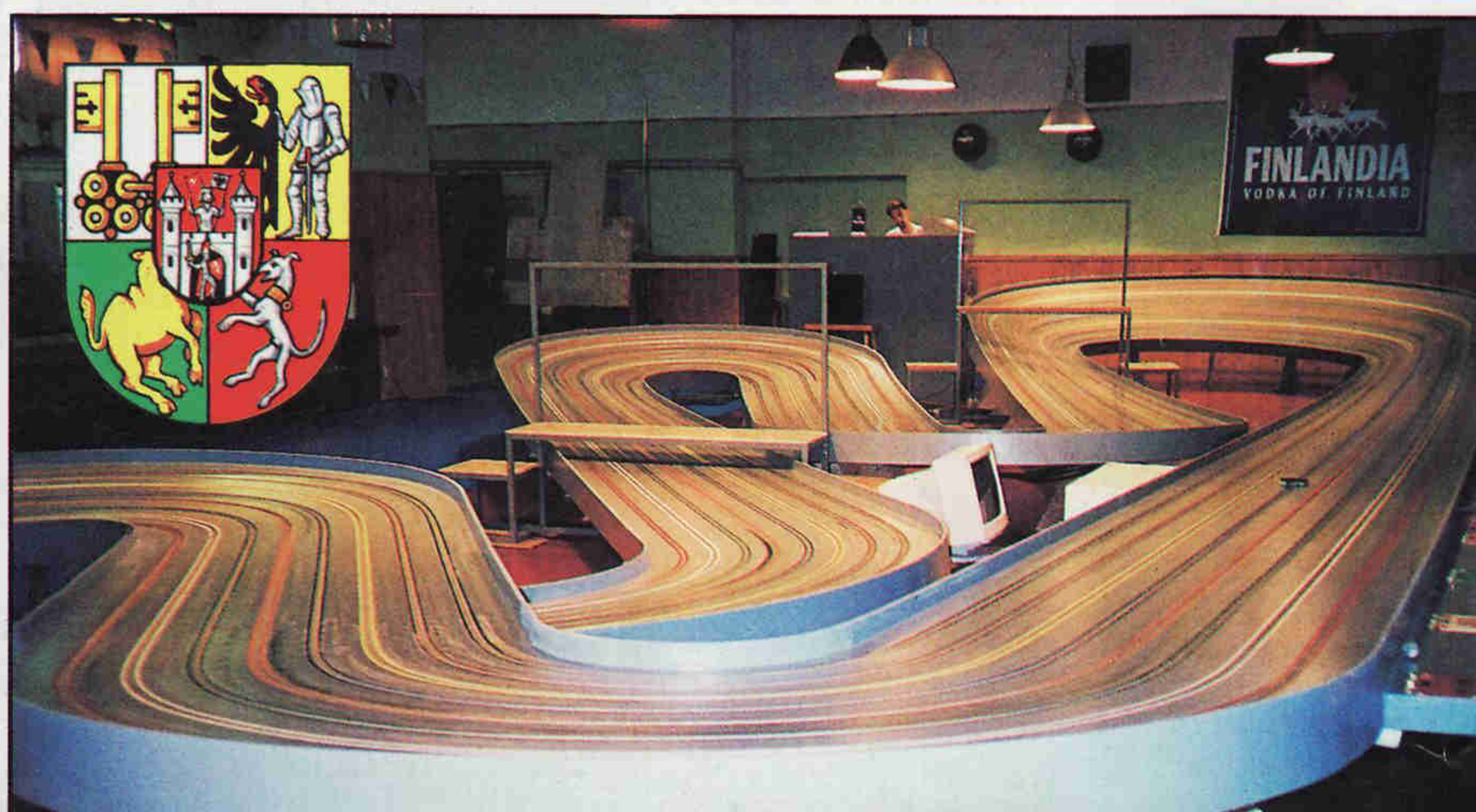


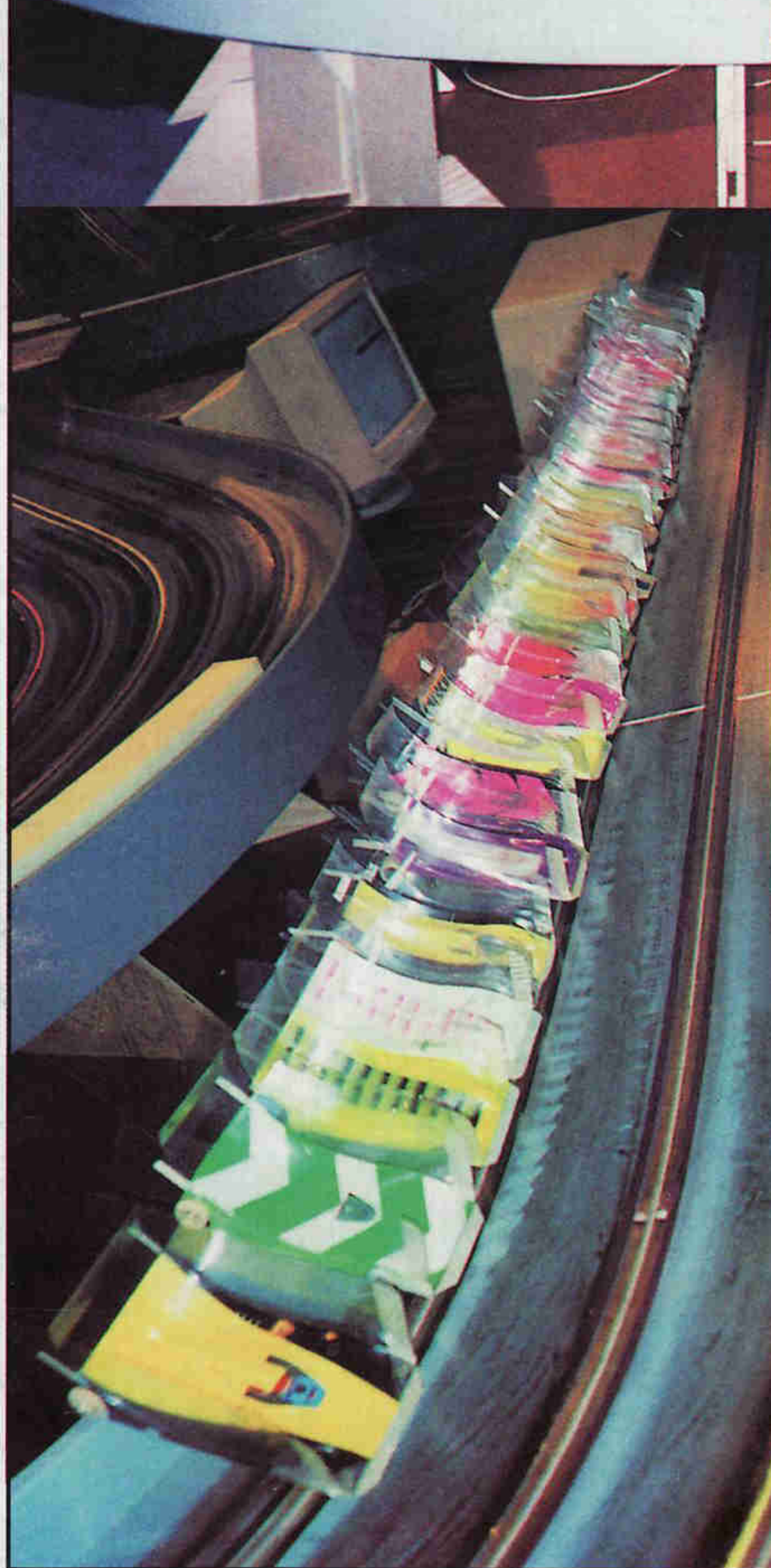
SRPEN 1997 • ROČNÍK XLVIII • CENA 35 Kč

modelář a modely 8

ČASOPIS PRO VŠECHNY MODELÁŘE

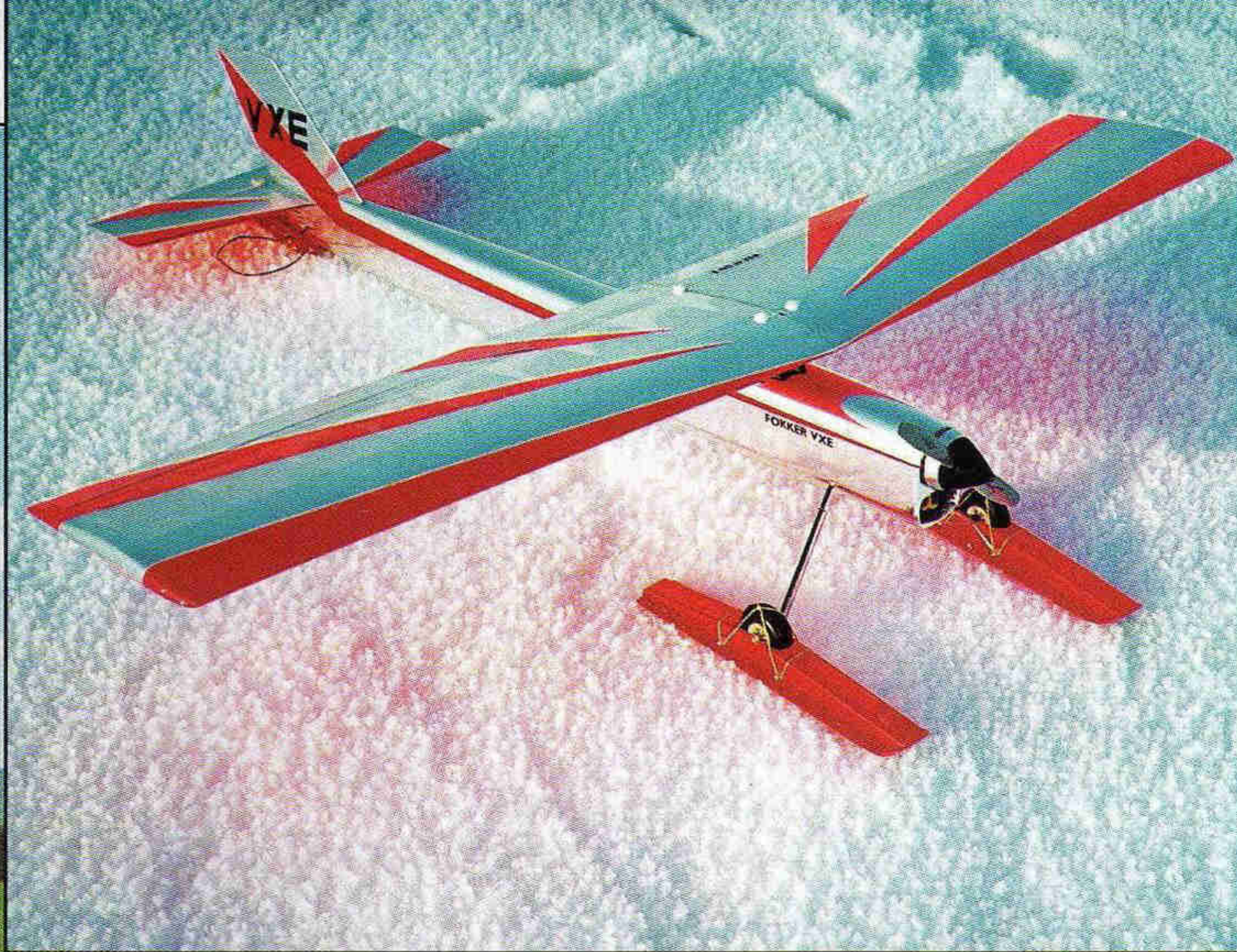


PLZEŇ • ČESKÁ REPUBLIKA

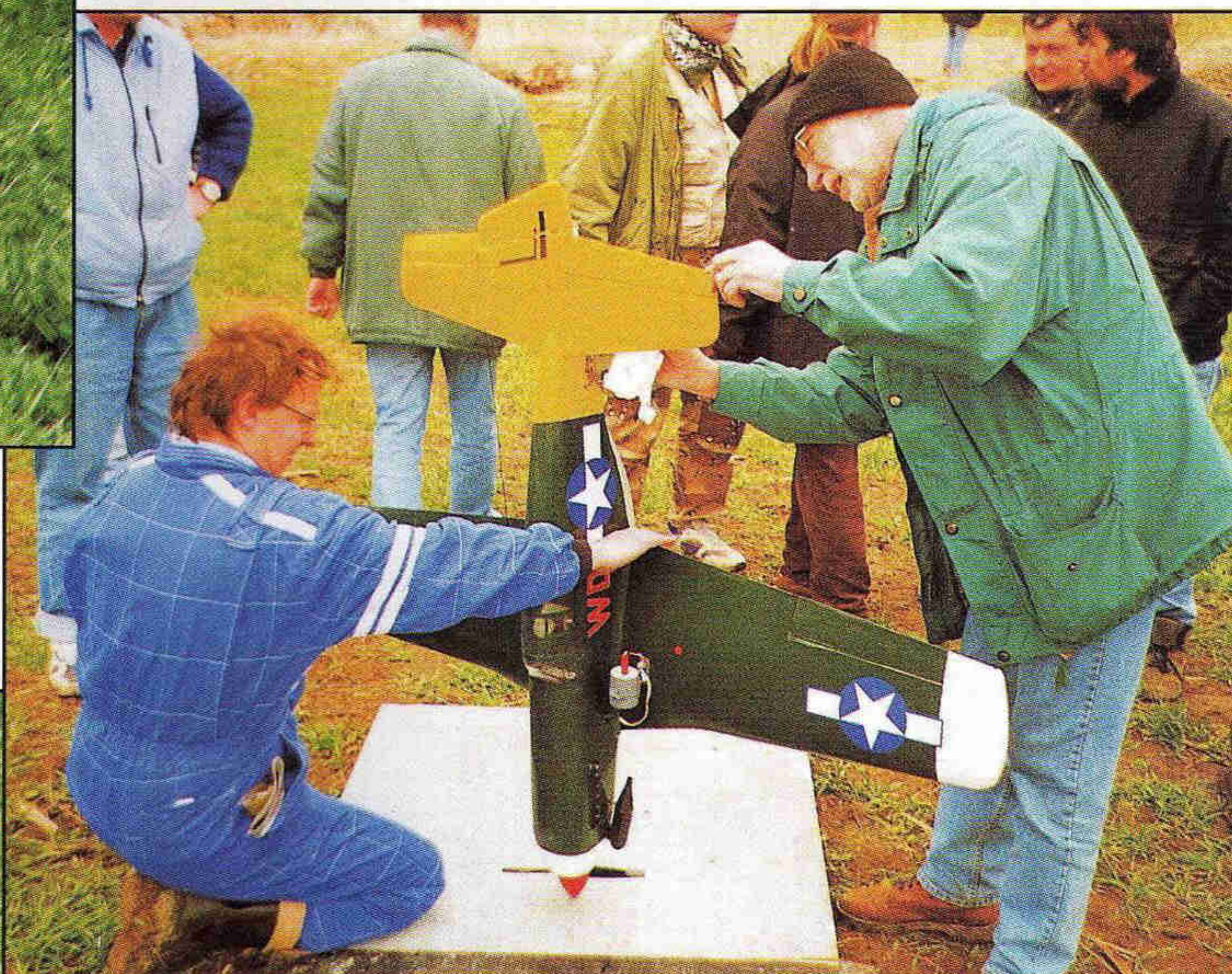




Zajímavý snímek startujícího házedla (ilustrační snímek k článku o házedlech M. Kellnera).



Je sice léto (i když poněkud podivné), ale elektrolet FOKKER VXE s lyžemi od ing. Venkrbce si můžete postavit již nyní (čtete uvnitř čísla).



Filmoví patiněři „zabracují“ maketu North American P-51 B Mustang. O pomoci modelářů při natáčení nového českého filmu čtete uvnitř tohoto sešitu.

Foto: R. Černý, M. Kellner, R. Helmer,
ing. V. Venkrbec, ing. Z. Tomášek.



Maketa polského remorkéru ODYS v měřítku 1 : 40, kterou postavil ing. I. Gruňa (reprezentant pro X. MS - 1997) z klubu KLM Hulín.

Model dvouplošníku WEEKS Special postavil Miloš Petrbok z Oseku. Model o rozpětí 1650 mm, hmotnosti 7000 g je osazen motorem 3W o objemu válce 40 cm³. V motorovém krytu je umístěn také rezonanční výfuk. RC souprava ovládá SOP, VOP, křídélka a motor.



modelář a modely

OBSAH

8/1997

Stůj, nebo se netrefím (nový český film)	2, 3
Mistrovství ČR leteckých modelářů - žáků	3, 4
Mistrovství ČR raketových modelářů - žáků	5
Zajímavá socha	6
Poznáváme leteckou techniku - De Haviland D.H. 100	7, 8
Létající kity	9, 10
XX. Velká cena Mělníka - F3D	11, 12, 13
HEP CAT - historický model na gumový pohon	13, 14, 15, 16
DÉMON-VANDAL - historický motorový model	17, 18
Seriál F3F na Donovaloch	19
Motorový letecký model Racek - „Mini“	19, 20, 21
Modelářské motory a jejich problematika (6)	22, 23, 24
Fokker VXE RC elektrolet a létání v zimě	25, 26
Příprava reprezentantů na MS 97 - Sazená	28
Házedlo	28, 29
Hradec Králové - upoutané modely Rodeo	30
Mistrovství ČR 1997 - F1-V, F3-V	30
Mistrovství ČR lodních modelářů - žáků	31
Malé plachty na velké přehradě	32
Pancéř na kolečkách (1)	33, 34, 35
Tipy a triky pro plastické modeláře	35
Mistrovství světa dráhových automodelů 1997	36, 37, 38, 39
Novinky pro Vás	40

CONTENTS

Stop, or I am not hit (New Czech film)	2, 3
Championship Czech Republic (Aeromodellers - Pupils)	3, 4
Championship Czech Republic (Rocketmodellers - Pupils)	5
Interesting Sculpture	6
Acquainted with Aircraft technics - De Haviland D.H. 100	7, 8
We put Flying Kits	9, 10
XX. Grand Prix of Mělník (F3D)	11, 12, 13
HEP CAT - Historical Rubber powered Model	13, 14, 15, 16
DÉMON-VANDAL - Historical Modelaircraft for Engine	17, 18
Serial story F3F in Donovaly	19
Engine Modelaircraft Racek - „Mini“	19, 20, 21
Model engines and theirs problems (6)	22, 23, 24
Fokker VXE - RC Elektric power model for Winter	25, 26
Preparation National team for WCH 1997 - Sazená	28
Small Aero Glide	28, 29
Hradec Králové - Control Model Rodeo	30
Championship Czech Republic 1997 - F1-V, F3-V	30
Championship Czech Republic (Shipsmodellers - Pupils)	31
Small sails up the big Dam	32
„Armourcars“ for rail	33, 34, 35
Type and Trick for Kitsmodellers	35
World Championship Slot Racing Cars 1997	36, 37, 38, 39
Novelties for you	40

INHALT

Halt, oder ich traf nicht (Neues Tschechisches film)	2, 3
Meisterschaft in Tschechischen Republik (Flugmodelleurs - Schülers)	3, 4
Meisterschaft in Tschechischen Republik (Raketenmodellen - Schülers)	5
Interessante Standbild	6
Wir erkannten die Flugtechnik - De Haviland D.H. 100	7, 8
Wir Aufführungen Kits für fliegen	9, 10
XX. Grosspreis Mělník (F3D)	11, 12, 13
HEP CAT - Historisch Gummimotormodell	13, 14, 15, 16
DÉMON-VANDAL - Historisch Motorflugmodell	17, 18
Serie F3F in Donovaly	19
Motorflugmodell Racek - „Mini“	19, 20, 21
Modellier motoren und ihre Problematic (6)	22, 23, 24
Fokker VXE - RC Elektroflugmodell für fliegen in Winter	25, 26
Vorbereitung Repräsentanten auf WM 1997 - Sazená	28
Gleitflugmodell	28, 29
Hradec Králové - gefesslte Flugmodellen Rodeo	30
Meisterschaft in Tschechischen Republik 1997 - F1-V, F3-V	30
Meisterschaft Tschechischen Republik (Schiffsmodelliers - Schülers)	31
Das kleine Segels auf grosse Staudamm	32
„Panzerwagen“ auf Gleises	33, 34, 35
Die Typen und Tricks für Modellkits	35
Weltmeisterschaft für Automodel SRC 1997	36, 37, 38, 39
Neuheiten für Sie	40

Stůj, nebo se netrefím (nový český film) 2

Stop, or I am not hit (New Czech film)
Halt, oder ich traf nicht (Neues Tschechisches film)



Poznáváme leteckou techniku - De Haviland D.H. 100 7
Acquainted with Aircraft technics - De Haviland D.H. 100
Wir erkanten die Flugtechnik - De Haviland D.H. 100

XX. Velká cena Mělníka (F3D) 11
XX. Grand Prix of Mělník (F3D)
XX. Grosspreis Mělník (F3D)



HEP CAT - historický model na gumový pohon 13
HEP CAT - Historical Rubber powered Model
HEP CAT - Historisch Gummimotormodell

Pomáháme si 27
Our Help
Wir helfen Sich



Malé plachty na velké přehradě 32
Small sails up the big Dam
Das kleine Segels auf grosse Staudamm

Vážení čtenáři a modeláři,

bývá zvykem, že po uplynutí určité doby je nutné se ohlédnout a provést zhodnocení dosažených výsledků. Ty naše byly podmíněny řešením celé řady problémů, které redakce v novém složení musela dořešit ve značně složitých podmínkách. Především bylo naší snahou zajistit potřebné redakční práce tak, aby mohl modelářský časopis s nejstarší tradicí vycházet pravidelně. To co se dařilo redakci se však nevedlo vydavateli a tak se stalo, že některá čísla bohužel i letos nevyšla v plánovaném termínu. Vydavatelství MAGNET-PRESS bylo státním podnikem a od počátku bylo jasné, že musí dojít k jeho privatizaci. Finanční obtíže nakonec vedly v červnu ke konkurznímu řízení. S účinností od 1. srpna změnil časopis MODELÁŘ a MODELy majitele a tím i vydavatele. My jako členové současné redakce jsme rádi, že se nám podařilo časopis udržet v chodu, protože i my jsme modeláři. Nový majitel - a vydavatel - vytvoří potřebnou moderní organizační strukturu pro pravidelné vydávání v termínech odpovídajících modelářské činnosti.

Redakce se musí vypořádat s minulostí a tedy i s morálními dluhy, které zatím zůstaly nedořešeny. Neproplacené honoráře za dříve zveřejněné příspěvky budou proplaceny z konkurzní podstaty, která je postačující na úhrady v potřebném rozsahu. Ti příspěvatelé, kterých se to týká, budou v nejbližší možné době informováni. V této souvislosti chci poděkovat všem, kteří pomáhají svými příspěvky časopisu i přes dosavadní problémy s placením honorářů.

Vraťme se však k nejbližší budoucnosti. Časopis MODELÁŘ a MODELy bude i nadále vycházet jako měsíčník, pravidelně a v náležitém předstihu. Pochopitelně nemůže celý časopis „popsat“ pouze redakce a proto stále potřebujeme vaše příspěvky (články, fotografie, plánky atd.) aby náplň časopisu bylo co nejpestřejší. Díky novým majitelům budou však honoráře vypláceny pravidelně. Doufáme, že jsme těmito řádky udělali definitivní tečku za různými zaručenými zprávami našich „příznivců“ z řad konkurence.

Vážení modeláři a příznivci, výše uvedené skutečnosti jsou miněny upřímně a opravdově. Redakce se těší na další spolupráci a vám všem děkujeme za projevenou důvěru, trpělivost a pochopení.

Libor Putz
šéfredaktor

TITULNÍ SNÍMEK

„Zase autíčka“, říknou si možná někteří modeláři, ale závodníci z bývalého Československa patří v kategoriích SRC ke světové špičce. Již potřetí se sešli závodníci těchto malých závodáků v České republice na vrcholné soutěži.

Foto: Libor Putz



Snímek na památku - zleva herci J. Abrahám, M. Šteindler a M. Noga, maketu drží za ocasní plochy pilot B. Sova.



Rakovnický tým po úspěšné akci - zleva moje maličkost, piloti I. Vyzna, B. Sova a mechanik J. Habart

MISTROVSTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY 1997

Letošní republikové mistrovství leteckých modelářů - žáků, pořádala Praha ve spolupráci se středočeským krajem. Pořadatelem letošního mistrovství byla Stanice techniků - DDM hl. m. Prahy ve spolupráci s LMK Praha 7, Praha 4 - HC, Praha 6, Kladno, Slaný a Kamenné Žehrovice.

Letištěm zvoleným pro soutěž bylo tovární letiště AERO Vodochody. Současně také vedení firmy Aero umožnilo ubytování a stravování v podnikovém učilišti. Organizace se tímto řešením samozřejmě zjednodušila a mohla být dobře zvládnuta.

V pátek odpoledne se sjížděla oblastní družstva ve složení cca 10 soutěžících a 2 vedoucí. Družstva procházela přejímkou modelů řízenou Radoslavem Čížkem a paní Procházkovou. Slavnostního zahájení v hale

SOU AERO Vodochody se ujal ředitel soutěže Jiří Opl (ředitel ST Praha 6). Účastníky mistrovství přivítali a popřáli jim mnoho sportovních úspěchů také čestní hosté - zástupci DDM hl. m. Prahy, SOU Vodochody, Aera Vodochody a.s. a sponzoři. Poté bylo mistrovství „otevřeno“.

Po zahájení proběhla porada vedoucích výprav s dohlížitelem SMČR V. Fuxou a hlavním rozhodčím A. Tvarůžkou, na které byla rozlosována startoviště družstev a upřesněn způsob přesunu družstev. Vyřešily se i nejasnosti v nominaci u dvou týmů, vyložena byla sportovní pravidla pro mládež. Dohodnuto bylo sestavení sportovní komise ve složení: Tvarůžka, Horák, Nevlud.

Druhý den - v sobotu ráno - po snídani se soutěžící a funkcionáři přepravili autobusem

na letištní plochu. Soutěž začala volnými lety na vytyčené bázi a na vyznačeném kruhu pro upoutané modely. Počasí bylo naštěstí příznivé, to je vždy velký pomocník všech účastníků, letištní plocha ve Vodochodech je plně vyhovující. Je to sice jen pás, mezi kulturní vegetací, ale dostatečně široký. Příroda si nakonec s modeláři trochu pohrála a poslala tři dešťové přeháňky, naštěstí byly krátké a teplé a tak zdar mistrovství nijak nepoškodily.

Soutěž z pohledu dohlázele a člena komise SMČR (Vladimír Fuxa): V průběhu soutěže probíhaly namátkové kontroly, které zajišťoval spolehlivě a velmi zodpovědně žehrovický Radouš Čížek. Po druhém a třetím kole byla přemístěna startovní čára vzhledem ke změně povětrnostním podmín-



Jiří Mihal otec (Mariánské Lázně) při tréninku před „ostrým“ startem.



Manželé Bolfovi z Havířova jako doprovod oblastního družstva.

Pod záštitou Institutu dětí a mládeže MŠMT ČR a Svazu modelářů uspořádali členové klubů RMK Mladá Boleslav, RMK Hradec Králové a RMK Krupka za vedení ing. J. Jecelína - ředitele soutěže (sport. komisař J. Ferbas, vedoucí časoměřičů ing. E. Souček) v termínu 20. až 22. června mistrovství republiky pro raketové modeláře - žáky. Soutěž byla uspořádána na letišti v Mladé Boleslavi ve třech raketomodelářských kategoriích - S-3-A, S-4-A, S-6-A.

Mistrovství se zúčastnili žáci ze šesti republikových oblastí, což znamenalo celkem 49 nominovaných modelářů. Soutěž byla uspořádána - jak je zvykem - jako třídenní, hlavním soutěžním dnem byla sobota, kdy proběhly všechny soutěžní star-

Kategorie S-3-A (42 soutěžících):

1. Martin Poleščuk (oblast Severočeská), výkony - 180, 164, 180 = 524 s; 2. Marek Pavka (oblast Severočeská), 151, 180, 180 = 511 s; 3. Martin Fojtík (oblast Jihomoravská), 180, 180, 124 = 484 s; 4. Pavel Mašat (oblast Středočeská), 141, 180, 160 = 481 s; 5. Miroslav Šujan (oblast Jihomoravská), 180, 177, 88 = 445 s; 6. Lukáš Lejsek (oblast Východočeská), 80, 180, 168 = 428 s; 7. Martin Kopáč (oblast Středočeská), 105, 142, 180 = 427; 8. Tomáš Vlček (oblast Severočeská), 180, 152, 74 = 406 s; 9. Karel Pícek (oblast Středočeská), 180, 92, 98 = 368 s; 10. Radek Škarda (oblast Zápa- dočeská), 53, 133, 180 = 366 s.

56, 59 = 171 s; 8.-9. Pavel Mašat (StČ), 54, 49, 59 = 162 s; 8.-9. Michal Skrutek (JM), 53, 48, 61 = 162 s; 10. Martin Štemberk (VČ), 62, 30, 65 = 157 s.



Odpalovací (startovací) zařízení.

ty, přičemž v každé vypsané kategorii byla odstartována tři letová kola. Kromě financí poskytnutých zaštiťujícími organizacemi, pomohly také sponzorské firmy - Autozídka Sukorady, Laureta Jelínek, Pekárna Soupek, Masokombinát Kosmonosy, Mlékárny Mladá Boleslav, Realinvest Mladá Boleslav a SPŠ strojní Mladá Boleslav. Díky tomu mohla být soutěž po všech stránkách dobře zajištěna. Žáci byli připraveni dobře, šlo o soutěžící nominované z oblastních kvalifikačních soutěží, o čemž svědčí i vyrovnané výkony, kdy v mnoha případech rozhodovaly třetí výkony. Ostatní stručné informace vám poskytnou zestručněné výsledky a tři snímky z této vrcholné žákovské soutěže.

V. Stejskal

Foto: autor

Kategorie S-4-A (42 soutěžících):

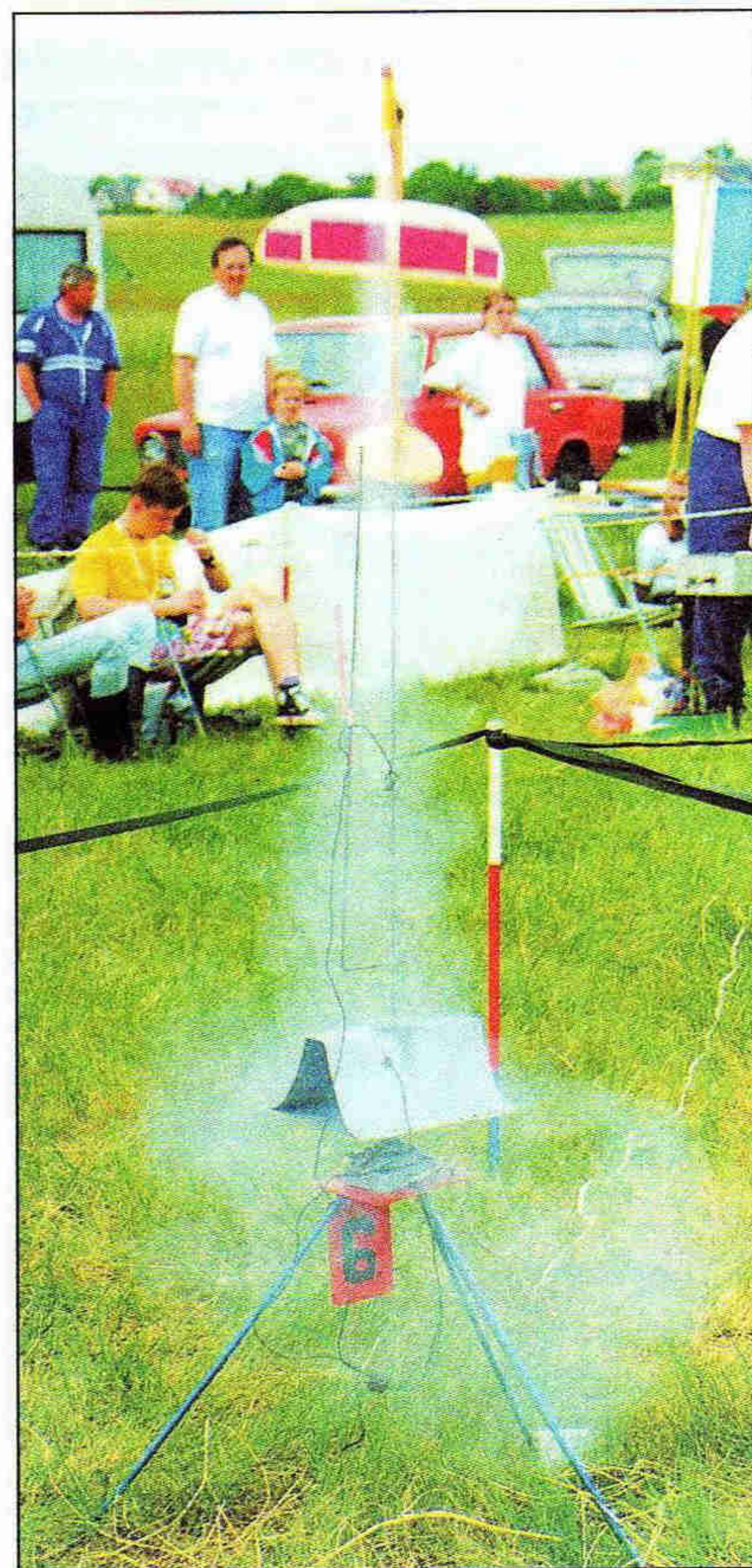
1. Ondřej Procházka (JM), 90, 69, 79 = 238 s; 2. Tomáš Vlček (SČ), 58, 87, 90 = 235 s; 3. Marek Pavka (SČ), 90, 59, 84 = 233 s; 4. Rudolf Hauner (SČ), 41, 90, 90 = 221 s; 5. Petr Gabriel (SČ), 47, 69, 90 = 206 s; 6. Jiří Kaláb (JM), 84, 42, 72 = 198 s; 7. Zdeněk Krejča (JM), 46, 49, 90 = 185 s; 8. Viktor Budjač (SČ), 90, 89, 0 = 179 s; 9. Jan Karvay (SČ), 30, 90, 47 = 167 s; 10. Pavel Mašat (StČ), 56, 23, 83 = 162 s.

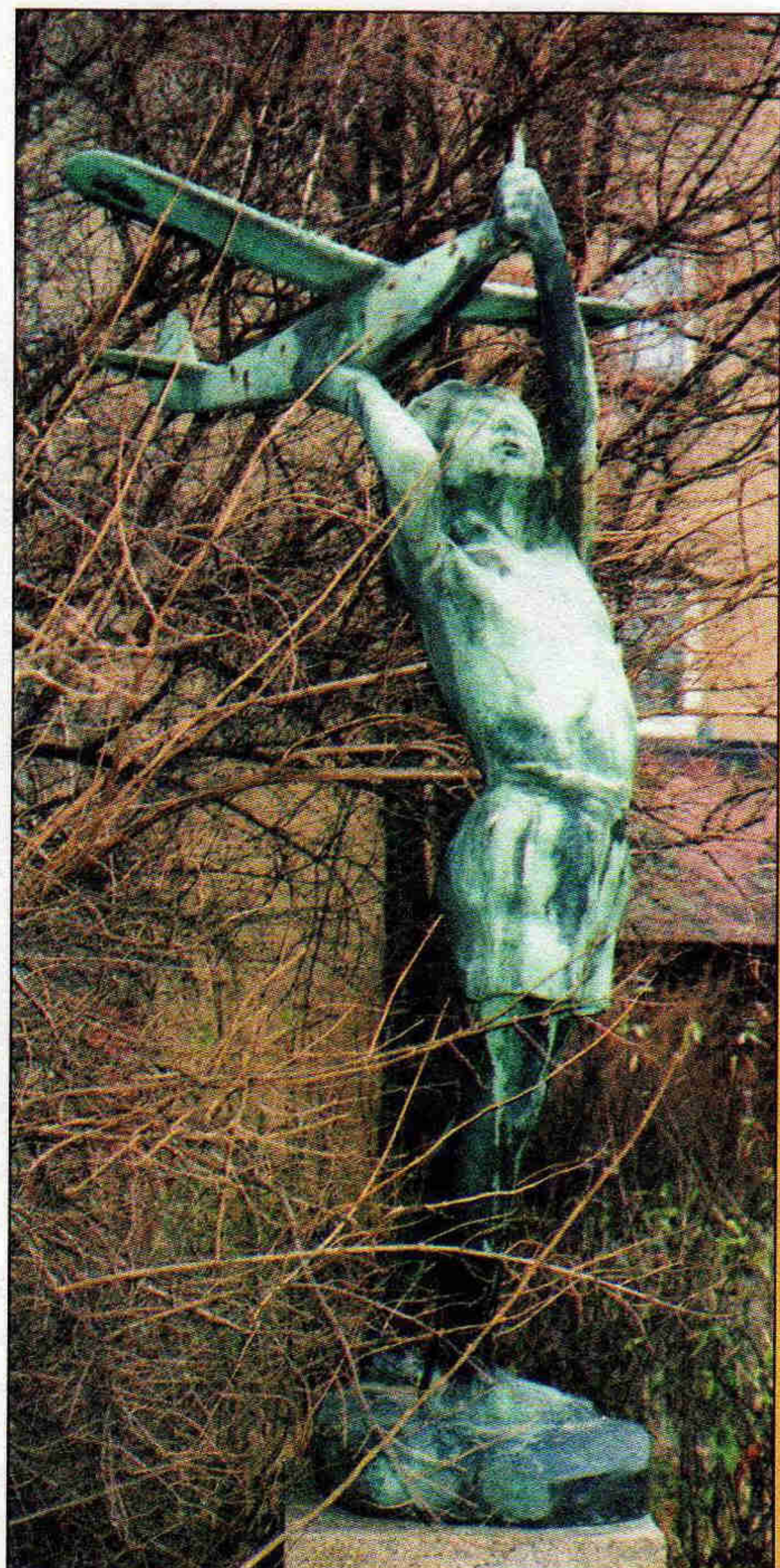
Kategorie S-6-A (42 soutěžících):

1. Rudolf Hauner (SČ), 80, 55, 87 = 222 s; 2. Leo Kaláb (JM), 58, 64, 75 = 197 s; 3. Viktor Budjač (SČ), 48, 86, 55 = 189 s; 4. Miroslav Šujan (JM), 80, 54, 54 = 188 s; 5. Marek Pavka (SČ), 68, 54, 60 = 182 s; 6. Přemysl Frýdlsch (SČ), 45, 49, 84 = 178 s; 7. Vítězslav Kaňa (JM), 56,



Raketoplán (S-3-A) na rampě a v okamžiku odpálení.





Pokud výtvarník zabrousí do techniky, obvykle šlape po tenkém ledě a k jeho výtvoru se chodí lidé smát. Vzácnou výjimkou je socha modeláře na karlovarském předměstí Stará Role. Bronzová socha modeláře na kamenném podstavci je dílem mistra Karla Kuneše, jeho absolventskou prací na akademii z roku 1949. Mistr Kuneš, dnes starý, ale stále jiskřivě bystrý pán modelařil, a na soše je vidět, že nic leteckého mu nebylo cizí. Dobře věděl, jak vypadá gumáček od M.K. Moučky, z IPRA, nebo od Vyskočila ze čtyřicátých let...

Ing. Jiří Soukup

Foto: autor

Socha modeláře ze Staré Role.



Sádrový - „duralově“ - patinovaný originál v ateliéru jeho tvůrce.

Mistr Kuneš před svým výtvozem.



