

SRPEN 1990 • ROČNÍK XLI • CENA 5 Kčs

8 modelář

LETADLA • LODĚ • RAKETY • AUTA • ŽELEZNICE





► Upoutaný model čs. letounu M-2 Skaut L. Vinaře z LMK Sedlčany má rozpětí 1200 mm a hmotnost 1110 g. Je poháněn motorem Enya 2,5 s ovládáním otáček



K TITULNÍ STRÁNCE

Modelářské zajímavosti: Zlatým hřebem modelářských leteckých dnů v Evropě bývá vystoupení „dvojčete“ Boeing 747 (rozpětí 3,2 m, hmotnost 14 kg) a raketoplánu Enterprise (rozpětí 1,5 m, hmotnost 4 kg) v měřítku 1:18,8. Po dosažení potřebné výšky se raketoplán odpoutá a přistane samostatně.

● Do nádrží před pulsačními motory se vejde 2,5 l benzínu, což vystačí tomuto italskému RC modelu na šestiminutový let ● Slávu našeho leteckého průmyslu šíří ve Velké Británii John Brickel, Bob Ryan a Andy Aldridge s dmychadlovými modely L-39 v měřítku 1:7 ● Sedmnáctiletý pilot Wayne Ratcliffe z Velké Británie dokáže prý se svým vrtulníkem Hirobo Shuttle ve vísení na zádech sekat pověstný anglický trávník ● Snímek není ze zkoušky nového způsobu návratové služby, ale z podzimního propagačního vystoupení pražských raketových modelářů na Strahovském stadiónu ● Už i obří modely létají bez vrtule – tato polomaketa F-4 je poháněna dvěma dmychadly

Snímky: J. Sabó a V. Hadač



▲ Parní lokomotiva 354.1207 je prací ing. I. Mahela z Plzně.

▼ Hračka znázorňující terénní automobil Puch G6 v měřítku 1:15 se k nám před nedávnem dovážela z NDR. P. Borek z Doubravice nad Svitavou ji vybavil motorem Piko 4,5 V, napájeným sedmi články Sunrise P-130 SCR/1200 mAh, který přes dvoustupňovou převodovku a diferenciál pohání zadní nápravu. Auto, řízené soupravou Modela se servem Futaba S12 a obousměrným proporčním regulátorem podle MO 3/1988, má poměrně dobré jízdní vlastnosti



▲ Konstrukci známého RC akrobatického letounu Espada si poněkud upravil ing. J. Andryšek z České Lípy. Model v jeho verzi je stavěn klasickou technologií: křídlo stejně jako konstrukční ocasní plochy jsou potaženy balsou tl. 1,5 mm. Model, poháněný motorem OS Max 40H a ovládaný soupravou Futaba FP-4FN, by měl mít díky nízké hmotnosti příznivé letové vlastnosti

▼ RC model Maxi 2 ing. J. Junka z Hradce Králové se tvarově neliší od stejnojmenného typu ze stavebnice firmy Graupner, má však jednodušší konstrukci. Křídlo je zhotoveno z polotovárů Akro podniku Modela. Maxi 2 létá i na zádech, dobře drží směr a s motorem MVVS 6,5 je schopen létat ve velkém rozsahu rychlostí



OH LASY OH LASY

na článek J. Trnky
v Modeláři 6/1990

Jsem o něco mladší než pisatel inkriminovaného článku, a když jsem po poli prohnal své první A-jedničky, Bojary a Kubíčky, on už dobýval se svým týmovým kolegou vavříny a byl pro mne „pan“ modelář, přestože jsem „učka“ nikdy nelétal. A zůstal jím dodnes, podobně jako Vláďa Hájek, Jirka Kalina, Pavel Dvořák a další, kteří se stali živými legendami československého modelářství a jejichž jména vyslovoval či dosud vyslovuje s úctou celý modelářský svět.

Já jsem v životě žádných sportovních úspěchů nedosáhl. Upřímně řečeno jsem o to ani neusiloval. Přesto se necitím být modelářem o nic méně než Jiří Trnka! Jako závodník jsem absolvoval deset, možná patnáct soutěží. Jako bodovač, rozhodčí nebo časoměřič bezpočet. Dosud mě nepřestal fascinovat pohled na letící model, třebaže zrovna není můj. Pohled na ten můj mě fascinuje nejen tou krásou pohybu v trojrozměrném prostoru, ale i přímo bytostným sepětím tohoto faktu s mojí osobou — nikoli umístěním či bodovým ziskem.

Mám neodbytný pocit, že těch dnes již naštěstí minulých čtyřicet let nás poznamenalo hlouběji, než si myslíme. Z našeho života se totiž vytratila schopnost radovat se. Ze života, slunce, přírody... a třeba i letícího modelu. Dohonit, předhonit, zvítězit bylo heslo dne; všude a ve všem. Smysl se ale většinou vytratil jako voda v písku.

Chceme se co nejdříve vrátit do Evropy — nebo to alespoň hlasně tvrdíme. Než tak učiníme, měli bychom se pozorně rozhlédnout, aby náš první krok nebyl vstupem slona mezi porcelán! Zalustujme v modelářských časopisech nejen evropských a posuďme objektivně, kde asi leží těžiště jejich čtenářské obce. Špičkoví sportovci to nejspíš nebudou; ti by časopisy ani modelářský průmysl neuživil. Tak je tomu však dnes ve všech oblastech zájmových činností, či chcete-li, sportech.

Zamysleme se spíše nad tím, zda tradiční vysoká úroveň československého modelářství nebyla v minulosti zapříčiněna více tím, že velká většina z nás neměla možnost svou přirozenou potřebu tvořit uplatnit tam, kde by byla prospěšná celé společnosti: v zaměstnání. To se teď ale musí nutně změnit — pokud má být náš stát důstojným partnerem ostatních zemí Evropy. Nemyslím, že to bude mít za následek úbytek modelářů v Československu. Spíš naopak. Rozhodně ale ještě přibude těch, kteří budou modelářit jen tak. Pro radost. Jsem vyznavačem mode-

lářské filozofie Honzy Spáleného. Modelářim už tři desítky let a nádherný svět letadel pro mne znamená a dosud znamená velice mnoho. Dokonce si myslím, že to tak zůstane navždy. Amen.

Michael Květoň, Praha

Odebíráme Modeláře (dříve Leteckého modeláře) od roku 1959. Od téhož roku modelářim — pouze pro své potěšení. Jméno pana Trnky mi je samozřejmě dobře známé, stejně jako úspěchy, kterých v modelářině dosáhl. Až dosud jsem si jej za to vážil a uznával jej. Nyní však bohužel zjišťuji, že je to pouhý egoista, který vyzdvihuje pouze sebe (já jsem zasloužil mistr sportu, já měl tolik a tolik titulů atd.). Všichni ostatní, kteří se snížili k tomu, že modelaři pouze pro potěchu, jsou podle něj jen přítěží modelářského hnutí a brzdou modelářství. Divím se, že nám obyčejným modelářům ještě nevyčetli spotřebu materiálu — aby na něj zbylo. Že ho v jeho slavné éře podporoval Svazarm a že to bylo i z peněz právě těch obyčejných, mu asi nedošlo.

Jestlipak si ještě „pan mistr“ vzpomíná, kdo jej učil prvním modelářským krůčkům. Třeba to byl právě takový obyčejný modelář, který — kdyby chtěl — mohl být vynikající, ale dokázal své ambice potlačit ve prospěch mládeže. My nedělní modelaři respektujeme jeho bývalé úspěchy, ale ať si laskavě uvědomí, že ne každý se hodlá honit na soutěžích za vteřinami, drát se vzhůru po celostátním žebříčku a sbírat vavříny. Mnohý na to nemá ani čas. Proto by neměl modelařit?

Vyprošujeme si proto my nesoutěžní modelaři, aby nás „pan mistr“ urážel výrokem: „Připouštím (s těžkým srdcem), že výše jmenování do velké rodiny modelářů kmenově patří a patří budou. Bohužel.“ Je to výrok z dob totalitního režimu. (...) Moc by mě zajímalo, zda by měl pan Trnka hodvahu takového řeči vést někde na soutěžích nebo mezi nedělním modelářstvem.

Stanislav Král, Moravany

Vážený pane Trnko, Vaše úvaha se mně zdála tak absurdní, že jsem na chvíli zapochyboval, nejde-li o provokaci — takovou udičku, hrozenou čtenářům s potměšilým očekáváním, kdo a jak se chytne. Teprve po druhém přečtení jsem poznal, že méně okázale než v článku řečeno Vám jde o to, aby modelářská činnost nestagnovala na pouhém epigonství a aby v ohni soutěží zvláště mladí lidé, vnitřně ukázněni, dosahovali stále vyšší hlavně tech-

nické úrovně. Proti tomu nelze samozřejmě nic namítat. Až na to, že jste se při této proklamaci dopustil faulu na velké rodné modelářů tím, že jste je rozdělal na modeláře-sportovce, jako jedině oprávněné provozovatele modelářské činnosti, a diletanty, kteří s modelem létají jak říkáte neúčelně a měli by s tím přestat. Fuj, Jiří, to od Vás není hezké!

Modeláře-sportovce, mezi něž se nepochybně počítáte, jste vylíčil velice krásně — jak dosahují vysokých výkonů nepřetržitým odstraňováním chyb, zvyšováním teoretické, technické, taktické, psychické a div že ne také politické připravenosti. Celé Vaše pojetí připomíná direktivně administrativní myšlení minulosti: Modelář je ten, kdo zavodí, ostatní jsou diletanty, rádoby-modelaři, jimž by se hrani si s letadélky vlastně mělo zakázat. Tento Váš názor jistě můžete svobodně vyslovit, leč takovým názorům jsme naslouchali příliš dlouho, než abychom v nich i nyní nacházeli zalíbení.

Jsem rád, že uznáváte právo nás rádoby-modelářů mít pouhou radost z postaveného modelu a z pěkného letu. Velmi mě těší Vaše konstatování, že nás není zrovna málo. Ale neměl byste to konstatovat s těžkým srdcem. Nevěřím, že byste nepřišel sám na to, že jedině široká základna nás modelářských naivistů je podhoubí pro zrození modelářských es, těch výjimečných jedinců, kteří se svým talentem, vůlí, plí, zaujetím pro věc a nepochybně s notnou dávkou ctižádosti vyšvihnou na vyšší úroveň. Nevěřím, že byste nepřišel sám na to, že až ustanou dotace a kluby budou žít převážně z příspěvků masy řadových modelářských prostáček, budete si moci podobné názory jen těžko dovolit — a to i za plné demokracie. Nemohu věřit, že byste nebyl schopen si spočítat, že nebyť této masy prostoduchých modelářských hračekářů, nemohl by náš časopis, jehož odbornost se Vám moc nezdá, vůbec vycházet.

Na jednom místě charakterizujete snažení modelářských diletantů jako pohodlné, nikomu nic nepřinášející hraní. Jak Vy můžete vědět, že tato činnost nikomu nic nedá? Proto, že toto skromné snažení neukájí ješitnost a ctižádost, je pro Vás bezcenné? Člověku, který si jde po celotydeni, mnohdy vyčerpávající práci s letadélkem na louku relaxovat, by se mělo podle Vás poradit, aby na ten svůj eroplánek, bídně slepený podle plánu, šlápl a šel radši do hospody na mariáš a víckrát to už nezkušel.

Před lety jsem se dobře znal s Panem Modelářem Vladimírem Štefanem. Nebylo to důvěrné přátelství, prostě jsme se seznámili na svahu. Stávali jsme spolu bok po boku na vrcholáckých kopcích — on, mistr sportu a tehdy světový rekordman, a já, modelářský nedouk — oba kolem padesátky. Nepřekáželi jsme si kmitočky, osobně už vůbec ne. Nikdy mě neposlal do hospody, ani mě povýšeně nepoučoval a nenabádal, abych svůj ASW-17 zničil a nechal toho. Naopak, dal mi spoustu výborných rad. On měl u mne respekt, já u něho porozumění. Nechtěl byste, pane Trnko, být i a k o v ý m mistrem sportu?

MUDr. Tomáš Václ, Jilemnice

(Pokračování)

modelář

SRPEN XLI

8/90

Vychází měsíčně

měsíčník pro letecké, raketové, automobilové, lodní a železniční modelářství

Vydává s. p. Vydavatelství MAGNET-PRESS, 113 66 Praha 1, Vladislavova 26, tel. 26 15 51-8. Vedoucí redaktor Vladimír HADÁČ, redaktori Martin SALAJKA, Tomáš SLÁDEK, sekretářka redakce Jitka MAĐAŘOVÁ. Grafická úprava Jan ČERNÝ.

Adresa redakce: 113 66 Praha 1, Jungmannova 24, tel. 26 06 51, linky 468, 465. Vychází měsíčně. Cena výtisku 5 Kčs, pololetní předplatné 30 Kčs. — Rozšiřuje PNS. Informace o předplatném podá a objednavky přijímá každá administrace PNS, pošta, doručovatel a předplatitelská střediska. Objednavky do zahraničí vyřizuje PNS — ústřední expedice a dovoz tisku Praha, administrace vývozu tisku, Kovpakova 26, 160 00 Praha 6. Návštěvní dny: středa 7.00 až 15.00 h., pátek 7.00 až 13.00 hodin. — Inzerce přijímá inzertní oddělení Vydavatelství MAGNET-PRESS. Tiskne Naše vojsko, s. p., závod 8, 162 00 Praha 6-Liboc, Vlastina 710. Nevyžádané příspěvky se nevracejí.

Toto číslo vyšlo v srpnu 1990.

Index 46882

© Vydavatelství MAGNET-PRESS Praha

ISSN 0322-7405

Stanovy Československého modelářského svazu

Článek I — Název, působnost a sídlo organizace

- a) název organizace je Československý modelářský svaz (ČSMoS)
- b) organizace působí na celém území ČSFR
- c) sídlem organizace je hlavní město ČSFR Praha

Článek II — Charakteristika, poslání a hlavní úkoly

1. Československý modelářský svaz (dále ČSMoS) je dobrovolnou, politicky nezávislou, zájmovou organizací, sdružující letecké, lodní, automobilové, raketové a železniční modeláře a stavitele plastikových modelů.
2. Základním posláním ČSMoS je organizování, podpora a propagace modelářské činnosti v ČSFR a vytváření podmínek pro reprezentaci čs. modelářství v zahraničí.
3. Do kompetence ČSMoS patří:
 - zastupování československých modelářů u mezinárodních modelářských organizací
 - otázky státní sportovní reprezentace modelářství, organizování mezinárodních soutěží a celostátních soutěží
 - tvorba a schvalování stavebních a soutěžních pravidel a sportovních technických předpisů s celostátní platností
 - aktivní účast na přípravě, schvalování a prosazování mezinárodních sportovních pravidel v modelářství
 - spolupráce s jinými federálními společenskými a zájmovými organizacemi a zastupování čs. modelářů u federálních orgánů

Článek III — Členství, organizační výstavba, řízení

1. a) Československý modelářský svaz tvoří v souladu s federativním uspořádáním státu Českomoravský modelářský svaz (ČMMoS) a Zvaz modelářů Slovenska (ZMoS) jako jeho kolektivní členové.
- b) ČMMoS a ZMoS jsou přitom samostatnými republikovými modelářskými organizacemi, dobrovolně sdruženými v ČSMoS. Do jejich kompetence patří všechny otázky modelářské činnosti s výjimkou těch, jimiž pověřily Československý modelářský svaz (viz čl. II.3.). Mají právní subjektivitu a řídí se ve své činnosti a organizačním uspořádání vlastními stanovami.
2. Organizační uspořádání ČSMoS je založeno na principech demokracie, nezávislosti, dobrovolnosti, autonomie a rovnoprávnosti republikových modelářských svazů a modelářských odborností, které respektuje federativní uspořádání státu.
3. Jednotlivé modelářské odbornosti (viz čl. II.1.) zastoupené v ČSMoS vytvářejí podle potřeby své federální řídicí orgány, které se

podílejí na plnění úkolů ČSMoS dle čl. II.3. ve své odbornosti.

4. Orgány ČSMoS tvoří:

- a) celostátní konference modelářů
 - b) předsednictvo
 - c) předseda
 - d) kontrolní a revizní komise
5. Celostátní konference modelářů je nejvyšším orgánem ČSMoS. Je svolávána předsednictvem nejméně jednou za 4 roky podle klíče schváleného předsednictvem.

Celostátní konference modelářů:

- a) projednává a schvaluje zprávu předsednictva o činnosti a zprávu revizní komise
 - b) určuje cíle a úkoly ČSMoS
 - c) schvaluje stanovy ČSMoS, jejich změny a doplňky
 - d) volí předsedu ČSMoS
 - e) volí členy kontrolní a revizní komise
 - f) rozhoduje o členství ČSMoS v jiných organizacích (Sdružení svazů apod.) v ČSFR
 - g) usnáší se na zániku ČSMoS
6. Volby předsedy a členů revizní a kontrolní komise se provádějí tajným hlasováním. Volby jsou platné, zúčastní-li se jich nadpoloviční většina delegátů. Zvolení jsou ti kandidáti, kteří obdrželi nadpoloviční většinu hlasů přítomných delegátů.

7. Předsednictvo ČSMoS je vrcholným orgánem svazu mezi celostátními konferencemi modelářů. Tvoří ho členové předsednictev republikových modelářských svazů paritním zastoupením všech odborností. Plní úkoly podle čl. II.3. těchto stanov. Schází se podle potřeby.

8. Předseda ČSMoS zastupuje svaz navenek. Řídí činnost předsednictva svazu spolu s předsedy ČMMoS a ZMoS.

9. Kontrolní a revizní komise ČSMoS je nezávislým kontrolním orgánem svazu, který:

- a) kontroluje hospodaření s majetkem ČSMoS a vydává o tom roční zprávu
- b) kontroluje plnění úkolů daných celostátní konferencí
- c) kontroluje dodržování stanov svazu a ostatních předpisů
- d) provádí připomínky a stížnosti k činnosti ČSMoS

10. Kontrolní a revizní komise volí ze svého středu předsedu a místopředsedu. Je-li předsedou člen ČMMoS, místopředsedou je vždy člen ZMoS a naopak. Předseda kontrolní a revizní komise se zúčastňuje zasedání předsednictva ČSMoS, a to s hlasem poradním.

11. Pro zajištění administrativně technické činnosti svazu zřizuje ČSMoS sekretariát s funkcí tajemníka svazu. Tajemník vykonává funkci a plní úkoly podle rozhodnutí předsedy a předsednictva svazu.

Článek IV — Právní postavení, majetkové a finanční zdroje

1. Právní subjektivitu v ČSMoS mají:
 - a) předsednictvo ČSMoS
 - b) republikové modelářské svazy (ČMMoS a ZMoS)
2. Majetkové a finanční zdroje ČSMoS tvoří:
 - příspěvky republikových modelářských svazů (ČMMoS a ZMoS)
 - dotace a příspěvky státních orgánů
 - příspěvky a dary sponzorů, příspěvatelů a jiných platců, včetně zahraničních
 - výtěžky z reklamní a propagační činnosti

— podily z cen za umístění ve sportovních soutěžích v zahraničí

3. Způsoby a kritéria rozdělování finančních prostředků a majetku stanoví předsednictvo ČSMoS. Řídí se přitom obecně platnými právními předpisy.

4. V případě zániku ČSMoS připadá majetek republikovým modelářským svazům.

Článek V — Závěrečná ustanovení

1. Československý modelářský svaz a jeho složky mají právo užívat symboliku (vlajku, prapor, znak, odznaky).
2. ČSMoS zanikne, usnese-li se na tom celostátní konference modelářů, a to nejméně dvouřetězovou většinou hlasů delegátů. Stejný počet hlasů rozhoduje rovněž o členství ČSMoS v jiné organizaci (Sdružení svazů apod.).
3. Platnost stanov nabývá dnem schválení. (Stanovy byly schváleny celostátní konferencí ČSMoS dne 16. 6. 1990.)

Stanovy Českomoravského modelářského svazu

1. Českomoravský modelářský svaz (ČMMoS) je dobrovolnou, nezávislou a zájmovou organizací, sdružující letecké, lodní, automobilové, raketové, železniční modeláře a stavitele plastikových modelů, se sídlem v Praze.
2. Základním posláním ČMMoS je organizování, podpora a propagace modelářské činnosti v České republice.

II. Orgány ČMMoS

1. Národní konference modelářského svazu je nejvyšším orgánem ČMMoS. Je svolávána dle klíče stanoveného předsednictvem ČMMoS nejméně 1x za čtyři roky.

Národní konference modelářského svazu:

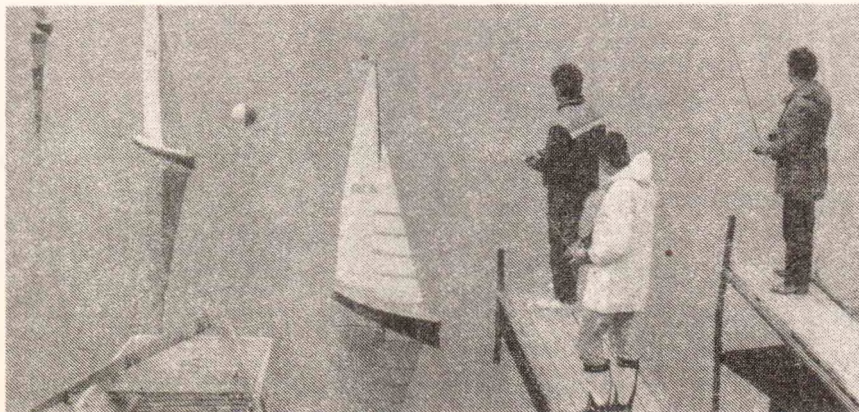
- a) projednává a schvaluje zprávu předsednictva o činnosti a stavu organizace a zprávu kontrolní a revizní komise ČMMoS
- b) určuje cíle a hlavní úkoly ČMMoS
- c) schvaluje stanovy ČMMoS, jejich změny a doplňky
- d) volí předsedu ČMMoS
- e) potvrzuje členy kontrolní a revizní komise ČMMoS
- f) usnáší se o zániku ČMMoS

2. Předsednictvo ČMMoS je vrcholný řídicí orgán národního modelářského svazu. Tvoří ho předsedové jednotlivých národních modelářských klubů a předseda národního modelářského svazu, kteří jsou voleni na čtyři roky. Schází se dle potřeby, nejméně však 1x do roka.

3. Předseda ČMMoS zastupuje svaz navenek a řídí činnost předsednictva.

4. Kontrolní a revizní komise ČMMoS je nezávislý kontrolní orgán národního modelářského svazu který:

- a) kontroluje dodržování stanov ČMMoS a dalších svazových předpisů
 - b) kontroluje hospodaření s majetkem národní organizace
 - c) kontroluje otázky členské evidence a placení členských příspěvků
 - d) provádí připomínky, náměty a stížnosti k činnosti národních modelářských orgánů a organizací
 - e) rozhoduje o odvolání členů proti rozhodnutí orgánů národních modelářských organizací ve věcech členských a disciplinárních
- Kontrolní a revizní komise ČMMoS volí ze svého středu předsedu a místopředsedu. Předseda kontrolní a revizní komise se zúčastňuje zasedání předsednictva ČMMoS, a to s hlasem poradním.
5. Národní konference modelářských odborností jsou nejvyšší národní orgány modelářských odborností. Jsou svolávány národními modelářskými kluby nejméně 1x za čtyři roky, a to podle klíče stanoveného národními



modelářskými kluby. Národní konference modelářských odborností:

- a) projednávají a schvalují zprávu národních klubů o činnosti a stavu odbornosti
 - b) určují cíle a hlavní úkoly odbornosti
 - c) volí členy národních klubů a jejich předsedy a jednoho člena do kontrolní a revizní komise ČMMoS
 - d) rozhodují o vystoupení odbornosti z národního modelářského svazu
 - e) rozhodují o všech otázkách odbornosti, pokud jimi nepověří národní modelářský klub
6. Národní modelářské kluby jsou výkonnými řídicími orgány jednotlivých modelářských odborností. Rozhodují o všech odborných otázkách v souladu s úkoly danými národními konferencemi modelářských odborností.

III.

1. Základním článkem organizační struktury ČMMoS jsou místní kluby, které sdružují modeláře zpravidla podle jejich odbornosti. Sdružují-li modeláře více odborností, dělí se na kroužky, které po odborné a metodické stránce podléhají řízení národním modelářským klubům.
2. Činnost místního klubu řídí jeho rada v čele s předsedou, volená na 4 roky členskou schůzí, a to tak, aby v ní byly zastoupeny odbornosti klubu.
3. Členská schůze je nejvyšší orgán místního klubu. Rozhoduje o všech otázkách souvisejících s činností klubu, pokud některými kompetencemi nepověřila radu klubu. Členskou schůzí svolává rada klubu dle potřeby, nejméně však 1x za čtyři roky.

IV.

1. Pro zajištění činnosti, zejména lepší koordinaci činnosti, mohou modelářské kluby vytvářet na různých úrovních koordinační rady modelářských klubů a přenášet na ně některé pravomoci.
2. Pro řešení odborných otázek mohou orgány ČMMoS zřizovat odborné komise. Tyto komise jsou pomocnými odbornými aktivy, pokud na ně příslušný orgán nepřenechá svou pravomoc.
3. Na úrovni ČMMoS je zřizován sekretariát, který zajišťuje administrativně technickou činnost. Činnost sekretariátu řídí jeho vedoucí-tajemník svazu podle rozhodnutí předsedy a předsednictva ČMMoS.

V.

1. Členství v ČMMoS je dobrovolné. Členem se může stát každý občan ČSFR, který se přihlásí, zaplatí členský příspěvek a převezme členský průkaz.
2. Členství dětí do 15 let je vázáno na souhlas jednoho z rodičů nebo zákonného zástupce.
3. Cizí státní příslušník se může stát členem ČMMoS za předpokladu jeho trvalého nebo pravidelného pobytu na území ČR. Má všechna práva a povinnosti jako ostatní členové, nemůže však zastávat žádné funkce v orgánech ČMMoS.
4. Členství v ČMMoS zaniká vystoupením a jeho registrací radou místního klubu, nezaplacením členského příspěvku i po opakované výzvě a vyloučením.
5. Vyloučení je mimořádným způsobem zániku členství, kterého lze použít pouze při mimořádně závažném porušení členských povinností, modelářské či společenské morálky. O vyloučení rozhoduje členská schůze klubu, a to na návrh rady klubu, národního modelářského klubu nebo předsednictva ČMMoS. Proti rozhodnutí o vyloučení má člen právo se odvolat k národní kontrolní a revizní komisi ČMMoS.

VI. Organizační zásady a základní principy ČMMoS

1. Organizační uspořádání ČMMoS je založeno na principech demokracie, nezávislosti, dobrovolnosti a autonomie rovnoprávných modelářských odborností.
2. Volby všech orgánů ČMMoS se provádějí tajným hlasováním, o počtu kandidátů rozhodují přítomní členové nebo delegáti. Volby jsou právoplatné, zúčastní-li se jich nadpoloviční většina členů nebo delegátů. Zvolení jsou ti členové, kteří obdrželi nadpoloviční

většinu hlasů přítomných členů nebo delegátů.

3. Volit a být volen má právo každý člen ČMMoS s výjimkou bodu V.3. stanov. Do funkce, na které je vázána hmotná zodpovědnost, může být člen zvolen až po dovršení 18. roku věku.
4. Každý člen nebo klub má právo obracet se ke kterémukoliv orgánu ČMMoS s náměty, připomínkami a kritikou. Příslušný orgán ČMMoS je povinen včas a pečlivě tyto náměty a připomínky vyřídit a do dvou měsíců na ně odpovědět.
5. Právní subjektivitu v ČMMoS mají:
 - a) místní kluby modelářů
 - b) předsednictvo ČMMoSPrávní subjektivitu mají rovněž hospodářská zařízení ČMMoS a modelářských klubů, a to ode dne zápisu do podnikového rejstříku.
6. Majetek ČMMoS tvoří hmotné a finanční prostředky získané z členských příspěvků, klubových příspěvků, sportovních a společenských akcí, z hospodářské činnosti a z ostatních příjmů a výnosů. S tímto majetkem nakládají modelářské kluby a ostatní orgány ČMMoS samostatně — s výjimkou účelových dotací a příspěvků státních či jiných orgánů. Při hospodaření s majetkem se řídí obecně platnými právními předpisy.
7. Při zániku modelářského klubu, národního klubu či jiného orgánu ČMMoS rozhodne zanikající organizační složka zároveň o způsobu majetkové likvidace. Za závazky likvidované složky ostatní kluby či orgány ČMMoS neodpovídají.
8. ČMMoS nebo jeho složky zanikají, usnesou-li se na tom příslušné konference nebo schůze nejméně dvoutřetinovou většinou hlasů všech delegátů nebo členů.

VII.

1. Českomoravský modelářský svaz a jeho složky mají právo používat vlajku, prapor, znak a odznaky.

Stanovy Zvazu modelářov Slovenska

Článek I — Název, sídlo a právní povaha zvazu

1. Název organizace působící v Slovenské republice je: Zvaz modelářov Slovenska (dále jen ZMoS).
2. Sídlom ZMoS je hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava.
3. ZMoS je organizácia s právnou subjektivitou, ktorá sa môže vo svojom mene zaväzovať a nadobýdať práva na území Slovenskej republiky.

Článek II — Poslanie a hlavné úlohy ZMoS

1. ZMoS je dobrovoľná spoločenská organizácia združujúca leteckých, raketových, lodných, automobilových, železničných modelárov a staviteľov plastových modelov.
2. Hlavným poslaním ZMoS je organizovať, vykonávať a koordinovať na úseku všetkých modelárskych odborností výchovu, športovú a záujmovú výcvikovú činnosť.
3. K tomu ZMoS najmä:
 - a) organizuje a rozvíja modelárstvo na celom území Slovenskej republiky
 - b) zabezpečuje vyhľadávanie, výber, prípravu a výchovu športových talentov a sústavný rast ich športovej výkonnosti
 - c) organizuje modelárske športové a spoločenské akcie usporiadané na území Slovenska podľa národných a medzinárodných poriadkov, uznáva a registruje rekordy
 - d) získava a vychováva si inštruktárov, trénerov a rozhodcov modelárstva, pritom sa opiera aj o výsledky teoretickej, polytechnickej a vedecko-výskumnej činnosti majúcej vzťah k modelárstvu
 - e) pre rozvoj modelárstva vytvára a zdokonaľuje jestvujúce materiálo-technické zabezpečenie

- f) spolupracuje s ostatnými organizáciami, ktoré sa zaoberajú modelárstvom
- g) spolupracuje s organizáciami v zahraničí za účelom výmeny skúseností a reprezentácie ZMoS na medzinárodných modelárskych podujatiach
- h) podieľa sa na edičnej činnosti a popularizácii modelárstva v masovokomunikačných prostriedkoch
- i) háji záujmy členov a ich právo spoluúčasti na materiálnom a priestorovom vybavení ZMoS a dbá vo všetkých činnostiach, aby boli rešpektované záujmy ochrany prírody a bezpečnosť občanov
- j) rozvíja priateľskú spoluprácu modelárov a ostatných záujemcov o modelárstvo obidvoch národov a národností žijúcich na území ČSFR

Článek III — Členstvo, práva a povinnosti členov ZMoS

1. Členstvo v ZMoS je dobrovoľné. Členom ZMoS sa môže stať každý občan ČSFR alebo občan cudzieho štátu, žijúci trvale v ČSFR, starší 15 rokov, ktorý sa prihlási v niektorom registrovanom klube ZMoS, zaplatí zápisné a členský príspevok a prevezme členský preukaz.
2. Deti mladšie ako 15 rokov môžu byť členmi ZMoS so súhlasom rodičov alebo svojho zákonného zástupcu.
3. Členstvo v ZMoS vzniká alebo je ukončené schválením členskou schůzou klubu.
4. Členstvo v ZMoS končí vystúpením, nezaplacením členského príspevku i po výzve, vylúčením a úmrtím.

Článek IV — Práva a povinnosti členov

1. Každý člen ZMoS má právo:
 - a) zúčastňovať sa podujatí organizovaných zložkami ZMoS
 - b) byť informovaný o činnosti ZMoS, podávať návrhy, pripomienky a sťažnosti k jeho činnosti, s týmito sa môže obracať na ktorúkoľvek zložku ZMoS
 - c) odvolať sa proti rozhodnutiu smerujúcemu proti jeho osobe až k najvyššiemu orgánu ZMoS
 - d) podľa svojich možností, schopností a záľub zapojiť sa do športového procesu ZMoS, jeho spoločenského života, súťaží, výstav, školení a iných akcií
 - e) používať výcvikové a športové zariadenia, náradie a výstroj, ktoré sú majetkom alebo sú v užívaní ZMoS
 - f) podieľať sa na výhodách, ktoré ZMoS poskytuje svojim členom
 - g) voliť a byť volený, a to priamo alebo prostredníctvom delegátov (toto právo je podmienené dovršením 18. roku veku)
 - h) vykonávať vlastnú podnikateľskú činnosť a nakladať s prostriedkami takouto činnosťou získanými
 - i) členovia ZMoS sú pri príprave a účasti na športovej činnosti poistení hromadnou poisťou a úraz je považovaný za pracovný úraz

(Dokončení na str. 30)

POZNAMENEJTE SI...

Bratislava

Klub zberateľov automobilových modelov pri ObKaSS Bratislava III usporiadáva v Spoločenskej sále ObKaSS na Vajnorskej ulici 21 celoštátne burzy automobilových modelov. V tomto roku sa budú konať 22. septembra a 8. decembra od 8.30 do 12.00 h.

Třebíč

V sobotu 1. září se v Třebíči uskuteční soutěž volných modelů. Létat se bude v kategoriích A1, F1A, CO₂ v kategoriích H a A3 pouze žáci. Přihlášky zasílejte na adresu J. Neumann, 9. května 58, 674 01 Třebíč.

Ostrov nad Ohří

Desátý ročník soutěže železničních modelářů Ostrovská kolejnice se uskuteční už 6. a 7. října, soutěžní modely budou vystaveny od 13. do 21. října. Přihlášky zasílejte na adresu P. Veselý, Kollárova 1117, 363 01 Ostrov nad Ohří.



■ O čem se v současné době diskutuje v subkomisi FAI pro volné modely? Asi největším problémem je otázka hluku, jehož omezení je striktním požadavkem na všechny naše činnosti. Subkomise se pokusila o úhybný manévř s návrhem pravidla, podle nějž by se soutěže motorových modelů konaly v bezpečné vzdálenosti od civilizace. Nebyl však přijat. Možnosti řešení jsou zřejmě dvě: Buď přijmout pouze zásadní omezení, které předepisuje hladinu hluku nejvýše 96 dB ve vzdálenosti 3 m od zdroje, nebo navrhnout nějaký povinný typizovaný tlumič. Tato cesta bude určitě schůdnější, stejně se snaží postupovat i kolegové „účkaři“, jejichž problémy jsou velmi podobné. Pokud bude nějaké pravidlo o tlumení hluku schváleno, s čímž se dá ovšem najisto počítat, předpokládá se jeho platnost až od roku 1993.

