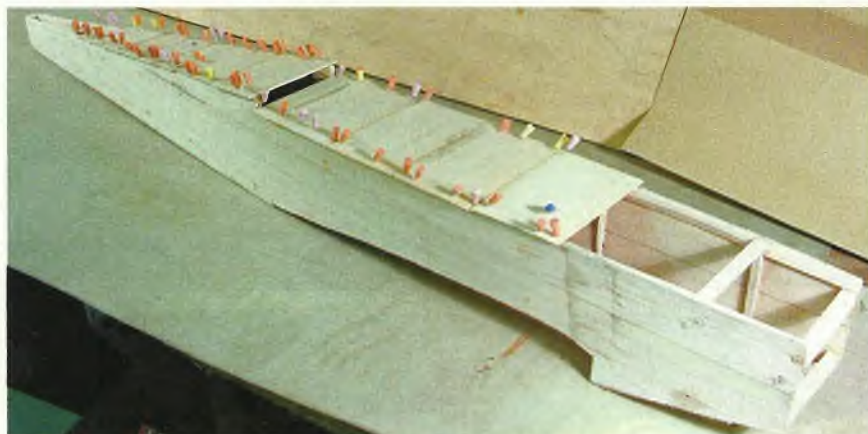
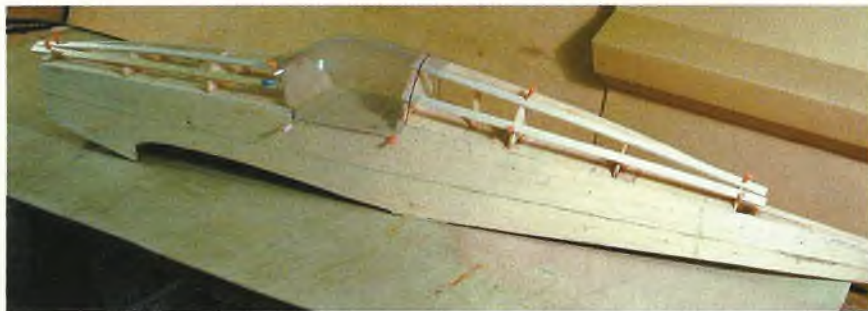
STAVBA TRUPU

Opět si položíme stavební výkres chráněný fólií na pracovní desku (můžeme použít i široký dřevní práh). Bočnice zhotovíme stejným způsobem jako u ocasních ploch, to je slepením ze dvou či tří obroušených a slepených prkének tl. 2 až 3 mm, na něž pomocí kopírovacího papíru z plánu přeneseme tvar bočnice.

Neslepenou a neobroušenou vnitřní stranu bočnic označíme jako pravou vnitřní a levou vnitřní a zevnitř narýsujeme její osu od středu konce (u kormide) až k přídi. Tvar středového žebra křídla nakreslíme tak, aby bylo v ose bočnice. Bruskou s diamantovým nebo pilovým kolečkem vyřežeme tvar bočnice i s otvorem pro křídlo. Bočnici položíme na překližku tl. 0,8 cm a obkreslíme na ni přední část od motoru až 4 cm za odtokovou stranu konec žebra. Vyřežeme a Dispercolem (M), který nenapíná balzu jako acetonové lepidlo, přilepíme překližkové díly na vnitřní stranu bočnice. Vše řádně stiskneme kolíčky na prádlo, prošpendlíme a necháme do druhého dne schnout.

V místě lepení bude bočnice asi trochu zkroucená, proto ji opatrně přes hranu stolu srovnáme. Malou bruskou nebo vrtačkou s pilovým nebo diamantovým břitem (o průměru asi 1 cm) ořežeme bočnici včetně prostoru pro křídlo. Na jedné bočnici vyznačíme místo pro přepážky, pak obě bočnice položíme na sebe, spojíme kolíčky a v místě přepážek provrtáme vrátkem o průměru 2 mm.

Z balzového prkénka si opět nařežeme čtyři lišty o průřezu 1x1 cm dlouhé tak,



aby na obou stranách bočnice přesahovaly asi o 0,5 cm. Pokud je musíme nastavit, spojíme je špendlíky a současně šikmo odřízneme, čímž si zajistíme jejich snadné nastavení (Obr. 4).

Lišty umístíme po obvodu bočnic tak, aby přesahovaly asi o 1 mm, zafixujeme je kolíčky a zakapeme řídkým sekundovým lepidlem. Po krátké chvíli kolíčky odstraníme a v místech označených provrtáním přilepíme svislé výztuhy. Poté mezi ně vlepíme na míru nazezané šikmé výztuhy široké asi 6 mm.

Na konec každé bočnice vlepíme mezi lišty překližku tl. 0,8 mm o dva centimetry širší než je hluboký stabilizátor bez kormidel. Toto zesílení usnadní fixaci výškovky a směrovky. Ostroú planžetou lámacího nože velice opatrně seřezeme všechny lišty od místa vzdáleného asi 5 cm od konce odtokové hrany křídla až ke konci bočnice. Všechny přepážky se tak budou plynule snižovat k zádi trupu. Můžeme také použít plochou vibrační brsku a potom brousit opatrně ručně až ke konci bočnice, kde bude tloušťka dána už jenom tloušťkou překližkového zesílení v místě zasunutí VOP.

Obě bočnice na konci spojíme hranolem stejně tlustým jako spodní část směrovky. Potom horní i spodní část bočnic v místě odtokové hrany křídla zafixujeme hranolkou tak dlouhými, jak budeme mít široký trup. Přes hranolky ještě přelepíme pásky balzy široké asi 4 cm, aby bočnice dobře držely.

Zkontrolujeme roviny ve všech směrech. Pak uřízneme blok polystyrénu, široký jako vnitřek trupu a dlouhý jako výřez pro křídlo. V místě náběžné hrany žebra postupujeme stejně. Bloky vlepíme do trupu a přes ně asi 4 cm široké pásky balzy. Nyní máme bočnice slepené od zádi až po střední část trupu.

Dalším krokem je uzavírání trupu smě-

rem k motorové přepážce. Změříme si šířku motoru a motorového lože a na všech stranách přidáme 2 až 2,5 cm. Z odřezků balzy zhotovíme falešnou motorovou přepážku, na všech stranách o nejméně o dva centimetry menší než je šířka trupu v místě otvoru pro usazení křídla. V místě centrolánu vlepíme mezi bočnice trupu horní a dolní přepážky, které znehybníme vlepením 4 cm širokými pásky balzy.

Přední část trupu se bude k motoru zužovat, rovněž klesá horní část trupu směrem k motoru a dolní část trupu se zvedá. Je třeba pamatovat na to, že osa hřídele motoru musí být v podélné ose trupu.

Mezi bočnice přední části trupu vlepíme falešnou motorovou přepážku několika kapkami sekundového lepidla, nebo ji připevníme čtyřmi malými samořeznými šrouby. Nezapomeneme, že tuto přepážku později musíme odstranit a nahradit překližkovou.

PLAŇKOVÁNÍ TRUPU

Do míst, kde máme předvrtány otvory v bočnicích, vlepíme napříč trupem hranoly průřezu 1x1 cm. Celý vršek trupu potom polepujeme obroušenými prkénky balzy tl. asi 1 mm tak, že léta balzy budou příčně k podélné ose trupu.

Podle velikosti figurky pilota a kabiny vytváříme přepážku na níž bude navazovat nástavba zadní části trupu. V její horní části vyřízneme otvor pro balzovou lištu 6x10 mm procházející až na konec trupu. Mezi tuto přepážku a konec trupu vlepíme další tři až čtyři přepážky.

Tvar hřbetu přední části trupu dá přepážka, která je současně palubní deskou. Je také možno přední i zadní nástavby vyříznout z polystyrénu a polepit dýhou.

Pokračování



VOLVO FH 12

Zabývám se těžkými tahači a jeřáby, takže i další model, který se mi nedávno po nějaké době podařilo dokončit, je z tohoto oboru.

Mělnická firma Dan Czech zakoupila na zakázku zhotovený těžký speciální tahač FH 12, na jehož výrobě se podílely firmy Volvo, Stena a Titan. Čtyřnápravový tahač s motorem o výkonu 338 kW (460 k) je vybaven měničem a vším, co takový tahač musí mít. Vozidlo poměrně lákavého vzhledu působí v České republice, takže je při troše štěstí můžeme potkat i na silnici.

Model je zhotoven v měřítku 1:14. Obvykle podobné modely stavím funkční, ovládané RC soupravou, ale tentokrát jsem udělal výjimku. Jako základ jsem použil stavebnici dvounápravového tahače Volvo FH 12 firmy **Tamiya**. K základní stavebnici jsem dokoupil další dvě kompletní nápravy, blatníky a jiné potřebné součástky pro upevnění náprav na rám.

Z duralových nosníků jsem zhotovil nový delší rám podvozku, přičně původní spojky jsem převzal z plastické stavebnice. Na sestavený rám jsem však musel podle plastického vzoru přenést a vyvrtat všechny otvory potřebné k připevnění kabiny, náprav, nádrže, bedny za kabinou a dalšího vybavení.

Kabina je sestavena z původních dílů stavebnice bez jakýchkoliv úprav, pouze na ní nejsou - ve shodě s předlohou - namontovány spoilery. Tím, že jsem nemusel kabinu od základu stavět novou, jsem ušetřil spoustu času a námahy, proto jsem si mohl pohrát s její povrchovou úpravou. Použil jsem modrou barvu ve spreji a veškeré popisy jsem vyřezal ze samolepicí fólie a nalepil na povrch.

Přední nápravy jsem připevnil na rám pomocí listových per, zadní dvě jsou upevněny na vahadle. Pomocí táhel a kloubů je vyřešeno zatažení obou předních náprav tak, aby každá opisovala svou kružnici. Nakonec jsem na rám přišrouboval blatníky.

Jako nové součástky jsem musel zhotovit palivovou nádrž, bednu za kabinou, plošinu za kabinou a zadní čelo se světl-



nami. Díly nádrže a bedny jsem vystříhl z plechu tl. 0,5 mm, sletoval a nastříkal barvami. Ke zhotovení plošiny a zadního čela jsem použil signovaný duralový plech tl. 1 mm. Všechny prvky jsou na rám připevněny šrouby M3 různých délek.

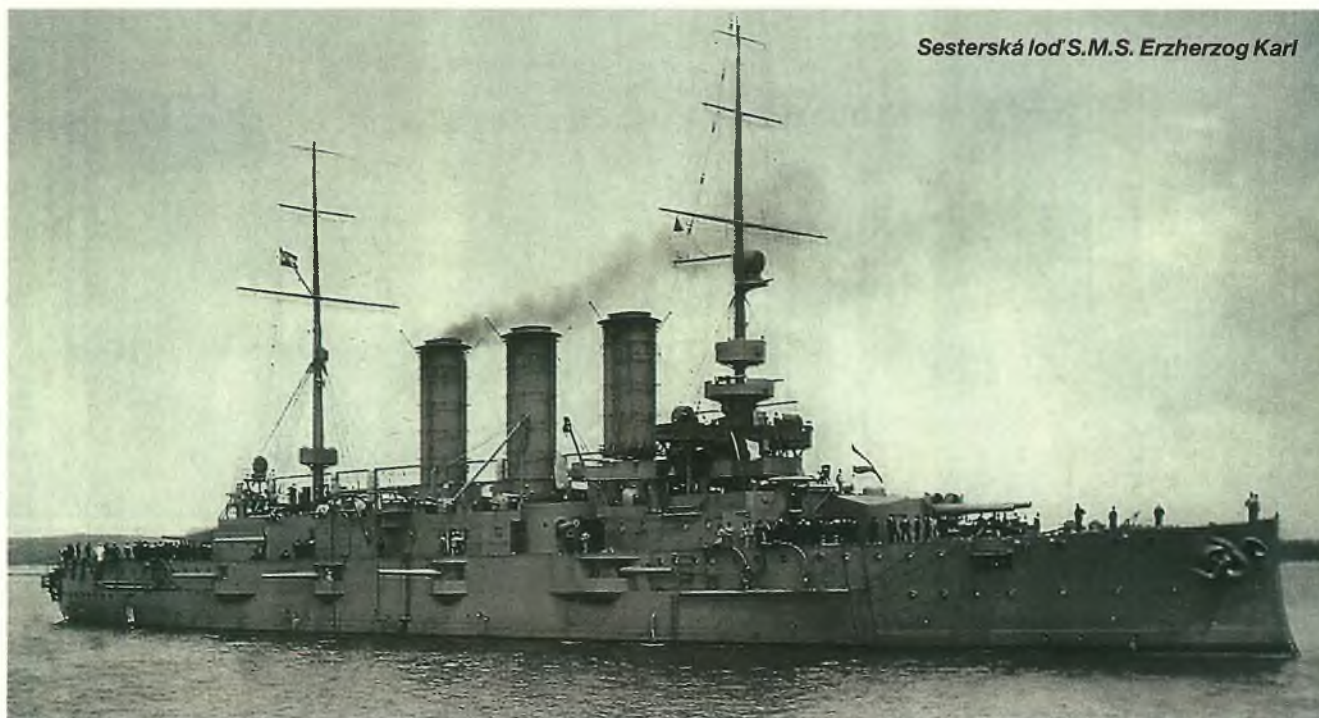
Pokud by někdo chtěl postavit model stejného tahače, mohu mu poskytnout náčrtek a fotografie. Zdatnější modelář by určitě zvládl i vestavbu pohonu a RC soupravy do modelu, protože stavebnice je na to vlastně již připravena výrobcem a není proto třeba se pouštět do žádných zvláštních úprav. Prostoru na umístění pohonu, akumulátoru a dalšího vybavení je uvnitř modelu dostatek.

JAROSLAV VOŘECHOVSKÝ

jaroslav.vorechovsky@power.alstom.com

Foto autor





Sesterská loď S.M.S. Erzherzog Karl

JEHO VELIČENSTVA LOĎ ERZHERZOG FERDINAND MAX

Dne 21. května 1905 slavnostně sjela se skluzu mola svatého Marka v Terstu nová bitevní loď rakousko-uherské monarchie. Byla třetí v pořadí stejné série válečných lodí starého typu, třídy „Arcivévodů“ (oficiálně označené třída Erzherzog Karl). První obrněnec tohoto typu, S.M.S. Erzherzog Karl, byl započat 24. července 1902, spuštěn 4. října 1903 a do služby zařazen 17. června 1906. Následovala loď S.M.S. Erzherzog Friedrich, jejíž kýl byl položen 4. října 1902, na vodu byla spuštěna 30. dubna 1904 a do služby zařazena 31. ledna 1907.

Nová loď byla pokřtěna S.M.S. Erzherzog Ferdinand Max podle mladšího bratra císaře Františka Josefa I. a pozdějšího mexického císaře Maximiliána. Stavba této lodě byla zahájena 9. března 1904 firmou STT (Stabilimento Tecnico Triestino) a po konečných úpravách byla zařazena do služby 21. prosince 1907. Byla nejen poslední lodí své třídy, ale i poslední klasickou bitevní lodí rakousko-uherského válečného námořnictva a mimochodem, v té době již naprosto zastaralou válečnou jednotkou.

a s pomocnými olejovými hořáky se zásobou 35 t paliva. Kotle dodávaly páru o tlaku 21 atmosfér (údaje jsou v původních jednotkách) dvěma stojatým čtyřválcovým trojčlým expanzním parním strojem o max. výkonu 18 600 koní, které otáčely dvěma třílistými lodními vrtulemi o průměru 5 m. Maximální rychlost dosažená při plavebních zkouškách byla 20,76 uzlů. Při rychlosti 10 uzlů byla loď schopna doplnout do vzdálenosti 4500 námořních mil, což bohatě dostačovalo pro akce ve Středomoří.

Hlavní výzbrojí (v té době ráží a počtem

HISTORIE

Poznatky získané za rusko-japonské války (1904-1905) přivedly námořní mocnosti ke stavbě nových typů bitevních lodí. Prim hrála Velká Británie, která jako první plavidlo nového typu spustila bitevník H.M.S. Dreadnought. Po něm byly i v ostatních lodstvech nazývány tyto nové obrněnce „dreadnoughty“. Měly mnohem větší výtlak, rychlost a především mohutnější těžkou dělovou výzbroj než jejich předchůdci.

Konstrukční výtlak bitevní lodě S.M.S. Erzherzog Ferdinand Max byl 10 639 t, maximální 11 782 t, její délka na vodorysce byla 124,35 m, délka přes všechno 126,24 m, šířka v hlavním žeburu na vodorysce 21,78 m. Normální ponor činil 7,51 m, maximální 8,13 m.

Loď měla ve svých útrobách instalováno 12 vodotrubných kotlů typu Yarrow se zásobou cca 1300 t uhlí nebo briket

S.M.S. Erzherzog Ferdinand Max
v měřítku 1:100



Zád obrněnce s nezbytným balkonem. Mohutné lodní šrouby umožňovaly plout rychlostí přes 20 uzlů

jíž zastaralé) byly čtyři kanóny ráže 24 cm d/40 (příčměž d/40 znamená délku hlavně rovnající se čtyřicetinasobku ráže), umístěné ve dvou dvojčítých věžích, s náměrem +20° a -4° a palebným odměrem 260°. V muničních skladech byla pro tato děla uložena 160 protipancéřových a 160 zápalných granátů.

Střední ráži zastupovaly neobvyklé 19cm kanóny d/42 s náměrem +15° a -5°. Zajímavé bylo i jejich rozmístění - na každém boku lodě byla v kasematech pod palubou po čtyřech, na palubě po dvou jednohlavňových věžích. Pro celkem dvanáct děl této ráže bylo připraveno 360 protipancéřových granátů, 960 zápalných granátů a 120 šrapnelů (granátů určených k ničení živého cíle, z nichž po explozi vyletuje množství malých tělísek-kuliček).