JR MODELS

Dipl. Ing. Jan Rumreich, 679 22 Šebrov 113
tel./fax: 0506/431 611

**VÝROBA A PRODEJ
LETECKÝCH
MODELŮ**

PŘEHLED VYRÁBĚNÝCH MODELŮ

OBJ.Č.	NÁZEV	TYP	ROZP.	RC	MOTOR
JR 05	SUPER STAR	MAKETA-AKROBAT	2200	4 k	30-40 cm ³
JR 09	MOSQUITO DH98	MAKETA 1:10	1600	4-5 k	2x3,5 cm ³ , 2xSPEED 700
JR 10	DROP MICRO	FUN-FLY	800	4 k	2,5 cm ³
JR 11	DROP MINI	FUN-FLY	950	4 k	3,5 cm ³
JR 12	DROP	FUN-FLY	1150	4 k	4-6,5 cm ³
JR 13	DROP 61	FUN-FLY	1350	4 k	10 cm ³
JR 14	DROP MAXI	FUN-FLY	1800	4 k	20-40 cm ³
JR 19	EXTRA 300/E	POLOMAKETA-AKROBAT	1800	4 k	10 cm ³ , ULTRA 1600/8
JR 20	REGENT/E	VĚTROŇ (EL.MODEL)	2400	3-4 k	SPEED 700
JR 22	BLUE ANGEL/E	VĚTROŇ (EL.MODEL)	2400	3-4 k	SPEED 700
JR 23	ESO SPEED	VÝKONNÝ EL. LET	2040	3 k	HP 270/50/4, 10-24 čl.
JR 25	CLAUDIA/E	TERMICKÝ VĚTROŇ (EL.)	1860	2-3 k	SPEED 600
JR 28	DROP GEE-BEE	FUN-FLY	1060	4 k	6,5 cm ³
JR 29	EASY FLY	AKROBAT	1630	4 k	6,5-10 cm ³
JR 30	DROP EXTRA 300	FUN-FLY	1060	4 k	6,5 cm ³
JR 31	DROP SU-26	FUN-FLY	1060	4 k	6,5 cm ³
JR 32	FENIX-T/E	TERMICKÝ VĚTROŇ (EL.)	2630	2-3 k	SPEED 700, 8-10 čl.
JR 32-1	FENIX-T/E S KLAPKOU	TERM.VĚTROŇ, KLAPKY, E	2630	3-4 k	SPEED 700, 8-10 čl.
JR 33	FENIX-H/E	TERM. I SVAH. VĚTROŇ/E	2630	3-4 k	SPEED 700, 8-10 čl.
JR 34	FENIX-ECO	SVAHOVÝ VĚTROŇ	2630	3 k	
JR 38	HABICHT 2.2	MAKETA AKR. VĚTROŇ	2270	3 k	
JR 39	HANSEL 1200/E	HÁZEDLO/ELEKTRO	1200	2-3 k	SPEED 400, 6-7 čl.
JR 41	RAPID	SVAHOVÝ VÝKON. VĚTROŇ	2600	3 k	
JR 42	LS MINI/E	TERM. VĚTROŇ/E	1440	2-3 k	SPEED 400
JR 44	BABY DISCUS/E	TERM. A SVAH. VĚTROŇ/E	1500	3-4 k	SPEED 400
JR 45	DISCUS 1550	TERM. A SVAH. VĚTROŇ/E	1500	3-4 k	SPEED 400
JR 47	EXTAS/E	SAMOKŘÍDLO	800	2-3 k	SPEED 400
JR 48	ULTIMATE	MAKETA-AKROBAT	1400	4 k	10 cm ³
JR 50	BABY GROB G 109	MAKETA	1500	3-4 k	SPEED 400, 7 čl.
JR 51	MOSQUITO DH 98	POLOMAKETA	1240	3 k	2x SPEED 400, 7 čl.
JR 52	LIGHTNING P 38	POLOMAKETA	1220	3 k	2x SPEED 400, 7 čl.
JR 53	HELIO COURIER	POLOMAKETA	1060	3 k	SPEED 400, 7 čl.
JR 55	ISLANDER BN-2	POLOMAKETA	1300	3 k	2x SPEED 400, 7 čl.
JR 56	CESNA SKYMASTER	POLOMAKETA	1260	3-4 k	2x SPEED 400
JR 57	BD-5J	POLOMAKETA	1310	3-4 k	SPEED 400
JR 58	ZLIN 242	MAKETA-VLEČNÁ	2600	4 k	60-100 cm ³
JR 61	B-25 MITCHEL	POLOMAKETA	1360	3-4 k	2x SPEED 400
JR 62	CRI-CRI	POLOMAKETA	1250	4 k	2x SPEED 400
JR 63	DIABLOTIN	SUPERAKROBAT	1550	4 k	6,5-10 cm ³

RADÍME SI

Kdo lepí „vteřínákem“ může mít nesnáze, protože lepidlo zůstávající ve špičce velmi dobře zatvrdne. Potom se musí propichovat nebo provrtávat. Já doufám, že mám proti tomu dobrý prostředek. Vyčištěnou špičku (nejlépe, když ještě nebyla použita) propláchnu olejem (já použil silikonový). Pak špičku ještě vytrhu hadříkem. Úprava vydrží nejméně týden a lze ji opakovat.

HC - VY



DHN
modelářská prodejna

Francouzská 55
602 00 BRNO

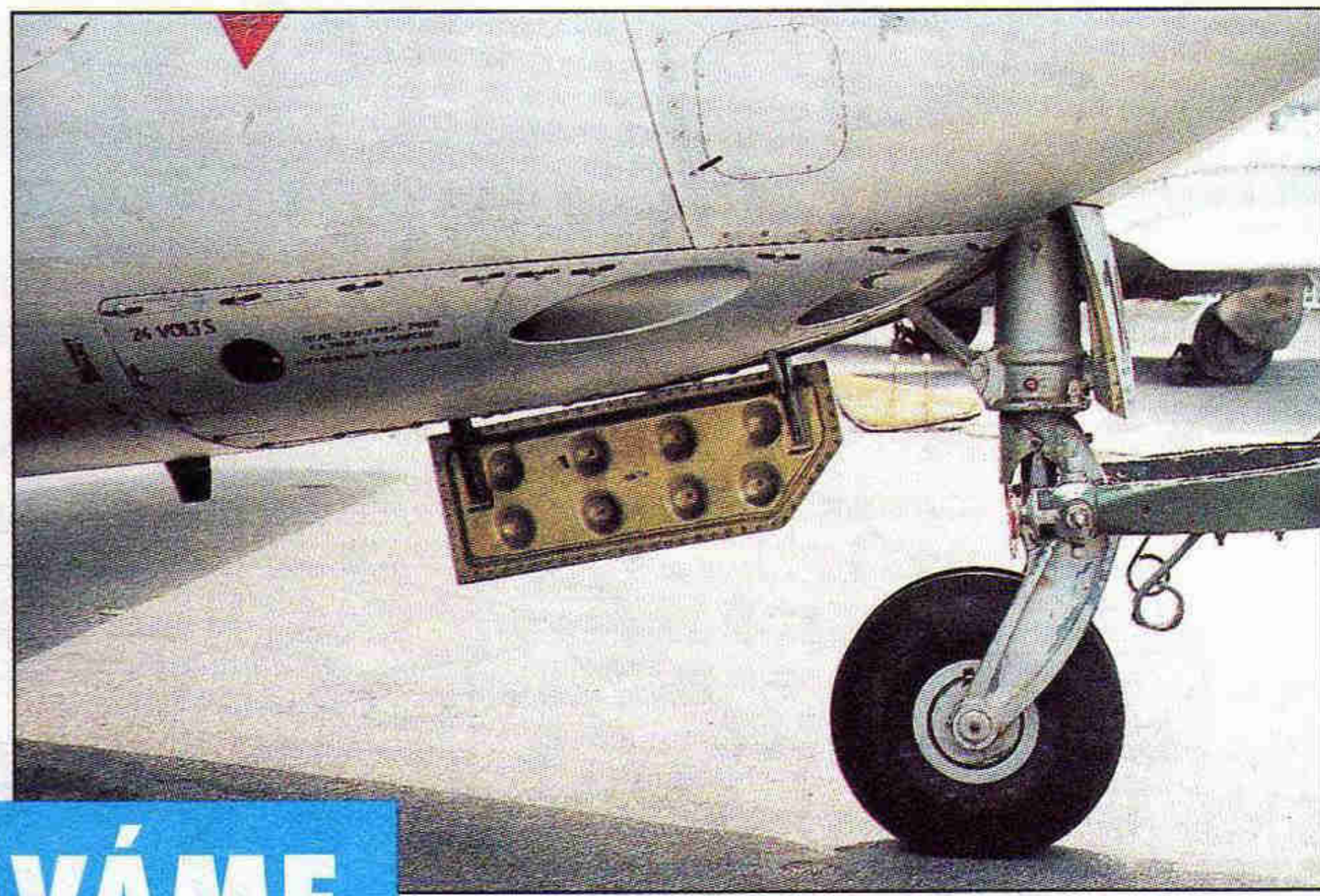
TELEFON: 05/452 428 24

TELEFAX: 05/452 428 25

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

Velkoobchodní sklad firmy VL MODEL LOUNY
Autorizovaný dealer firmy VELKOM

OTEVŘENO PO - PÁ 9.00 až 18.00 hodin



POZNÁVÁME LETECKOU TECHNIKU

De Havilland D.H.-100 Vampire

Petr Kolmann (text, výkres a foto)

Září 1943 letiště Hatfield - za řídicí páky nového stroje usedá zalétávač Geoffrey de Havilland, syn zakladatele stejnojmenné a již slavné letecké firmy, aby s prototypem uskutečnil první vzlet a úspěšně jej zalétal. Od té chvíle se započaly psát osudy druhého britského proudového letadla D.H.-100 Vampire.

Na základě požadavku Ministerstva letectví Velké Británie (označeného E.6/41) zahájil tým pod vedením šéfkonstruktéra C. C. Walkera konstrukční práce na nové stíhačce nezvyklých tvarů. Kabina a motor byly umístěny v krátké trupové gondole, z křidel vybíhající dva nosníky nesly nízké svislé ocasní plochy mezi něž byla vetknuta výškovka. Konstrukční práce probíhaly velmi intenzivně a tak mohl být pouhých šestnáct měsíců od jejich zahájení zalétnut prototyp, ke kterému se záhy přidaly další dva zkušební stroje.

Britská RAF již nedočkavě požadovala nové stroje a v květnu 1944 podepsala zakázku na stavbu 120 kusů. Firma De Havilland byla v té době plně vytížena stavbou dvoumotorových D.H.-98 Mosquito a výrobu Vampirů předala na základě licenční smlouvy společnosti English Electric Co. Ltd. Ta zalétla první ze „svých“ Vampire na konci dubna 1945. V té době již zbývalo do skončení druhé světové války v Evropě jen několik málo dnů a tak proudoví „Upíři“ už do válečných akcí zasáhnout nemohly.

Po skončení války tempo přezbrojování poněkud polevilo, ale i přesto byly Vampire produkovány v četných verzích včetně palubního provedení Sea Vampire, celkem by-

lo vyrobeno 1157 kusů všech verzí letadel D.H.-100 Vampire.

Vampire byly licenčně vyráběny také v Austrálii, ve Francii, kde sloužily pod označením SE-535 Mistral a ve Švýcarsku, tam bylo vyrobeno 100 kusů verze Mk. 6 s motorem Goblin D.Gn.3 o výkonu 1495 kp.

Právě stroj ze švýcarské produkce, vyrobený firmou Pilatus Flugzeugwerke v roce 1952 pod výrobním číslem 119 a se švýcarskou vojenskou registrací J-1161, je od 16. května 1996 majetkem Leteckého muzea v Praze Kbely, kde obohatil kolekci nejstarších proudových letadel. V současné době zbaven laku vyčkává na sponzora, který by na sebe vzal finanční břemeno spojené s jeho povrchovou úpravou...

Technický popis

De Havilland D.H.-100 Vampire je středoplošník s trupovou gondolou, dvěma nosníky ocasních ploch, s tříkolovým zatahovacím podvozkem příďového typu.

Trup - gondola smíšené konstrukce, celá příď až k náběžné hraně křídla celodřevěná sendvičová skořepina z dvojité překližky vy-

plněné balzou, zadní motorová část celokovová, v přední části pilotní přetlaková kabina kryta dvoudílným vzad odsunovatelným překrytem. Ocasní nosníky celokovové skořepinové konstrukce.

Křídla - dvoudílná s profilem E.C.1240 celokovově jednonosníkové konstrukce s dvěma pomocnými nosníky, na zadním z nich jsou uchycena křídélka a vztahové klapky, v kořenech křídla jsou trojúhelníkové nasávací otvory pro motor.

Ocasní plochy - celokovové, svisle jsou dvojité a spojuje je obdélníková výškovka, přechod SOP, VOP je aerodynamicky zjemněn kapkovými vřeteny.

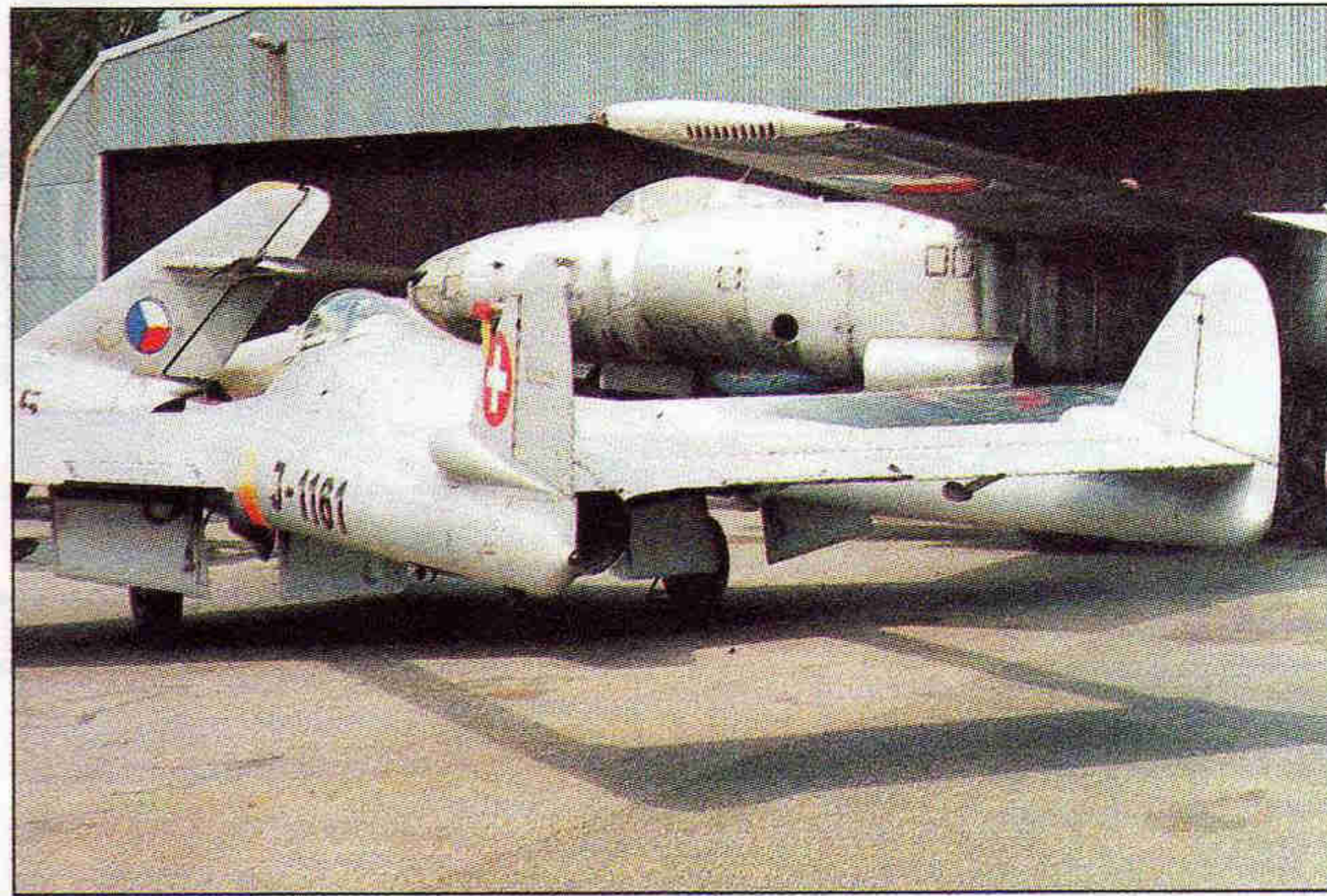
Pohonná jednotka - První verze poháněly motor Goblin DF.Gn 1 o výkonu 1230 kp, další byly poháněny výkonnějšími variantami tohoto motoru. Ve verzi F.Mk. II byl prvně zabudován motor Rolls-Royce Nene R.N. 1 o výkonu 2050 kp.

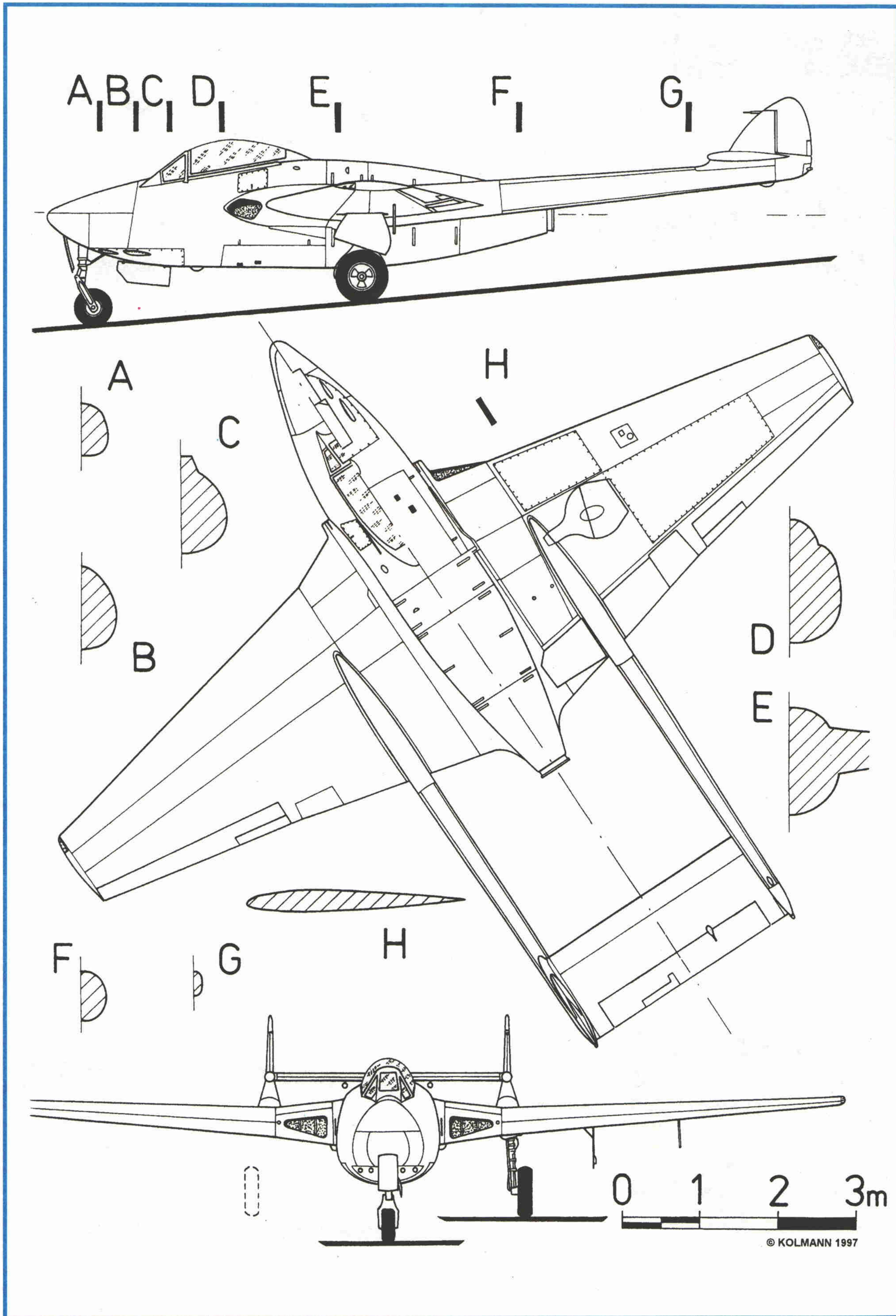
Podvozek - tříkolý zatahovací s pneumatickými brzdami, příďové kolo se zatahuje na zad do trupu, hlavní podvozek se zaklápí směrem od trupu do křidel.

Výzbroj - všech bojových verzí sestávala ze čtyř 20 mm kanonů British Hispano 404 umístěných ve spodní části příďe, s kapacitou 125 nábojů na zbraň, pod křídly dva pumové závěsníky.

Technické údaje

Rozpětí 11,582 m; délka 9,372 m; výška 2,692 m; nosná plocha 23,3 m², hmotnost prázdná 3350 kg, hmotnost vzletová 5590 kg; maximální rychlost 875 km/h; stoupavost 24,5 m/s; dostup 12 600 m; dolet 1950 km.





PŘEDSTAVUJEME LÉTAJÍCÍ KITY

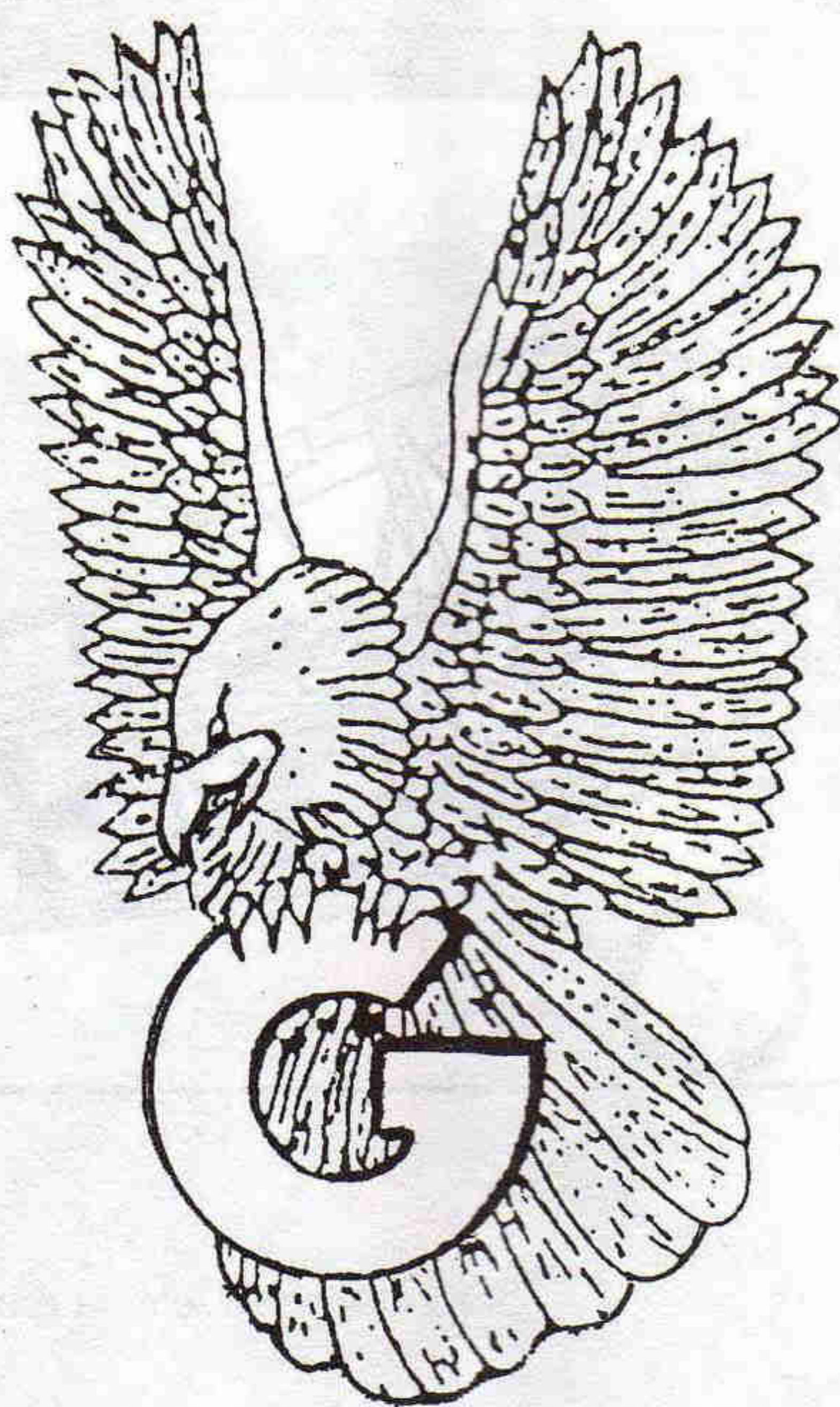
Zdá se vám tento titulek nadnesený? Je, ovšem jenom trochu. Nejde o kity (plastikové stavebnice) v pravém slova smyslu. Modely letadel, které vám chci se svolením jejich výrobce - Radka Gregovského - představit, patří do třídy volných maket, které jsou stavěny v měřítku 1 : 20. Dají se použít jak pro soutěžní, tak rekreační létání. Při osazení vhodným motorem dosahují letových časů i několika minut (letový čas samozřejmě ovlivňuje především použitý pohon a počasí). Zájemci je mohli vidět také na výstavě Kit Show v Berouně. Jde o typy letadel z I. světové války a v současné době jsou nabízeny čtyři stroje - Junkers D. I, Nieuport 17 a Albatros C.III, Phoenix D. I. Firma Gregovský z Berouna dodává k těmto typům kompletní výkresovou dokumentaci (pro stavbu modelu), která je ve skutečné velikosti modelu, příslušné („mokré“) obtisky pro dokončení vzhledu modelu a kovové (fotochemické lepty) díly pro zhotovení jemných detailů, které by jinou technologií nebylo možno vyrobit. Pro základní představu mohu uvést, že rozpětí těchto modelů bývá kolem 500 mm, hmotnost s motorem ca 30 g. Počítáno je s klasickou stavbou z balzy. Modely se potahují potahovým papírem Modellspon nebo Japan. K barevnému dokončení je vhodné použít modelářské barvy Humbrol.

K pohonu se dá použít buď vhodný gumový svazek, nebo v lepším případě motor na CO₂, nic nebrání ani použití elektropohonu. Při konstrukci je především počítáno s použitím motorů na CO₂ světové značky Gašparin. Například pro Nieuport 17 se používá motor typu GM-63, pro Junkers D. I motor GM-63BB. Motory pohánějí dřevěné laminované vrtule.

Poslední novinkou - kompletem - je německý dvouplošník z roku 1916 ALBATROS C.III.

Letadlo.

Albatros C.III je dvoumístný stíhací a pozorovatelský letoun. Rozpětí horního křídla 11,7 m, délka letadla 8 m, hmotnost kompletně osazeného letadla 1270 kg. K pohonu byl používán „stopadesáti-koňový“ motor Benz Bz. III (150) nebo Mercedes D. III o výkonu 160 k. Letoun byl vybaven pevným dvoukolovým podvozkem a odpruženou ostruhou. Vyzbrojen byl pevným synchronizovaným kulometem Spandau LMG 08/15 (obsluhoval pilot) a pohyblivě lafetovaným kulometem Parabellum MG 14, který ovládal střelec-pozorovatel. Letadlo bylo schopno nést ještě 90 kg bomb.



Stavební komplet.

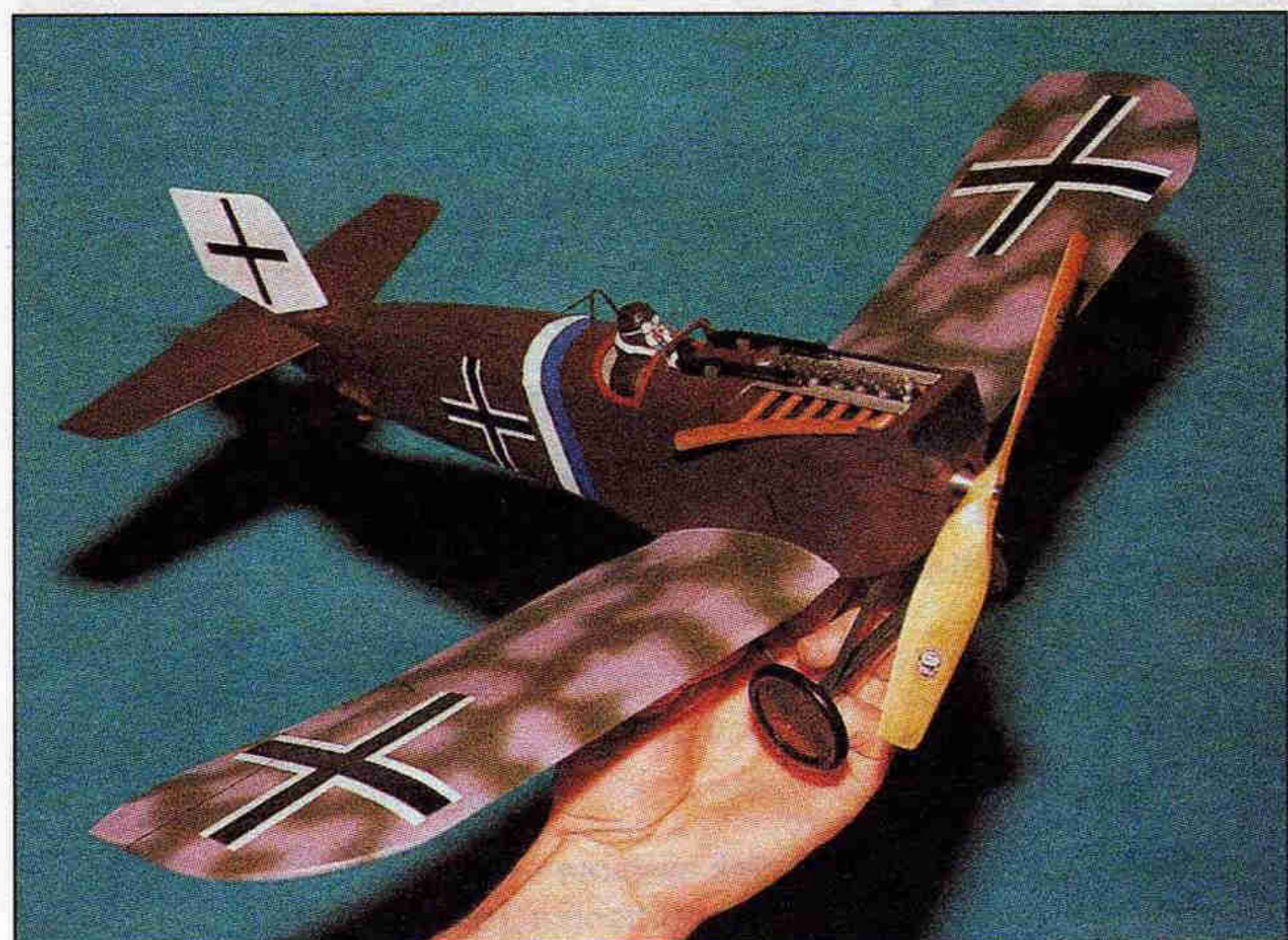
Na barevném přebalu plánu je snímek hotového modelu a barevné nákresy letadla v „základní“ německé kamufláži, včetně

ně tradiční značky výrobce fy Albatros, Scheidtmuhl. Uvnitř tohoto přebalu jsou uvedena technická data skutečného letadla, včetně výbroje. Na dalším vloženém dvojlistu je pak v černobílém provedení několik dalších nákresů německých kamufláží albatrosu: C.III-106/16, C.III-123/16, C.III-736/16, C.III-„Sky“ camouflage. Dále tři albatrosy v imatrikulaci Francie, Turecka a Litvy. Najdeme zde i plán letadla v měřítku 1 : 48 s rozkreslenými detaily a několik černobílých snímků detailů skutečného letadla.

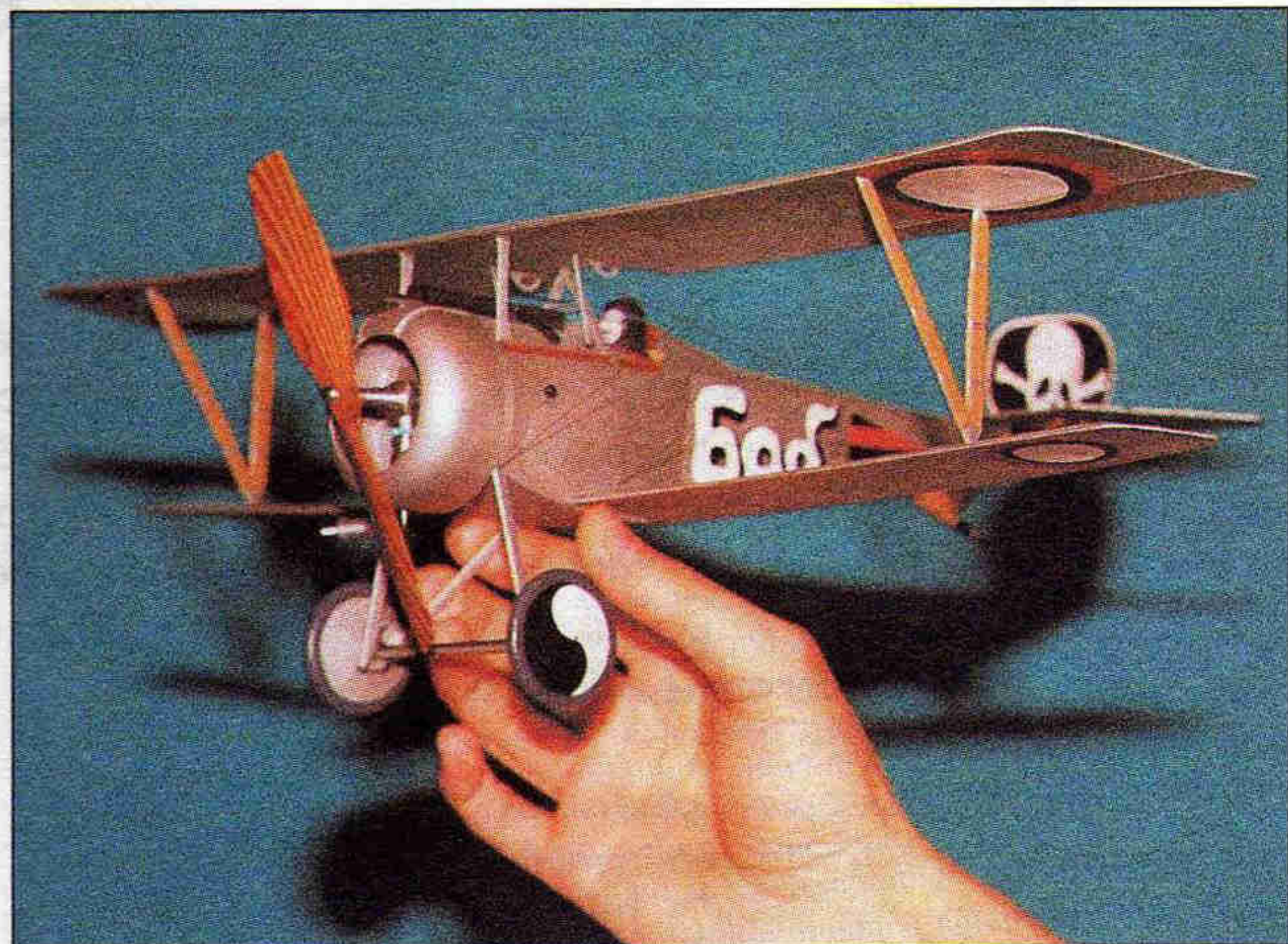
Hlavní částí tohoto kompletu je plán 1 : 1, podle kterého postavíme model v již zmíněném měřítku 1 : 20. Konstrukce - znázorněná na plánu - odpovídá prakticky konstrukci skutečného letadla, čímž se hotová maketa neliší od skutečnosti. Jinak jde o normální plán pro letecké modeláře s rozkreslením přepážek, žeber atd.

Součástí je také obtiskový aršík a kovové části. Obtiskový aršík pro albatros obsahuje kresby draka (letoun č. C.766/16) a příslušná čísla. V kompletu jsou také tři soupravy kovových leptů. Drobné a detailní části pro kulomet pilota (perforovaný obal hlavně, čelní a zadní víko obalu, včetně záměrného kříže - pro dva kulometry) a obdobné vybavení pro kulomet Parabellum MG 14 (perforovaný obal hlavně, zásobník s nábojovým pásem atd.). Zajímavým „leptaným“ detailem je také souprava padesáti kusů napínáků výztužných lan křidel, doplněná tepelně napínatelným silonovým lankem (ca 10 m).

Příznivce letadel z první války jistě bude také zajímat, že R. Gregovský připravuje časopis Flying Circus W. W. I. (Létající cirkus z I. světové války), kde budou uváděny zajímavosti o těchto krásných strojích včetně jejich nákresů a stavebních plánů.



Maketa stíhačky Junkers D. I v měřítku 1 : 20 postavená z představených kompletů.



Francouzský dvouplošník Nieuport 17.

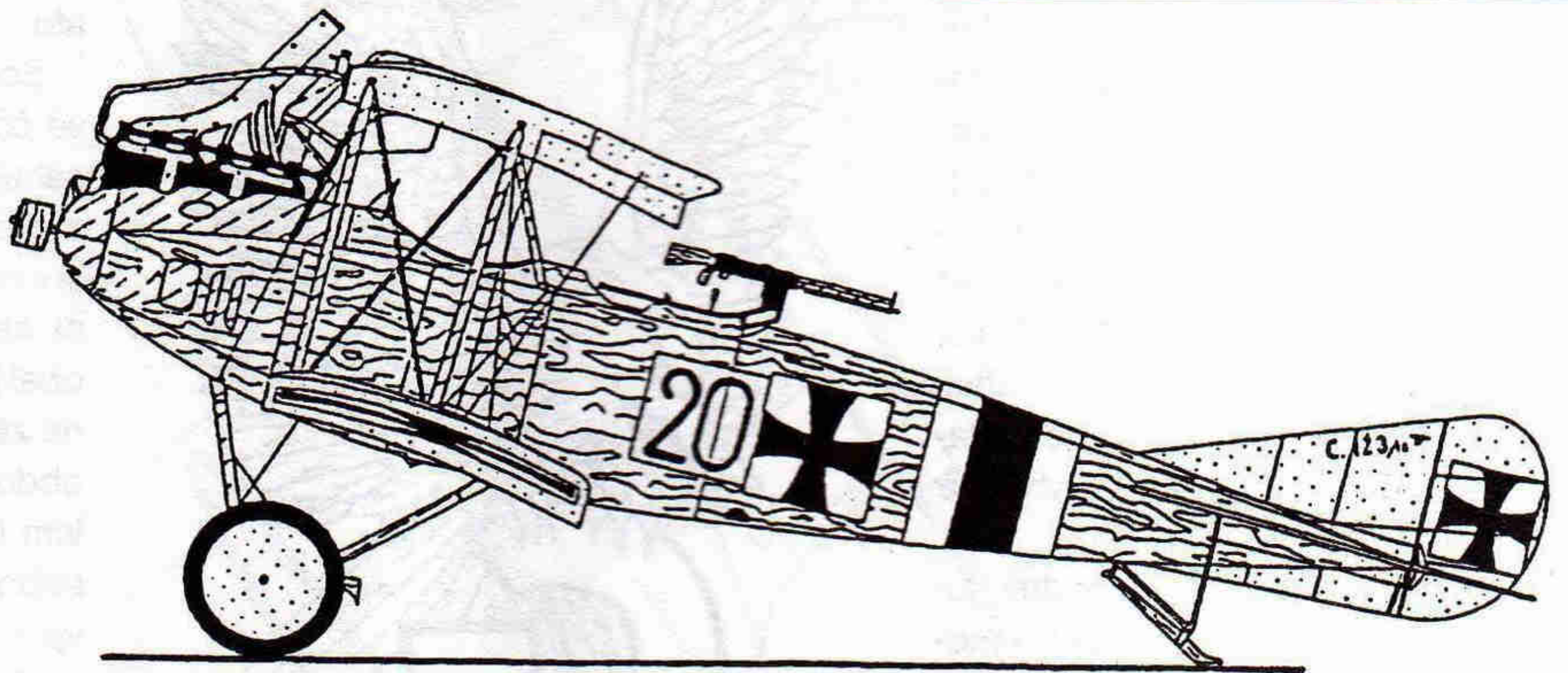


Na snímku je vidět výkres albatrosu, obtiskový aršík a kovové díly.