■ Pro adepty reprezentace, organizátory sportovních podniků i pro ostatní modelářskou veřejnost budou jistě zajímavé předběžné nabídky na pořádání vrcholných evropských a světových soutěží, které jsou dosud shromážděny na FAI: MS 91 — Jugoslávie, F1A, F1B, F1C; ME 91 — Rumunsko, F1D; ME 92 — Rumunsko, F1A, F1B, F1C a Švédsko, F1A, F1B, F1C; MS 92 junioři — Československo, F1A, F1B, F1C; MS 92 — Polsko, F1D; MS 93 — USA (Kalifornie, Lost Hills), F1A, F1B, F1C; MS 94 — Argentina, F1D; MS 95 — Maďarsko, F1A, F1B, F1C.

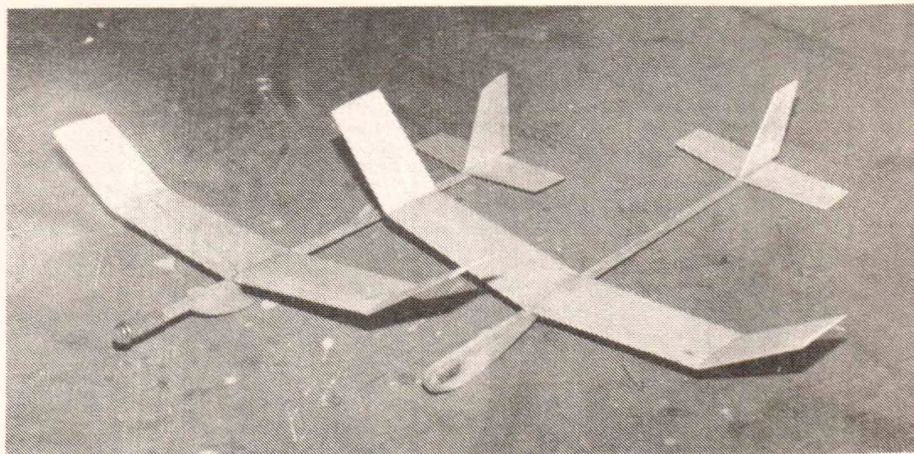
■ Velmi zajímavý výrobní program má Joe Maxwell (14 Upper Craigs, Stirling FK8, 2DG, Scotland, Great Britain). Z množství výrobků, které nabízí, vybírám pro informaci a zároveň uvádím orientační cenu:

- sady balsových žeber libovolného profilu pro křídla s konstantní nebo proměnnou hloubkou (1 sada za 12 Lstg)
- panely křidel, frézované z balsy (30 Lstg za jedno křídlo) nebo Rohacellu 31 (1,80 Lstg za dm^2)
- tvarované šablony pro stavbu křidel požadovaného profilu, včetně zkroucení jednotlivých částí
- trny pro zhotovení částí trupů ve formě trubky (10 Lstg)
- formy pro laminování vrtulí pro všechny kategorie modelů s pohonem gumovým svazkem
- předtvarované výřezy pro zhotovování vrtulí pro modely Coupe d' Hiver (8 Lstg) a Wakefield (9,50 Lstg)
- informační příručky, které dodává buď zdarma s objednávkou příslušného zboží, nebo samostatně.

Protože J. Maxwell slouží jen seriózním zájemcům, je samozřejmé, že použité suroviny musejí být jen nejlepší kvality. Ceny se asi našim možnostem poněkud vymykají, přesto nepochybují, že informace tohoto druhu mohou být zajímavé nejen pro potenciální zákazníky, ale i pro případné výrobce.

Ing. Ivan HOŘEJŠÍ

**Příznivcům
volného letu**



Vystřelovací a svahové kluzáky **Jája a Pája**

pro
mladé
i staré

Modely Jája a Pája navrhl Zdeněk Sušánka starší z LMK AK Plasy s ohledem na maximální jednoduchost. V našem kroužku v Plasích slouží jako první modely, neboť je dokáže postavit i méně zručný začátečník. Oba typy nás mile překvapily svými dobrými letovými vlastnostmi.

K STAVBĚ (výkres je ve skutečné

velikosti, neoznačené míry jsou v milimetrech):

Trup je zhotoven z lipové lišty o průřezu 4×4 , kterou směrem ke konci plynule ohoblujeme a obrousíme až na průřez 2×2 . Varianta vystřelovacího modelu má trup o 10 mm kratší. Hlavice svahového modelu je z tvrdší balsy tl. 4, stejně jako háček pro vystřelování

Zpestření tréninku s U-modely

Tréninkové létání s U-modely si můžeme zpestřit různými soutěžemi, jež zdokonalí naše pilotní umění a v neposlední řadě nás i pobaví:

1. Podstata první soutěže spočívá v ulétnutí co nejvíce okruhů na jedno natankování nádrže za co nejkratší čas. Množství přiděleného paliva je samozřejmě pro všechny soutěžící stejné, další podmínkou je stejná délka řídicích lanek. Např. pro motory $1,5 \text{ cm}^3$ lanka o délce 12 až 14 m, množství paliva 25 až 35 cm^3 , pro motory $2,5 \text{ cm}^3$ délka lanek 15 až 18 m, množství paliva 30 až 55 cm^3 . Výška letu asi 1,5 m (přibližně ve výši ramen).

2. Další soutěž, která nás může pobavit i procvičit v ovládání modelu, je vlečení stuhu. Stuhu ustříhneme z krepového papíru. Opět si rozdělíme kategorie podle zdvihového objemu motorů na $1,5 \text{ cm}^3$ a 2 až $2,5 \text{ cm}^3$. Před soutěží si připravíme několik různě dlouhých stuh, případně i o různých šířkách. Pro soutěžní lety tankujeme jen půl nádrže. Zvítězí ten, kdo v objemové třídě $1,5 \text{ cm}^3$ zaletí s nejdelší stuhou nejméně pět kol ve výši ramen. Vítěz objemové třídy 2 až $2,5 \text{ cm}^3$ musí zaletět pět kol pod úhlem 45 stupňů. Času do spotřebování zbytku paliva využijeme k nácvičku výstupů a sestupů se stuhou.

3. Při soutěži o nejpřesnější přistání si uděláme na vzletové a přistávací dráze čáru. Úkolem soutěžícího je přistát s modelem co nejblíže k této čáře. Měříme vzdálenost zastaveného modelu od čáry. Přistání musí být co nejrealističtější. Při zabodnutí modelu nebo jeho převrácení se pokus nehodnotí. Pokud máme model s ovládanými otáčkami motoru, létá se deset přistání a vzdálenosti od přistávací čáry se sečtou. Zvítězí soutěžící, který má nejmenší součet. Pokud nemáme ovládané otáčky, můžeme tuto soutěž spojit se soutěží číslo 1.

4. Princip další soutěže spočívá v co nejkratším rozběhu modelu. Na rozjezdovou dráhu nakreslíme křídou po čtvrt až půl metru čáry (v případě hliněné nebo škvárové dráhy čáry vyryjeme ostrým hrotem). Čáry očíslováme a námi zvolený rozhodčí (nejlépe dva) sleduje místo odlepení modelu. Vítězem se stává soutěžící, jehož model se odlepí po co nejkratším rozběhu. Tuto soutěž můžeme spojit se soutěží číslo 1 a 3.

5. Při soutěži o co nejrychlejší výstup a sestup se snaží soutěžící se svým modelem o co nejkratší čas výstupu do výše letu pod úhlem asi 60 stupňů a zase co nejkratšího sestupu do výše letu pod 1 m. Tuto soutěž můžeme opět spojit se soutěží číslo 1, 3, 4. Pokud máme model s ovládanými otáčka-

u druhé verze. Splený trup hladce obrousíme a dvakrát nalakujeme čirým zaponovým nitrolakem. Každou vrstvu laku obrousíme jemným brusným papírem.

Křídlo vyřízneme z lehké balsy tl. 3. Spodní stranu vybrousíme do hladka, horní ohoblujeme a obrousíme do profilu podle výkresu. Obroušené křídlo opět dvakrát lakujeme zaponovým nitrolakem a brousíme jemným brusným papírem. Hotové křídlo v místech lomení rozřízneme, styčné plochy sbrousíme do úkosu a jednotlivé díly slepíme natupo.

Ocasní plochy vyřízneme z lehké balsy tl. 1, obrousíme je z obou stran do hladka a zaoblíme hrany brusným papírem. Pak je opět dvakrát nalakujeme zaponovým lakem a obrousíme.

K trupu přilepíme VOP a po zaschnutí shora SOP. Během schnutí lepidla stále kontrolujeme vzájemnou kolmost obou dílů. Nakonec přilepíme křídlo, přičemž dbáme, aby bylo souosé s VOP. Pohledem shora rovněž zkontrolujeme, zda křídlo svírá s trupem pravý úhel.

Splený model podepřeme dvěma prsty pod křídlem v místě označeném na výkrese černým trojúhelníkem a písmenem T a vpředu jej dovážíme olovem tak, aby na prstech setrval ve vodorovné poloze. U svahové verze pásek olova zasuneme do výřezu v hlavici, ohneme a zalepíme, u vystřelovacího modelu olovo omotáme kolem předku trupu a opět zalepíme. Jemné chyby v klouzavém letu napravíme přihýbáním ocasních ploch. Pak už můžeme kluky z kroužku vyhnat na louku nebo na svah a uspořádat pro ně první soutěž. Ing. Ivo Kornatovský

mi motoru, létá se pět výstupů a sestupů a jejich čas se sečte. Před každým novým startem se musí model zastavit.

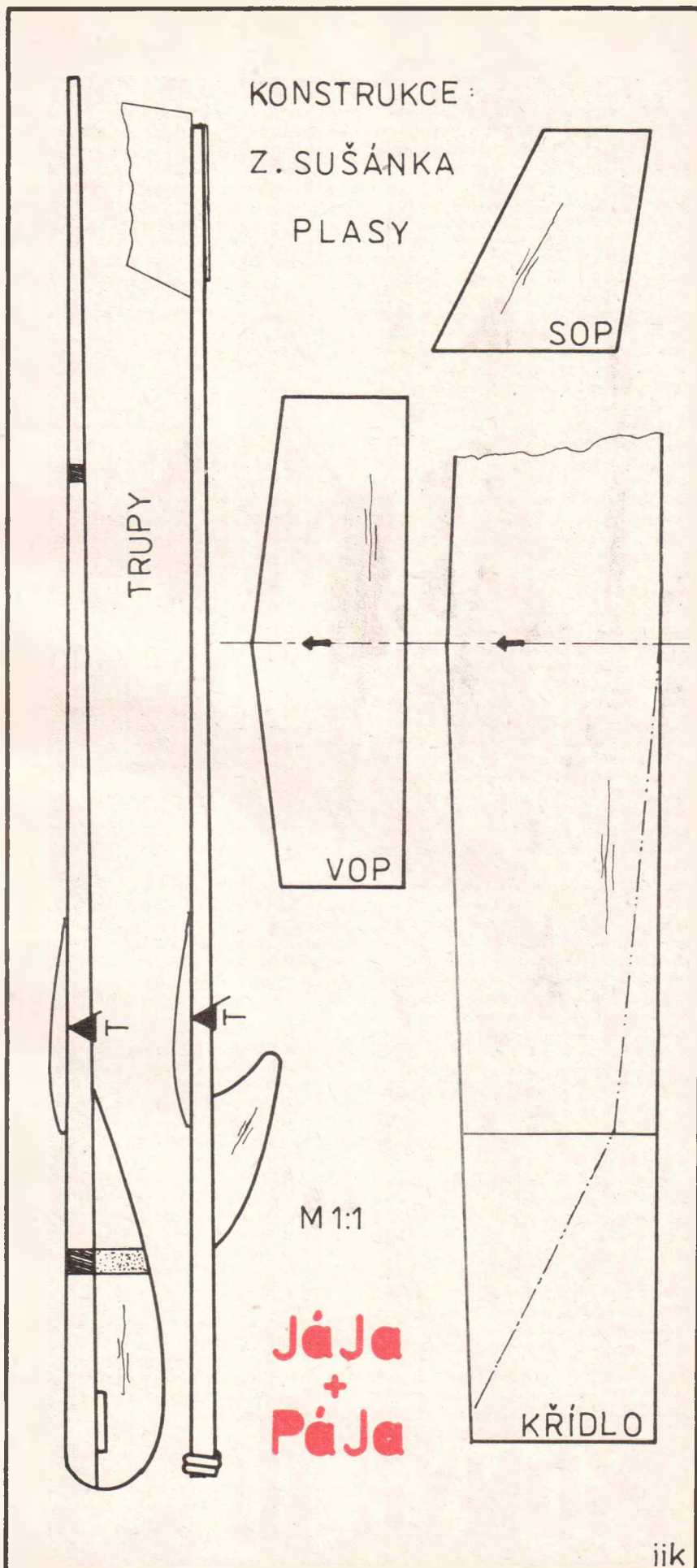
6. Mezi náročnější soutěže patří soutěž o co největší počet zalétnutých přemetů během jednoho letu. Každý soutěžící startuje se stejným množstvím paliva a snaží se o co největší počet přemetů. Před soutěžním letem je nutné si vyzkoušet, jak dlouho nám vydrží dané množství paliva. Tim zamezíme nečekanému vysazení motoru. Tuto soutěž můžeme spojit se soutěží číslo 4.

7. Pokud máme svoje modely „v ruce“, můžeme zkusit souboj dvou až tří modelů se stuhami. Pilot k uchránění své stuhy může použít jakýkoliv způsob letu kromě ohrožení soupeřícího pilota nebo jeho modelu.

8. Při soutěži v týmovém létání utvoříme dvě družstva. Létá se 200 kol, během nichž se musejí vystřídat v řízení všichni členové družstva. Předávání řídicí rukojeti se musí uskutečnit za letu. Podmínkou je stejně velká nádrž u modelů a stejně dlouhá řídicí lanka. Zvítězí družstvo, které ulétne 200 kol rychleji.

Smysl těchto soutěží spočívá nejen v nácviu pilotáže, ale také v dokonalém poznání letových vlastností a možností svého modelu. Naučíme se také rychle nahazovat a seřizovat motor a použít pro něj tu nejvýhodnější vrtuli. Popsané soutěže lze letat s jakýmkoliv upoutaným modelem, některé můžeme letat i s RC modely, a tím si zpestřit nedělní polétání. Během všech soutěží je samozřejmě nutné dbát na bezpečnost jak soutěžících, tak případných diváků.

Jiří Plaček, LMK Praha 5 — Motorlet



Před více než 10 léty jsem navrhl jednoduchý kluzák Pionýr, který stavěly mírně pokročilé děti v kroužcích ODPM v Mladé Boleslavi. K zajištění větších výkonů jsem konstrukci dvakrát pozměnil, naposledy ve spolupráci s klubovým kolegou Vladimírem Čejkou. Výsledkem je spolehlivý Pionýr III, s kterým létají modeláři všech věkových skupin i mimo náš okres.

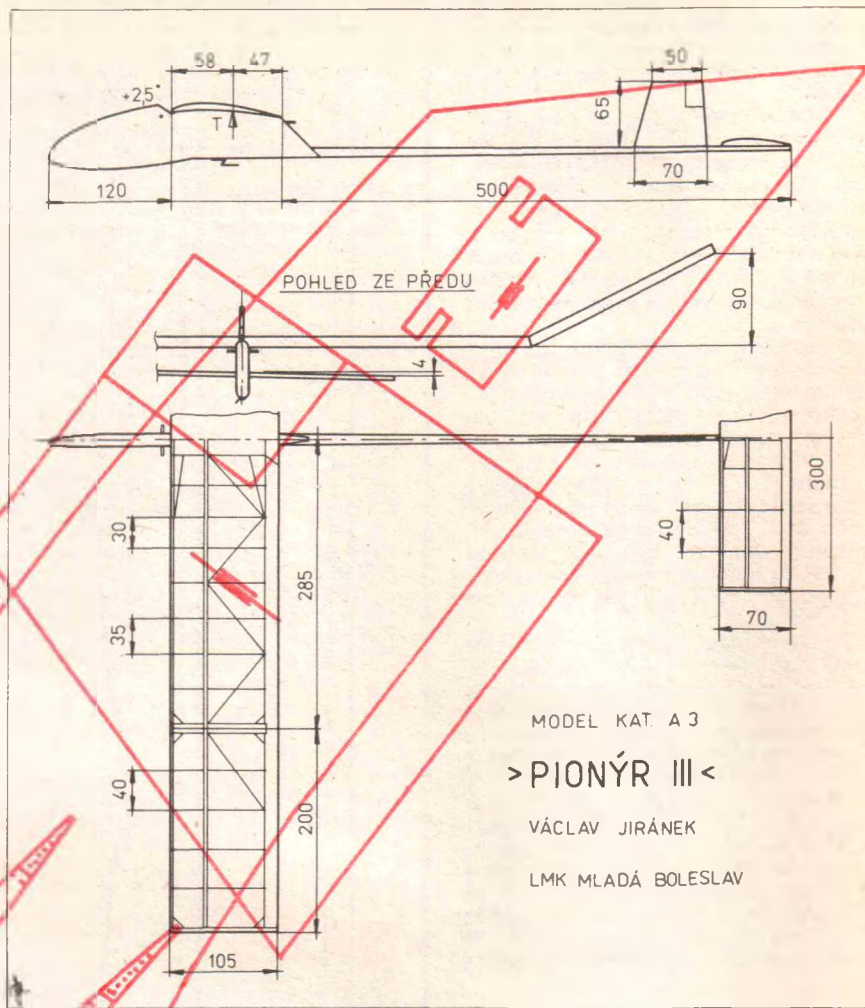
K STAVBĚ (neoznačené míry jsou v mm):

Trup má hlavici z lípy tl. 10, v níž je vyříznut otvor pro zátěž, případně otvor pro časovač. Nosník ocasních ploch tvoří dvě smrkové lišty o průřezu 2x10, mezi něž je vlepena balsa tl. 10, sbroušená na konci až na tl. 6. Po vyschnutí je nosník ze stran shoblován až na tl. 7 na konci. V hlavici vyřízneme zářez, nosník do něj zalepíme a na hlavici z obou stran nalepíme bočnice z překližky tl. 1. Po řádném zaschnutí lepidla celý trup opracujeme a načisto obrousíme. Vyvrtáme otvory a zalepíme kolkky pro připoutání křídla gumou z hliníkové pletací jehlice o průměru 3. Nalepíme úložnou desku křídla a VOP z překližky tl. 1,5. Při lepení dbáme na kolmost střední části křídla k SOP. VOP je vychýlena tak, aby složka aerodynamické síly přispěla ke kroužení modelu (výchylka znázorněná na výkrese je pro pravé kruhy).

Křídlo je nejpracnější částí modelu. Výběru materiálu, na jehož kvalitě závisí tuhost a pevnost křídla, je třeba věnovat velkou péči. Na náběžnou lištu a lišty hlavního nosníku je použito smrkových lišt s rovnými, hustými léty, před sestavováním ze všech stran obroušených brusným papírem, nalepeným na prkénku. Odtoková lišta z tvrdší balsy tl. 3, nejlépe zrcadélkového řezu, je shoblována hoblíkem Narex do trojúhelníkového průřezu. Žebra vyřízneme podle kovové šablony ze středně tvrdé balsy tl. 2, v místě lomení z balsy tl. 5. Vyříznutá žebra srovnáme do bloku mezi kovové šablony v pořadí, v jakém budou na sestavném křídle, a společně je obrousíme na přesný tvar včetně zářezů pod lišty. Křídlo sestavujeme přímo na výkrese zvětšeném do skutečné velikosti a chráněném průhlednou fólií, zvlášť střední část a zvlášť uši. Díly slepíme natupo k sobě do sbroušení tlustších styčných žebor do úkpsu. Pro lepší udržení tvaru profilu je náběžná část mezi balsaovými žebry vylepena balsou tl. 4 a obroušena do tvaru profilu. K zajištění maximální pevnosti je střední část mezi lištami hlavního nosníku vylepena rovněž tvrdší balsou tl. 4, takže vznikne kompaktní nosník o průřezu I. Zbývá zhotovit a zalepit diagonální žebra, zajišťující tuhost v krutu, vylepit střed křídla balsou tl. 2, zhotovit trojúhelníkové výkličky rovněž balsou tl. 2 a přilepit zakončení křídla z měkké balsy tl. 5.

Vodorovná ocasní plocha má všechny lišty, které řezeme balsařezem, z pevnější, ale lehké balsy. Žebra jsou vyřezána z balsy tl. 1, střední z balsy tl. 5. Opracování a sestava jsou shodné jako u střední části křídla.

Svislá ocasní plocha je vyříznuta ze středně tvrdé balsy tl. 2, nejlépe zrcadélkového řezu. Hrany jsou zaobleny brusným papírem. Směrovou klapku nařizujeme a proti prasknutí při nastavování výchylky z obou stran polepíme papírem.



Všechny díly modelu srousíme a před potažením minimálně dvakrát lakujeme lepicím lakem a brousíme jemným brusným papírem. Potah z tenkého papíru (Mikalenta, Modelspan, Japan) na kostru přilakujeme lepicím lakem, vypneme čtyřmi vrstvami napínacího laku a nakonec nalakujeme dva-

krát zaponem. VOP lakujeme z váhových důvodů méně. Po řádném vyschnutí nalepíme 5 mm od náběžné hrany křídla turbulátor, upevníme vlečný boční háček (viz MO 9/1988), instalujeme zařízení determalizátoru. Model vyvážíme, aby poloha těžiště odpovídala údajům na výkrese. Před za-



PIONÝR III

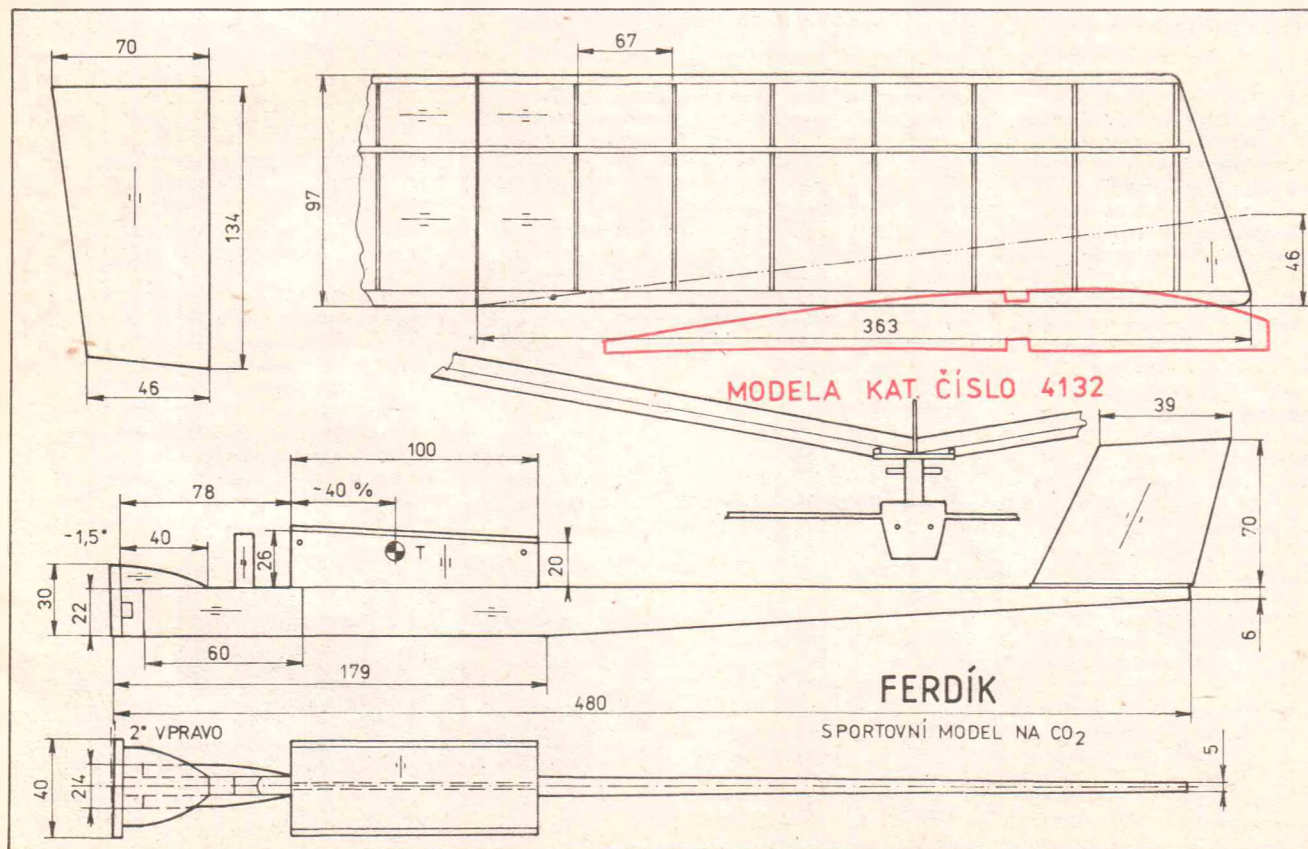
**Václav Jiránek,
LMK Mladá Boleslav**

Michal Šnejdar, Štěkeň

Model na CO₂

FERDÍK

Model lepíme Kanagomem. Trup vyřízne-
me z pevné, ale lehké balsy tl. 10. Směrem
dozadu jej sbrousíme až na tl. 5. Vpředu, až
k přední hraně pylonu křídla, jej zesílíme



F1E-X

nová kategorie?

Přestože jsme v kategorii F1E získali za posledních deset roků řadu titulů mistrů Evropy a v loňském roce dokonce stříbro z mistrovství světa, nemáme v ní žádnou mládež, protože nemá s čím létat. V kategorii F1E postrádáme takzvané malé modely, jako jsou v ostatních volných kategoriích A1, A3, B1, P30 a C1.

Nahlédneme-li do kalendáře soutěží, zjistíme, že soutěže pro žáky a juniory v kategorii F1E pořádá stále jen LMK Rousínov. Abych podchytil zájem dalších mladých modelářů, uveřejnil jsem v Modeláři již v roce 1985 dva

malé modely F1E velikosti A1, ale zjistil jsem, že jsou pro svahové létání přece jen trochu malé. Proto mě zaujal v roce 1986 článek Hanse Gremera v časopise Hangflieger. Pan Gremer v něm propagoval novou kategorii, kterou nazval F1E-X. Stavební pravidla jsou velmi jednoduchá: Všechno stejné jako u velkých svahových větroňů, jen rozpětí je omezeno na 1400 mm. Hmotnost ani plocha nejsou předepsány. V SRN jsou pro tuto kategorii vyhlašovány samostatné soutěže.

Pro žáky z LMK Rousínov jsem v roce 1987 navrhl model kategorie F1E-X nazvaný Malý Louda. Po tříletých zkušenostech ho mohu všem zájemcům doporučit. Před velkými modely F1E má několik předností: menší spotřebu materiálu, rychlejší stavbu a snadnější zalétávání.

Malý Louda

Abych co nejvíce usnadnil stavbu mnohdy začínajícím modelářům, vycházel jsem z vydaného plánu č. 119 Louda, s nímž člen našeho klubu mistr sportu František Barták získal titul mistra Evropy.

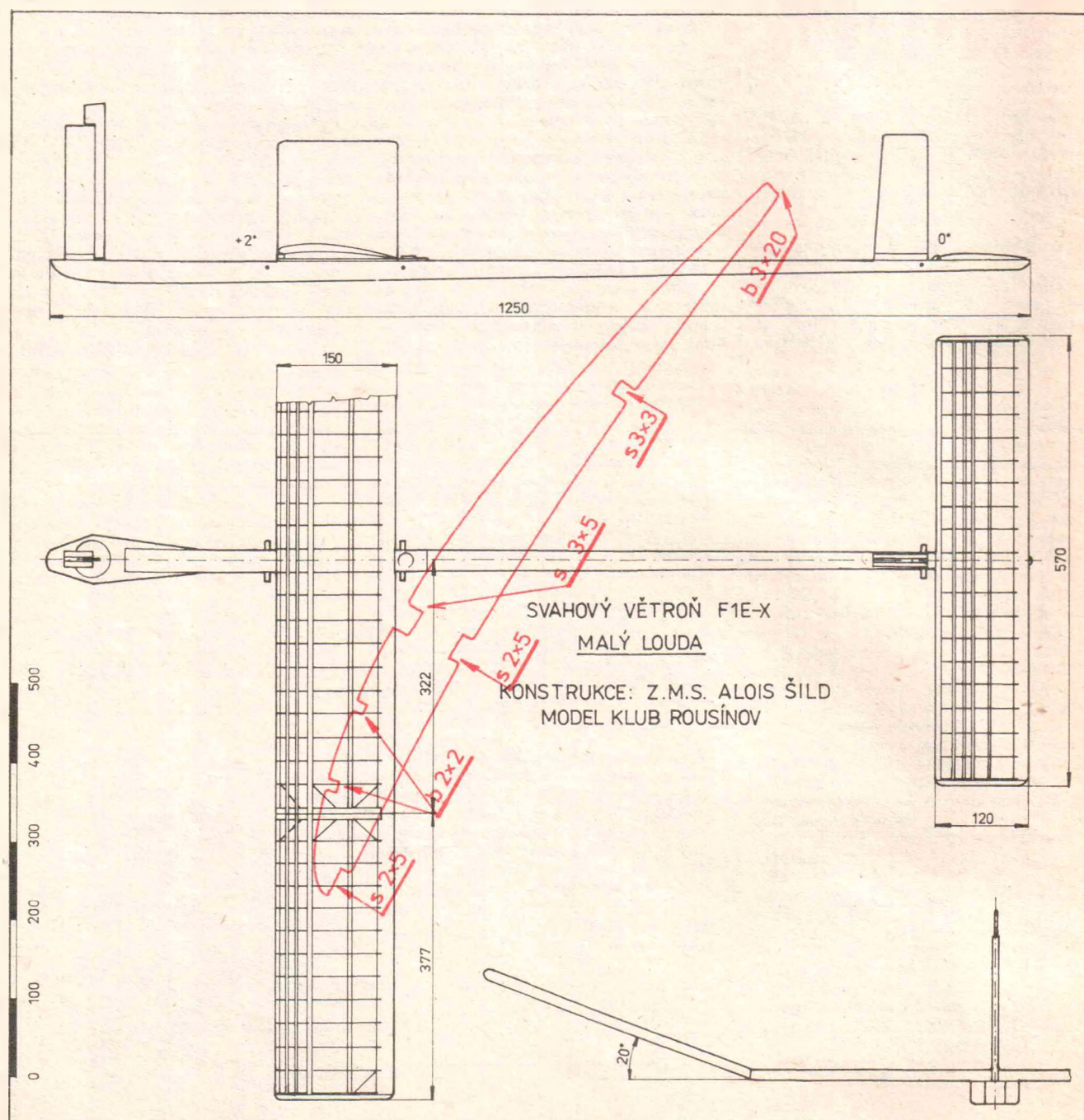
Než se rozhodnete pro jeho stavbu, doporučuji, abyste si přečetli pojednání zasloužilého mistra sportu Jiřího Trnky v Modeláři č. 3 a 4 z roku 1982 Magnety pod drobnohledem, ušetříte si mnoho zbytečné práce.

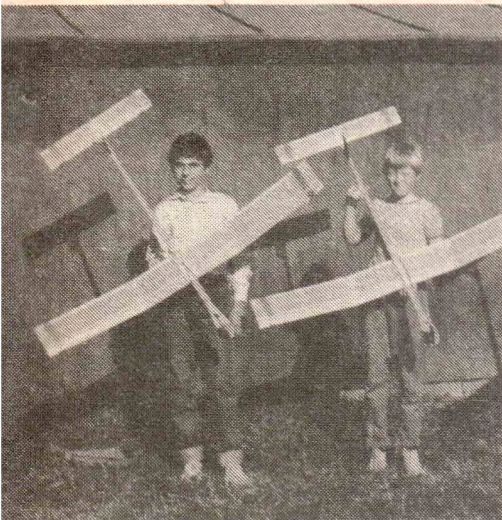
Před stavbou si seženeme plán č. 119 Louda, který rozměrově upravíme podle výkresu Malého Loudy. Zkušenější postaví model s děleným křídlem spojeným duralovým jazykem. Méně zkušení modeláři postaví model podle následujícího popisu.

Vodorovnou ocasní plochu postavíme přesně podle výkresu, jen zmenšíme její rozpětí na 570 mm tak, že na každé straně uберeme tři pole mezi žebry.

Trup postavíme rovněž podle výkresu, místo pylonu však bude jen lože z překližky tl. 2 mm, přilepené na trup před časovač, zapuštěný do trupu. Na lože k přední hraně přilepíme podložku z balsy tl. 7 mm, čímž docílíme úhel nastavení křídla +2 stupně; nakonec do trupu pod lože zalepíme putací kolíky.

Křídlo sestává ze tří dílů, jež jsou k sobě slepeny natupo. Ve snaze co nejvíce zjednodušit stavbu jsem použil hotová žebra





z překližky tl. 0,8 mm, dodávaná LMK Liberec. Není to však podmínkou, můžeme použít i jiný profil, například E385 nebo E387.

Střední část křídla má střed v místě, kde je na originálním výkrese uvedeno „smrk 2x5“, toto středové pole vylepíme balsou tl. asi 1,5 až 2 mm. Vlevo končí střední část u žebra K5, které upravíme na tl. 7 mm; pravou stranu střední části musíme dokreslit. Odtoková lišta je při použití žebíř z LMK Liberec široká 20 mm.

Ucho křídla zkrátíme na výkrese na 377 mm a upravíme na konstantní hloubku 150 mm. V místě lomení je opět balsové žebro tl. 7 mm.

Po sestavení všech tří dílů zabrousíme žebra v místech lomení do úkosu a díly k sobě slepíme natupo. Potah, lakování křídla, VOP i trupu jsou shodné jako u modelu Louda.

Řízení zhotovíme podle plánu Louda nebo podle Modeláře 3/1982 s tím rozdílem, že kýlovku zhotovíme z tvrdší balsy tl. 4 mm, přilepíme ji na viko dózy natupo a spoj zpevníme nalepením tříhranných balsových lišt. Kýlovka tl. 4 mm s profilem rovné desky je stavebně jednodušší a při létání vyhovuje až do rychlosti větru 8 m/s. Při silnějším větru nedoporučuji s Malým Loudou létat, ideální je 5 m/s.

Nejvíce pozornosti při stavbě řízení je nutné věnovat statickému vyvážení směrového listu. Doporučuji buď první řízení koupit od zkušeného magnetáře, nebo si způsob vyvažování nechat důkladně vysvětlit. Na dobře fungujícím řízení totiž závisí úspěšné létání.

Sestavení modelu a jeho zalétání je stejné jako u modelu Louda.

Z.m.s. Alois Šild, Model klub Rousínov
Snímek: Karel Vymětal

Model F1A z NDR

S mladým, sympatickým Thomasem Weimerem z NDR jsem se seznámil zvláštním způsobem. Během loňské srovnávací soutěže v Maďarsku jsem šel pro svůj model. Při křížování velkého kukufičného pole, s očima upřenými na záměrný bod někde na obzoru, jsem narazil nohou do jeho větrone tak, že jsem mu prokopl křídlo od odtokové hrany až k hlavnímu nosníku. Jeho model, potažený stříbitou fólií, mé periferní vidění zkrátka nezaregistrovalo. Thomas moc radosti neměl, ale vzal to sportovně a věřím, že se na mne už nezlobí.

Thomasův model je typickou konstrukcí větrohářů z NDR, kterou lze charakterizovat dosti vysokou štihlostí křídla s poměrně malým vzepětím, kratším trupem a hlavně malou VOP se souměrným profilem.