Ve výzbroji nižších ráží bylo zastoupeno více variant. V první řadě bylo instalováno na tzv. manévrové palubě dvanáct 7cm děl d/45 se zásobou 4800 zápalných granátů. Na velitelském můstku a na bocích přídě byly čtyři 47mm rychlopalné kanóny d/44 a na zádi v admirálských interiérech

dvě 47mm děla d/33 (V rakousko-uherském loďstvu bylo tradicí uvádět ráži děl od 7cm v centimetrech, ráži menších v milimetrech). Všechna děla byla domácího původu, vyrobená ve Škodových závodech v Plzni. Stejný výrobce dodal také čtyři kulometry ráže 8 mm, dva instalované na kompasovém můstku a dva na zadním. Zahraničního původu byly čtyři mitrailleusy (předchůdce kulometu) Vickers ráže 37mm, umístěné na bojovém marsu (hrazené plošině zpravidla na válcovém tubusu, z níž vystupoval stěžeň) a na zadním můstku.

Pod hladinou byl na každém boku jeden torpédomet firmy Whitehead z Rijky, mírně vytočený pod úhlem 27° dopředu. Pro ně bylo určeno šest torpéd ráže 45 cm d/5,12. Do výzbroje byla zařazena i dvě vylodovací děla ráže 7 cm d/18, určená k vyzbrojení dvou parních člunů.

Pasivní ochranou obrněnce bylo - kromě dělení lodě na příčné a podélné komory - především velmi kvalitní pancéřování vyrobené ve Vítkovických železárnách. Podélný pancéřový pás byl tloušťky 210 mm, příčné přepážky tloušťky 140 až 200 mm, pancéřová paluba vzadu měla tloušťku 55 mm, ve předu a ve střední části 40mm. Hlavní dělové věže měly na bocích pancéř tlustý 240 mm (údaje v literatuře se liší, někde je uváděno 220 mm nebo 210 mm), věže děl ráže 19 cm pancíř tloušťky 150 mm a čelní arkýř kasemat 170mm. Velitelská věž, umístěná pod můstkem, byla chráněna až 220 mm tlustým pancířem.

Při nebezpečí nočních útoků byl prostor kolem lodě osvětlován čtyřmi světlomety o průměru 90 cm a dvojicí 60cm reflektorů vyrobených firmou Schuckert. Posádku tvořilo přibližně 740 mužů včetně velících důstojníků. Během první světové války došlo k některým změnám ve výzbroji (u lehkých děl) a vystrojení lodí, rovněž počet členů posádky se o něco zvýšil.

Dominantní siluetu S.M.S. Erzherzog Ferdinand Max tvořily tři mohutné komíny ve středu lodě, sloužící k odvodu spalin z kotlů. Před prvním komínem, mezi komíny a za posledním komínem byly větrací šachty nového typu, které přiváděly čerstvý vzduch do kotelen. Neměly již podobu „fajfky“, jako u starších lodí, ale krabicový tvar shora krytý plochou stříškou,



Naježené hlavně 19cm dělostřelectva v kasemátách a věžích na pravoboku

takže na siluete lodí nebyly vidět. Proudění zajišťovaly elektrické ventilátory.

Vyvýšená manévrová paluba, na níž bylo rozmístěno 7cm dělostřelectvo, byla na koncích doplněna můstky pro velení a řízení. Přední stěžeň byl osazen bojovým marsem, na zadním byly kladky a výložníky těžkých člunů. Tyto ráhnové jeřáby umožňovaly zvedání člunů pomocí soustavy kladek a mohutných navijáků poháněných parními stroji. Mimo dosah výložníků byl instalován pár malých otočných jeřábů, které mohly manipulovat poblíž uloženými menšími čluny. V středové části manévrové paluby mohly být teoreticky kolem komínů umístěny veškeré čluny, které měl obrněnec přiděleny, i když některé veslové čluny se musely skládat do sebe. Tato situace nastala zřídka. Menší čluny, jako joly, jolové čluny, gígy a část kutrů, byly běžně zavěšeny na jeřábech na bocích lodě, během střelby se však musely odstojit a složit, aby nepřekážely.

Kromě běžných veslových (a plachetních) člunů byla na palubě parní barkasa 1. třídy a tzv. Vedettboot, neboli prů-



Příd s 24cm dělovou věží a nástavbou předních můstků a bojovým marsem



Výložníky parních člunů ovládané systémem kladek a navijáků poháněných parními stroji. V popředí průzkumný člun



Zadní dělová věž a můstek. Je vidět složitost tehdejších konstrukcí zpevněných podpěrami, výztuhami a lany

zkumný člun. Tato poměrně velká lodice, poháněná parním strojem, měla na přídi kloun podle anglického vzoru. Byla to rarita charakteristická pro lodě třídy Erzherzog Karl, na předcházející lodní třídě Habsburg měl průzkumný člun klasickou oblou příď.

Vysoké stěžně, přední později doplněný o pozorovací koš, sloužily především nosisce poměrně komplikovaného systému signálů a rádiových antén. Pro zajímavost lze zmínit na předním stěžni umístěnou řadu pěti červenobílých lamp (tzv. Sellnerův signální systém), sloužících k vysílání morseovky.

Přední část paluby byla zaplněna pancéřovou dělovou věží, jejíž spodní patra, se strojovny, výtahy a muničními sklady, sahala až ke kýlu. Vše doplňovala soustava kotevních navijáků, pacholat a zářezek. Stejná dělová věž byla i na zádi, kde byly pod palubou důstojnické kabiny, včetně kapitánské a admirálské. Samozřejmě byly oddělené jídelny, salóny a koupelny, včetně splachovacích záchodů. Běžní námořníci však tento luxus postrádali, jedli na skládacích stolech a lavičkách, spali v hamakách zavěšených v podpalubí a k hygieně sloužily společné umývárny a záchodky. Naprostou samozřejmostí byly oddělené kuchyně, jedna pro posádku (tzv. vývařovna) a druhá pro štáb.

Na palubách bylo částečně linoleum (směs fermeže, rozemletého korku a barviva napuštěná do plátna a usušená za vysokých teplot), které se již přestávalo používat a na lodích mladší třídy Radetzky se již neobjevovalo, a palubky z teakového dřeva.

Až do převzetí admirálitou a zařazení do služby, byla celá loď S.M.S. Erzherzog Ferdinand Max natřena šedou „loděnicovou“ barvou. Nový vojenský nátěr, kterým byly opatřeny všechny velké hladinové lodě, měl barvu světle olivové šedou. Protože nebyl stabilní a časem tmavěl, zavedlo námořnictvo po roce 1910 nový předpis. Barevnost byla přibližně zachována, odstín však byl o poznání tmavší. Vodoryska byla růžová, pod ní zelený ochranný nátěr. Vnitřní prostory byly natřeny bíle, pod-

lahy tmavou šedou. Tam, kde byla možnost většího znečištění, se požívala šedá nebo hnědá barva. Barevně byla rozlišena různá potrubí (požární, vodní, signální atd.). Čluny měly z vnějšku shodný olivový nátěr, kutry, jolové čluny a gigy zevnitř bílý, ostatní čluny zelený.

Olivově barevný nátěr byl vhodný pokud se uvažovalo o nasazení jednotek pod ochranou pobřeží, na volném moři však vytvářel výraznou siluetu. Od roku 1914 zavedlo rakousko-uherské námořnictvo nátěr světle modrošedý, který lodě lépe maskoval na moři i proti obloze na obzoru. U některých nástavb byly shora viditelné části natřeny tmavě šedou barvou. Světly modrošedý nátěr vydržel až do konce první světové války, změnu doznala pouze vodoryska, od roku 1915 tmavě šedá.

Linoleum na palubě bylo pravděpodobně červenohnědé barvy. Později, po zavedení světle modrošedého nátěru, bylo asi natíráno stejnou barvou jako celá loď, jak se dá usuzovat podle dobových černobílých fotografií.

S.M.S. Erzherzog Ferdinand Max se v mírových dobách pravidelně podílel na cvičeních letní eskadry, ale během své kariéry se nezúčastnil žádné námořní bitvy. V doprovodu ostatních obrněných navštěvoval přístavy po celém Středomoří, což sloužilo nejenom k výcviku posádek, ale i k demonstraci námořních sil habsburské monarchie. Samozřejmě byly i příležitostné návštěvy místních hodnostářů a hlav států.

Po vypuknutí první světové války a po vstupu Itálie do válečného stavu s Rakousko-Uherskem v roce 1915 stála loď S.M.S. Erzherzog Ferdinand Max většinou na kotvách v bezpečí přístavu v Pule. Několikrát se účastnil s ostatními plavidly ostřelování nepřátelského pobřeží, největší akcí tohoto druhu bylo ostřelování italského přístavu Ancona 24. května 1915. Po vypuknutí vzpoury v Boce Kotorské (1. – 3. února 1918) vyplul s ostatními loděmi „arcivévodské“ divize k jejímu potlačení. Při vplouvání do boku byla vzpoura již ve značném rozkladu a tak ne-

došlo k žádnému střetu. Kdo ví, jak by se zachovaly posádky při rozkazu střílet na své kamarády.

Po skončení války a následném rozpadu rakousko-uherské monarchie se vítězné mocnosti podělily o flotilu poražených. Loď S.M.S. Erzherzog Ferdinand Max připadla Velké Británii, která ji v roce 1921 prodala do italských hutí k sešrotování.

MODEL

Maketa S.M.S. Erzherzog Ferdinand Max je postavena v měřítku 1:100. Její vzhled odpovídá podobě předlohy z roku 1910, kdy byl uplatněn nový předpis požadující kamufláž olivové barvy tmavšího odstínu. Loď je vystrojena tak, jak vypadala při plavbě na moři během cvičení s jinými jednotkami. Na předním stěžni je vytažen vlajkový signál „L“, znamenající obrát na levobok.

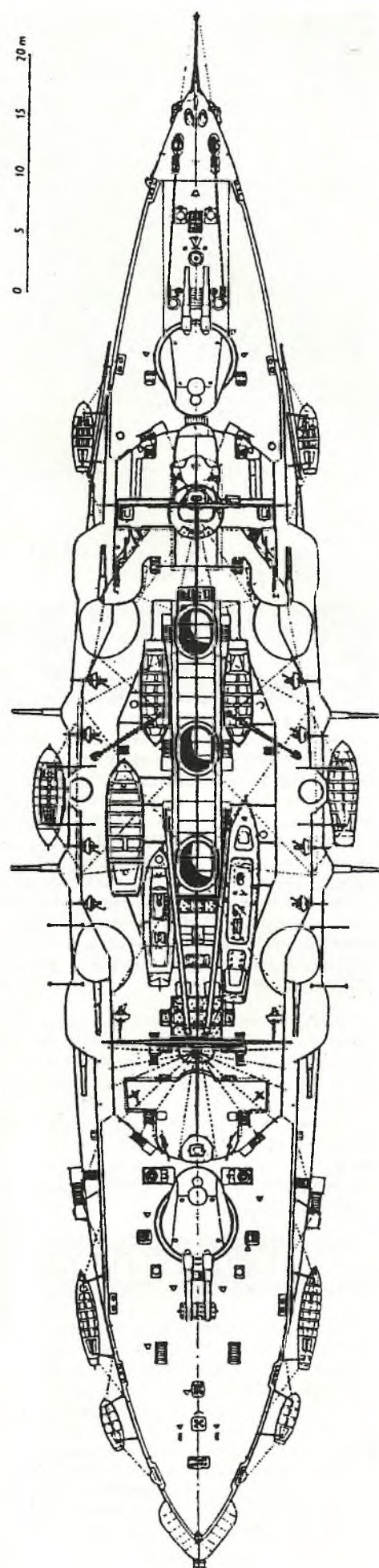
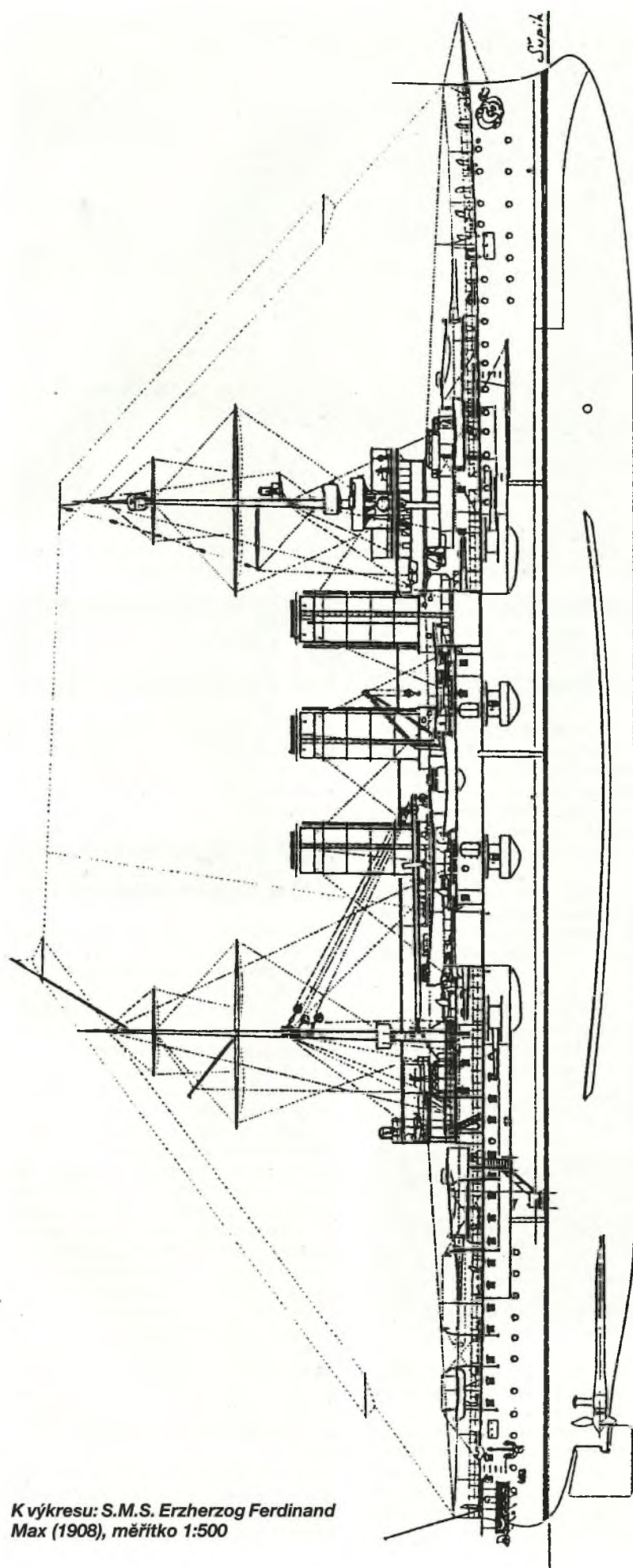
Je problematické popisovat celou stavbu modelu, který patří mezi velmi náročné a mohou se do něho pustit pouze zkušení modeláři s praxí. Každý má svoje vyzkoušené pracovní postupy a techniky, takže jen stručný popis: Trup modelu je zhotoven z laminátu a vyztužen překližkovými žebry. Na nástavby bylo použito různého materiálu, mosazným a hliníkovým plechem příslušné tloušťky počínaje, přes organické sklo množství drátků a jiné materiály. Některé části, například dělové věže, podstavce děl či hlavně, byly odlity z epoxidové pryskyřice do lukoprenových forem.

Čluny a fajfkové větráky byly zhotoveny technologií galvanoplastiky. Palubky jsou nařezány z bukové dýhy a nalepeny na překližkovou palubu, spáry jsou vyznačeny černou akrylátovou barvou. Celý model se skládá z tisíců různých dílků spojovaných sekundového lepidla a pěti minutového epoxidu. K tmelení nerovností byl použit jemný dvousložkový polyesterový tmel.

Jen samotná stavba modelu obnášela na 4000 pracovních hodin, k tomu je potřeba připočítat dlouhé studium literatury, především dobové fotodokumentace a starých loděnicových plánů, podle kterých je model postaven. Stolní neplovoucí maketa bez motorů která může soutěžit v kategorii C 2.

ZDENĚK TOLLAR
Foto autor, výkres S. Šupík

Autor tohoto článku a stavitel modelu se obrací na čtenáře s prosbou, zda nevlastní nějaké materiály týkající se rakousko-uherské kriegsmariny. Např. fotografie, dokumenty, pohlednice, části výstroje apod. Mnoho z toho slouží jako podklady pro stavbu lodních modelů nebo jejich doplňků. Najde-li se někdo, může poslat informaci do redakce časopisu Modelář a modely a ta ji předá. Materiály mohou případně koupit, stačí i jejich zapůjčení (foto) k okopírování. V rakousko-uherském námořnictvu sloužily tisíce námořníků z českých zemí. Mnozí z nich si nějaký suvenýr přivezli domů.



0 5 10 15 20 m

K výkresu: S.M.S. Erzherzog Ferdinand Max (1908), měřítko 1:500



SAAB 105 - NEBEZPEČNÝ AGRESOR

Jednoho krásného letního dne v době hluboké totality, tuším v roce 1981, jsem neúspěšně zalétával minimaketu letadla Zlin Z-126, když mne vyrušil hluk většího počtu blížících se letadel. Nevěřil jsem svým očím, když se mi vzápětí nad hlavou přehnal ve výšce 100 až 150 metrů letoun s jasně zřetelnými rakouskými výsostnými znaky. Byl to zbloudilý SAAB 105, ale s pořádným doprovodem! Před ním letěl jeden MiG-15, za ním druhý a celou skupinu neustále obléávaly MiGy-21F. Prapodivná mezinárodní formace směřovala k letišti Planá u Českých Budějovic.

Ten den to okolí mého bydliště vypadalo až do setmění jako za nejvyššího stupně mobilizace: Ve vzduchu vytrvale kroužily Mi-osmičky, Jednadvacítky, Patnáctky a já nevím co ještě. A to všechno kvůli jednomu malému neozbrojenému letadlu, jehož pilot-žák si zřejmě na okamžik neuvědomil existenci železné opony.