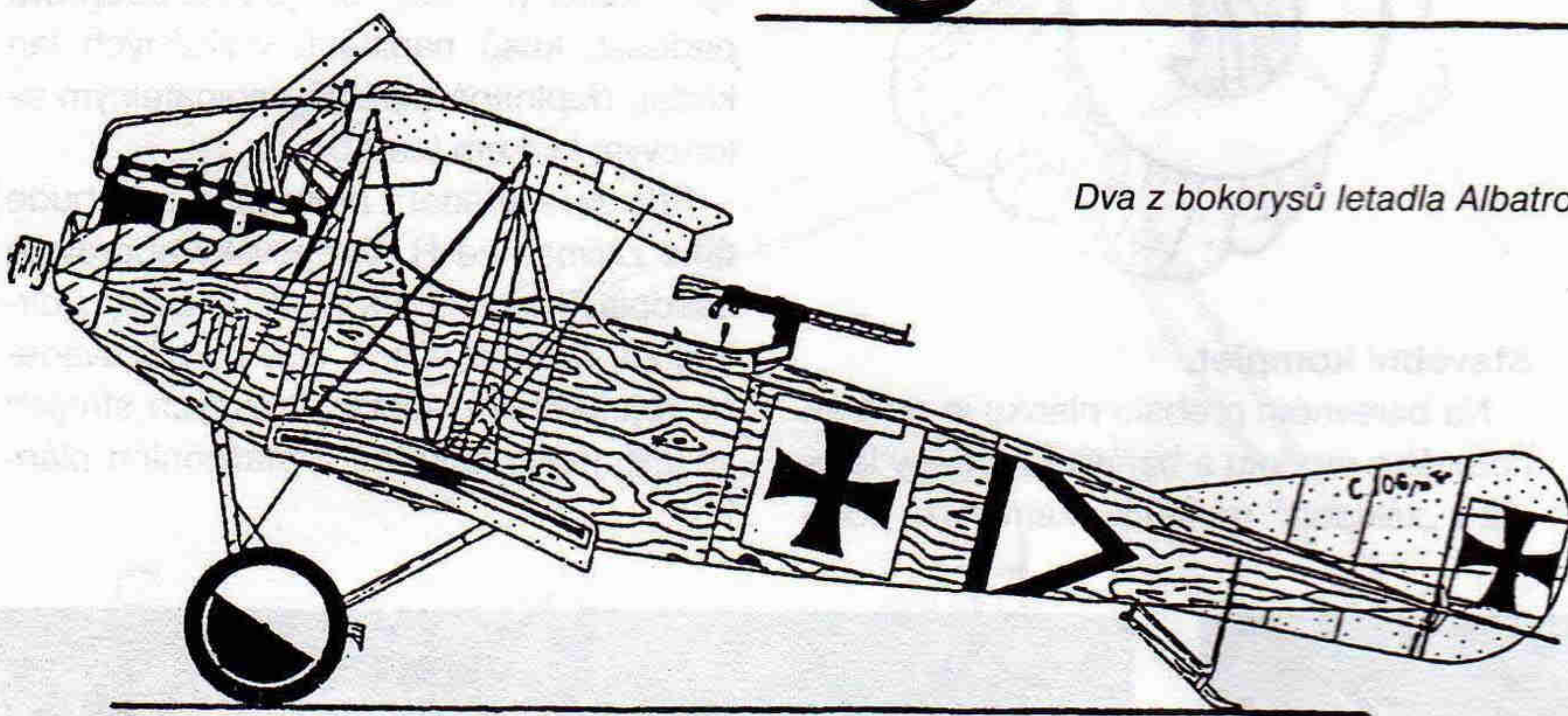
Dir. Edwin Krill

Dne 2. července 1997, krátce před mistrovstvím světa ve volném letu na Sazené, zemřel člen mezinárodní jury MS z roku 1967 (také Sazená) pan Edwin Krill. Edwin, člověk milující letecké modelářství, předseda modelářské sekce rakouského aeroklubu. Rakouský delegát CIAM FAI věnoval modelářství veškerý volný čas. S českými modeláři měl více než kamarádké a přátelské vztahy, pomáhal nám rozvíjet mezinárodní styky již v době naší nesvobody. Edwin se účastnil mnoha modelářských soutěží, často ve funkci člena mezinárodní jury. Odešel navždy nezapomenutelný kamarád a přítel mnoha našich - dnes už také starších - modelářů. Na Edwina budeme dlouho vzpomínat.

M. Vydra



Dva z bokorysů letadla Albatros C.III v různé kamufláži.



Na konci tohoto příspěvku musím vyřešit jednu nepříjemnou záležitost. V č. 5/97 jsme zveřejnili příspěvek o polomaketě Junkers D. I, kterou si postavil ze zakoupeného kompletu od fy Gregovský pan M. Lev. Příspěvek ve stručnosti popisoval stavbu modelu junkers a byl doplněn fotografií modelu. To by bylo v pořádku. Příspěvek však byl doplněn také zmenšeným výkresem z tohoto kompletu (zaslal autor) a nám se zdálo vhodné doplnit povídání a snímek i výkresem. Bohu-

žel výkres byl otištěn bez svolení autora (R. Gregovský) za což se mu jménem redakce omlouvám. Současně se redakce s berounskou firmou Gregovský vhodně vyrovnala. Případné objednávky tohoto plánu nezajišťuje redakce, ale fy Gregovský.

Libor Putz
Foto: Z. Korec

PG GERASIS

Výhradní zástupce německé firmy



- Laminovací pryskyřice
 - Plnidla
 - Skelné, kevlarové, uhlíkové tkaniny, rovingy
- ...a ostatní materiál a pomůcky k laminování

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

XX. VELKÁ CENA MĚLNÍKA Závody kolem pylonů



Mezinárodní závod RC modelů F3D
Mistrovství České republiky F3D

Zní to až neuvěřitelně, ale již po dvacáté si v Mělníku - 13. až 15. června 1997, letiště Hořín - dali dostaveníčko vyznaváci rychlých letadel kategorie F3D, létajících v levých zatáčkách kolem pylonů. Když v roce 1978 přišel Rudolf Černý (tehdejší náměstek podniku Modela) s nápadem uspořádat takovou soutěž, nevěděl zřejmě co způsobí. Tato soutěž se bezesporu stala největší „modelářskou poutí“ pro všechny modeláře nejen z Čech, ale i Evropy a „přilehlého okolí.“

Letos se na Mělník sjelo 34 týmů z Německa, Holandska, Belgie, Švédska, Rakouska, Ruska, USA a samozřejmě i České republiky. Velká cena začala v sobotu v 8 hodin přejímkou modelů. I u těchto letadel začínají převládat kompozitové materiály, modely vyráběné několika málo specializovanými výrobci a motory ruské výroby od Ibragimova.

Po slavnostním zahájení v 9 hodin a nezbytných přípravách začaly první soutěžní lety. V prvním kole se uvedli pěknými výkony - časy - naši závodníci Miroslav Novák (69,1) a Martin Duží



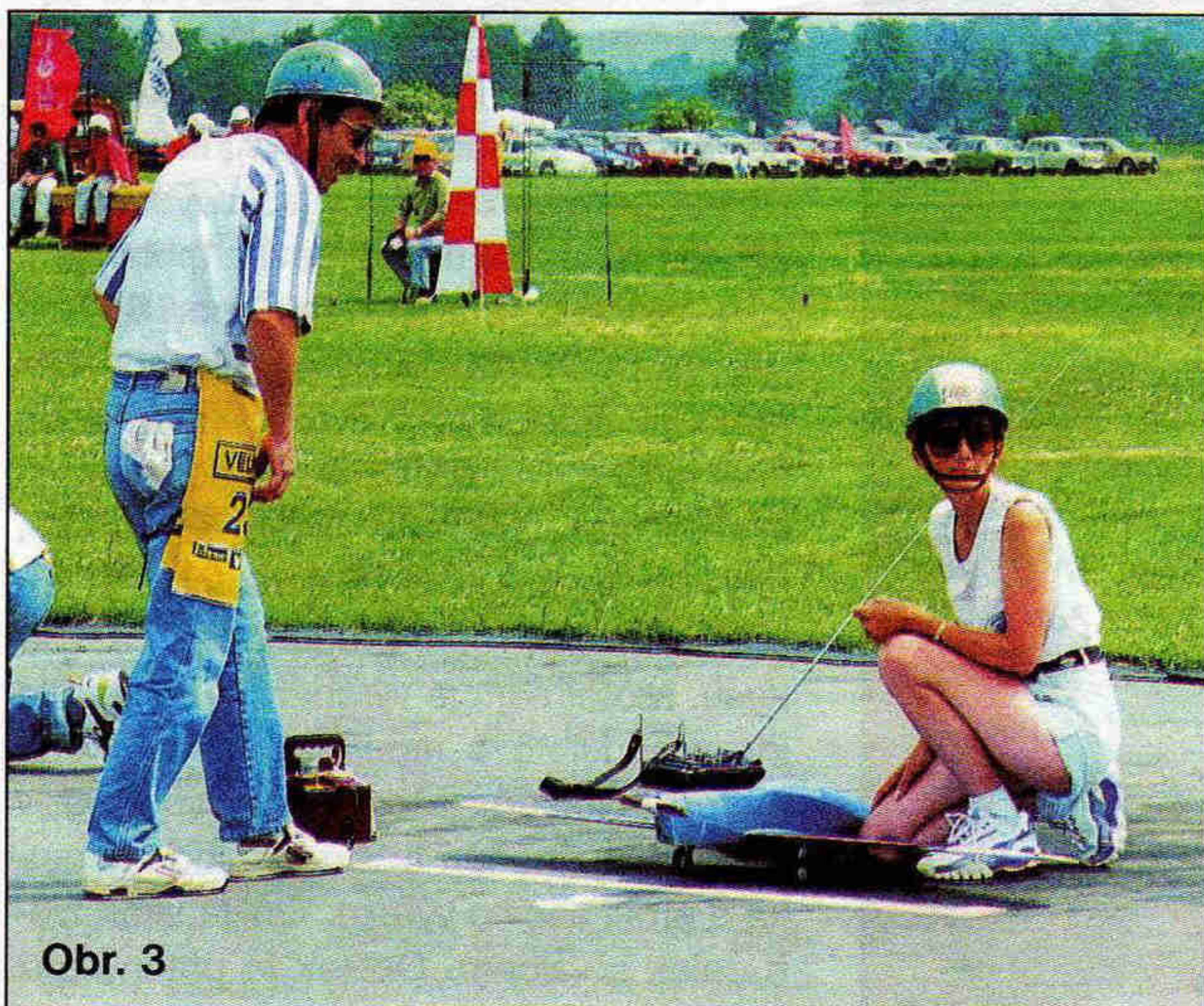
Obr. 1



Obr. 2

(69,2). V druhém kole o sobě dal vědět Miloš Malina časem 67,2 a opět M. Novák, který se zlepšil na 67,7. Další favorit Němec Thomas Lindemann si zapsal nulu (200,0). Po menší přestávce zaviněné deštěm, začalo třetí kolo kde dosáhl nejrychlejší let dvacátého ročníku M. Malina časem 66,9 s. Poslední - čtvrté - soutěžní kolo sobotního programu přineslo trochu více vzruchu v podobě srážky modelů Zdeňka Hnízдила a holandského závodníka Marcela Huismana. Výsledky po prvním dnu jasně hovořily pro naše barvy. Mezi čtyři naše týmy (pilot + mechanik) se vklínil na druhé místo Němec T. Lindemann s časem 69,3, kterého dosáhl právě ve čtvrtém soutěžním kole.

Nedělní (páté a šesté) kola rozhodla o mistru ČR, kterým se stal Miloš Malina (mechanik Zdeněk Malina), a o dvanácti semifinalistech jubilejní Velké ceny Mělníka - pět týmů ČR, tři týmy Německa, dva týmy Švédska a po jednom týmu Belgie a Holandska. Bohužel dvoukolově létané semifinále se stalo pohřbem našich nadějí. Z pěti



Obr. 3



Obr. 4

zvláštních povrchových úprav. Jednotlivé díly motoru jsou zpracovány ve vynikající kvalitě a naprosté geometrické přesnosti funkčních ploch. Každý motor je před expedicí seřízen a přezkoušen. Jistěže je dnes značným problémem vytvořit motor v naprosto unikátním pojetí co do výkonu, životnosti, spotřeby paliva a razance při práci s vrtulí v modelu. Nevím, snad je to můj osobní dojem, ale při pohledu na klikovou hřídel mi její vyvážení připomíná výrobek MVVS, u něhož bylo stejné vyvážení použito u soutěžních motorů. Nicméně zatím většina týmů létá s Ibragimovými motory a dosahuje špičkových výkonů.

Poslední mojí otázkou bylo zjištění, co takováto modelářská specialita stojí. Pevná cena je stanovena na 650 DM. Téměř hotový kompozitový model (připravený pro montáž výbavy RC, motoru a nádrže) z produkce německé firmy Jager 1100 DM. Nabízeny byly však také modely za cenu ca 600 DM (bez motoru) z produkce modelářů ze západní Evropy. U nás vyrábí tyto modely dvojice Parise, Matocha z Ostravy. Cena je stanovena podle pro-

vedení a výbavy v den prodeje.

Mělnické zajímavosti:

- VC Mělníka se stala největším modelářským obchodním „trhem“ v Evropě. Co všechno se tady dalo koupit!
- Závody bylo možno zhlédnout z ptací perspektivy díky vyhlídkovým letům.
- Počet návštěvníků nebylo možno přesně určit, ale měřítkem může být 23 sudů piva, vypitých s pomocí návštěvníků z celé Evropy.
- Jako pořadatelé pracovaly především manželky členů klubů, které se těší již na příští ročník. Za to jim nezbývá než poděkovat. Za všechny.
- Aby ve volných chvílích bylo stále něco ve vzduchu, o to se staral František Podaný. Ať již to byla letecká bitva v podání LMK Rakovník nebo akrobacie vrtulníků. Na uklidnění pak elektrolety a jiné modelářské zajímavosti.
- Kategorie pylonů - F3D - má své letošní mistrovství světa v České republice. Šumperk 11. až 16. srpna.

Co říci závěrem. Jubilejní XX. ročník

Velké ceny Mělníka se vydařil, a tak na shledanou za rok na tom XXI.

Václav Stejskal

(J. Zelenka a pořadatelé)

Foto: autor

Konečné výsledky (zestručněno)

XX. ročník Velké ceny Mělníka (F3D) 34 startujících

poř.	pilot	mechanik	stát	nej. čas	finál čas
1.	Van D. R. Bosch	Van P. Doesburg	NL	68,5	68,9
2.	I. Larsson	B. Ragnarsson	S	67,4	71,5
3.	T. Lindemann	M. Henschowski	D	68,2	200,0
4.	M. Novák	B. Branný	CZ	67,7	—
5.	X. Riesinger	M. Pick	D	69,2	—
6.	M. Pick	X. Riesinger	D	69,5	—

Mistrovství ČR 1997 (F3D) 11 soutěžících

poř.	pilot	mechanik	klub	nej. čas	celk. čas
1.	M. Malina	Z. Malina	Mělník	66,9	346,5
2.	Z. Vojan	M. Novák	Všetaty	68,9	360,5
3.	M. Novák	B. Branný	Kar. Vary	67,7	362,8
4.	F. Hovorka	J. Kozel	Varnsdorf	71,9	363,2
5.	M. Duží	P. Matocha	Ostrava	69,2	377,9
6.	J. Daneš	O. Fiferina	Velkom.	75,1	397,0

HEP CAT

historický model na gumový pohon

Malý náčrtek tohoto modelu se mi dostal do rukou v roce 1947, tehdy od firmy Moučka, v souboru nákresů amerických modelů. Řadu modelů jsem si podle nákresů postavil - samozřejmě tehdy z dostupného tuzemského materiálu a „Hep cat“ byl jedním z nich. I přes svou vyšší hmotnost létal velice dobře. Letos po více jak pětadvaceti letech jsem si jej postavil znovu, ale tentokrát z balzy. Původní překreslený plánek 1:1 jsem už bohužel nenašel, tak jsem jej překreslil do dnešní podoby. Třeba se bude hodit vám i dalším vyznavačům historiků.

K stavbě (rozměry v mm)

Trup je sestaven z balzových lišt 3 x 3 systémem dvou bočnic najednou, které po zaschnutí od sebe oddělíme žiletkou, lehce přebrousíme a na půdorysu znovu přes průhlednou fólii sestavíme v prostorový trup. Přední a zadní prohnutou část podložíme lištami patřičných rozměrů, případně dokončíme v ruce po zaschnutí střední části trupu. Vlepíme všechna zesílení a výztuhy, ohneme oba dráty baldachýnu (průměr. 0,8 až 1 mm), vsadíme do trupu, převážeme bílou nití a zalepíme. Nahoře přivážeme obě bambusové lišty 2 x 2. Kontrolujeme správné dodržení úhlu seřízení. Z ocelového drátu (Ø 0,6 mm) ohneme díl sklápěcího podvozku, vsadíme balzové kolečko i výztuhu z

balzy tl. 2 mm, kterou ovážeme ve čtyřech místech nití. Vlepíme do trupu A1 trubičku (Ø1,5/1) do níž usadíme oba konce podvozku, spolu s očkem pro uchycení gumičky 1 x 1 pro sklápění do trupu. Prostor kde zapadá kolečko vylepíme balzou 2 mm a po zaschnutí vybrousíme oválný otvor. Vsadíme a zalepíme bambusové kolečky dethermalizátoru. Přilepíme čelní přepážku z překližky, vyřízneme díly hlavice z balzy tl. 7 a 5 mm, vsadíme trubičku dle průměru použitého drátu hřídele, přidáme obě čela z překližky 1 mm a slepíme v celek. Po zaschnutí upravíme pro vsazení do trupu a obrousíme dle obrysu trupu. Zaoblíme čtyři podélné hrany a trup je připraven k polepování.

Křídlo je stavěno běžným způsobem vcelku z balzových žeber 1,5 mm a lišt 3 x 12, 2 x 3 a 5 x 7 mm. Proti originálu jsem přidal shora střední nosník, aby se křídlo neprohýbalo do „lavoru“. Důležité je předem si slepit v celek náběžnou hranu a hlavní nosník do předepsaného vzepětí. Pouze odtoková hrana předem zbroušená do klínu se zhotovenými zářezy pro žebra se lepí ve spojích natupo. Vyřízneme a slepíme si předem oba koncové oblouky z balzy 5 mm. Přímou na plánek přes průhlednou fólii sestavujeme postupně oba středy i uši křídla v celek. Při stavbě vlepujeme zároveň všechny výztužné trojúhelníky. Zesílení středu z balzy tl. 1,5 mm začneme spodní částí a po zaschnutí horní částí. Náběžnou hranu obrousíme do požadovaného tvaru včetně okrajových oblouků, odtokové hrany a středu křídla.

VOP jednoduché konstrukce z balzových lišt 3 x 3 mm se zesíleným středem balzovými trojúhelníky. Z tvrdé balzy 2 mm si zho-

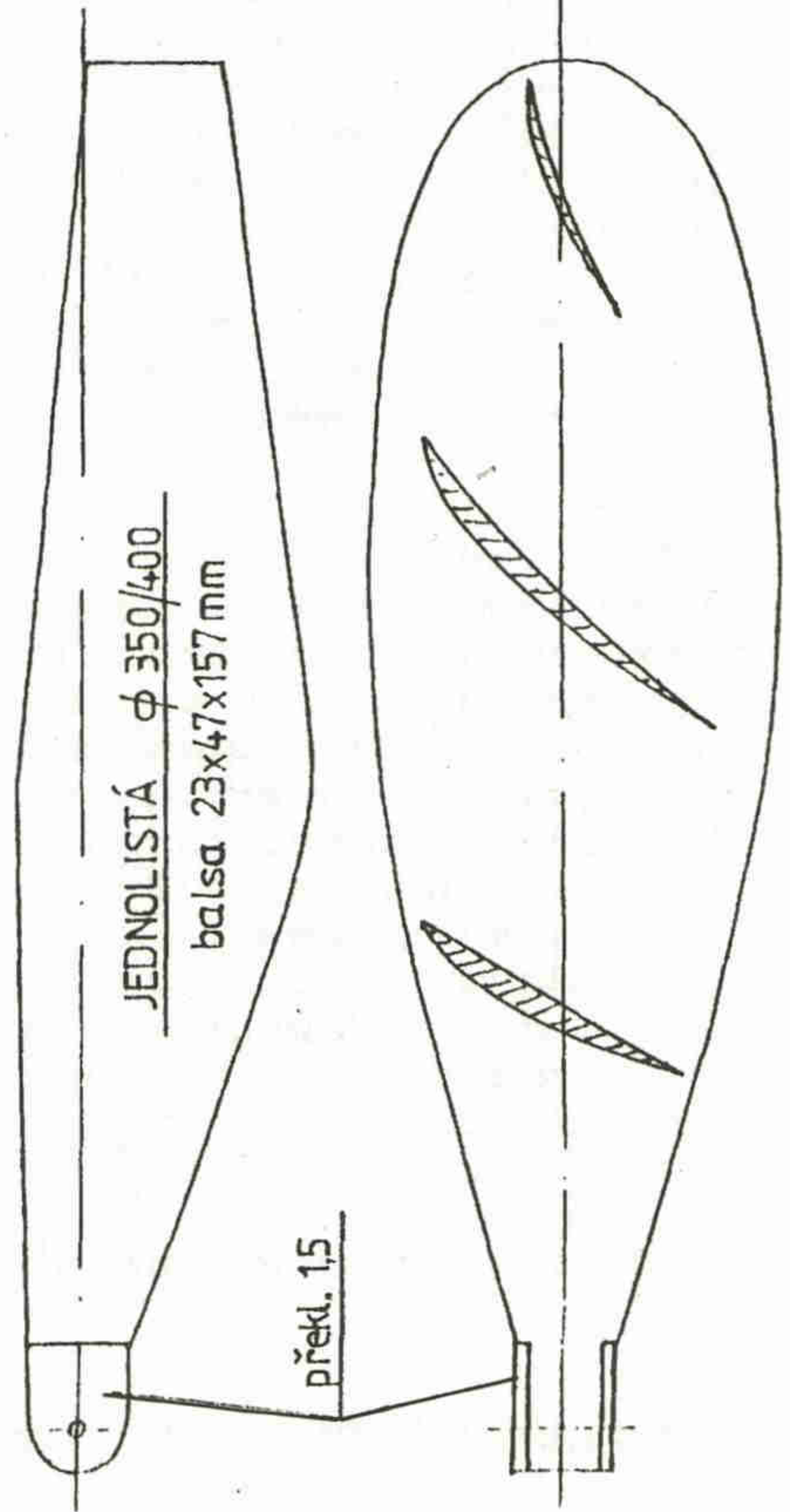
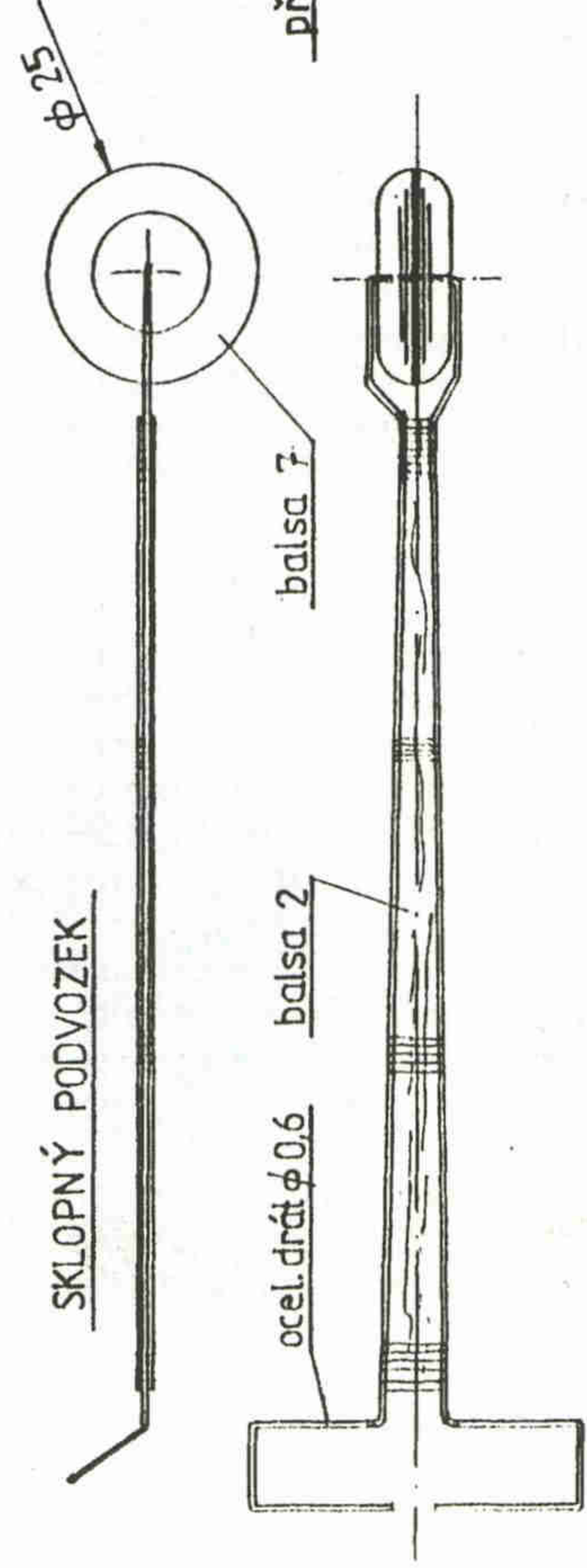
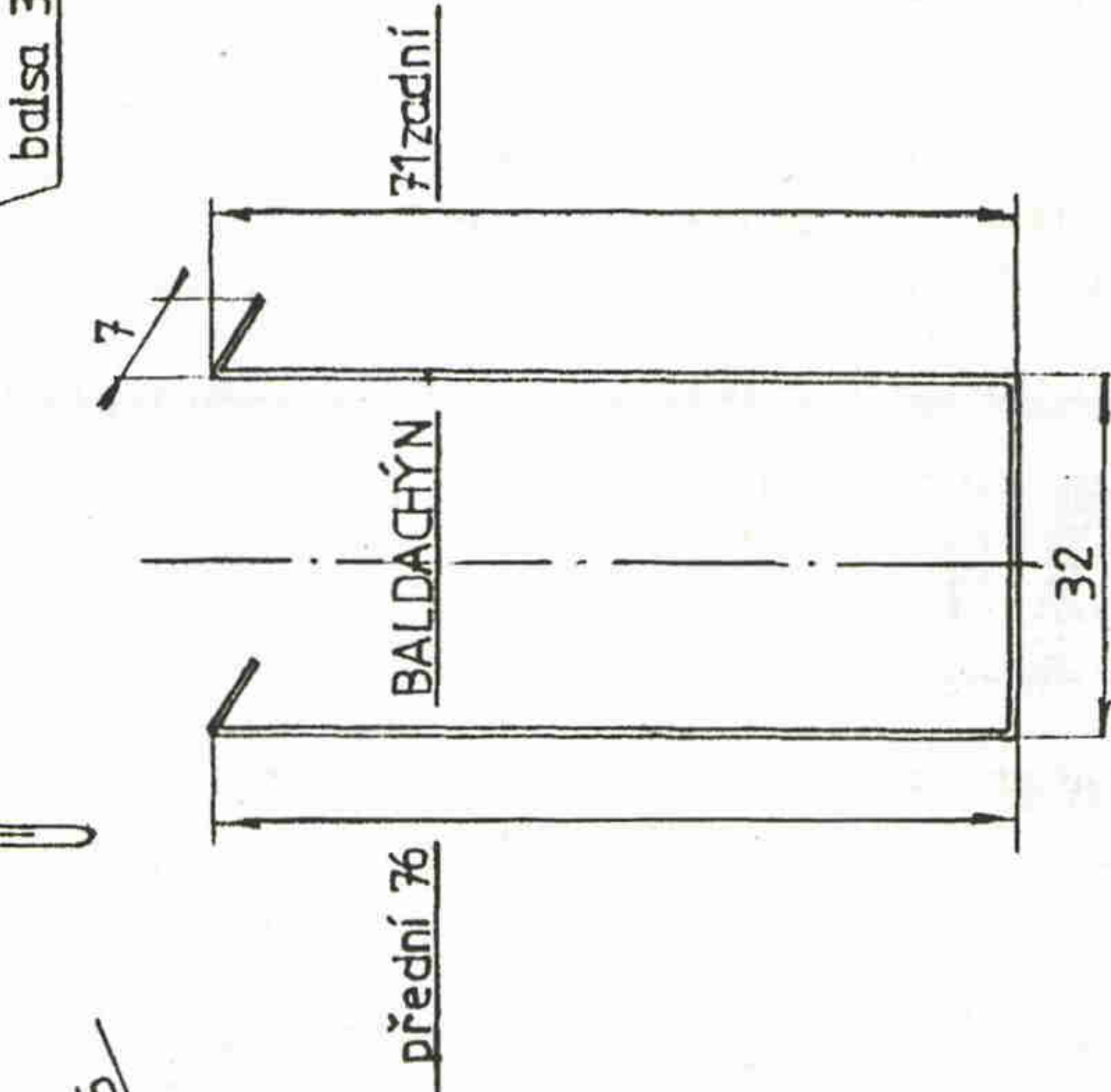
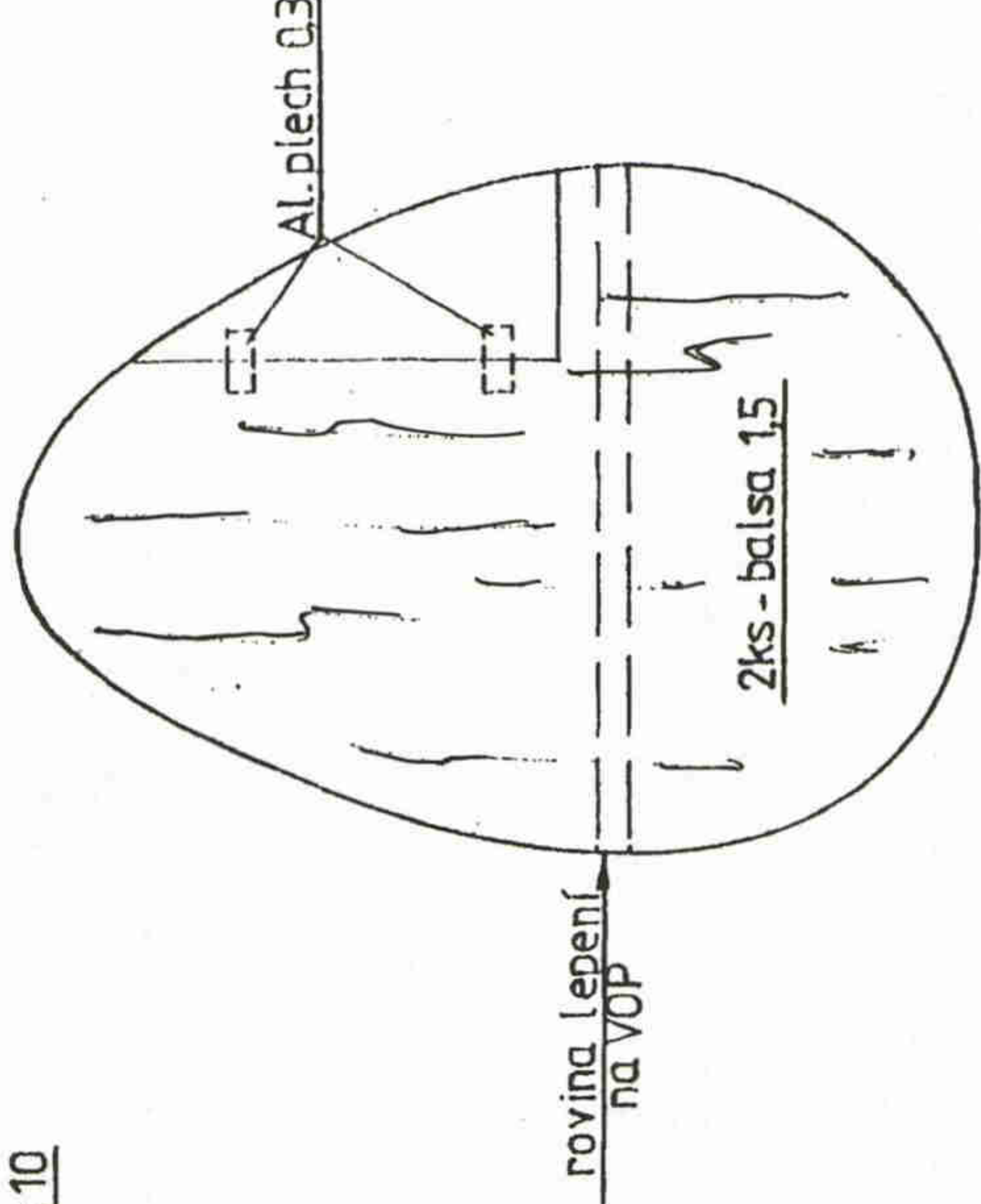
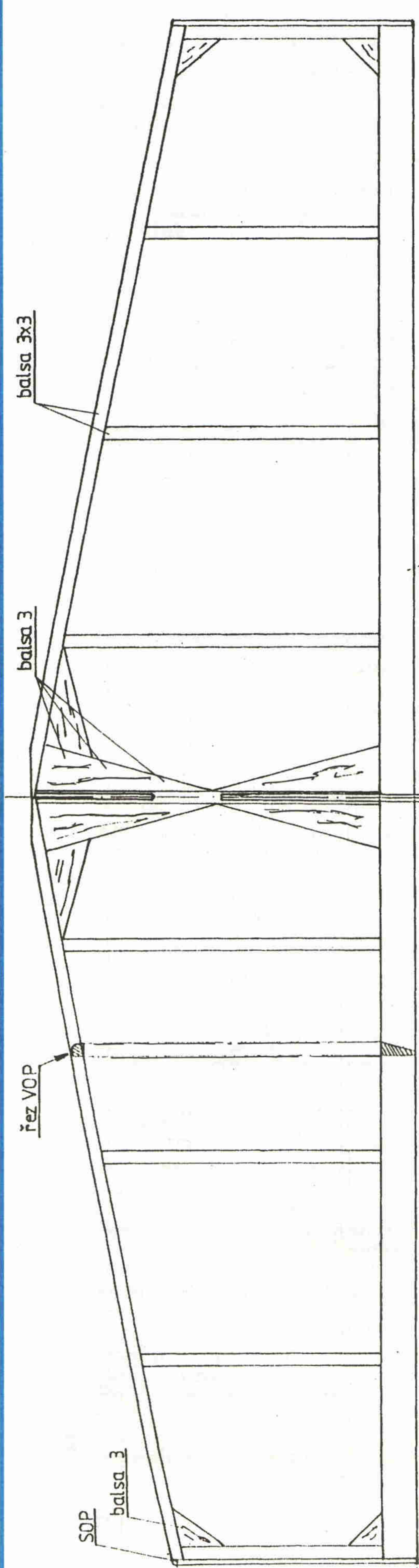
tovíme ploutvičku a háček dethermalizátoru, které se lepí až po polepení papírem.

SOP jsou z lehké balzy tl. 1,5 mm a lepí se na VOP až po polepení papírem. Pozor na kolmost lepení.

Vrtule je balzová jednodílná sklopná s protizávažím. Zhotovíme si výřez ze špalíku 23 x 47 x 157 mm a vlepíme zpevnění z překližky tl. 1,5 mm. Začneme s opracováním spodní části, nahrubo nožem z hrany po hranu a načisto brousíme smrkovým papírem nalepeným na prohnutém špalíku. Správnost kontrolujeme překližkovými šablonami. Horní stranu děláme stejným způsobem, ale sílu listu kontrolujeme očima a hmatem. Od středu tloušťka cca 5 mm, konec listu 1 mm. Z překližky tl. 1,5 mm a balzového jádra (10) mm slepíme střed vrtule. Ohneme si hřídelku z drátu Ø 1,2 a připájíme protizávaží z cínu nebo olova - hmotnost cca 10 g. Svrtáme spolu s listem otvor dle použitého čepu. V celek složíme - až po polepení papírem a lakování - nasazením pružinky, držáku gumičky pro sklápění, kul. ložiska, hlavice a ohneme oko závěsu svazku. Ve správném místě našroubujeme zarážku polohy sklopení listu. Správnou hmotnost protizávaží upravíme až při zalétávání odpi-lováním.

Polepování provedem tenkým Modellspanem a napínacím lakem, lakujeme alespoň čtyřikrát. Barevné provedení záleží na vkusu modeláře. Svazek z gumy TAN 8 až 10 pramenů 1 x 3 a délce 500 až 600 mm se vytáčí kolem 30 s. Model létám vpravo, i když na zalétání má každý svůj osvědčený způsob. Přeji pěkné a zdařilé starty.