Modeláři NDR jsou v posledních letech velmi úspěšní, nejznámější z nich je asi dlouhovýš Manfred Preuss, Thomas však nezůstává pozadu. V roce 1987 zvítězil na mezinárodní soutěži v Riese, v dalším roce získal titul mistra NDR a pravidelně se objevuje v reprezentačním družstvu země.

Na výkrese je jeho model č. 10, se kterým létá od roku 1988. Od předchozího typu se liší použitím diagonálních žebíř a překližkového zesílení potahu torzní skříň. Poněkud je také zvětšená SOP, která má nyní nesouměrný profil.

Přední část trupu je zhotovena ze sklolaminátu, trubka je ze stejného materiálu, ale zpevněného uhlíkem. Vlečný háček se otevírá při zatížení silou 35 N a od jeho pohybu je odvozeno i ovládání časovače. SOP má čtyři žebra z balsy tl. 0,8 mm a je potažena balsou tl. 0,4 mm.

Při konstrukci křídla věnoval Thomas mimořádnou pozornost dosažení vysoké tuhosti v ohybu i krutu. Použitý profil je standardní B 6356b. Vysoké tuhosti v krutu je dosaženo konstrukcí křídla s torzní skříň, jejíž potah je z balsy tl. 0,8 mm, zesílené duralovým plechem o tl. 0,035 mm. Uhlíkové pásnice hlavního nosníku jsou pod potahem skříň, mají průřez 8x2 ztenčující se na 4x1 (horní), respektive 8x1,2 ztenčující se na 4x1,2 (dolní). Náběžná hrana je zpevněna uhlíkovým rovingem o průměru 2 mm. Odtoková

lišta je balsová, polepená uhlíkem tl. 0,2 mm. Ve střední části je široká 10 mm, na konci křídla se zužuje na 6 mm. Kofenová žebra jsou z duralu tl. 2 mm, pak následuje 5 žebíř z překližky tl. 2 mm. Zbývající žebra jsou balsová, ve střední části tl. 2 mm, v uších 1,5 mm. Zesilující překližkový trojúhelník, kterým je nahrazen balsový potah ve středu křídla, má u kofene šířku 20 mm.

Křídlo se staví na tvarové šabloně. Nejprve je zhotovena torzní skříň, k ní jsou poté přilepeny zadní části žebíř s odtokovou lištou. Žebra jsou zesílena uhlíkovými pásky tl. 0,2 mm, které jsou přetaženy přes celou odtokovou lištu.

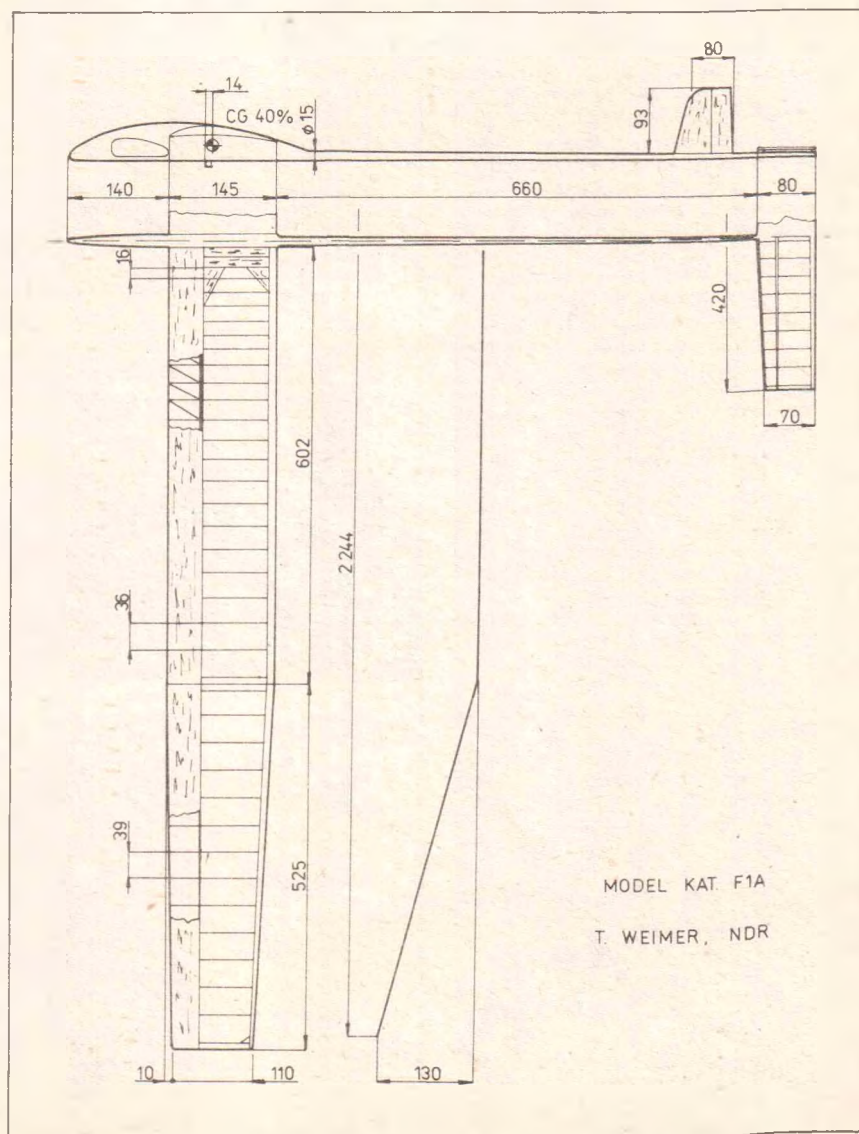
Poloviny křídla se spojují dvěma ocelovými dráty o průměru 4 mm, které jsou umístěny v hlavním nosníku.

Profil VOP je rovná deska. Žebra z balsy tl. 1 mm jsou páskována uhlíkem, odtoková lišta má šířku 8 mm ve středu a 3 mm na okraji.

Model létá v pravých kruzích. Levé ucho má negativ 3 mm, pravé 1 mm, střední části křídla jsou nezkroucené. Během vleku je VOP trochu natažena, což umožňuje létat na šňůře úzké kruhy.

S modelem č. 10 neměl při zalétávání Thomas žádné problémy. Dá se dobře ovládat ve vleku jak za klidu, tak v turbulentním počasí. Jeho výkon v čistém kluzu je udáván 235 sekund.

Ing. Ivan Hořejší
Výkres: Ing. L. Široký





■ Německá firma Roga Modell nabízí jednoduchý miniaturní indikátor napětí zdroje pro přijímač, opatřený řadou svítivých diod (šest zelených, dvě žluté a dvě červené), které při zapnutí přijímači trvale signalizují provozní napětí baterie přijímače. Pokud je napětí v povolených mezích (5,1 až 4,6 V), svítí některá ze zelených diod, napětí na mezi použitelnosti (4,5 až 4,4 V) ukazuje žlutá dioda — při poklesu na tuto hodnotu se doporučuje přestat létat. Červená dioda signalizuje vybité baterie. Celý indikátor je na desce plošných spojů o rozměrech přibližně 3x3 cm, s přijímačem je spojen kablíkem se zástrčkou, která se připojí do libovolné z volných zásuvek pro serva. Princip tohoto indikátoru je známý již řadu let a někteří naši modeláři jej používají, ale jen pro kontrolu na zemi. Rád bych ostatně viděl toho, kdo by dokázal indikátor sledovat za letu modelu. Mám proto pocit, že takto umístěný indikátor jen zbytečně zatěžuje model a napájecí baterie.

■ Nový motor pro velké modely o zdvihovém objemu 35 cm³ uvedla na trh japonská firma OS pod označením BGX-13500. Na rozdíl od dosud běžných benzínových motorů, původně konstruovaných pro ruční pily nebo sekačky na trávu (například Quadra atp.), je navržen výhradně pro modelářské použití. Je proto lehčí, má menší vibrace a hlavně větší výkon — na úrovni 3,5 kW. Provozní rozsah otáček je 2000 až 9000/min, doporučována je vrtule o rozměrech 500/250 mm. Motor sice má běžné montážní patky, ale je dodáván s radiálním nástavcem (a současně víkem) klikové skříně pro upevnění šesti šrouby přímo na motorovou přepážku. Jinak jde o běžný motor se žhavicí svíčkou a tříkanálovým vyplachováním Schnurle, mírně podčtvercový, robustně zpracovaný s velkou plochou chladičích žebér válce a hlavy. Předpokládá se použití neladěného tlumiče, který se montuje pod motor nebo vedle něj pod kapotu motoru. Při známé kvalitě zpracování motorů OS o něj bude jistě zájem.

■ S pokusy o RC házedla či vystřelovací jsme se mohli setkat prakticky hned po objevu miniaturních serv i u nás — pokud se pamatuji, zkoušel to známý větroňář ing. Bartovský již někdy začátkem osmdesátých let. Byla to ale házedla dost robustní a na vyhození do slušné výšky byl potřeba oštěpařský trénink. Dnešní RC házedla, jejichž soutěže pořádají v Japonsku, jsou jen o málo větší než u nás běžná házedla neřízená. Obvykle nesou dvě miniaturní serva (2x 12 g), miniaturní „očesaný“ přijímač pro dva kanály (19 g) a baterii o kapacitě 50 nebo 100 mAh (asi 25 g). Celé vybavení váží tedy kolem 70 až 80 g. Protože jsou nyní miniaturní serva prakticky stejně drahá jako serva normální (v Japonsku stojí servo o hmotnosti 12 g 6000 jenů, tedy asi 40 US dolarů), začíná se malým modelům věnovat stále více zájemců. Možná, že hraje roli i menší spotřeba materiálu a nedostatek volných ploch pro létání.

Ing. JIŘÍ HAVEL

O řízení
rádiem

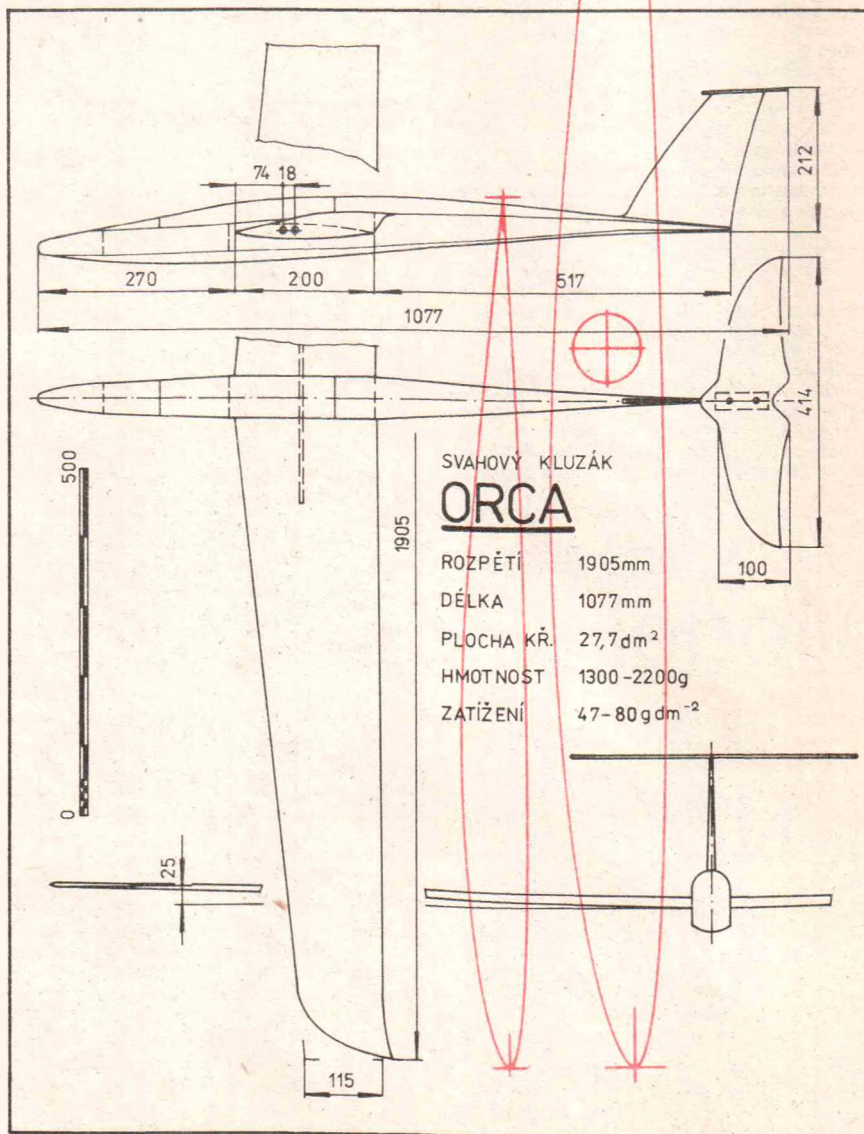
Svahový kluzák ORCA

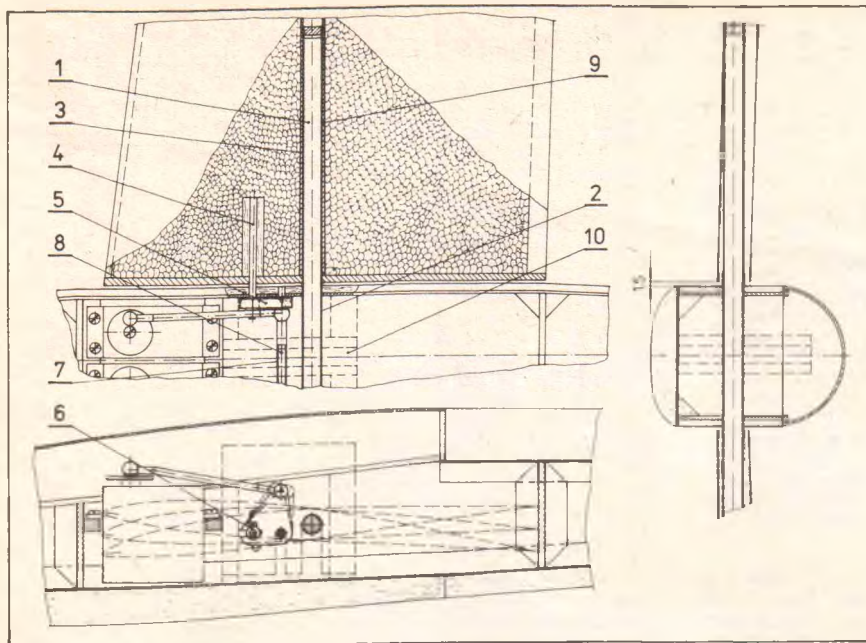
je výstižně nazván podle dravé ryby kosatky. První pohled na plánec vyvolá otázku, jak je model vlastně řízen. Má sice ladné rychlé tvary, na tloušťku 7,5 % snížený profil E 374, ale nemá žádná pohyblivá kormidla, křídlo je bez křidélek. Přesto jsou uvnitř baterie, přijímač, dvě serva. Teprve zevrubná prohlídka odhalí tajemství, které spočívá v natáčení polovin křídla kolem jejich spojky. Tento způsob ovládání se v angličtině nazývá Pitcheron Control a je k němu třeba vysílač

vybavený V-mixérem (pro modely s motýlkovým uspořádáním ocasních ploch) a pokud možno i přepínáním velikosti výchylek. Autor doporučuje použití kvalitních dostatečně výkonných serv bez velkých vůlí (s výstupním točivým momentem větším než 0,35 Nm). Vyhovuje například Futaba S28 apod.

Důležitou podmínkou správné činnosti mechanismu řízení je přesné zhotovení bez vůlí a odporů. Spojka křídla z kvalitního pružinového ocelového drátu o průměru 8 mm a délce 300 mm je uložena v mosazných pouzdrech, střední pouzdro procházející centroplánem přesahuje na obou stranách o 1,5 mm obrys trupu, aby bylo zajištěno volné natáčení křidel i při prohnutí spojky vlivem zatížení.

Na výkrese jsou okótovány mezní polohy těžiště, při zalétávání pochopitelně začínáme s těžištěm víc vpředu. Základní seřízení je 0 stupňů na křídle a —2 stupně na vodorovné ocasní ploše. První lety na svahu při větru alespoň 7 m/s je vhodné zkoušet teprve po zaklouzání modelu do vysoké trávy, při němž seřídíme nastavení křídla (trim by měl být ve střední poloze). Pro funkci „výškovky“ jsou potřebné výchylky 9 až 15 mm na každou stranu (měřeno na odtokové hraně křídla), pro „křidélek“ 18 až 25 mm na každou stranu. Mechanismus musí pochopitelně umožnit volný chod až do krajních výchylek (včetně trimů). Pokud nemáte vysílač s možností přepínání velikosti výchylek, je





Řez centroplánem: 1 spojka křídla (ocel $\varnothing 8$ mm); 2 pouzdro (mosazná trubka $\varnothing 9/8$ mm přesahuje obě strany trupu o 1,5 mm); 3 pouzdro (mosazná trubka $\varnothing 9/8$ mm); 4 vodičí čep (ocel $\varnothing 3$ mm); 5 páka (texgumoid tl. 3 mm); 6 pojistný kroužek; 7 čep (ocel $\varnothing 3$ mm); 8 rozpěrná trubka (mosaz, hliník $\varnothing 5/3$ mm); 9 stojina (překlička tl. 1,5 mm); 10 přídavná zátěž (5 ks olova tl. 5 mm)

vhodné nastavit výchylky na menší z uvedených hodnot. Při silnějším větru lze model zatížit až 900 g přídavné zátěží z olověných desek, jejichž tvar je naznačen na výkrese.

Nakonec jen stručně o konstrukci modelu. Pro naše podmínky je ovšem nutné konstrukci pozměnit, neboť nemáme k dispozici kvalitní lehkou překližku požadovaných tloušťek. Základ trupu tvoří bočnice z překližky tl. 1,5 mm, zesílené v přední části balsou tl. 3 mm, ztenčenou dozadu až na tl. 1,5 mm, a trojúhelníkovými balsovými lištami o průřezu 10×10 mm. Horní a dolní stěna trupu jsou z překližky tl. 0,8 mm, na niž jsou nalepeny balsové bloky, opracované do požadovaného tvaru. V trupu jsou pouze dvě přepážky z překližky tl. 3 mm (pod náběžnou a odtokovou hranou křídla). Trup je po vytmelení přelaminován tenkou skelnou tkaninou. Snímání kryt je laminátový. Jádra polovin křídla jsou vyříznuta z pěnového polystyrénu, polepena překližkou tl. 0,4 mm a přelaminována tenkou skelnou tkaninou. Vhodné je polepit nejdříve dolní stranu, pak instalovat pouzdra pro spojky a čepy řízení a teprve po ověření funkce řízení polepit horní stranu. Konstrukční vodorovná ocasní plocha je z lehké balsy a připevňuje se dvěma nylonovými šrouby.

Podle Model Aviation zpracoval
Ing. Pavel Rajchart

Používáte tuzemské RC vybavení?

Pokud ano, jsou vám určeny zkušenosti několika čtenářů:

První dojem po vybalení nové soupravy Modela 6 AM27 je celkem dobrý: design soupravy je průměrný, barevně jednoduchý, což by nemělo být na závadu funkce. Teprve po „osahání“ ovládacích prvků se projeví nedostatky barevného rozlišení zejména u ovladačů dvou posledních funkcí — páčky jen o málo větší než trimy doslova zanikají v tmavé barvě skříňky vysílače. Po odzkoušení křížových ovladačů s poměrně přesným neutrálem se jeví souprava jako celkem vyhovující, dojem však zkazí funkce trimů, jejichž některé páčky se pohybují velmi lehce, jiné naopak velmi ztuhle. Navíc při vychýlení pák ovladačů do krajních poloh dochází k nežádoucímu vybočení vlivem kruhového zaoblení krytu.

Nejhorší je ale závada, která může způsobit absolutní vysazení vysílače a tím havárii modelu: Po zasunutí monočlanků do vysílače signalizovala svítivá dioda správné napětí zdroje. Po zapnutí přijímače se servy pracovaly souprava normálně po dobu asi 20 minut. Po zavěšení vysílače s popruhem na krk však přestala souprava fungovat. Po položení vysílače na stůl bylo vše znovu v pořádku. Kontrola kontaktů baterií, zámků víka skříňky i přítoku molitanu neodhalila žádnou závadu. Po nasazení na krk však vysílač opět nefungoval, a tak pořádek dokola. Příčinu jsem ale našel brzy. Držák závěsného popruhu je z drátu, který prochází pod plastovou deskou s dvojicí kontaktů, která na něj dosedá zářezem a při sebemenším otočení

drátu, vyvolaným pohybem popruhu, způsobuje pohyb destičky s kontakty pro baterie. Náprava? Propilování hlubšího zářezu do desky, takže držák se nyní otáčí o něco volněji.

Roman Klimeš, Olomouc

Po necelé jedné sezóně nám přestávala pracovat serva Tesla ST-1, což bylo i příčinou havárií modelů. Příčinou byl přerušovaný kontakt mezi deskou elektroniky a elektromotorem. Ten je totiž z drátu, který navinut na feritovém tělísku tvoří i odrušovací tlumivku.

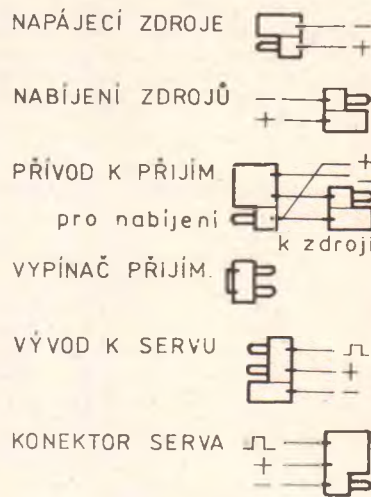
Závadě lze předejít nahrazením drátu ohebným vodičem — kablíkem o vnějším průměru pod 1 mm, nejlépe 0,8 mm. Původní drát odpájíme a odvineme z jádra tlumivky. Je nutné si zapamatovat smysl vinutí, který je na obou vodičích opačný. V požadovaném smyslu potom na jádro navineme kablík, který zajistíme například nití.

Do desky plošných spojů vyvrtáme asi 4 mm od míst připojení vodičů (mimo měděnou spojku) otvory o průměru 1 mm. Těmi provlékneme kablíky, jejichž odizolované konce pak připájíme na příslušná místa. Tím zaměříme namáhání úzkých měděných vodičů. Druhé konce kablíků připájíme k vývodům motoru; kablíky ještě pro jistotu přichytíme k motoru třeba kvalitní lepicí páskou. Tlumivky utěsníme kousky tenkého molitanu.

Touto úpravou se podstatně zvýší spolehlivost jinak v běžném provozu dobrých serv.

V. Macura, LMK Benátky nad Jizerou

ÚPRAVA KONEKTORŮ „MODELÁ“



Konektory Modela lze vcelku snadno upravit tak, aby správné spojení bylo ještě snazší než u původních výrobků. Princip je patrný z obrázku — jde o slepení částí, nařezaných nejlépe z osmikolíkových konektorů (úprava vyjde levněji). Díly k sobě po opracování například jehlovým pilníkem lepíme vhodným rozpouštědlem, například toluenem. Práci usnadní jednoduché přípravky, zaručující konečně správné rozměry. Po připájení vodičů můžeme vršky konektorů vytmelit například polystyrénem rozpuštěným v nitroředidle, čímž snížíme nebezpečí ulomení vodičů.

Jaromír Fárek, Vsetín
(Pokračování na str. 18)

Stavba modelů historických lodí

Martin Houska

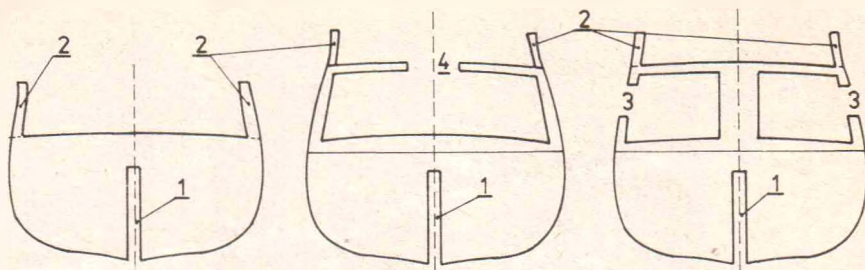
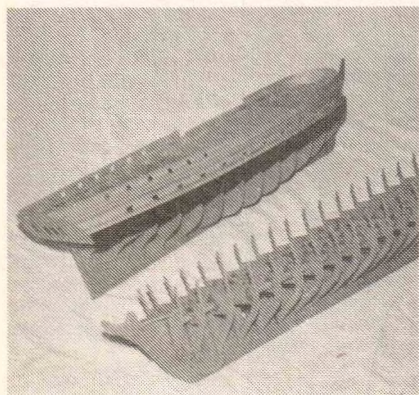
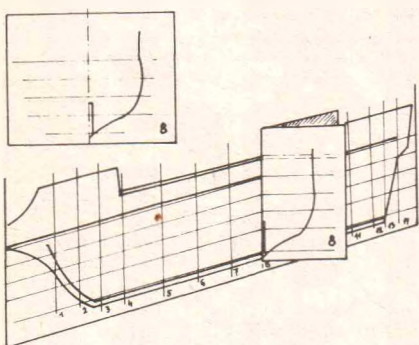
Zhotovení kostry

Při stavbě trupu modelu historické lodě velmi záleží na tom, jaké máme plány předlohy. Nejlepších výsledků dosáhneme, pokud za základ stavebního výkresu zvolíme žebrovýský, tedy příčné teoretické linie trupu. Stavbu modelu si velmi usnadníme, máme-li výkresy předlohy s již rozkreslenými jednotlivými žebry, na nichž jsou vyznačeny paluby, výška nástaveb a zářezy pro kýl. Také kýl bývá rozkreslen se zářezy pro žebra.

Můžeme se však setkat s plány, na nichž je pouze teoretické rozkreslení trupu s podélnými a příčnými liniemi. V tom případě si musíme konstrukci kostry modelu navrhnout sami.

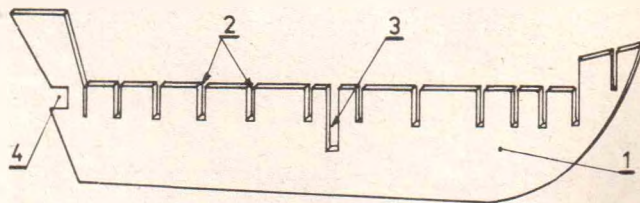
Základem pro konstrukci žebrovýsky jsou žebrovýsky, které překreslíme na tvrdší papír (obr. 1). Z vnějšku přitom „ubere-me“ asi 2 mm (tloušťku obšívky) a zmenšíme je rovněž o tloušťku palub, jež bývají vyznačeny přerušovanou čarou na žebrovýskách nebo na podélných liniích. Polohu palub můžeme také odečíst z podélných nebo příčných

Obr. 1 Přenášení žebrovýsky a určování linie paluby



▲ Obr. 2 Žebra:
1 zářez pro kýl;
2 části k vylomení;
3 výřezy pro střílny;
4 výřez pro rošt

► Obr. 3 Kýl: 1 zářezy pro žebra; 2 zářez pro hlavní stěžeň; 3 zářez pro kormidelní páku



řezů trupem. Pamatujeme však na to, že žebra nekončí zároveň s palubou, ale jsou protažena až do výše plného břílení úzkým proužkem, který později vyloíme (obr. 2).

Kýl (obr. 3) vyřežeme z překližky potřebné tloušťky. Aby měl pěkný vzhled, je dobré jej nad čarou ponoru (v části zadního a předního vazů a klounovce) polepit nejlépe javorovou dýhou. V tom případě však kýl o tloušťku dýhy ztenčíme. Lze však také tyto části vynechat, vyřezat je dodatečně z kvalitnějšího dřeva a připevnit na viditelné části kýlu.

Před zalepením do kýlu položíme žebra na sebe, stáhneme a provrtáme. Při sesazování kostry do těchto otvorů zalepíme kulatiny, které zabrání kroucení kostry při další stavbě.

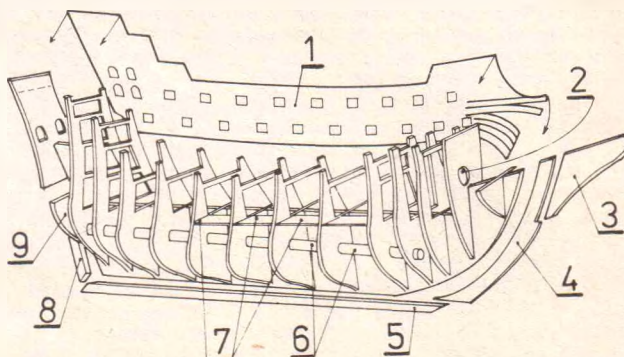
Podle plánu vyřízneme do kýlu zářezy pro žebra. Aby se na přídí později dobře pokládala obšívka, vložíme mezi první žebro a přední vaz dřevěný hranol, který opracujeme do potřebného tvaru (obr. 4) a hrany několika předních žebrovýsky srazíme (obr. 5). V předním a zadním vazů zhotovíme zářezy, do nichž bude později zapadat obšívka.

Po sestavení žebrovýsky a kýlu se může stát, že kostra není zcela přesná. Chyby při překreslování či vyřezávání se totiž projeví až na hotové kostře a některá žebra pak vybočují nebo jsou výš či níž, než je třeba. Nedostatky odstraníme obroušením vystupujících žebrovýsky, dolepením odřezků na „propadlé“ díly nebo podložním žebrovýsky tak, aby trup byl pravidelný a obšívka bez nerovností.

Na evropském kontinentě byly trupy lodí stavěny z tvrdého dubového dřeva, paluby ze smolných borových prken.

◀ Kostra modelu lodi Prince de Neufchatel a kostra modelu lodi Vostok s částí obšívky. Modely zhotovil ing. B. Cirhan

► Obr. 6 Kostra trupu: 1 první obšívka z překližky tl. 1 mm; 2 otvor pro čelen; 3 klounovec; 4 přední vaz; 5 kýl; 6 stabilizační výztuhy; 7 pomocné paluby pro spodní kanóny; 8 zadní vaz; 9 zrcadlo

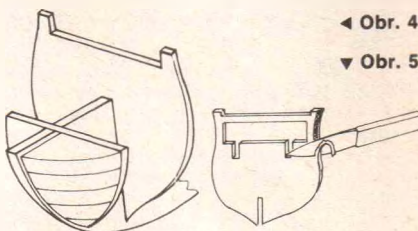


Tato dřeva jsou však pro zhotovení obšívky modelu zcela nevhodná, neboť neodpovídají měřítku modelu. Přesvědčit se o tom můžeme jednoduchou úvahou: Jestliže při stavbě obšívky skutečné lodě byla použita například prkna široká 20 cm, pak v modelové velikosti je třeba je zmenšit 50 až 100krát. Přirozená kresba dřeva, póry a letorosty se tak nahustí a zmenší, že je nerozeznáme. Podobně je tomu při stavbě paluby.

Z toho vyplývá, že pro stavbu modelu je třeba zvolit takové dřevo, které nemá žádnou kresbu a na podélném řezu je téměř čistě. V našich podmínkách jsou to především lípa, osika, topol, javor a hruška. Přitom lípa, topol a javor jsou téměř bílé a je nutno je vhodně namořit, osika a hruška jsou tmavší a můžeme je ponechat v přirozené barvě. Bukové dřevo můžeme použít pouze, pokud bude překryto barvou.

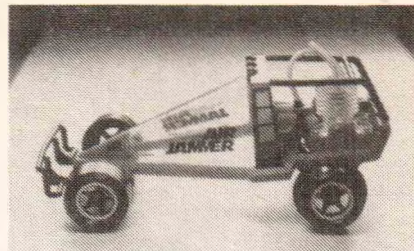
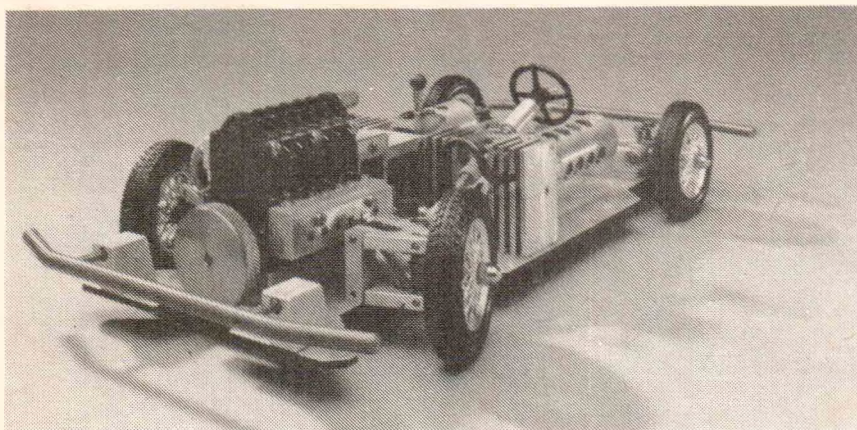
Nejlépe se ohýbají osika, lípa, topol a buk, hruška poněkud hůře. Velmi špatně ohebný javor je třeba vařit delší dobu ve vodě.

(Pokračování)



◀ Obr. 4

▼ Obr. 5



Model automobilu na stlačený vzduch Air Jammer japonské firmy Tomy je dlouhý 250 mm a váží 212 g

◀ Experimentální podvozek firmy PEWA se šestiválcovým motorem na CO₂

Model futuristické studie L. Colaniho, vyráběný firmou PEWA

CO₂ v modelech automobilů

Klaus Jörg Hammerschmidt, LV Aachen

Modely automobilů jsou nejčastěji poháněny spalovacími motory nebo elektromotory. Vhodnými „palivy“ jsou ovšem také CO₂ či stlačený vzduch.

V roce 1947 se na americkém trhu objevil model automobilu GAD-JET firmy Herkimer, opatřený motorem na CO₂ o zdvihovém objemu 11,6 mm³. Měl karosérii proudnicových tvarů, gumou opatřená kola a byl zhotoven převážně z hliníku. Hotový sestavený a nabarvený model automobilu stál 9,95 dolarů.

Přibližně o 15 let později představila stejná firma nový typ, nazvaný Dragmaster. Stejně jako GAD-JET byl zkonstruován pro motor O.K. CO₂, chráněný americkým patentem 2588478. Motor poháněl pouze zadní kola a byl z továrny seřízen tak, že s bombičkou obsahující 8 gramů CO₂ běžel přibližně 20 s. Po otočení válce však bylo možné dosáhnout delší doby chodu při menším točivém momentu. Při seřízení motoru, aby běžel do 20 s, dosahoval automobil značné modelové (tedy teoreticky přepočtené) rychlosti: až 320 km/h. Dragmaster měl duralový podvozek, kola s gumovými obručkami a plastickou karosérii. Při délce 230 mm vážil 284 g. Cena v roce 1961 činila 12,95 US dolarů, přičemž modely letadel se spalovacím motorem nabízel stejný výrobce za pouhých 8,95 dolarů!

S modelem Dragmaster byla dodávána šňůra o délce asi 20 m, která po

napnutí sloužila jako vedení automobilu. Pokud se napnulo více šňůr souběžně, vznikla dráha, na které bylo možno s modely Dragmaster pořádat závody.