Po nějakých dvaceti letech jsem si na tento „incident“ vzpomněl poté, co jsem letadlo SAAB 105 uviděl v modelářské prodejně dvaasedmdesátkrát zmenšený firmou Marivox. Po stavebnici jsem sáhl i v souvislosti s jinou vzpomínkou, spojenou s pilotáží letounu podobných výkonů i doby vzniku, britského Jet Provostu. Ale o tom snad až někdy jindy a v jiné rubrice.

OBAL A JEHO OBSAH

Dost už bylo vzpomínek, a podívejme se do krabičky druhého výrobku firmy Marivox. Ačkoliv mnohé nasvědčuje tomu, že stavebnice vznikla v Polsku, výrobce, který nabízí v měřítku 1:72 také stavebnice dalších švédských letectvem používaných strojů, sídlí ve švédském Lundu. Pěkná kresba vzlétajícího kamuflovaného Saabu na víku je dostatečným lákadlem, stejně jako devět (!) verzí zbarvení vyvedených také na spodní straně krabičky a bocích.

Výlisky mne tak trochu zaskočily. Na jedné straně rámečky skýtají velké množství dílů s vcelku pohledným povrchem, na straně druhé nelze přehlédnout



opravdu tlusté nálitky (později jsem však zjistil, že to je skoro jediná závažnější nedostatost stavebnice).

Velký počet dílů vyplývá z možnosti postavit z jedné stavebnice SAAB 105 ve verzích Sk-60 A, B, C, D a jako demonstrátor. Slušný výběr, co říkáte? Zvláště verze D je zajímavá uspořádáním kabiny pro čtyři cestující.

Stavební návod mne příliš nenadchl, při vysokému počtu odlišností jednotlivých variant by měl být srozumitelnější. Obtisky jsou tenké, matné, ale na aršíku jsem postrádal popisky.

VZHŮRU DO STAVBY

Příjemný zážitek nám při stavbě kazí již zmiňované vtoky. Avšak po jejich odstranění už probíhá stavba hladce. Interiér si zaslouží vylepšit boční pulty (trochu hrubé), doplnit páky ovládání motoru a popruhy na jinak pěkných sedadlech. Sedadla jsou ovšem příliš vysoká a pokud je o tři milimetry nesnížíme, budou v otevřené kabině vypadat jako během první sekundy katapultáže.

Složitou konstrukci trupu skutečného letadla nemohl výrobce stavebnice asi vyřešit jinak, než jeho rozdělením na menší celky. Co však mohl udělat, ale neudělal, to byla pečlivější příprava lícování vstupů vzduchu a krytů výtokové trysky. Při jejich instalaci si opravdu řádně „zatmelíme“.

Na křídle VOP a SOP kvitují oddělení vztakových klapek, respektive kormidel. S technicky složitými podvozkovými nohami při stavbě kupodivu nebudeme mít žádné problémy. Zaujalo mě, že výrobce například postihl i odlišné sklápění „šuslechů“ u rakouské a švédské verze, ale na druhé straně zcela opomenul triviálnost v podobě existence šachty předního podvozku.

Čirý kryt kabiny doporučuji zhotovit nový z čiré fólie. Vím o čem mluvím, protože jsem to neudělal a z vybavení interiéru toho moc není vidět.



Model dokončíme přilepením antén, přičemž nezapomeneme, že se liší podle vybrané verze. Ještě jsem se nezmínil o rozměrové a tvarové shodnosti, to proto, že jsem nenalezl rozdíly o kterých by stálo za to vůbec psát.

ZBARVENÍ

Už během stavby jsme se museli rozhodnout pro verzi, nakonec nás čeká ještě volba zbarvení a označení, nastříkání barev a nanesení obtisků. Z velké škály pestrobarevných kreací jsem si vybral tu nejfádnější, rakouský školní letoun v barvě

kovu, operující z letiště v Linci. Třeba jsem tak nevědomky postavil model právě agresora, který v době mého mládí tak zákeřně „napadl“ naši socialistickou republiku a tím uvedl do bojové pohotovosti celou protivzdušnou obranu.

Na závěr chci ještě jednou pochválit výrobce za výběr typu, za velké množství variant na první pohled možná nepříliš zajímavého letadla, jež se mu podařilo vměstnat do jediné stavebnice, a konečně i za vcelku příjemnou stavbu. Naopak za nevyhovující považuji především tlusté vtoky, nutnost vydatně tmelit okolí motorů, jakož i prázdnou díru do trupu místo šachty předového podvozku.

MARTIN DECARLI, foto autor



SAAB 105 (Sk-60)

Celokovový víceúčelový dvoumotorový letoun s dvěma sedadly vede sebe v přetlakové kabině vznikl z iniciativy firmy SAAB (Svenska Aeroplan AB) počátkem šedesátých let. Vznikl jako soukromá iniciativa firmy, jejímž cílem bylo nahradit v té době k výcviku používané stroje De Havilland Vampire. Kontrakt na stavbu byl podepsán v roce 1962, prototyp vzlétl 29. června 1963. Hlavním odběratelem bylo švédské vojenské letectvo, jemuž bylo v letech 1966-68 dodáno 148 nevzbrojených strojů verze s vojenským označením Sk-60A. Sloužily v ústřední letecké škole u křídla F 5 v Ljungbyhed a při výcviku kadetů u jednotky F 20 v Uppsale, od roku 1988 je používá také škola při F 10.

Výroba, respektive přestavba 46 kusů „Áček“ na verzi Sk-60B, začala v roce 1970. Hlavní změnou bylo doplnění tří závěsných bodů pod každou polovinu křídla, díky nimž mohla letadla plnit i roli lehkých útočných letadel pro podporu pozemních a námořních operací. Pod křídlem mohly nést dvojici kontejnerů s kanony Aden ráže 30 mm, nebo šest (uvádí se však i 12) protizemních neřízených raket ráže 135 mm.

Ve stejné době bylo 30 letadel podobně upraveno na Sk-60C. V prodloužené přídi vznikl prostor k uložení panoramatické kamery Fairchild KB-18. Bítevníky používaly také jednotky křídla F 21 v Lulea.

Jako SAAB 105XH byl vyvíjen (bohužel bez odezvy v podobě objednávky) pro švýcarské letectvo letoun s přestavěným křídlem, pokročilou avionikou, větší únosností podvěsné výzbroje a kanonem Aden ráže 30 mm na boku příde.



Zvláštní zmínku si zaslouží ojedinělá úprava dvoumístného letadla na čtyřmístný stroj. Tuto modifikaci umožnilo vyjmutí původních vystřelovacích sedadel a jejich nahrazení lehčími a menšími „pasážerskými“. V této podobě sloužily při výcviku a jako spojovací tři stroje Sk-60D, vybavené radiostanicemi používanými v civilním letectví. Deset letadel verze Sk-60E už mělo plně radiové a navigační vybavení civilních letadel a používali je při výcviku budoucí piloti dopravních strojů.

Od roku 1995 jsou původní pohonné jednotky Turbomeca Aubique (švédské označení RM-9A) o tahu po 7,3 kN u více než stovky letadel verzí A, B i C nahrazovány modernějšími, tiššími a lehčími motory Williams FJ-44 o tahu po 8,3 kN. Modernizace se dotkla i přístrojového vybavení. Úpravami se podařilo snížit spo-

třebu paliva o 14%, prodloužit dolet, zkrátit délku rozběhu o 80 metrů a o třetinu snížit čas potřebný k výstupu do 6000 metrů. Do služby jsou stroje zaváděny pod označením Sk-60W.

Zatímco čtyřmístné stroje již dosloužily a také pro bítevníky už není uplatnění, modernizované cvičné stroje budou ve švédském letectvu sloužit nejméně do roku 2015.

Základní technická data a výkony švédských letadel Sk-60: Rozpětí 9,5 m, délka 10,5 m, výška 2,7 m, nosná plocha 16,3 m²; hmotnost prázdného letadla 2510 kg, nejvyšší vzletová hmotnost 4500 kg; nejvyšší rychlost 770 km/h, cestovní rychlost 680 km/h, přistávací rychlost 165 km/h; dolet 1780 km; dostup 13 500 m

tin

Foto Martin Salajka a SAAB



TEAM 60

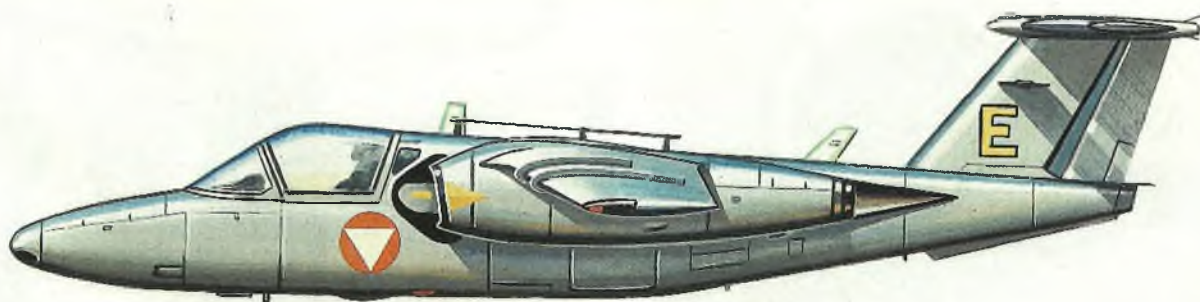
Na nijak početné tradice akrobatického létání s vojenskými stroji ve Švédsku navázala skupina na letadlech SAAB 105. Pod názvem Team 60 se šestice dvoumotorových dvoumístných strojů poprvé oficiálně představila v roce 1976 na osla-

vách 50 let švédského vojenského letectva v Malmén. U nás jsme měli možnost Team 60 poprvé vidět až v květnu 1995 na přehlídce CIAF '95 v Hradci Králové.

Podobně jako u slovenské skupiny Bi-ele Albatrosy jsou členy Teamu 60 řadová učitelé létání, kteří kromě reprezentace švédského vojenského letectva Flygvapnet plní své každodenní povinnosti na letišti.

Vsechna letadla skupiny patří školnímu křídlu F 5, jež má základnu v Ljungbyhed. V době mimo vystoupení jsou letadla, byť v předváděcím zbarvení, používána k běžnému výcviku. Proto se také od ostatních školních strojů stejného typu odlišují jen vyvíječem kouře, ovládaným tlačítkem na řídicí páce. Kouřová stopa za letadly vzniká vstřikováním ekologické nafty do horkých výfukových plynů.





V letech 1970-72 bylo 40 strojů označených Saab 105OE prodáno rakouskému vojenskému letectvu. Na rozdíl od švédských jsou poháněny mnohem výkonnějšími motory General Electric J85-17B o tahu po 12,7 kN, díky nimž dosahují nejvyšší rychlosti 970 km/h, počáteční stoupavosti 75 m/s a jejich dostup je 13 000 m. Mají zesílenou konstrukci křídla, větší palivové nádrže a vyšší hmotnost. Používány jsou k výcviku, kurýrním letům, bitevním akcím a vlečení terčů. V současné době je v Rakousku v aktivní službě ještě 29 strojů tohoto typu, některé z nich ve velmi atraktivním zbarvení.





MIMOŘÁDNÁ NABÍDKA STAVEBNIC

obj. číslo	stavebnice	výrobce	měřítko	cena Kč	cena Sk
100/48049	Fi 103 A-1/Re-4 Reiche	MPM	1:48	199	279
100/48051	L-39C Albatros	MPM	1:48	599	839
100/72072	Messerschmitt Me 163 S	MPM	1:72	99	139
100/R35007	Tank T-38 (s lepty)	Cooperativa	1:35	49	69
100/T35023	Škoda LT-35 (+ figurky)	CMK	1:35	299	419
101/1616	P-51C Mustang	Academy	1:72	199	279
101/1653	Messerschmitt Bf 109G-14	Academy	1:72	185	259
105/AP4	Focke-Wulf Fw 190F-8	Hasegawa	1:72	249	349
105/JT79	Spitfire Mk.IXc	Hasegawa	1:48	669	937
105/MT50	Sd. Kfz. 162/1 Pz. IV Lang	Hasegawa	1:72	279	391
107/14481	B737-300 (Continental)	Minicraft	1:144	369	517
108/14081	Suzuki RG-V1 (XR89)	Tamiya	1:12	769	1077
108/24241	Ford Focus RS WRC 01	Tamiya	1:24	969	1357
108/35250	M4A3 Sherman 75 Gun s figurkami	Tamiya	1:35	939	1315
108/61082	Me 262 A-2a w/Kettenkr	Tamiya	1:48	1199	1679
108/77520	Gneisenau Ger. Cruiser	Tamiya	1:700	449	629

Tučně jsou vyznačeny novinky roku 2002, barevně nejžhavější novinky.

Stavebnice si můžete objednat u společnosti Aeromedia, Baranova 38, Praha 3.

Balné neúčtujeme, poštovné se řídí sazebníkem České pošty.

Uvádějte vždy jak objednávkové číslo, tak název stavebnice a měřítko.

**Prodejny,
ve kterých získáte
se slevou časopis**

Modelář

**Aeromedia Shop,
Baranova 38, Praha 3**

Právě otvíraná nová prodejna společnosti Aeromedia s bohatou nabídkou knih, videokazet a stavebnic

Krakatit, Jungmannova 14, Praha 1
Kratatit, Dlážděná 5, Praha 1
Legato-Modelář, Mendelova 542,
Praha 4

Ultralight Shop, v areálu Staré Aerovky,
Hůlkova ul., Praha 9 - Kbely

MPM, Budějovická 1126, Praha 4

MPM, Kounicova 87, Brno

MPM, Masarykova 82, Teplice

MPM, Mánesova 807, Hradec Králové

MPM, Myslíkova 15, Praha 1

MPM, Šrámkova 1379, Havířov-Podlesí

MPM, Nám. J. z Poděbrad 32, Cheb

MPM, bratřů Veverkových 681,
Pardubice

MPM, Moskevská 42, Česká Lípa

MPM, Mariánské nám. 11,

České Budějovice

MPM, Šeříkova ul., bl. 529/1054, Most

MPM, OD Excel, Pavelčákova 7,

Olomouc

MPM, Viničná 1308/III., Mladá Boleslav

MPM, OD Dvořák, Třída 9. Května 2886,

Tábor

MPM, Náměstí Republiky 3, Plzeň

MPM, Krkonošská 22, Vrchlabí

MPM, Hračky Spona, Nové náměstí 1746

Česká Třebová

Š-Hobby, S. K. Neumanna 281,

Hradec Králové II

Výroba a prodej modelů, Křížová 16,

Děčín 1

Modelářské potřeby -

Ladislav Dvořák,

Fibichova 988, Třebíč

Model centrum, Radčická 2,

Plzeň-Výstaviště

Reichard - modelářské potřeby,

Grohořova 52, Brno



Opel Omega B

BRILANTOVÁ SÉRIA MODELOV AUTOMOBILOV

Sú to ozajstné šperky: Miniaturne modely automobilov, ktoré možno bez váhania označiť ako to najmodelovejšie, čo dnes svetový modelársky priemysel v danej špecializácii a v mierke 1:87 vyrába. Nie, vo firemnom katalógu ich nehľadajte, ani vtedy, ak dodáme, že ich výrobcom je svetoznáma nemecká firma Herpa...

Kto z modelárov a zberateľov modelov áut by si raz nepoložil logickú otázku, kto a kde vlastne vyrába naozaj najmodelovejšie miniatúry automobilov? Isteže, s ohľadom na mierku zmenšenia môže byť správnych odpovedí aj niekoľko, no isté je, že pokiaľ ide o mierku 1:87, existuje len jediná správna odpoveď - firma Herpa z bavorského Dietenhofenu.

Dôkazom je jej „brilantová“ séria desiatich osobných automobilov, ktorou výrobca pozdravil nové milénium. Presnejšie, ide o sériu Brillants, čiže Brilianty. Dôvod, prečo sa s týmito exaktnými modelovými autíčkami v tomto zmenšení bežne nemožno stretnúť (a prečo ich nenájdeme ani v katalógu) je prostý: Firma Herpa tieto šperky modelárskeho umenia uviedla na trh ako firemné suveníry s tým, že ich obežná dráha sa bude dotýkať osi výrobcu predlohy - predajca skutočných automobilov tej-ktorej automobilovej značky. (Z čoho logicky vyplýva, že ktorékoľvek autíčko záujemca skôr zoženie u predajcu bavorákov, mercedesov či audi, ako v modelárskej predajni).

Medzi nami: Ktorého zákazníka by nepotešilo získať k ozajstnej predlohe aj jej vernú miniatúru? Zdarma? Povedzme, veď stačí zaplatiť originál a... príživý model môže byť zahrnutý v cene.

A ak aj originál hneď nekúpite, prečo si ho nekúpiť aspoň vo formáte en miniature? Najmä ak už samotný obal zvyšuje radosť zo šperku: V elegantnej čiernej etue (so strieborno-červenou ozdobou v podobe loga na veku škatuľky) je na pololesklej (plastovej) platni neviditeľným spôsobom upevnený automobil vášho srdca... aj s polmilimetrovým symbolom tej-ktorej automobilky vpredu i vzadu, samozrejme, v originálnych farbách a v ostro-rosti, akú možno obdivovať len pomocou lupy! Ozajstný šperk modelárskeho umenia zo začiatku tretieho milénia...

VÝSLEDOK ŠTVRTSTOROČNÉHO ÚSILIA

Je známe, že nič nepadá z neba len tak dínom-dánom - len ťažké krúpy a sneh v zime. V zhode s touto starou pravdou je tu dnes aj séria najkrajších automobilových modelov Brilianty, série, ktorej história bola odštartovaná v roku 1978, kedy firma Herpa prišla s nápadom vyrábať v dovtedy najmenšej, no medzi železničnými modelármi najrozšírenejšej mierke modely automobilov, ktoré by po optickej stránke čo najviac boli verné ozajstnej predlohe. Niežeby autíčka v mierke 1:87 dovtedy neexistovali: Mnohí im však vyčítali, že pokiaľ ide o viditeľné detaily, tieto v mnohom zaostávajú za modelovou vernosťou napríklad modelov železničných trakčných vozidiel i železničných vagónov.