Zdeněk Raška, Frenštát p. R.



váhový rozbor:

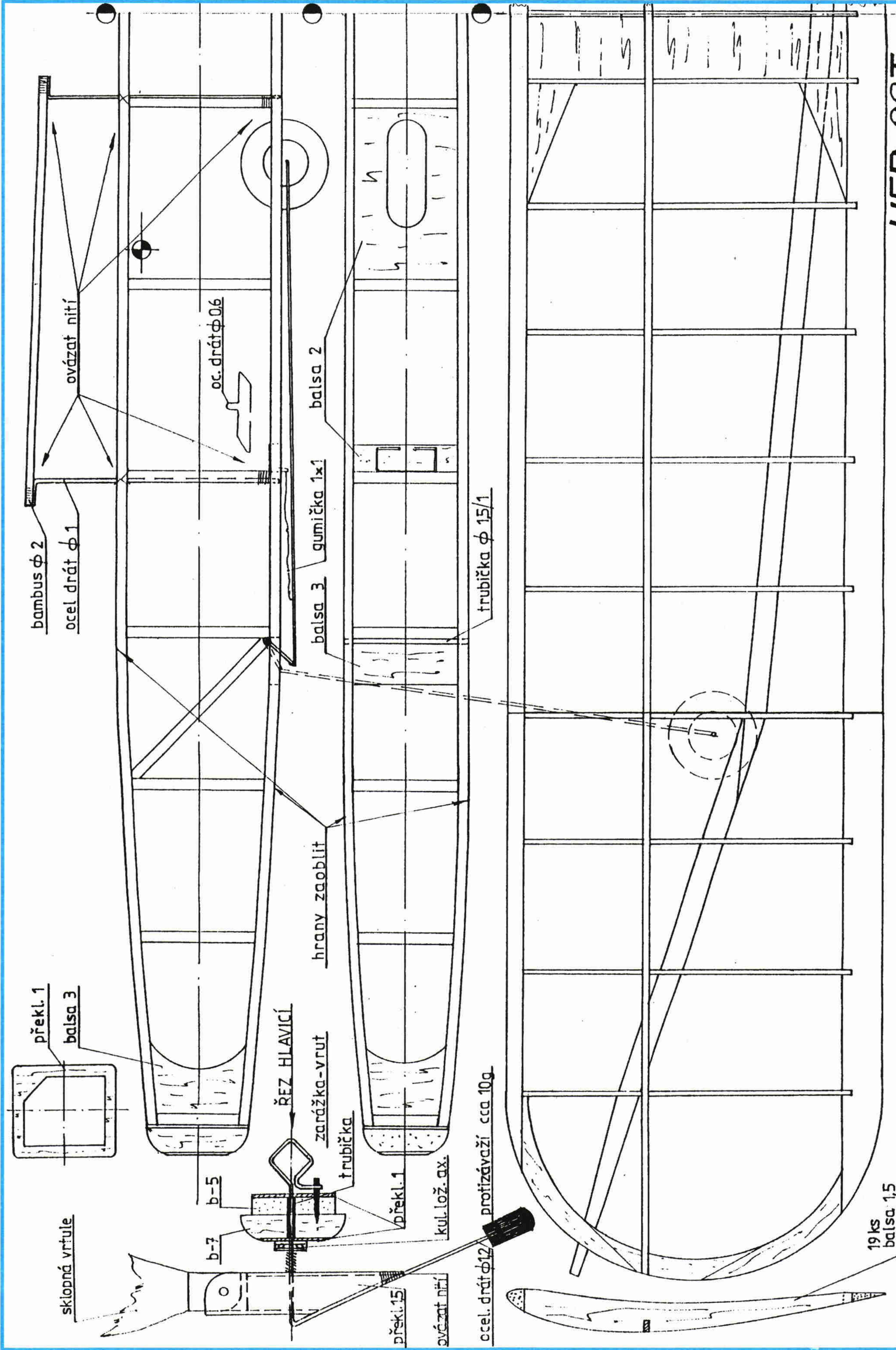
trup	23g
hlavice+vrtule	15g
křídlo	18g
VOP	6g
SOP	3g
guma	15g
celkem	80g

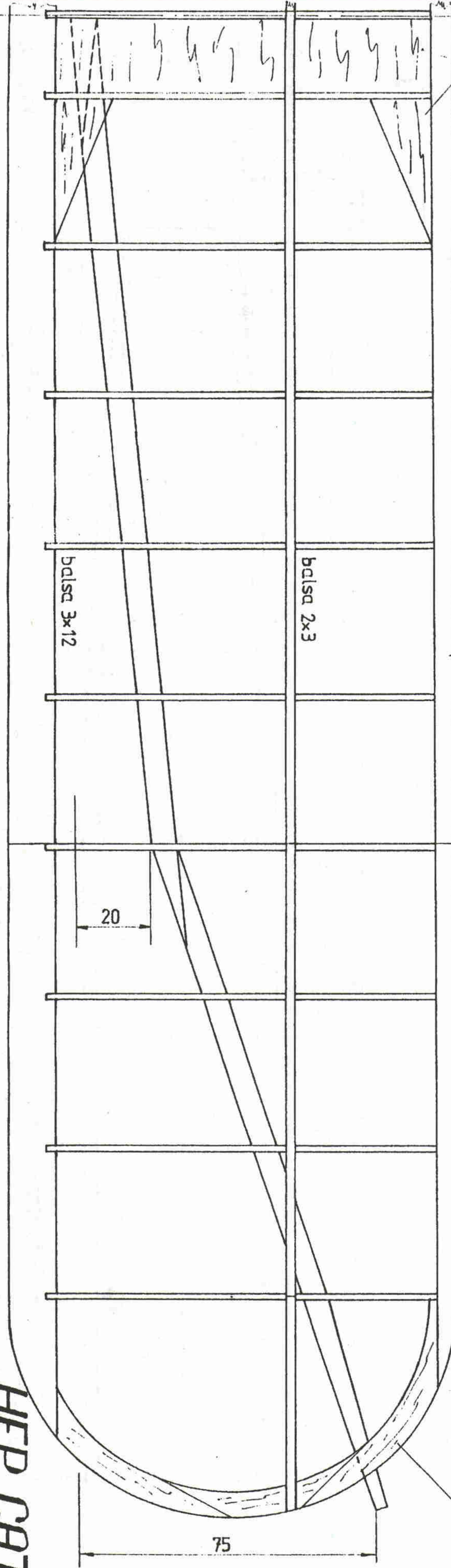
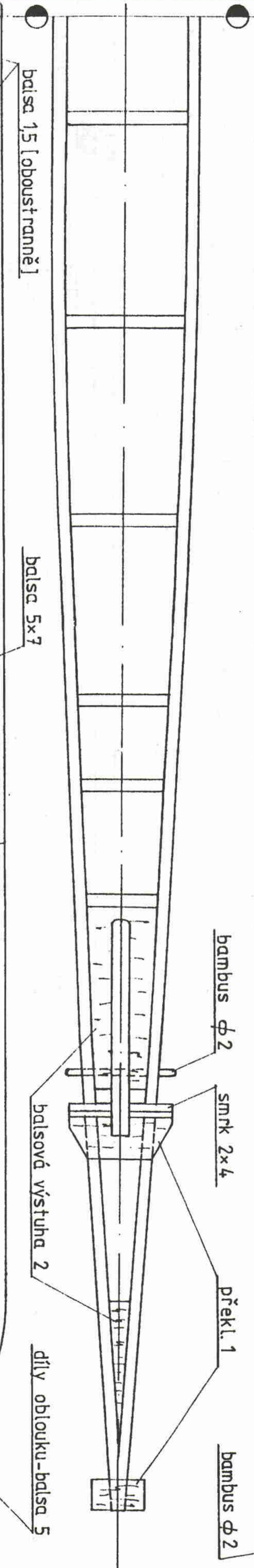
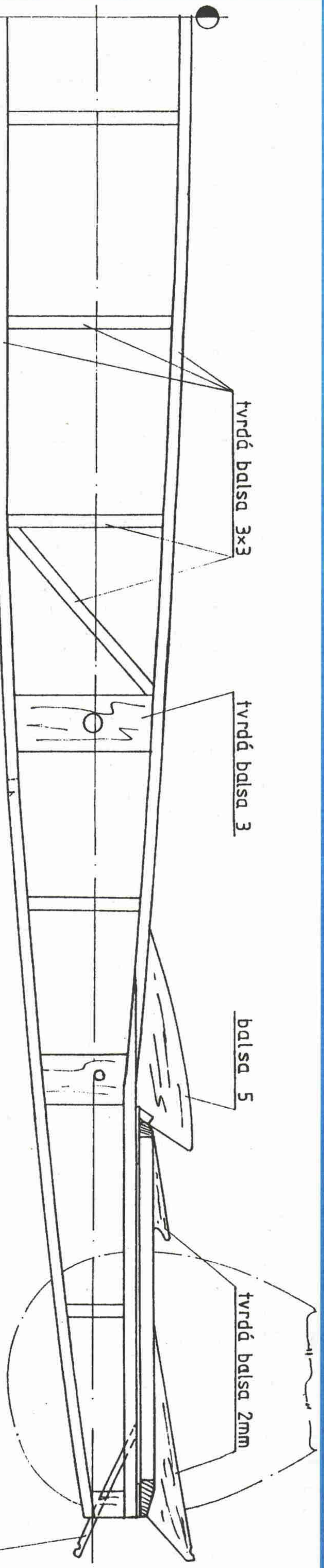
HISTORICKÝ MODEL NA GUMU – USA 1945

HEP CAT

Konstrukce – J. Barker

rozpětí	780mm	plocha celkem	10.80mm
délka	755mm	hmotnost	80g
zatížení	83g/dm ³	guma – 8 nití 1x3x530mm	
podkladový – J. Huml	27.2.1945	1:1 kreslil	1.4.1994 Raška Z.





HEP CRT

DÉMON-VANDAL historický motorový model

Jde o výkonný motorový model konstruktéra Petra Žerta z Frýdku-Místku. Vznikl o prázdninách roku 1950 jako další článek frýdeckých „démonů“. První soutěžní lety s ním byly uskutečněny na soutěži v Třinci, kde hned prvním startem uletěl a zvítězil. Model se později našel a když létal na krajské soutěži získal 1. místo. Uletěl sice opět svým pozorovatelům, ale byl po celou dobu svého nádherného letu až do místa přistání sledován na motocyklu, do vzdálenosti 21 km!

Pro nakreslení plánu 1:1 i jeho stavbu jsem se rozhodl proto, že osobně se na „démona“ i jeho další typy pamatuji, ještě z doby kdy jsem létával velké větroně. Jako kluk jsem peníze na motor neměl, tak jsem jen z povzdálí tyto krásné modely sledoval. Proto jsem si letos pořídil repliku motoru Atom 1,8 cm³ a mohl tak uskutečnit svůj dávný sen postavit si motoráka. Také jeho způsob stavby z balzy je mi blízký. Proti původnímu nespolehlivému padáčkovému determalizátoru je dnes model vybaven už klasickým kopáním VOP pomocí doutnáku. Kvůli obtížné dopravě s křídly v celku, je toto dělené a spojuje se dvěma ocelovými dráty.

Již dříve v padesátých letech byl v malém množství vydán modelářským odborem ve Frýdku plánek na tento model, ale celý z tuzemského materiálu. Dlouhá pátrací akce po jeho aspoň jediném plánu však neměla úspěch. Model se kterým létal konstruktér a jeho blízcí kamarádi, byl převážně balzové konstrukce. Taktéž dnes vám předkládám plánek modelu balzového. Až na drobné materiálové změny je model shodný s originálem. Po výběru vhodné balzy, rovných smrkových listů si připravíme i průhlednou fólii. Celý model lepíme lepidlem Kanagom. Samozřejmě nemusím připomínat čistotu stavby a pečlivost při vypracování všech detailů.

Trup je nejnáročnější částí modelu. Z tvrdé balzy vyřízneme balzové listy 2 x 5, 4 x 4 a 5 x 5. Vyřízneme a slepíme z dílu prohnutou horní páteř 3 x 10 i náběžku krku z balzy tl. 7 mm. Obrousíme si i všechny smrkové listy 2 x 2 - 20 kusů. Z překližky tl. 5 vyřízneme motorovou přepážku 1 a vyvrtáme otvory pro motor. Z překližky tl. 2 vyřízneme přepážky 2 až 6, přepážky 7 až 13 jsou z balzy tl. 1,5. Úložnou desku pro křídlo na krku vyřízneme z překližky tl. 1,5 a pod VOP z překližky tl.

0,8. Když máme vše připraveno navlékneme na listu 5 x 5 přepážky 1 až 13, přidáme listy 2 x 5 a 4 x 4 a vzadu, za listu 5 x 5, pověsíme do svislé polohy, srovnáme a všechny přepážky zalepíme. Podvozek je odnímatý a vsazuje se mezi slepené překližkové přepážky 2, 3, 4, natěsno. Po zaschnutí přidáme slepenou páteř 3 x 10 a náběžnou hranu pylonu i podložnou desku pod křídlo a pečlivě zalepíme. Nezapomeneme ani na výztuhy v přední i zadní části trupu. Po obvodu rozmístíme v pravidelných vzdálenostech všechny smrkové listy 2 x 2 a lepíme. Přidáme také ocelové háčky pro upevnění křídla gumou a pevně ovážeme nití. Celý pylon z obou stran lamelujeme z balzových listů 1,5 x 5 mm. Pro směrovku si zhotovíme všechny potřebné díly a na desce slepíme v celek mimo listy 1 x 4. Tyto lepíme až po vsazení SOP do trupu a zalepení. Vsadíme háček determalizátoru a ovážeme nití, hliníkové plíšky na které nasadíme pohyblivou plošku SOP a vlepíme podložnou desku VOP.

Po zaschnutí pečlivě brousíme celý trup a vlepíme bambusový kolík vzadu pro uchycení VOP. Kolečka podvozku byla u originálu slepena z překližkového středu tl. 1,5 a balzových boků tl. 5. Doprostřed přidáme hliníkovou trubičku průměru 3/2 a brousíme do tvaru. Mnozí jej však asi nahradíte hotovými kolečky z gumy.

Křídlo lze zhotovit vcelku jako u originálu. Z transportních důvodů jsem je však upravil jako dělené. Předem si na plánu - přes průhlednou fólii - lamelujeme a lepíme oblé části konců křídel spolu s rovnou částí odtokovky. Po zaschnutí obrousíme, zhotovíme zářezy pro žebra. Brousíme všechny listy křídla a vyřízneme si potah pro náběžnou hranu. Vyřezeme střední žebra A, B, C z překližky tl. 3 a 2 mm, vyvrtáme otvory pro spoj křídel, ale o 0,5 mm menší. Žebra C použijeme jako šablonu pro zhotovení 12 ks žebířů D z balzy tl. 1,5 a z téže balzy všechna zbývající E až I, vždy po dvou kusech. Teď můžeme přistoupit k sestavení poloviny křídla v celek, srovnáme žebra, hlídáme kolmost a zalepíme. Přidáme koncový oblouček a všechny rohové výztuhy. Vlepíme a ovážeme nití ocelové háčky. Na listu 1 x 4, hlavního nosníku a žebra nalepíme balzový potah tl. 1 a přidržíme kolíčky na prádlo. Později ohneme a špendlíme do náběžné hrany z listy 3 x 3. Po sundání z desky vlepujeme výztuhy mezi žebra AB i BC z balzy tl. 7 a 10 v místě otvorů pro spojovací

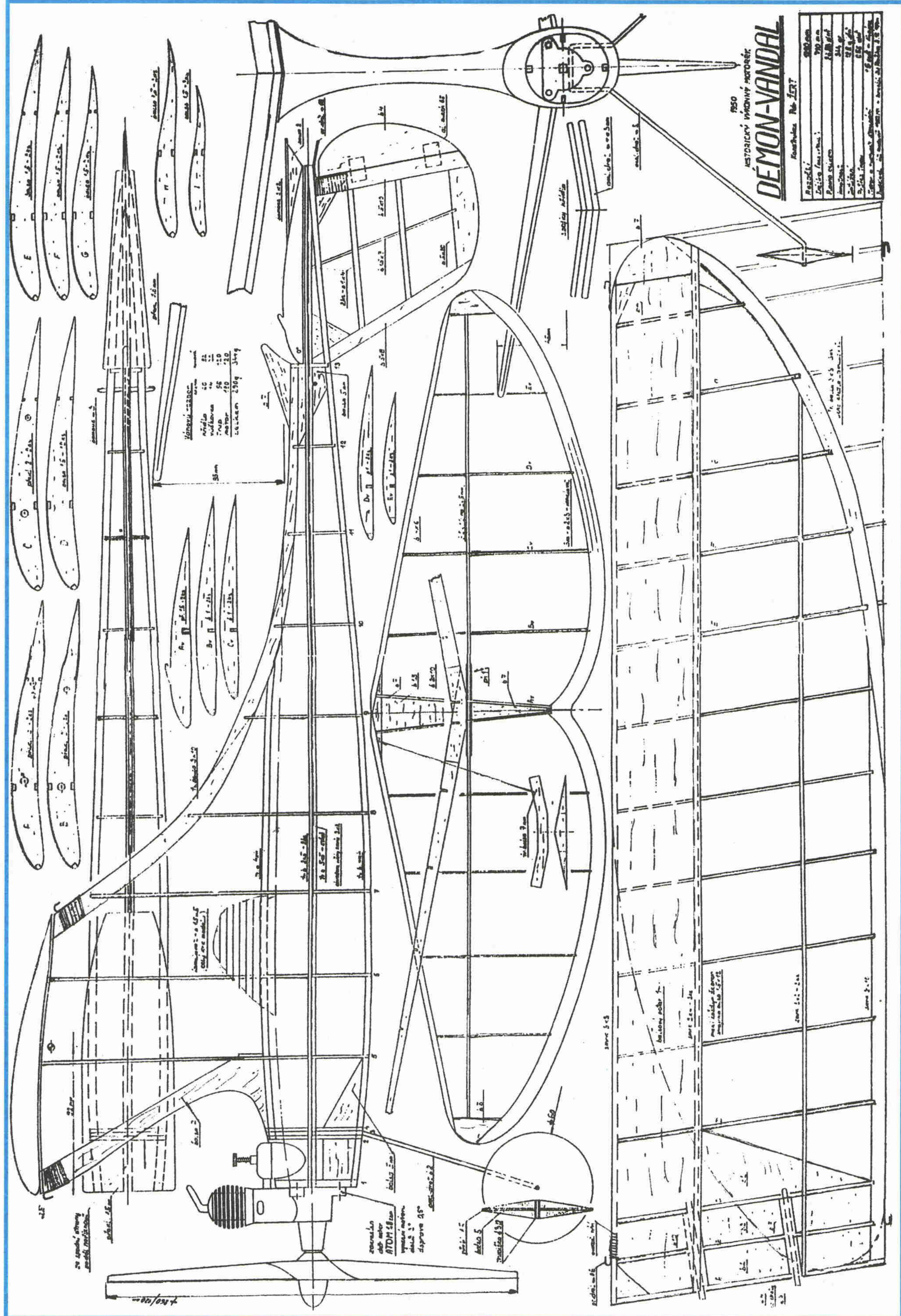
dráty. Samozřejmě vlepíme i výztuhy z balzy tl. 2 mezi žebra A až C zespodu i shora. Stejným způsobem slepíme i druhou polovinu křídla. Obě poloviny pečlivě brousíme a připravíme k polepování. Nezapomeneme však převrtat otvory pro spojovací dráty hotové na průměr 4 a 3 mm.

Výškovka. Lamelováním balzových listů - 5 ks 2 x 3 - zhotovíme tvarovanou odtokovou listu a po zaschnutí pilujeme zářezy pro žebra. Zhotovíme obě spojky středu z překližky tl. 0,8, balzových listů 2 x 10 se zářezy, a slepíme v celek do vzepětí VOP. Zhotovíme a obrousíme všechna žebra včetně zářezů. Střední žebra Av z překližky tl. 1,5, ostatní Bv až Ev z balzy tl. 1 vždy po dvou kusech. Balzořízem uřízneme listu náběžné hrany 4 x 6, zhotovíme výztuhy z balzy tl. 7 a slepíme do úhlu i vzepětí. Koncový oblouk vyřízneme z balzy tl. 5. Když máme všechny díly připraveny, sestavíme polovinu VOP (přes fólii) přímo na plánu. Po zaschnutí stejným způsobem i druhou polovinu. Dolepíme výztuhy středu a připravíme si ploutvičku i bambus pro determalizátor. Celou VOP pečlivě brousíme včetně tvarování náběžné hrany i koncových oblouků.

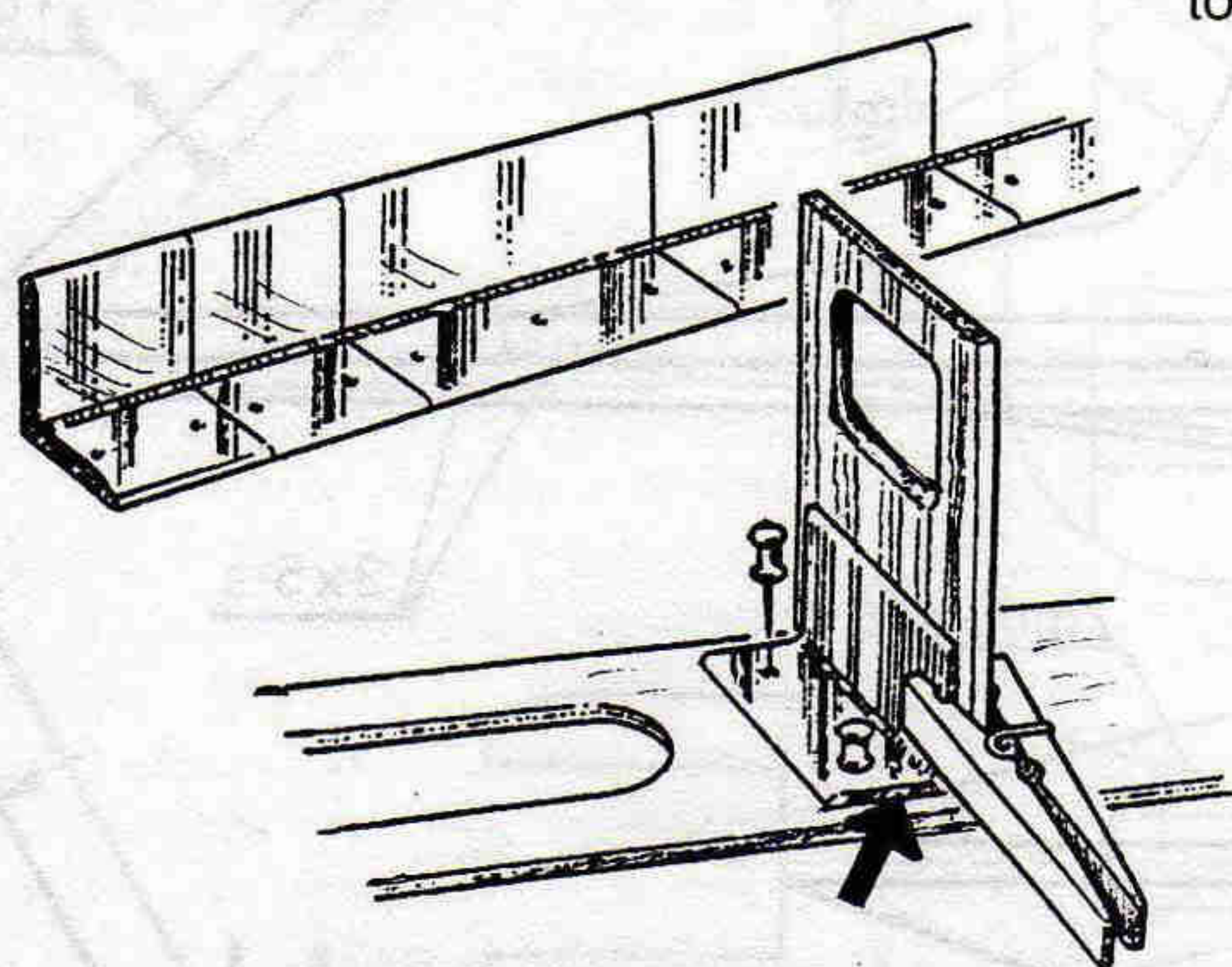
Povrchová úprava. Kostru celého modelu lakujeme řidkým nitrolakem a model potáhneme silným Modellsanem nebo Mikalentou, pouze výškovku tenkým papírem. Celý model lakujeme pětikrát až sedmkrát. Dle mušky vydané v Leteckém modeláři č. 11/1950 měl model v barvě červené nebo modré zdobené náběžné hrany křídel i VOP včetně odtokových listů. Dříve jsme ozdoby strikali pusou přes fixírku, dnes je lze provést barevnými papíry.

Motor. Použijeme Atom 1,8 a přišroubujeme jej pomocí tří šroubů M3 na první přepážku z překližky tl. 5. Vyosení - dolů asi 2°, doprava 1 až 1,5° - při použití vrtule průměru 240 mm. Pokud nevyhovuje nádržka dodávaná s motorem, lze použít kapátko připevněné přímo na pylonu. Se zalétáním si jistě poradí každý sám, dle svých zkušeností a zvyklostí. Pokud však dodržíte polohu těžiště, mělo by být bez větších problémů. Mnoho pěkných a vydařených startů bez zbytečných úletů vám přeje

Zdeněk Raška, SAM 94



Z PRAXE PRO PRAXI

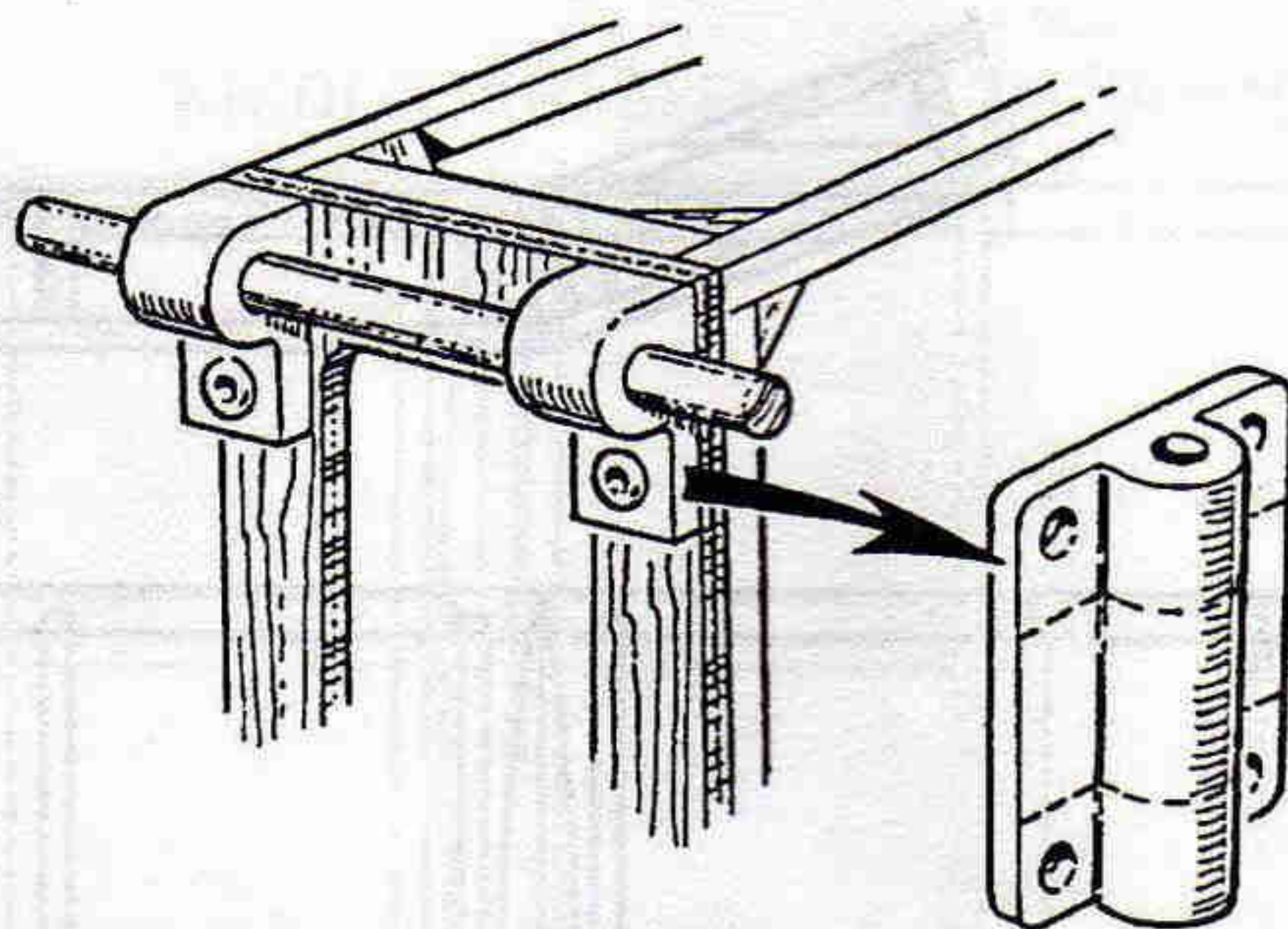
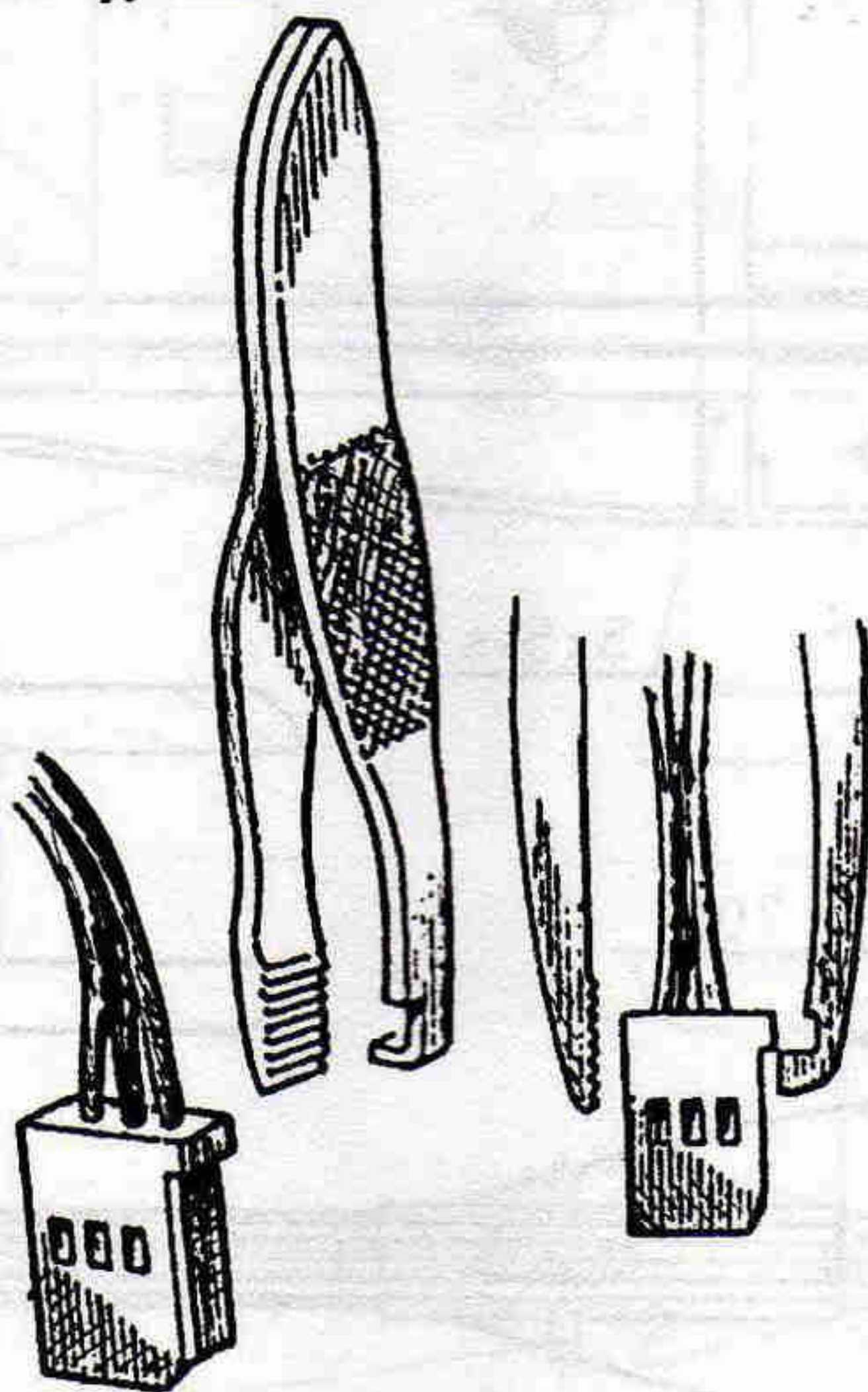


U stavby trupu je potřeba dodržet pravý úhel při lepení přepážek. Toho lze dosáhnout nařezáním potřebného počtu úhelníků z hliníkového „L“ profilu, do kterého vyvrtáme dva malé otvory pro špendlíky. Následující stavba je patrná z připojeného nákresu.

Pro uchycení poutacích kolíků křídla v trupu se může použít nevyužitý polyamidový kámen hřídele přední podvozkové nohy, který uřízneme na potřebnou šířku a následně zbrousíme jednu nepotřebnou patku. Konečná montáž je provedena pomocí šroubového spoje.

Zpracováno podle MAN

Zástrčky serv Futaba se nám obvykle špatně vysouvají z přijímače. Vytahujeme-li je obyčejnou pinzetou jde to ztuhla a zástrčky většinou „ožvákáme“. Přitom řešení je velmi snadné. Koupíme si tvarovanou pinzetu na obočí, kterou jdou konektory lehce vyjmout.



Seriál F3F na Donovaloch

Tretiu v poradí seriálovú súťaž leteckých modelárov Slovenskej republiky v kategórii rádiom ovládaných svahových vetroňov (F3F) o titul majstra Slovenskej republiky 1997, usporiadal v dňoch 14. až 15. 6. 1997 na Donovaloch Model klub Ružomberok. Po prezentácii v hoteli Šafrán a preprave lanovkou na vrch Zvolen (1402 m) nasledovalo slávnostné zahájenie spojené z vylosovaním poradia. Vial juhozápadny vietor o rýchlosti 3 až 6 m/sec, ktorý zo sebou doniesol aj dážď, takže v prvý deň súťaže sa odlietali iba tri súťažné kolá. Situácia sa stabilizovala na druhý deň, keď po raňajšej prehánke a hmle sa vyčiasilo. To už vial čerstvý severovýchodný vietor okolo 10 m/sec, ktorý síce kde tu poľavil, ale aj tak umožnil takmer trom desiatkam súťažiacich odlietať ďalších šesť súťažných kôl. Najlepší čas kola dosiahol víťaz tejto súťaže (41,58 sec) Milan Vanek z LMK Author SVK Žilina, ktorý získal celkom 7719 bodov (1000 b.). Dušan Mihaličes st. z MK Rožňava obsadil 2. miesto za výkon 7263 b. (941 b.) a na treťom mieste skončil ing. Marián Maslo z usporiadajúcej organizácie. Odovzdanie hodnotných cien po vyhodnotení vydarenej akcie sa uskutočnilo opäť v hoteli Šafrán.

L. V.

Motorový letecký model Racek - „Mini“ (plánek viz dvojstrana 20 - 21)

Volný motorák Racek vznikl proto, abych měl nějaký model s novým motorem MP JET 040 „Antic“. Lákalo mě stvořit něco jednoduchého a vzhledově trochu archaického. Možná se mi to povedlo, ale důležité je, že Racek dobře a téměř bez dalších úprav létá. Motorek velmi dobře startuje a není náročný na druh vrtule. Optimální bude možná vrtule 165/80, ale to zatím nemohu tvrdit.

Něco o stavbě. Nechci psát příliš detailní popis stavby, protože předpokládám, že model nebude stavět začátečník a zkušený modelář může mít i jiný stavební postup, protože je již na něco „svého“ zvyklý. Také si myslím, že je lepší plánek s mnoha detaily než dlouhý popis.

K STAVBĚ (neoznačené rozměry v mm):

Trup. Je to tyčková konstrukce s vlepeným pylonem mezi hlavní podélníky. Také kýlovka je mezi ně napevno vlepená. Pro jemné trimování je část kýlovky upravena jako kormidlo a drží na dvou ohebných drátech (Cu - 1 mm). Motorové lože je ze

tří dílů hlavně proto, že takový materiál jsem měl právě po ruce. Ocelový podvozek je stejného provedení jako u Hájkova Spartaka a je velmi praktický. Stejně jej tam mám právě jen kvůli vzhledu. Trup se může zdát dost robustní (je skutečně velmi pevný), ale při tom vyšel poměrně lehký.

Křídlo je dělené a připevňuje se na centroplán nasunutím na dva kolíky, sváže se gumou a vyztuží vzpěrami. Vzpěrky mají konce zahnuté a do oček se jenom zaklesnou. Pro stavbu jsem zase s ohledem na pevnost a robustnost volil „tlustší“ materiály. Proto jsou žebra z trojky balzy a nosníků je až dost. Spojení uší s centroplánem je také robustní, slepením překřížených nosníků bez použití překližkových „véček“. Odtokovku raději lepím ze dvou vrstev. Dá se vyrobit pěkně rovná a pevná - lepím ji vterinovým lepidlem, aby to od-sypávalo. Nejlépe se mi lepí, když je materiál trochu vlhký.

Výškovka. Běžná konstrukce se zapouštěním žeber a hlavního nosníku do

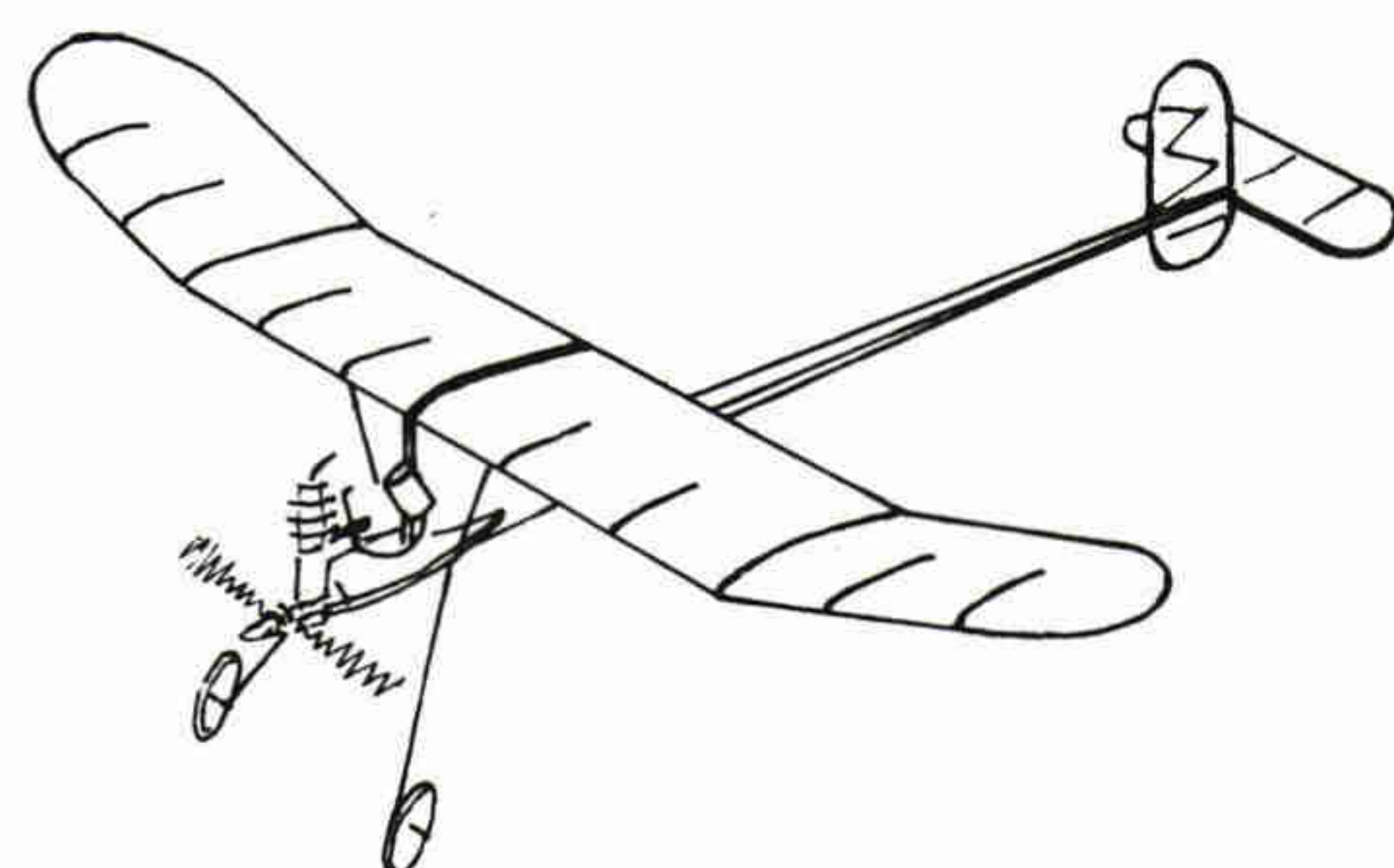
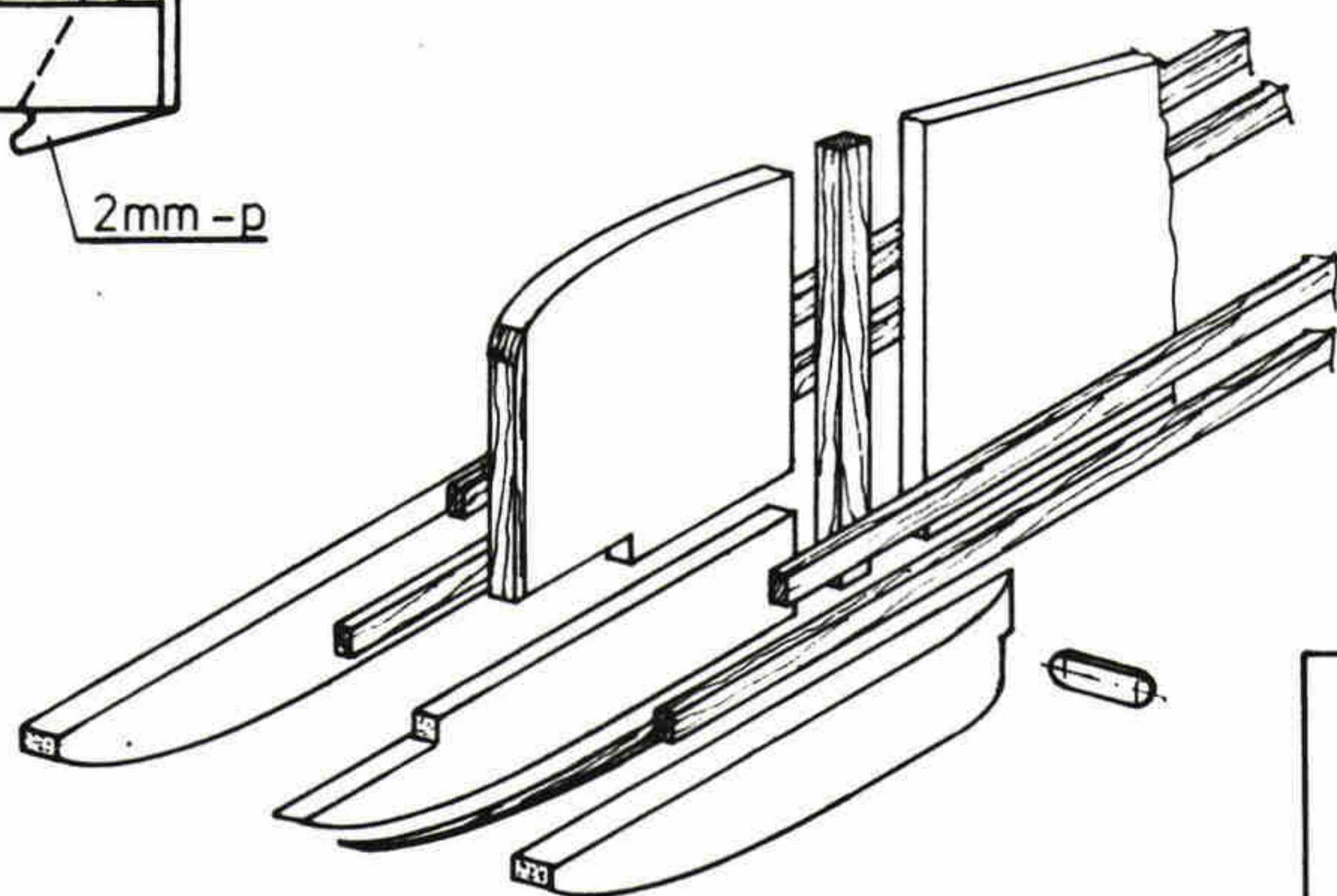
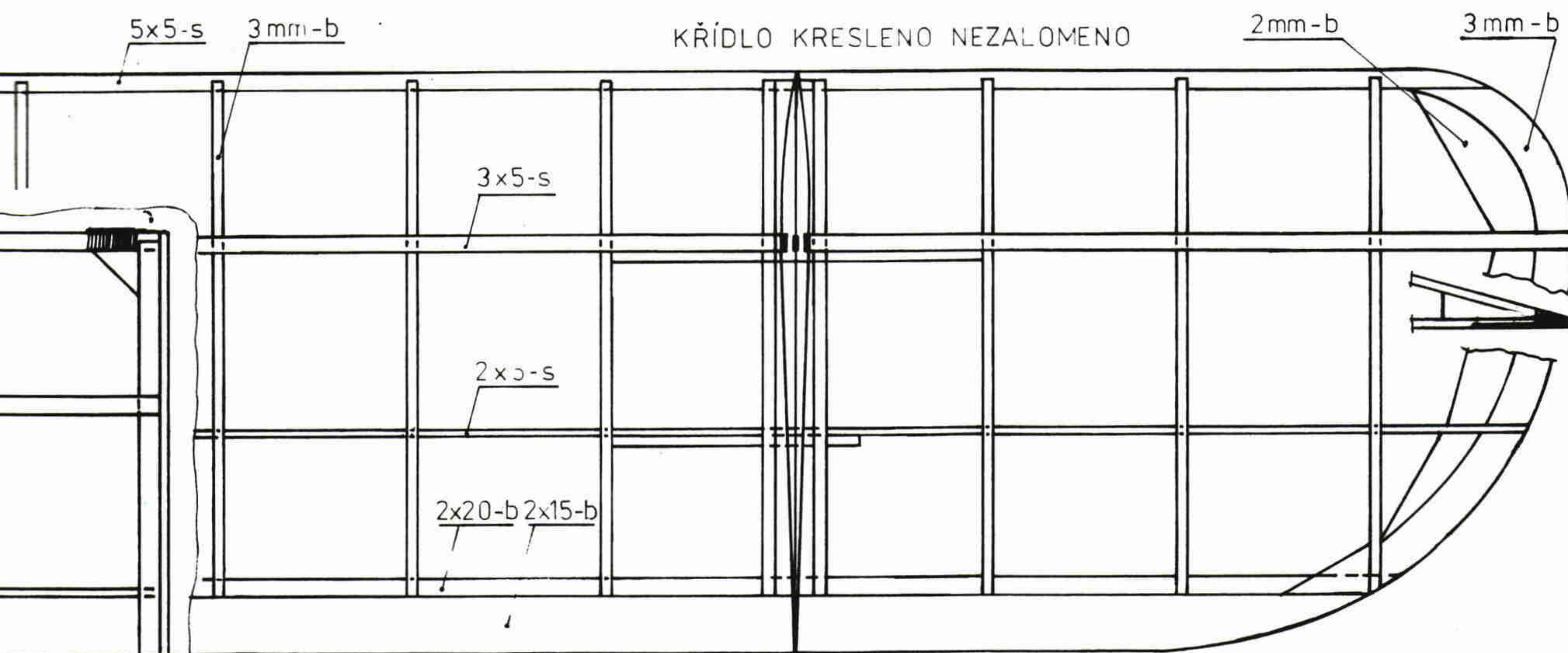
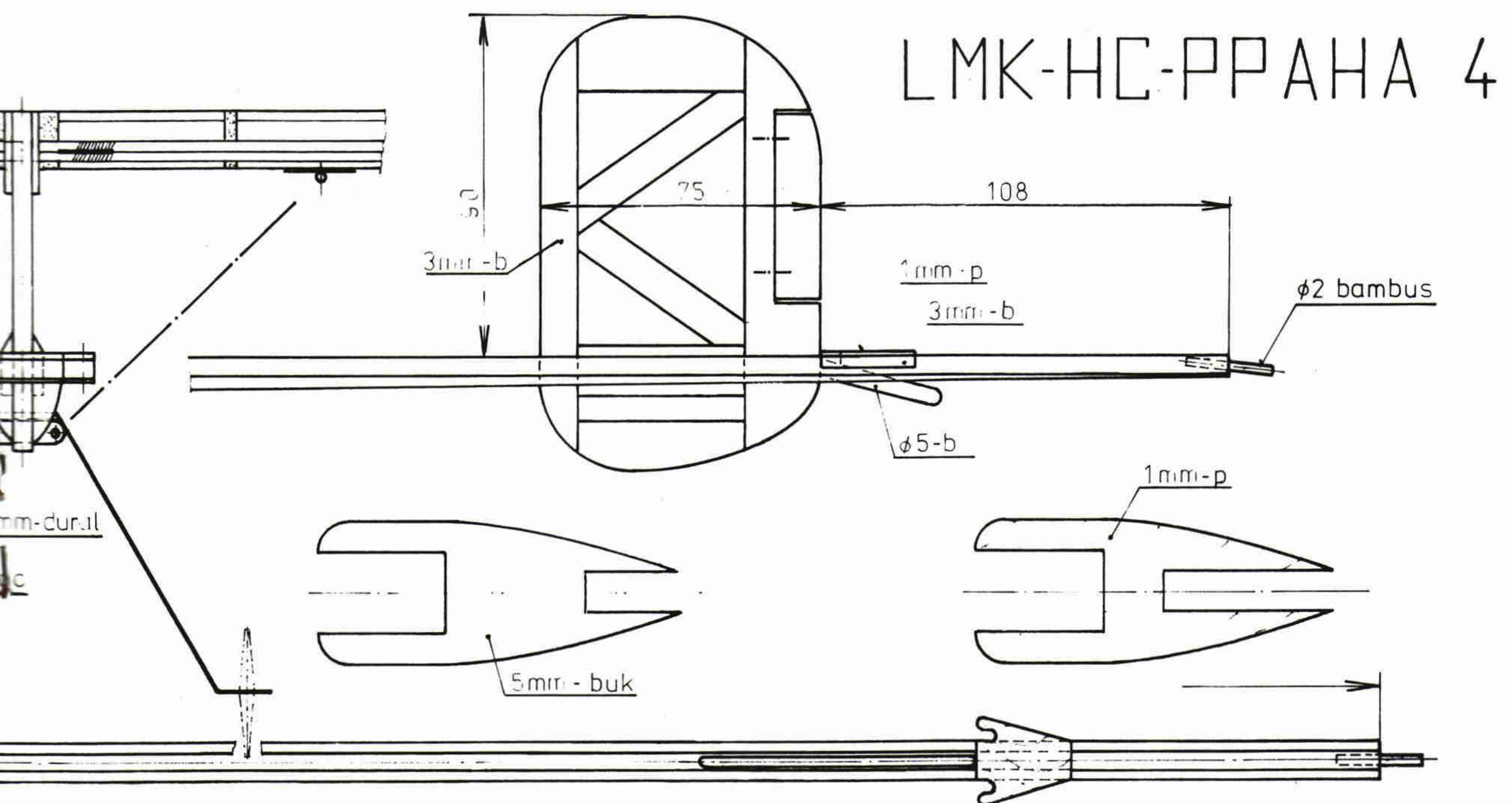
sebe. Volil jsem zase dost robustní konstrukci. Uprostřed výškovky je kolík potřebný pro upevnění na trup pomocí gumy. Je dobré ji udělat vyklápěcí, pro ukončení letu doutnákem.