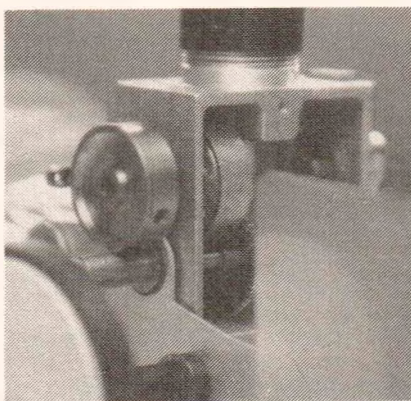
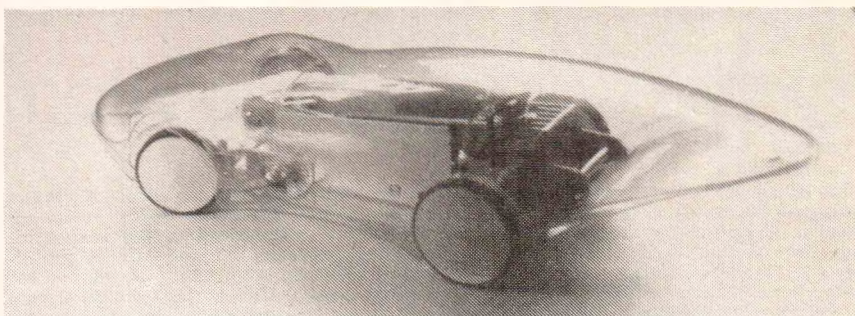
Další novinka v této oblasti se objevila až v roce 1985: malé závodní auto s možností měnit rychlost a směr jízdy. Šlo o stavebnici modelu Racing Car švýcarské firmy PEWA. Racing Car byl převážně zhotoven z kovových dílů. Kromě hliníkové karosérie Turbo Porsche 924 byla nabízena ještě lehčí plastická Lancia Beta Monte Carlo. Tento 322 g těžký a 195 mm dlouhý automobil

byl vyráběn ve velmi dobré kvalitě, proto také stál 290 DM! K pohonu sloužil motor PEWA CO₂ o zdvihovém objemu přibližně 75 mm³, který vážil 99 g a při maximálních otáčkách 20 000/min mohl dávat výkon až 3 W. Aby při tak vysokých otáčkách nedocházelo kvůli velké spotřebě plynu k zamrznutí, měl motor těžký motorový blok s žebrováním pro příjem tepla z okolí, navíc byl studený plyn odváděn z výfuku trubičkou dál od motoru. Model Racing Car byl v měřítku 1:24, takže musel být pro nedostatek místa opatřen miniaturní RC soupravou.

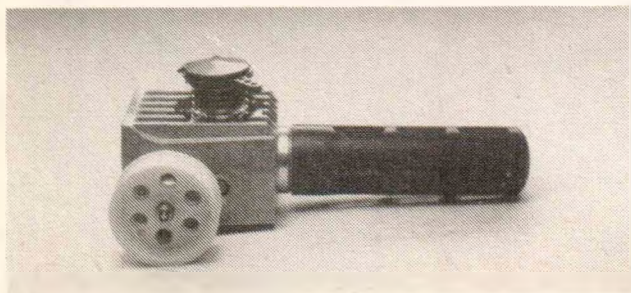
Asi o rok později představila firma PEWA na veletrhu hraček v Norimberku nový výrobek: Model Colaniho studie automobilu budoucnosti v měřítku 1:12. V něm již mohla být běžná RC souprava i odstředivá spojka, kotoučové brzdy a diferenciál. Proto mohl tento model zrychlovat, zabrzdit až do klidu a potom se opět rozjet — na rozdíl od modelu Racing Car, který musel být neustále v pohybu. Navíc se do modelu Colani vešla i větší nádrž, schopná pojmout plyn ze čtyř bombiček na CO₂. Plyn bylo možné přepouštět i z větších tlakových lahví s CO₂. Nádrž byla navíc opatřena pláštěm, který bylo možné naplnit teplou vodou, a tak omezit pokles její teploty. Hotový model byl 370 mm dlouhý a bez nádrže a RC soupravy vážil 434 g. Stavebnice Colani se v NSR prodávala za 395 DM (bez RC soupravy).

V rámci zkoušek postavili u firmy PEWA řadu modelů automobilů poháněných motory na CO₂. Asi nejhezčí byl automobil se šestiválcovým motorem. Dnes ale firma PEWA bohužel nic víc nenabízí, protože se nedostavil potřebný obchodní úspěch.

Motory Modela CO₂ se ale vyrábějí stále, a i ty lze použít k pohonu malých modelů automobilů. Jezdcům na CO₂ přeji mnoho úspěchů!



Setrvačník a odstředivá spojka agregátu pro model Colani



Srdcem agregátu švýcarské firmy PEWA je motor o zdvihovém objemu 75 mm³



Suchoj Su-25K

Od konce 50. let, kdy dosloužily poslední letouny Il-10, nebyl v sovětském letectvu zaveden do výzbroje plnohodnotný nástupce legendárních šturmovíků. První návrhy moderního bitevního letounu se objevily na prknech techniků konstrukční kanceláře P. O. Suchoje až počátkem 70. let, v době, kdy se připravovala rozsáhlá modernizace sovětského letectva.

Pohonnou jednotku měly tvořit upravené motory RD-9, používané v letadlech MiG-19. Vzhledem k tomu, že jejich výroba již byla zastavena, padla během stavby prvních prototypů volba na motory R-13, dosud vyráběné pro MiGy-21.

Úpravou motorů byla pověřena skupina A. A. Ryžova. Výsledkem jejich činnosti se stal motor R-195, na rozdíl od původního R-13 bez přídavného spalování, který však je schopný provozu téměř na všechna známá paliva, údajně včetně automobilového benzínu a topné nafty.

Při řešení požadavku nezávislosti letounu na pozemní obsluze byly vyvinuty kontejnery, v nichž si letoun vše potřebné na nová letiště „vozí“ s sebou na závěsnících pod křídlem. V jednom kontejneru jsou měřicí přístroje a nezbytná výbava pro provoz letounu, v druhém kryty, krytky a poviaky na ochranu letounu před vlivy počasí. Třetí kontejner obsahuje generátor elektrického proudu, zařízení pro kontrolu elektroniky letounu a předstartovní přípravu. Ve čtvrtém kontejneru jsou umístěna palivová čerpadla, umožňující plnit nádrže letounu přímo z cisteren nebo sudů.

S prototypem Su-25 vzlietl poprvé v únoru 1975 V. S. Iljušin, syn konstruktéra „létajícího tanku“ Il-2. Pozdější instalace motorů R-195 si vyžádala značné zásahy do konstrukce, a tak byly sériové letouny s těmito motory, stavěné asi od roku 1978 v Tbilisi, označeny Su-25K. Dvoumístná cvičná verze je označena Su-25UB, „civilní“ provedení téhož letounu Su-28.

Do roku 1989 bylo pro sovětské letectvo postaveno na 300 letadel Su-25, dalších asi 100 létá v Československu, Maďarsku, Iráku a KLDK; jedna sovětská jednotka má základnu v NDR. Bojovým křtem prošla „súčka“ v Afghánistánu. V letech 1980 až 1989 afghánští povstalci sestřelili 23 letadel, dalších nejméně osm bylo zničeno minometnou palbou na zemi.

TECHNICKÝ POPIS

Suchoj Su-25K je jednomístný celokovový samonosný bitevní hornoplošník s pancéřovanou kabinou a zatahovacím předovým podvozkem.

Trup poloskořepinové konstrukce tvoří v přední části pancéřová vana svařená z titanového plechu, chránící pilota i za letu v malých výškách před účinky pěchotních zbraní až do ráže 12,7 mm. Další pancíř, chránící hlavu pilota, je umístěn nad vystřelovacím sedadlem. Sedačka typu K-36L nebo K-36D umožňuje katapultáž v nulové výšce při nulové rychlosti.

Pilotní prostor, chráněný na pravou stranu odklopným krytem z organického skla, je vybaven kombinovaným průhledovým indikátorem, klasickými navigačními a letovými přístroji a ovladači zbraní a zvláštního vybavení. Pod kabinou je instalován dvouhlavňový kanón ráže 30 mm, za kabinou palivové nádrže, vyplněné pěnovým polyuretanem.

V přídí je okénko laserového zaměřovače, na konci trupu pouzdro brzdícího padáku a výmetnice klamných infračervených cílů a protiradiolokačních dipólů.

Křídlo má sklopnou náběžnou část, na odtokové jsou křídélka a rozměrné dvoušterbinové vzlakové klapky. Na koncích křídla jsou oválná pouzdra, nesoucí v zadní části výklopné aerodynamické brzdy, v přední části přistávací světlomety. Pod každou polovinou křídla jsou čtyři velké závěsníky pro výzbroj a palivové nádrže a menší závěsník protiletadlové rakety.

Ocasní plochy. Mohutný stabilizátor nese

dělenou směrovku, VOP o značném vzepětí má stavitelný stabilizátor. Směrovka a výškovka jsou opatřeny odlehčovacími ploškami.

Podvozek je opatřen nízkotlakými pneumatikami. Přední podvozková noha s blatníkem je sklápěna do trupu, šikmé nohy hlavního podvozku s klouby jsou hydraulicky zatahovány do šachet v motorových gondolách.

Pohonná jednotka. Letoun je poháněn dvojicí jednoproudových turbínových motorů R-195 bez přídavného spalování o specifickém tahu po 45 kN. Palivové nádrže v trupu a křídle pojmu na 3300 l paliva, další nádrže o objemu po 600 l mohou být nesené pod křídlem.

Výzbroj. Na závěsníky pod křídlem je možné umístit výzbroj o celkové hmotnosti 4000 kg. Nejčastěji jsou letouny vyzbrojovány pumami, neřízenými raketami, protizemními střelami, laserem naváděnými střelami a pumami nebo kontejnery s dvojicí kanónů ráže 23 nebo 30 mm.

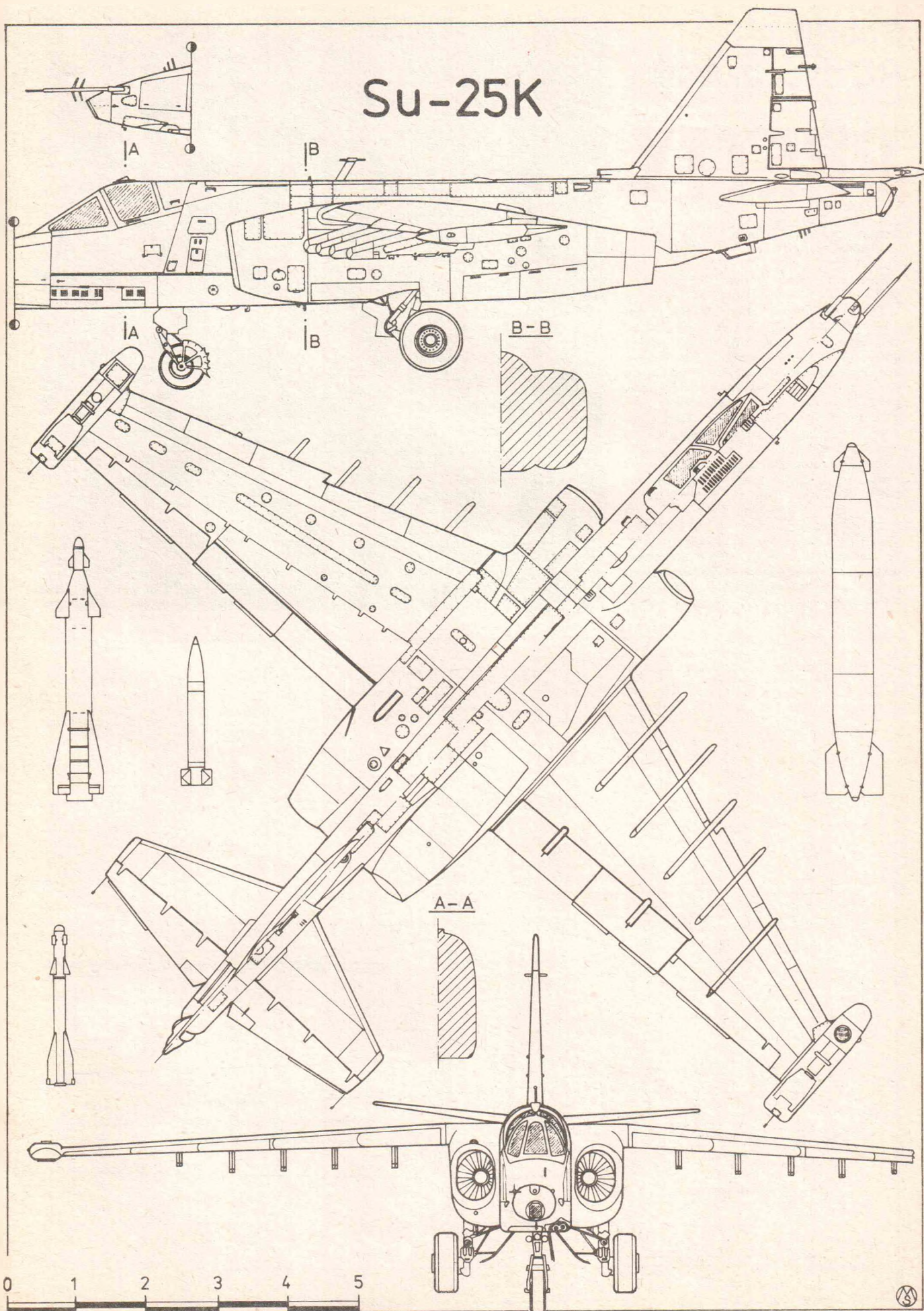
Zbarvení. U všech uživatelů jsou na horních plochách Su-25K nastříkány nepravidelné skvrny kamuflážních barev. U letadel čs. letectva jsou nejčastěji světle hnědé (téměř okrové), tmavě hnědé, tmavě zelené a světle zelené; spodní plochy jsou světle šedé.

Technická data a výkony. Délka 15,55 m, rozpětí 14,36 m, nosná plocha 37,6 m²; hmotnost 9500 kg, vzletová hmotnost 14 600 kg, největší vzletová hmotnost 17 600 kg; dolet 750 km, dolet při přeletech až 2900 km; dostup 7000 m; nejvyšší rychlost 850 km/h, optimální rychlost při bojovém letu 690 km/h, přistávací rychlost 190 až 200 km/h; délka vzletu 600 m, délka doběhu s brzdícím padákem 400 m.

Podle zahraničních pramenů připravil
M. Salajka



Su-25K



Sportovní RC dvouplošník

PRETTY

Konstrukce, výkres a popis:
Jan Kukla, Slapy

Při návrhu dvouplošníku Pretty byl brán ohled na dlouhodobý nedostatek balsy na našem trhu. Proto je prakticky celý model z pěnového polystyrénu, polepeného hnědou papírovou lepicí páskou. Balsa byla použita pouze na náběžnou lištu dolního křídla, koncové oblouky a na orámování některých dílů z pěnového polystyrénu. Celek je potažen pap. lep. páskou ve 2–3 vrstvách.

Stavba není složitá. Jediným předpokladem je znalost práce s odporovou pilou při řezání polystyrénu.

Vysoký trup umožňuje připevnění horního křídla bez složitého a zranitelného baldachýnu. Přestože model je poměrně velký, není v trupu přebytek místa. Na výkrese je proto naznačeno umístění RC soupravy. Výkres ani popis se nezabývá detaily, neboť se nepředpokládá, že by tento model stavěl úplný začátečník. Letové vlastnosti modelu jsou ale příjemné a nevymykají se obvyklým zvyklostem.

Základem trupu jsou dva polystyrénové polotovary. Přední část **TP** je z jednoho kusu polystyrénu, nebo může být i slepena z několika desek. Zadní díl **Tz** slepíme ze čtyř desek tloušťky 30 mm. Díly lepíme nejlépe kontaktním LA tmelem, v nouzi postupem popsaným již v Modeláři a využívajícím nitroředidla a novinového papíru. Méně zkušeným ovšem doporučuji tuto metodu nejdříve nacvičit. Potom opracujeme oba díly podle šablon. Motorové lože je z kvalitní překližky tl. 10 mm.

Křídla jsou rovněž zhotovena z polystyrénu. Obě mají stejný profil a jsou bez vzepětí. Potah křídla je opět z papírové lepicí pásky. Důležité je polepovat obě strany najednou, čímž se předejde zkroucení křídla. Každá strana je polepena dvěma vrstvami. Křídlo sušíme zásadně ve svislé poloze, postavené na odtokové hraně. Spojové poloviny křídla jsou zesíleny oboustranným olaminováním.

Vodorovná ocasní plocha je z polystyrénové desky tl. 10 mm, orámované balsou tl. 3 mm. Po obroušení je díl polepen kladívkovou čtvrtkou. Lepíme epoxidem, zředěným metylalkoholem.

Svislá ocasní plocha je zhotovena stejnou technologií. Ocasní plochy jsou do trupu zalepeny epoxidem.

Dvoukolový podvozek je z duralového plechu tl. 3 mm, kola Modela mají průměr 70 mm. Ostruha je z ocelového drátu o průměru 2 mm.

Povrchová úprava. Části polepené papírem je nutno lakovat Celomatem a po obroušení vytmelit. K tomu se nejlépe hodí tmel připravený z dětského zázraku a laku, vzniklého rozpuštěním polystyrénu v nitroře-

didle. Postup byl popsán v MO 9/1987. Po vytmelení nerovností je povrch stříkán základní barvou a poté barevnými nitrokominačními emaily. Proti účinkům paliva se osvědčil dostupný syntetický lak na nábytek.

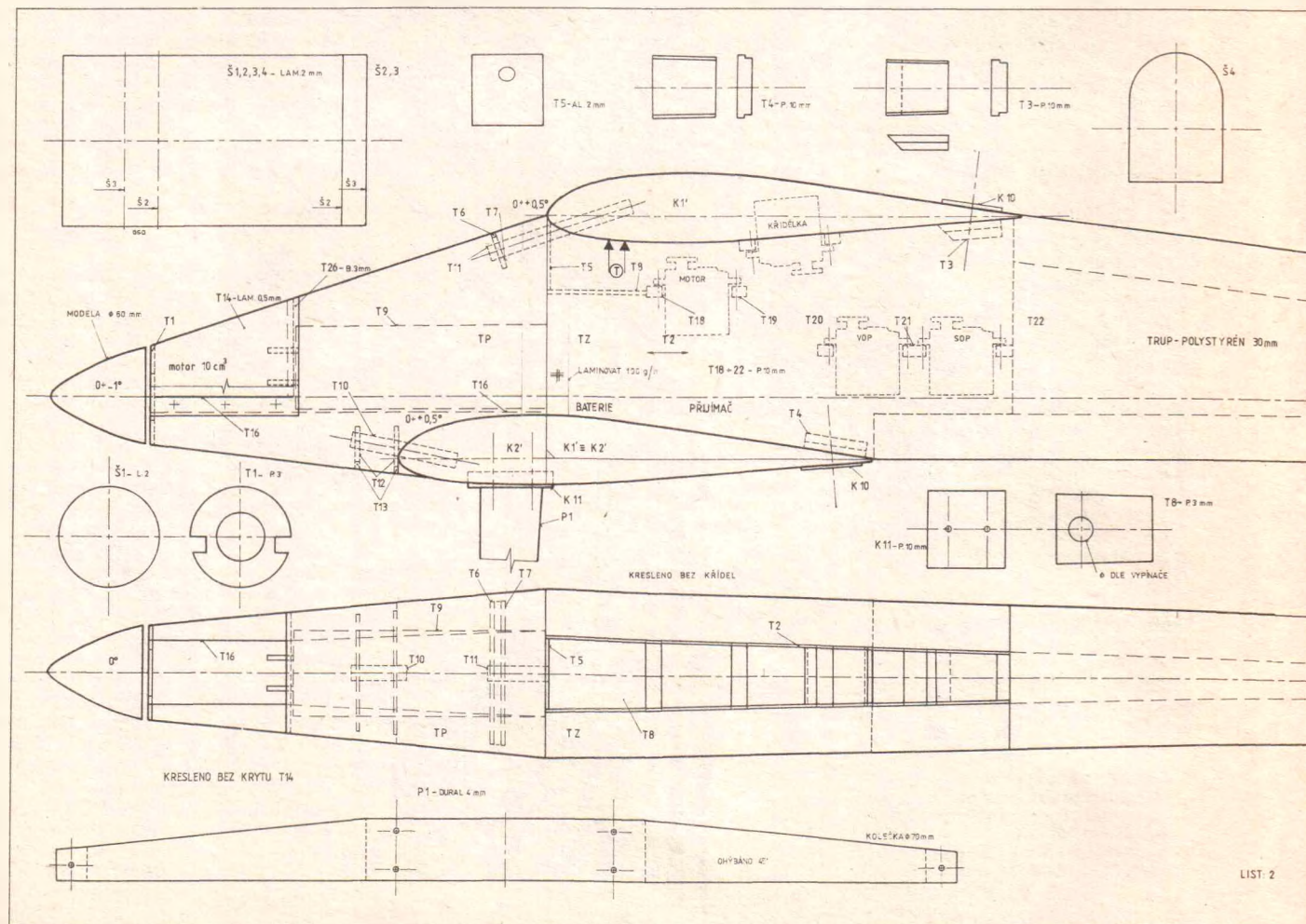
K pohonu modelu poslouží jakákoli spolehlivá „desítka“. Je možné použít i motor Raduga 10 cm³, předpokladem úspěchu jsou potom ale úpravy popsané v MO 6/1990. Problémem asi bude shánění kuželu o průměru 60 mm.

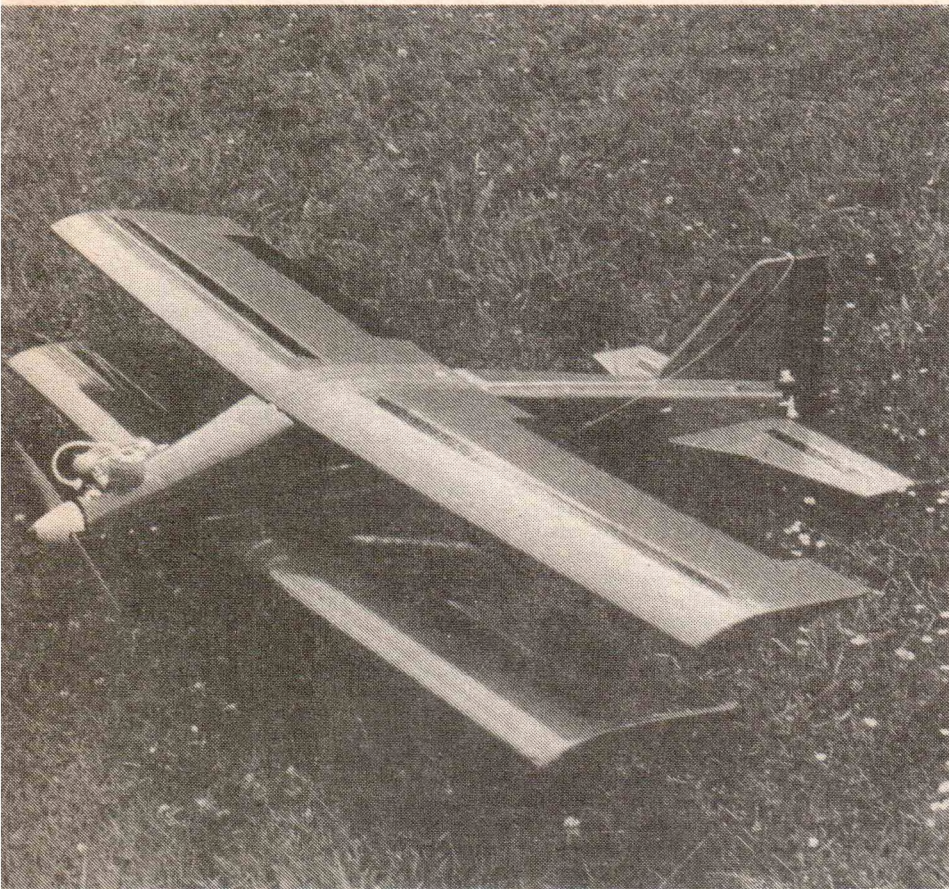
K ovládání je potřebná souprava pro čtyři funkce. Řízena jsou kormidla, křídélka a otáčky motoru. Rozmístění serv RS-2000 je naznačeno na výkrese, při použití jiných serv je nutno upravit rozteč dílů **T18** až **T22**. Baterie je v přední části trupu hned za nádrží, za ní je v molitanu zabalen přijímač. Pro nedostatek místa jsou použita ohebná táhla z ocelových strun (táhlo plynu Škoda), vedená „brčky“ z umělé hmoty.

Model Pretty je možné doporučit jako první dvouplošník, ovšem po dostatečné letové přípravě s jednoplošníky. Vzhledem k použitému profilu a seřízení je model poměrně rychlý. Za letu je dobře ovladatelný ve všech režimech a umí i základní akrobatické obraty. Ke špičkovému létání však potřebuje výkonný motor. Přistání je bez problémů – dokonce i se zastaveným motorem. Dávám tedy za pravdu Z. Bedřichovi: Dvouplošníky mají přece jen něco do sebe.

Hlavní materiál

Polystyrén tl. 30 mm — 2000×1000 mm
Překližka tl. 1,5 mm — 300×300 mm
Smrková lišta 10×3 mm, délka 1500 mm
— 4 ks

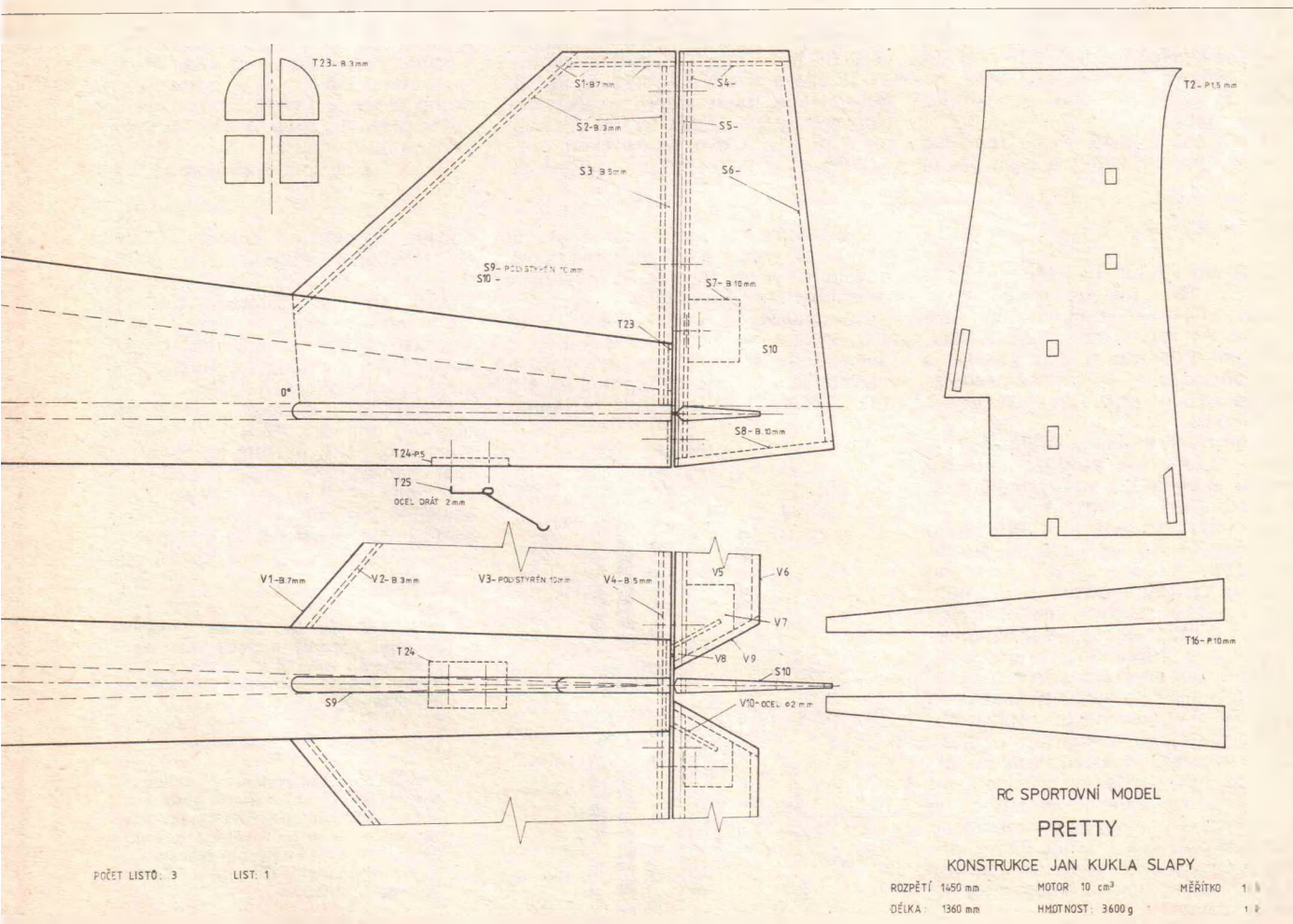




Balsa tl. 3 mm — 1 prkénko, tl. 7 mm,
— 1 prkénko, tl. 10 mm — 1 prkénko
Papírová lepicí páska 5 kotoučů
Kladívková čtvrtka A3 — 1 ks
Duralový plech tl. 3 mm — 700x50 mm
Lepidla Epoxy 1200, Lepox Metal, Herkules
Sklenná tkanina 100 g/m²
Koncovky táhel, páky kormidel, otočné
závěsy Modela a další drobný materiál

Název: PRETTY
Konstrukce: Jan Kukla
Typ: RC sportovní model
Rozpětí: 1450 mm
Délka: 1360 mm
Hmotnost: 3600 g
Křídla
plocha: horní 43,90 dm²
dolní 40,90 dm²
profil: NACA 2415
hlavní materiál: pěnový polystyrén
Ocasní plochy
plocha VOP: 12,40 dm²
profil VOP: deska
hlavní materiál: pěnový polystyrén
Trup
hlavní materiál: pěnový polystyrén
Doporučený motor: Raduga 10 cm³
Ovládané prvky: směrovka, výškovka,
křídélka, motor

Stavební plánec ve skutečné velikosti (3 listy A1) s úplným stavebním popisem vyjde pod číslem 313 v řadě plánek Modelář.



Lipsko

jaké ještě nebylo!

Dlouho jsem se odhodlával, zda mám i tentokrát, tak jako v minulých letech, napsat do Modeláře, co jsem viděl a zažil na jarním veletrhu v Lipsku. Váhání trvalo dlouho, ale nakonec jsem přesvědčil sám sebe, že přerušit za zdánlivě normálních okolností tradiční reportáž by nebylo celkem správné. Už s ohledem na to malé množství pravidelných čtenářů železniční rubriky.

Veletrhu letos předcházela značná nervozita. Nejen mezi výrobci z NDR, pro něž to byl „poslední“ veletrh v NDR (volby se totiž konaly den po skončení veletrhu), ale i pro nás, kteří do NDR jezdíme už nějaký ten pátek a máme tam mnoho přátel. Před odjezdem z ČSSR, jak se v době našeho odjezdu republika ještě nazývala, jsme měli velké problémy, neboť v bance nebyly k máni marky.

Lipsko samo o sobě připomínalo vrící kotlík. Stovky pouličních stánků obchodníků ze SRN s nejrůznějšími zboží, desítky přenosových vozů televizních společností z celého světa a zmatek. Zmatek na všech stranách, včetně vždy tak vzorně pracujícího tiskového střediska.

Když jsem se dozvěděl, že tentokrát nebyly vydány tiskové materiály o modelech a hračkách, že nedostaneme ani fotografie nových modelů a že nebude žádná tisková konference, bylo mi jasné, že tentokrát toho na veletrhu mnoho nebude.

A skutečně nebylo. Proto reportáž z Lipska shrnuje klípky a nezaručené

zprávy, které jsme získali od výrobců a kolegů nebo vyvodili z pohledu do expozic jednotlivých podniků.

Pro sběratele modelu BR 56, který je zatím dodáván ve verzích DR, DB a s nápisem AEG, připravil výrobce, který se v čase veletrhu ještě jmenoval Modellbau Zwickau, pod katalogovým číslem 190/20 šedou verzi s inventárním číslem 31672. V omezené sérii prý bude zhotoveno pouze 1990 modelů, z nichž každý bude opatřen certifikátem s výrobním číslem.

Model má šedá kola, přední díl kotle je černý. Na lokomotivu je třeba dolepit řadu drobných detailů, především madla, rozvody a svítliny. Předek modelu je osvětlen dvojicí žárovek, vzadu jsou světlovody. Náhon je tradičně uložen v tendru, trakční napětí zabezpečuje sběrač na dvojkolí parního stroje. Model se nám nepodařilo získat, neboť jich zatím bylo zhotoveno jen pár kusů, které posloužily jako dárky pro obchodní partnery podniku.

Piko ze Sonnebergu se věnuje rozsáhlé inovaci modelů řady 01, 03 a 42. I když motor v tendru se osvědčil, bude nahrazen novým nestandardním, podobným jako v modelech řady 38. Jeho rotor bude robustní a zvýší se tažná síla. Spojení lokomotivy s tendrem bude těsnější. V tendru bude navíc místo pro koncové osvětlení, které se samozřejmě bude měnit podle směru jízdy. Tendr dostane také nové nasovací spřáhlo, změní se i dýmnice. Nové modely budou označeny novými inventárními čísly DR 01-0505-6. Tedy možná, protože dojde ke sloučení DB a DR, a co bude potom, to dnes ještě neví snad ani ministr dopravy.

Viděl jsem i nové modely starých vozů DR řady Dage s inventárními čísly 93-15 034-8 a řady Bage 23-15 221-6, tedy zelené třínápravové vozy železniční správy DR. Ještě v tomto roce mají být nabízeny i v dvounápravovém provedení. Za zmínku stojí směrové tabule

Sonneberg-Saalfeld, napodobeniny řemenu dynamu a jiné drobné detaily, pro které jsou vozy atraktivní. Novinkou jsou i spřáhla, umožňující těsné spojení dvou vozů.

Výrobce modelů o rozchodu 12 mm, firma Berliner TT Bahnen, překvapila tím, že připravuje opět nový katalog svých výrobků. Verze v němčině má být údajně hotova v letních měsících letošního roku, překlad české verze je už v tiskárně, a tak se snad také dočkáme. Uvažuje se také o inovaci katalogu kolejiva a kolejíšť, jakož i o přepracování publikace Ins richtige Gleiss, která zřejmě vyjde i v češtině. Podmínkou ovšem je, že se najde někdo, kdo zaručí prodej v Československu a kdo bude ochoten zaplatit novou cenu v „nových“ markách.

Výrobce Prefo, kterého jsem navštívil i v domácím prostředí v Drážďanech, má jiné starosti. Má se totiž opět stát ryze soukromým podnikem. Snad právě výrobky tohoto podniku se časem objeví na našem trhu, neboť Prefo prý bude kooperovat s dodavatelem z Československa.

Získat letos na veletrhu nějaké konkrétní informace bylo velmi těžké. Žádný z výrobců se netajil tím, že po sjednocení obou německých států budou modelářské podniky z dnešního NDR mít na trhu velké problémy. Obstát v konkurenci s takovými giganty, jako jsou Märklin, Fleischmann nebo Arnold, jistě nebude snadné, zvláště bez státních dotací.