K názoru sa priklonila aj firma Herpa a ako prvá v histórii už v roku 1978 predstavila sériu modelov osobných automobilov, ktoré nielenže boli oproti skutočnosti zmenšené presne 87-krát, ale mali už aj -- spätné zrkadlá! Chvíľu sa čakalo,

čo na to modelári a zberatelia, no keď títo „zabrali“, v roku 1980 pribudli aj stierače - hoci najskôr len pri nákladných automobiloch. Zato tu bola iná novinka: Celé autíčko - teda podvozok s pohyblivými osami, interiér i zasklená karoséria sa dali spojiť prostým stlačením, takže dovtedy na tento účel používané lepidlo sa stalo zbytočným. Výhoda: Majiteľ vozidla ho mohol ľahko rozobrať a na predné sedadlá posadiť figúrku vodiča, priateľky či manželky. Ak nešlo o dvojseedlový kabriolet, miesto vzadu sa ušlo aj figúrke svokry. Navyše firma Herpa v onom roku ako prvá uviedla do života aj funkčnú prednú os - zaiste, pri nákladných vozidlách.

V roku 1983 pribudlo pohyblivé závesné zariadenie návesu (s blokováním!) a aby na prázdne miesto vodiča bolo možné vložiť Preiserovu figúrku s kravatou, kabína ťahačov sa dala vyklapiť, pričom prekvapením bolo aj novozavedené odpruženie! Pokiaľ išlo o osobné automobily, po prvý raz v histórii dostali presne modelovo zobrazené kolesá, teda ráfiky a pneumatiky boli navzájom oddelené, čo odrazu umožňovalo zobrazovať aj rôzne podoby puklíc i keď sa to zdalo pri 87-násobnom zmenšení nemožné, faktom je, že v roku 1985 sa na osobných automobiloch firmy Herpa dala odklopiť kapota, pod ktorou už nechýbal ani motor...

V roku 1988 modely automobilov Herpa svetu dokázali, že spojiť sa dá aj kov s plastom, vďaka čomu sa po prvý raz začali nárazníky autíčok vyrábať osobitne. Novinkou bola aj tzv. PC-vitrína (najprv len pre osobné automobily), mimochodom, dodnes najelegantnejšia prezentačná vitrína na trhu. (Od roku 1998 existujú aj kovové modely osobných automobilov značky Herpa v mierke 1:43).

*Porsche 911 Coupe**BMW Z8**VW Passat**Mercedes-benz CL Coupe**Porsche 911 Cabrio**BMW M5*

V roku 1991 sa výrobca vytasil s kovovým šasi pre svoje modely nákladných automobilov v mierke 1:87, súčasne predstavil prvý reflektor s kovovým prstencom a na skrinách úžitkových vozidiel zaviedol funkčné roletové dvere. O rok neskôr predstavil vôbec prvý high-tech motocykel v M 1:87 (na dvojkolesovom podvozku) a v roku 1993 aj nový typ karosérie z jedného kusa (vrátane presklených okien), čo ešte viac priblížilo model k predlohe. V roku 1995 prebral výrobu formy pre model definitívne počítač (CAD), čo sa odrazilo v presnom poziciovaní čelného skla vozidla a umožnilo do interiéru osobitne integrovať volant.

V roku 1996 už bola treba poskladať interiér vozidiel z viacerých dielcov; roznofarebnosť plastov tak posilnila jeho modelovosť. V roku 1997 sa objavili prvé veterány osobných automobilov, v roku 1980 zas návesy pri nákladných automobiloch a o rok neskôr aj prvý autobus. Rok 1982 firma ako prvá zmodelovala aretáciu pri kontajneroch a v roku 1985 uviedla do života aj pre osobné automobily (tzv. High-Tech otváraciu kapotu a motor, ako aj pruženie osí. Od roku 1986 sa spätné zrkadlá začali nasadzovať až doma, dodatočne, v roku 1987 prišli na rad trojdiele ráfiky s kovovým prstencom. (Modely v mierke 1:43 dostali v roku 1988 brzdné kotúče...).

Modely v mierke 1:87 sú od roku 1989 vyvíjané počítačovým systémom CAD/CAM, vďaka čomu sa v roku 1990 mohli objaviť prvé pretekové vozidlá aj so zadným prítlačným krídlom a - reflektory za reflektorovým sklom. A - „prederavené“ ráfiky! (V roku 1994 sa dvojdielne ráfiky objavili aj pri modeloch nákladných automobilov). Rok 1995 priniesol novú generáciu závesov a návesov za ťahačom a... červené strmene brzdy ako osobitné dielce pri modeli Porsche 911 Turbo! V roku 1977 firma predstavila svoj vo svete jedinečný prezentačný systém Epsilon, umožňujúci vysvietiť každý model podobne, ako to býva pri automobilových novinkách na autosaló-

Mercedes-Benz E-Klasse



noch. Prvé európske modely ťahačov s návesmi firma predstavila v roku 1998; od roku 1999 sú tu modely osobných automobilov s voľne stojacim spätným interiérovým zrkadlom - dvojfarebnosť interiéru sa stala bežnou. Rok 2000 priniesol aj modely osobných automobilov v mierke 1:160 a koncom roka 2001 už bola ohlásená aj séria Brilianty...

ZBERATEĽ NEMUSÍ SMÚTIŤ

Čo majú modely automobilov tejto série v sebe také zvláštne, že ich výrobca povýšil na brilianty, ergo, dokonale vybrúsené diamanty? Zopár detailov, ktoré ešte viac zdokonalujú už i tak najdokona-

lejšie modely automobilov na svete. Poprvé, ak väčšina sériovo vyrábaných modelov postráda firemné znaky na prednej a zadnej kapote, na modeloch série Brilianty ich určite nájdeme, rovnako, ako striebristú zrkadlovú vrstvu na spätných zrkadlách. Čo model, to iné ozdobné puklice na kolesách - aby pôsobili čo najvernejšie, v polomatnom striebristom tóne. Objavili sa tu aj perfektne vytlačené tabuľky s ŠPZ a keďže ani metalíza a la Herpa v ničom nezaostáva za predlohou, každý z desiatich modelov sa blýska inou kovovou farbou, mimochodom, presne takou ako jeho predloha. Skrátka, keď to všetko dáme dohromady, už vieme, prečo sa tieto minimodely prirovnávajú briliantom.

Treba teda nebudaj zabudnúť na cestu do modelárkej predajne a nasmerovať si to k autopredajcovi? Našťastie nie: výrobca predsa takéto perfektné modely vyrába už dlhší čas, a to pod označením PC. Teda v protiprašnej plastovej vitríne, ktorú pre firmu Herpa navrhol istý renomovaný dizajnér. Hoci jeden rozdiel medzi modelmi PC a Briliants tu je - iná farba metalízy. Určite nie jediný dôvod najmä pre tých zberateľov, ktorým žiadny modrý maurícius jednoducho nesmie uniknúť, ním ak v tejto prvej sérii moderných osobných automobilov sú zastúpené také značky ako Audi, BMW, Mercedes-Benz, Opel, Porsche či VW.

BRANISLAV KOUBEK

Foto: M. Štrauch

NOVÉ VOZNE ČSD

Napriek skutočnosti, že Československé železnice (ČSD) reprezentovali v rokoch 1918 až 1992 jednu z najhustejších železničných sietí Európy s bohatým parkom lokomotív a vagónov, vo svete priemyselne vyrábaných modelov sa táto skutočnosť odrážala len vo veľmi ohraničenom meradle. Aj keď sa situácia po roku 1989 o čosi zlepšila, faktom zostáva, že objavenie sa novinky vo farbách ČSD (resp. ČD a SŽ po roku 1993) je ešte vždy ozajstnou udalosťou...

Vozeň 3. triedy pre zrýchlené vlaky radu Ca (4-5144) ČSD (epocha III)

Kto by si len pomyslel, že do 3. tisícročia pôjdeme treťou triedou...



...najmä ak zvážime, že železnice na území ČR a SR existujú už viac ako pol-druha storočia. Ešte šťastie, že v poslednom desaťročí uplynulého storočia sa na českom trhu objavil rad menších výrobcov, ktorí síce v ohraničenej počte, no predsa len, začali mnohoročnú diery vo svete českého a slovenského železničného modelárstva plátať, vďaka čomu dnes možno v modelárskych obchodoch oboch republík už natrafiť na železničné modely a príslušenstvo, ktorého pred-



Osobný vozeň radu B1 (4-7431) 2. triedy ČSD (epocha III) s historickým hradlom firmy Vollmer v mierke 1:87 v pozadí

Zo 48 drevených sedadiel len dvanásť je vyhradených nefajčarom



Služobný vozeň pre zrýchlené vlaky a rýchliky radu Da (6-5057) ČSD (epocha III)

lohy boli či sú dôverne známe generáciám českého a slovenského obyvateľstva.

Jedným z veľkých svetových výrobcov špičkových modelových železníc, ktorý nezabúda ani na farby ČSD (ČD a SZ) je rakúska firma ROCO - určite predovšetkým vďaka firme **Xenia Model** zo Zvolena na Slovensku, ktorá tomuto rakúskemu výrobcovi zabezpečuje na jednej strane autentickú technickú dokumentáciu, na strane druhej zabezpečuje dovoz modelov tak na český, ako aj slovenský trh. Mimochodom, popri svojom aktuálnom katalógu firma Roco už začiatkom roka vydala (po druhý raz!) aj takmer 70-stranový katalóg rovnakého formátu (tzv. Medzinárodná edícia/International Edition) s modelmi lokomotív a vagónov vo farbách rôznych európskych železníc. Našinec v ňom síce žiadny model vo farbách ČSD (resp. ČD) nenašiel, zato jedna pre nás zaujímavá novinka tu ohlásená je: model dvojosého nákladného vagóna s posuvnými stenami radu Tbis ZSR historickej epochy V (z obdobia od polovice 80. rokov 20. storočia). Dúfajme, že sa naozaj objaví na trhu, veď, o modeloch z aktuálneho katalógu Medzinárodnej edície je známe, že hoci ich séria nebýva limitovaná, vyrábajú sa až vtedy, ak výrobca prostredníctvom obchodníkov dostane postačujúci počet objednávok.

Našťastie, týmto ešte nie je všetkým nádať koniec: Firma Xenia Model okrem toho na tento rok hodlá priniesť na slovenský trh aj ďalšie novinky, ktorým v oblasti trakčných vozidiel dominuje historická električná lokomotíva radu E 666 001 ČSD z obdobia historickej epochy III (roky 1945 až 1968/70) v modelovej veľkosti H0 - 16,5 mm. Táto lokomotíva fungovala od roku 1953 v depe Praha hl. n.

Pokiaľ ide o novinky z oblasti železničných vagónov, mali by byť medzi nimi výlučne vagóny ČSD, ČD a ZSR, a to z historických epôch III a V (vo farbách od polovice 80. rokov) v rozsahu, ako ich firma predstavila na svojich prospektoch už v roku 2001.

Prvé štyri novinky - model dvojosého osobného vozňa ČSD radu B1 (4-7431) 2. triedy z epochy III, model rýchlikového vozňa ČSD radu Ca (4-5578) 3. triedy z epochy III, model služobného vozňa pre zrýchlené vlaky - resp. rýchliky - radu Da (6-5057) ČSD a na neho nadväzujúci vozeň pre zrýchlené vlaky radu Ca (4-5144) 3. triedy ČSD takisto z III. historickej epochy (podľa NEM). Prizrieme sa však týmto štyrom novinkám - vidíme ich aj na priložených obrázkoch - bližšie a pridajme aj zopár slov - ku každému modelu osobitne.

DOMOVSKÁ STANICA: VESELÍ NAD MORAVOU

Ako prvý si zoberme pod lupu rýchlikový vozeň radu ABa 1-6647 (I. a 2. triedy) ČSD. Vieme o ňom, že pochádza zo známej série „štúk“ (die Hechte) prvej generácie štvornápravových rýchlikových vozňov bývalej Nemeckej ríšskej dráhy (DRG; Deutsche Reichsbahn Gesellschaft, ktorá existovala od roku 1924 až do roku 1938), nasledovníčky Deutsche Reichsbahn (1920 až 1924), jednotnej Ríšskej dráhy Nemecka, ktorá vznikla 1.4.1920 spojením železníc jednotlivých nemeckých krajín - prúskej K.Pr.E.V., bavorskej K.Bay.St.B. a ďalších po skončení prvej svetovej vojny.

Svoju prezývku „štuky“ dostali tieto nemecké železničné vozne jednotného typu vďaka osemuholníkovému tvaru svojho podvozku. Ako zaujímavosť možno dodať, že tieto nemecké vozne boli do istej miery vzorom aj pre prvorepublikové rýchlikové vozne ČSD.

Hoci išlo o nie príliš početnú generáciu rýchlikových vagónov, v histórii nemeckých železníc zohrala nie bezvýznamnú úlohu - rovnako ako o polstoročie neskôr medzi



Rýchlikový vozeň radu ABa (1-6647) 1. a 2. triedy ČSD (epocha III)

modelmi najväčších výrobcov modelových železníc, kde sa v zhode s predlohou objavili vozne 1. triedy, 1. a 2. triedy, 2. triedy i 3. triedy, ako aj batožinový a poštový vagón.

Novinka, ktorú dnes predstavujeme patrí do najpočetnejšej skupiny „štúk“ 1. a 2. triedy a je jedným z dvoch vozňov, ktoré sa po skončení 2. svetovej vojny dostali na ČSD, kde náš vozeň obdržal svoje označenie ABa 1-6647 - s domovskou stanicou Veselí nad Moravou. Neskôr bol tento vozeň prestavovaný na 3. triedu s novým označením Ca 4.5784 a domovskou stanicou Kolín a potom Brno, kde potom dostal ešte označenie Ba 3-0103 s ktorým fungoval už iba v osobných vlakoch. V roku 1964 bol definitívne vyradený z prevádzky.

Pokiaľ ide o samotný model, je presnou zmenšeninou predlohy v mierke 1:87. Najmä ak nazabudneme k podvozku integrovať aj brzdomý rozvod (a rebriky), ktorý výrobca dodáva v osobitnom vrecúšku spolu s vagónom. Ak bude model zaradený na konci vagónovej súpravy, treba na konci vymeniť aj prechodový mech (namiesto už integrovaného dlhého stlačenia, teda tzv. krátku verziu).

Hoci všetky nápisy v čestine na tomto modeli sú zhotovené prvotriedne, s autentickým bielym písmom na verne zelenej skrine z obdobia okolo roku 1950, cieľovú staničnú tabuľku z v balení nehľadajte - jednoducho chýba. Nevadí, pretože ak si ju zoženieme inde, môžeme na nej mať hoci aj vlastnú cieľovú železničnú stanicu...

Suma-sumarum: Nádherný model ČSD, ktorý v nás dokáže vyvolať železničnú romantiku ČSD z polovice 20. storočia aj vtedy, ak bude stáť osamotene na slepej koľaji nášho kolajiska či diorámy. Ak vagón integrujeme do vlakovkej súpravy (iné „štuky“ vo farbách ČSD uviedla firma ROCO za asistencie firmy Xenia Model na naše trhy už skôr), rozhodne si oboch koncov vozňa vymenite spriahadlo za iný typ, ktorý umožní spojenie vagónov „nárazník pri nárazníku“. Spojenie susedných prechodových mechov pritom bude pôsobiť opticky naproste zhode s realitou na našich železničiach z minulosti. Dokonca aj vtedy, ak na modelovej koľaji budeme pozorovať vysvietenu vlakovú súpravu, keďže do modelu možno dodatočne integrovať aj osvetlenie jeho interiéru.

ĎALŠIA Z HROMOVÝCH ŠKATŮL

Druhou z novinek firmy Roco uvádzaných na český a slovenský trh začiatkom roka 2002 je dvojosý osobný vozeň radu Bi (4-7431) ČSD 2. triedy zo série modelov DRG známej všeobecne pod prezývku Donnerbüchsen (po našom Hromové škatule). Opäť ide o model spodobujúci realitu na ČSD v období III. historickej epochy (1945 - 1968/70), kedy ešte pred vlakovými súpravami jazdiacimi rýchlosťou maximálne 80 km/h zvykla baťkať ozajstná parná lokomotíva.

Aj keď po koľajach ČSD behali svojho času najmenej dva typy takýchto vagónov z 20. rokov (s drevenou oplechovanou kostrou skrine), novinka nemeckého pôvodu o ktorej je reč a ktorá sa k nám dostala po svetovej vojne, patrila takisto k tzv. jednotkovým vozňom DRG, resp. DR a pýšila sa celokovovým vyhotovením skrine z nitovaných oceľových plechov. Tie spôsobovali, že vnútri po koľajniciach uhaňajúco vozňa doslova hrmelo; teda práve táto hlučnosť dala predlohe prezývku.

Žiaľ, osudy konkrétnej predlohy novinky nám zostali utajené. Našťastie, vďaka nápisom na skriní a podvozku, sme sa dozvedeli, že vagón spolu pre fajčiarov a spolu pre nefajčiarov mal domovskú stanicu Louny a patrilo do vozňového depa Ústí nad Labem. Je teda logické, že pri povojnových reparáciách to nemal z rozdeleného Nemecka ďaleko.