Létání. Křídlo má, při pohledu zezadu, na centropláně pravé poloviny v místě spojení s uchem mírný pozitiv, 1 až 1,5 mm. Motor je v ose modelu, sklon je dán nastavením křídla a výškovky. Nádrž je vyrobena z malé injekční stříkačky (2 cm) a je dostatečně velká (stačí 1 cm³ paliva). Takto seřízený model létá vpravo a v kluzu mírně vlevo. Pro létání nemusí být večerní bezvětrí a nevadí ani mírný vítr. První lety jsou však samozřejmě vhodné jen při velmi slušném počasí.

Přeji Vám, aby létání s tímto modelem nebo jemu podobným bylo pro vás příjemnou modelářskou zábavou. Závěrem bych poděkoval firmě MP JET za hezký doplněk sortimentu motorků.

Milan Vydra, Praha

LMK-HC-PPAHA 4



VOLNĚ LÉTAJÍCÍ MOTOROVÝ MODEL				1997
ROZPĚTÍ	910 mm	DÉLKA	700 mm	
HMOTNOST	250 g	MOTOR	0,6 ccm	
RACEK				1:1

Modelářské motory a jejich problematika

(6) V minulých statích jsem se stručně dotkl problematiky související s vibracemi, které se v menší nebo větší míře vyskytují u modelářských motorů a to jak motorů maloobjemových tak velkoobjemových. Řada zkušených modelářů o celé problematice zasvěceně hovoří a píše, ale přesto není nad jednoduché vysvětlení celé této problematiky, doložené výkresy a obrázky. Zkušeným modelářům - jejich šikovným rukám - umožní vlastní výrobu nebo jednodušší pohled na zdánlivě složitou věc.

Především je nutné si uvědomit, že vibrace vznikají za chodu u všech typů motorů, a nejenom modelářských. U těch menších postavčí při velkých otáčkách jejich kvalitní provedení z výroby, kdy výrobce celou soustavu - píst, ojnice, kliková hřídel - vyrobí v potřebné přesnosti a alespoň částečně vyváží, přičemž se samozřejmě počítá také s útlumem, který způsobuje vrtule. Samozřejmě, že sama je vyrobena kvalitně, je vyvážena a odpovídá potřebám motoru. Potíže se však objevují při ovládání motorů (otáček) RC soupravou, resp. při snížení otáček na minimum. Problém není tak veliký za předpokladu, že i minimální otáčky motoru jsou dosti vysoké na to, aby vrtule plnila výše uvedenou „tlumicí“ funkci. Protože jsem v době zpracování předchozího článku neměl k dispozici motor zahraniční výroby pro možnost úplné demontáže a nafocení jeho dílů, použil jsem nyní pro tento účel díly motoru Mikro 25 cm³. Na prvním snímku (obr. 1) je zejména patrné provedení dokonalého vyvážení klikové hřídele, odlehčení ojnice a pístu. Zbytek vyvážení zajišťují magnety bezdotykového zapalování zalité do setrvačnicku. Setrvačnick (opatřený chladicími žebry) doplní - po montáži na hřídel - vyvážení celé soustavy. Výsledkem je skutečnost, že takto vyrobený motor lze upevnit na přední přepážku modelu čtyřmi šrouby M4 nebo M5 bez jakéhokoliv tlumicího elementu. Klidný chod ve všech režimech řízení otáček je celkovým provedením zajištěn, což bylo také prakticky odzkoušeno. Start je snadný a lze jej bez problému provádět rukou. Větší hmotnost motoru je ovšem problém se kterým se musí modelář vypořádat sám.

Na celosvětovém trhu je celá řada velkoobjemových motorů, které za cenu snížení hmotnosti a náhrady bezdotykového zapalování tyristorovým nebo jiným typem bezdotykového zapalování zůstávají ve své objemové třídě velmi lehké, ale se značnými vibracemi při svém chodu. Odstraněním tohoto nepří-

jemného jevu, nebo alespoň jeho snížením se zabývá řada konstruktérů a výrobců. Povšimněme si nyní jednoho zajímavého konstrukčního řešení, které jeho autor dořešil, zpracoval výrobně a nabídl k použití ostatním zájemcům.

Celý problém se objevil po zveřejnění fotografie a stručného popisu motoru Titan ZG 74 B. Součástí článku byla zmínka o rozsáhlém příslušenství a mimořádné výbavě. Mo-

tor mě zaujal konstrukčním pojetím, čistotou provedení a celkově profesionálním zpracováním. Po zveřejnění nastaly problémy jak odborně odpovědět na řadu dotazů zvědavé modelářské veřejnosti nejen o tomto motoru, ale i motorech jiných, zejména proto, že pan Toni Clark je osobou u nás známou. A protože jsem také zvědavý, požádal jsem jej osobně o zaslání podkladů a souhlas s uveřejněním některých jeho konstrukčních řešení.

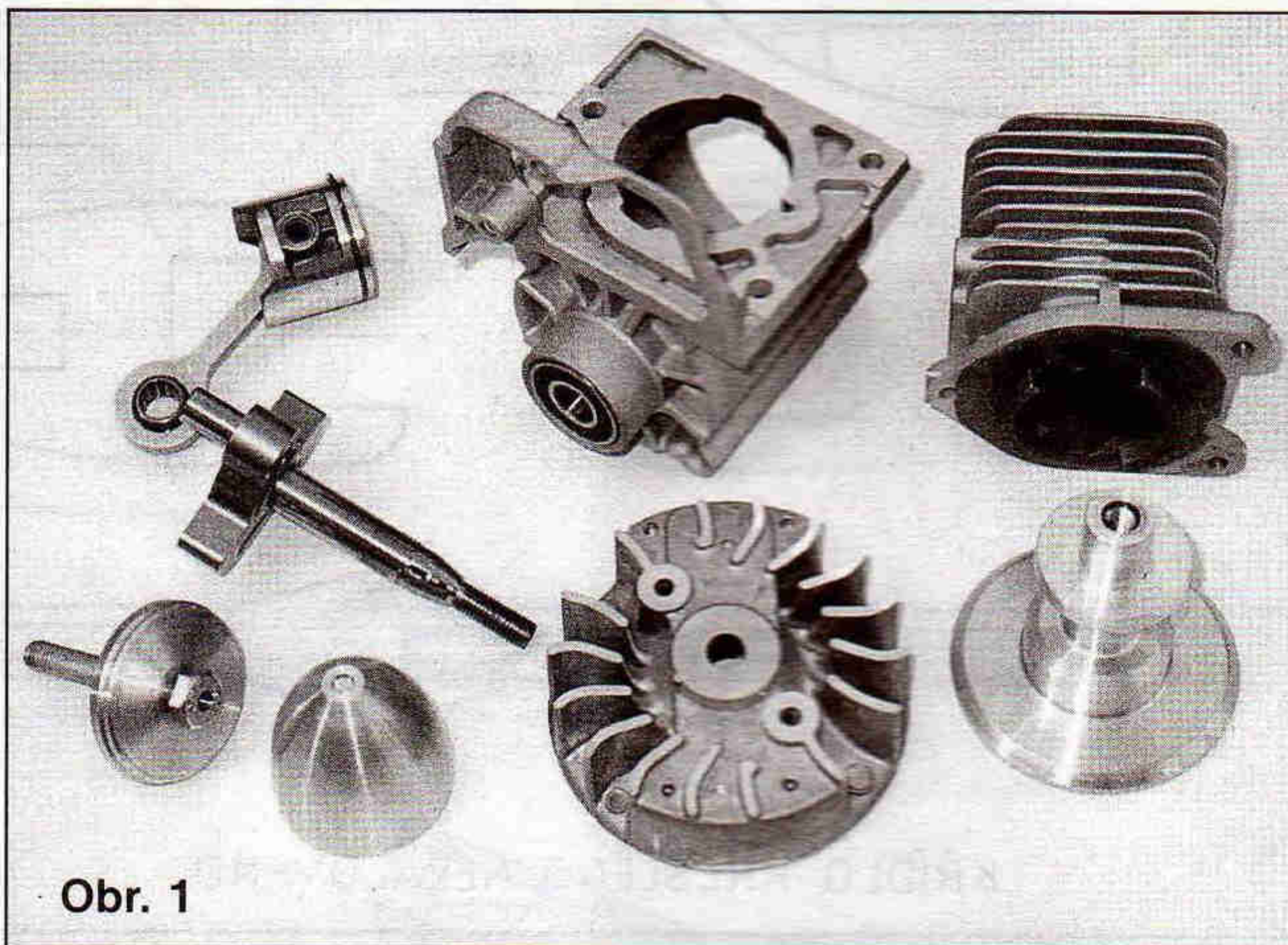
Tady jsou tedy tak, jak je T. Clark zveřejňuje ve svých pojednáních o motorech a jejich příslušenství v souborném katalogu, z něhož jsem vybral to podstatné, co z modelářského hlediska velkoobjemový motor potřebuje pro klidný chod v obřím modelu.

Z celkové dispozice motoru Titan ZG 62 SL (obr. 2) je patrné, že do celkové hmoty motoru je nutno přičíst hmotnost, umístění a provedení tlumiče. Ten na snímku je vyroben z nerezové oceli a provedení samo je dokladem špičkového zpracování. Dále je na obrázku patrné částečné osazení tlumicími prvky motorových vibrací na motorové přepážce v modelu. Konstrukční provedení i celková sestava je zřejmá z výkresu č. 01 (horní část). Druhý způsob řešení u téhož motoru je na dalším obrázku (obr. 3), konstrukční provedení je v dolní části výkresu č. 01.

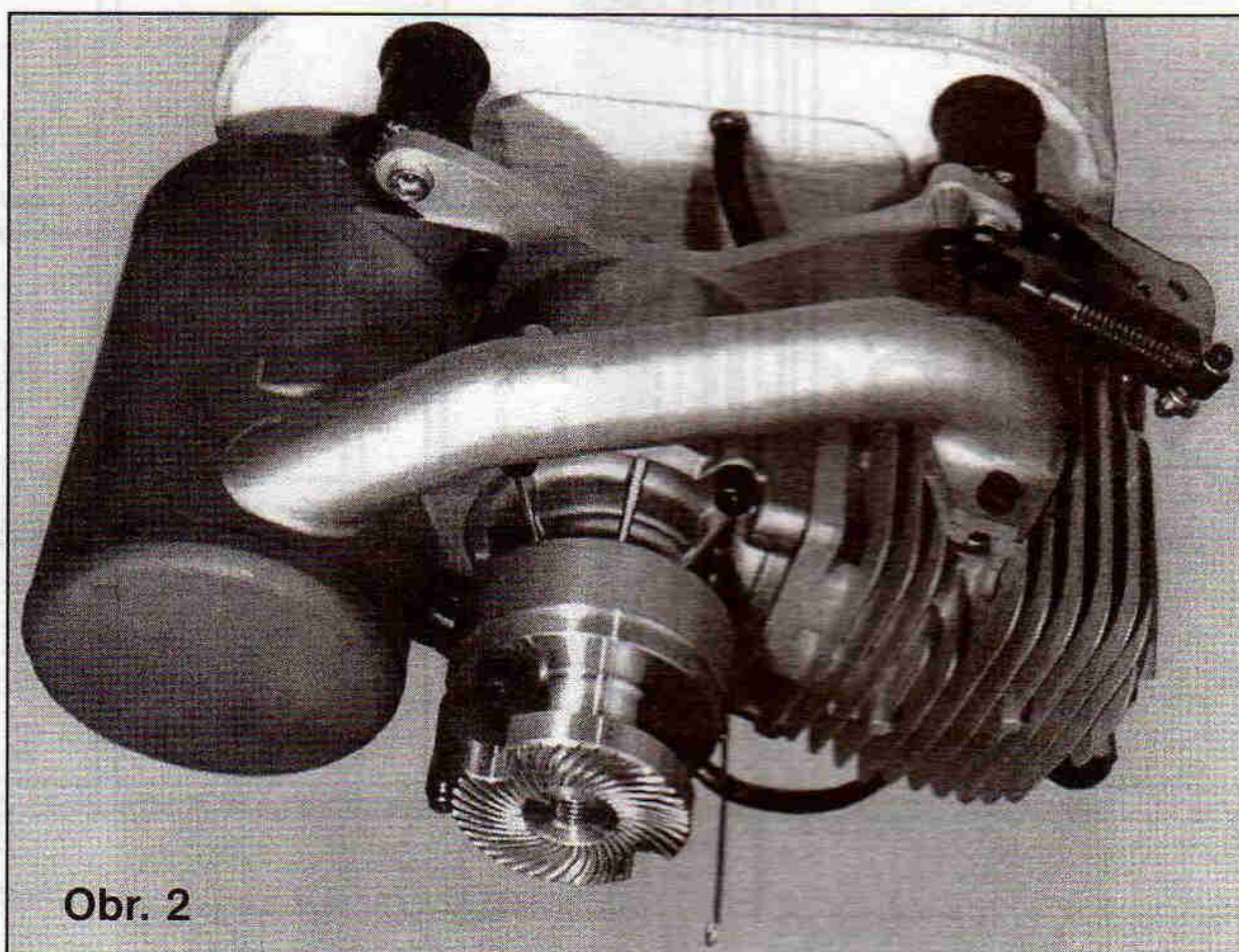
V obou případech je jako tlumicího prvku použito hydraulického tlumiče v miniaturním provedení. Jeho celkové konstrukční provedení je patrné z výkresu č. 02. Potřebné rozměry detailů lze získat odměřením z výkresu. Pro ty z vás, kteří si troufnou na výrobu mám malou radu, jde o opravdu náročnou práci a zejména gumové „tvarovky“ jsou obtížně nahraditelné. Pořizovací cena originálního tlumiče je značně vysoká, ale tlumič zaručuje naprosto pravidelný chod motoru bez vibrací. Protože T. Clark má u nás obchodní zastoupení, doporučuji při zakoupení motoru informovat se na představené součásti, včetně jejich aktuální ceny v době nákupu. Odbornou firmou - doporučenou mi T. Clarkem - je Pelikán Pardubice. Doporučení tlumočím i vám a doufám, že jsem svými informacemi posloužil všem, kteří se s podobnou problematikou setkali, například při rozhodování o stavbě obřím modelu.

Václav Stejskal

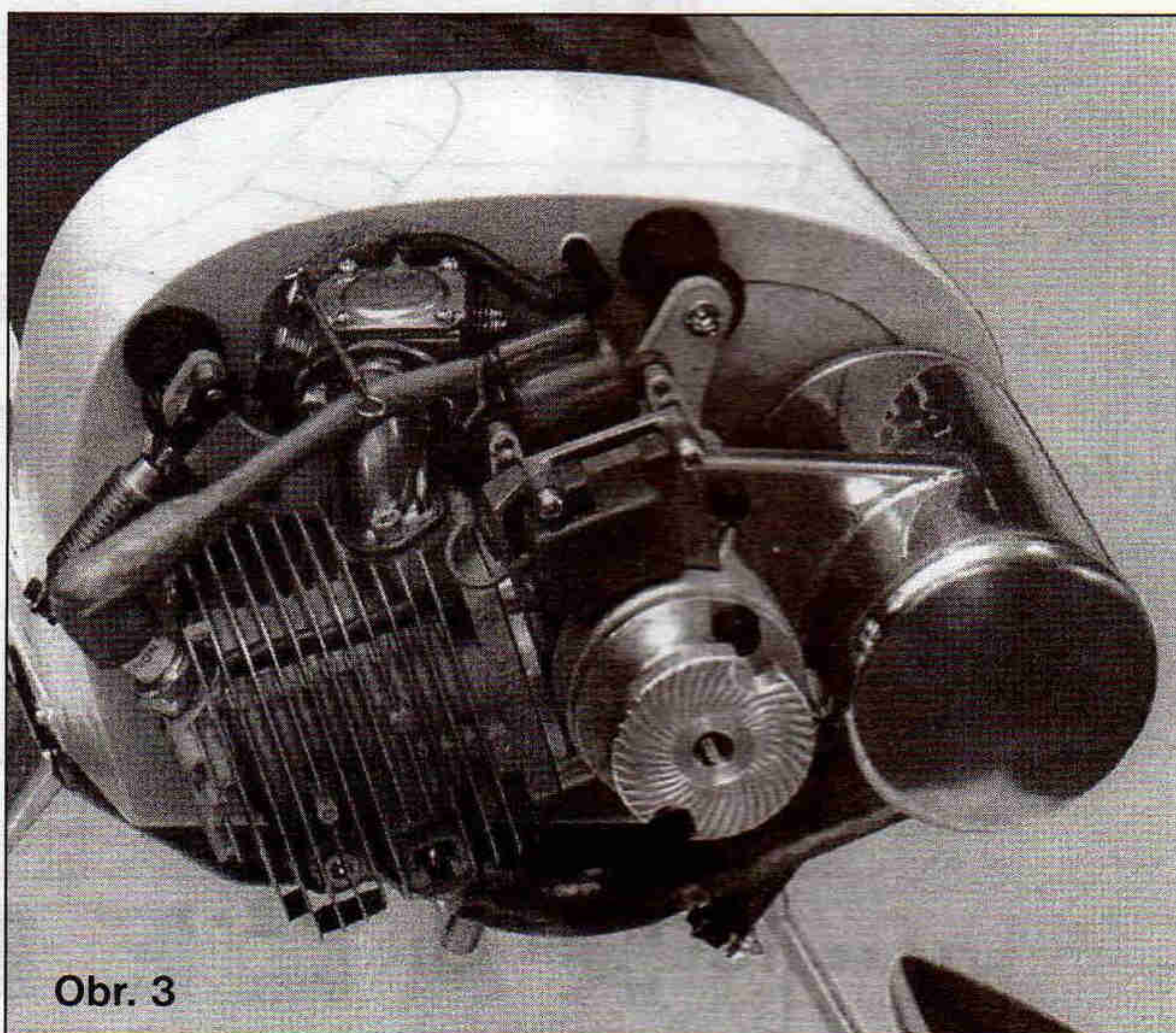
Foto a výkres: autor
a archiv redakce
(pokračování)



Obr. 1

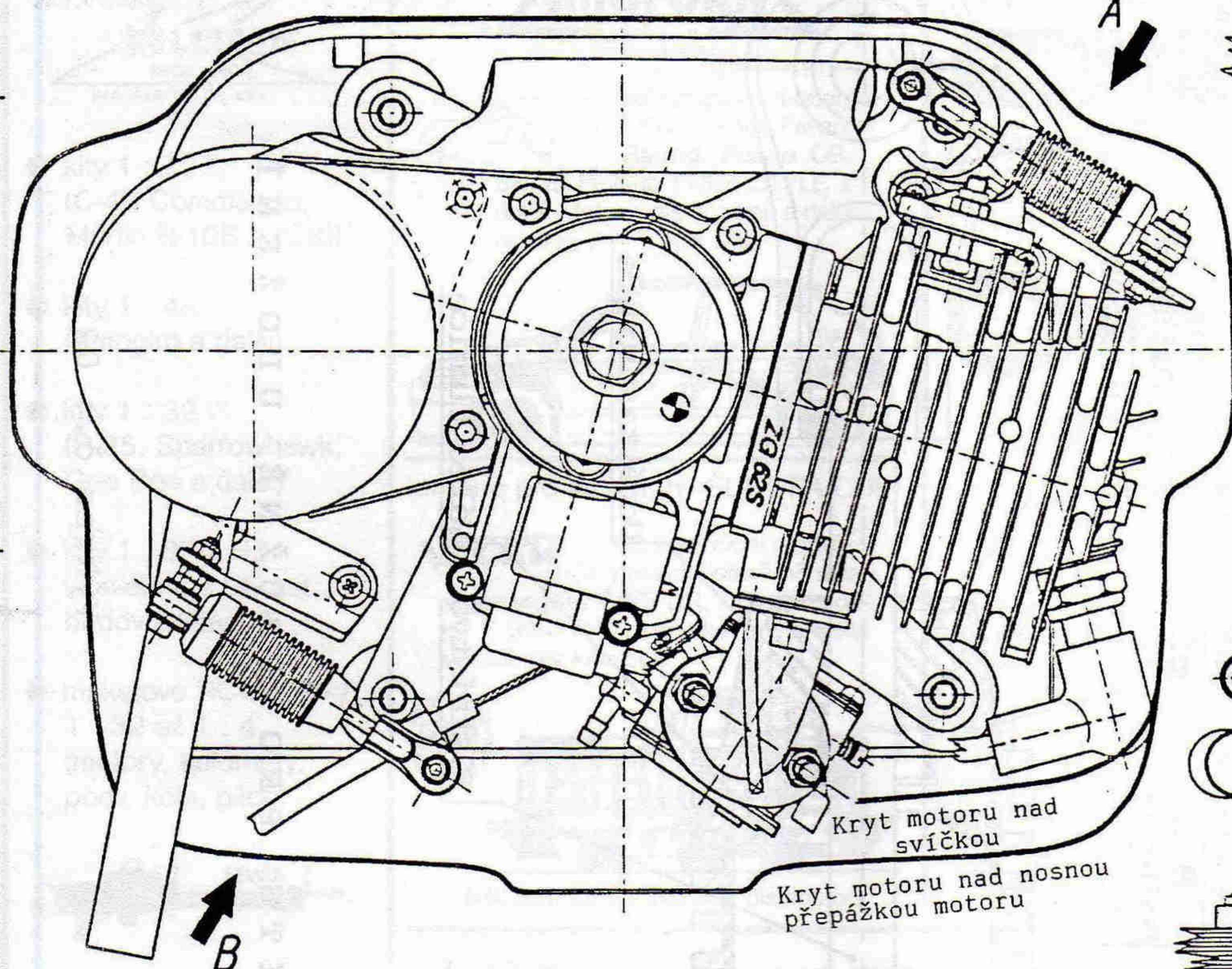


Obr. 2

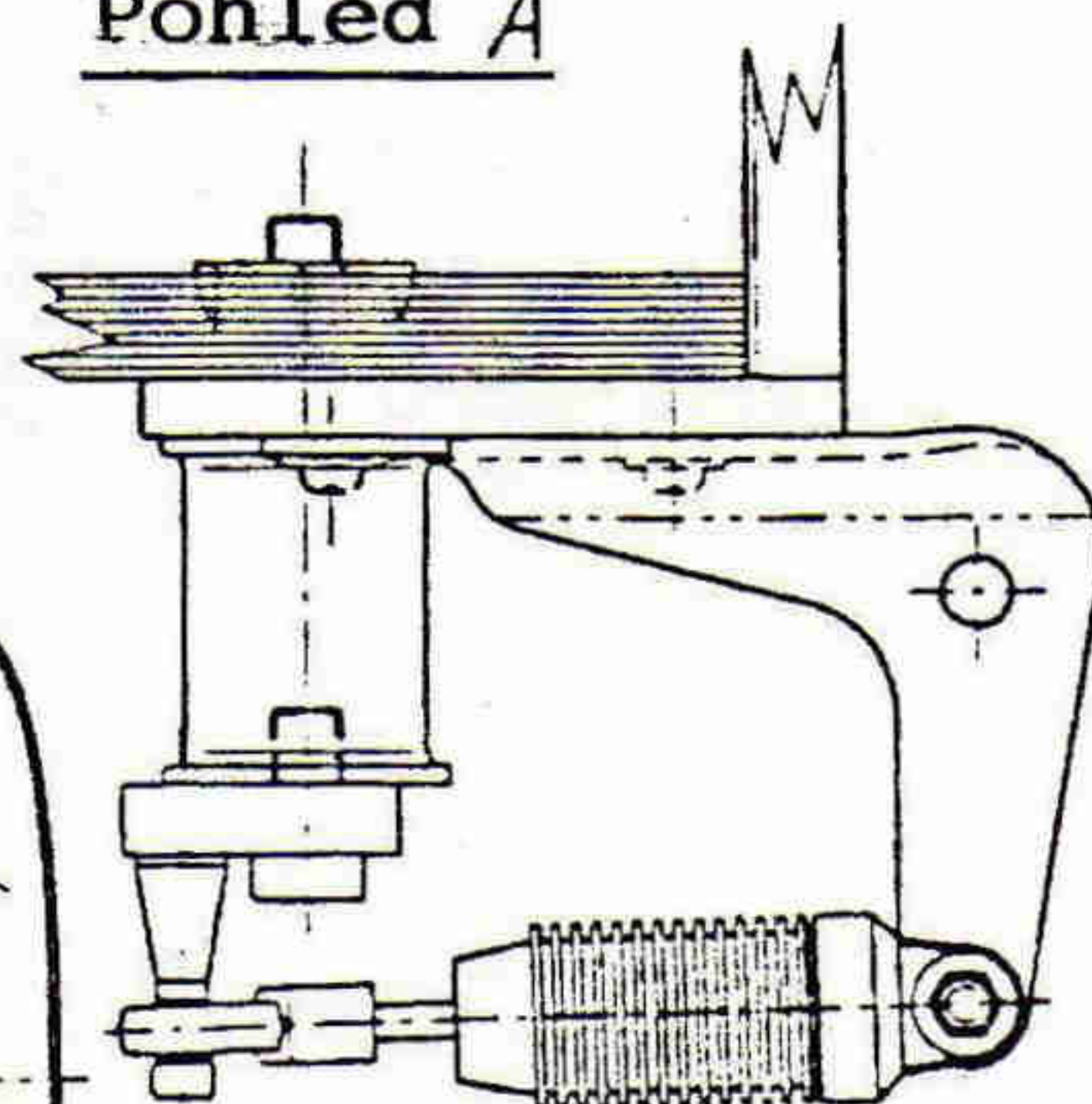


Obr. 3

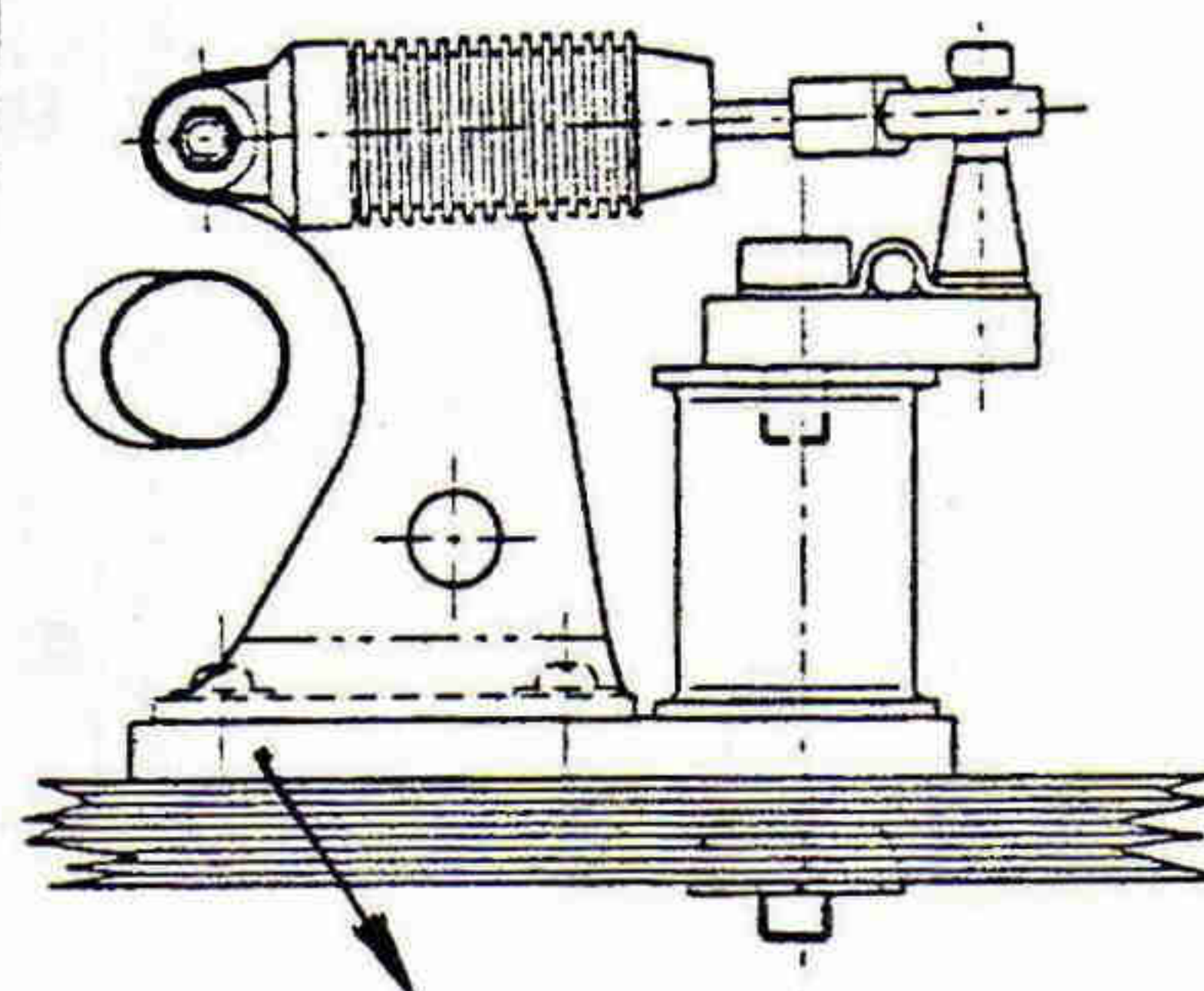
HYDRO-MOUNT-SYSTÉM CAP 21



Pohled A

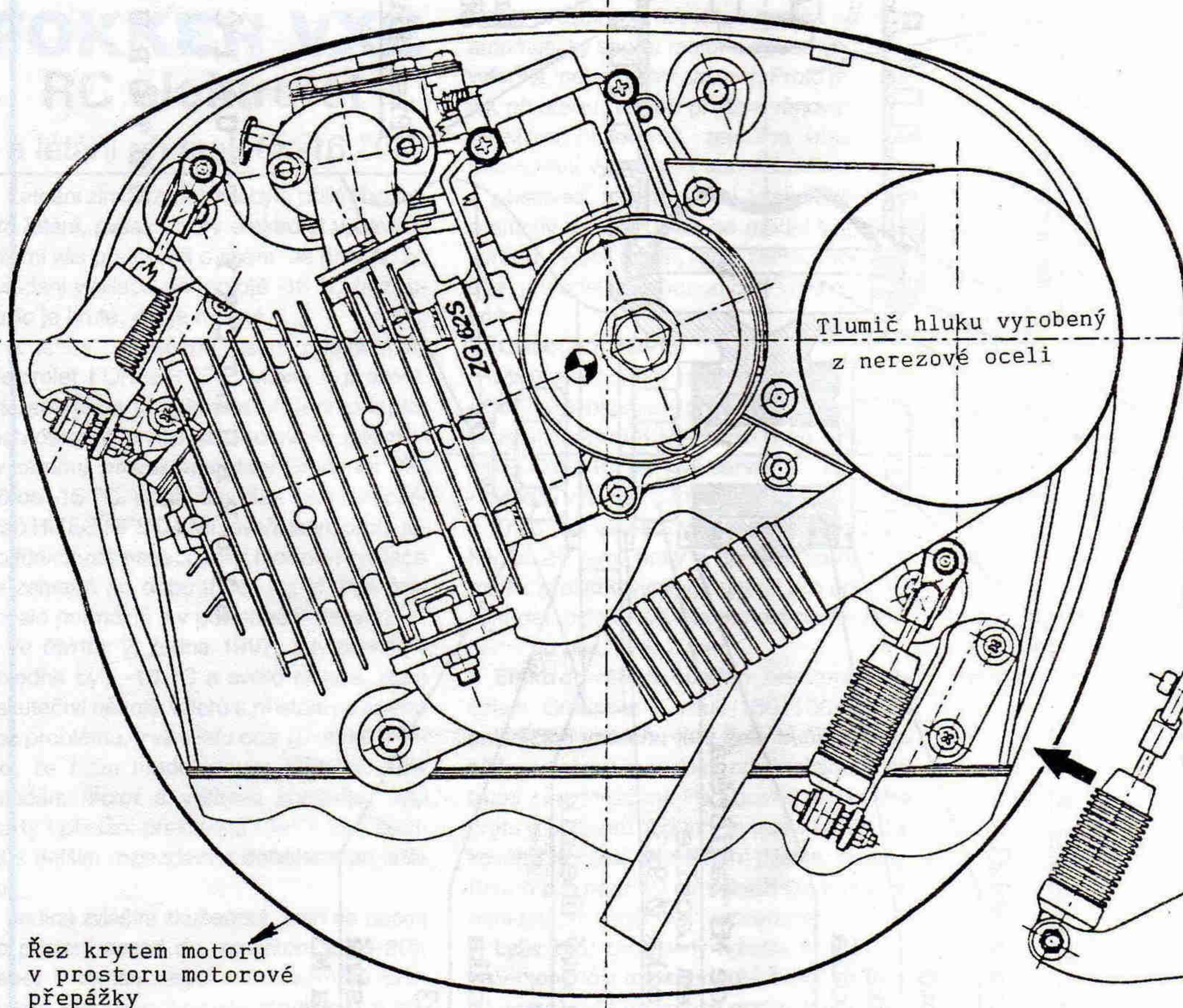


Pohled B



Příklad upevnění hydraulického tlumiče přes gumový tlumičí válec k překližkové motorové přepážce