Co z toho vyplývá pro naše modeláře? V obchodech bude zboží od výrobců z dnešního NDR i nadále jako šafrán, pravděpodobně však ještě méně a za značně vyšší ceny. Závěr si můžete udělat sami. Možná, že tato reportáž z Lipska byla poslední. Na druhé straně je možné, že vše dopadne úplně jinak. Nezbývá nám než čekat, co přinese budoucnost.

Doc. ing. Ivan Nepřaš, CSc.

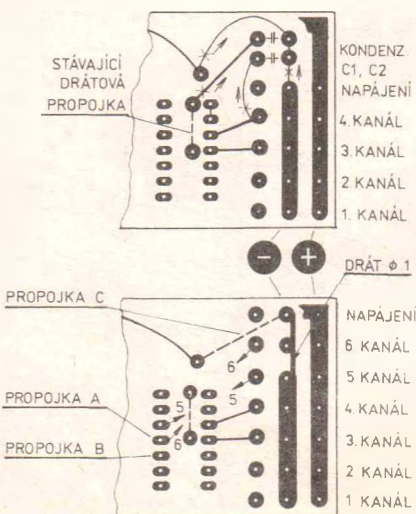
(Pokračování ze str. 11)

Používám vysílač T6 AM27 střídavě s přijímači R4 a R6. Protože potřebuji ovládat vztákové klapky, upravil jsem přijímač R4 pro připojení šesti serv. Rozšíření přijímače o dva kanály je velmi jednoduché — finančně představuje nákup dvou čtyřkolíkových konektorů Modela.

Po otevření krabičky přijímače vyjmeme desku se součástkami. Na obrázku je pohled ze strany spojů. Nejprve odpájíme kondenzátory C1, C2. V místech označených x přerušíme skalpelem plošný spoj a ve směru šipek sloupneme měď. Do uvolněného prostoru vyvrtáme otvory o průměru 1,5 mm pro vývody dvou čtyřkolíkových konektorů Modela. Nepotřebné kolíky pootočíme a vytáhneme. Přidané konektory musejí svým umístěním navazovat na stávající! Po zasunutí konektorů do desky ohneme vývody + (plus) doprava a připojíme ke sběrnici + (plus). Ostatní vývody konektorů zkrátíme tak, aby nad povrch desky vyčnívaly asi o 1,5 mm. Prostřední vývody propojíme se sběrnici — (mínus) holým měděným drátem o průměru 1,0 mm. Zbývá připájet spojky mezi vývody, označenými 5 a 6, a napájecí spojku. Vodič musí mít kvalitní izolaci.

Před uložením desky je nutné vylomit v krabici krytku, která původně zaslepovala nevyužitý prostor. Vzniklý otvor začištíme jehlovým pilníkem.

Nedoporučuji snažit se ušetřit a k novému vysílači T6 AM27 koupit přijímač R4 AM27 a ten pak rozšířit. Vždy dávám přednost soupravě R6 AM27. V přijímači R4 jsou totiž na vstupu



použity integrované obvody MA3006. Po elektrické stránce jsou obvody bezvadné, ale díky zapouzdření nesnášejí otřesy ani vibrace, což není jen moje zkušenost. V přijímači R6 je naopak použit jediný integrovaný obvod SO42P v pouzdru „dual in line“, který je proti otřesům odolný.

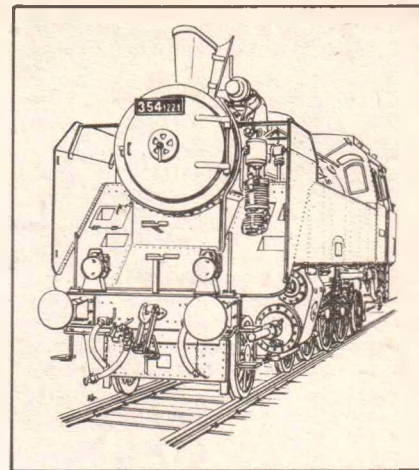
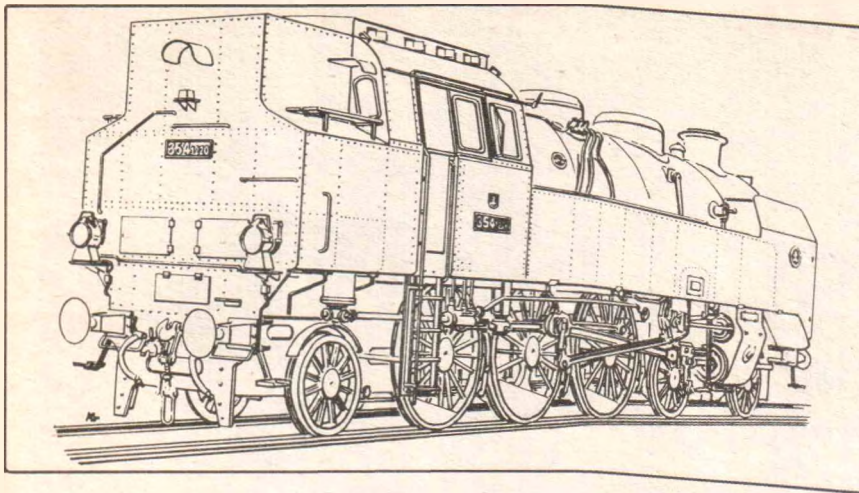
Pokud tedy budete kupovat nový přijímač, pak vždy R6 AM27! Pokud již máte R4 AM27, můžete jej rozšířit na šest kanálů, ale musíte počítat se zmíněnou citlivostí na otřesy. Aspoň částečně ji lze omezit doporučeným důkladným zabalením do molitanu.

Jan Kukla, Slapy

OPRAVTE SI: Do článku Výpočet dostupu házedla a doby jeho letu v Modeláři 4/1990 se vyloudily dvě chyby. Vzorec č. 2 měl mít následující podobu:

$$h_r = \frac{v_p^2}{2g}$$

Další chyba se vyskytla v tabulce 2, autoři článku totiž odhadli hmotnost házedla Amulet na 0,01 kg, nikoliv chybně vysazenou 0,001 kg. Redakce se čtenářům i autorům článku, dr. T. Nachtmannovi, CSc., a P. Nachtmannovi, omlouvá.



Poslední lokomotivy řady

354.1

Velmi úspěšné rakouské tendrové lokomotivy řady 229 (u ČSD řada 354.0) se pro službu na tratích s větším dlouhým stoupáním nehodily. Rakouská jižní dráha proto objednala, a od roku 1913 také užívala, stroje s větším výkonem. Nové lokomotivy měly větší kotel s přehřívacem páry a s uspořádáním dvojkolí 2' C1'. Měly krátký pojezd, aby mohly používat krátké točny. Větší průměr všech dvojkolí bránil přehřívání ložisek. Kromě Jižní dráhy je užívaly také Státní dráhy jako řadu 629, a tak se dostaly i na naše tratě.

Nově vzniklé ČSD převzaly 15 rakouských lokomotiv. Stroje řady 629 byly tak úspěšné, že je později ČSD dále objednávaly u našich výrobců. V roce 1921 Škodovy závody vyrobily prvních deset lokomotiv ještě pod starým označením. Na první pohled se od původních lišily jen přidáním dalším parojemem a spojením obou parojemů troubou. Baňaté komíny byly zachovány.

Od roku 1922 byly nové lokomotivy dalších sérií dodávány pod naším označením 354.1 a postupně docházelo ke změnám jejich částí. Rozlišovací prvky jednotlivých variant, které měly společnou výšku středu kotle nad temenem kolejnice 2900, respektive 2905 mm, byly budky, komíny, nástavby na kotli, vedení křížáků a dokonce i ventilový rozvod. Lokomotivy byly velmi oblíbené a používaly se po různých modernizacích až do konce parního provozu.

V Československu bylo vyrobeno celkem 16 sérií lokomotiv této řady. Jednu sérii

dodala lokomotivka ČKD, dvě série Breitfeld-Daněk a 13 sérií Škoda. Poslední stroj v této podobě měl řadové označení 354.1219 a byl vyroben v roce 1938.

Poslední lokomotivy řady 354.1 už byly značně odlišné. Výše položený kotel, jediný parojem a písečník, nízký komín a zepředu zešíkmené vany s usměrňovacími plechy daly lokomotivám velmi hezký vzhled. Pojezd byl ponechán téměř beze změn. Tyto lokomotivy již byly vybaveny šoupátko Trofimoff.

Série 354.1220 až 354.1229 byla vyrobena v Plzni pro ČMD v roce 1940, o rok později byla dokončena poslední série této řady pro Slovenské železnice. Na výkrese je v detailu vidět jediný viditelný rozdíl od předchozí série — za komínem umístěná nasávací záklopka. Lokomotivy pro Slovensko byly označeny v té době duplicitně 354.1217 až 354.1221, po válce byly přečíslovány na 354.1230 až 354.1234.

Modernější prvky vyžadovaly jiný přístup k řízení lokomotivy než u jednoduše ovladatelných lokomotiv starších provedení, proto asi byly méně oblíbené v provozu.

Rekonstrukce lokomotiv montáží ploché Gieslovdy dyšny probíhaly v letech 1961 až 1966. Lokomotivy řady 354.1 měly po modernizaci vyšší výkon kotle a menší spotřebu paliva. Lepší vlastnosti měly i stroje posledních dvou sérií.

Výkres lokomotivy s Gieslovou dyšnou představuje stroj 354.1221 ve stavu z roku 1970, když sloužil v PLD Kolín.

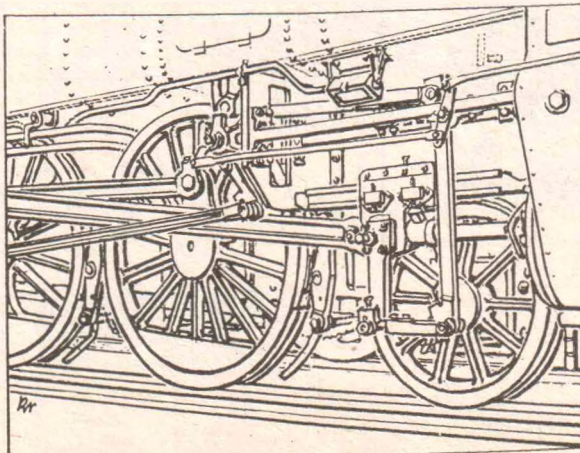
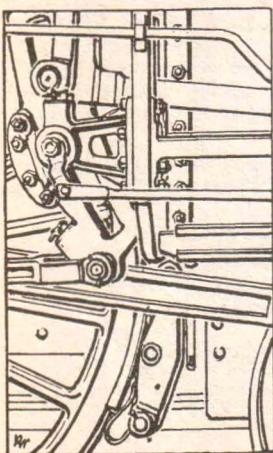
Pro stavbu modelu ve velikosti H0 je možné použít upraveného spodku modelu lokomotivy DB BR 66 Piko. Tento model, který brzy zmizel z pultů obchodů, je však téměř jediným zdrojem potřebných hnacích dvojkolí pro model tendrové lokomotivy. Je škoda, že z běhounů odpovídá velikosti jen jediné dvojkolí. Obě zadní běžné nápravy modelu jsou menšího průměru a úspěšně je použijeme u jiného modelu.

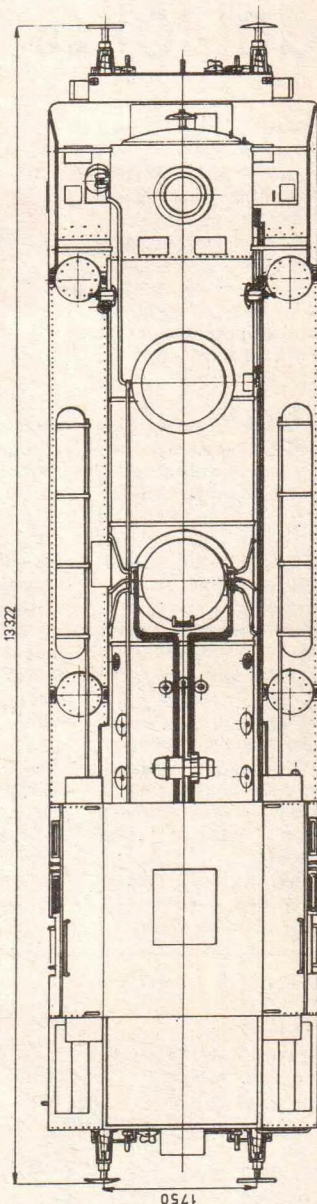
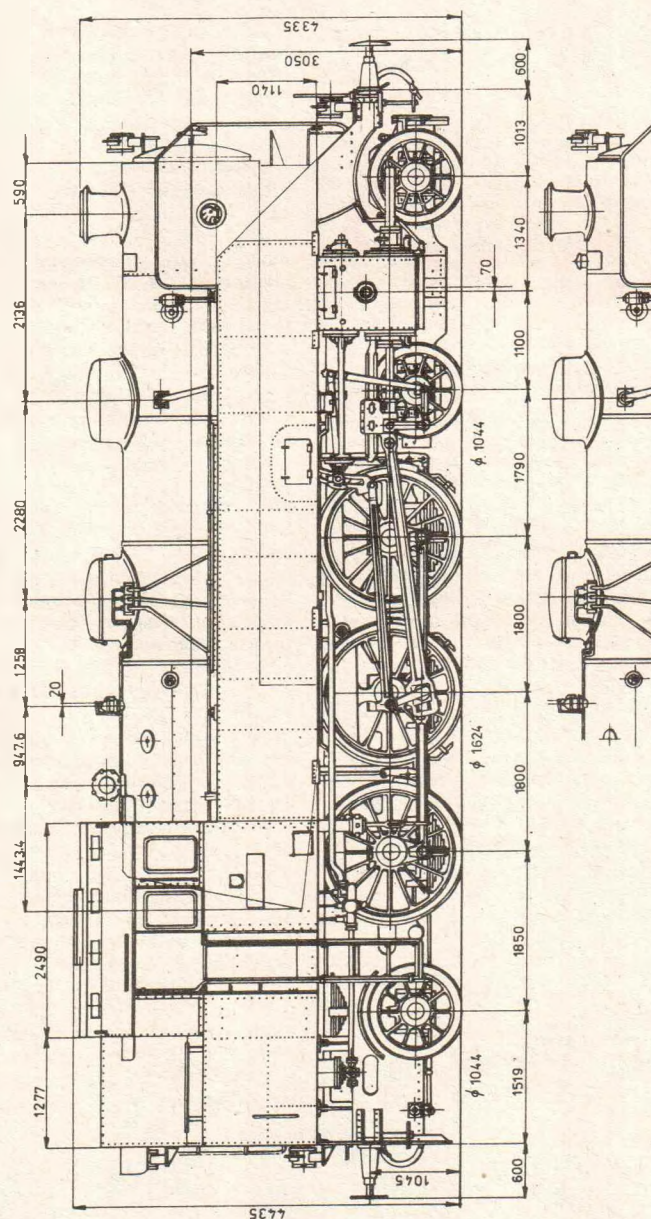
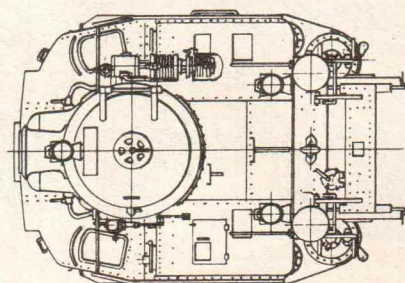
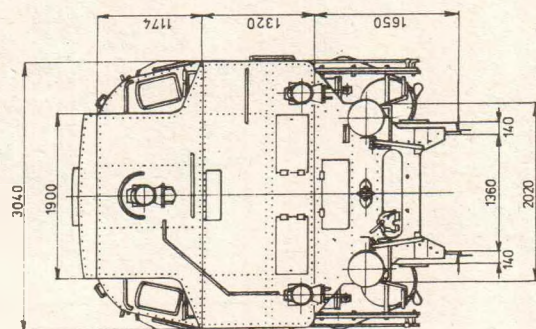
U továrně vyrobených dvojkolí běžně nesledujeme počet paprsků, pokud nejsou příliš charakteristické jako právě zadní běhouny, které však nebudeme používat při stavbě modelu. Rozdíl v pojezdu lokomotivy řady 354.1 a BR 66 je v uspořádání náprav. Německý vzor má uspořádání 1' C2', což při použití celého spodku bude vyžadovat dost značnou úpravu rámu.

Ve velikosti TT je situace snazší. Hnací a spřažená dvojkolí použijeme z modelu BR 35 (BR 23), ze stejného modelu můžeme využít přední běhouny pro všechny běžné nápravy modelu řady 354.1. Škoda, že počet potřebných běžných náprav je větší a že o použití rámu lze jen těžko uvažovat.

V obou modelových velikostech musíme při konstrukci modelu počítat s nutnými tolerancemi jak v průměrech dvojkolí, tak v jejich rozvoru. Při našich malých rozvorech nám zpravidla překáží okolek a nepodaří se nám také dodržet šířku modelu tak, aby odpovídal přesnému přepočtu skutečnosti do zvoleného měřítko. U vozů to dokážeme, u parních lokomotiv by však šířka našeho modelu měla odpovídat podobnému továrnímu modelu. Poměrně složitý rozvod parní lokomotivy a šířka kola nás nutí značně zvětšit vzdálenosti středů vnějších parních válců. Roviny spojnic, ojníc a vnějších prvků Heusingerova rozvodu potřebují pro svou funkci dostatečné mezery. Ty mohou být ještě zvětšeny o další prostor pro případný příčný posuv náprav, někdy tak potřebný pro snadnější projíždění oblouků. Pro složitost konstrukce pojezdu je třeba doporučit začít právě touto částí. Stavbu karosérie vršku si ponechme jako lahůdku nakonec.

Miloš Kratochvíl





DO VSTRJEČI V KIJEVĚ

Mistrovství světa v raketovém modelářství

SSSR, Kyjev,
11. až 17. června

Tomáš Sládek
Snímky Otakar Šafek

Pozdravem v titulku tohoto článku byl zakončen dvoustránkový telegram, který v květnu došel na sekretariát ČSMoS namísto urgovaného bulletinu organizátorů MS č. 2. V té době jsme už věděli, že se „vstrječi“ zúčastníme, ale dlouho to nebylo jasné. Na začátku roku peníze byly, pak dlouho ne, a nakonec se přece jen našly, i díky sponzorům: ZVS Dubnica nad Váhom, Jasu Bardejov, Zbrojovce Vyškov, řetenickému závodu Sklota Teplice a O. Šaffkovi.

Do Kyjeva odjelo v sobotu 9. června pod mým vedením devět reprezentantů: R. Zych, Z. Kolář, J. Tábořský, V. Hadač, J. Pukl, ing. L. Droppa, ing. Š. Gerenčér, ing. J. Koťuha a T. Gira. Společně s námi cestovali člen mezinárodní jury FAI O. Šafek, bodovač ing. M. Jelínek, časoměřič J. Kroulík a pozorovatel ze ZVS Dubnica nad Váhom ing. L. Masár. Cesta byla dlouhá, a přestože naši řidiči autobusu ČSAD — mimochodem zapadli do našeho týmu jako jeho další dva členové — jeli jako o život, takže nám sotva stačily dva vozy francouzské výpravy, s nimiž jsme jeli v koloně, do Kyjeva jsme dorazili teprve v pondělí 11. června v brzkých ranních hodinách.

Po ubytování v hotelu Slavutič jsme měli vlastně celý den volno. Většina z nás ho

A. G. Rose z USA obsadil celkem nečekaně 2. místo v kategorii raketoplánů



Mistři světa v kategorii S8E, zleva J. Tábořský, ing. L. Droppa, V. Hadač

využila k regeneraci sil, po téměř třiceti hodinách jízdy autobusem opravdu potřebné, odolnější však po obědě vyrazili do ulic. Vrátili se s očima na vrch hlavy: Jestliže to s nabídkou obchodů vypadá jinde stejně jako v ukrajinské metropoli, nelze se rostoucí nespokojenosti obyvatel SSSR divit.

Na večerní poradě vedoucích družstev jsme se mnoho nedozvěděli: Byl nám představen technický ředitel mistrovství, předseda leteckých sportů Ukrajiny pan Petrujk, sportovní ředitel V. Ivanov a členové mezinárodní jury, předseda H. Kuhn (USA), O. Šafek a K. Plocinš (SSSR).

V úterý bylo na programu testování motorů a začaly zmatky. Nemohli za ně ale pořadatelé, nýbrž pan Kuhn, jenž trval na tom, že testovat se musí na přístroji, který přivezl s sebou. Aparát to byl náramný, ale panu Kuhnovi trvalo den a půl, než jej vůbec uvedl do chodu. Dalším, a horším zádrhelem byla skutečnost, že čistý čas od zážehu motoru do vytištění dokonalého atestu se všemi náležitostmi trval čtyři minuty! Podle pravidel smí jedno družstvo předložit až 24 typů motorů, od každého se testují dva kusy. Dalo se pochopitelně předpokládat, že většina družstev předloží maximální povolený počet motorů. Bohužel to, co by spočítal každý školák, totiž že potřebný čas může být více než 35 hodin, pan Kuhn sečíst nedokázal. A tak se ještě ve středu dopoledne testovaly motory aspoň pro kategorii raketoplánů a odpoledne zbývající.

Ostatně zastavil-li jsem se už u osoby pana Kuhna, vezmu to z jedné vody načisto. Od předsedy jury bych očekával, že bude v průběhu soutěže na startovišti. Pana Kuhna jsme ovšem při soutěži mnoho neviděli, nepočítám-li chvíli těsně před anebo už po (!) zahájení prvního kola ve většině kategorií, kdy svolal všechny vedoucí družstev a časoměřiče, aby jim vysvětlil například, že streamer se musí rozvinout! Jinak byl většinou pryč, pravděpodobně upřímně nešťastný Plocinš musel jezdit s ním, a na startovišti zůstával osamocený Šafek, který ovšem nemohl přebírat pravomoci jury. Naštěstí se sovětští pořadatelé a vedoucí družstev dokázali dohodnout sami, takže nakonec nebylo třeba řešit žádný oficiální protest.

Úterní vítr a déšť znemožnily trénink, který byl na mimořádně večerní poradě přesunut na středeční ráno. Ani ve středu dopoledne však počasí příliš nepřálo, a tak se kategorie raketoplánů S4B začala létat odpoledne bez toho, abychom si dali aspoň kontrolní start. Nadále vál silný vítr a donášková služba se brodila vodou a bahnem. Teprve ve čtvrtek,

kdy se létat padák a streamer, půda částečně vyschla a vítr se postupně zklidnil.

V časových kategoriích se nám vůbec nedařilo. V kategorii S4B se Honzovi Puklovi po maximu v prvním kole dvakrát nerozvezlo ucho jeho modelu se sklápěcím křídlem, a ani Jirka Tábořský prvním startem „šturčkového“ charakteru nezapsal zrovna dobrý čas. Spolehlivě létal Zdeněk Kolář, který se konečně prosadil na nejvyšší soutěži a získal bronzovou medaili. Dva dobré Jirkovy časy ve druhém a třetím kole pak vynesly bronz i družstvu. Na zvláštním startovišti létající obhájce titulu Štefan Gerenčér zaznamenal tři nuly: nevyzkoušený sklápěcí model se ve dvou startech rozsypal, v jednom nerozklopil. V kategorii S3A zapsal v prvním kole nulu Robin Zych, jehož model se v motorovém letu zamotal a rozpadl. Honza Pukl létal až příliš dobře: oba jeho modely zmizely v termice ve výšce, takže v třetím kole už nemohl startovat. Jirka Tábořský sice postoupil do rozlétávání, ale ze strachu, aby o poslední model nepřišel, jej vypustil přímo do klesáku. Ještě hůř jsme dopadli v kategorii S6A. Po našich prvních pěti startech, v nichž jsme zapsali všechna maxima, jsem u výsledkové tabule zaslechl pochvalné mumláni: „Čechi, vot eto molodci.“ Jenže pak jsme model Honzy Pukla vyslali do takového klesáku, že byl na zemi za 86 s! Ve třetím kole letěl Robin Zych jen průměrný čas, Honza opět v klesáku zapsal 110 s a Jirka Tábořský streamer dokonce utřhl!

Jestliže rozhodování v časových kategoriích bylo bezchybné, pak výškové soutěže v kategoriích S1A a S5C byly spíše tragikomedii. Měřiči, vzdálení od startoviště v souladu s pravidly 600 m, změřili v obou kategoriích jen první starty, pak už neviděli prakticky nic. Ale i o hodnověrnosti změřených výšek lze mít pochybnosti. Jestliže v kategorii S1A letěl Robert Zych 656 m, proč Jano Koťuha, jehož velmi podobný model letěl rozhodně blíže svislici a navíc druhý stupeň odpaloval se zpožděním, zapsal o sto metrů méně? A jak je možné, že Jugoslávce J. Čuden letěl s jednostupňovým modelem jen o dvacet metrů méně než Jano? Obdobné rozpory byly i v kategorii S5C. Janu Koťuhovi po bezchybném startu jeho dvoustupňového Nike Tomahawku ohlásili chybu měření 40 %, ale ve výsledkové listině se nakonec objevila výška 362 m, což je ovšem výsledek směšný. R. Zychovi ani T. Girovi nebyly výšky změřeny, stejně dopadli i Z. Kolář v kategorii S1A, přestože po prvním neúspěšném startu létal na jistotu pouze jednostupňově. Podobně jako my dopadla i většina ostatních družstev.

Některé starty nám ovšem byly nulovány právem, neboť jsme nevymetli streamer. Na vině byl slabý výmet motorů Delta, způsobený rozdílnou kvalitou průmyslově vyráběného prachu. Bohužel na soustředění, při němž bychom na tuto závadu určité přišli, nebyly peníze ani čas.

Na start v kategorii RC raketových kluzáků S8E jsme nastupovali se strachem. Rušení, „poměšky“, jak říkají Rusové, se totiž vyskytovalo prakticky na všech kmitočtech. Hned v prvním kole musel Jirka Táborský čekat na rampě půl hodiny, než bylo na jeho kanálu čisto. Naštěstí se nám za letu poměšky vyhnuly, teprve v prvním kole rozlétávání na ně doplatil Luboš Droppa, dokázal však s nepoškozeným modelem přistát a v opravě naletěl maximum. Naši létali bezchybně, určité nejlépe ze všech družstev, a po třech kolech bylo rozhodnuto: Jako jediné družstvo bez ztráty sekundy získali zlatou medaili! Všichni pak prošli i prvním kole rozlétávání, druhé se už létalo bez omezení maxima. Vláda Hadač i Jirka se chytili ve stoupavém proudu, Luboš, který kvůli opravě v předchozím kole odstartoval později, už na něj bohužel nedosáhl. Výsledek 571 s znamenal až sedmé místo. Vláda a Jirka však vytvrle kroužili, až jejich modely zůstaly ve vzduchu samy. Měl jsem strach, že baterie v modelu nevydrží, a nutil jsem je přistát, ale kdo by v takové chvíli poslechl? Naštěstí se stoupák, v němž byli, rozpadl. Vláda byl po téměř půlhodinovém letu o 16 s lepší!

Od kategorie S7 jsme si mnoho neslibovali. Štefan Gerencér sice se svým Saturnem 1B po bodování vedl, ale s jednostupňovým modelem neměl nárok se na čele udržet. Tibot Gira a Zdeněk Kolář s Ariami 3 byli o 60, respektive 67 bodů za ním. První z našich letěl Tibor, jednostupňově, ale velmi dobře. Zdeněk měl třístupňový model a naše obavy, zda se start vydaří, byly naplněny hned při zážehu motorů: ze čtyř v prvním stupni byly tři vadné! Snad na ně zapůsobilo enormní vlhko v prvních dnech mistrovství. Štefan odstartoval spolehlivě, ale jako už několikrát v poslední době se mu zamotaly padáky a model přistál dost tvrdě. Start byl však uznán. Zatímco Zdeněk ve stanu lepil model na druhý start, my jsme počítali u výsledkové tabule. Nakonec nebylo nutné, aby letěl: Na Bulhary bychom stejně neměli a ostatní družstva byla za námi, když A. Bača z favorizovaných Sovětů zapsal nulu. Stříbrná medaile byla víc, než jsme mohli doufat.

Závěrečný banket se příliš nevydařil. Stoly se sice prohýbaly pod lahůdkami, ale to bylo spíše na závidu. Účastníci se pochopitelně pustili do jídla a v cinkání příborů a hovorů zcela zaniklo vyhlášení výsledků družstev i vyhlášení řady dalších cen, které pořadatelé připravili. Nevím ani, zda všichni členové našeho týmu věděli, že Štefan Gerencér obdržel pěkný model Burana za nejlépe staticky hodnocenou maketu. Škoda, při lepší organizaci by předávání těchto cen vyznělo mnohem důstojněji. Uderem třinácté hodiny pak personál restaurace zhasl světlo, a tím nás doslova vyhnal.

Do Prahy jsme tedy přivezli šest medailí. Je to moc, anebo málo? Méně než před třemi roky v Jugoslávii, ale s přihlédnutím k dlouho

trvající nejistotě, zda vůbec pojedeme, a k tomu, že se nekonalo obvyklé soustředění, mohu prohlásit, že naše družstvo určité nezklamalo.

Výsledky

Kategorie S1A: 1. A. Korjapin 784; 2. A. Mišurev, oba SSSR 754; 3. D. Marinov, Bulharsko 672; 4. R. Zych, ČSFR 656; 5. T. Dragov, Bulharsko 608; 6. J. Kotuša, ČSFR 556; 7. J. Čuden, Jugoslávie 536; 8. A. Rose, USA 479; 9. P. Sornowski 454; 10. M. Kriger, oba Polsko 450; 11. R. Klima 427; 11. E. Behner, oba SRN 427; 13. J. Roura, Španělsko 417; 14. G. Jordan SRN 403; 14. M. Čuden (obhájce titulu), Jugoslávie 403; 16. G. De Reckeneire, Francie 390; 17. P. Tortajada 368; 18. E. Payan, oba Španělsko 327; 19. R. Wroblewski, Polsko 273; 20. C. Weiss, USA 228; 21. K. Grimm, Švýcarsko 224; 22. B. Lekov, Bulharsko 0; 22. Z. Kolář, ČSFR 0; 22. K. Lamy, Francie 0; 22. A. Giauffer, Francie 0; 22. R. Hironaka, USA 0; 22. V. Kuzmin, SSSR 0; 22. B. Štěpňhar 0; 22. T. Šijanec, oba Jugoslávie 0; 22. A. Hunziker, Švýcarsko 0 m

Družstva: 1. SSSR 1538; 2. Bulharsko 1280; 3. SRN 1257; 4. ČSFR 1212; 5. Polsko 1177; 6. Španělsko 1112; 7. USA 707; 8. Jugoslávie 536; 9. Francie 390; 10. Švýcarsko 224 m

Kategorie S3A: 1. I. Šmatov, SSSR 900+420+2517; 2. G. Lulev 900+420+2468; 3. T. Trifonov, oba Bulharsko 900+420+1306; 4. M. Czajka, Polsko 900+420+0; 4. A. Korjapin, SSSR 900+420+0; 6. A. Todorov, Bulharsko 900+386; 7. J. L. Prunarety, Francie 900+326; 8. M. Stančević, Jugoslávie 900+289; 9. J. Táborský, ČSFR 900+263; 10. J. Roura, Španělsko 900+241; 11. R. Klima, SRN 894; 12. P. Payan, Španělsko 864; 13. P. Sornowski, Polsko 856; 14. Z. Katanič, Jugoslávie 837; 15. G. De Reckeneire, Francie 794; 16. G. Helbig, SRN 784; 17. K. Grimm 782; 18. A. Hunziker, oba Švýcarsko 774; 19. A. Mišurev, SSSR 729; 20. R. Katanič, Jugoslávie 702; 21. R. Wroblewski, Polsko 660; 21. R. Zych, ČSFR 660; 23. P. Nicolae 653; 24. I. Katargiu, oba Rumunsko 652; 25. Ch. Sykos, USA 600; 26. D. Torodok, Rumunsko 589; 27. E. Gallego, Španělsko 583; 28. J. Pukl, ČSFR 540; 29. E. Behner, SRN 495; 30. D. Kryway, USA 391; 31. K. Lamy, Francie 226; 32. E. Gravagna, USA 230; 33. A. Jankov (obhájce titulu), Bulharsko 0 s

Družstva: 1. Bulharsko 2700; 2. SSSR 2529; 3. Jugoslávie 2439; 4. Polsko 2416; 5. Španělsko 2347; 6. SRN 2173; 7. ČSFR 2100; 8. Francie 1969; 9. Rumunsko 1894; 10. Švýcarsko 1556; 11. USA 1221 s

Kategorie S4B: 1. T. Dragov, Bulharsko 688; 2. A. Rose, USA 642; 3. Z. Kolář, ČSFR 609; 4. C. Weiss, USA 598; 5. J. Táborský, ČSFR 548; 6. S. Iljin, SSSR 526; 7. M. Czajka, Polsko 514; 8. I. Šmatov, SSSR 505; 9. J. Marinov, Bulharsko 441; 10. M. Kriger, Polsko 431; 11. B. Biales, USA 426; 12. G. Tutulea, Rumunsko 409; 13. V. Kovaljov, SSSR, 396; 14. E.