Pretože osobné vozne radu Bi ČSD tvorili svojho času neodmysliteľný obraz našich železníc tak na hlavných, najmä však vedľajších tratiach, tomuto modelu z limitovanej série sa poteší hádam každý vyznávač vláčikov z tých, ktorým sa ešte neušiel niektorý z jeho bratrov značky Roco. Pokiaľ aj tu vymeníte bežné spriahadlo za tzv. krátke, nielenže sa nárazníky susedných vagónov budú dotýkať, ale ak ich spojíme zábradlím (napríklad od firmy Weinert-Modlbau), rýchlo zistíme, ako bolo kedysi možné prechádzať počas jazdy z jedného do druhého vagóna. Tak či onak, vďaka priloženému balíčku s ďalšími doplnkami

možno model vlastným pričinením ešte výraznejšie pozdvihnúť k obrazu jeho predlohy. Nehovoriac o tom, že aj tu možno nahradiť pôvodné spriahadlo až dvoma inými a že i tento „osobák“ možno dodatočne zvnútra osvetliť.

DVA VOZNE PRE ZRÝCHLENÉ VLAKY

Posledné dve novinky vlastne patria k sebe: 226 mm dlhý služobný vozeň pre zrýchlené vlaky (resp. rýchliky) radu Da (6-5057) ČSD a 240 mm dlhý vozeň 3. triedy pre zrýchlené vlaky radu Ca (4-5144) ČSD. Rovnako ako v oboch predchádzajúcich prípadoch, aj tieto dve novinky vznikli ako verzia ČSD historickej epochy III z nemeckých modelov vyrobených v tomto prípade už pred dvoma desiatkami rokov. (Druhý model získal prestížny titul „Model roka“ už v roku 1984).

Pretože žiadne informácie o autentických predlohách oboch železničných vozňov sa nám nepodarilo získať (medzi služobnými vozňami ČSD napríklad v knihe Ing. S. Jindra - Ing. M. Frolík: Osobní vozy ČSD, Nadas, Praha 1967, ich nehľadajte, nezostáva nič iné ako poznamenať, že aj tu možno tieňovanými bielymi nápismi z 50. rokov oba popísané modely jednoduchým zasunutím bez použitia lepidla ešte vlastnoručne doplniť o niektoré detaily z priloženého vrecúška, resp. dodatočne osvetliť ich interier.

Keďže tzv. krátke spriahadlo už majú integrované, hneď po položení na koľaj v M 1:87 sa možno tešiť tak z ich vynikajúcej optiky modelov, ako aj z ich tichého, elegantného chodu. Keďže výrobca neopomenul zmodelovať žiadny z detailov viditeľných na predlohe, aj v tomto prípade platí, že kto túži po zriedkavých špičkových modeloch podľa bývalých predlôh ČSD, rozhodne nesmie reagovať oneskorene - už preto nie, že aj tieto dve novinky boli vyrobené iba v limitovanej sérii, ktorá sa v minulosti vždy okamžite vypredala.

Ing. ŠTEFAN ŠTRAUCH
Foto M. Strauch



Pro ochlazení v horkém létě NĚMEČTÍ LYŽNÍCI

Při pravidelné kontrole modelářských obchodů mne zaujala v měřítku 1:35 sada figurek firmy **Dragon** nazvaná *German Ski Troop*. Napadlo mne, že bych se mohl trochu ochladit při stavbě zimní mini diorámy. Rozhodl jsem se pro stavbu dvou vojáků s lyžemi.

Figurky jsou ve stavebnici rozděleny na několik částí: dvoudílný trup, hlava, ruce a nohy. Výzbroj a výstroj je zvlášť. Lyžaři trpí neduhem všech mně známých figurek tohoto výrobce, totiž vlasovými spárami patrnými na povrchu větších dílů (asi chyba v technologii výroby). Spáry jsem odstranil opatrným přebroušením.

Při stavbě mě překvapilo, že dva díly trupu běžícího lyžaře jako by k sobě ani nepatřily. Několikrát jsem zkontroloval, jestli jsem z rámečku oddělil správné díly, a když se ukázalo, že ano, přišel ke slovu skalpel, brusný papír a tmel. Nakonec byly všechny záhyby látky na zadní části figurky plynulé.

Oba vojáci mají horní část kombinézy oblečenou přes výstroj, tudíž vzadu po-

někud vyboulenou. Nohy, ruce a hlava se lepí bez problémů. U nohou je třeba pohlídat „geometrii“, aby voják běžel rovně. Helmu u tohoto vojáka jsem nahradil jinou, ze sady firmy **Aires**.

Díly klečícího vojáka lícuji - proti kolegovci - dobře. Již při lepení rukou je třeba mu na chvíli zapůjčit pušku, aby měl paže ve správné výšce a mohl později něco trefit. Na obou figurkách je nezbytné tmelit v místech spojů, ztenčil jsem také okraje kombinéz a vydlabal materiál v otvorech rukávů.

Po nabarvení (nastříkání) a vystínování figurek následovala montáž lyží a hůlek. Špičky lyží si zaslouží ztenčit, stejně tak boky vázání. S hůlkami u běžícího lyžaře žádný problém nebyl, pro snadnější lepení jsem mu do rukou vyvrtal díry.

GERMAN SKI TROOP



Horší to bylo se zkříženými hůlkami klečícího střelce, které bylo nutné rozříznout na dvě části. Z rukou vojáka jsem ubrat trochu plastiku a zvolil úhel křížení hůlek tak, aby jejich konce nebyly ve vzduchu. Na figurku jsem přilepil jen část hůlek s poutky nad rukou, zbývající část jsem doplnil až po vsazení postavy do krajiny. Kroužky na koncích hůlek jsou ve stavebnici zhotoveny v podobě fotoleptaných dílů, na což upozorňuje již červený nápis na krabici. Figurce klečícího vojáka jsem doplnil poutka hůlek a řemen pušky.

Překvapilo mne, kolik je třeba vyvinout úsilí na prosté slepení a slícování figurky zhotovených tak renomovaným výrobcem.

Obě figurky jsem vsadil do malé diorámy, kterou jsem sám pro sebe nazval „Na lovu“. Krajina je vytvářena z pěnového polystyrénu, povrch dotvořen ze sádky. Sněhem vykukující zemina je vytvořena ze skutečně vysušené a proseté hlíny smíchané s lepidlem **Herkules**. Strom je poslepovaný z kořínků, staré listy na něm pochází z fotoleptů **Eduard**, trsy staré trávy jsem zhotovil z instalatérské koudele.

Tam, kde jsem chtěl mít sníh, jsem na bíle nabarvený povrch nanasl **Herkules** a posypal sněhem firmy **Woodland Scenics**, zakoupeným v prodejně potřeb pro železniční modeláře. Chudák zajíc (králík), který není na fotografiích vidět, je ze sady domácích zvířat firmy **Tamiya**.

Diorámu jsem sám pro sebe nazval „Na lovu“. Dvě figurky mi zbyly, sníh taky, takže někdy mohu zase pokračovat.

MIROSLAV ZADA
Foto autor



CHINOOK PRO MODELÁŘE

CH-47D CHINOOK (MATCHBOX)

Britský výrobce známých „angličáků“ byl prvním, který ve své řadě plastikových modelů v měřítku 1:72 ztvárnil největší sériově vyráběný vrtulník s tandemovým uspořádáním nosných rotorů. Stavebnice, skládající 72 dílů z tmavě zeleného plastiku a 14 dílů z čiré hmoty, svou kvalitou jednoznačně vypovídá o době vzniku. Jednotlivé díly jsou (měřeno dnešním měřítkem) příliš jednoduché, hrubé a nepříliš zpracované.

Nejzajímavější na celém modelu je postup jeho sestavování. Díly jsou rozvrženy tak chytře, že je kopírují všechny další stavebnice, včetně nejmodernější, představující v nabídce Italeri typ MH-47E.

Stavbu začneme vnitřním vybavením. Na průběžnou podlahu, na bocích chytře překrývající prohlubně v místě bočních nádrží, nalepíme v přední části prostor osádky. K jeho oživení máme dvojici sedadel, řídicí páky, a rovněž dvojice nožní ovladače a přístrojové desky. Prostoru ukončíme přepážkou, která však je bohužel příliš jednoduchá a navíc neobsahuje

průlez mezi nákladovou kabinou a pilotním prostorem. Doporučuji nahradit tento díl novým, zhotoveným podle fotografií, výkresů či jednoduše okopírováním modelů firmy Italeri.

V nákladovém prostoru se nenachází zhora nic, záleží tedy na každém staviteli, jak tento prostor vyšperkuje. Možnosti máme v podstatě dvě - buď doplnit na boky lehká sedadla z některé sady plechových doplňků, nebo se pustíme do stavby kabiny nákladní verze s ochrannou síťovinou na bocích.

Trup je rozdělen na pět částí - dvě představují boky, jeden „dno“ stroje a zbývající dva součástky zadní nákladové rampy. Na bocích jsou kupodivu zevnitř naznačeny prvky vnitřní konstrukce, bohužel





z vnější, mnohem viditelnější strany - pouze minimální náznaky spár mezi panely linkami vystupujícími nad povrch. Nejlepším řešením je povrch obrousit a podle výkresů vyřít do hloubky spáry nově. Na rozdíl od ostatních, tato stavebnice nabízí i vypouklá okna, která nosily pouze některé stroje.

Spodní část trupu (dno) je možno sestavit jako jednotný celek, nebo s otvorem pro naviják pod trupem. Mimo něj jsou součástí stavebnice i další dva závěsné háky, které stroje nosí v ose spodního hlavního nosníku. Zadní sklopnou rampu je možno sestavit zavřenou či otevřenou, pro druhou možnost jsou k dispozici i nájezdové lišty.

Na sestavený trup doplníme na přední zaklení kabiny a na pylon nesoucí zadní rotor náběžnou část s větracím otvorem.

Samostatně sestavíme motory (každý z pěti dílů) a vsadíme je do připravených otvorů. Trup osadíme drobnými díly antén a pilotek, pod trup přilepíme vyhledávací světlo. Model můžeme sestavit s otevřenými nástupními dveřmi doplněnými o naviják, ovšem v tom případě se buď nevyhne značné úpravě dílů stavebnice, nebo se musíme pustit do výroby zcela nových. Přilepením podvozků

a bočních pylonů pro přídatné zařízení je stavba dokončena.

Přestože tuto stavebnici nabízí Matchbox, mezi modeláři firma mnohdy zatracovaná, kupodivu nebudeme potřebovat příliš tmelu, neboť díly překvapivě dobře lícují.

Kdo nestaví první model vrtulníku, pravděpodobně sestaví rotory tak, aby je bylo možné z modelu vyjmout. Samotná jejich kompletace nečiní žádné potíže, jen je třeba dávat pozor na smysl otáčení.

Nakonec náš čeká největší oříšek - zbarvení. Výrobce nabízí dvě alternativy - tuctový zelený stroj US Army, či mnohem atraktivnější a poměrně známý zelenošedý vrtulník RAF s trojicí velkých britských vlajek na bocích a spodku trupu. Bohužel však před lety došlo k neblahému spojení, a tak firma Matchbox patří do divize Revell. Německá firma k původním výliskům dodala vlastní obtisky. Díky tomu v krabici nalezneme skutečný modelářský obtiskový sen. Barevné plo-

chy jsou kryty lakem, který po namočení velmi rád ztrácí průhlednost a bělá, navíc znaky na modelech nedrží, jsou příliš tlusté a nejsou tak schopny kopírovat detaily na povrchu. Vrcholem pak je jejich „známková“ zubatá obruba. Tyto obtisky jsem z mé stavebnice okamžitě vyhodil a začal jsem řešit problém, čím je nahradit. Nejlepším řešením je zajistit si nějaký obtiskový aršík. Občas se u nás objevily například polské firmy **Hi-decal**. Na těch pak bylo možno nalézt obtisky pro stroje US Army, RAF a argentinského letectva. Aršík se znaky pro stroje nizozemského letectva nabízí firma **Dutch Decal**. Hotový model nakonec nevypadá tak špatně, jak se na počátku zdá. Pravda, nelze s ním získávat vavříny na soutěžích, nicméně do sbírky vrtulníků rozhodně patří.



CH-47 D CHINOOK US ARMY (REVELL)

Jestliže je model firmy Matchbox již prastarou raritou, nad kterou váháme, zda ji koupit, pak její verzi od firmy Revell možno ohodnotit jedním slovem - Nebrat!

Po spojení obou výrobců totiž Revell převzal původní formy a mírně je přepracoval. Stavebnice má v této verzi 13 čísel a 98 téměř brčalově zelených dílů. Vesměs odpovídají dílům ze stavebnice

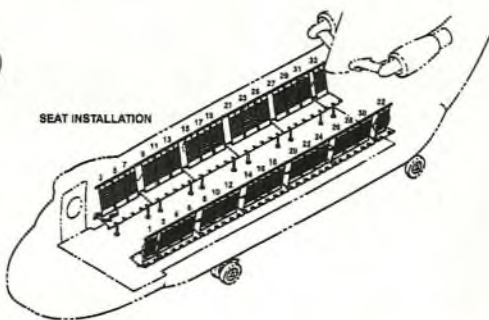
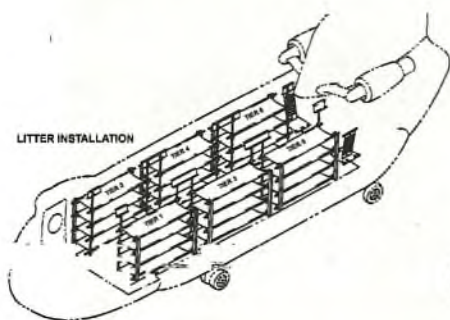
Matchbox, avšak v mé krabičce jsem našel součástky s nepříjemnými prolisy a vtaženinami, věrohodnosti nepřidá ani první pohled na to, co výrobce považuje za vyznačení hran panelů - vystupují nad povrch a stejně jako u předchůdce neodpovídají vzoru.

Naprostě stejně jsou řešeny téměř všechny partie modelu, výjimkou jsou



pouze drobné díly vstupů vzduchu a antén. Ačkoliv jsou výlisky téměř identické, je s podivem, že jsem potřeboval mnohem více tmelu, modelářského umu a trpělivosti. Až na tento rozdíl je postup stavby shodný.

Po dokončení stavby si můžeme zvolit dvě obtiskové alternativy, dle mého názoru obě nepříliš zajímavé. První předkládá stroj v podobě, v jaké létal v roce 1975 na základně Bergstrom v Texasu, druhý, rovněž celý zelený, působil u 213. vrtulníkové skupiny v Japonsku v roce 1982. K tomuto modelu je ještě nutno dodat, že stejné výlisky, pouze s jinými obtisky, se ukrývají i v další stavebnici Revell, označené Chinook RAF.



ACH-47 GUNSHIP CHINOOK (ITALERI)

Dostane-li se do rukou modeláře tato stavebnice v měřítku 1:72, zaplesá radostí (dvojnásobnou, spáchal-li již nějaké dílo značky Revell). Italský výrobce si vzal za vzor rozložení dílů stavebnice Matchbox, vše ale přepracoval do značné dokonalosti. Nyní stavebnice obsahuje 127 součástek z temně zelené hmoty a 7 čísel.



Při sestavování vnitřního vybavení záhy zjistíme, že příčka oddávající prostor pilotů od nákladní kabiny je sice ze dvou dílů, ale obsahuje spojovací průlez.

V „nákladním“ prostoru je pouze čtveřice palebných postavení. Na bocích

trupu jsou velmi dobře naznačené prvky vnitřní konstrukce, které stačí pouze doplnit o průběžné vedoucí kabeláž. Při sestavování trupu však narazíme na jedno velké ouvej. Chceme-li mít model otevřený (škoda znemožnit pohled dovnitř vybaveného trupu), narazíme na největší nedostatek stavebnice, se kterým se ostatně setkáme i u stavebnice Matchbox a Revell - po spojení polovin trupu zůstane v horní části velice nepěkná podélná díra, protože ve stavebnici není stropní panel, který by ji zaslepil. Nezbyvá nám, než chybějící díl doplnit vlastní tvorbou. Při lepení dna je třeba dát pozor na řádné osazení „pantů“ sklopné dolní části rampy a na její správnou polohu. U transportních strojů se rampa dotýká země, u bitevního však je zakotvena ve vodorovné poloze.

Stavba motorů (každý opět z pěti dílů) neskýtá žádné obtíže, jsou, stejně jako otvory do trupu doplněny všemi potřebnými mřížkami. Velice dobře působí podvozky modelu i s věrohodnými koly.

Na rozdíl od všech ostatních typů nese ACH-47 na bocích pylony pro bloky neřízených raket a kanony, jež vypadají rovněž velmi realisticky.



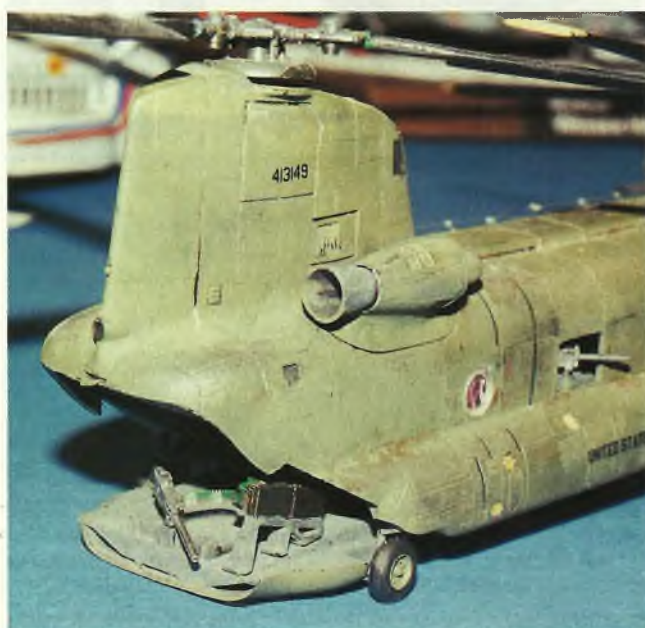
K dokončení trupu tedy zbývá jen připojit překryt pilotního prostoru, který je u této verze bohatší o granátomet a boční pancéřování. Závěrečnou operací je přilepení antén. Při tom dáváme pozor na velmi tenké díly, které se snadno lámou.