HYDRO-MOUNT-SYSTÉM PITTS



Tlumič hluku vyrobený z nerezové oceli

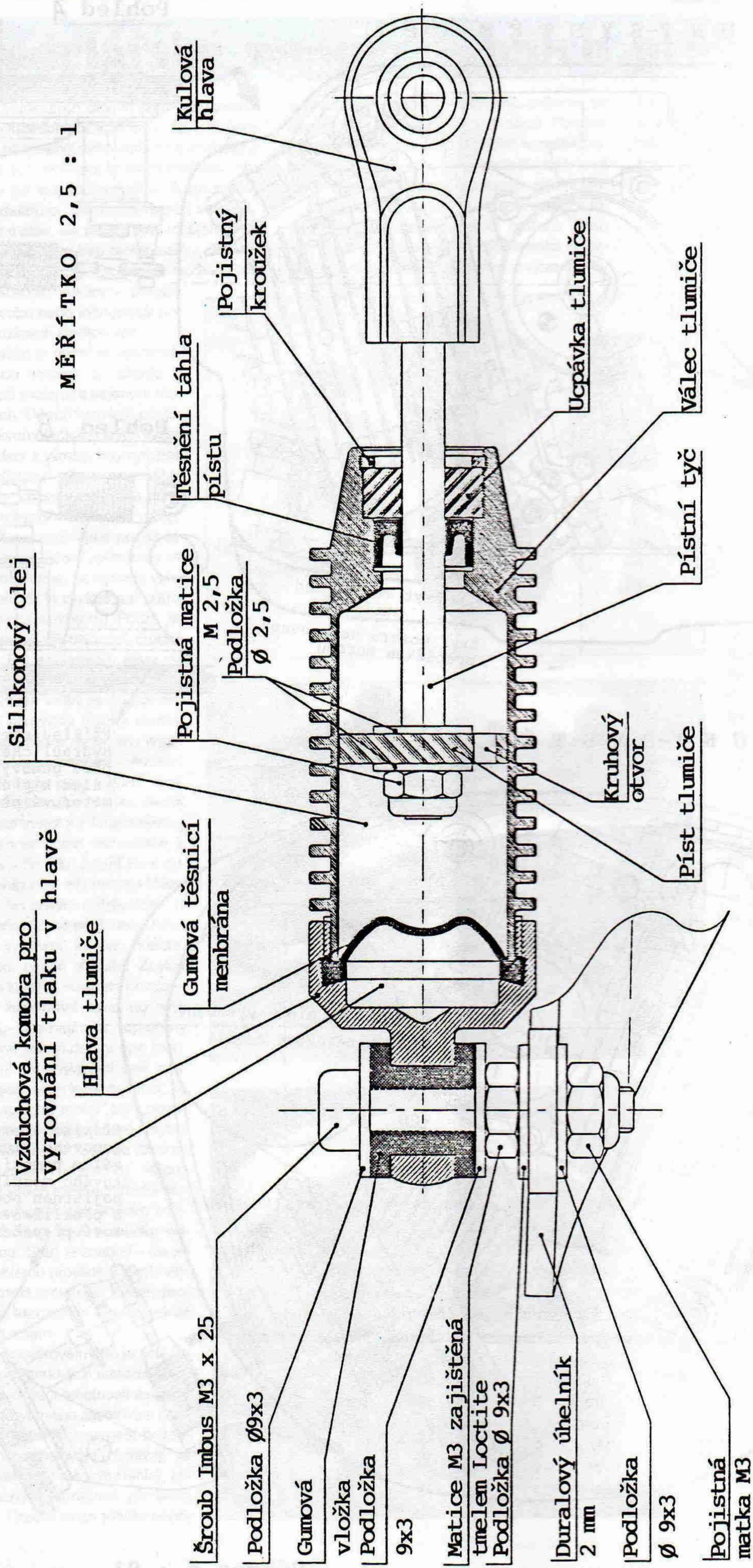
Řez krytem motoru v prostoru motorové přepážky

Příklad upevnění gumového tlumičího válce pomocí prostorového nosníku přes pojistnou podložku k překližkové motorové přepážce

Výkres č.: 01

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100mm

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100mm



MĚŘÍTKO 2,5 : 1

HYDRAULICKÝ TLUMIČ KMITŮ PRO PRUŽNÉ ULOŽENÍ MOTORU



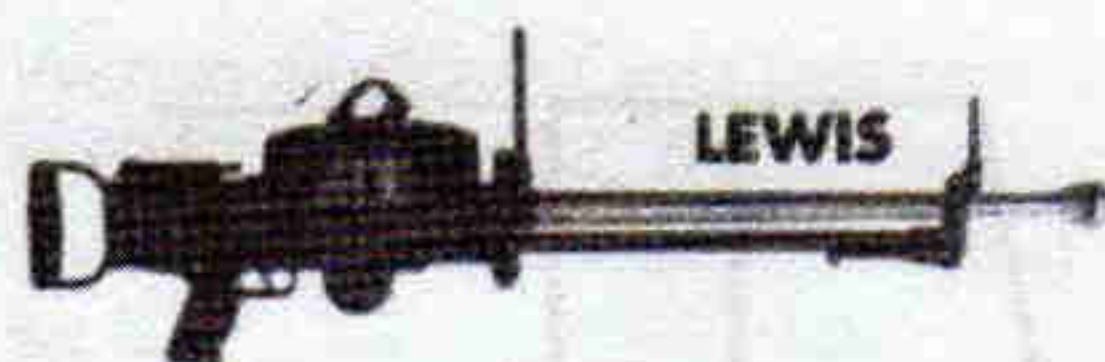
- kity 1 : 72
(C-46 Commando, Martin B-10B a další)

- kity 1 : 48
(Autogiro a další)

- kity 1 : 32
(P-35, Sparrowhawk, Gee Bee a další)

- kity 1 : 87 / H0
(stavebnice US aut, budov a letadel)

- maketové RC doplňky
1 : 32 až 1 : 4
(motory, kulometry, podv. kola, piloti)



(celkem 150 položek viz katalog)

(MODEL s.r.o. - dovozce)



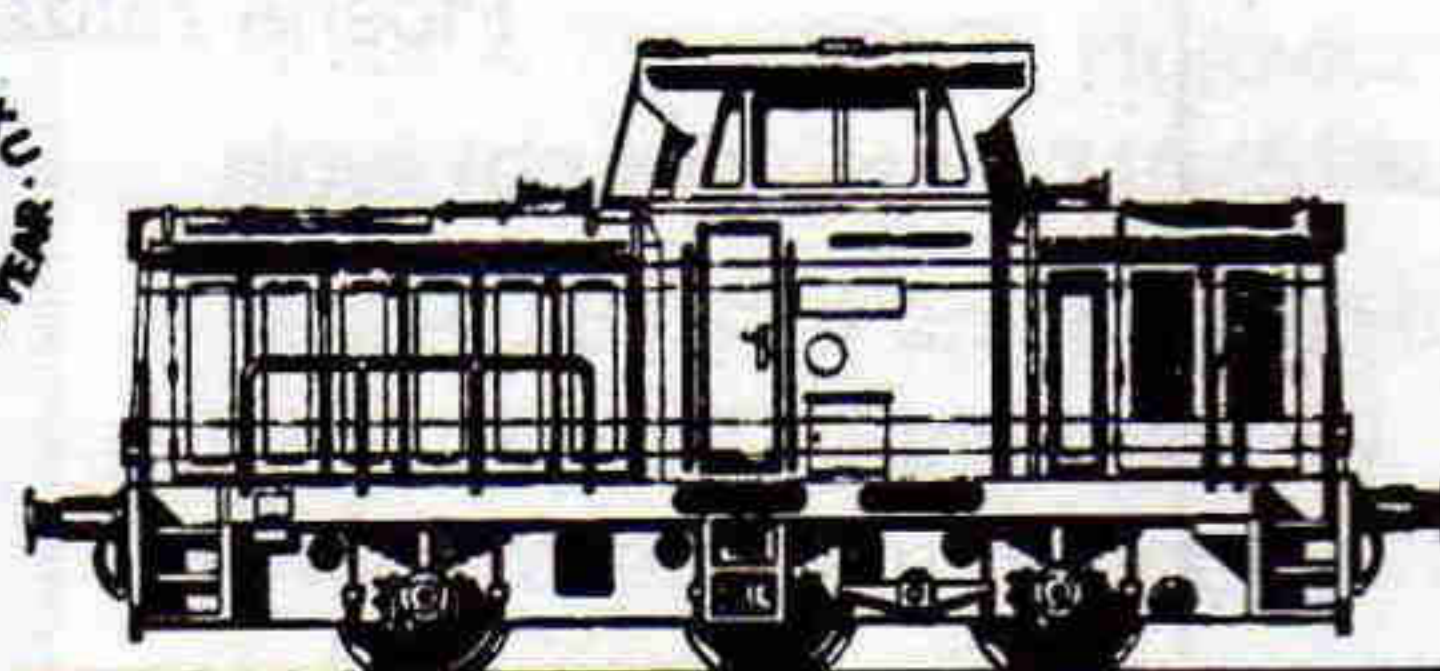
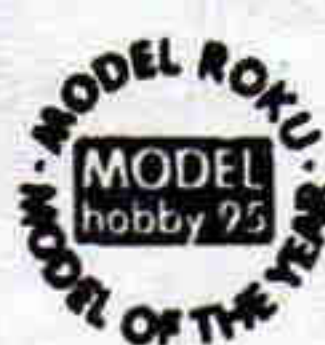
autodráhové modely
SRC - Škoda Favorit
Racing, Policie ČR,
Škoda Pick-up FREE STYLE a
další. Motory, disky, pneu a další
doplňky a náhradní díly.



(určeno pro autodráhy EUROPA CUP)



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



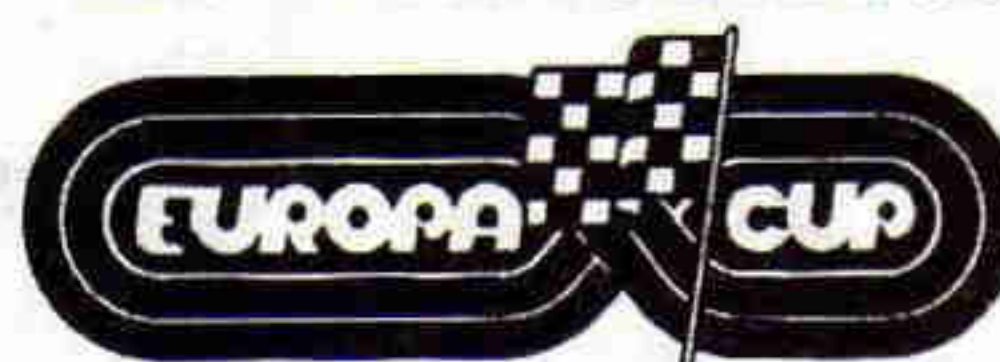
(MODEL s.r.o. - výhradní distributor)



PLZEŇSKÝ MODELÁŘ

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

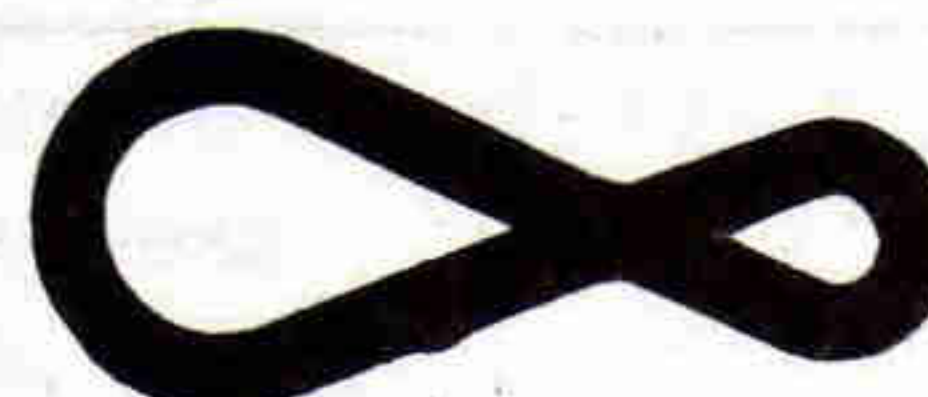
ČESKÁ AUTODRÁHA



TRADICE A KVALITA



- autodráhy „90 - SHADOW“ s napáječem



kat. č. 512 455
osmička JUNIOR



kat. č. 512 459
okruh TYRRELL



kat. č. 512 457
ovál FORMULA 1

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

(MODEL s.r.o. autorizovaný distributor)

FOKKER VXE RC elektrolet

a létání při teplotě -16 °C

Letošní zimní období nebylo příliš vhodné pro létání, avšak dobrý elektrolet vybavený lyžemi vás přesvědčí o jiném. Je pravda, že ovládání vysílače při teplotě -16 °C bez rukavic je kruté, ale je možné.

K létání „na sněhu“ jsem opatřil malý elektrolet FOKKER VXE lyžemi a prověřil, zda aparatura je schopna při těchto teplotách opravdu pracovat. Technické podmínky zaručují provoz aparatury Graupner MC 16 do -15 °C, používám však také minipřijímač HITEC HFS 04 MI, ověřil jsem proto jeho funkčnost ponecháním modelu i vysílače na zahradě po dobu třiceti minut. Vše pracovalo normálně a v potřebném dosahu.

Ve čtvrtek 2. ledna 1997, kdy teplota v poledne byla -16 °C a svítilo slunce, jsem uskutečnil několik vzletů a přistání na sněhu bez problému, trvání letu cca 10 minut. Přesto, že řídím model pouze křídélky, dále ovládám motor a výškové kormidlo, byly starty i přistání překrásné - jen nutno počítat s delším rozjezdem a doběhem po sněhu.

Jediná zvláštní zkušenost: sníh se nesmí po přistání dostat do regulátoru (JES 20), neboť v teplém regulátoru okamžitě sníh roztaje a voda vnikne do regulátoru a ten

ihned přestane pracovat, v horším případě automaticky sepne motor a dokud vodu nevyfouká, nelze motor zastavit. Proto je nutno jak při startu, tak při přistání věnovat řízení náležitou pozornost, zejména včasnému přitahování výškového kormidla. Startovací a přistávací plocha (sníh) však nesmí být přemrzlý prašan, jinak se model boří buď vpředu nebo vzadu, což zcela znemožní start a model je schopen celý vniknout pod sníh.

TECHNICKÝ POPIS

Malý elektrolet s motorem řady SPEED 400/7,2 V napájený přes regulátor JES 20 akumulátorky 9,6 V - 1400 mAh. Přijímač HITEC HFS 04 MI, dvě serva HITEC HS 80 - ovládají výškové kormidlo a křídélka.

Trup je celobalzový (vršek dlabán z prkénka 25 mm, boky a spodek balza tl. 2 mm) s překližkovými výztuhami pro upevnění křídel, držák tvoří dva ohnuté pásky z duralového plechu tl. 2 mm.

Elektromotor je opatřen „precizním“ kuželem Graupner s vrtulí 150/100. Vstup chladicího vzduchu je v čele trupu, výstup příčným otvorem v dolní odnímatelné části trupu za přijímačem. Podvozek z ocelového drátu o průměru 2,5 mm je upevněn do bukového špalíku a zajištěn dvěma šrouby. Kola o průměru 40 mm slouží též k připevnění lyží pro „sněhové“ provedení.

Lyže jsou zhotoveny z balzy tl. 2 mm a nažehleny fólií mimo spodní části, která je lakována. Lyže na kolech podvozku drží po-

mocí dvou gumiček (jsou tedy odnímatelné), polohu lyží k trupu - dle nákresu - udržuje ocelový drát průměru 0,8 mm obepínající podvozkovou nohu. Konce drátu ve formě oček jsou nasunuty na lyži ve dvou místech na dřevěné čepy, které slouží též k zaháknutí gumiček přidržující lyži přes kolečko.

Zadní lyže je z balzy tl. 2 mm a je uchycena otočně polyamidovým čepem 2 mm na ostruhu z organického skla - plexi.

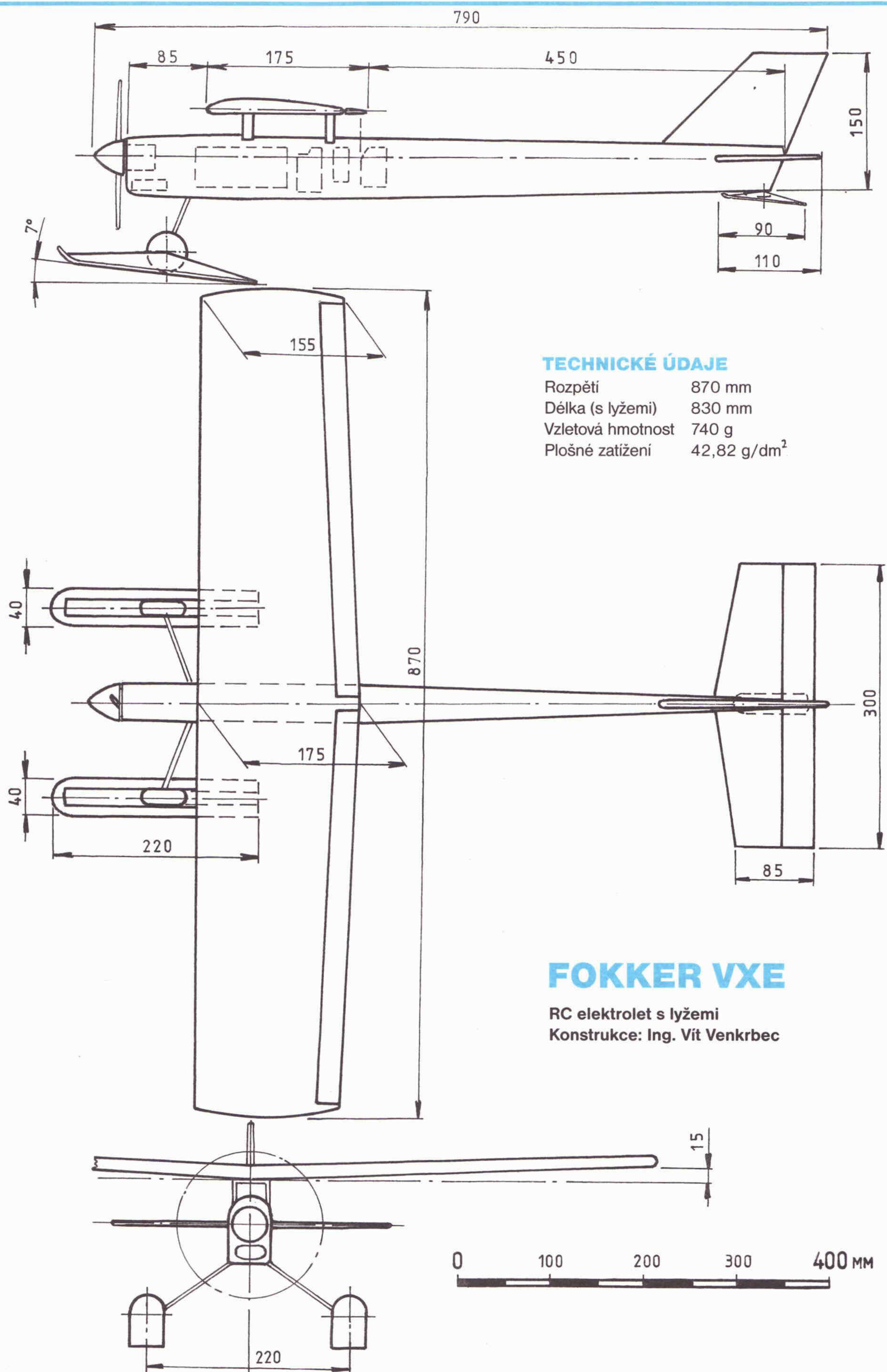
Křídlo je vcelku, běžné konstrukce s profilem NACA 23012/8 %, náběžná hrana potažena balzou tl. 0,8 mm, křídélka zhotovena z odtokové lišty 30/5 z toho 25 mm odříznuté křídélko. Křídélka jsou ovládána ocelovými drátky jdoucími od páky serva skrz trup přímo ke křídélkům. Křídlo je připevněno třemi polyamidovými šrouby M4.

Výškové a směrové kormidlo z balzy tl. 2 mm je pevně do trupu vlepeno. Panty ve všech případech tvoří potah. Celý model je nažehlen folií ORACOWER.

Při ovládání modelu používám vysílač MC 16, umožňující automatické potlačení výškového kormidla při běhu elektromotoru (osu motoru není nutno jakkoliv vysovat). Létání na sněhu při podnulových teplotách je opravdu něco pěkného, ale upřímně řečeno, jen pro „otrlé“ modeláře.

Konstrukce: Ing. Vít Venkrbec

Foto a výkres: autor



Rozpětí	870 mm
Délka (s lyžemi)	830 mm
Vzletová hmotnost	740 g
Plošné zatížení	42,82 g/dm ²

FOKKER VXE

RC elektrolet s lyžemi
Konstrukce: Ing. Vít Venkrbec

modelář a modely

8/97 srpen XLVIII

Vydavatel: **MAGNET-PRESS Slovakia** ve spolupráci s Pražskou vydavatelskou společností.
MPS, Vladislavova 26, 113 66 Praha 1
(tel.: 02/ 242 273 84 - 92; fax: 02/ 242 173 15)

Adresa redakce:

Modelář a Modely,
Jungmannova 24, 113 66 Praha 1

Šéfredaktor: Libor PUTZ (linka 496)
Redaktor: Václav STEJSKAL (468)
Sekretářka: Jitka MAĐAROVÁ (468)
Grafická úprava: Josef HANÁK

Redakční rada:

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

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

Vychází měsíčně. Cena časopisu 35 Kč. Rozšiřuje PNS, Mediaprint, Transpress a další distributoři. Ve Slovenské republice Magnet-Press Slovakia s.r.o.

Cena pro celoroční předplatitele 350 Kč za 12 čísel. Objednávky a zvýhodněné předplatné zajišťuje pouze vydavatelství Magnet-Press Slovakia. Objednávky a předplatné pro Slovenskou republiku vybavuje Magnet-Press Slovakia s.r.o., P.O. Box 169, 830 00 Bratislava, (tel./fax: 7/ 525 46 28).

Objednávky do zahraničí přijímá Magnet-Press Slovakia, OZO 312, Jungmannova 24, 113 66 Praha 1, formou bankovního šeku zasláného na výše uvedenou adresu. Celoroční předplatné časopisu pozemní cestou 85 DEM (57 USD), letecky pouze do zámoří 75 USD.

Foreign subscription orders are to be sent to Magnet-Press Slovakia, OZO 312, Jungmannova 24, 113 66 Praha 1, Czech Republic, by means of a bank cheque. One year subscription with delivery by surface mail is 85 DEM (57 USD), by air mail 75 USD.

Inzerce přijímá Magnet-Press Slovakia, Inzerce Modelář, Jungmannova 24, 113 66 Praha 1 (tel.: 02/ 242 273 84 - 92, linky 256, 288, 296; fax: 02/ 242 231 73). Řádkovou inzerce pro Slovenskou republiku vybavuje Magnet-Press Slovakia s.r.o., Teslova 12, 821 02 Bratislava (tel./fax: 7/ 525 46 28).

Advertisement are to be forwarded to (Editor) Magnet-Press Slovakia, Jungmannova 24, 113 66 Praha 1, Czech Republic (telephone: [4202] 242 273 84 - 92, ext. 256, 288, 296; fax: [4202] 242 231 73).

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

Repro a osvit: **REPRO PLUS**
Sazba a zlom: **HAM design**
Tisk: **ČTK Repro**

Redakcí nevyžádané příspěvky se nevracejí.

© MAGNET-PRESS Slovakia, 1997

ISSN 0322-7405

POMÁHÁME SI

Inzerce přijímá redakce Modelář, Jungmannova 24, 113 66 Praha 1. Telefon 02/242 273 84 - 92, linka 468.

PRODEJ

■ 1 Větší množství originál zabalených výhybiček TT: 6815 elekt. řavá, 6825 ruční řavá, pravá, 6860 křižovatka elektr. angličák cena s DPH 50 Sk. Bielik, Oškrda 36, 023 32 Sněžnica

■ 2 Plány modelů 19 historických plachetnic a 27 válečných lodí. Seznam za známku. Ing. J. Švec, Slunečná 4556, 760 05 Zlín 5

■ 3 Nový nepoužitý Ceto Mikro FM 40 cena 2200 Kč, nový motor MVS 6,5 ccm GRRT RC cena 800 Kč. V. Krás, Tlustice 70, 268 01 Hořovice, tel. I. Kráslová (do zaměst.) 0316/513694

■ 4 RC E1 4x4 amer. jepu HUMMER od TAM (4000). Plně funkční RC model amer. raketometu s mot. 10 ccm v měř. 1:10 (12000), RC model tanku LEC-LERC s mot. 10 ccm v měř. 1:8 (12000), plast. díly na RC el. podvozek tanku 1:14-16 včetně pásů (1000), benz. mot. 20 ccm (3000). Plán na automat. střelení pro modely (250), špunt. pneu na RC El. BUGGY pr. 70x34 a 30 (a 60). F. Lamka, 549 52 Andršpach II.58

■ 5 RC soupravu Modela AM6 frekvence 40 Mz + serva 2 přijímače, panel, kufr, spalovací motory různých kubatur, nový startér, rezonační výfuky, čluny FSR a F1V aku Sanyo 1800 mh 9,6 V regulátor, balzovou překl. a další sortiment - nejraději komplet. Vše za 10 000 Kč. Ze zdravotních důvodů - ochrnutí. J. Vágner, Dolní 279, 435 46 Hora Sv. Kateřiny, tel. 630 30 96

■ 6 Plány modelů historických lodí: Prince, Bounty, Victory, Friesland, La Gloire, L'Orinoque, Halifax Yacht Maby aj. Bližší popis zašlu. I. Zajíc, Otravovická 727, 142 00 Praha 4

■ 7 Čas. L+K roč. 1975 - 1990 vcelku. Cena dohodou. J. Macháček, 252 29 Dobřichovice 142, tel. 02/9911614 večer

■ 8 Levně 100 kg EPOXY, tel.: 0658/36393

■ 9 Originál. plány válečných lodí od r. 1850 po současnost. Katalog zašlu za 2x 4,60 Kč známky. J. Pavlík, Černčická 150, 549 01 Nové Město n. M.

■ 10 El. Centrálu zn. Honda E 300 přenosná, váha 18 kg, motor 4takt, 300 W - 220 V nebo 12 V - 100 W. Naběháno 70 h. Cena 10 000 Kč. F. Mrklavský, Palackého 581, 561 69 Králupy

■ 11 RC soupravu Futaba FM 5000 Kč, podvozek Corally 1:12 FII 4500 Kč, el. buggy 1:10 LOSI XX 5300 Kč, el. regulátor Apollo IV 3000 Kč, sady bat. á 600 Kč. T. Kohn 0321/724242 I. 110, večer 0321/710097

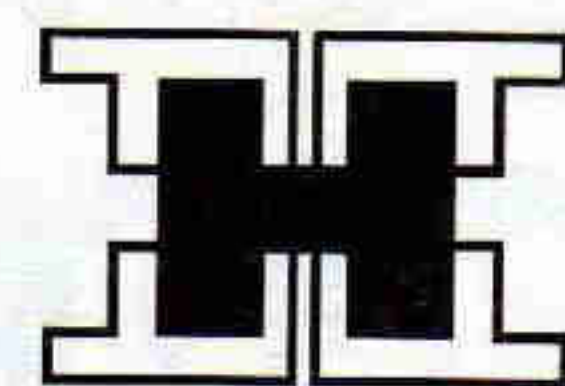
■ 12 El. okruž. pilu 380 V/ cca 150 (650 Kč), souprava zánovní Atack - 2 kanál (1900 Kč). Tel. 066/7311568

■ 13 Corvette TransAm 1/24 - Monogram 1979, Jaguar XJR8 LM 1/24 - Hasegava, Jaguar XJR9 LM 1/43 - Heller, Porsche 935T 1/12 RC - Tamiya. P. Šedina, Truhlářská 21, 110 00 Praha 1, tel. 2639925

KOUPĚ

■ 14 Modely (hračky) voj. techniky vyrobené do r. 1945 a voj. výstroj, uniformy, boty, nože, přilby, odznaky, radiotechniku, optiku, různé drobnosti i poškozené, celt, maskáče z armád ČSR, SSSR, Německa vyr. do r. 1950. Tel. 02/6515513

■ 15 Přijímač Modela digi 2+1 50 MHz funkční. L. Selecký, Tatranská 52, 053 13 Snížany, SR



Modelářská prodejna
FRIEDRICH M.

HELLER

Janahof 25

D-8490 CHAM, SRN

tel.: 099 71/3812 - N,A

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

MIKRO

Průběžná 21, 100 00 Praha 10

Tel. 02/ 7810636, Fax 02/ 6283532

Modelářské motory a příslušenství,

výroba a prodej: osobně Út-Čtv: od 14-19 h.

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

nabíječky a regulátory za dostupné ceny

- nabíječka akumulátorů NiCd, NiMh a Pb - AC510 2200 Kč
napájení 220 V nebo 12-18 V, kanál A: 4-10 čl., proud 0-400 mA, vypnutí po 14 hodinách, kanál B: 4-10 čl., proud 0-4 A (3 A ze sítě), vypnutí při poklesu napětí
- regulátory s procesorem - LET26M, LET40M ... 1430 Kč, 1650 Kč
napájení 6-12 čl., stabilizátor 5 V, brzda, omezení otáček při poklesu napětí, verze 26 A trvale, 31x30x12 mm, 16 g a verze 40 A trvale, 36x30x12 mm, 20 g
- regulátor pro motor SPEED 400 ap. - LET14E 715 Kč
6-10 čl., 14 A trvale, 20 A/10 s, brzda, stabilizátor 5 V, Ø 30x15 mm, 10 g
- obousměrné regulátory - AL16A, AL32A 935 Kč, 1210 Kč
6-10 čl., brzda, stabilizátor 5 V, omezení otáček při poklesu napětí, tepelná ochrana, verze 16 A trvale, 63x43x16 mm a verze 32 A trvale, 75x43x16 mm
- regulátor pro RC elektrolet - LET32A 880 Kč
6-10 čl., 32 A trvale, 50 A/30 s, brzda, stabilizátor 5 V, omezení otáček při poklesu napětí, tepelná ochrana a přepětová ochrana, 60x35x16 mm, 35 g
- spínač pro RC elektrolet - LET28S 605 Kč
6-10 čl., 28 A trv., stab. 5 V, brzda, autom. vypnutí motoru, 45x30x15 mm, 27 g
- spínač - SPIN7A, regulátor - REG7A 275 Kč
napájení 4-12 čl., zátěž 1-12 čl., proud 7 A trvale, 10 A/10 s, 17x20x12 mm, 7 g
- tepelné smrštitelné bužírky 7 až 73 Kč/m
síť naplocho 20, 30, 40, 60, 70, 80, 100, 120, 150 a 200 mm, smršťovitost na 50 %
- servokonektor (požitelny pro Hitec, Graupner, Futaba, Sanwa ap.) 20 Kč

■ výše uvedené ceny jsou konečné a obsahují 22 % DPH ■ pro soukromé osoby a neplátce DPH sleva 9 % ■ pro modelářské prodejny sleva 15 % ■ množstevní sleva podle obrátu až 10 % ■ zasíláme i poštou na dobírku ■ záruka 12 měsíců

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

Příprava reprezentantů na MS 97 - Sazená (květen)

Příprava nebyla uskutečněna jen pro konkrétní družstvo, byla organizována jako kontrolní soutěž na 14 startů, v sobotu 10 a v neděli 4. Protože to byla soutěž skutečně těch nejlepších, pozval trenér v kategorii F1A čtrnáct, v F1B osm a v F1C sedm závodníků. Příprava se uskutečnila již tradičně 10. a 11. května na Sazené. Organizací byl pověřen A. Tvarůžka z LMK HC Praha 4. Počasí letos nebylo příliš příjemné jak pro časoměřiče, tak pro závodníky. Trochu selhala předpověď. Byl dosti silný vítr, teplota 10° až 20°C. Ještě štěstí, že prostor okolo letiště je přehledný a dostatečně veliký. Proto nedocházelo ke ztrátě modelů i přes dosahované velké vzdálenosti. Právě s ohledem na silný vítr se v sobotu měnila i délka požadovaných maximálních časů. Zahajovací kola měla každý den 210 resp. 240 (F1C) s. V sobotu některá kola měla jen 150 s, neděle byla již mnohem příznivější, a tak se létalo naplno. Motoráři při prvním startu měli dokonce maximum 240 s, ale s délkou chodu motoru 5 s.

Připravenost účastníků byla dobrá včetně fyziky, modely byly moderní koncepce a spolehlivé. Nejvíce trpěl nezmar B. Kryčer, který létá s motoráky už nějaký ten rok a trochu ho zaskočilo pozvání na přípravu. Skončil sice mimo nominační místa, ale byl spokojen s tím, že celkově přípravu vydržel.

F1A - létalo se celkem 168 startů a z toho se dosáhlo 117x maximum (v sobotu 70 % a v neděli 66 %). Dlouhá maxima 210 s odlétalo jen 46 % a to není příliš uspokojivé. Podle slov trenéra I. Hořejšího létají světové špičky za ranní-

ho klidu s jistotou i 300 s! Dost málo bývá u našich modelářů vidět spolehlivý „výstřel“ s potlačením výškovky a v tom je asi ta možnost letět i 300 s.

A tak po dvou dnech byl „absolutním“ jen D. Frič. Druhý a třetí Vosejпка a Náhlavský se mu přiblížili. Za nimi s malým odstupem pak byl Janů a Crha. Na základě těchto výsledků a také s přihlédnutím k celkovému projevu při přípravné soutěži byla provedena nominace - Frič, Vosejпка, Náhlavský, náhr. Janů.

F1B - kategorie se změněnými pravidly (35 g gumy) měla méně účastníků (8). Systém maxim byl stejný jako pro F1A a počet odlétnutých maxim byl trochu horší než u větroňů. Prvních pět závodníků bylo dost těsně za sebou. Nejlépe létali Kubešové a hned za nimi Feitové. Vůbec se nedařilo J. Klímovi a byl z toho nešťastný a svůj výkon „komentoval“ jen kroucením hlavy. Do družstva se nominoval V. Kubeš st., V. Kubeš ml. a V. Fejt. Tato kategorie je dnes technicky velice náročná. Přesto starty u těch nejlepších jsou doslova raketové, kolmo vzhůru a vypadají jako by létali s dobrým spalovacím motorem, ale téměř tiše. V této kategorii se dostávají do problémů i časoměřiči, kterým činí potíže vidět tak malý model na velikou vzdálenost.

F1C - našimi modeláři hodně opomíjená kategorie. Není ani divu. Výborný motor se nese snadno kupuje (je příliš drahý), model je velmi náročný na stavbu, materiál i konstrukci. Velmi dobrou úroveň předvedl V. Patěk a za ním s malým odstupem létající J. Doležel. Patěk má určitě lepší motory Nelson než jsou upravené

MVS J. Doležela. Ale ve výsledku se to tak úplně neprojevilo. Z mladých modelářů byl podstatně lepší Berek než Schulz, ale i on musí ještě hodně vylepšovat motorový let a hlavně přechod.

Trenér neměl těžký výběr a tak družstvo složil snadno z těch tří jasně nejlepších: Patěk, Doležel, Berek. Kdo zklamal - ovšem ne technicky - byl Č. Pátek. Příčinou byly určité zdravotní potíže a proto i obava z reprezentace. Technicky byl připraven jako vždy dobře.

Po soustředění a vyhlášení nominace dal modelářský svaz pro reprezentanty materiálovou podporu, takovou jaká je v současné době dostupná. Kvalitní gumu snad i v dostatečném množství dostali „gumičkáři“ a pro motoráře přinesl trenér kvalitní Nelsony. Jenom větroňáři vyšli naprázdno, snad proto, že vytrvalost při běhání a kroužení se nedá koupit ani přidělit. Možná příště, po shlednutí přípravy bych jim to přál, alespoň adidasky.

Pro modeláře - fandu volných modelů - to byly dny s množstvím krásných letů a mnohých krásných modelů. Hluk motorů někdy zanikal v žertovných diskuzích funkcionářů - časoměřičů Pavla Dvořáka a četníka Rychnovského. Teď už jen čekáme na srpen a pak začne největší svátek modelářů - Mistrovství světa Sazená 1997 - a pro pořadatele nesmírně složitý úkol. Přejme všem pořadatelům i reprezentantům hodně štěstí a všem držíme palce.

Za pořadatele nominační soutěže zpracoval

Milan Vydra.

HÁZEDLO

Vážená redakce,

do staronového Modeláře jsem ještě nepsal. Poprvé se ozývám až nyní. Patřím mezi ubývající „volné“, kterým je stále věnováno méně příspěvků. Vývoj se nedá zastavit a tak RC rubriky budou zřejmě převládat, přesto se na soutěžích i jen tak pro zábavu s volnými modely létá a jistě lézat bude. Kde jsou však ty doby, kdy v žebříčku házedel bylo i víc než tisíc jmen. Házedlům se věnuji již několik desítek let, od roku 1987 s nimi létá i můj syn Tomáš, který se na špičce této kategorie drží již deset let. Letos se mu jako prvnímu v historii podařilo nalétat tři šestistovky. Ten poslední start je zachycen na fotografii ze soutěže ve Frenštátu p. R., která se létala 11. 5. 1997 (viz snímek na obálce). Protože o házedlech už dlouho nebylo žádné pojednání, posílám malý příspěvek a pláněk. Nejprve stručně k plánu. Křídlo je z balzy tl. 7 mm, do které jsou po vyřezání vlepena balzová žebra (tl. 2 mm). Náběžná hrana je ze smrků 2 x 3 mm. Celé křídlo je po vybroušení lakováno jednou vrstvou řídkého laku, znovu lehce přebroušeno a potaženo tenkým Modellspanem. Výškovka a směrovka jsou z balzy tl. 1 mm a obě jsou potaženy rovněž Modellspanem. Trup má hlavici z tvrdé balzy tl. 5 mm, do které je vlepen (osmirkovaný a ohoblovaný) nosník trupu, slepený ze dvou smrkových listů 5 x 3 mm. Zesilovací trojúhelník je z tvrdší balzy tl. 4 až 5 mm. Na plánu není naznačena poloha těžiště, ale to je úmyslně.

A nyní pár řádků kolem problematiky házedel. První co rozhoduje o úspěchu je výběr mo-

delu. Pokud je pro vás rozhodující údaj o tom, že ten či onen model létá v klidu tolik a tolik, pak je to špatné. Rozhodující pro výběr by měla být velikost a hmotnost modelu a vaše současná fyzická kondice. Stále se setkávám s deseti či dvanáctiletými žáky, kteří létají s modely, jimž do maximálního rozpětí chybí jen málo. Jejich fyzická kondice na létání s takovým modelem opravdu nestačí, i když model sám může být velmi dobrý. Rozhodující je, zda se model podaří „vyhodit“ dost vysoko. Proto pokud ještě nemáte dost zkušeností s výběrem, postavte relativně menší model (rozpětí 400 až 430 mm rozpětí) pro věk kolem 15 let a výš. Tvary a design modelu, to už je věc vkusu. Při výběru a samotném kreslení výkresu dodržujte určité zásady konstrukce, které pro váš „házedlářský život“ nikdy neměňte. Konstantně by měla zůstat výška trupu a tloušťka zesilovacího trojúhelníku. Pokud vám ten či onen model při výhodu (startu) v ruce „sedí“, pak jeho základní parametry dodržujte stále.