Engelsberger 376; 15. Z. Katanič, oba Jugoslávie 329; 16. R. Wroblewski, Polsko 302; 17. A. Jankov (obhájce titulu), Bulharsko 272; 18. G. Georgieski, Jugoslávie 252; 19. B. Lekov, Bulharsko 222; 20. J. Pukl, ČSFR 213; 21. S. Vrabie, Rumunsko 208; 22. G. De Reckeneire, Francie 89; 23. E. Rayan, Španělsko 88; 24. G. Helbig, SRN 66; 25. G. Bcaouan, Rumunsko 62; 26. J. Vicente, Španělsko 39; 27. J. L. Prunarety, Francie 24; 28. R. Klima 0; 28. E. Behner, oba SRN 0; 28. S. Gerencér (obhájce titulu), ČSFR 0; 28. J. L. Benoit, Francie 0; 28. J. Roura, Španělsko 0

Družstva: 1. USA 1666; 2. SSSR 1427; 3. ČSFR 1370; 4. Bulharsko 1351; 5. Polsko 1247; 6. Jugoslávie 957; 7. Rumunsko 679; 8. Španělsko 127; 9. Francie 113; 10. SRN 66 s

Kategorie S5C: 1. S. Iljin 1226; 2. V. Minakov, oba SSSR 1175; 3. P. Kaněv, Bulharsko 1090; 4. J. Kotuša, ČSFR 1015; 5. P. Vrančev, Bulharsko 979; 6. G. Borea, Rumunsko 757; 7. A. Rose, USA 751; 8. V. Constantinescu 737; 9. I. Šerkajanu, oba Rumunsko 736; 10. R. Zych 608; 11. T. Gira, oba ČSFR 599; 12. D. Vačkov, Bulharsko 560; 13. A. Markus 542; 14. M. Čipčić 540; 15. M. Popov, všichni Jugoslávie 537; 16. M. Tolochko 0; 16. C. Kos, oba Polsko 0; 16. Ch. Sykos 0; 16. D. Winings, oba USA 0; 16. A. Mišurev, SSSR 0 b; M. Kalinowski, Polsko diskvalifikace

Družstva: 1. Bulharsko 2629; 2. SSSR 2401; 3. Rumunsko 2230; 4. ČSFR 2222; 5. Jugoslávie 1619; 6. USA 751; 7. Polsko 0 b

Kategorie S6A: 1. J. Marinov (obhájce titulu), Bulharsko 531; 2. S. Iljin, SSSR 523; 3. J. Čuden, Jugoslávie 503; 4. D. O'Ryan, USA 474; 4. M. Grom, Jugoslávie 474; 6. R. Zych, ČSFR 443; 7. B. Štěpňhar, Jugoslávie 440; 8. T. Dragov, Bulharsko 438; 9. J. Gapon 430; 10. V. Kuzmin, oba SSSR 427; 11. B. Lekov, Bulharsko 415; 12. R. Wroblewski, Polsko 408; 13. J. L. Prunarety, Francie 397; 14. G. Lulev, Bulharsko 373; 14. K. Grimm, Švýcarsko 373; 16. G. De Reckeneire, Francie 366; 17. R. Hironaka, USA 364; 18. K. Lamy, Francie 324; 19. J. Pukl, ČSFR 316; 20. M. M. Infante, Španělsko 310; 21. G. Tutulea, Rumunsko 308; 22. J. Táborský, ČSFR 300; 22. M. Czajka, Polsko 300; 24. Ch. Sykos, USA 289; 25. D. Torodok, Rumunsko 288; 26. A. Hunziker, Švýcarsko 287; 27. P. Nicolae, Rumunsko 266; 28. E. Behner 260; 29. R. Klima 259; 30. G. Helbig, všichni SRN 233; 31. M. Santamaria, Španělsko 164; 32. M. Kriger, Polsko 159; 33. L. Sanz-Cruzado, Španělsko 157 s

Družstva: 1. Jugoslávie 1417; 2. SSSR 1380; 3. Bulharsko 1226; 4. USA 1127; 5. Francie 1087; 6. ČSFR 1059; 7. Polsko 867; 8. Rumunsko 862; 9. SRN 752; 10. Švýcarsko 660; 11. Španělsko 631 s

Kategorie S7: 1. A. Klockov, SSSR 944; 2. P. Kaněv, Bulharsko 914; 3. R. Biedron, USA 890; 4. A. Korčagin, SSSR 886; 5. S. Gerencér 872; 6. T. Gira, oba ČSFR 844; 7. V. Kziwinski, Polsko 837; 8. D. Vačkov 830; 9. P. Vrančev, oba Bulharsko 820; 10. C. Kos 814; 11. M. Tolochko, oba Polsko 786; 12. G. Kvesić, Jugoslávie 764; 13. Z. Kolář, ČSFR 723; 13. Z. Čujetičanin, Jugoslávie 723; 15. G. Bordia 686; 16. V. Constantinescu 661; 17. I. Šerkajanu, všichni Rumunsko 652; 18. Z. Gjurchević, Jugoslávie 650; 19. A. Bača, SSSR 0 b

Družstva: 1. Bulharsko 2564; 2. ČSFR 2439; 3. Polsko 2437; 4. Jugoslávie 2137; 5. Rumunsko 1999; 6. SSSR 1830; 7. USA 890 b

Kategorie S8E: 1. V. Hadač 1080 + 480 + 1729; 2. J. Táborský, oba ČSFR 1080 + 480 + 1713; 3. B. Makuc, Jugoslávie 1080 + 480 + 1340; 4. V. Minakov, SSSR 1080 + 480 + 1234; 5. S. Rusev, Bulharsko 1080 + 480 + 942; 6. V. Kovaljov, SSSR 1080 + 480 + 676; 7. L. Droppa, ČSFR 1080 + 480 + 571; 8. G. Riebesehl, USA 1080 + 480 + 499; 9. W. Tendersa 1080 + 480 + 0; 10. L. Jamros, oba Polsko 1080 + 190; 11. B. Štěpňhar, Jugoslávie 1066; 12. A. Giauffer, Francie 1015; 13. M. Georgijev, Bulharsko 1010; 14. A. Baryš, SSSR 1006; 15. B. Roberto, USA 995; 16. H. Szendzielorz, Polsko 934; 17. A. Hunziker, Švýcarsko 906; 18. J. Petrov, Bulharsko 652; 19. M. Grom, Jugoslávie 95; 20. D. Winings, USA 0; 20. J. L. Benoit, Francie 0 s

Družstva: 1. ČSFR 3240; 2. SSSR 3166; 3. Polsko 3094; 4. Bulharsko 2742; 5. Jugoslávie 2241; 6. USA 2075; 7. Francie 1015; 8. Švýcarsko 906 s



Jugoslávci jsou v posledních letech čím dál lepší. M. Grom se 4. místem zasloužil o vítězství družstva v kategorii S6A

Francouzi startovali na mistrovství světa poprvé, a nevedli si špatně. Zleva J. L. Prunarety a G. De Reckeneire

Maketa Ariane 3 bronzového R. Biedrona z USA měla sice fantastickou povrchovou úpravu, ale někdy zjednodušené tvary a chybné některé detaily



Velká cena Modely 1990

Již 13. ročník oblíbené soutěže pylonářů v kategoriích RC P a F3D probíhal na letišti Mělník-Hořín ve dnech 8. až 10. června ve znamení Medarda, tedy v chladném a deštivém počasí.

Ze zahraničí přivítali organizátoři z Modelklubu Mělník účastníky ze SRN, Švédska, USA, SSSR, Belgie a Velké Británie. Účast týmů z ČSFR byla poněkud slabší, zřejmě důvodem byly právě probíhající volby a nejisté počasí. Přesto se závodu zúčastnila celá pylonářská špička, pro kterou to bylo jistě mimořádné zatížení, protože týden před VCM 90 velmi úspěšně absolvovala první závod mezinárodního pylonářského seriálu v italském Melzu u Milána.

K páteční prezentaci se dostavilo 33 týmů v kategorii F3D (z toho bylo 16 zahraničních) a 19 týmů v kategorii RC P.

Složení mezinárodní jury bylo tradiční: R. Černý z ČSFR, p. Lindemann z NSR a F. Marabelli z Itálie, předseda klubu Mach Aurora Milano.

Soutěž byla zahájena v sobotu v 10.00 hodin rozlétáváním malých pylonů, které se létalo na tři lepší výsledky ze čtyř letů. V neděli pak čtyři nejlepší týmy letěly jeden finálový let na trati velkých pylonů. Zřejmě velká nervozita soutěžících zavinila, že všichni finalisté sekali trať u pylonu číslo 1. Z toho první dva týmy pouze jednou, ostatní dvakrát, takže se vyřadily.

V kategorii F3D se létalo na pět lepších výsledků ze šesti startů. V sobotu se přes nepřízeň počasí podařilo odlétat čtyři soutěžní kola. Dvanáct nejlepších postoupilo do nedělního semifinále, které se letělo dvakrát a určilo čtyři nejlepší týmy pro jeden finálový let.

V závěru soutěže při exhibičních ukázkách za řízení F. Podaného viděli diváci jen několik modelů. Své umění předvedli otec a syn Volfovi s obřím Z-50L, Vlad. Chvátal se spolehlivým akrobatem CAP 21, bratři Dvořákové z Lysé nad Labem s modelem UL hornoplošníku s rozpětím 3,5 m a M. Lajda s 13 kg těžkým vrtulníkem poháněným motorem 60 cm³.

Ing. P. Bouša

Vítězné kategorie RC P manželé Matochovi



Finále kategorie F3D se stalo kořisti dvojice Hacker—Opěla

Výsledky finále kategorie RC P: 1. P. Matocha—M. Matochová, MK Ostrava, 2. K. Hacker—P. Opěla, Modela. 3. J. Daneš—O. Fifer, Praha 10, 4. Z. Hnízdil—Ing. P. Trzyniecki, Modela.

Výsledky finále kategorie F3D: 1. K. Hacker—P. Opěla, ČSFR, 2. T. Lindemann—B. Lindemannová, SRN, 3. J. Daneš—O. Fifer, ČSFR, 4. M. Malina—Z. Malina, ČSFR, 5. B. Wallace—D. Mc Stay, USA.

Zajímavosti z Hořína

■ Času pod 80 sekund bylo dosaženo celkem dvanáctkrát: čtyřikrát jej dosáhl tým Hacker—Opěla, dvakrát tým Hovorka—Kubový. Tento tým pokračoval ve své smůle na VCM, když ostatní lety „nuloval“. Slabou útechou mu bude, že dosáhl (shodně s bratry Malinovými, kteří nulovali ve finále) vůbec nejlepšího času závodu 77 s.

■ Ze SSSR přijely letos čtyři týmy. Sympatičtí modeláři s pylony teprve začínají — létají druhou, resp. třetí sezónu. Používají motory vlastní výroby a čas týmu Smolencev—Ibrázimov z posledního kola 87,8 s dává tušit, že v příštích letech s nimi budeme muset vážně počítat.

■ Tým Hacker—Opěla létal ve velkém stylu v obou kategoriích — v té větší si dokonce mohl dovolit nenastoupit k šestému letu. Soustředil se na semifinále a finále, jež pak zvládl bez zaváhání.

■ Ceny — poháry z olovnatého křišťálu a motory MVVS, věnoval podnik Modela a vítězům je předal jeho ředitel Rudolf Černý.

■ Nechtěně zaslechnutá část telefonického hovoru závodníka Laurieho manželce do Velké Británie: „Je mi tady fajn, příště musíš jet se mnou“.

■ Velká cena Modely je druhým závodem letošního evropského pylonářského seriálu. První se létal v Itálii, třetí závěrečný bude 15. a 16. 9. v Nordheimu v SRN.

■ Jako největší „raubíř“ se projevil pilot týmu Duží—Duží, který v jednom letu usekl dvěma soupeřům části ocasních ploch. Všechny tři modely šťastně přistály. I další kolize modelů letos skončily šťastně.

■ Prvních pět míst obsadili závodníci s motory MVVS 6,5 GRRT. S motory MVVS létali také závodníci z USA: Wallace (pátý) a McStay (sedmý).

■ Modelklub Mělník přizval i letos ke spolupráci LMK Praha 6: Pod vedením Ant. Kořátka se na úspěchu Velké ceny Modely podílely dvě směny časoměřičů a jedna směna mávačů. Vypomohli i startéři ing. Havel a K. Götz, komisaři ing. Laboutka a M. Vostrý a další.

■ Spolehlivý výkon předvedl tým Daneš—Fiferna: Po šesti soutěžních letech F3D byl na 2. místě, po semifinále na 4. místě a ve finále vybojoval 3. místo. S „malým“ pylonem byl po čtyřech kolech první, ve finále pak třetí. Klobouk dolů!

J. Bílý

Žákovský přebor ČR lodních modelářů

Šternberk, město hodin a známých silničních závodů do vrchu Ecce homo, ve dnech 8. až 10. června pro změnu přivítal nejmladší lodní modeláře, kteří se sítím okresních a krajských přeborů probíjeli až na přebor České republiky.

Pořadatelem soutěže byla SMT ZK ZVS Moravia Mariánské Údolí, jejíž členové pro vrcholnou žákovskou soutěž zajistili koupaliště a autokempink ve Šternberku-Dolním Žlebu. Vodní plocha koupaliště byla ideálně vyplněna dvěmi tratěmi pro třídu F2-Z a tratěmi pro třídy EX-Z a EX-500. Výhodou bylo, že si modeláři stačili sami po jízdě vyndávat modely z vody, takže odpadlo svážení, které bývá leckdy zdrojem poškození seřízení modelů.

V letošním roce byly při soutěži poprvé uplatněny dohody mezi ÚDDM a bývalou komisí lodního modelářství Svazarmu, takže byl předem určen nejen hlavní rozhodčí, ale i vedoucí jednotlivých startovišť, což se projevilo bezchybným a operativním rozhodováním. Rovněž se plně osvědčilo rozšíření výprav o třetího vedoucího z každého kraje, neboť vždy jeden z vedoucích na startovišti hlídal nástupy modelářů svého družstva.

Protože se přebor konal v době voleb do zastupitelských orgánů, zajistili v pátek večer pořadatelé pro voliče odvoz na MěNV ve Šternberku, a tak se voleb mohli zúčastnit i vedoucí družstev a rozhodčí.

Posuzujeme-li sportovní a technickou úroveň, musíme konstatovat, že ač je ve většině krajů lodních modelářů stále méně, ti nejlepší, kteří se účastní přeborů, mají rok od roku vyšší úroveň. Nejzřetelněji se to letos projevilo ve třídě F2-Z, kde sice byla nižší účast než v předchozích letech, avšak zpracování modelů výrazně předčilo minulé přebory. Jednotliví bodovači hodnotili modely samostatně a jejich hodnocení se vzácně shodovalo, přestože proti loňsku měly nejlépe hodnocené modely v průměru o tři body více než loňský nejlepší.

Ačkoliv vybraní modeláři při kontrolních pohovorech prokázali znalost technologie stavby, bylo zřejmé, že se na některých modelech podíleli instruktoři či rodiče více, než bychom si přáli.

Ve třídách EX je úroveň standardní, ale stále se v kroužcích řada modelů dědí, což je hlavně u modelů EX-500 zcela nevyhovné.

„Pětistovku“ by měl průměrně technicky nadaný žák postavit sám za osm měsíců.

K soutěži nebyl připuštěn pouze jeden model, neboť neodpovídal pravidlu o poměru výšky a šířky lodního trupu a ponoru. V této souvislosti se naskytá otázka, jaká byla kontrola modelů na krajských přeborech: vždyť víc než polovina modelů nebyla označena jménem autora a domovského přístavu (názvem a místem kroužku). Buď na tato pravidla vedoucí nedbají, nebo je to úmysl, aby mohly být dobře jezdicí modely půjčovány méně zručným modelářům. Chceme vychovávat technicky zdatné modeláře, nebo jen „závodníky“?

Na druhé straně by se měli zamyslet pracovníci domů mládeže nad tím, jak asi působí na začínající modeláře sdělení, že model, který postavili, nikdy nebude jejich, neboť jej zhotovili z materiálu zaplaceného domem dětí.

Pořadatelé letošního přeboru v čele s F. Jozífem si zaslouží poděkování za bezchybnou přípravu soutěže a dokonale zajištění služeb v jeho průběhu.

Věřme, že přebor ČR se příští rok opět uskuteční, že bude na ještě vyšší úrovni a snad i s trochu pozměněným přístupem k výchově mládeže.

J. Lejsek
dohlžitel ČMKLoM

Výsledky:

EX-500: 1. T. Borovec (VČ), Pardubice 100; 2. M. Jedlička (SM), Mariánské Údolí 100; 3. P. Kolářek (JM), Bučovice 100

EX-Ž: 1. A. Macho (JM), Bučovice 100; 2. Z. Suchý (JM), Náměšť nad Osavou 96,6; 3. R. Macho (JM), Bučovice 96,6

F2-Ž: 1. R. Machálek (JM), Hulín 192; 2. K. Štolba (JČ), Pacov 188,3; 3. M. Fruth (JČ), České Budějovice 188 b.

V koľajách schématizmu

Sobota 16. júna mala byť významným dňom v živote modelárov. V tento deň sa v Bratislave zišli zástupcovia modelárov z celej ČSFR, aby rozhodli o ďalšom osude a pôsobení organizovaného modelárskeho hnutia. Žiaľ situácia sa vyvinula inak. Celé rokovanie prebiehalo v okovách schématizmu minulých rokov a konferencia dospela k pomýleným, podľa môjho názoru až nešťastným záverom. Splodila zbytočný, problematický funkčný medziclánok Československý modelársky zväz (ČSMoZ) ako nadstavbu na stejne problematické republikové zväzy — Českomoravský modelársky svaz a Zväz modelárov Slovenska. Táto štruktúra prinesie v praktickom živote množstvo zbytočných nedorozumení a konfliktov, ako to vyplývalo aj z priebehu diskusie. Ak zväžeme, že novokonštituovaný ČSMoZ nie je konečnou strešnou organizáciou modelárov, ale len prostriedkom pre vstup modelárov do nástupníckej organizácie Zväzarmu, Združenia technických športov a činnosti, tak konštatovanie o vytvorení zbytočného medziclánku je plne opodstatnené. V tom duchu podľa mojich pocitov vyznela aj záverečná polemika, keď sa pretriasal „priestupok“ automobilových modelárov, resp. časti RC-modelárov, ktorí si „dovolili“ bez súhlasu ostatných modelárskych odborností založiť vlastnú organizáciu s federálnou pôsobnosťou a cez ňu vstúpiť ako kolektívny člen do Združenia technických športov a činnosti. Hoci nezastúpení, vyšli z nej ako morálni víťazovia. Som presvedčený, že to je cesta, ktorou sa mali vydať aj ostatní. Schválená štruktúra prinesie rad komplikácií, prameňov z toho, že pokiaľ republikové modelárske zväzy (ČMMoS a ZMoS) vytvorili jednotlivé republikové organizácie odbornosti, tak ČSMoZ vytvorili republikové zväzy ČMMoS a ZMoS. Chýbajú federálne organizácie združujúce modelárov podľa odbornosti, ktoré sú pre modelárov oveľa dôležitejšie ako „vševojsková“ strešná organizácia, ktorá nie je najvyšším orgánom, len medziclánkom. V praxi to znamená, že každá odbornosť si bude musieť vypracovať dvojúť súťažné a stavebné pravidlá včetně súvisiacich predpisov (najmä o finančnom zabezpečení poriadanych akcií), mať dvojnásobné zastúpenie v medzinárodných organizáciách a niesť ťarchu tohto rozhodnutia. Predstava, že tieto úlohy prevezme ČSMoZ, je absurdná, rovnako ako vízia o možnosti zabezpečovať modelársku činnosť ako doposiaľ (štátnymi dotáciami). ČSMoZ sa podľa schválených stanov stane nepružnou organizáciou neschopnou riešiť nastolené problémy, najmä v špecifických detailoch odbornosti. Akékoľvek dôležité rozhodnutie je podmienené 2/3 súhlasom delegátov prítomných na konferencii zväzu, ktorá jediná ho môže prijať, resp. neprijať. Tento mechanizmus bude brzdo akýchkoľvek dynamických zmien a postojov. Zvolaf celoštátnu konferenciu a dosiahnuť 2/3 súhlas väčšiny bude tvrdým orieškom, najmä v prípadoch, keď pôjde len o záujem jednej z odborností. Heterogénna štruktúra ČSMoZ v štádiu nejasnosti okolo ekonomického zabezpečenia modelárov (konferencia tejto otázke prakticky nevenovala pozornosť), výšky a spôsobu rozdeľovania členských príspevkov je sotva šťastným riešením.

V situácii, keď faktickou právnou strešnou organizáciou modelárov bude Združenie technických športov a činnosti, bolo vytvorenie ČSMoZ (organizácia s právnou subjektivitou, ale bez akýchkoľvek prostriedkov, tie patria Združeniu) prepychom. Pre modelárov by bolo ďaleko osožnejšie vytvoriť organizačné jednotky podľa odbornosti s federálnou pôsobnosťou, a tieto by boli mohli vstúpiť do Združenia samostatne. Bol by to ďaleko perspektívnejší vklad do budúcnosti modelárov.

Ing. Jaroslav Pietrik, Košice

Přebor ČR v železničním modelářství

V Jesenici u Rakovníka, v místě železničním modelářům dobře známém, se ve dnech 19. a 20. května uskutečnil přebor České republiky v železničním modelářství. Do soutěže, jejímž ředitelem byl ing. J. Berka, bylo přihlášeno 113 modelů, tedy přibližně stejně jako v minulých letech. Nelze se proto divit zklamání členů jury v čele s M. Kratochvílem, když zjistili, že došlo jen 85 modelů, z toho 13 juniorských a 34 žákovských. Na vrcholnou soutěž je to rozhodně

málo, zvláště když to srovnáme s loňskými 114 zaslanými modely, respektive se 101 modely v roce 1988.

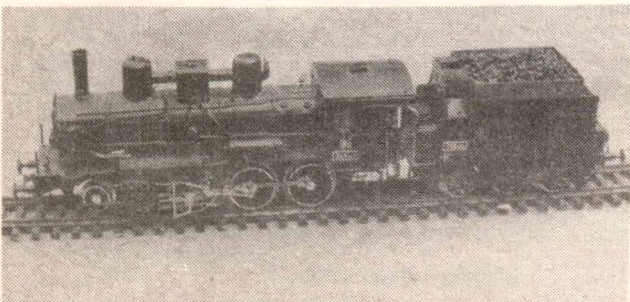
Zůstává otázkou, zda malá účast je výsledkem neradostné situace na trhu nebo skutečností, že modeláři v současné době více politizují, než stavějí.

Většina modelů byla zaslána v přiměřeném obalu, bohužel stále je dost modelářů, kteří modely ukládají buď do nedostatečných, nebo naopak zbytečně komplikovaných obalů. Modely jsou pak buď poškozené, což je častější, nebo při odesílání zpět téměř nezábalitelné.

mas

Výsledky:

A1/H0,TT/S: 1. V. Papoušek, Choceň (kkStB 229) 94; 2. J. Zelenka, Píseň (310.1) 94; 3. V. Šimbartl, Píseň (M 134.1) 90,6



První cenu v kategorii A2 získal M. Víšek ze Zlína za model parní lokomotivy 344.1 v modelové velikosti H0

A2/H0,TT,N/S,J: 1. M. Víšek, Zlín (344.1) 86,6; 2. I. Bednařík, Zlín (T 466.0) 85; 3. K. Špryňar, Hradec Králové (T 478.3) 82,3

B1H0,TT/S,J: 1. V. Měřička, Píseň (Paoj) 88,3; 2. junior J. Ryšavý, Olomouc (Ci) 83,6; 3. junior V. Hryz, Jičín (jeřáb) 78,3

B2H0,TT,N/S: 1. J. Zelený, Jesenice (Zdv) 89,6; 2. I. Mahel, Píseň (Bi) 85; 3. I. Mahel, Píseň (WR) 80,3

C/TT/S,J: 1. V. Šíp, Píseň (Týnec) 77,3; 2. J. Lachman, Kolín (Týnec) 75; 3. junior T. Leba, Píseň (přejezd) 74,0

C/H0/S,J: 1. V. Londin, Olomouc (vodárna) 92,0; 2. Z. Hendrych, Choceň (vodárna) 84,6; 3. R. Novotný, Jesenice (bud. zast.) 82,6

F/H0,TT/S,J: 1. J. Polák, Ostrava (vod. s výtopnou) 89,6; 2. L. Javůrek, Kolín (Veltruby) 85,6; 3. J. Javůrek, Kolín (Kolín-Záblatí) 85,0

D/H0/J: A. Filip, Choceň (přejezd) 50,3
Bž/H0,TT: 1. Z. Klímek, Zlín (BCi) 84,0; 2. M. Pavlák, Zlín (BCi) 83,3; 3. J. Tolar, Zlín (BCi) 81,6

Cž/TT: 1. J. Kovář, Olomouc (skladiště) 85,0; 2. V. Fulín, Benešov (remíza s vodárnou) 78,6; 3. J. Hraha, Ostrov nad Ohří (tunelový portál) 77,0

Cž/H0: 1. A. Tandler, Olomouc (stavědlo) 94,3; 2. M. Dohnal, Olomouc (Střítěž) 92,3; 3. J. Kovář, Olomouc (stanoviště) 91

Bž/stavebnice/TT: 1. Z. Mengler, Hradec Králové (ZaZ) 81,6; 2. Z. Šimon, Hradec Králové (Bi) 79,0; 3. M. Chadima, Hradec Králové (Be) 78,6 b.

Ostré starty nad Vyškovem

Až nakažlivé zaujetí chlapců pro svisté starty bylo nejvýraznějším znakem přeboru České republiky raketových modelářů-žáků, který se uskutečnil ve dnech 1. až 3. června ve Vyškově. Sešlo se tam 47 soutěžících, kteří se kvalifikovali z krajských postupových kol.

Přebor nastavil zrcadlo každodenní práci s modelářským dorostem v jednotlivých krajích a odhalil skutečný rozměr členské základny nejmladších raketářů. Zatímco Jihočeský, Severomoravský, Východočeský a Středočeský kraj obsadily plný počet osmi soutěžících, Západočeský kraj vyslal jen šest mladých reprezentantů, Praha čtyři, Středočeský kraj tři a Jihočeský kraj už tradičně soutěž neobsadil.

Sportovní úroveň přeboru potvrdila očekávání a výrazně převýšila úroveň krajských kol. Dobré počasí a výborná organizační zabezpečení přispěly k celkové pohodě soutěžících, časoměřičů i sportovní technické úrovni soutěže. Mladí sportovci prokázali samostatnost v předstartovní přípravě, vyznačovali se přirozenou kázní, smyslem pro kolektivní pomoc při hledání modelů i zaujetím pro dosažení co nejlepšího výsledku.

Vedle těchto kladů však přebor ukázal i na některé problémy, nad kterými by bylo účelné se hlouběji zamyslet. Je to například úroveň praktických zkušeností soutěžících, která by i s přihlédnutím k jejich nízkému věku mohla být vyšší. O tom svědčí až příliš časté chyby v balení padáků či seřízení raketoplánů. Jejich příčiny jsou v malé výletanosti soutěžících. Malý počet tréninkových startů je přímým důsledkem vysoké ceny raketových motorů a klesajících finančních možností klubů. Zdá se, že zvýšení poplatků rodičů za členství dětí v modelářských kroužcích je nevyhnutelné. Stálo by ostatně za úvahu, zda by nebylo vhodné v zájmu zvýšení motivace změnit samotný název „přebor“ na „mistrovství“.

Organizaci přeboru právem oceňovali nejen soutěžící, ale i vedoucí krajských delegací. Za to patří dík pracovníkům oddělení techniky Ústředního domu dětí a mládeže v Praze i Okresního domu dětí a mládeže ve Vyškově, zejména pak Karlu Müllerovi, který byl duší organizačního týmu.

O regulérnost soutěže se spolehlivě starali Karel Urban ve funkci sportovního komisaře, Tomáš Indruch ve funkci dohlázeatele klubu

raketových modelářů ČMMoS a Rudolf Zych jako bezpečnostní komisaři.

Dr. Karel Mastný

VÝSLEDKY

Kategorie S3A: 1. P. Skřivánek, SČ 784; 2. A. Jíra, ZČ 764; 3. K. Brosinger, Praha 726 s
Kategorie S4A: 1. A. Honzák (na snímku V. Kotulána), JM 313; 2. X. Žilová, SM 301; 3. L. Brůna, SČ 259 s

Kategorie S6A: 1. T. Dvořák, StČ 311; 2. K. Lachota, SM 268; 3. P. Malíšek, SM 264 s

U-modely v Hradci Králové

O mezinárodní soutěži pro upoutané modely, která se létala v Hradci Králové ve dnech 11. až 13. května, sice psal již O. Šafek v minulém sešitu Modeláře, dovolte však nám, pořadatelům, abychom se k ní ještě vrátili.

Soutěž jsme začali organizovat na podzim minulého roku objednávkou noclehů a přípravou propozic. Počátkem roku 1990 nám bývalá rada modelářství ÚV Svazarmu přidělila na tuto soutěž 37 000 Kčs. Náš pokladník odjel do Prahy s rozpočtem, jehož schválení předpokládal. Místo toho mu bylo sděleno, že peníze nebudou, a ať se sami rozhodne, zda soutěž uspořádáme, či nikoliv. Bývalým funkcionářům (a jak jsme se dozvěděli, někteří jsou jimi i dále) nevadilo, že zrušením soutěže zařazené v mezinárodním kalendáři FAI uděláme ostudu všem československým modelářům.

Rozhodli jsme se, trochu ze vzdoru, trochu z tradice a hlavně s vědomím, že nám do toho bossové z bývalého Svazarmu nebudou zasahovat, soutěž uspořádat pouze za vklady soutěžících. (Ovšem osud oněch 37 000 Kčs nás stále zajímá a bude zajímavé.)

Výše vkladu se však zdála vysoká některým našim prominentním soutěžícím, takže se nepřihlásili. Větším zlem ale byli modeláři, kteří se přihlásili, a pak nepřijeli. Obzvláště tím výtečníkem v tomto směru byl modelář z Bratislavy, který údajně slíbil kamarádům modelářům z Maďarska, že za ně zaplatí vklady, a do Hradce pak radši bez omluvy nepřijel. Některé modeláře také asi odradilo shánění mezinárodní licence na poslední chvíli, protože pokyn, jak si tuto licenci obstarat, vyšel až v Modeláři 5/1990. Snažili jsme se zajistit informaci o způsobu získání licence sami, zasíláním rozmnoženého pokynu letecké a raketové komise. A to ještě někteří funkcionáři šílili v této věci naprosto mylné informace.

Protože jsme na soutěži ani nevydělali, ale ani neprodělali, a všichni účastníci na nás naléhali, chceme ji pořádát i v příštím roce. Snad stabilizace poměrů v republice i v samotném leteckém modelářství umožní připravit ji takovou, jakou bychom ji všichni chtěli mít: bez zbytečných oficiálních, aby to bylo setkání přátel „postižených“ modelářinou.

J. Macek, J. Fikejz

Plné nebe modelů

bylo nad Holešovem, v nádherném prostředí přívětivé Hané, ve dnech 16. a 17. června. Letošní přebor České republiky leteckých modelářů-žáků přivedl na holešovské letiště celkem 86 soutěžících ze všech krajů.

Na spontánní nadšení mladých soutěžících jsme si již zvykli a bereme ho téměř jako samozřejmý kolorit každé mládežnické soutěže. Letos však potěšila i velmi dobrá úroveň dosažených výsledků, když maxima v kategoriích volných modelů měla skutečný karneval. O mimořádné sportovní úrovni přesvědčivě vypovídaly i spokojené tváře naprosto většiny vedoucích krajských delegací. Výborná organizace a nevšední péče celého přípravného štábu, zejména osobně Petra Zachariáše, patřily rovněž ke kladům soutěže.

Až potom bychom mohli být plně spokojeni, i když příště bychom neměli velkoryse přehlížet neúnosné zásahy rodičů do soutěže, které nejen ztěžují organizaci na startovištích, ale někdy až zpochybňují dosažené výsledky. Naším úkolem by však mělo být odstraňovat všechny překážky, které brání dalšímu rozvoji. A setkání v Holešově ukázalo, že je co řešit a napravit.

Přípravu soutěžících i průběh soutěží značně komplikuje nepřehlednost současných pravidel, jež lze používat jen s různými doplňky a úpravami, které však mnozí vedoucí kroužků neznají, nebo si je vysvětlují nejednotně. Zřejmě nazrál čas vydat nová pravidla. Tohoto úkolu by se měl ujmout Ústřední dům dětí a mládeže ve spolupráci s předsednictvem ČSMoS, respektive klubem leteckomodelářské odbornosti. Pracovníci oddělení techniky Ústředního domu dětí a mládeže, Havlíčkovy sady 58, 120 28 Praha 2 uvítají připomínky funkcionářů i vedoucích leteckomodelářských kroužků mládeže k problémům, jež by měla nová pravidla řešit. Jde například o jednoznačné potvrzení autorství žáka při stavbě modelu formou jakési obhajoby. Pomoc otce synovi při stavbě je sice výrazem výchovné péče, avšak vydávat na soutěži otcův model za synovu práci je podvod, který jde proti smyslu samotné výchovy mládeže. Další otázkou je dělení věkových kategorií žáků podle fyzického věku, nebo návštěvy jednotlivých tříd ve škole. Ani na toto dělení nepanuje obecně shodný názor. Za úvahu stojí i znovu posoudit dosavadní výběr soutěžních kategorií. Nejedna z vedoucích kroužků by uvítala opětovné zavedení kategorie F1A, avšak s omezením délky vlečné šňůry a maxima.

Věříme, že k těmto a podobným námětům začnete do Ústředního domu dětí a mládeže své návrhy. My vám můžeme slíbit, že ani jediný neodložíme, ale všechny podrobíme kolektivnímu posouzení.

Dr. Karel Mastný

VÝSLEDKY

Kategorie H: 1. M. Duda, JČ 448; 2. R. Pich, VČ 446; 3. M. Horyna, VČ 443 s

Kategorie A3: 1. J. Berek, SM 300; 2. J. Borek, SČ 300; 3. P. Podzimek, StČ 293 s

Kategorie A1: 1. M. Valda, StČ 600; 2. J. Beyer, JČ 600; 3. P. Bílek, SM 600 s

Kategorie UŠ: 1. L. Macek, VČ 499; 2. R. Matocha, JM 429; 3. M. Flaška, ZČ 427 b.



Majitelé Trenérů a Akrobatů

chcete si soutěžně zalétat kolem pylonů s běžnými modely bez upravených motorů? Pokud máte chuť a jste majiteli modelu Trenér nebo Akrobat ze stavebnice Modela, napište si ihned o propozice neobvyklé soutěže na adresu J. Bílý, Revoluční 2563, 276 01 Mělník. Létat se bude 30. září na trati Velké ceny Modely v Mělnice-Hoříně.

CO₂ ve Spitzerbergu

Ve dnech 26. a 27. května se konal na rakouském letišti Spitzerberg 2. ročník mezinárodní soutěže modelů na CO₂. Zúčastnilo se jej celkem 36 soutěžících. Nejpočetněji byli zastoupeni Maďari, kterých přijelo 14, dobře byly zastoupeny i ČSFR a Rakousko — po osmi soutěžících. Z Polska přijeli dva modeláři a po jednom z NDR, SRN, USA a Jugoslávie. Pravidla, podle nichž se letos létalo, byla stejná jako loni — jediným konstrukčním omezením byl objem nádrže 5 cm³, šest letů s maximem 120 s, z nichž jeden se škrtá, a pro ty, kdo dosáhnou pěti maxim, následuje rozlétávání, zvyšované po 30 s. Všichni soutěžící však létali s motory Modela CO₂ a jen minimálně se používaly vrtule větší než originální.

Stejný jako loni zůstal i program soutěže: létat se začalo v sobotu večer asi v 17.30 h po skončení provozu na letišti. Protože foukal silný vítr, bylo pro první kolo maximum sníženo na 90 s s tím, že o délce maxima pro další kola se rozhodne později. Když však kolem 18.30 h organizátoři zjistili, že první kolo ještě není dolétané, přešlo se na systém volného létání s tím, že zůstává maximum 90 s. Za těchto podmínek postoupilo do rozlétávání 16 soutěžících, z nichž pouze jeden musel letět šestkrát, ostatním stačilo pět startů.

Maximum 120 s už nalétalo jen 8 soutěžících. Kromě větru a zimy se začala projevat i pokročilá doba — modely odlétaly „do nevidím“. Po chvíli zmatků byla soutěž přerušena. Následující „rozhřívací“ spole-

čenský večer v místní klubovně přišel opravdu vhod.

Když jsem v neděli ráno krátce po půl šesté zjistil, že značná část soutěžících je již nejen vzhůru, ale při teplotě blízké bodu mrazu se přesouvá na letiště, zapochoyboval jsem o tom, zda slova „nadšení a zanícenost“ dostatečně charakterizují stav modelářských myslí. Rozlétávání na 150 s probíhalo takřka při bezvětří, ovšem za četného výskytu „bubláků“. Na šest soutěžících, kteří postoupili dál, však čekalo nepřijemné překvapení: Začal foukat poměrně silný vítr, který nás nejen donutil změnit startoviště, ale výrazně ovlivnil i výkony modelů. Maxima 180 s nakonec dosáhl jen Szilágyi z Maďarska. Za ním skončil jeho krajan Krakoczki (146 s) a třetí byl náš Petr Vašina junior (130 s). Celkově lze výsledky hodnotit jako jednoznačný úspěch Maďarů, vždyť do první desítky se kromě nich dostal jen jeden Rakušan a dva soutěžící z ČSFR.