Poslední částí stavby je sestavení rotorů (každý z pěti dílů). Výstupky znázorňující táhla ovládání jsou dostatečně tenké, bohužel však krátké, proto je raději nahradíme novými.

Výrobce předkládá dvě možnosti zbarvení. První představuje stroj létající v roce 1966 v Aberdeenu, druhá zbarvení stroje z Vietnamu roku 1967. Obtisky jsou tentokrát velice dobré.

Již při pouhém sestavení modelu z krabičky vypadá konečné dílo velice zdařile a jistě zaujme jedno z předních míst vaší sbírky.







MH-47E SOA CHINOOK (ITALERI)

V loňském roce nabídla firma Italeri zatím poslední verzi vrtulníku řady CH-47, čímž prakticky uzavřela i tuto modelářskou kapitolu.

Základem stavebnice jsou výlisky z modelu ACH-47, který výrobce upravil na transportní CH-47D.

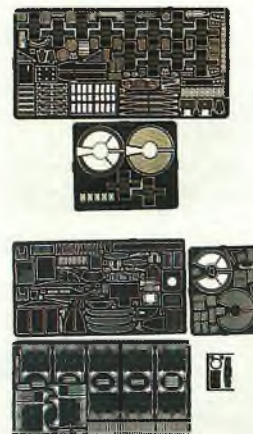


Přibýlo 7 čirých dílů a 54 součástek z šedého plastiku, přičemž některé díly původní stavebnice nepoužijeme. Počátek stavby je opět stejný - věnujeme se vnitřku. Nákladová kabina však opět postrádá jakékoliv vybavení, takže doplníme sedadla ze sad leptaných kovových doplňků.

Pak už se musíme vypořádat s hlavním úskalím této stavebnice. Výrobce totiž dodal jako nové díly větší boční palivové nádrže. Ovšem abychom je mohli použít, musíme původní z výlisků dílů trupu odříznout. Současně je nutné vyříznout levé zadní okno. Přestože tato operace vypadá na první pohled dosti krkolomně, překvapivě neskýtá žádné záludnosti a lze ji poměrně jednoduše provést. Dále je na řadě vlepení oken, respektive v místě, kde verze ACH-47 okna nemá, celých okeních panelů. Před slepením trupu s vnitřním prostorem nesmíme zapomenout vlepít díly 65 a 66, sloužící k instalaci předních podvozkových nohou. A samozřejmě - jako v předešlých případech - zhotovíme chybějící strop.

Po slepení trupu doplníme na pylon zadního rotoru samostatně zhotovené díly na náběžnou odtokovou část. U předního stavebnice nabízí dvě alternativy - použijeme díl s mřížkou ve vstupu vzduchu.

Když přilepíme podvozek a překryt pilotního prostoru, zbývá již maličkost - doplnit na model antény, senzory, výmetnice klamných cílů a další drobnosti, kterých



jsm však napočítal více než 60!

Při volbě zbarvení nás výrobce ušetřil trápení s nabízí pouze jedinou alternativu.

I přes tento nedostatek je model sestavený bez větších úprav z krabičky impozantním dílem a to především díky značnému množství výstupků na trupu. Pro celou stavbu platí totéž co pro ACH-47 téhož výrobce. Stavba je bez problémů (s výjimkou chybějícího stropu), díly velice dobře líčují, dají se dobře opracovávat a díky velice jemnému zdrsnění povrchu na model dobře přilne barva.



KONVERZE

Boeing model 234 je civilní obměnou verze MH-47E. Liší se však instalací 14 (15) hranatých oken na bocích trupu. Konverzi je možno uskutečnit poměrně jednoduše. Po odřezání palivových nádrží vyřízeme nad prostorem nádrží celý boční panel s okny. Na papír si nakreslíme nová okna v měřítku 1:1 (tedy 1:72), přiložíme pruh čiré hmoty a okna orýsujeme. Poté panel s okny slícujeme s trupem. Dole musí být delší, aby bylo možno přilepit nové nádrže, ale zase ne příliš, aby neva-

dil při napojení vnitřní části. Okno proti nástupním dveřím zaslepíme a přetmelíme, nástupní dveře zhotovíme nové, neboť u civilní verze jsou jednodílné, sklápějí se dolů a na jejich vnitřní straně je pět nástupních schůdků.

Pokračujeme prací v interiéru. Přední trupovou přepážku obkreslíme na plastovou destičku, čímž získáme vzor pro zadní přepážku, uzavírající kabinu cestujících před sklopnou rampou. V přepážce jsou druhé nástupní dveře, jež můžeme buď pouze naznačit v zavěšené poloze (doporučuji), nebo otevřít.

Za přední přepážku proti vstupu vytvoříme prostor toalety, nacházející se v místě

zrušeného okna. Do kabiny musíme také zhotovit sedadla cestujících. Jejich počet není stálý, neboť se upravuje podle počtu cestujících a množství nákladu. V plné konfiguraci jsou na pravé straně (pohled zepředu) vždy zdvojená sedadla, přes uličku jednoduché. Možné je použití zdvojených sedadel na obou bocích, v tom případě jsou instalovány „zipovitě“.

Posledním doplňkem jsou zavazadlové kontejnery, jeden nebo dva umístěné na spodní části sklopné rampy tak, že mezi nimi byla volná ulička k zadním nástupním dveřím. Podle získaných fotografií pak vytvoříme zbarvení stroje.

CH-47 VŠECH VERZÍ OČIMA MODELÁŘE

V současné době jsou na našem trhu běžně k dostání tyto stavebnice:

- 1 CH-47 Chinook 1:144 Revell (dvě ob-tiskové varianty)
- 2 CH-47D Chinook US Army 1:72 Re-vell
- 3 CH-47D Chinook RAF 1:72 Revell
- 4 ACH-47 Chinook Gunship 1:72 Italeri
- 5 CH-47 C/D Chinook 1:72 Italeri
- 6 MH-47E SOA Chinook 1:72 Italeri

Krom toho je možné kolekci doplnit méně dostupnými stavebnicemi, k nimž patří:

- 7 CH-47D Chinook 1:72 Matchbox (v současnosti není v nabídce)
- 8 CH-47C Chinook 1:48 Aurora (před léty vyráběný jako vacuform)
- 9 CH-47D Chinook 1:72 Airfix (ohlá-šená novinka, zatím nedostupná)

Výrobce vrtulníků řady H-47 je v sou-časné době firma Boeing, která stavěla například tyto verze: CH-47A, ACH-47 Gunship, CH-47B, CH-47C, CH-47D, MH-47E, Boeing Vertol model 234, Boe-ing Vertol model 347, CH-47D (sériové číslo 84-241159, prototyp s možností do-

plňování paliva za letu), Agusta H-92 SAR Chinook (verze pro Argentinu). Pro toho, kdo by si chtěl postavit co nejkomple-tnější sbírku variant vrtulníku Chinook, na-bízím jednoduchý návod.

CH-47A postavíme ze stavebnice 4 s využitím dílů oken č. 9, 10, 34 a 35 ze stavebnice 6.

Verze ACH-47 je přímo námětem sta-vebnice.

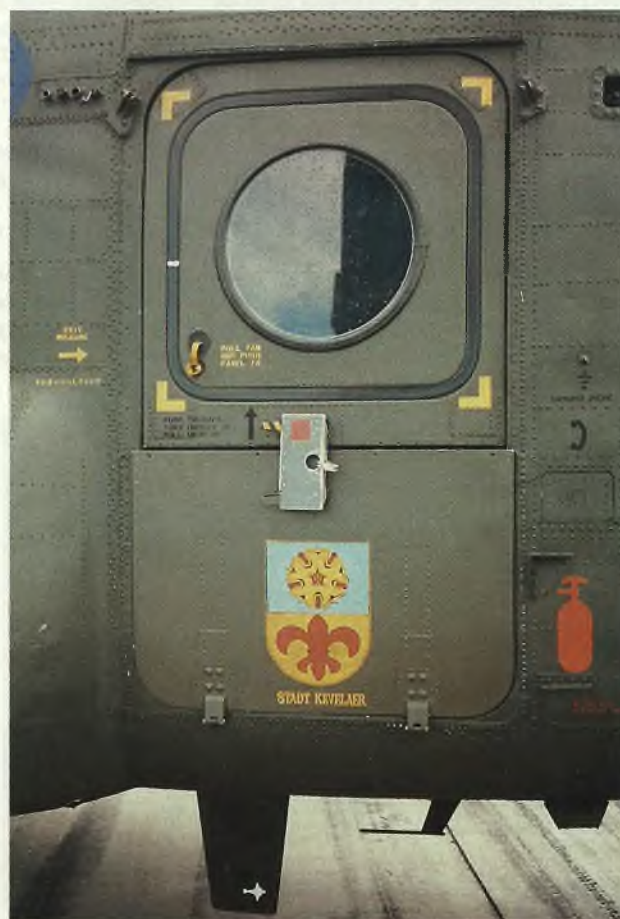
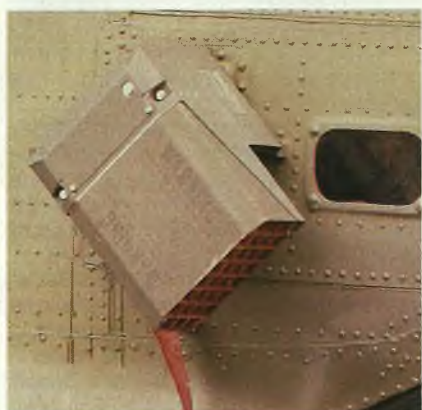
Typy CH-47B/C/D lze sestavit ze sta-vebnice 5.

MH-47E je dostupný ve stavebnici.









DALŠÍ ÚPRAVY

Model vrtulníku Agusta H-92 SAR argentinského letectva pro vyhledávání a záchranné práce je unikátem. Byly postaveny pouze tři stroje, které jsou kombinací trupu verze D s přídílí typu E. Základem jednoduché konverze tedy bude trup ze stavebnice MH-47E (bez nutnosti odřezávat nádrže) se zašpičatělým nosem. Vrtulníky létají v kombinaci červené a stříbrné barvy.

Problematickejší není ani přestavba na

„tankovací děčko“. Použijeme stavebnici CH-47 verze D, kterou doplníme tankovací trubici jakou nosí vrtulníky verze E. Ráho bud zhotovíme nově, nebo použijeme díl ze stavebnice „Ečka“.

Nejhorším oříškem je model 347. Byl to zkušební prototyp, na kterém bylo zkoušeno případné zvětšení stroje a uskutečnány testy aerodynamického obtékání pomocných křídel. Pro tyto účely byl za třetím oknem (zleva) prodloužen. Podobně budeme postupovat při stavbě modelu a mezi třetím a čtvrtým oknem vložením dílu prodloužit trup o dvojnásobek vzdálenosti mezi okny. Toho by bylo

možno docílit buď použitím trupů ze dvou stavebnic, nebo podstatně pracnější zhotovením „vločky“ z plastické destičky. Pak už zbývá zhotovit na horní části trupu závěs zkoušeného křídla, případně i s křídlem, a aerodynamických výstupků za posledními okny z obou stran. Další možností je i instalace podtrupového „akvária“ operátora závěsu.

Tato konverze se mi však jeví natolik složitá, že ji doporučuji pouze absolutním šilencům, kteří již nevědí, co by postavili.

Ing. TOMÁŠ HOBZÍK

Foto M. Salajka, J. Špaček,
Boeing a RAF

CHINOOK VE ZKRATCE

Vývoj vrtulníku Chinook (model 114) začal u firmy Vertol v roce 1956 let, prototyp YCH-1B/YCH-47A vzlétl 21. září 1961 a sériové stroje zahájily službu u 11. Air Assault Division v roce 1963. Postupně bylo pro US Army objednáno 350 strojů, z nichž mnohé se velmi záhy uplatnily během války ve Vietnamu.

Výroba pokračovala dodávkami verze CH-47B (108 kusů) a od roku 1967 do 1980 dále zdokonalenými CH-47C, jejichž rotorové listy už byly laminátové. Verze CH-47A byla poháněna motory AlliedSignal T55-L-5 nebo výkonnějšími T55-L-7, v provedení CH-47B motory AlliedSignal T55-L-7C. V podstatě stejný drak (až na jiný tvar pylonu nesoucího zadní rotor) má i verze CH-47C (Boeing Vertol model 234) s motory AlliedSignal T55-L-11C a prodlouženým doletem, která unese 33 až 44 vojáků, 24 nosítek s doprovodem dvou zdravotníků, nebo deset tun nákladu.

Potřeba zásadní modernizace dala vzniknout verzi CH-47D, na kterýžto standard byly firmou Boeing upraveny starší stroje a celkem jich bylo pouze US Army a jednotkám americké národní gardy do-

dáno na 480. Tato verze s motory AlliedSignal T55-L-712, stavěná od roku 1979, má dvakrát větší nosnost než původní „Áčko“. Kromě modernizované avioniky, zlepšených letových vlastností a tří závěsných bodů pod trupem se vyznačuje teleskopickým nástavcem pro doplňování paliva za letu.

Dalším zdokonalením typu zavedeného do výroby už před 40 lety je přestavba vedoucí přes CH-47SD k Improved Cargo Helicopter (ICH), což je CH-47D Chinook poháněný motory T55-GA-714A. Předpokládá se, že v nové podobě mohou Chinooky jako CH-47F sloužit až do roku 2030. Úpravy zahrnují snížení vibrací trupu, úpravu avioniky pro použití vrtulníku na „digitálním bojišti“, úpravy pro snadnou demontáž rotorů při dopravě v letadlech C-5A a zvětšení nosnosti. Normální dolet je nadále přes 400 km, nejvyšší rychlost až 270 km/h. První CH-47F v této podobě vzlétl 25. června 2001. Ze současných 432 vrtulníků CH-47D používaných US Army má být do roku 2015 ve stavu 300 upravených CH-47F.

Po celém světě létá na 1000 vrtulníků

Chinook různých verzí. Jejich největšími uživateli jsou kromě USA také Argentina, Austrálie, Kanada, Japonsko, Norsko, Španělsko a Velká Británie. Licenčně jsou stavěny firmami Agusta v Itálii a Kawasaki v Japonsku. V Itálii stavěné stroje byly dodány rovněž do Egypta, Iránu, Libye, Maroka a Řecka.

Ve Vietnamu byly CH-47B vyzbrojeny dvěma kulomety M60D ráže 7,62 mm instalovanými v bočních dveřích a dalším kulometem na zadní rampě. Několik CH-47A přezdívaných Go-Go Birds bylo pokusně přestavěno na „gunship“, jiné stroje mohly ze zadní rampy rozprašovat plyn nebo napalm. Většina strojů byla opatřena závěsem pod trupem a navijákem, díky čemuž se osvědčila při záchraně letadel a jejich osádek z nepřátelského území. Uvádí se, že během války ve Vietnamu bylo v podvěsu přepraveno na 12 000 letadel.

Během prvního dne operace Desert Storm v roce 1991 dokázalo 60 Chinooků přepravit téměř 500 tisíc litrů paliva, nemluvě o zásobě střeliva pro jednotky na další den.

Při mírové misi v Bosně 16 vrtulníků 5. Battaliónu 159. Aviation Regimentu za půl roku při 2222 letových hodinách přepravilo 3348 cestujících a více než 1500 tun nákladu.

mas

Pro britské královské letectvo byl vrtulník objednan koncem 70. let ve verzi CH-47C, které bylo přiděleno označení Chinook HC1. Postupně byly vrtulníky také v Británii modernizovány na vyšší standard Chinook HC2, respektive dodávány z výrobní linky ve vybavení pro jednotky zvláštního určení pod označením HC3. Podle britských údajů v současné době RAF používá 30 vrtulníků Chinook HC2 u perutí 7, 18 a 27 na základně RAF Odiham a jeden stroj létá u 78. peruti na Falklandských ostrovech.







D-1 152 mm HOWITZER with ZIS-42 HALF-TRUCK aneb

POŘÍDE SI HALFTRAK PA RUSKY

Nedávno se v našich modelářských prodejnách objevily krabičky, vyznačující se jednotnou okrovou barvou, obrázkem stylizovaným do podoby poštovní známky a logem PST, obsahující stavebnice modelů bojové techniky země Sovětů v měřítku 1:72. Produkci této běloruské firmy můžeme rovněž shlédnout na webových stránkách www.okupant.cz, patřících internetovému obchodu, který nabízí modely snad všech „východních výrobců“. Sortiment je rozsáhlý a ten, kdo má rád exoty, či mu snad již chybí dříve všudypřítomné rudé hvězdy, si rozhodně vybere.

OBAL KLAME

V místním modelářském krámku mne zaujala právě jedna z krémových krabiček, nesoucí na víku poněkud infantilní obrázek s houfnicí, za kterou se skromně krčí tahačem. Překvapila mne hlavně cena. Dát skoro tři stovky za jeden kanón, to je teda síla, řekl jsem si. Po zběžném pohledu jsem však odklopil víko, nasadil brýle a zjistil, že vlastně výrobce klame veřejnost ve svůj neprospěch, protože dílů ke stavbě dominanty obrázku, tedy kanónové houfnice, je uvnitř pouze přehršel v jednom rámečku, zatímco zbytek krabice je zaplněn stavebními díly právě onoho nenápadného vozidla v pozadí. Protože takového half-trucka jsem doma ještě neměl, směnil jsem za stavebnici příslušný obolus doufaje, že jsem si zase „nenaběhl na vidle“, jak se mi to u škatulek hýřícími azbukou již několikrát přihodilo. A jak jsem dopadl?

TROCHA HISTORIE

Stavebnice nabízí modely dva - houfnici a polopásový nákladní automobil. Kanónová houfnice D-1 ráže 152 mm vznikla na základě požadavku armády na účinnou a současně obratnou zbraň, schopnou ničit nepřátelská opevnění, v konstrukční kanceláři F. F. Petrova roku 1943. Do konce války jich bylo vyrobeno na 1000



kusů. Bojové zkušenosti prokázaly spolehlivost a přesnost palby, proto výroba pokračovala až do roku 1949, kdy byla ukončena až po dodání 2827 kusů.