Před stavbou je důležitý i výběr materiálu. Smrkové nosníky na trup by měly být husté a rovnoleté. Spleené polotovary - nahrubo osmirkované - by měly stárnout nějaký měsíc a pro stavbu je používejte až po této době. Balza na křídlo má být lehká, pevná a se „zrcátky“. Pokud máme těžší balzu, pak nezpěvňujeme náběžku smrkovou lištou a křídlo vybrušujeme jen z 5 mm balzy. Ocasní plochy jsou rovněž ze zrcadélkové balzy, aby byly lehké a pevné. Samotná stavba je bez záležitostí. Tvar profilu je na hrubo vyhoblován, načisto pak je vysmirkován pomocí prkének s nalepeným smrkovým plátnem. Celý model je lepen epoxidovými lepidly, lakován Zaponem (4 až 6 vrstev). Dovažovací olovo je přilepeno v takovém množství

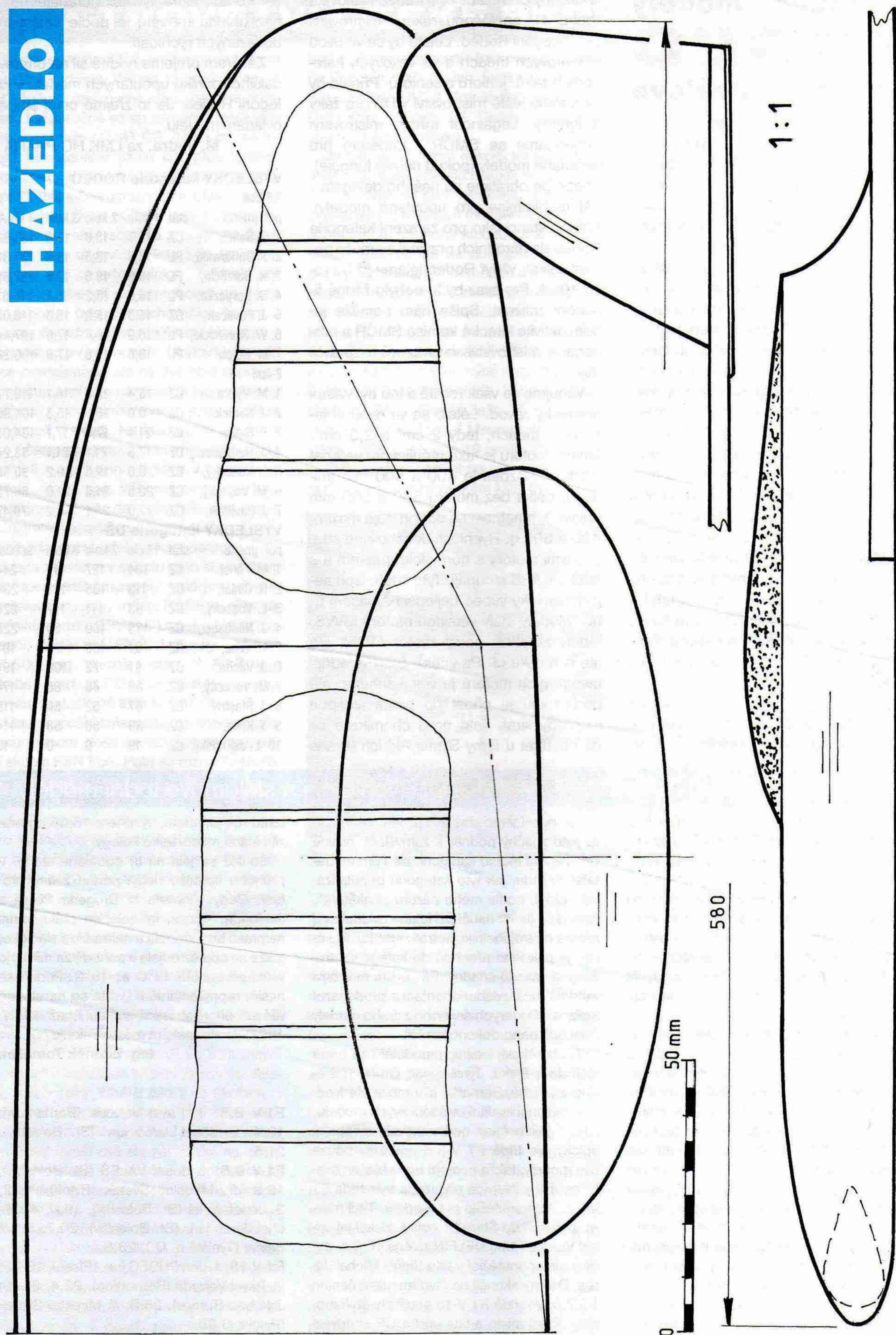
(hmotnosti), aby těžiště bylo mezi 45 až 48 %. Poloha těžiště bývá různá, souvisí se seřízením modelu. Velká většina modelů má seřízení 0°. Nechci nikoho přesvědčovat, ale malý náběh křidel u této kategorie by měl být samozřejmostí. Křídlo při hloubce 90 až 100 mm by mělo mít náběh 0,6 až 0,7 mm, výškovka 0°. Na samotném křídle není „nakroucen“ ani negativ ani pozitiv. Na obou bocích trupu jsou přilepeny pásky smírku (vodovzdorného), který nám poslouží pro dobré uchopení házedla při hodu, aby start byl vždy bez sklouznutí prstů.

Nyní k samotnému zjištění polohy těžiště. To zjistíme nejlépe při zalétání. Mírně natáhněte výškovku a zaklouzejte model (uřezáváním olova). Směrovkou přinutíte model točit doleva (velké kruhy). Pokud je vše v pořádku, pak model hned vrhete mírně vykloněn vpravo nahoru. Model by měl jít přes hlavu nahoru. Postupným „tlačení“ výškovky a seřezáváním olova se snažte, aby model létal přímo, ne přes hlavu. Současně s tímto seřizujte přechod do kluzu i samotný kluz. Tato záležitost i samotná taktika je ale záležitostí jiného článku. Ostatně v Modeláři již byla uveřejněna vícekrát. Pokud bude zájem, můžeme se k tomu vrátit.

Plánek na házedlo, který je součástí tohoto povídání, je jeden ze dvou typů, který v současné době můj syn létá. Jeho letošní výsledky jsou 3 x 600, 598, 590, 573 (9 maxim). Jde o model prakticky univerzální, v klidu létá nad 60 s. Ten druhý, který létáme je trochu větší, určený do „klidu“, kdy létá hodně nad 70 s. Dcera létá rovněž se dvěma typy a letos letěla 477, 443, 438..., což je na dívku (22 let) dost.

Miroslav Kellner

HÁZEDLO



Upoutané modely RODEO Hradec Králové

V polovině května se konaly dvě soutěže na hradeckém stadionu. Vypsání kategorie bylo jednak běžné podle pravidel FAI, jednak podle národních pravidel UŠ a podle pravidel nově zaváděných - zatím propagačních - pro jednoduché rychlostní modely Rodeo. Účast soutěžících byla neobvykle dobrá právě u nových kategorií. Přispěla k tomu také účast velké skupiny modelářů z Polska. Na tom má zásluhu především pan Rachwal, který této kategorii velice fandí. Nebyl jsem přítomen v sobotu a trochu nejistě jsem jel na nedělní soutěž. Byl jsem však příjemně překvapen i tím, že Poláci pochvalně konstatovali, že naše kategorie Rodeo je velice rozumná a je přínosem pro zachování „Úček“. Kdo sledoval v posledních letech mezinárodní kategorie FAI, může dojít k závěru, že tyto kategorie odejdou současně s jejich stárnoucími aktéry. Zato mládež, která létá Rodeo, je určitou zárukou budoucnosti. Dokonce nebude potřeba budovat nákladné asfaltové dráhy, takové jaké jsou v Hradci Králové. Věřím tomu, že přechod k létání na trávě nebude složitý a budeme mít volných prostor k létání dostatek.

V Hradci Králové jsme se také shodli na tom, že pokud tento stadion nezanikne a bude dále udržován, uspořádají modelář-

ské kluby č. 87 a č. 74 (Hradec Králové a Praha 4) „společnou rukou“ mistrovství pro kategorii Rodeo. Létalo by se ve dvou objemových třídách a ve věkových kategoriích žáků, juniorů a seniorů. Přidalo by se k tomu ještě mistrovství v UŠ pro žáky a juniory. Legálnost tohoto mistrovství projednáme se SMČR - trenérem pro upoutané modely (pokud nějaký funguje), - nebo se obrátíme na našeho delegáta v FAI (subkomise pro upoutané modely). Kladné stanovisko pro zařazení kategorie Rodeo do národních pravidel se může podařit získat, vždyť Rodeo létáme již od roku 1993. Pro svaz by to nebylo žádné finanční zatížení. Spíše nám pomůže jenom aktivita letecké komise SMČR a propagace mistrovství ve svazovém zpravodaji.

Věnujme se však realitě a tou byl vlastní hradecký závod. Létalo se ve dvou objemových třídách, tedy 2 cm³ a 2,5 cm³. Objem motoru je také určující pro velikost modelu. Rozpětí je 400 a 500 mm (minim.), délka bez motoru 500 a 600 mm (minim.), hmotnost se doporučuje maxim. 400 a 500 g. Rychlosti dosahované současnými motory s normálním palivem a s vrtulemi APC stoupají. Tyto vrtule jsou aerodynamicky vůbec nejlepší na našem trhu. Modely měly většinou motory MVVS, jediný závodník použil motor ATOM, šlo ale o repliku (J. Pavlíček). Start a ladění dieselových motorů je velmi snadné, ale podmínkou je přidat do paliva alespoň isopropyl-nitrát. Tato nová chemikálie se dá obstarat u firmy Sigma Aldrich (Praha

8). Pořadí, které vyhlásil pořadatel (letos bez ohledu na věk) je podle sestaveno dosažených rychlostí.

Závěrem přejeme hodně sil na přípravu dalšího ročníku upoutaných modelů v kategorii Rodeo. Je to zřejmě první stupeň ovládnutí modelu.

M. Vydra, za LMK HC PRAHA 4

VÝSLEDKY kategorie RODEO

2,5 ccm

poř.	jméno	stát	1.kolo	2.kolo	3.kolo	km/h
1.	J. Šafler,	CZ	15,7	13,6	13,3	133,83
2.	P. Dutkowski,	PL	13,8	13,5	13,5	133,33
3.	K. Borzecki,	PL	18,6	15,6	12,6	127,66
4.	D. Boryczko,	PL	15,6	15,2	15,1	118,81
5.	J. Pavlíček,	CZ	15,3	15,2	15,8	118,03
6.	W. Rzewnicki,	PL	16,9	16,6	17,0	107,46
7.	M. Golob,	PL	18,0	19,6	17,9	100,28

2 ccm

poř.	jméno	stát	1.kolo	2.kolo	3.kolo	km/h
1.	M. Vydra,	CZ	16,4	16,8	16,1	110,77
2.	J. Samek,	CZ	0,0	18,5	15,8	104,96
3.	P. Šafler,	CZ	21,4	17,5	17,1	104,05
4.	J. Neubauer,	CZ	17,5	21,1	21,1	93,26
5.	L. Vosecký,	CZ	0,0	19,5	20,2	90,68
6.	M. Vosecký,	CZ	20,5	21,0	21,0	86,75
7.	J. Pavlíček,	CZ	27,0	25,1	20,2	79,47

VÝSLEDKY kategorie UŠ

poř.	jméno	stát	1.kolo	2.kolo	3.kolo	součet
1.	M. Fencel,	CZ	104	127	117	244
2.	R. Cihlár,	CZ	113	105	121	234
3.	L. Vosecký,	CZ	93	111	117	228
4.	J. Neubauer,	CZ	125	100	50	225
5.	M. Říha,	CZ	91	100	88	191
6.	J. Vácha,	CZ	91	72	100	191
7.	M. Vosecký,	CZ	88	86	86	174
8.	J. Šťastný,	CZ	67	52	50	119
9.	J. Klika,	CZ	39	56	58	114
10.	L. Jakubský,	CZ	19	0	0	19

MISTROVSTVÍ ČR 1997 - F1-V, F3-V Rychlostní a slalomové lodní modely

V sobotu 24. května 1997 z pověření Klubu lodních modelářů ČR při SMČR uspořádal KLM ADMIRAL Jablonec nad Nisou republikové mistrovství ČR kategorií F1-V a F3-V se spalovacími motory s objemem od 3,5 do 15 cm³. Mistrovství se konalo v příjemném prostředí Novoveského koupaliště v Jablonci. Hlavní rozhodčí Jiří Šustr z Prahy se sborem rozhodčích zahájil soutěž v devět hodin krátkým tréninkem, od půl desáté začaly soutěžní jízdy.

Je opravdu škoda, že tyto kategorie u nás i ve světě stagnují, ať už je to způsobeno přechodem „rychlíkářů“ do soutěží sdruženého závodu tříd kategorie FSR na spalovací motory, kde jsou soutěže více dramatické, nebo náročnosti v ovládnutí modelů slalomových lodí F3-V, kdy při velké rychlosti modelu je nutné bezchybně zvládnout nástrahy na tzv. „stroměčku“. To je náročné na pravidelný trénink a přípravu modelů na vodě, k tomu však jsou nutné vhodné přírodní podmínky - vodní plochy - a těch je nyní málo. Dokladem této skutečnosti byla i malá účast modelářů na letošním M ČR. Ve třech třídách F1 V-3,5; F1 V-6,5 a F1 V-15 soutěžilo pouze jedenáct modelů juniorů a seniorů současně. F3-V nebyly vůbec obsaže-

ny. Bohužel tento stav trvá již několik let. Je to jistě značný podnět k zamyšlení, hlavně pro trenéra těchto kategorií, ale i pro modelářskou radu, jak tyto kategorie popularizovat. Vždyť, podle mého názoru „maketáře“, pokud se junior naučí perfektně ovládat svůj model na trojúhelníkové trati, kde jezdí „sólo“, je pak jeho přechod do kategorií sdružených závodů snadný. Při větším množství modelů musí zvládat orientaci a předcházet kolizím, při kterých se mohou drahé modely poškodit nebo dokonce zničit.

Těch několik skalních modelářů ze Staré Boleslavi, Písku, Týniště nad Orlicí, Třeběchovic, Plzně, Bernartice a Turnova předvedlo v Jablonci kvalitní ovládnutí svých modelů, i když jejich časy nedosahovaly evropské špičky. Ve třídě F1 V-3,5 soutěžily pouze dva modely, takže nemohl být vyhlášen mistr republiky. Nejvíce obsazená byla třída F1 V-6,5, kde soutěžilo pět modelů. Titul mistra „putoval“ do Staré Boleslavi, získal jej Josef Valeš z klubu DELFÍN za čas 16,9 s. Jediný junior soutěžící v této třídě - Michal Jareš, Delfin - skončil na čtvrtém místě časem 20,7 s. Ve třídě F1 V-15 soutěžily čtyři modely. První místo a titul mistra ČR si odvezl Jan Pubec z KLM Plzeň, který je ještě pro

tento rok juniorem, výkonem 16,05 s porazil i starší modelářské kolegy.

Soutěž se jela na tři oddělené starty. V průběhu soutěže nebyl podán žádný protest. Ceny věnovala firma Drogerie Pikula z Jablonce. Počasí modelářům přálo, ranní námraza brzy zmizela a nahradila ji sluníčko, takže se soutěž odjela v pohodě za mírného větru při teplotě 12°C až 16°C. Podaří se našim reprezentantům „vrátit se na stupně vítězů“ při mistrovství světa (7. až 13. 7. 1997) ve slovinském městě Velenje?

Ing. Zdeněk Tomášek

VÝSLEDKY

F1-V 3,5: 1. Pavel Vejvoda (Bernartice), 19,4; 2. Josef Jareš jun. (St. Boleslav), 21,5.

F1-V 6,5: 1. Josef VALEŠ (St. Boleslav), 16,9; 2. Miroslav Svatek (Písek), 18,2; 3. Josef Jareš (St. Boleslav), 19,0; 4. Michal Jareš jun. (St. Boleslav), 20,7; 5. Vít Balcar (Týniště n. O.), 26,3.

F1-V 15: 1. Jan PUBEC jun. (Plzeň), 16,05; 2. Pavel Vejvoda (Bernartice), 22,4; 3. Jan Jakubec (Turnov), 25,3; 4. Miroslav Svatek (Písek), 0,00.

Žáci - lodní modeláři - měli svojí vrcholnou soutěž v Podivíně. Víkend 13. až 15. června byl věnován mistrovství žáků, které je pořádáno každoročně ve spolupráci s Institutem dětí a mládeže MŠMT ČR. Tento rok se tohoto nesnadného úkolu ujal Klub lodních modelářů v jihomoravském Podivíně ve spolupráci (hlavně organizační) s DDM Poštorná. V pátek již po poledni byla většina soutěžících na místě soutěže a ubytovali se ve velkém sále tělocvičny, kde bylo umístěno víc jak sto „spartakiádních“ lehátek pro účastníky. Někteří se osprchovali po cestě (k dispozici bylo 8 sprchovacích kabin) a většina šla odzkoušet zdejší soutěžní tratě a trénovat se svými modely. Ubytování nebylo sice nejideálnější, ale na dvě noci naprosto postačující, přesto odradilo tři členy výpravy z jižních Čech (Nová Včelnice), ze soutěže odstoupili a odjeli. Na takovýchto akcích je pro účastníky ubytování zdarma, jistě by se mohli ti nespokojení ubytovat v některém z hotelů, ale za své. Výborné stravování bylo ve stejné budově kde se bydlelo, voda (soutěžní tratě) ve vzdálenosti cca 400 m. To byla výhoda, nebylo třeba nikam dojíždět. Soutěž byla zahájena v sobotu ráno slavnostním nástupem, státní hymnou, krátkým uvítacím projevem starostky města Podivína, sliby závodníků a rozhodčích (J. Lejsek - hlavní rozhodčí, startér třídy EX-Ž, J. Suchý - start. tř. EX-500, ing. Hanzlík - start. tř. F2-Ž, ing. Škába - start. tř. FSR Eco Standard) a proslovem zástupkyně IDM MŠMT ČR.

Vlastní soutěž byla zahájena hned po přesunu k vodní ploše prvním kolem rozjížděk tří skupin FSR Eco. Poté se rozběhly soutěže na třech dalších startovištích. Večer, již po večeri, bylo odjeto druhé kolo modelů třídy FSR a zbývající třetí se jelo v neděli ráno. Pro vyplnění další části nedělního dopoledne byla připravena doplňková soutěž ve třídách EX a F2-Ž (jakási FSR maket), kde byly jako ceny tři originální plastiky „Podivínské čarodějnice“ (pádající figurka čarodějnice v člunu). Kromě krátké bouřkové přeháňky po poledni počasí mistrovským soutěžím přálo, a bylo - jako obvykle na jižní Moravě - i docela parné počasí. Třída EX-500, která je nejzákladnější a nejlevnější lodní třídou, si stále udržuje absolutní prvenství co do množství soutěžících. Věnují se jí začínající modeláři v kroužcích klubů lodních modelářů, v kroužcích Domů dětí i na školách. I když počty těchto modelářů-děti oproti situaci před deseti lety poněkud poklesly, přece jen účast téměř dvě stě závodníků na nominačních kolech v jednotlivých oblastech je dominující. Výběr, který se sejde na mistrovství republiky, již sám o sobě předurčuje kvalitu soutěže. Zde také není nikdo favoritem a všichni musí dát do jednotlivých jízd své zkušenosti, znalosti seřízení a vypouštění modelů, aby se umístili tak, aby postoupili do závěrečných finálových rozjížděk o medailová místa. Z deseti závodníků, kteří se probojovali do finále, se po sedmi kolech

rozjížděk vykrystalizovalo toto pořadí: 1. Marie Palíková, SM; 2. Jan Jedlička, SeČ; 3. Bohumil Píša, JM; 4. Tomáš Dvořák, JM; 5. Lada Kratochvilová, JM. Celkem v EX-500 soutěžilo 43 závodníků.

Ve třídě EX-Ž, která několik let dost stagnovala, se opět objevilo několik nových modelů a účast se proti loňskému a předloňskému roku o tři či čtyři modely zvedla. Je to dáno tím, že v mnoha klubech a kroužcích nejsou stále peníze na zakoupení RC souprav, poměrně drahých motorů do třídy Eco apod. Proto se tito modeláři dále modelářsky vyžívají v relativně levnější třídě, do které přenášejí i zkušenosti ze základní třídy EX-500. Čtyři závodníci dosáhli absolutní výsledky, proto bylo doplňkovými rozjíždkami určeno toto konečné pořadí: 1. Lada Kratochvilová, JM; 2. Tomáš Zajíc, VČ; 3. Jakub Valenta, VČ; 4. Michal Maurer, JM (všichni výkon 100). Startovalo 16 modelářů.

Stálý a vysoký počet soutěžících obsazuje na vrcholném žákovském klání třídu F2-Ž,

tic. hodnocení - 94,00); 2. Petr Kubíček, SM, 290,66 (93,66); 3. Jan Urbanský, SeČ, 289,66 (92,66). Celkem 26 modelářů.

Třída FSR Eco Standard je stále pro žáky, kteří nemají doma to „správné“ finanční zázemí, dosti nepřístupná, nebo alespoň výkonnostně poznamenaná. Skupina závodníků, kteří již jezdí pravidelně i juniorské soutěže společně se svými tatíky, má vybavení řádově o několik tisíc dražší - kvalitnější motory, nabíječky, ale i vybírané články. Toto všechno dělí skupinu závodníků již předem na dva výkonnostní okruhy. Protože závodníků nebylo mnoho, byl start v této třídě umožněn mimo soutěž i dvěma soutěžícím, kteří nebyli nominováni. (Jeden byl už o rok starší než povoluje limit, druhý nejel nominační soutěží.) Pořadí: 1. Lukáš Linhart, VČ, 52/59; 2. Jiří Petrle, ZČ, 49/34,5; 3. Jiří Mašek, ZČ, 47/21,2; 4. Jiří Škába, ZČ, 44/9,1; 5. Monika Darvašová, VČ 43/19,4. Celkem 11 soutěžících, resp. 13.



Modely třídy F2-Ž. Lodě Leader (vpředu) a Pilot 24.

což jsou plovoucí RC polomakety. I při letošním mistrovství jich bylo přihlášeno tolik, že statické hodnocení modelů (ve večerních hodinách v „rozpáleném“ sále) skupinu rozhodčích pěkně propotilo. S radostí lze však konstatovat, že modely jsou rok od roku lepší, vždy jsou i modely nové a postavené na dobré úrovni. Trochu je jistě problém rozpoznat podíl práce vlastního soutěžícího záčka, a instruktora či tatínka, ale vzhledem k tomu, že se do celkového pořadí počítají i dvě jízdy, není hendikep horšího hodnocení již předem tím rozhodujícím faktorem. I zde například nejvýše hodnocený model - Thoban - obsadil po jízdách až sedmé místo. V této třídě se projevuje systematická práce trenéra NS ing. Tomáška, který propaguje tuto třídu - tak říkajíc - na každém kroku. Třída F2-Ž nechybí nikdy na žádné soutěži maketářů a soutěží je dostatek. Každý se tak může vyžít, při nižších nákladech na vlastní cestu do místa soutěže. Konečné pořadí: 1. Lukáš Grňa, JM, celkově 291,00 bodů (sta-

Po skončení soutěžních programů předváděl propagační jízdy s modelem FSR-E Hydro 3 Ladislav Macháň starší. Model, který dosahuje již velkých rychlostí se stal předmětem obdivu většiny přítomných žáků i dalších přihlížejících. Potěšilo, že firma Macháň přispěla k hodnocení závodníků sponzorským darem - výlisky trupů pro FSR Eco.

Slavnostní zakončení se uskutečnilo v neděli před polednem, takže všichni měli možnost nastoupit včas cestu domů, každý již s výsledkovou listinou v ruce. První tři žáci v pořadí jednotlivých kategorií obdrželi letos kromě tradiční medaile a diplomu i menší poháry se štítkem, které jim budou trvale připomínat jejich úspěch na M ČR.

Myslím, že všichni byli s průběhem soutěže spokojeni, i když ne všichni s výsledky, to už je ovšem údělem všech soutěžních klání. Závěrem je jen třeba poděkovat pořadatelům za uspořádání této náročné akce pro modelářský potěr.

J. Lejsek

Malé plachty na velké přehradě

V sobotu 17. května 1997 se sjelo jedenáct soutěžících z lodně-modelářských klubů z Kolína, Strakonice a domácího Jablonce na 3. ročníku regaty rádiem řízených plachetnic EUROREGION NISA za nádherného slunečního počasí na Mšenské přehradě v Jablonci. Pořadatelům z klubu lodních modelářů Admiral při Sdružení technických sportů Pojizeří v Jablonci nad Nisou (Euroregion Nisa) se omluvili polští modeláři z klubu v městě Gorlitz, protože se museli ve stejném termínu zúčastnit nominační soutěže pro letošní mistrovství světa RC plachetnic, které bude konat právě v polské Iławě.

Vzhledem k menšímu počtu účastníků také nebyla obsazena třída největších plachetnic F5-10. Původně plánovaná dvoudenní soutěž se zkrátila na jeden den. Přes to, hlavně ve třídě F5-M, což jsou modely maximální délky 1270 mm s plochou plachet 0,5161 m², byl průběh soutěže velice zajímavý a dramatický. Soutěž se jela na 13 rozjížděk. Nejlépe si vedli kolínští modeláři Pavel Novotný mladší, který zvítězil před svým otcem, na třetím místě se umístil ing. Bohu-



Mšenská přehrada, depo jabloneckých modelářů z klubu Admiral. Na snímku modely třídy F5-E.



Souboj o pozice u bóje, třída F5-M, Jablonec 17. 5. 1997.

slav Kohlíček, všichni členové naší reprezentace pro letošní mistrovství světa v Polsku. V této třídě soutěžilo devět modelářů.

Druhou soutěžní třídou byla F5-E (modely plachetnic o maximální délce 1 m a ploše placht 0,4 m²), což je nejmenší mezinárodně uznávaná třída, nazývaná ekonomická - E. Stavební pravidla jsou koncipována tak, aby mohli startovat i začínající modeláři. Třída

dalších kategoriích lodního modelářství. Důležitou aktivitou je i úzká spolupráce při organizaci X. Mistrovství světa RC maket skutečných lodí, které bude uspořádáno od 21. do 25. srpna 1997 v rekreačním areálu v Bakově nad Jizerou. Informace o jubilejním desátém ročníku MS vám přinesou stránky dalšího čísla „Modeláře“.

Ing. Zdeněk Tomášek
náčelník KLM Admiral Jablonec n. N.
Foto: autor

DO KALENDÁŘE I

Letecké modelářství

Leteckomodelářský klub a Základní org. AVZO TSČ ČR v Horní Branné pořádá v neděli 24. srpna 1997 „**6. KRKONOŠSKOU MODELÁŘSKOU SHOW**“. Místem konání je letiště ve Vrchlabí.

Program:

10.00 - 12.00 hod.: vystoupení modelářů - obří letecké modely, vrtulníky, automobily, tanky, raketometry apod.

13.00 - 16.00 hod.: vystoupení modelářů - volné modely, upoutané modely, RC motor.

modely, RC obří motor. modely; vystoupení pilotů Letecké školy Vrchlabí (letouny Z 50 LS, L-13 Blaník atd.); vystoupení rogalistů, ultralightů atd.

Kontakt. adresa:

Ladislav Koudelka, Lánov 126, psč. 543 41.

RC modelářský klub při VUT Brno pořádá leteckomodelářskou soutěž č. 413 v kategorii RC-V2. Tato soutěž, která bude uspořádána v termínu 21. 9. 1997 je vyhlášena jako „**Otevřená soutěž leteckých modelářů vysokých škol**“. Přístupná bude všem posluchačům a pracovníkům vysokých škol v ČR. Podmínkou přijetí do soutěže „vysokoškoláků“ je platný index nebo jiný doklad o příslušnosti k dané vysoké škole. Vysokoškolští reprezen-

tanti budou hodnoceni jak samostatně, tak v absolutním pořadí všech zúčastněných.

Přihlášky zasílejte na adresu: Bedřich Tkaný, Demlova 6, 613 00 BRNO; objednávky ubytování: Dr. Jaroslav Nezhyba, Tábor 7, 612 00 BRNO.

Soutěž č. 462 (volné historické modely - AV, BV, CV), kterou bude pořádat 215. LMK Kladno se bude konat 27. září 1997. **Kontakt. adresa: František Švarc, Klikorkova 2155, 272 01 Kladno.**

Další soutěž (pro F1H) pořádá tento klub 18. října 1997. **Kontakt. adresa: Miloslav Hodr, Alešova 1108, 272 01 Kladno 2.**

PANCÉR NA KOLEJÍCH (1)

Ing. Martin V. Koller,
Dířrologický klub ČR

Ve dvacátých létech bylo možno československou armádu z hlediska množství používané obrněné techniky zařadit mezi nejzaostalejší v Evropě. Například sousední Polsko mělo počátkem dvacátých let ve výzbroji 150 tanků Renault vz. 17 a německé A7V, 90 polopásových obrněných vozidel Citroën Kégresse a více než 100 dalších obrněných automobilů. Německo - omezené Versailleskými dohodami - vybavilo svoje policejní jednotky více než dvěstěpadesáti obrněnými automobily. Kromě toho realizovalo vývoj různých vozidel a od roku 1927 provádělo na základě dohody se SSSR vývoj a zkoušky obrněné techniky v sovětské Kazani. Maďarsko postižené stejně jako Německo zákazem výroby tanků, ukrývalo šest německých tanků LK II a u policejních jednotek sloužilo třicet obrněných automobilů. I malé Lotyšsko vlastnilo čtrnáct tanků a dvanáct obrněných automobilů.

Československá armáda měla počátkem dvacátých let ve výzbroji dva obrněné automobily Lancia Ansaldo dovezené legionáři z italské fronty a dvanáct značně improvizovaných obrněných automobilů, které byly postaveny ve Škodových závodech v Plzni (pancéřování a výzbroj) na podvozcích nákladních automobilů FIAT - Škoda-Fiat 18 BL (Fiat Torino). Ty byly vyrobeny v roce 1921. Jejich praktické použití však bylo vzhledem k přetížení podvozků natolik sporné, že osm z nich bylo již roku 1925 vyřazeno ze služby a ostatní vozy brzy nato rovněž. Roku 1923 zakoupilo Ministerstvo obrany

ve Francii sedm tanků Renault vz. 17 z nichž jeden byl „pouze“ radiový (bez výzbroje). Po příštích deset let to byly jediné tanky, kterými byla naše armáda vybavena, přičemž další typ obrněného stroje tentokrát z domácí provenience - tančík TČ. vz. 33 - zavedený roku 1934, bojeschopnost armády rovněž příliš nezvýšil. Dá se říci, že historie zavedení tohoto zastaralého „pásového nesmyslu“, notně připomíná peripetie současného přezbrojování naší české armády. Roku 1925 přibýlo do výzbroje čs. armády devět zajímavě konstruovaných obrněných automobilů PA-II (vzor 23) známých jako „Želva“. Tři tyto zajímavé obrněnce

brzdila motorizaci armády obecně s cílem zabezpečení prodeje koní svých voličů armádě. Výsledkem uvedeného politikaření a lobbyzmu byla v praxi armáda, jejíž bojeschopnost byla výrazně nižší než jak je zakořeněno v představách mnoha našich obyvatel.

Poměrně slušnou tradici měla čs. armáda s využitím obrněných vlaků našimi legiemi v Rusku a později v bojích na jižním Slovensku. Celkově sloužilo v meziválečném období v československé armádě šest souprav obrněných vlaků a další dvě improvizované. K nim se řadila i obrněná drezína, nazývaná neoficiálně „Kolejový tank“.



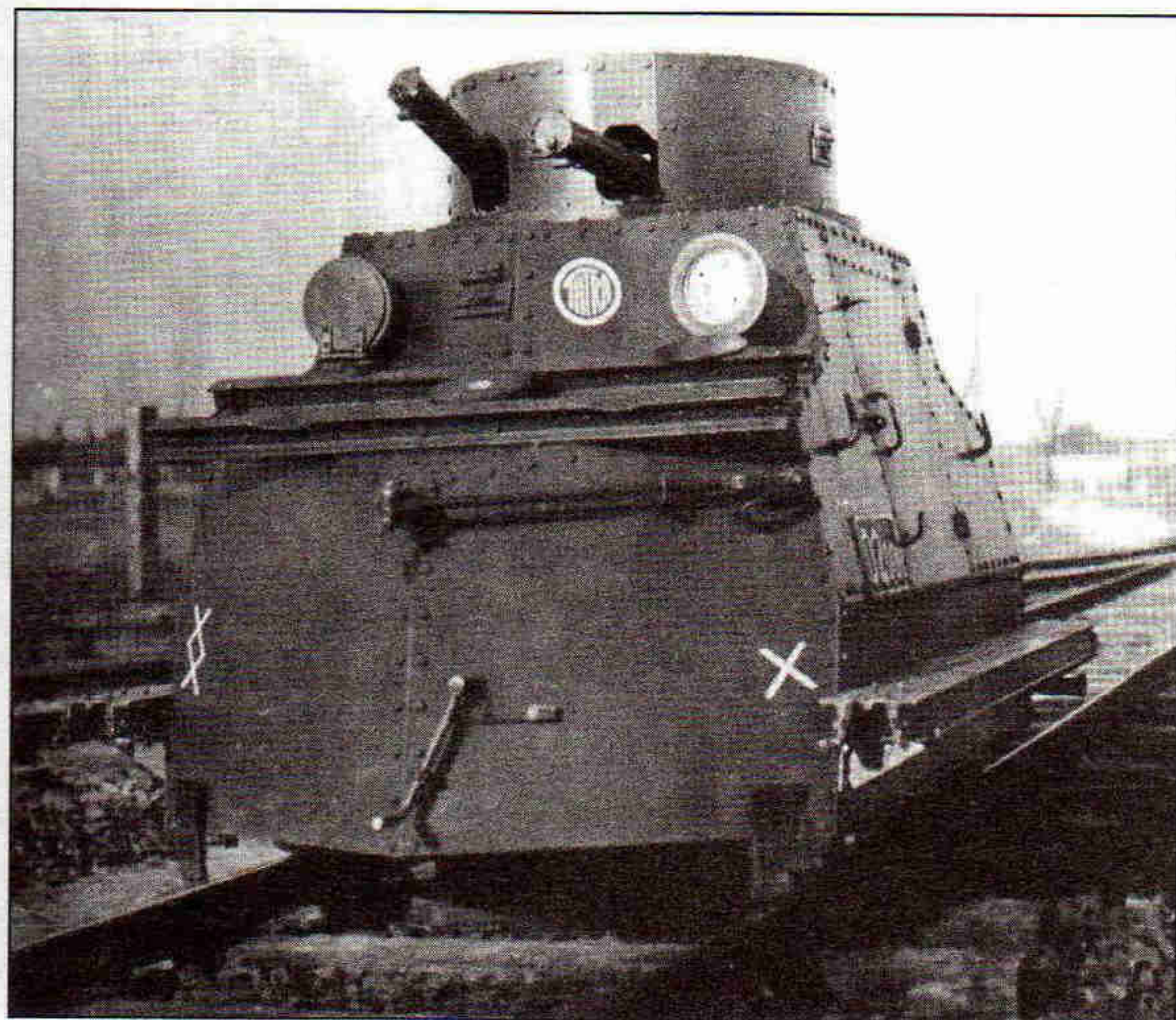
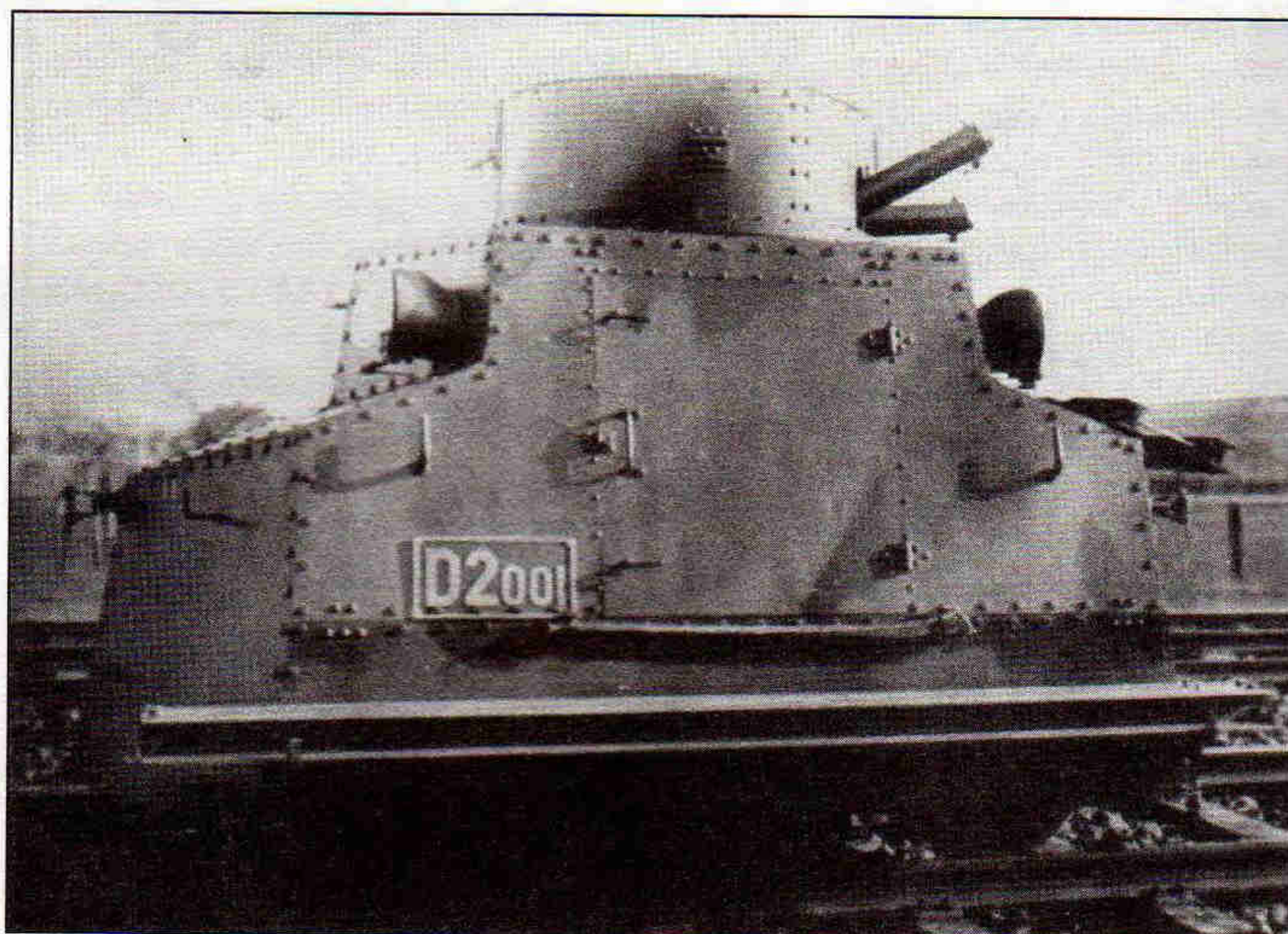
Obr. 1 - Drezíny na nádraží v Kopřivnici při provozních zkouškách.

byly v roce 1927 prodány do Rakouska vídeňské policii. V roce 1929 bylo dodáno patnáct obrněných automobilů Škoda PA III, které byly zavedeny do výzbroje pod označením OA 27.