Díky geografické poloze letiště Spitzerberg a solidnímu zázemí má tato soutěž všechny předpoklady stát se důstojným partnerem soutěží u nás i v Maďarsku. Ovšem jak by si pořadatelé za dané organizace provozu na letišti představovali časový program při větším počtu soutěžících, mi není zřejmé.

Ing. Antonín Alfery

O putovní pohár Ostaše

V roce 1977 založila hrstka nadšenců v České Metuji leteckomodelářský klub. Již o dva roky později letečtí modeláři z České Metuje uspořádali první soutěž v kategorii

RC V2. Později se rozhodli pořádat tuto soutěž pravidelně, vždy poslední neděli v květnu, pod názvem „O putovní pohár Ostaše“. Dějištěm soutěže je totiž malebná krajina pod stolovou horou Ostaš.

Každoroční přízeň počasí, dobré letové podmínky a dobrá organizace soutěže způsobily, že zájem o ni rok od roku vzrůstal.

Od roku 1986 je soutěž dvoudenní, první dva roky ji Metujiští pořádali ve spolupráci s LMK Elitex Červený Kostelec, další tři s LMK Tepnákův Náchod. Pro účastníky bývá zajištěno ubytování v bývalé místní škole a v sobotu večer se mohou zúčastnit zábavy při Metujské pouti. Pro účastníky i jejich rodinné příslušníky pořadatelé zajišťují v průběhu soutěže občerstvení i teplý oběd.

Letos se 27. května uskutečnil již desátý ročník soutěže. Na startu se objevilo 64 soutěžících, přijelo i bezpočet rodinných příslušníků a příznivců z různých oblastí Čech. Protože se létalo přímo u silnice, přihlíželo i mnoho náhodně projíždějících, čímž soutěž nabyla i značné propagační hodnoty.

Soutěžícím letos výjimečně přálo počasí, což se projevilo i na výsledcích. Vždyť čtrnáct soutěžících dosáhlo výsledku přes 1300 bodů a jedenačtyřicet překonalo limit první výkonnostní třídy. Vítězové obdrželi pěkné věcné ceny a soutěž byla završena tradičním šampaňským. Do kroniky soutěže přibýlo pár pěkných fotografií a výsledková listina s nejhodnotnějšími výkony v dosavadní historii soutěže.

V. Balek a K. Berka

Výsledky: 1. V. Mareček, Hradec Králové 1363; 2. M. Voříšek, Česká Metuje 1357; 3. V. Sedivec, Úpice 1355 b.

Postupová soutěž leteckých a raketových modelářů Východního vojenského okruhu

Ve dnech 30. května až 2. června se sjeli do Moravské Třebové armádní modeláři na soutěž Východního vojenského okruhu. Pořadatelé z vojenského gymnázia si ukousli pořádné sousto, když vyhlásili soutěž ve dvanácti kategoriích: A3, A1, F1A, CO₂, RC V2, SUM, UŠ, S3A, S4B, S5C, S6A a S7. Rozhodci v leteckomodelářské odbornosti se rekrutovali z modelářských klubů ze Svitav a Moravské Třebové, raketoví rozhodci byli z RMK při VVTŠ Liptovský Mikuláš.

Soutěže volných a RC modelů se létaly na letišti Aeroklubu Moravská Třebová. Kromě čerstvě posečené plochy měli soutěžící k dispozici balírnou padáků a provozní budovu, kde si mohli po celou dobu soutěže koupit občerstvení. Na bezpečnost modelářů osobně dohlížel náčelník aeroklubu M. Drábek. Soutěži přálo i počasí: první den termické s mírným větrem, druhý den se přidaly přeháňky, naštěstí jen občasné.

„Upoutání“ modeláři létali v modelářském areálu ve Svitavách. Ne všichni soutěžící ovšem mají možnost létat v podobných podmínkách, odpovídajících pravidlům, i doma, a tak jsme byli svědky i několika přistání mimo asfaltový kruh, do trávy. V kategorii SUM létali první tři soutěžící na

jistotu, přestože měli modely akrobatických speciálů Pitts-Special a Su-26. Jako výběrové prvky zařadili do svých sestav pojiždění a meziptistání. Za morálního vítěze proto většina přihlížejících považovala vojína Pressla, který s modelem Stephens Akro předvedl přemet, souvrat a let na zádech.

Na závěr soutěže připravili organizátoři pro soutěžící exkurzi do hangárů aeroklubu a střediska vrcholového sportu. Z větroňů bylo možné vidět většinu typů létajících v ČSFR. Mezi motorovými letouny byly nejvíce obdivovány „oldtimery“ C-104S a Piper L-4H, které se předvedly i v letu.

Mjr. Jan Kypťal

Přehled vítězů — kategorie A3: r.p. B. Tkaný 299 s; kategorie A1: žák K. Švehlík 501 s; kategorie F1A: npor. ing. I. Pružina 785 s (5 startů); kategorie CO₂: mjr. ing. M. Daňo 600 s; kategorie RC V2: r.p. J. Drtílek 1222 b.; kategorie SUM: žák P. Augusta 1130 b.; kategorie UŠ: žák S. Jangl 428 b.; kategorie S3A: o.p. K. Vesperín 600 s; kategorie S4B: o.p. K. Vesperín 307 s; kategorie S5C čas: kpt. L. Seneš 644 b.; kategorie S6A: žák M. Mečiar 249 s; kategorie S7: žák M. Mečiar 505 b.

Ján Littva z Levic nalétal jen čtyři maxima, což mu vyneslo 28. místo





RC makety v Mladé Boleslavi

V sobotu 12. května proběhl na letišti Aeroklubu Mladá Boleslav třetí ročník Memorálu Jiřího Hese, dlouholetého a významného mladoboleslavského modeláře, v kategorii RC maket. Ještě několik hodin před zahájením strašilo soutěžící i pořadatele deštivé počasí, ale s přibývajícím dnem se obloha i tváře všech účastníků rozjasňovaly.

Z jedenácti soutěžících startovali pouze tři s novými modely: Ing. J. Heyer s Klemmem 25 o rozpětí 2800 mm (na snímku J. Rýdla), ing. V. Kučera s renovovaným Monosparem ST-4 a T. Souček z místního klubu s modelem Extra 230, který ale, přestože pěkně létal, byl spíše polomaketou.

Přestože létat se začalo poměrně pozdě, neboť bylo málo bodovačů, pěkné slunečné počasí a mírný proměnlivý vítr umožnily odlétat všechna tři letová kola. Nejvyšší statické hodnocení měl Spad 7 P. Fencla (1907,5 b), nejvyšší letová hodnocení obdržely makety Spad 7 (1943,5 b), Váňův DH-82A (1891,75 b.) a Morane N ing. V. Handlika (1877,7 b.).

I když v úvodu soutěže trochu zaskřípala, je nutno poděkovat neúnavným bodovačům V. Weisgerberovi, H. Hájkovi a B. Malému, kteří bodovali jak statiku, tak létání; ochotné jim vypomohl F. Podaný. Putovní pohár a první cenu si již podruhé odvezl Pavel Fencel z Reže. Na druhém místě skončil ing. V. Kučera s Monosparem ST-4 a na třetím ing. J. Heyer s Klemmem 25, oba z LMK Odolena Voda.

Ing. V. Handlik



■ LMK Most uspořádal 19. května soutěž v kategorii RC V2. Stupně vítězů nakonec obsadili jen členové LMK Severka Ústí nad Labem; zvítězil V. Otto (1352 b.), před P. Obrem (1346 b.) a R. Ottem (1303 b.).

Přebor Jihomoravského kraje leteckých modelářů-žáků uspořádaly KDDM Brno, VÚ 1754 Rajhrad, JZD Syrovice, LMK Rajhrad, LMK Brno-venkov a ODDM Brno-venkov. V kategorii H si nejlépe vedl A. Zapletal (551 s), další místa obsadili P. Moravec (490 s) a P. Musel (375 s). V kategorii A3 zvítězil D. Kalina (300 s) před M. Rezáčem (296 s) a D. Šebestíkem (285 s), a konečně v kategorii A1 byli nejúspěšnější L. Habarta (600+120 s), P. Kubů (600+57 s) a E. Hlavsova (561 s).

■ Vítězem soutěže v kategorii RC V2, která se létala 26. května v Jihlavě, se stal V. Drštička z Třebíče. Na dalších místech skončili M. Krivošík z Náměště nad Oslavou a P. Knob z Chotěboře. Nejlepším juniorem byl P. Drápela z Velkého Meziříčí. Vyhodnocení soutěže se tentokrát obešlo bez věcných cen, částka vybraná za vklady byla odeslána na účet „2. MS juniorů“!

O den později se sešlo třicet dva vyznačů stejné kategorie v Hostomicích na soutěži „Berounská V2“. Po rozletu zvítězil B. Veselý z Prahy 2 (1350+515 b.) před V. Čížkovským z Prahy 411 (1350+501 b.) a J. Roztočillem (1318 b.).

■ Přebor Severomoravského kraje ve volném letu se konal 2. června v Hranicích za příznivých povětrnostních podmínek. V kategorii F1A startovalo třicet pět účastníků! Zvítězil J. Bosák z Kroměříže (1260+20 s) před ing. M. Fišrem z Dubu (1260+9 s) a J. Gablasem ze Zlína (1225 s). V dalších kategoriích už byla účast tradičně podstatně slabší: mezi čtyřmi gumičkáři létal nejlépe E. Folwarczny z Havířova (1139 s) a ze tří motoráček se nejlépe dařilo J. Doleželovi z Ostravy (1260 s).

O den později se ve Svitavách uskutečnil přebor Jihomoravského kraje v kategorii F2B. Mezi devíti účastníky si titul přeborníka vybojoval R. Dobrovolný z LMK Brno 2. Do soutěže v kategorii F2A nastoupil jediný účastník, junior J. Rybák z LMK Brno 2, jenž dosáhl pozoruhodného výsledku 251,748 km/h.

Magazín modeláře a sběratele

Již na sklonku minulého léta jsme na stránkách Modeláře ohlásili novinku — Magazín modeláře a sběratele z bratislavského vydavatelství ALFA, jehož první sešit se objevil na trhu na přelomu letošního jara a léta. O jeho obsahu i o tom, co bude v dalších sešitech, je náš rozhovor s odpovědným redaktorem MMZ ing. Š. Strauchem, našim dlouholetým spolupracovníkem.

Redakce Modeláře: První číslo MMZ, to je 80 stran formátu A4, 184 většinou barevných obrázků, na 30 článků. Jaké byly a jsou vaše záměry?

Ing. Štefan Strauch: Počítáme s tím, že ročně vyjdou dva sešity MMZ. Očekáváme, že MMZ 2 vyjde už na sklonku letošního léta, což ovšem záleží na tiskárně. V roce 1991 pak vyjdou další sešity v prvním a třetím čtvrtletí. Není vyloučeno, že ve čtvrtém čtvrtletí 1991 vyjde i první MMZ-speciál. Čtenářům hodláme kromě „klasických“ témat z leteckého, lodního, automobilového modelářství nabízet také články z oblasti u nás spíše neznámých — třeba o historickém nábytku, nebo o koních v miniatuře... Dost prostoru dáváme sběratelství. Chceme tak postupně odbourávat dluh, který do dnešní doby v této oblasti existoval.

M: Co tedy najdeme v dalších sešitech?

Š: Na všechny články — je jich kolem 90 — se tu nedostane, tak vzpomenu aspoň některé. Třeba o historických lodích (Wasa, školní plachetnice Danmark, vikingská loď z prvního tisíciletí), o šachových figurkách a jejich historii, v MMZ 2 si připomeneme 20 let rozhodové velikosti Z — 6,5 mm. Protože jsme chtěli něco nabídnout i těm nejmenším, už v MMZ 2 bude dvoustana oblíbených figurek z kreslených filmů — napoprvé to budou Disneyovi trpaslíci i se Sněhurkou... Ti starší se mohou těšit třeba na supermodely, o jakých většina našich spoluobčanů snad ani neslyšela. Navštívíme také Legoland, v MMZ 3 pak největší modelářský veletrh na světě, kam jinak veřejnost nemá přístup.

M: Je tedy na co se těšit. Co ale dělat, když MMZ neseženu?

Š: Pokud se někomu stalo, že v novinovém

stánku, knihkupectví nebo modelářské prodejně nepochodil, může si rychle objednat MMZ na dobírku na adresu vydavatelství ALFA (815 89 Bratislava, Hurbanovo nám. 3). Jeden výtisk MMZ stojí 25 Kčs.

M: MMZ vychází na Slovensku. Budete jej tedy vydávat jenom ve slovenštině?

Š: Ne. Pokud autor dodá svůj příspěvek v češtině, pak není důvod překládat ho. Jsme přece opravdu blízké národy...

Poznáte je?

Jiří Kalina
Snímky Vladimír Hadač

(Ke snímkům na III. straně obálky)

Pokračujeme v pokusu o identifikaci dosud neznámých modelářských motorů, které vznikly pravděpodobně v Československu. Pokud přispějete jakoukoli informací o výrobcích či o době jejich vzniku, pomůžete dále zmapovat čs. modelářskou historii. Motory na snímcích by mohly být zařazeny do připravované obrázkové publikace o modelářských motorech z východní Evropy. Informace zašlete laskavě do redakce časopisu nebo v ní nechte číslo telefonu, autor článku vám zavolá.

Obr. 1: Perfektně zpracovaný samozápalný motor, známý v jediném exempláři, byl pravděpodobně vyroben podle britského motoru Frog 1,8 cm³ z roku 1947. Motor by mohl být z dílny G. Buška, který rád (a dokonale) vyráběl detonační motory podle britských či amerických vzorů. Kliková skříň má propracovaný odlitek z hliníkové slitiny odlitý do pisku s oddělitelným předním víkem a třemi šrouby M3. Na zadní straně skříně je vyraženo číslo 4. Klikový hřídel je uložen kluzně v bronzovém pouzdru skříně, neobvyklý je unašeč vrtule z oceli. Válec je z jednoho kusu oceli včetně příruby a chladičků žebér, ve vložce válce je ve stěně 2,1 mm tlusté vřetědo a vřetězová přepouštěcí kanál. Válec je pak odlehčen obrobem do proudnicového průřezu. Dlouhý (18 mm) litinový píst má rovné dno, protipíst je z hliníkové slitiny. Plochá ocelová ojnice má bronzová pouzdra. Plochá hlava válce z hliníkové slitiny je částečně zapuštěna do válce, ze stran je připevněna ke klikové skříni dvěma dlouhými šrouby M3. Samozápalný motor se sáním řízeným klikovým hřídelem a křídlovým vyplachováním má zdvihový objem 2,3 cm³ (vrtání 14 mm, zdvih 15 mm).

Obr. 2: Tři kusy profesionálně zpracovaných samozápalných motorů potvrzují, že tento typ, mající vzor ve švýcarském motoru Dyno, byl vyráběn v malých sériích. Všechny tři motory na snímku pocházejí z mé sbírky a byly funkční — vznikly zřejmě na konci II. světové války či v prvních poválečných letech. Popis motoru platí pro všechny tři kusy, pokud nejsou uvedeny změny. Kliková skříň je zřejmě opracovaný odlitek z hliníkové slitiny s odděleným kruhovým zadním víkem. Víko má tlusté kožené těsnění a je připevněno dvěma šrouby M3, které se šroubují do bronzových matic ve skříni. Kliková skříň má zespolu vypouštěcí otvor pro případ „ulití“ motoru. Klikový hřídel je uložen v tlustostěnném bronzovém pouzdru skříně, unašeč vrtule je ve dvou případech z hliníkové slitiny a je zajištěn ocelovým kolíkem. Vložka válce je pravděpodobně z litiny, má čtyři otvory — přepouštěcí zpředu, sací vřetěz a dvě okna výfuku ze stran. Přepouštěcí kanál je vyfrézován zpředu v klikové skříni. Dlouhý (21 mm) ocelový píst má mírně vypuklé dno, protipíst je též ocelový, stejně tak jako propracovaná ojnice. Ta je jistěna pojistným šroubem na klikovém čepu. Tento šroub nemá motor na snímku

Do sportovního kalendáře:

■ LMK Mladá Boleslav oznamuje, že soutěž, kterou má naplánovanou na **13. října**, se bude léhat v kategorii F3J, nikoli RC V2. Ing. M. Balda, který nám tuto informaci napsal, slibuje, že se pořadatelé poučili z chyb, které viděli na první letošní soutěži Poháru F3J na Sazeně.

■ Soutěž číslo 860 byla v kalendáři soutěží vyhlášena chybně pro kategorii F3C. Ve skutečnosti se bude léhat **29. září** v kategorii F4C — velké modely. Pro letovou část budou platit pravidla F4C, statické hodnocení bude ale zjednodušeno pouze na posouzení shodnosti modelu se vzorem ze vzdálenosti tří metrů. Propozice si lze vyžádat na adrese Jiří Dub, Šafaříkova 4, 370 07 České Budějovice.

■ International Trophy A. A. M. v kategoriích F3A, F3C a F3D se uskuteční ve dnech **22. až 26. srpna** na letišti Bresso v Miláně (Itálie). Bude generální zkouškou na třetí Aeroolympiádu, kterou z pověření CIAM FAI pořádají milánští modeláři v srpnu 1991.

Milý Láďo,

poznal jsem Tě kdysi dávno na výběrovce volných motorářů v Ostravě, když jsi mě při honbě za modely, ulétávajícími v silném větru, coby ředitel podniku předjel ve služební T 603. Už tenkrát jsi byl známý jako výborný organizátor a zapálený modelář. Už tenkrát jsi byl ředitelem velkého podniku a členem širšího reprezentačního družstva. Ředitelem jsi zůstal, velkým příznivcem a fandou modelářství také.

Ještě ve středu jsi vášnivě diskutoval v MVVS Brno jak dál ve výrobě, v modelářství... O den později jsi jako ředitel Správy podniků STSC jednal v Košicích. Tři dny nato přišla ta smutná zpráva.

V historii čs. modelářství zůstaneš zapsán navždycky. Za všechny, kteří Tě dlouhá léta znali

Tvůj
Rudolf Černý

Ladislav KOHOUT zemřel 13. května 1990.

Graupner

záruka modelářských úspěchů pro začátečníky i pokročilé



Informace a prospekt
zašle zástupce pro ČSFR
Jiří Urbaniec
Brožíkova 10/1105
735 06 Karviná - NM

JOHANNES GRAUPNER · Abt. K · Postfach 1242 · D-7312 KIRCHHEIM-TECK

nejvýše vpravo, který se liší i pístem kratším o 2 mm a vložkou válce o vnějším průměru 16,5 mm proti 14,5 mm u dvou dalších motorů. Válec motoru z hliníkové slitiny je dělený, ve vrchní části se závitkem je kožené těsnění pro kompresní páčku. Ta je vedena ve válci v našroubované bronzové vložce. Motor na snímku uprostřed má pevně nastavený kompresní poměr bez možnosti seřízení kompresní páčkou. Všechny tři motory mají shodné karburace s nádržemi na 9 cm³ paliva. Na průchozím ocelovém šroubu, který je s maticí zakotven v odlitku skříně, je odlitek těla nádrže, na konci je šroubovací klapka spouštění. Samozápalný motor se sáním řízením klikovým hřídelem má křížové (T) vyplachování, zdvihový objem 1,9 cm³ a 2,03 cm³ (motor vpravo), vrtání 12 mm, zdvih 17 mm, resp. 18 mm.

Obr. 3: Perfektně vyrobený samozápalný motor, který mají sběratelé v několika provedeních. Údajně byl motor vyroben pražskou firmou Srp—Štys, proto by měl být znám mezi staršími pražskými modeláři. Klikovou skříň tvoří dvoudílný odlitek z hliníkové slitiny do kokily, oddělené zadní víko je se skříní spojeno závitkem. Dlouhý klikový hřídel je uložen kluzně v pouzdru skříně. Litinový píst má rovné dno, ojnice je obrobena z oceli a vypouzdřena bronzovými pouzdry. Ocelová vložka válce má čtyři kulaté otvory (sací, přefukový a proti sobě výfukové). Je nalísována do zadní části skříně, která má vpředu zevnitř vyfrézovaný přepouštěcí kanál a na povrchu je obrobena do pravidelného tvaru včetně žebírek. Vložka válce je zajištěna dvěma ocelovými čepy. Litinový protipíst má osazení, na které tlačí ocelová matice ovládání komprese, otočná v závitku vložky válce. Proti běžné používané kompresní páčce je zakončena kruhovou přírubou

s vroubkováním po povrchu pro lepší uchopení rukou. Karburace má vrchní část z opracovaného odlitku z hliníkové slitiny, který je našroubován ze zadu do náliktu skříně. Víčko nádrže je z mosazi.

Obr. 4: Dva shodné samozápalné motory jsem dostal od přítele Jiřího Koláře. Vyrobeny byly pravděpodobně ve východních Čechách v 50. či 60. letech pro víceúčelové použití — motor vpravo je vybaven „pípou“ (přerušování přívodu paliva) pro volné motorové modely kategorie F1C. Zpředu má na skříně vyraženo číslo 5, motor vlevo číslo 1. Kliková skříň je odlita z hliníkové slitiny do kokily, v které jsou dvě možnosti odlít patek pro připevnění motoru — motor vlevo má skříň ze stejného typu odlitku a třípatkové uspořádání je odpilováno. Zadní víko je připojeno závitkem. Klikový hřídel je uložen kluzně v tlustém bronzovém pouzdru, které vystupuje vpředu ze skříně. Válec motoru má tlustostěnnou litinovou vložku, v které jsou uvnitř proti sobě vyfrézovány dva přepouštěcí kanály, z obou stran jsou pak výfuková okna. Válec je spojen závitkem s klikovou skříní, na něm je našroubována hlava s chladicími žebry. Motor na snímku vlevo má zlatě eloxovanou hlavu válce. Píst je z oceli s mírně vypuklým dnem, protipíst je z hliníkové slitiny. Ojnice je celá z bronzu. Samozápalný motor má sání řízené klikovým hřídelem a křížové vyplachování, zdvihový objem 2,45 cm³ (vrtání 13,0 mm, zdvih 15,8 mm).

Obr. 5: Samozápalný motor měl vzor v poválečných „dieselech“ ze Sovětského svazu, nebo tam byl možná i vyroben. Kliková skříň má střední část obrobenu z kusu hliníkové slitiny, zespodu má vypouštěcí otvor se šroubem. Přední část skříně, tvořící zároveň nádrž, je připojena

zřejmě závitkem. Klikový hřídel je uložen kluzně v přední části skříně. Zadní víko s třemi patkami pro připevnění motoru k modelu je spojeno se střední částí skříně čtyřmi šrouby M3. Ocelový válec je vyroben z kusu včetně příruby a chladicích žebírek, přepouštěcí kanály z obou stran a trubka karburace zpředu jsou k válci na tvrdo připajeny. Dlouhý litinový píst s rovným dnem má na bocích kulatý přepouštěcí otvor, velmi dlouhá ojnice obrobena z oceli má bronzová pouzdra. Protipíst je z hliníkové slitiny stejně jako hlava válce. Karburace je spojena hadičkou s nádrží a je vybavena klapkou pro spouštění a zastavení. Samozápalný motor má sání řízené pístem a křížové (T) vyplachování, zdvihový objem 3,8 cm³ (vrtání 15 mm, zdvih 21,5 mm).

Obr. 6: Velký samozápalný motor je téměř určitě z dílny Gustava Buška. Byl vyroben ve více kusech, známé jsou tři exempláře. U tohoto motoru potřebuji spíše ověřit údaje, kdy byly tyto motory vyráběny — odhaduji v letech 1945 až 1950. Kliková skříň je odlita z hliníkové slitiny do pisku, s odděleným předním víkem s třemi šrouby M3. Klikový hřídel je uložen kluzně v předním víku. V litinové vložce válce o tloušťce stěny 3,6 mm je zespodu vyfrézováno celkem šest přepouštěcích kanálů, výfuk má tři plochá okna. Nad výfukem je vložka osazená na tloušťku stěny 1,8 mm a na ní je nasunuta hlava válce z elektronu. Ta je připevněna čtyřmi dlouhými šrouby M3 do klikové skříně. Ocelový píst má kuželové dno, protipíst je z hliníkové slitiny stejně tak jako ojnice, která má bronzové pouzdro na klikovém čepu. Samozápalný motor má sání řízené klikovým hřídelem a centrální vyplachování, zdvihový objem je 5 cm³ (vrtání 18,3 mm, zdvih 19,2 mm).

2. Každý člen ZMoS je povinný:
- a) dodržiavať stanovy ZMoS a všetky normy upravujúce zásadné otázky činnosti ZMoS
 - b) riadne a včas platiť stanovené poplatky
 - c) čestne a zodpovedne vykonávať zverené funkcie v ZMoS
 - d) hospodárne nakladať s užívaným majetkom ZMoS
 - e) propagovať základné zásady modelárstva a súťaživosť v zmysle fair-play.

Článok V — Zväzové ocenenia

1. Za aktivitu, za úspechy dosiahnuté v rozvoji organizácie ZMoS, vo výchove, výcviku, v športovej a inej činnosti môže ZMoS udeľovať jednotlivcom i kolektívom zväzové vyznamenania.
2. Podrobnosti určí osobitný predpis.

Článok VI — Disciplinárne konanie

1. Za porušenie stanov, neplnenie členských povinností, za hrubú nedisciplinovanosť znevažujúcu dobré meno ZMoS, za nedodržanie bezpečnostných predpisov, môžu orgány ZMoS svojmu členovi uložiť tieto disciplinárne opatrenia: napomenutie, pokarhanie, pozastavenie činnosti, odvolanie z funkcie, zrušenie členstva v ZMoS, vylúčenie zo ZMoS
2. Disciplinárne šetrenie koná spravidla trojčlenná komisia určená vedením klubu, ktorého je disciplinárne šetrený členom. O uložení disciplinárneho opatrenia, napomenutia alebo pokarhania môže rozhodnúť výbor klubu. O pozastavení činnosti, odvolaní z funkcie, zrušení členstva a vylúčení zo ZMoS rozhoduje členská schôdza klubu 2/3 väčšinou prítomných členov, na návrh výboru klubu.
3. O začatí disciplinárneho šetrenia a uložení disciplinárneho opatrenia môže rozhodnúť aj vyšší orgán ZMoS, ak disciplinárne šetrený je jeho členom alebo nižší stupeň je zámerne nečiný.
4. Vylúčenie je mimoriadnym spôsobom zániku členstva, ktorého možno použiť len pri mimoriadne závažnom porušení členských povinností, modelárskej cti a spoločenskej morálky. O vylúčení rozhoduje konferencia modelárskeho klubu, a to na návrh rady klubu, sekcie ZMoS a predsedu ZMoS. Proti rozhodnutiu o vylúčení má člen právo sa odvolať k príslušnej kontrolnej a revíznej komisii ZMoS.
5. Proti uloženiu disciplinárneho opatrenia sa postihnutý má právo odvolať, a to k vyššiemu orgánu do jedného mesiaca od oznámenia uloženia disciplinárneho opatrenia. Proti rozhodnutiu o zrušení členstva v ZMoS a o vylúčení zo ZMoS sa môže postupne odvolať až k najvyššiemu orgánu ZMoS. Až do rozhodnutia vyšším orgánom zostáva prvotné rozhodnutie v platnosti.

Článok VII — Organizačná výstavba ZMoS

- ZMoS je celoslovenská organizácia budovaná na územnom princípe a rešpektovaní federatívneho usporiadania štátu. Článkami organizačnej výstavby ZMoS sú:
- Klub leteckých modelárov Slovenska
 - Sekcia raketových modelárov Slovenska
 - Sekcia lodných modelárov Slovenska
 - Spoločnosť plastických modelárov Slovenska
 - Združenie klubov železničných modelárov Slovenska
 - Sekcia automobilových modelárov Slovenska

Článok VIII — Orgány ZMoS

- celoslovenská konferencia ZMoS (všetkých odborností)
 - celoslovenská konferencia jednotlivých odborností
 - predsedníctvo ZMoS (Rada)
 - odborné komisie (klub, sekcie, spoločnosť, združenie)
 - kontrolná a revízna komisia
1. Celoslovenská konferencia je najvyšším orgánom ZMoS. Koná sa podľa kľúča stanoveného predsedníctvom ZMoS raz za 4 roky. Celoslovenská konferencia ZMoS:
- a) prejednáva správu predsedníctva o činnosti a stave rozvoja ZMoS a správu kontrol-

- nej a revíznej komisie ZMoS
- b) určuje ciele a hlavné úlohy ZMoS
 - c) schvaľuje ciele a hlavné úlohy ZMoS
 - d) volí predsedu ZMoS
 - e) potvrdzuje členov kontrolnej a revíznej komisie ZMoS
 - f) uznáva sa o zániku ZMoS a zložení likvidačnej komisie
- K platnosti uznesenia konferencie je potrebný súhlas najmenej 2/3 väčšiny prítomných delegátov.
2. Predsedníctvo ZMoS je najvyšším orgánom medzi zjazdami. Tvoria ho predsedovia jednotlivých odborných komisií a predseda národného modelárskeho zväzu, ktorí sú volení na 4 roky. Zasadá podľa potreby, najmenej však 1x do roka.
- Predsedníctvo ZMoS:
- riadi a zabezpečuje činnosť medzi zjazdami, ktorým zodpovedá za vykonanie prijatých opatrení,
 - prijíma zásadné smernice a opatrenia týkajúce sa koncepcie a rozvoja modelárstva v ZMoS
 - organizuje, riadi a ekonomicky zabezpečuje vrcholový, výkonnostný a masový modelársky šport vrátane reprezentácie SR
 - riadi hospodársku činnosť v organizáciách, ktorých je zriaďovateľom alebo ktoré získal iným spôsobom.
3. Predseda ZMoS zastupuje zväz navonok a riadi činnosť predsedníctva.
4. Celoslovenské konferencie modelárskych odborností sú najvyššie národné orgány jednotlivých modelárskych odborností. Sú zvolávané odbornými komisiami modelárskych odborností najmenej 1x za 4 roky, a to podľa kľúča stanoveného odbornými komisiami (vedenie odborností).
- Celoslovenské konferencie:
- a) prejednávajú správu odborných komisií o činnosti a stave odbornosti
 - b) určuje ciele a hlavné úlohy odbornosti
 - c) volia členov odborných komisií odbornosti, jej predsedu a jedného člena do KRK ZMoS
 - d) rozhodujú o všetkých otázkach odbornosti, ak nimi nepoveria odbornú komisiu.
5. Národné odborné komisie sú výkonné koordinačné orgány jednotlivých modelárskych odborností. Rozhodujú o všetkých odborných otázkach v súlade s úlohami danými národnými konferenciami modelárskych odborností.
6. Základným článkom organizačnej štruktúry ZMoS v obciach a mestách sú modelárske kluby, ktoré združujú modelárov spravidla podľa ich odbornosti. Tieto kluby po odbornej a metodologickej stránke podliehajú odborným komisiám (klubu, sekcii, združeniu, spoločnosti).
- Činnosť modelárskeho klubu riadi jeho rada v čele s predsedom, volená na 4 roky členskou schôdzou, a to tak, aby v nej boli zastúpené všetky odbornosti...
 - Členská schôdza je najvyšší orgán modelárskeho klubu. Schádza sa podľa potreby na podnet rady klubu.
- Rozhoduje o všetkých otázkach súvisiacich s činnosťou klubu, ak niektorými kompetenciami nepoverila rada klubu.
- Modelárske kluby:
- v rámci svojej pôsobnosti organizujú rozvoj modelárstva
 - organizujú vlastné súťaže, výstavy a propagačné vystúpenia s modelárskou tematikou
 - v rámci družobných stykov spolupracujú s obdobnými organizáciami v zahraničí
 - riadia hospodársku činnosť v organizáciách, ktorých sú zriaďovateľmi, alebo ktoré nadobudli iným spôsobom
7. Pre zabezpečenie činnosti, najmä koordinácie, môžu si odbornosti vytvárať na rôznych úrovniach koordinačné rady odbornosti a prenášať na ne niektoré právomoci.
8. Na úrovni ÚV ZMoS je zriaďovaný sekretariát, ktorý zaisťuje administratívno-technickú činnosť zväzu. Činnosť sekretariátu riadi tajomník zväzu podľa rozhodnutia predsedu a predsedníctva ZMoS.
9. ZMoS v paritnom zastúpení s Českomoravským modelárskym zväzom (CMMoS) vytvára Česko-Slovenský modelársky zväz (CSMoS), ktorý českých a slovenských modelárov reprezentuje v medzinárodných or-

ganizáciách, stará sa o štátnu reprezentáciu a plní ďalšie úlohy zakotvené v jeho stanovách.

10. Kontrolná a revízna komisia ZMoS je nezávislý kontrolný orgán ZMoS ktorý:
- kontroluje dodržiavanie stanov ZMoS a ďalších zväzových predpisov
 - kontroluje hospodárenie s majetkom zväzu
 - kontroluje otázky členskej evidencie a platenia členských príspevkov, preveruje pripomienky, námety a sťažnosti k činnosti národných modelárskych orgánov a organizácií
 - rozhoduje o odvolaní členov proti rozhodnutiu orgánov národných modelárskych organizácií, o veciach členských a disciplinárnych
- Kontrolná a revízna komisia ZMoS volí zo svojho stredu predsedu a podpredsedu. Predseda KRK sa zúčastňuje zasadani predsedníctva ZMoS s hlasom poradným.

Článok IX — Právne postavenie a majetok ZMoS

1. Právnu subjektivitu majú:
- modelárske kluby ZMoS (základné org. články)
 - ZMoS a jeho odbornosti v ňom združené
 - hospodárske zariadenia ZMoS od dňa zapísania do podnikového registra.
- Predsedníctvo ZMoS môže priznať právnu subjektivitu i iným orgánom a organizáciám ZMoS.
2. Majetok ZMoS tvoria hmotné a finančné prostriedky získané z:
- členských príspevkov
 - klubových príspevkov
 - športových a spoločenských podujatí
 - hospodárskej činnosti
 - dotácií, darov, reklám a iných zdrojov.
- S týmto majetkom nakladajú modelárske kluby (základné články) a ostatné orgány ZMoS samostatne — s výnimkou účelových dotácií a príspevkov štátnych či iných orgánov.
- Jednotlivé organizačné stupne ZMoS sú oprávnené vykonávať hospodársku alebo inú zárobkovú činnosť.
- Finančné prostriedky ZMoS a jeho organizačných stupňov sú vedené na zvláštnych účtoch u príslušných peňažných ústavov. Pri hospodárení s majetkom sa riadia obecné platnými právnymi predpismi a rozhodnutiami ZMoS.
- Pri zrušení niektorého organizačného stupňa alebo hospodárskeho zariadenia ZMoS o jeho majetku rozhodne najbližší vyšší organizačný stupeň ZMoS.
- Za záväzky zaniknutého organizačného stupňa ZMoS jeho vyššie orgány nezodpovedajú.