Nákladní automobily ZIS, archaicky vyhlížející samohyby, které dojezdy z Moskvy až do Berlína, již dnes znamenají legendu. Právě na základě jedné z modifikací, typu ZIS-5V, vznikla polopásová varianta ZIS-42, sloužící jako dělostřelecký tahač a vozidlo pro dopravu nákladu v obtížném sjezdovém terénu. Žádná kola nahradil pásový podvozek s gumovými, 415 mm širokými, články. V roce 1942 vznikla ještě modernizovaná verze ZIS-42M, která se vedle výkonnějšího motoru ZIS-16 vyznačovala několika malými zlepšeními, například ochrannou mřížku před chladičem a předními světlíky. Protože motor zkonzumoval při běžném silničním provozu až 60 litrů paliva na 100 km, musely být na vozidlo instalovány nádrže o objemu 300 litrů. V letech 1942-1944 bylo postaveno celkem 5931 vozidel obou variant.



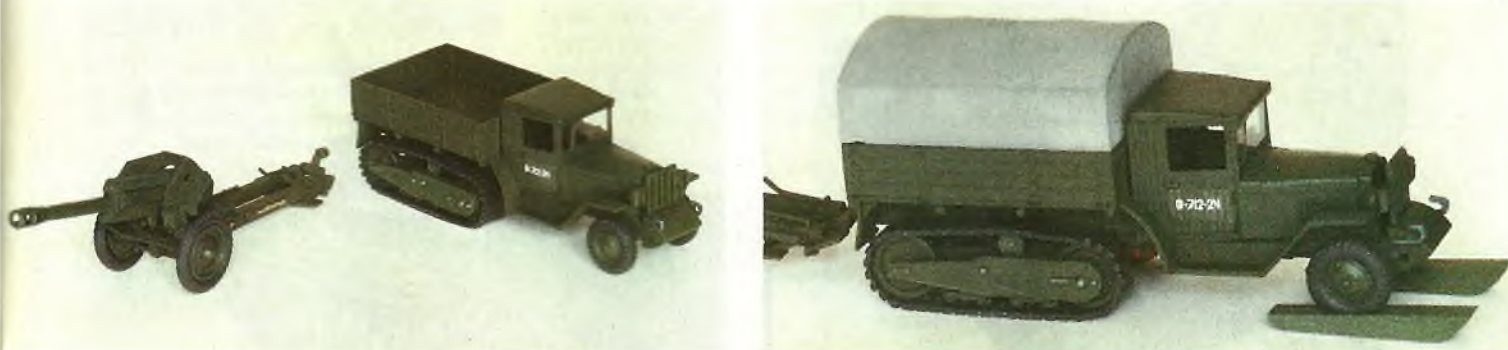
STAVBA HOUFNICE

A teď už k vlastním modelům, pro jejichž sestavení jsou do krabičky vloženy dva samostatné návody, zatímco obtiskový aršík je toliko jeden.

Úctyhodných 66 dílů pro stavbu houfnice obsahuje rámeček z poměrně tvrdého plastu jednolitě zelené barvy. Součástky jsou v rámečku očíslovány, chybí sice číslo 23, kus však snadno nalezneme podle nákresu v návodu. Díly jsou čisté, jemné, bez ořepů, trochu tmelu si vyžádá lafeta. Návod je přehledný, jedinou chybou jsou zmatené popisky úpravy ramen lafety v palebném či transportním uspořádání a následně správné nalepení dílů 17 a 20, znázorňující rydla a tůčka. Při kompletaci rovněž zjistíme, že pneumatiky jsou proti diskům poněkud větší, ale naštěstí je můžeme zafixovat lepidlem. Jinak je stavba pohodová, bez potíží a zbytečných spekulací. Barevné provedení je dobově jednoduché - vystačíme pouze se zelenou barvou, na pneumatiky použijeme „tyre black“. Jediné barevné oživení modelu pak představují dvě lopaty na boku levého ramene lafety.

STAVBA Tahače

Pro sestavení modelu ZISu máme k dispozici tři plastové rámečky ve škále tří odstínů šedé barvy. Samostatně je vložen díl znázorňující plachtu k zakrytí korby. Dva rámečky budou jistě mnohým důvěrně známy, protože se již dříve objevily dokonce v několika stavebnicích jiných výrobců z bývalé „Velké země“ a posloužily ke stavbě modelu základního ZISu 5. To znamená, že část dílů vůbec nepoužijeme a některé musíme náležitě upravit, což ale není složitá operace. Nově je zhotoven rámeček se součástkami pásového podvozku, tří palivových nádrží a lyží pod přední kola. Po patřičném výběru a částečné redukci jich však i tak budeme ke stavbě potřebovat zhruba 150. Stejně jako stavební díly houfnice, jsou i součástky tahače zhotoveny čisté, bez výrazných ořepů či propadlin, nebo jsou chybičky tam, kde je není vidět.



Stavba není složitá, téměř vše lícuje tak, jak má. Lehce je třeba upravit spoj blatníků se šasi. Chybně je v návodu, který je jinak přehledný a bezkonfliktní, znázorněna úprava výfuku - pozor při jeho krácení! Pozornost a trpělivost si pochopitelně vyžaduje stavba pásového podvozku, pečliváci mohou zasklít okénka kabiny. Po tmelu sáhne pouze jednou, rozhodneme-li se použít lyže pod přední kola. Právě tyto čtyři dílky totiž mají na povrchu opravdu „pěkné“ a hluboké propadliny.

Zbarvení modelu je opět jednoduché, mimo několika detailů zase výlučně ze-

lená. Barvu tyre black tentokrát uplatníme nejen na pneumatiky, ale i na články pásů.

Potíž jsem měl s obtisky. Protože podkladový lak je lesklý a poměrně tlustý, nesplynou patřičně s barevným povrchem, navíc jejich aplikace na „prkénka“ korby a kabiny není rovněž dokonalá. Řešením je buď prohrabání vlastních zásob, případně nákup jiných obtisků.

Tím je stavba tohoto neobvyklého, nicméně zajímavého „double kitu“ ukončena a nezbyvá mi, než konstatovat, že při dostatku času a vynaložení malého úsilí stvoříme velice pohledný a atraktivní model, věrně kopírující svůj velký vzor.

Moje první setkání se značkou PST tedy hodnotím jako povedené a již se poohlížím po další zajímavosti z jejich nabídky.

Mgr. IVAN VÍSEK

P.S. Pro lepiče, kterým připadá měřítko 1:72 příliš titěrné, mám dobrou zprávu. ZIS-42 je k mání i v měřítku 1:35, tentokrát od firmy Fort.

Literatura:

Modelist konstruktor
Spielberger W.J.: Militärfahrzeuge, Band 12
Steel Masters, No 48
Dajdžest M-Chobby No.1/2002

ISU-122S

Měřítko: 1:35
Výrobce: Dragon

JAK TO BYLO DOOPRAVDY

Historie tohoto samohybného děla spadá do léta 1943, kdy na podvozku nového tanku IS vzniklo vozidlo přímé podpory ISU-152. Jeho výroba byla zahájena na podzim 1943, ale hned na počátku se objevily problémy. Válečný průmysl nebyl schopen zajistit odpovídající počty kanonové houfnice ML-20 ráže 152 mm. Protože v té době existovalo dostatečné množství 122 mm kanonů vz. 1931/37 A-19, padlo rozhodnutí využít je k výrobě další varianty ISU-122. Tato varianta byla s ISU-152 totožná, jediným rozdílem byla ráže použitého kanonu, který neměl ústovou brzdou a byl vybaven manuálním šroubovým uzávěrem.

Na přelomu roku 1943-1944 vyvinuli konstruktéři v továrně č. 9 ve Sverdlovsku další variantu kanonu ráže 122 mm. Původně byl určen pro tank IS-2 a nesl oficiální označení 122 mm kanon vz. 1943 D-25T. Na základě konstrukčních změn byl vybaven ústovou brzdou a poloautomatickým klínovým uzávěrem, který značně usnadnil obsluhu a zvýšil rychlost střelby.

Jeho verze byla upravena pro použití v samohybných dělech ISU-122 modernizované verze ISU-122S a byla nyní označena kanon 122 mm vz. 1944 D-25S. Další změnou, nyní již ve vzhledu vozu, byla in-



stalace pancéřové masky kanonu - půlkulatý pancéřový štít se podstatně lišil od původní podoby ISU-152. Výroba „samohybek“ probíhala převážně v čeljabinském Kirovském závodě č. 100. Celkem bylo během války vyrobeno 4075 kusů obou typů samohybných děl ISU, z toho jen malá část v původním Kirovském závodě v Leningradu.

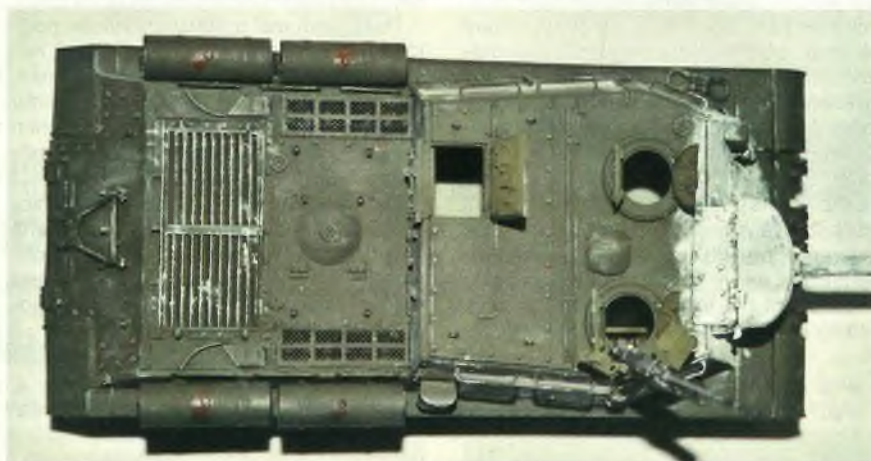
Od začátku byly ISU-122 i 152 určeny k výbroji samostatných pluků těžkého samohybného dělostřelectva. Základním úkolem obou typů byla přímá podpora tanků IS, ničení těžkých německých tanků a samohybných děl, stanovišť dělostřelectva atd. Při útoku většinou postupovala děla ISU ve druhém sledu, ve vzdálenosti 300 až 500 m za tanky. Každý vůz vezl přidělenou pěchotu, která chránila dělo před útokem tankoborníků. Při obraně byla děla ve druhé linii, kde byla rozmístěna na předpokládaných směrech útoku, pečlivě zamaskována.

STAVEBNICE

Protože se již dlouhou dobu zajímám o ruské tanky a „samohybky“, velmi mě potěšila firma Dragon, která se po stavebnicích ISU-122 a ISU-152 rozhodla v měřítku 1:35 i pro verzi ISU-122S.

Po otevření krabice s pěknou kresbou na víku (ale chybnou, neboť označení číslem 65 a nápis OSVOBOZDĚNAJA KIROVSKAJA patřilo ISU-152) nalezneme uvnitř dva stavební návody, krátké připomenutí historie tanků IS a ISU a to nejdůležitější - celkem devět rámečků se stavebními díly, pak vanu podvozku a korbu.

Model jsem porovnával s výkresy v japonském časopisu Panzer a také s podklady zveřejněnými v našem Atomu. Stavebnice jim vcelku odpovídá. Protože rozměry zásadně nepřepočítávám, spokojil jsem se s tím, že se model podobá skutečnosti.



Nyní již k samotné stavbě. Všechny stavební díly jsou zhotoveny čistě, prosty vtaženin, otřepů a stop po vyhazovačích na viditelných místech. Jejich základem je zjevně stavebnice čínského ISU-152 ze série Korean War.

Stavba je velmi příjemnou záležitostí. Po sestavení podvozku přichází na řadu snad jediná komplikace stavby, která však dá zabrat zejména začínajícím stavitelům. Tou je nekonečné skládání článků pásů. Dílů je celkem 166, ale výsledný efekt stojí za vynaloženou námahu. Ocenil jsem především možnost napodobení provedení pásů vzniklé provozem.



STAVBA A ÚPRAVY

Při stavbě vypustíme krok č. 5, kterým je sestavení houfnice ML-20. I v případě, že hodláme postavit jen model do vitríny, se vyplatí investovat do leptaných dílů. Po úpravě volají především vstupy vzduchu do motoru, také další věrně postižené drobnosti, například držáky nářadí, vzhled modelu značně ožíví. V době stavby byla na trhu pouze sada Eduard pro ISU-152

od Italeri. Stejná firma již také nějakou dobu nabízí sadu doplňků pro ISU-122, ale myslím si, že se nebude nějak zvlášť lišit. Po sestavení korby a podvozku zbývá slepit velkorážní kulomet DŠK 12,7 mm vz. 1938 a kanon D-25S.

ZBARVENÍ

Dostáváme do finise, tedy ke zbarvení modelu. Výrobce sice doporučuje tmavě zelenou FS 34079 nebo Testors 7110, ale protože mám dobré zkušenosti s barvami Agama, použil jsem odstín R 13, určený pro ruskou bojovou techniku.

V původní stavebnici ISU-152 dával výrobce na výběr z pěti možností, což mohlo pro někoho být zdrojem dlouhého váhání, v případě ISU-122S je problém vyřešen jedním schématem. Předlohou byla samochodka ISU-122S od 375. Gardového pluku těžkého samohybného dělostřelectva 3. Gardového tankového sboru. Vůz byl kamuflován zelenou barvou 4 BO, kterou doplňují zbytky bílé barvy na hlavní a celém čelním štítu.

Výrobce nás však mystifikuje, když tvrdí, že vozidlo působilo v Polsku v roce 1944, protože ve skutečnosti bylo nasazeno 30. března 1945 při osvobození loděnic v polském Gdaňsku. Tuto skutečnost dokládá jediná mě známá fotografie, zveřejněná v publikaci Osprey/Vanguard, kterou uvádím v použité literatuře.

Doporučená literatura:

Magnuski, J.: Wozy bojowe LWP 1943-1983
Zaloga, S.: Soviet heavy tanks
OSPREY/VANGUARD č. 24

OBTISKY

Obtisky jsou kvalitní, matné a dobře se s nimi pracuje. Jsou celkem čtyři - na dvou jsou atypická čísla 23, na dalších nápisy IMENI MIKOJANA v azbuce. Bohužel obtisky jsou nejslabším článkem stavebnice. Jak dokládá fotografie skutečného stroje, ale konec konců i návod, jsou čísla i nápisy mnohem menší než by bylo žádoucí (na výšku asi o třetinu, šířka je poloviční). Ze snímků je vidět, že zejména nápis se téměř nevejde na boky korby.

Náprava je možná dvěma způsoby - vytvořením šablony a nastříkáním nápisů, nebo vlastnoruční tvorbou štětcem. Jelikož obvykle stavím své modely „z krabíčky“ především pro své potěšení, rozhodl jsem se nakonec pro možnost třetí a tuto chybu jsem ignoroval.

Na úplný závěr zbývá ještě model trochu „ušpinit a zaprášit“, na což nám stačí trocha tuhy, bílé a stříbrné barvy.

Pro případné zájemce o tento typ chci dodat, že podle informací pracovníků zásilkové služby Artur MC stavebnice v současné době není v nabídce firmy Dragon. Nezbyvá, než se podívat po bazarech a zastrčených prodejních, případně doufat, že její výrobce brzy opět zařadí do výrobního programu.