Článok X — Spoločné ustanovenia

1. V mimoriadnych prípadoch medzi dvomi konferenciami ZMoS volí predsedu alebo tajomníka predsedníctva ZMoS.
2. Každý organizačný stupeň ZMoS je oprávnený rozhodnúť o počte platených funkcionárov a pracovníkov svojho orgánu.
3. Jednotlivé organizačné stupne ZMoS podľa daných potrieb volia zo svojich členov ďalších funkcionárov (napr. sekretára, pokladníka apod.).

Záverčné ustanovenia

1. ZMoS má právo používať svoj členský preukaz, vlajku, zástavu, znak, odznaky a pečiatky so svojim názvom a znakom.
2. ZMoS zanikne, ak sa na tom uznesie celoslovenská konferencia všetkých odborností, najmenej 2/3 väčšinou hlasov všetkých delegátov.
3. Pri zániku ZMoS vykoná likvidáciu jeho majetkovej podstaty likvidačná komisia ustanovená celoslovenskou konferenciou všetkých odborností. Úhrada likvidačných nákladov sa uskutoční z aktívnych prostriedkov likvidácie. Zvyšok majetku sa použije na dobročinné účely, ktoré súvisia s modelárstvom.
4. Stanovy schválila celoslovenská konferencia ZMoS, ktorá sa konala dňa 16. júna 1990 v Bratislave.
5. Tieto stanovy nadobúdajú účinnosť dňom schválenia Ministerstvom vnútra a životného prostredia Slovenskej republiky.

Memoriál Jiřího Smoly 1990

se létá v neděli 2. září na letišti Aeroklubu Kladno. Vypsány jsou soutěže v těchto kategoriích:

CO₂ — soutěžní modely, odpovídající platným stavebním a soutěžním pravidlům ČSFR.

CO₂ polomakety — soutěž zmenšenin skutečných letadel

B1 — rámcová soutěž modelů na gumu podle pravidel ČSFR

F1A samokřídla — soutěž větroňů odpovídajících pravidlům pro kategorii F1A, ale bez VOP

Aktivní účastníci soutěže budou mít možnost využít služeb servisu pro motory Modela CO₂, který již tradičně zajišťují pracovníci výrobního závodu.

Přihlášky na korespondenčním lístku, v nichž uvedte celé jméno, příjmení, věkovou skupinu (nebo rok narození), klubovou příslušnost (není podmínkou), úplnou zpáteční adresu a kategorie, v nichž hodláte soutěžit, zašlete do 29. srpna na adresu Redakce Modelář, Jungmannova 24, 113 66 Praha 1. Přihlášky nebudeme potvrzovat, nevyžadujeme ani zaslání vkladů (žáci létají zdarma, nevydělávají činní za 5 Kčs, ostatní za 10 Kčs) — budeme je vybírat přímo na letišti při prezentaci.

Program 11. ročníku
Memoriálu Jiřího Smoly

Letiště Aeroklubu Kladno
Neděle 2. září 1990

8.00 až 9.00 prezentace soutěžících

9.00 zahájení soutěže

9.30 až 13.30 soutěžní lety

9.30 až 10.30 hodnocení polomaket CO₂

13.30 předvádění zajímavých modelů

14.30 vyhlášení vítězů

Pořadatelé nemohou zajistit dopravu ani ubytování soutěžících či jejich doprovodu. Sifonové bombičky si zajišťují soutěžící.

Aeroklub Benešov
vás zve na

LETECKOU POUŤ

Sobota 15. 9. 1990: Předvádění obřích modelů letadel a létajících zajímavostí

Neděle 16. 9. 1990: Tradiční setkání obřích modelů letadel, letecké ukázky

Po oba dny: Vyhlídkové lety, soutěže pro děti, kolotoč, střelnice, občerstvení
Letiště Aeroklubu Benešov v Bystřici u Benešova

Začátek vždy v 9.30 hod

V neděli 16. 9. je zajištěna kyvadlová autobusová doprava od nádraží ČSD v Benešově



Dokonalý servis

V Modeláři 2/1987 jsem se dočetl, že motory Modela junior 2 chytají na křivý pohled. S uvedeným výrokem naprosto souhlasím: spustit tento motor do 30 až 60 s není problém, a pokud je teplý, je to ještě snazší. Měl jsem už více motorů, ale Junior 2 (vlastním samozápalnou verzí) je nejlepší. Nicméně se mi stalo, že mi u něj praskl klikový hřídel. S vědomím, že jej nejméně měsíc neuvidím, jsem jej odeslal poštou k opravě do Podhořan u Ronova nad Doubravou. Jaké však bylo moje překvapení, když do týdne byl motor zpět perfektně opravený (opravil jej mechanik Mercl). V pátek jsem motor odeslal, a další pátek jsem s ním už létal. Jsem přesvědčen, že závod, který dokáže zajišťovat tak rychle své služby, přičemž má na ně de facto monopol, si zaslouží pochvalu.

S. Král, Moravany

M & H Centrum hledá spolupracovníky a výrobce. Máme zájem o vaše výrobky. Máme zájem o vše potřebné pro modeláře. Svoje nabídky zasílejte na adresu: Pavel Vraný, Poste restante, pošta 9, 190 00 Praha 9

STŠC při SOU Dubňany ve spolupráci s Aeroklubem Kyjov pořádají všeobecnou „Celostátní burzu“ — auto-moto za účasti Mototechny, leteckého modelářství, elektroniky, prodejní trhy, prodej módních doplňků a kosmetiky, košť vína — prodej sudového vína, burčáku. Na burze proběhne setkání podnikatelů a Aeroklub Kyjov připraví vyhlídkové lety pro veřejnost a uskuteční setkání parašutistů, STŠC zde provede ukázkou ze své činnosti. Burza se uskuteční 23. září 1990 od 7.00—14.00 hod na letišti v Kyjově okr. Hodonín (letiště je u státní silnice Kyjov—Milotice).

M & H Centrum
V sobotu 8. 9. a 22. 9. 1990
se koná

BURZA

modelářských potřeb
8.00—11.00 hod.

Velký sál DK—DP Bubenská
(stanice metra Vltavská)

Od 7.00 hod. prodej stolů.
Možnost rezervace stolů na
adrese: Pavel Vraný, Poste
restante, 190 00 Praha 9

POZOR!! Nová služba: Pokud si zajistíte prodejní stůl na dvou po sobě jdoucích burzách, budete mít na třetí burze stůl zdarma!!

Expedice Modeláře 9/1990 začíná 6. září 1990.

Redakční uzávěrka Modeláře 10/1990 je 16. srpna 1990.

Uzávěrka příjmu řádkové inzerce pro Modelář 10/1990 je 22. srpna 1990 — pro podání inzerátu doporučujeme postup zveřejněný v Modeláři 3/1990.

POMÁHÁME SI

Inzerce přijímá Magnet-press, inzertní oddělení (inzerce Modelář), Vladislavova 26, 113 66 Praha 1, telefon 26 15 51, linka 294.

PRODEJ

- 1 RC model Tony, rozp. 1700 mm, motor 6,5F, nový (1100). Osobní odběr. J. Svěch, ČSSP 8, 353 01 Mar. Lázně
- 2 Pro značný zájem o lam. vrtule rozšiřuji sortiment: 180/100, 200/100 (20), 220/120, 230/120 (25), 280/150 (30), 300/120, 300/150, 300/160, 320/140 (40). Zásilkou nejméně za 100 Kčs vyřídím do tří týdnů. J. Podlipný, Na výšině 12, 466 00 Jablonec n. N.
- 3 Amat. čtyřk. FM příj. s klad. i zápor. impulsem (900), amat. dig. otáčkoměr (600). Koupím RC větroně V2 i mot. model M2. RC soupravu s příslušenstvím. J. Musil, 679 15 Lipovec 132
- 4 Výrobní dokumentaci RC auta Ferrari + materiál na stavbu nebo výměním za 1-kan. RC soupravu + loď. M. Mahudera, Jižní 9, 695 01 Hodonín
- 5 Loď Delfin na 6 monočl. (250). P. Kodým, Smetanova 50, 396 01 Humpolec
- 6 Lam. vrtule 160/155 (15), 180/100, 200/120, 200/140 (25), 260/140 (30), 310/100 (40), třílisté 180/100 (30), 310/100 (50), barvy vrtulí červená, žlutá, modrá, černá a v barvě laminátu, platí stále. R. Sohr, 1. máje 1665, 753 01 Hranice
- 7 Vysílač Acoms AP-440 FM + krystaly (2200), vysílač Acoms Mk.3 + krystaly (1500), prop. čtyřkan. AM na serva Futaba (1200). Koupím kvalitní člun F3V s motorem MVVS 3,5. Ing. I. Rozsypal, Pustiměř. Prusy 240, 683 21 Pustiměř
- 8 Zahraniční knihy a plány historických lodí a starší plány z obou řad Modelář. Seznam proti známce. J. Šefer, Pekárenská 2391, 438 01 Zatec
- 9 RC soupr. Simprop AM7, příj. 7- a 3-kan., 4 serva, zdroje NiCd (4500). Simprop AM4, 2 serva, zdroje (2800). I. Šebesta, Nerudova 1227, 589 01 Třešť
- 10 Nový HP 61FRC Gold Cup ABC + výfuk (2500), nový HB 61 Best. Nr. 1531 (1500), lam. trup na 10 cm³ Cap-20 (400). F. Valentín, Solivarská 27, 821 03 Bratislava
- 11 Graupner/JR MC-16 s bohatým vybavením pro špičkové létání F3A — informace proti známce. R. Poledník, Osvobození 821, 735 14 Orlová 4
- 12 Čtyřtáct žhavík 20 cm³ a benzín. 50 cm³ s bezkon. zapal. A. Jandoušek, Hlíný 1324/147, 017 01 Pov. Bystrica
- 13 Uhlíkovou tkaninu. J. Soubusta, Horecká 806, 468 22 Železný Brod
- 14 Kity Novo, seznam za známku. L. Jekl, Leninova 2, 664 91 Ivančice
- 15 RC soupr. Modela 4 AM + 4 miniserva M30 (3900). Kyosho 240 + 2x převodovka s vrtulí + 3 sady sintr. NiCd 7x 1,2 Ah + 7x 0,7 Ah + příslušenství el. letu (1900). Balza růž. tl. — končí. L. Čermák, 463 44 Sychrov 25
- 16 Větší množství vláček H0, seznam za známku. T. Horák, Píseňská 95, 250 01 Brandýs n. L.
- 17 Nová serva Acoms AS-3 — 5 ks, Tiger S15 — 6 ks s kon. Futaba Robbe (po 550). J. Ditrych, Odlehlejší 61, 190 00 Praha 9
- 18 Cvičný RC model na 1,5 až 2,5 cm³, dvoje křídla, zalétaný (300), RC polomaketa Fokker E.III na 1,5 až 2,5 cm³, nová (300). Ing. S. Kolena, MPČL 3170, Juh III, blok Venuša, 058 01 Poprad
- 19 Motory Raduga 10 RC + RC karb. + tlumič — nepoužívané (600), CO₂ (100) vč. náhr. dílů. M. Hanzl, Dražnerova 137, 463 11 Liberec, tel. 261 93
- 20 Plánky RC modelů, kabiny, vrtule, dmychadlo, videofilmy s modelářskou tematikou. Pište o kataloog na adresu: P. Bosák, Zahradní 731/III, 339 01 Klatovy
- 21 Plány a dokumentaci k letadlům v M 1:24 (profilu trupu a křídla 1:20, 1:12, 1:8) H. Tempest 1 — VI (160), H. Typhoon I — II (150), S. Spitfire Mk. IX a XVI (100), Messerschmitt Bf 109 E-3 (E-4) (100), FW 190 E-3 (A-8) (100), D.H. 98 Mosquito Mk. II, IV, VI, (150), P-51 D (140), M 1:19 (M 1:24, 1:18, 1:9) P-47 D Thunderbolt (140), M 1:48 (M 1:20, 1:12, 1:8) Messerschmitt Me A 1 a (70). Knihu The Last of the Eagles — J. R. Beaman (podklady na Me 109 F, G, K1 (250). Ing. J. Ludvík, Klenova 2, 831 01 Bratislava

- 22 Anglické plány na maketu Mosquito 2x 6,5 cm³ + plexi kabina (90), 15 litrů metanolu (1 litr po 50). J. Lešetický, Malostranské n. 15, 118 00 Praha 1
- 23 El. motory SmCo 7, 10, 20 článků, levně. Novou RC Modela 6 AM + 2 serva. R. Neužil, Bachmačská 31, 701 00 Ostrava, tel. 069 211713 po 15 h.
- 24 Konstrukční plány amatér. letadla MiniMax — viz L+K 7/87. L. Zágiba, V. února 37, 370 05 České Budějovice
- 25 Svázané ročníky 1985 až 1989 — modrá vazba (1 ročník za 90). Z. Novotný, Novodvorská 1096, 142 00 Praha 4, tel. 472 36 97
- 26 Mot. Rossi R15 Normale — nový + 3 ks žhav. vložky + vana + brzda vrt. Osaz. desku digit. voltm. ADM 2001 (vým. za RC soupr., serva, kompl. elektropohon apod. možná). S. Chvála, Krupská 3083, 100 00 Praha 10, tel. 782 10 62
- 27 Nesestavené kity letadel a bojové techniky 1:72 a 1:35 japonských firem. D. Vild, Trávníčkova 1776, 155 00 Praha 5
- 28 Časopisy Letecký modelář a Modelář nekompletní i kompletní ročníky 1950—1986. Seznam proti známce. J. Čihák, 25. února 57, 357 33 Loket nad Ohří
- 29 Nová serva Robbe — 2 kg (550), S14 — 3,3 kg (650), přísl. (50). Novou 4014 Graupner JR Modulsystem (9000), moduly, NiCd, Novou D4 Gr/JR, 2 funkce (2200). J. Benč, Lesní 515, 364 61 Teplá
- 30 Zásilkový prodej modelářských výrobků ty Robbe-Futaba: serva (od 535), kompletní 2-kanálová sůprava Futaba Attack (2600), katalog Robbe 90 novinky (85), katalog Robbe 90 so všemi výrobky (285). Ing. F. Šustek, Duklianských hr. 12/15, 911 05 Trenčín
- 31 Soupravu Modela 27 FM + 2x servo AS-5, vypínač, aku Panasonic (3500). Serva FP-S28, 2x AS-5, FP-S29, FP-S7, Robbe RS-20 (po 500). Ing. Šindelka, Buzulucká 305, 415 03 Teplice 3
- 32 Faraon (600), Saper 13 (300). Stavebnice Saper 13 (130). P. Vojtek, Poděbradova 96, 701 00 Ostrava 1
- 33 Mod. QB 20 nový, QB 20 lét. (450, 350), cvič. mod. na 10 (550), Raduga 10 + karb. Mikro nový, nelet. (650), MVVS 3,5 GFS RC s tlum. (450). Modela 6 — vys., příj., výp., pouzdro s NiCd, 3x FP-S12, 1x FP-S7 (2900). Polotov. Akro (70). Žhav. bat. 2NKN24 s kab. (100), 10 ks plast. vrt. 280/175. R. Balajka, Mladcová 251, 760 01 Zlín
- 34 RC vrtulník Hughes 500E, mechanika Helix, hlava GH (3500), motor HP10 (1600) perfektní. Z. Hančík, Benešovo nábřeží 3716, 760 01 Zlín
- 35 Futaba MAG s modelom Magic komplet, letuschopné + pil. výcvik. D. Mihalides, 049 15 Švitice

KOUPĚ

- 36 Perfektní stavební plány A0 nebo A1 na stavbu funkčního modelu sov. tanku T-72. P. Soukup, 338 07 Kažet 158
- 37 Staveb. kutru Scheweningen 3 od VD Igra nebo alepsch plánek. Z. Pejchar, VÚ 4961, 381 01 Č. Krumlov
- 38 Převodová kola do serv. Acorns. L. Kubec, Kotelná u Váhy, 517 41 Kostelec n. O.
- 39 Kvalitní stavební výkres na RC maketu Piper Cub L-4 na motor 10 cm³, balu 2 až 5 mm jakékoliv množství — platí stále. M. Lukeš, 273 08 Pchery 275
- 40 Pistoli Aerograf a Hurricane-Smár — i zvlášť. V. Pospíšil, Železničářská 1735, 470 01 Česká Lipa
- 41 RC soupravu Modela 6 AM 27 (FM) i bez serv. V. Kroupa, Třeboňská 221, 378 16 Lomnice n. L.
- 42 Knihy o lodích 2. svět. války s barevnými schématy. Platí stále. Hotek, Václavská 14, 120 00 Praha 2, tel. 29 05 92
- 43 Zachovalou dvoukanálovou RC soupravu. J. Horných, 533 71 Horní Rožet 205
- 44 Kláves. ovlad. panel — 10, kol 6150 — 20, 6140 — 20, 6620 — 12, 6610 — 12, 6510 — 5 ks, žárovka + vodiče vhodné na návěstidla, staveb. nebo hotové nádraží, budovy + jiné, případně jiný materiál na stavbu kolejíště TT, jen 100% stav — nabídněte. P. Adamuška, Havlíčkova 401, 768 61 Bystřice pod Hostýnem
- 45 Barvy Humbrol řady HB, HG, HU, HF, Humbrol č. 49 a plán let. lodí Hornet. L. Čermák, 691 12 Boleradice 195
- 46 Čas. Domáci dílna roč. I—VI, IX, XVII, XVIII. Dále sháním výkresovou dokumentaci na funkční parní strojek. Uveďte cenu. S. Vacek, Střekovská 1344, 182 00 Praha 8
- 47 Mabuchi 550 nebo 540. J. Pešán, Dolní Požáry 18, 257 42 Křanice
- 48 Plastické stavebnice parních lokomotiv a modely lokomotiv ČSD na TT (vše nepoškozené). P. Vojtěšek, Bohutín 135, 789 62 Olšany
- 49 RC soupravu Mags, nová serva Futaba skl. tkaninu 30 a 110 g/m², lodní vrtule na FSF, 3,5 tahový karbur. a čistě vzduchu na MVVS 3,5, mikroserva, RC Porsche Tamiya. P. Jenka, 542 42 Pílníkov 346
- 50 Staré motory s jiskř. svíčkou MVVS z let 1954 až 58 a další historické motory, plány motor. modelů do r. 1955, zahraniční publikace o motorech. Knihy Anochin: Jak dělat modely z papíru. Procházka: Už

to jezdi, létá, pluje. K. Řehák, Zavadilka 780, 551 01 Jaroměř

VÝMĚNA

- 51 Časopisy Motoristická současnost ročníky 71 až 79 a Svět motorů ročníky 73 až 82 za časopisy Modelář ročníky 80 až 90. M. Karáňák, Inovecká 50, 949 01 Nitra
- 52 Výměním kvalitní plány válečných lodí, plachetnic, letadel, současných i z II. sv. války, dále vystřihovací modely letadel a lodí za jiné plány nebo modely letadel. Z. Bujnowicz, E. Gierczak 4A/12, 75-333 Koszalin, Polsko

RŮZNÉ

- 53 Vyrábím modelářskou překlíčku tl. 2, 3, 4 mm, rozm. přibl. 30x30 cm. Cena: 2 mm — 5,80 Kčs, 3 mm — 9,80 Kčs, 4 mm — 11,80 Kčs. Zasilám pouze na dobírku, min. odběr za 3 Kčs + poštovné. S. Jedinák, Fučíkova 905, 473 01 Nový Bor

PRODEJ

- 54 RC soupravu Robbe Terra FM Modul, 52. k. Vysilač 7-kan. s reverz. a přep. vel. výchylek, 1 přijímač 4-kan., přijímač 7-kan. + serva podle dohody. T. Vitek, Mračnická 1055/4, 102 00 Praha 10, tel. 792 43 87
- 55 OS 120 FS (čtyřtakt 20 cm³) + 5 vrtulí dřevěných + 2 vrtule plast. (Graupner) + náhr. svíčka + durál. mot. lože (6500). M. Květoň, V násypu 3, 152 00 Praha 5, tel. 54 58 51
- 56 Acorns AP-440 FM vys. + příj., 2 páry krystalů, serva Acorns. Ing. P. Námec, U parku 551, 739 21 Paskov, tel. (068) 954 71
- 57 Nesest. kity 1:72, sbírka Čs. letectvo, 44 ks, v celku. Koupím kolejiwo Pliz TT. P. Kulovaný, Kuželova 571, 199 00 Praha 9
- 58 Barevná Mikalenta žlutá, červená, modrá, pruhy 120x30 (8), výlisky polystyrenových křidel na vě-

troň rozpětí 2 m, hloubka 210 mm, profil E205, sada 4 kusy (50). Na elektrolet s motorem 540—550: unašeč vrtule + vrtule + kužel komplet (45), samotný unašeč na elektrolet (25), unašeč na elektrolet i se sklápěcí vrtulí komplet (70), samotný unašeč na sklápěcí vrtulí (35). K. Kotelenský, Vladimířská 2459, 440 01 Louny

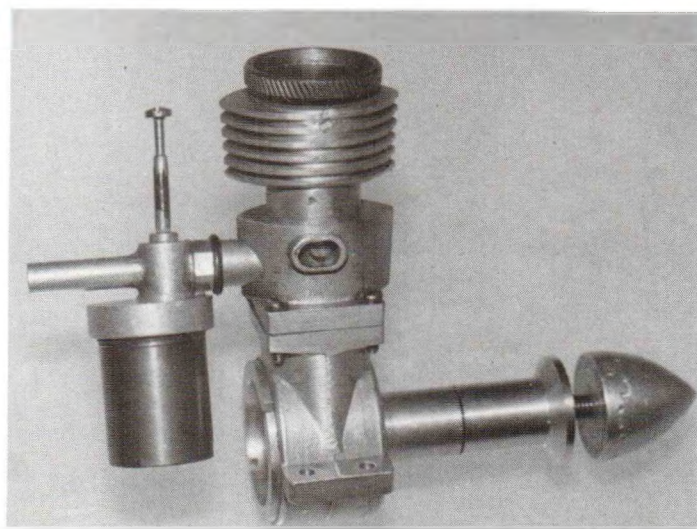
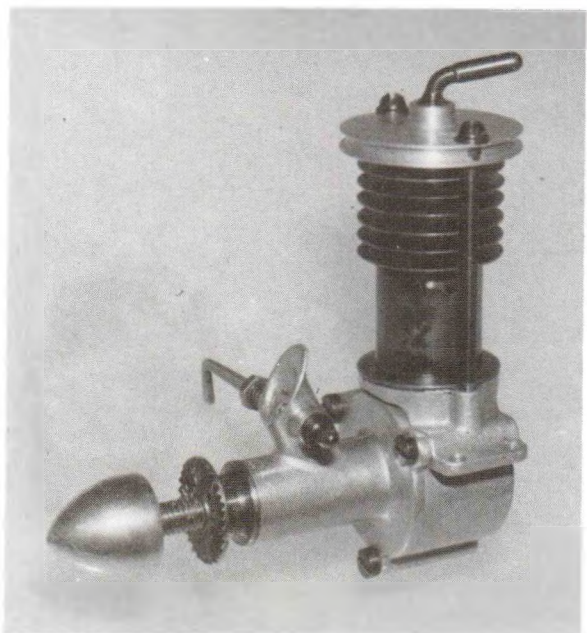
- 59 RC soupravu Varioprop: vys. 4-kan. + příj. 3-kan. + NiCd + 4 serva + nabíječ (1500), MVVS 2,5 GF po záběhu (350), 2,5 GR (200). R. Kostka, Privody 95, 277 16 Všetaty
- 60 Špičkový automotor 3,5 Mondial Pro, hodinu jetý (3100), kopii podvozku Kyosho 4WD 1:8. ozub. řemeny, volnoběžky (2800). Koupím elektro buggy 4WD. Z. Židek, Volyňská 72, 783 86 DI. Loučka
- 61 Nové startéry 12 V/65 W (250), lam. karos. Ferrari 308 GT (100). J. Myška, 503 61 Lovčice 207
- 62 Zalátaný RC akrobat QB-20H2, digitální otáčkoměr (800), NiCd aku. 4,5 V (250), jap. časovač na dodávku paliva (200). Ing. B. Řehák, Plšková 14, 135 00 Brno
- 63 Čtyřkan. soupr. Graupner E8 SSM, vše pro elektrolet. Mot. Geist 30 s kob. 6, 11 a 14 z., Astro 40 příj. s mod. F3E. Serva Futaba 18 g, regul. Graup. Profi 50 A, aku 1,2 Ah Cut Off. Modely pro 7 i 10 čl. spinače, motory, převody, vrtule, seznam proti známce. P. Husták, 25. února 41, 549 01 Nové Město nad Metují
- 64 Hydroplán Čochánek s motorem MVVS 2,5 zaběhnutým, vypínač, 2 serva, zalátaný, nevyužitý, vše vmontováno (2000). J. Vaňhara, Talichova 3859, 767 01 Kroměříž
- 65 Lockheed YF-12 (Italeri 1:48), B-25 B/C (Italeri 1:72) Nieuport 17/C, S.E. 5a, B-26 A Peashooter (Revell 1:72), Avro Vulcan (Revell 1:96), barvy Humbrol a Revell — nepoužité, katalogy firem Tamiya, Revell, Matchbox, Italeri, Fujimi — vše 1989. J. Kyzour, Tyršova 469, 397 01 Písek
- 66 Jednakan. amat. neprop. RC soupravu vč. serva (590), 3-kan. amat. neprop. RC soupravu vč. 6 serv (1500). J. Hirman, Krásnohorská 19, 323 11 Pízeň
- 67 Třicet ležatých výstav. skříněk 70x100 cm vhod. pro výst. pl. mod., 40 Kčs/ks. Svazarm, LMK Drozdov, 267 61 Cerhovice

СОДЕРЖАНИЕ / INHALT / CONTENTS

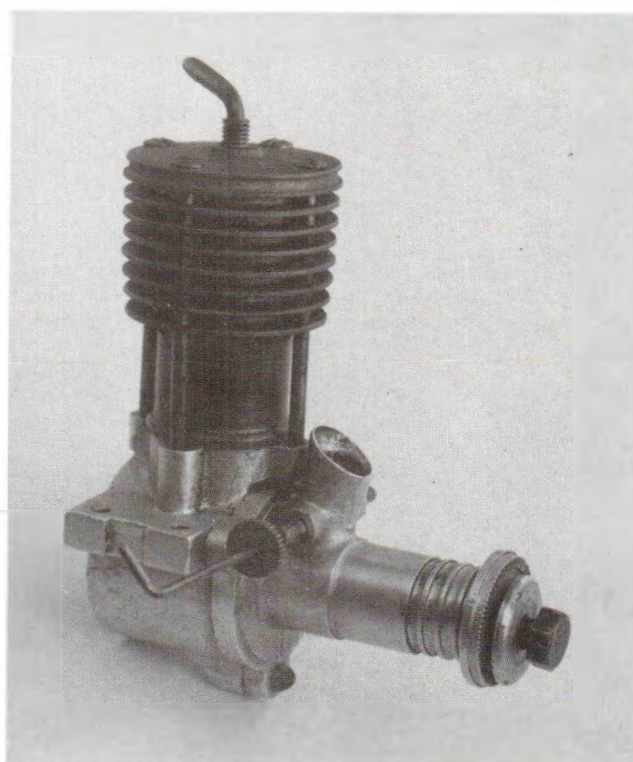
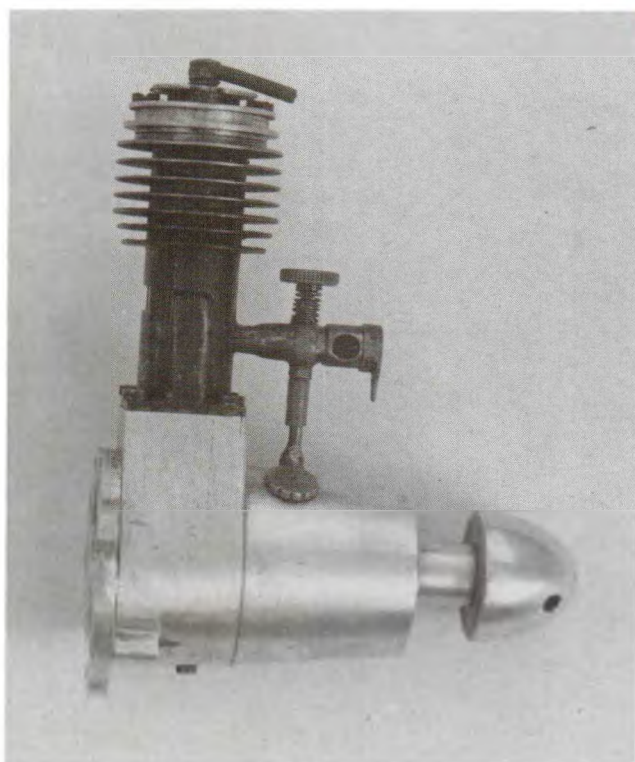
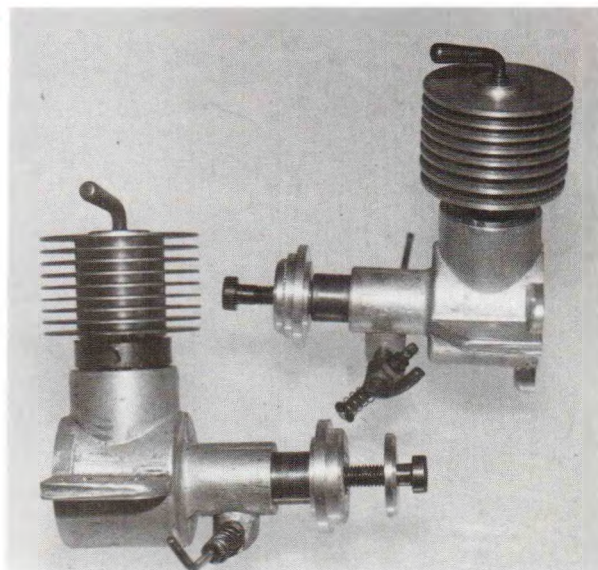
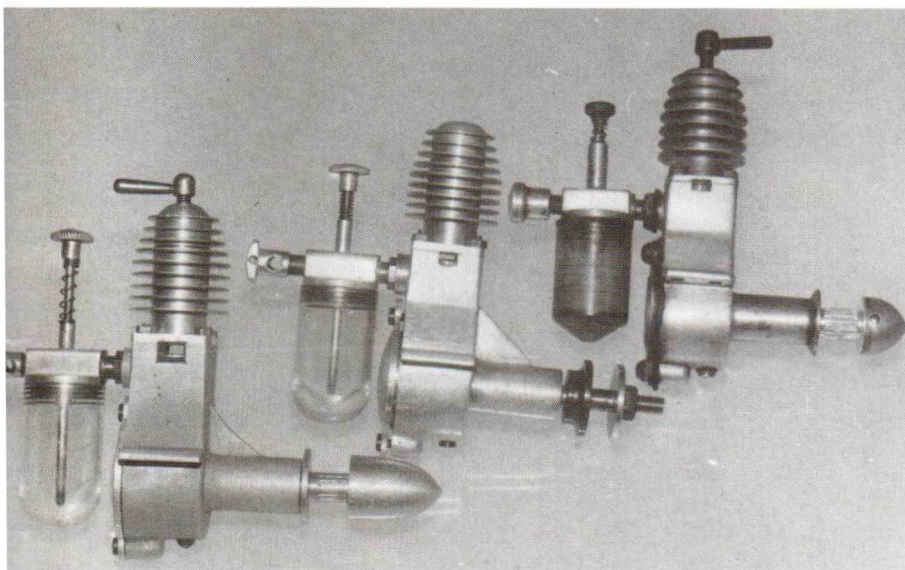
Вступительная статья 1 ● Кодекс чехословацких моделистов 2, 3, 30 ● Простые планеры Яя и Пая 4, 5 ● Планер АЗ Пионер III 6, 7 ● Учебная модель на CO₂ Фердик 7 ● Магнитоуправляемая модель категории F1E-X Малы Лоуда 8, 9 ● Модель F1A Т. Баймера 9 ● Р/управляемый планер для парения на склоне Орка 10, 11 ● Постройка моделей исторических кораблей 12 ● Модели автомобилей на CO₂ 13 ● Авиационная техника: Советский штурмовик Су-25К 14, 15 ● Спортивный Р/управляемый биплан Претты 16, 17 ● Весенняя ярмарка в Лейпзиге 18 ● Последние паровозы ряда 354.1 19-21 ● Чемпионат мира по космическим моделям 22, 23 ● Большой приз Модели 24 ● Спортивные обозрения 24-28 ● Объявления 31, 32 ●

Leitartikel 1 ● Statut der tschechoslowakische Modells 2, 3, 30 ● Zwei Wurfgleiter für Jungen Jája und Pája 4, 5 ● Wurfgleiter A3 Pionyr III 6, 7 ● Schutfluggmodell mit CO₂ Motor Ferdik 7 ● Magnetgesteuert Hangfluggmodell der F1E-X kategorie Malý Louda 8, 9 ● Model der F1A kategorie des T. Weimer 9 ● RC Hangsegelfluggmodell Orca 10, 11 ● Bau der Modelle der historische Schiffe 12 ● CO₂ Automobile 13 ● Flugtechnik: Sowjetisch Schlachtfflugzeuge Su-25K 14, 15 ● RC Sportdoppeldecker Pretty 16, 17 ● Leipziger Frühlingsherbstmesse 18 ● Letzte Lokomotiven des Serie 354.1 19-21 ● Weltmeisterschaft der Raumfluggmodelle 22, 23 ● Grand-Prix Modela 24 ● Sport und Nachrichten 24-28 ● Anzeigen 31, 32 ●

Editorial 1 ● Czechoslovak modeler's rules 2, 3, 30 ● Jája and Pája — simple chuck gliders 4, 5 ● Pionyr III — an A3 glider 6, 7 ● Ferdik — a CO₂ powered primary model 7 ● Malý Louda — a F1E-X glider with magnet steering 8, 9 ● T. Weimer's F1A model 9 ● Orca — a slope soarer 10, 11 ● Construction of historic boats models 12 ● CO₂ powered model cars 13 ● Aircraft technology: Su-25K — the Soviet ground attackairplane 14, 15 ● Pretty — a sport RC biplane 16, 17 ● Anspring trade fair in Leipzig 18 ● Last steam locomotives series 354.1 19-21 ● World championship for space models 22, 23 ● Grand Prix Modela '90 — an F3D and RC-P pylon race 24 ● Contest results 24-28 ● Advertisements 29, 31, 32 ●



Poznáte je?





▲ I v roce sedmdesátých narozenin si Miloslav Hládek z Plavů (konstruktér modelu Relax) rád zalétá s upoutaným modelem na motor Modela Junior GFS 2 cm³

◄ Pro radost si zhotovil Kurt Grimm z Rabsteinu ve Švýcarsku polomaketu Space Shuttle s funkčními vraty nákladového prostoru, kterými je vymetáván padák



▲ Za model lokomotivy T466.0011 v modelové velikosti H0 získal I. Bednařík ze Zlína II. cenu v kategorii A2 na přeboru ČR

Snímky: VI. Hadač (2), M. Hádek, ing. M. Kotraba, M. Salajka

► Ivan Crha skončil na letošním soustředění reprezentantů v kategorii F1A na nevědném čtvrtém místě

▼ Ze stavebnic kamiónů typů 07 a 08/1 z Kovožavodů Semily zhotovil ing. M. Kotraba maketu závodního vozu LIAZ 110.557, s nímž jezdí F. Vojtíšek