ZDENĚK ČIŽINSKÝ
Foto autor

Zaloga, S.: Stalin heavy tanks 1941-1945
CONCORD 7012
PANZER, 1988, č. 7
časopis Atom

INZERCE

Čitelně psané soukromé řádkové inzertní zveřejňujeme zdarma, pokud je zašlete e-mailem na adresu redakce model@aeromedia.cz,

do zprávy pro příjemce napište inzerce Modelář, nebo písemně (stačí korespondenční lístek) s inzertním kupónem, který je v každém čísle, na adresu Modelář, Radlická 2, 150 00 Praha 5

PRODEJ

■ **Prodám** plány modelů 19 historických plachetnic a 41 válečných lodí - seznam za známku. Ing. J. Švec, Slunečná 4556, 760 05 Zlín 5

■ **Prodám** 1:72 letadla Airfix B-1, Monogram B-52, HAS, B-47 i jiné. Sháním 1:144 sovětské bomb. 1950 a výše. Tel.: 02/51814112, 0607/104480

■ **Prodám** nepoužitou soupravu R4-AM35- vysílač + přijímač+krystaly. Levně. Dohoda. Stáří končím. František Výskala, Krhová 157, 756 63 Valašské Meziříčí 3

■ **Prodám** nesest. model 1:48, F-18A "U.S.M.C." Hasegawa + Eduard plechy, Expres Mask (1200). Vladimír Hantl, Pohodlí 57, 570 01 Litomyšl, tel: 0464/631737, 0732 488346

■ **Prodám** nový výbrus na 35 motor (1100 Sk), svíčku-teplu (50 Sk), hřídel na 3,5 motor (1400 Sk), válec na 3,5 motor (400 Sk), lodní šroub průměr 45 mm, M4, třílístý (50 Sk). Milan Báčor, Litová 15, 821 05 Bratislava, Slovensko, tel: 02/43292924

■ **Prodám** nebo výměním svázaný časopis Modelář r. 79-88, nesvázaný r. 89-93, neúplný 91, 92, 94-96, 87; časopis L+k svázaný r. 81-84, 86; plány letadel B71, Dragon Rapide, Regent, Trener (UA/Z 50L Hurricane, MiGy, Citabria, knihy civilní letadla 1-2, Let. modelářství a aerodyna-

mika, Vrtulníky, letectví dnes a zítra, Osobní lodě na Vltavě, Raketové modelářství. **Koupím** výkres RC polomakety Commander. L. Neubauer, Petrova 735, 407 53 Jiřikov, tel: 0723 358514

■ **Prodám** originál plány a monografie válečných lodí od r. 1850 po současnost. Seznam zašlu za 2x5,40 Kč známky. Jan Pavlík, Průběžná 144, 261 01 Příbram 3. Tel.: 0723 735396

■ **Prodám** nezostavené plast. modely 1:72 - Mirage IIIC (AML 350 Sk), L-410 (Gavia 500 Sk), Tempest (Matchbox 100 Sk), V-1 (Novo 20 Sk), Z-142C (Aeroteam 100 Sk), Il-28 (Bílek 200 Sk), Fi-156 (Směr 100 Sk), MiG-29 (Aeroteam 100 Sk), Su-22M4 (Bílek 200 Sk), Su-22 UM3K (Bílek 200 Sk), 1:48 - UH-1N (Italeri 500 Sk), UH-1C (Monogram 500 Sk), doplnkové sety 1:48 - Eduard č. 48096 (UH-1D 200 Sk), Aires Jumo-213, 200 Sk), FM Detail sets (MiG-21MF/bis 300 Sk), MiG-29, (Academy 700 Sk). Ing. Drahoslav Lepiš, Nová 535/17, 987 01 Poltár, Slovenská republika

■ **Prodám** Letectví + kosmonautika - tyto kompletní ročníky 1978, 1979, 1980, 1981 a 1990. Cena á 50 Kč/ ročník + poštovné. Tel.: 019/7381442

■ **Prodám** modelářskou air-brush sadu pistole plus kompresor plus příslušenství. Nová, jednou použitá. Rok záruka, cena dohodou. PC 3300 Informace na Tel: 0605 889245 nebo E-mail: Priban@christ.cz

■ **Prodám** motory: MVVS 10, MVVS 2,5, Tono 5,6, Tono 3,5, čtyřkanálovou soupravu 27 MHz všechno á 400 Kč. Tel.: 0648/412343

KOUPE

■ **Koupím** podlahu a podvozek lokomotivy "TT" Typ 453, výroba LPA Jičín, skříň "TT" Typ E499, "Bobina" "TT" Typ 453 Zevke-vrak, do sbírky vadné motory "N"

a "TT", poštovné hradím. Prosím nabídněte písemně ne telefonicky, po možk-ových příhodách nemluví. Děkuji. Ing. František Klein, Hrabí 16, Bílá Lhota, 783 21 Chudobín

■ **Koupím** časopisy Modelář rok 1968 a plány Pluto, Apollo, Vipan, Centaur, Miky, školní větroň Vega a jiné. Kleinmann Freda, Chalupnická 693, 142 00 Praha 4

■ **Koupím** plány na osobní parníky Titanic a Lusitania, nejlépe v měřítku 1:100. Prosím pouze o kvalitní a úplné plány. Dále foto, péroky, popř. publikace o těchto lodích. Tel.: 0607/870243

■ **Koupím** starší i novější katalogy Revell, Heller, Airfix. M. Hlaváček, Západní před- městí 916, 349 01 Stříbro

■ **Koupím** nesestavený nepoškozený plastický model Curtiss P-40 1:48 fir- my Hasegawa nebo Tamiya. Prosím nabídněte. Děkuji, Lukáš Bucman. Tel.: 0607/242473 odpoledne nebo e-mail: Lukas.Bucman@seznam.cz

■ **Kúpím** stavebný plán RC makety IL-2 Šturmovik alebo Jak-3. Aj v horšom stave. Andrej Majer, L.Svobodu 33, 976 32 Badín, SR

■ **Koupím** nesestavený nepoškozený plastický model Curtiss P-40 1:48 fir- my Hasegawa nebo Tamiya. Prosím na- bídněte. Děkuji. Lukáš Bucman. Tel.: 0607/242473 odpoledne nebo e-mail: Lu- kas.Bucman@seznam.cz

■ **Koupím** Macchi MC 200 Seata (1:48 Směr), Bloch MB-210 (1:72 Směr) a Al- batros D.III (1:50 Směr). Dále monografii PZL P-23 Karaš (i polské). Vodička Petr, Veselý Žďar 167, 583 01 Havlíčkův Brod

■ **Koupím** nesestavené Kit Shorts "Sky- van" v měřítku 1:72 na doplnění sbírky. Cena dohodou. F. Schiffer, Sv. Čecha 2120, 470 01 Česká Lípa

■ **Koupím** plány modelarskie na Gemini + model 1:24. Pavel Pánek, Rooseveltova 15, 160 00 Praha 6. Tel.: 02/61425536

■ **Koupím** automodely "Rallye" různých měřítek a firem, případně výměním. Tel.: 0630/341515

RŮZNÉ

Sháním tyto modely: Macchi MC 200 Seata (1:48 Směr), Bloch MB-210 (1:72 Směr) a Albatros D.III (1:50 Směr). Dále monografii PZL P-23 Karaš (i polské). Vodička Petr, Veselý Žďar 167, 583 01 Havlíčkův Brod

■ **Výměním** nepoužitou RC soupravu Acoms tech. 2. ka- nál + 2x krystaly + novou stavebnici lodě Melodie za mobilní telefon (sadu) jen Paegas. Tel.: 0732 843614



VYUŽIJTE NAŠÍ BEZPLATNÉ
LINKY:0800/242835(OLOMOUC)

Ceník na vyžádání zdarma

Havel.carbon@volny.cz

Kanceláře:
Lipenská 47
OLOMOUC 772 24
Tel.:068/5314467

Pobočka:
Areál TJ Bohemians
PRONTO ELEKTRO
(p.Tesárek)
Modřanská 51
PRAHA 4 140 00
Tel.:02/44466662

NABÍZÍME:

- Laminační pryskyřice a tužidla
- Lepidla a gelcoaty
- Pigmentové pasty do polyesterových a epoxidových pryskyřic
- Separátory a plniva do pryskyřic
- Uhlíkové,skelné a aramidové roving
- Skelné tkaniny a rohože
- Aramidové,uhlíkové,hybridní tkaniny,punčochové materiály a pásky
- Sendvičové materiály,strhávací tkaniny a odsávací rohože
- Pomůcky a nářadí pro laminování



KITAŘI V ČESKÉ TŘEBOVÉ

V sobotu 27. dubna se v České Třebové uskutečnil 27. ročník soutěže tradiční soutěže **O Českotřebovského kohouta**. Zodpovězení otázky, zda měla tato shoda dvou sedmadvacítek nějaký vliv na soutěžní klání, bude asi lepší přenechat numerologům, z pohledu účastníků modelářů je však nutné říci, že soutěž v České Třebové měla velmi dobrý a pohodový průběh.

Zatímco v Domě dětí a mládeže na Sadové ulici hodnotila od časného dopoledne komise rozhodčích soutěžní modely, trávili modeláři čas návštěvou zdejší dobře zásobené prodejny stavebnic či velké prodejny zbraní a střeliva, v jejíchž vitrínách si je možné prohlédnout také mnohé historické zbraně z období druhé světové války.

Na letošním Kohoutu také byly k vidění i modeláři jinak méně vyhledávané typy letadel. Například s Focke-Wulfem Fw 189A ze stavebnice firmy Condor se představil Jan Divíšek, nejmodernější letoun našeho prvorepublikového letectva, bombardér Avia B-71, do České Třebové přivezl Miroslav Buřval.

V kategorii I.b (letadla 1:48), kterou soutěžící obeslali pouze třemi modely, skončil na prvním místě všemožně otevřený a odlévanými doplňkovými díly doslova prošípovaný Messerschmitt Bf 110G-4 Štefana Jurenky z Brněnce, který komise rozhodčích ocenila 84,80 body. Druhé místo pak zůstalo nejen Brněnci, ale i v rodině. Za model P-47 Thunderbolt je totiž získal Martina Jurenky (75,66 b.). Zajímavý byl rovněž model DH Mosquita NF. Mk. II, se kterým skončil Ing. Vít Málek z Pardubic na třetím místě. Celý překryt pilotní kabiny modelu byl totiž zakryt

umně provedenou plachtou. Když se jeden z rozhodčích zeptal na důvod této neobvyklé úpravy, kterou se soutěžící bohužel zcela připravil o část bodového zisku, dozvěděli jsme se, že Mosquito je postaveno ze starší stavebnice firmy Airfix. Její dovedení do soutěžní podoby by v tomto směru mimo úprav spartánsky vybaveného interiéru vyžadovalo i odstranění plastových jazyčků, jimiž je v trupu modelu fixováno křídlo a které zasahují i do pilotní kabiny. Je logické, že v době existence mnohem kvalitnějších stavebnic předlohy nechtěl pan Málek toto martyrium podstupovat. Jeho Mosquito ovšem mimo interiéru pilotní kabiny žádnou z důležitých náležitostí nepostrádalo a tak tuto „dobře využitou stavebnici“ rozhodčí ocenili 64,10 body.

V kategorii I.c (letouny 1:72) obsadil první příčku Jan Divíšek s modelem F-84G Thunderjet, na kterém každého na první pohled zaujalo dokonale sladěné mnoha obtisků s dokonalým kovovým povrchem. Za ním následoval s takřka povinným Hurricanem Mk. IA Ing. Miroslav Sýkora z Brněnce (78,16 b.). Jeho model poněkud zamotal hlavu pořadatelům v okamžiku, když se chystali vyhlásit tradiční Cenu Františka Loskota za nejlépe postavený model francouzského nebo polského letadla. Ačkoliv podle prvního zběžného odhadu se jejím jasným kandidátem zdál být model cvičného letounu Iskra, pořadatelé se nakonec po právu rozhodli pro model Hurricanu, který M. Sýkora postavil ve zbarvení jedné z polských perutí RAF. Na třetím místě skončil Pavel Behenský, který s Blenheimem Mk. I hájil barvy svitavských modelářů (77,16 b.).

Přesně o tři týdny později, v sobotu 18. května, prostory Domu dětí a mládeže v České Třebové hostily další významnou modelářskou událost. Na historicky posledním společném přeboru žákovské kategorie se sešli modeláři z bývalého Východočeského kraje, nyní rozděleného na dva samostatné regiony. Přes síto okresních přeborů postoupila do České Třebové dvacítku účastníků, kteří se svými modely soutěžili ve všech čtyřech běžně vypisovaných kategoriích, tedy s letadly v měřítku 1:48 a 1:72 a „velkou“ i „malou“ technikou.

Soutěže žáků, a krajský přebor obzvlášť, se od běžných veřejných soutěží v mnohém liší. Sbor rozhodčích se nemůže spokojit s pouhým obodováním modelů a sestavením pořadí. Pro soutěžící, kteří mnohdy jen s několika postavenými modely na kontě jsou čerstvými adepty modelářství, hraje velkou roli srozumitelné upozornění na chyby, kterých se dopustili při stavbě soutěžních modelů. Někdo se spokojí jen se zápisem do soutěžního protokolu, leckterí rozhodčí však dávají přednost osobnímu pohovoru s modelářem přímo nad jeho výtvozem. Nejinak tomu bylo i v České Třebové. Společnou komisi hodnotící modely kategorií I.b a II.b tvořili Vojtěch Vejvoda, Rudolf Maryška spolu s autorem článku, letadla v kategorii I.c bodoval Jiří Zelený s Ing. Vitem Málkem a Miroslavem Buřvalem, bojové technice v kategorii II.a se věnovali Jan Knapp, Jaroslav Válek a Tomáš Říha.

Nominaci na mistrovství republiky získali v České Třebové mladší žáci z KPM Hradec Králové Tomáš Matyska (Mosquito B.Mk. IV; 73,00 b.) a Lukáš Maryška (P-51 Mustang; 65,16 b.). Ze starších žáků postoupili Jan Maryška z Hradce Králové (Dornier Do 335A-1; 76,50 b.) a Jan Sič z České Třebové (Heinkel He 111H-22; 53,50 b.). V kategorii I.b byli na republikové mistrovství nominováni starší žáci Zdeněk Buřval z Lanškrouna (MiG-17PF; 69,66b.) a Jan Čech z České Třebové (F4U-4B Corsair; 65,50b.).

V kategorii velké bojové techniky si nejlépe vedli Tomáš Doležal (M4 Sherman; 66,00 b.) a Vojtěch Peterka (M997 Ambulance; 79,33b.). Oba soutěžící hájili barvy pardubických modelářů. V kategorii II.b je pak doplnil další postupující, Jan Matyska z Hradce Králové, jehož SpPz Luchs upoutal rozhodčí zejména skvělým zvládnutím členitého podvozků (76,50b.).

Poděkovat je třeba členům KPM Česká Třebová za poskytnutí zázemí a všestrannou podporu a pomoc při náročném organizačním zajištění soutěže. Jako součást jejího doprovodného programu se navíc s modeláři o své zkušenosti podělil do České Třebové pozvaný odborník na zbarvení a označování moderních letounů československého vojenského letectva, pan Jaroslav Matoulek.

PAVEL PETR

Modelář číslo 8 vychází 1. srpna

- Těžké tahače Faun 40.45 6x6 a Mercedes Benz 3850
- Defiant Mk.I v měřítku 1:72
- Vozy Formule 1 z papíru
- Formule Holy



Modelář

- Vírnik Cierva C.30
- Hawker Typhoon
- Suchoj Su-26
- Turbočmelák s gumovým pohonem

ZAJÍMÁTE SE O RC MODELÝ? ČTĚTE ČASOPIS KAŽDÝ MĚSÍC 64 STRAN RAD A INFORMACÍ

RCrevue

právě vychází rozšířené červencové číslo ...z obsahu vybíráme

RCrevue
7/2002



**Nejrychlejší loď
Hydro 3 (30)**
**E-meeting
Tranreut
2002 (31)**



mnoho dalších informací naleznete na
WWW.RCREVUE.CZ

8 stran navíc!

RCrevue

P. O. Box 69
Baranova 31, 130 00 Praha 3
Tel./fax: 02 - 22 72 33 88
e-mail: redakce@rcrevue.cz

modelářský měsíčník
80 stran

RC
modely



Součástí časopisu RC modely jsou vyčerpávajícím způsobem zpracované monografie letadel na osmi až deseti stranách formátu A4 od autorů otce a syna Nožičkových.

Již druhým rokem jsou takto rozsáhle zpracované monografie součástí měsíčníku RC modely.

V sedmi číslech od srpna 2001 do února 2002 naleznete zpracováno téma Závody o Schneiderův pohár.

Zbýlých sedmdesát stran jistě potěší zájemce o RC modely - reportáže, testy, plánky...

Neváhejte! Starší čísla si můžete objednat na níže uvedené adrese.

RC modely, spol. s r.o.
Na Nivách 314, 141 00 Praha 4
Tel./fax: 02/ 41 48 46 46

E-mail: rcmodely@rcmodely.cz, http://www.rcmodely.cz



1 První místo v kategorii plavidel získal Michal Kavalier z klubu Falcon Neratovice za model parníku Mark Twain

2 Povedený model tanku Panther G Františka Pokorného z klubu Falcon Neratovice

4 Ukázkou, že dobře postavený model může vzhledem konkurovat plastické stavebnici, je kamión Peterbuilt, který postavil Michal Urbánek z klubu Delfin Prostějov



2



3

3 Miniaturní model tanku T-34 postavil Michal Kavalier. Pro představu o velikosti (spíše však malosti) obrněnce si všimněte, že je umístěn na víčku krabičky od bonbónů Tic-Tac

5 První místo získal i Petr Kalivoda z CVČ Lužanky za Obrněnou drezínu Tatra v měřítku 1:25

Pracovníci Domu dětí a mládeže v Praze 4 a členové ARPP Centra papírových modelů uspořádali v sobotu **27. dubna** v DDM v Šalounově ulici v Praze 4 soutěžní **setkání stavitelů papírových modelů**.

V komorním prostředí domu dětí na jednom z největších pražských panelákových sídlišť se znovu setkali především modeláři všech věkových kategorií, kterým papírové modely různých velikostí i tvarů učarovaly již před léty.

Nicméně neváhali přijít ani zvědavci papírem dosud nedotčení, kteří po krátkém okukování kouzlu papírových modelů propadli. V dnešní době, kdy je stavba maket z papíru mnohými brána jako cosi archaického, spojeného s dobou, kdy k nám nebyly dováženy plastické stavebnice, bylo zajímavé sledovat skutečný úžas mnohých návštěvníků nad tím, co všechno lze z papíru postavit a v jaké kvalitě.

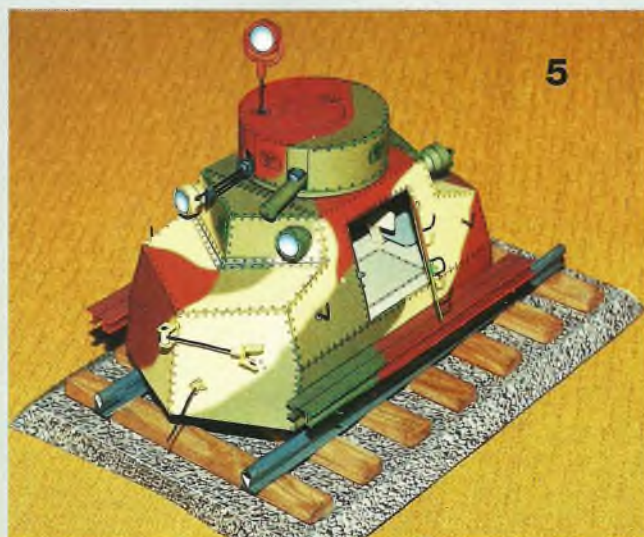
Největším vystaveným modelem byl asi Kanón Leopold Michala Urbánka, nejmenšími pak filigránské minitury Michala Kavaliera.

Zamyšlení nad výstavou a soutěžními pravidly z pera jednoho z návštěvníků naleznete uvnitř příštího sešitu Modeláře.

mas



4



5