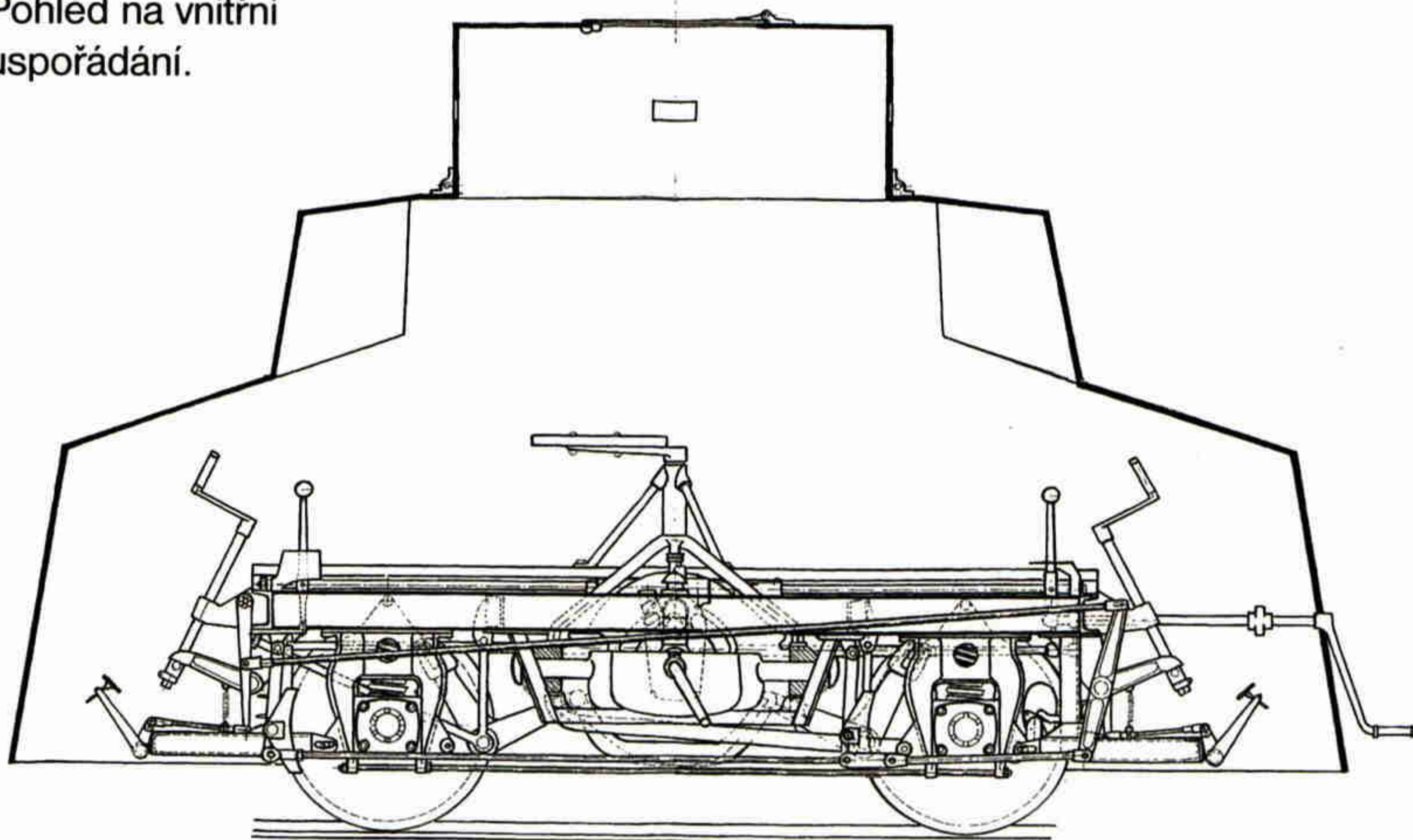
Hlavní důvody zaostávání naší armády byly následující. Především se projevil všeobecný poválečný pacifismus a euforie z podepsání řady mírových dohod a spojeneckých paktů, které měly zabránit možnosti vzniku nové války v Evropě. Dále to byla obvyklá tendence tzv. demokratických států k podceňování armády s tím, že hlavním cílem politiků je na armádě šetřit a tyto úspory používat jako argument propagace politických stran. Navíc vládnoucí agrární strana ovládající ministerstva obrany a vnitra

Ve dvacátých létech měla prakticky monopolní postavení při dodávkách obrněných vozidel pro naši armádu firma Škoda Plzeň. Bylo to dáno mimo jiné kartelovými smlouvami s dalšími podniky, především železárnami, ale také podílem francouzského kapitálu, který měl rozhodující politické postavení v tehdejší ČSR. Konkurenční firma, kopřivnická Ringhofer Tatra byla navíc znevýhodněna - dnešní terminologii řečeno - sudetoněmeckým původem svých špičkových pracovníků, ať už šlo o ředitele Ledwinku nebo geniálního konstruktéra Ůbelackera, konstruktéra aerodynamických osobních automobilů Tatra 77, 87 a 97, který koncem druhé světové války zmizel. Proslýchá

První česká drezína s jednobarevným nátěrem. Nápis a znaky jsou žluté.



Pohled na vnitřní uspořádání.



se, že byl snad unesen do SSSR.

Tatrovka se snažila při vyzbrojování čs. armády obejít monopol škodovky nabídkou obrněné dreziny. Přitom spoléhala mimi jiné i na vztah legionářů k obrněným vlakům.

Obrněné dreziny jako druh vojenské techniky dnes prakticky ve výzbroji armád nejsou. Největšího rozšíření se dočkaly před a v průběhu II. světové války v německé a sovětské armádě, v poválečném období je používala v koloniálních válkách především francouzská armáda. První obrněnou drezinu postavil po-

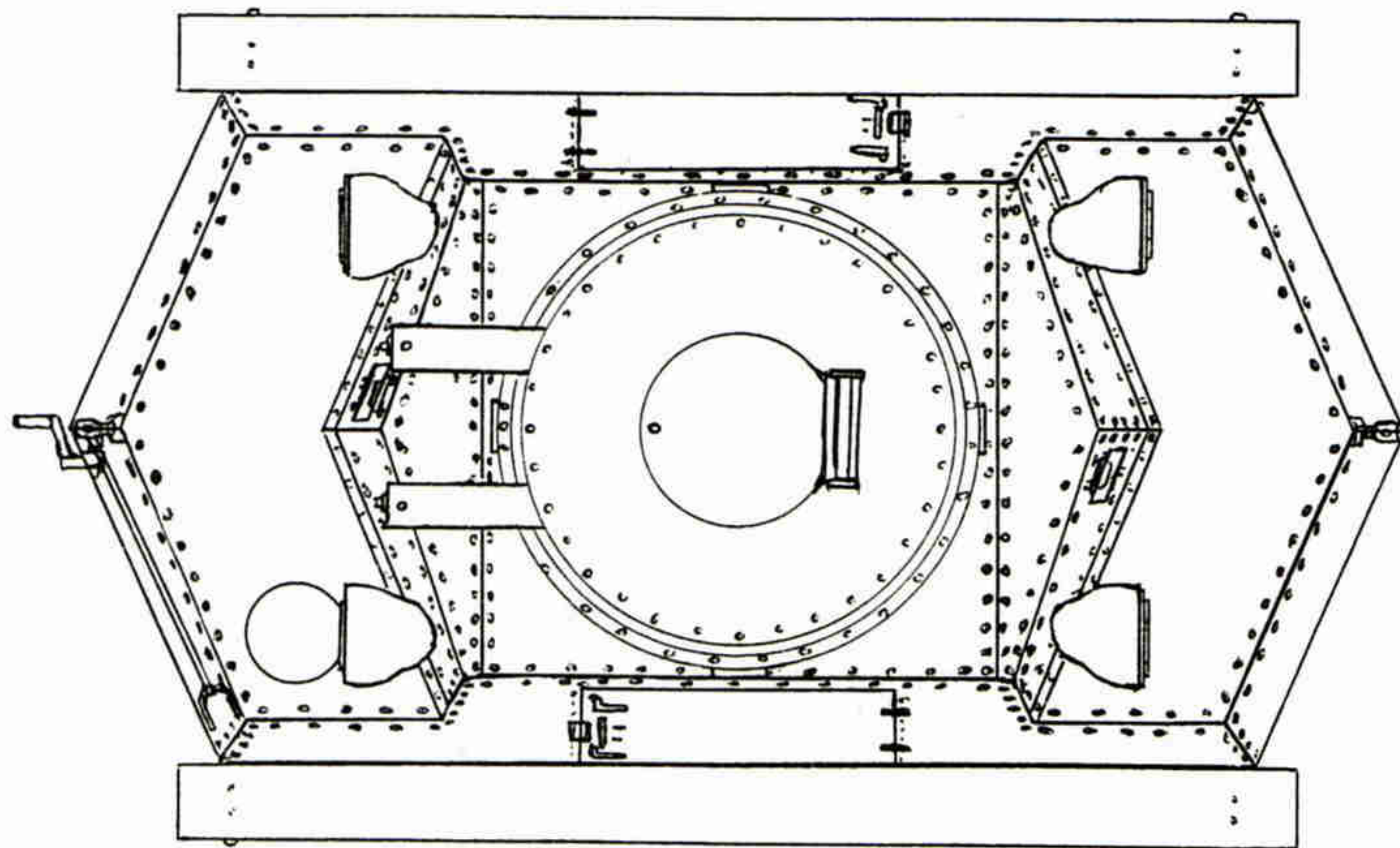
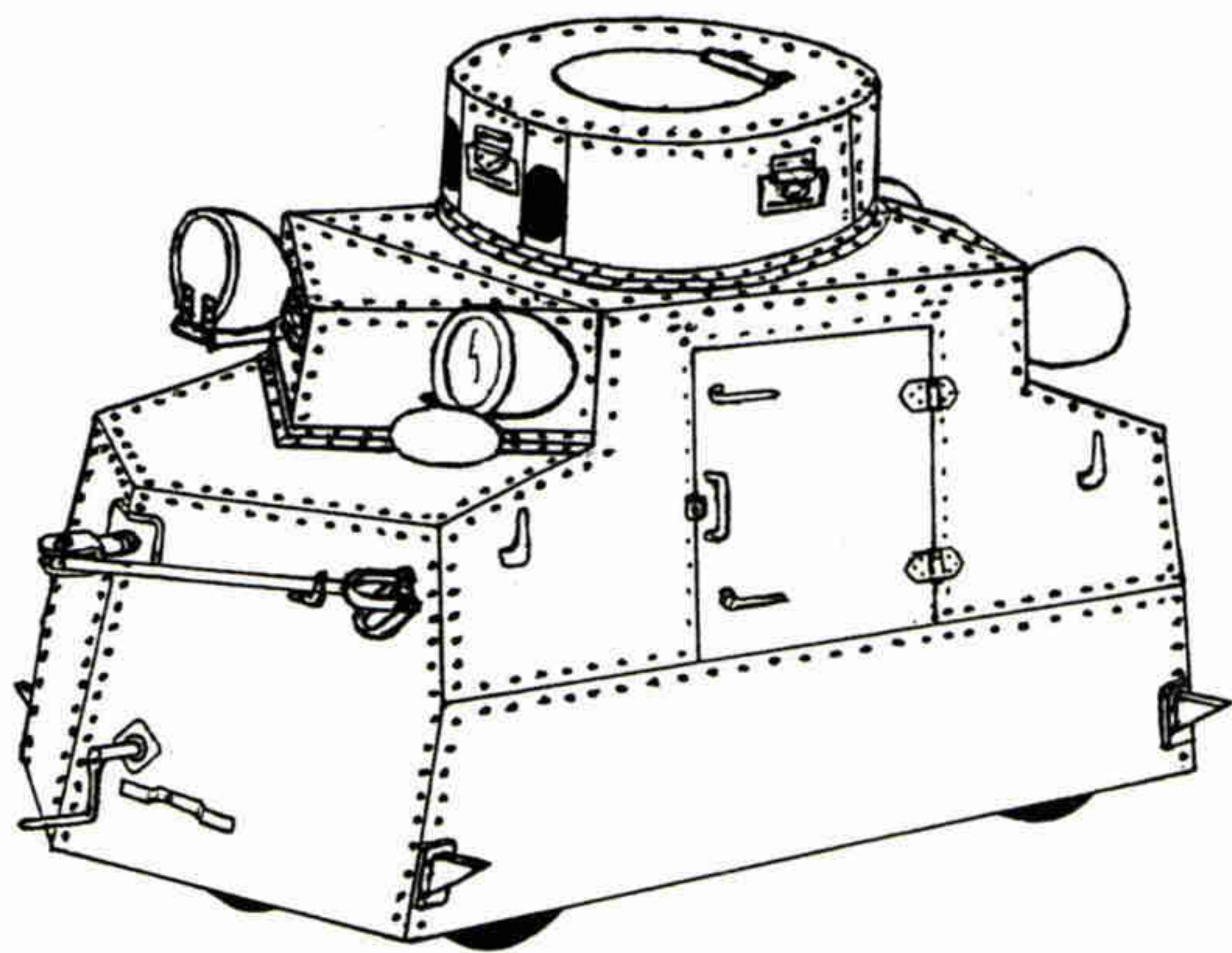
čátkem dvacátého století britský inženýr Simms pro použití v búrské válce. Několik německých obrněných drezin sloužilo po válce i u našich jednotek, ale byly „samozřejmě“ v rámci všeobecné vojenskohistorické omezenosti a nezájmu pracovníků vojenského muzea, stejně jako stovky jiných typů, sešrotovány.

Předválečný výrobek firmy Tatra nesl označení „Pancéřová drezina typ 18“. Na prvním snímku (obr. 1) vidíme tři dreziny na kopřivnickém nádraží v průběhu zkoušek v roce 1928.

Kdo byl ideovým otcem se nepodařilo zjistit. Rovněž údaje o počtu vyrobených kusů se liší, především díky službě pěti drezin v Polsku. V článku klubového kolegy R. Zavadila, Dreziny Tatra v polské armádě (ATM 12/93) je uváděno šest kusů dodaných do Polska (výrobní čísla 5545, 5546, 5547, 5548, 5549, 5550) a jednoho pro čs. armádu (výr. č. 7077). Ve sborníku příspěvků k dějinám Tetry Kopřivnice č. 4 uvádí Tomáš Pavlica celkově šest kusů, z nichž je pět určeno pro Polsko. V textové příloze stavebnice polské firmy GPM (č.003) „Drezyna pancerna Tatra“ je uváděno velmi nepravděpodobné číslo patnácti kusů sloužících u polských jednotek. K dovršení všeho, uvádí světoznámý odborník v oblasti obrněné techniky J. Magnuski z Varšavy v publikaci „Typy broni i uzbrojenija“ - č. 18 Pociąg Pancerny Danuta - několik drezin Tatra, přičemž se zmiňuje o nařízení polského ministerstva obrany o vybavení každého obrněného vlaku dvěma drezinami.

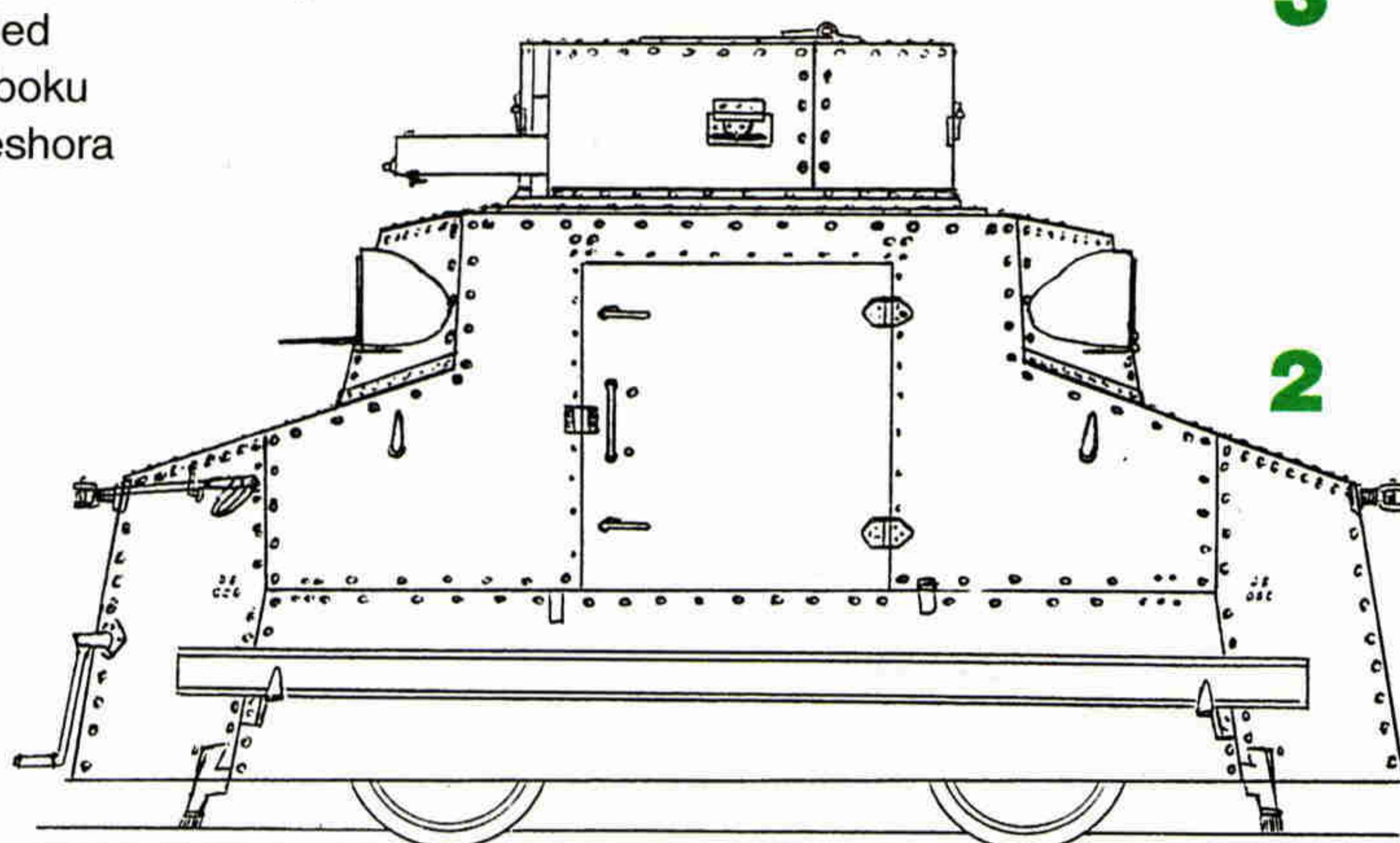
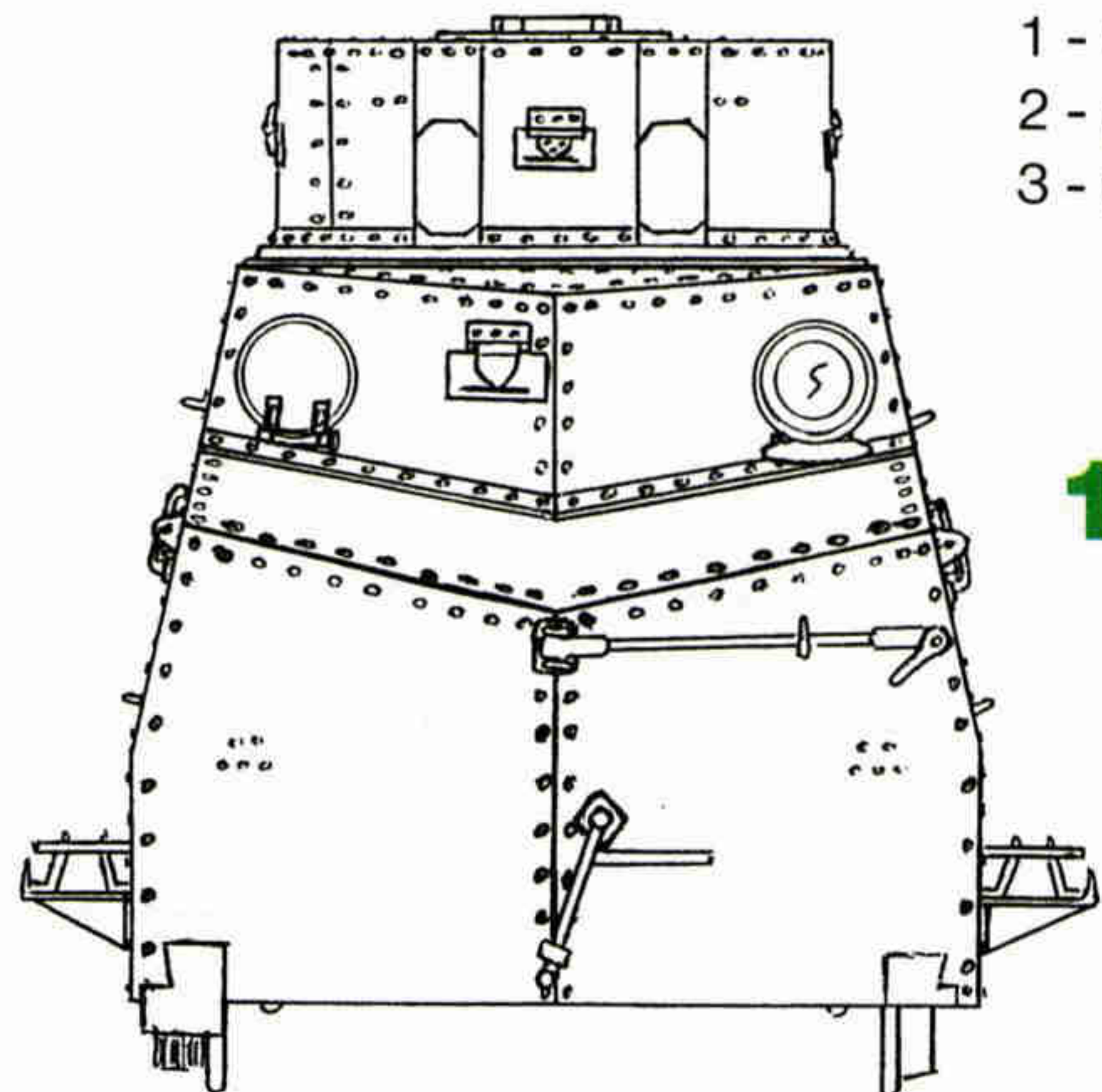
Jak píše náš nejlepší odborník v oblasti čs. obrněné techniky - rovněž klubový kolega - Vladimír Francev ve své knize „Československé tanky, obrněná auta, obrněné vlaky a dreziny 1918 až 1939“ (vydalo Ars Arm 1993), půzvalo toto kompaktní obrněné vozidlo díky svému válečnému vzhledu často fotografům, takže vznikl dojem, že jich bylo ve výzbroji více. Jediná drezina čs. armády byla trvale dislokována v Milovicích v remízách obrněných vlaků při pluku útočné vozby. Naši armádou bojově použita nebyla, naskytá se dokonce

Perspektivní náčrt pancéřové dreziny.



Náčrt první české dreziny

- 1 - čelní pohled
- 2 - pohled z boku
- 3 - pohled seshora





Dreziny při zkouškách na trati Studénka - Štramberk. Na pancéřování drezín jsou zřetelně vidět zásahy po zkušebních nástřelech.

otázka, zda nešlo pouze o nepřebraný kus z polské objednávky, která byla nakonec pro výrobu určující. („Česká“ drezína se od „polských“ lišila nižším počtem spojovacích šroubů a nýtů korby, což by však dokazovalo, že šlo o první samostatný prototyp.) V průběhu německé okupace ji - jako ostatně veškerý čs.

vojenský materiál - zabavil Wehrmacht a byla používána při ostraze železničních tratí. (Na východní frontě jako součást obrněných vlaků č. 1 a č. 7.) Kde skončila se nepodařilo zjistit. V rámci služby v čs. armádě byla nejprve natřena zelenou khaki barvou používanou v naší armádě, později vícebarevnou kamufláží. V obou

případech nesla rozměrná železniční čísla identifikační čísla. V německé armádě byla natřena odstínem „feldgrau“ a na čelním pancíři označena trámovým křížem používaným k identifikaci německé obrněné techniky. Foto a nákresy: archiv autora, muzeum Tatrov, Kopřivnice, prameny 2, 3. (Pokračování)

TIPY A TRIKY PRO PLASTIKOVÉ MODELÁŘE

Jsou určité detaily, které dělají model modelem skutečného stroje, a které jsou pro začínající modeláře tak trochu obestřeny tajemstvím při jejich zpracování a provedení. Několik málo z nich se vám pokusím vysvětlit. Jsou odzkoušeny v praxi a fungují vcelku dobře.

UPÍNACÍ PÁSY

Upínací pásy jsou součástí každého letounu a podstatnou měrou ožívají interiér modelů. K jejich ztvárnění používají modeláři různých technik, například cigaretového papírku. Pokud chceme na pás navléci přezky, není tenký papír zrovna ideálním materiálem. Mnohem lepší metodou je použití pásky z vyřazené audiokazety. Páska se dá snadno nabarvit na potřebný odstín a dá se rozřezat na vhodnou šířku. Pro řezání je nejlépe použít ostrou žiletku, skalpel není to pravé, páska se s ním lehce přetrhne. K lepení použijte „prstolep“. Přezky se s trochou trpělivosti dají dobře navléci, páska je podstatně pevnější než cigaretový papír. Jehlou vhodného průměru lze naznačit i otvory pro stahování upínacího pásu. Pokud na jehle bude trochu stříbrné barvy, budou mít otvory jasný okraj a navíc i barvou naznačené kování.

NÁBOJOVÉ PÁSY

Ti z vás, kteří musí nutně otevřít každý „deklik“ na svém kitu jistě leckdy přemýšleli, čím zaplnit vzniklý „otvor“. Nábojové pásy lze použít z kovových setů (např. fy Eduard), nezbavíme se ale určité plochosti nábojů dané výrobní technologií. Já s úspěchem používám ke zhotovení nábojových pásů plastové pásky, které se používají například ke stahování - spojování - telekomunikačních kabelů nebo kabelů v elektronických zařízeních. Tyto spojovací pásky mají reliéf, který přesně odpovídá našim požadavkům. Hrany, které vystupují nad povrch natřete barvou interiéru, vnitřní reliéf pak barvou v odstínu mosa-

zi ke znázornění nábojnic. „Tvrdé“ národy mohou asi ve dvou třetinách šířky udělat řez žiletkou a různými odstíny odlišit nábojnici od projektilu.

ZIMMERIT

Jsem si jistý, že Němci vymysleli zimmerit (Antimagnetická hmota ochraňující bojové vozidlo proti přiložení magnetických min.) proto, aby připravili kitarům mnoho bezesných nocí. Známe kolegy, kteří mají pár modelů v krabici, protože si netroufají právě na zimmerit. Vyzkoušejte vyrobit zimmerit následujícím způsobem. Naneste na model tenkou vrstvu měkkého tmelu a ještě před ztuhnutím do něj vytvořte onu typickou strukturu pomocí boční strany - plastového víčka od kokakoly. V místech hůře přístupných nebo úzkých použijte menší obdobně povrchově strukturované víčko, například od zubní pasty. Imitace je dokonalá a zimmerit vypadá jako „živý“.

WEATHERING

Toto strašné slovo znamená opotřebení provozem. Jak je tato fáze práce náročná dobře vědí ti, kteří propadli kolům a pásům. Na zvládnutí „oježdění“ závisí konečný výsledek celé naší práce. Existuje mnoho postupů. Nabízím vám jeden, který můžete kombinovat s ostatními - vámi již používanými - metodami, abyste dosáhli té největší a nejvěrnější omšelosti. Mnou uváděný postup dobře imituje znečištěný povrch vojenských vozidel, která byla jen velmi málo garážována a v provozu jezdila po cestách a necestách. V nádobě patřičné velikosti rozředíme temperovou barvu patřičného odstínu, např. sienu pálenou. Odstín záleží na bojišti - terénu - kde se technika pohybovala. Splený a nabarvený model do tohoto roztoku ponoříme a hned vyjmeme. Místa, kde voda s barvou vytvořila kapky roztupujeme molitanem nebo štětcem. Po zaschnutí zůstane barva ve všech škvírách a vytvoří dojem zanesení nečistotou.

ZIMNÍ KAMUFLÁŽ

V zimních měsících byla technika válečných armád zastírána smytelnou barvou bílého odstínu, velmi často to bylo obyčejné vápno. Nanášení bylo prováděno různými prostředky, které byly v danou chvíli dostupné, často i košťaty a metla-

mi. Pro kitaru to znamená možnost menší pečlivosti. Jak ale znázornit typický vzhled zimní kamufláže? Já používám opalovací štěteček firmy Plus Model. Vyznačuje se tenkým hrotem, pro náš účel jej ale opalte poněkud více a vytvořte na konci silné „kopyto“, to bude naše koště. Pro vlastní kamufláž použijeme hustou barvu bílého odstínu. Místa kde zakryjeme původní nátěr techniky více než jsme zamýšleli „přešmejdíme“ štětcem ještě několikrát nasucho - bez použití barvy. Štětec sice rychle ztrácí svůj správný tvar, ovšem vždy jej můžeme znovu opálit. Tuto metodu lze použít i v případě techniky jednotek Afriky Korps (v počátcích tažení - 1941 - byla zastírána pískem smíchaným s kliehem) nezapomeňte ale zaměnit bílou barvu za barvu pískového odstínu!

BAMBUS NA DIORÁMA

Tato rostlina je velmi hojná v Asii, hodí se tedy do diorám například z Vietnamu. Metoda je vhodná i pro funkční modelářinu, třeba pro makety historických letadel. Takže, vezmeme balzový hranolek, obrousíme jej abychom odstranili hrany a případně ho zeslabíme na požadovaný průměr. Povrch takto opracované balzy potřeme lepidlem Herkules a balzu protáčíme mezi prsty. Balza se stlačí a vytváří ony typické tvary. Díky použití lepidla si tento tvar podrží natrvalo. Puntíkáři mohou naznačit i drobnou spárku v koleni bambusového stonku. Povrchovou úpravu - vhodnými barvami - již nechám na vás.

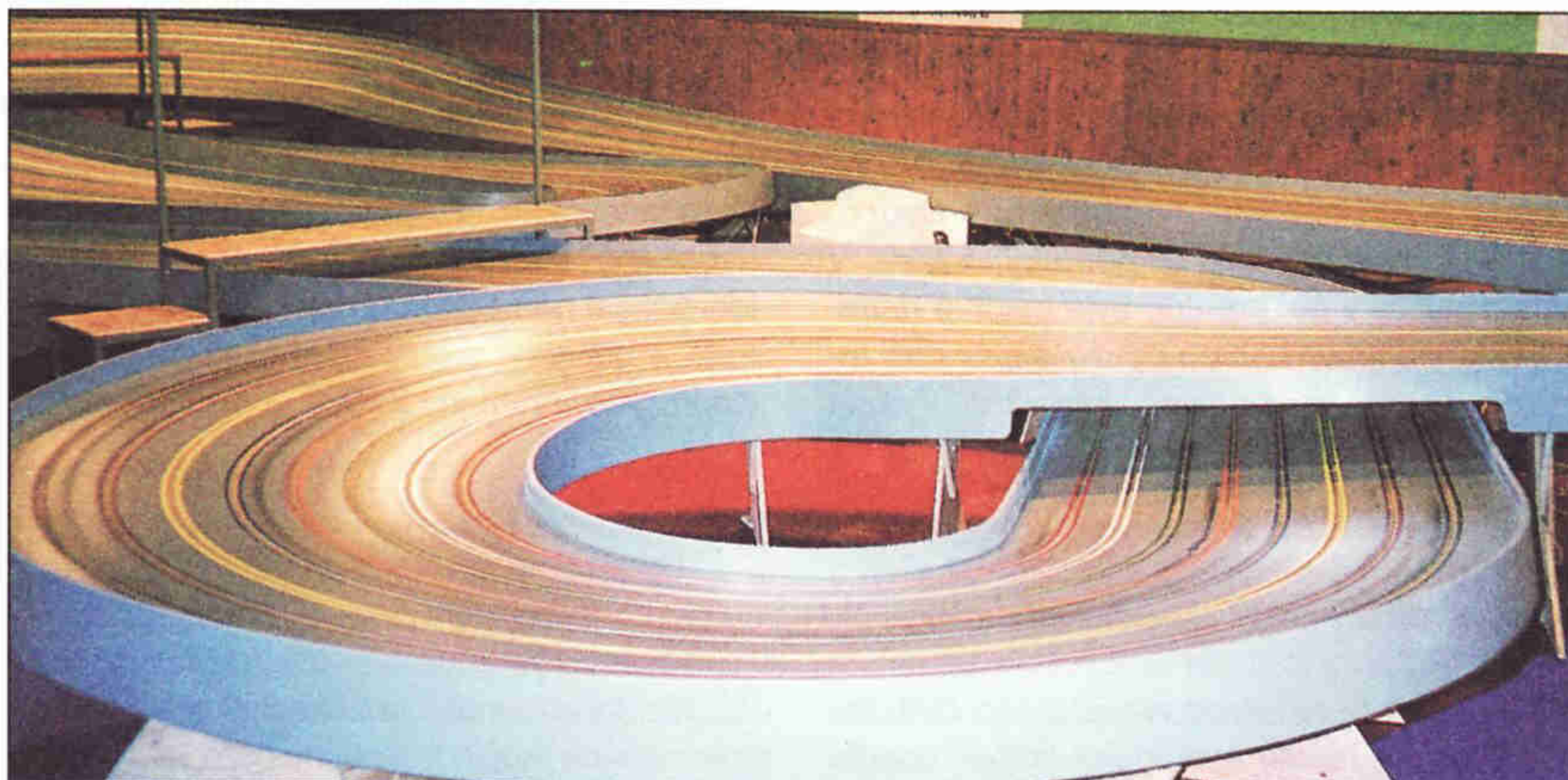
„ČURAJÍCÍ“ FIGURKA

A jedna drobnost na závěr. Pokud vytváříte diorámata s „žertovnými“ náměty, můžete pro výrobu „čurající“ sošky použít tento způsob. Vytváření (nebo zhotovení) figurky do typické pózy ponechám na vaší dovednosti a možnostech. Vhodné vzory lze nalézt „u žlábků“ v restauraci. Do figurky i do podkladu navrtejte otvor, figurku pevně přilepte k podkladu a do připravených otvorů vlepte silonový vlasec vhodného průměru, který napružíte do onoho typického obloučku.

Jan Polc jr.

MISTROVSTVÍ SVĚTA DRÁHOVÝCH AUTOMODELŮ 1997

Celý týden - 9. až 15. 6. - „patřila“ západočeská metropole Plzeň závodníkům-modelářům, kteří se věnují rychlostním kategoriím SRC. Příprava mistrovství světa začala však už v předloňském roce, kdy bylo na zasedání mezinárodních organizací ESROC a USRA rozhodnuto, že již potřetí se sejde světová špička v České republice (ME 1992 - Česká Lípa; ME, MS 1995 - Brno). Čeští modeláři se tedy dočkali potřeby, „Modelář“ vychází už v barvě, dráhoví automodeláři z bývalého Československa patřili mezi nejúspěšnější, proto přinášíme „v barvě“ poměrně obsáhlou reportáž včetně snímků.



Nová plzeňská autodráha. Povrch dráhy před zahájením jízdy je ještě čistý bez mazání a stop od pneumatik.

Uspořádáním těchto závodů byl pověřen klub AMDK Plzeň, a jak už to bývá hlavní starostí měl předseda klubu Zdeněk Beneš, i když zdatně pomohli i další členové a příznivci klubu. Protože v Plzni na připravovaném šampionátu měly startovat velmi rychlé kategorie tříd G, musela se v první řadě zajistit vhodná - osmiproudová a dlouhá - autodráha. Zvoleno bylo optimální řešení a pro stavbu dráhy byl zajištěn kanadský výrobce Steve Ogilvie, který staví autodráhy používané pro špičková sportovní klání. Autodráha nakonec došla (lodí a kamionem) do Plzně deset dnů před závodem. Technické parametry - viz článek Ogilvie King na straně 39.

Dalším problémem byl vhodný prostor, a tak po všech různých peripetiích s úředními šimly byla nakonec najmuta hala TJ Union Plzeň, která jinak slouží stolnímu tenisu. Finančně vypo-mohl Svaz modelářů ČR, Sdružení plzeňských technických sportů a činností a sponzoři. Hlavním sponzorem se stala finská vodka - firma Finlandia, příznačné pro Plzeň bylo, že jedním ze sponzorů byl také Prazdroj. To, že bylo potřeba zajistit také propagaci, stravování, ubytování, ceny atd., není snad nutno připomínat. Konečně tři dny před šampionátem bylo vše zařízeno a nachystáno.

V pondělí 9. června - kdy byl na pořadu „jenom“ trénink - bylo MISTROVSTVÍ SVĚTA 1997 oficiálně zahájeno (viz foto). Čekala se poněkud větší účast, ale i tak zde bylo zastoupeno svými závodníky 11 států (Belgie, Brazílie, Finsko, Holandsko, Itálie, Německo, Rakousko, Slovensko, Švédsko, Švýcarsko a Česká

republika). Čekalo se více závodníků ze zámoří, ale přes to tu nechyběla světová špička - Lasse Aberg ze Švédska (tovární jezdec fy Koford), Kimmo Rautama z Finska, Gugu Bernardino z Brazílie a další.

Šampionát byl vyslán pro čtyři kategorie (třídy): GT12 (dvoudílné produkční šasi, karoserie typu Eurosport, motor řady G12, kotva X12, maximální šířka modelu 83 mm, světlost 1 mm); G6 (libovolné šasi, karoserie Eurosport, libovolný motor, max. šířka 83 mm, světlost 1 mm); G27 (libovolné šasi, libovolná karoserie doplněná spoilery, limitovaný motor, kotva řady 27, maximální šířka 82,6 mm, světlost 0,8

mm); G7 (shodná pravidla jako G27, motor libovolný). V zásadě lze říci, že jde o polomaketu (siluety) závodních vozů se zakrytými koly v měřítku 1 : 24.

V úterý 10. 6. byl na programu kompletní závod třídy GT12 do kterého se přihlásilo 28 závodníků ze šesti států. (Jak vše dopadlo vám

přiblíží stručné výsledky na konci tohoto článku.) Systém je poměrně složitý, ale vcelku spravedlivý. Do finále (závod o 1. až 8. místo) postupuje 8 nejúspěšnějších (nejrychlejších) závodníků, kteří se „prokousávají“ sítí kvalifikačních rozjížděk. Od základní kvalifikace „Lap time“ (nejrychlejší čas na jedno letmé kolo), přes čtvrtfinále, semifinále a opravné jízdy. Např. čtvrtfinále třídy GT12 se jelo na 8x 2 minuty, semifinále 8x 3 minuty, finále 8x 4 minuty. Mezi jízdami v jedné skupině je vždy stanovený čas (např. ve finále G7 3 minuty) na údržbu modelů. V tomto přerušení se také čistí vo-diče na autodráze a upravuje mazání na povrchu vozovky, především v zatáčkách jakýmsi tupováním molitanovými stěrkami (obr. 1). Díky tomuto mazání na pneumatiky (maže se ovšem především povrch dráhy) jsou závodní vozy v zatáčkách prakticky přilepeny a pouze umění jezdce a výkon motoru zajišťuje jejich rychlé a bezchybné projetí zatáčkami.

Vždy pamatujeme na to, že v jedné skupině může startovat maximálně osm závodníků najednou. Rozhodující pro konečný výsledek je součet okruhů najetých za daný čas (za počet osmi jízd) a počet dílků dráhy v posledním okruhu, který pomáhá rozhodovat při případném shodném součtu kol u více závodníků. Celému závodu dané třídy ovšem předchází technická přejímka modelů, kdy jsou kontrolovány parametry vozů, které musí být shodné s technickými předpisy - pravidly. Při plzeňském mistrovství byla rozhodčími využita i možnost namátkové kontroly.

A nyní k vlastním závodům. Vítězem třídy GT12 se stal náš závodník Jaroslav Reček, který ve finále neměl problémy a postupoval jako první už ze semifinále. Druhý se umístil Vladimír Horký (ČR), třetí finský závodník Einari Fyhr. Vítěz základní kvalifikace (Lap time - 3,895 s) Michal Radkovič se umístil ve finále až na osmém místě. Obdobný průběh měla třída G6, která

Zahájení mistrovství světa 1997. Zleva Z. Beneš - předseda AMDK Plzeň, K. Platzer - předseda SPTSČ, Mgr. M. Navrátil - tajemník SMČR.





byla odstartována ve středu. V „gěšestkách“ si nejlépe vedli opět naši jezdci, kteří obsadili první tři místa. S přehledem jel především Vláďa Horký, který absolvoval celý závod až po vítězství ve finále v pohodě. — 2. Lap time (3,093 s). Láďa si pouze „vyměnil“ umístění s Jardou Rečkem, který se umístil druhý, na třetí místo se prosadil M. Radkovič. Prvním ze zahraničních závodníků byl opět E. Fyhr, před dalším našim jezcem P. Hintenausem.

Čtvrtý den byl trochu volněji, probíhal především trénink dvou obdobných tříd - G27 a G7, včetně zahřívacího závodu - „Warm up“. V pátek došlo na přejímku „gědvacetšedmiček“, jejich Lap time, opravné jízdy a čtvrtfinále. V sobotu se odjel zbytek kvalifikačních jízd a finále třídy G27. Nejlépe se dařilo Vlado Okálimu ze Slovenské republiky, který tuto třídu vyhrál. Ostatně v této třídě se mu velmi daří, MS 95 Brazílie - 1., ME 96 Finsko - 1., MS 96 USA - 2. místo. Výborně si vedl také Mario Schöne z Německa, který se umístil druhý, „pouze“ třetí místo „zbylo“ na Rečka, čtvrtý byl známý smíšek Meisenbacher (Německo), pátý Fin Kimmo Rautama, který ovšem vyhrál Lap time (2,145 s).

Odpoledne došlo i na poslední třídu mistrovství - díky technickým předpisům nejrychlejší - G7. Mistrovství světa této třídy se jelo poprvé v roce 1978 ve švédském Gottenburgu, příští rok mělo tuto třídu „hostit“ australské město Briscane, ale podle posledních informací se Austrálie vzdala pořadatelsví a závody budou v

USA. Večer byl vyhrazen pro „Slot párty“, která by si, vzhledem k významu světového šampionátu, zasloužila trochu lepší organizaci a prostředí. Nicméně posezení to bylo upřímné a přátelské, vždyť mnozí jezdci se znají již z jednoho sportovního klání. Např. Mario Schöne z Německa startoval již v roce 1980 na vytrvalostním šestihodinovém závodu v pražském klubu SCRC-Praha 7.

Poslední den (neděle) byl vyhrazen pro čtvrtfinálové, semifinálové a finálové jízdy třídy G7. Nejlépe se dařilo Mario Schönemu z Německa, který vyhrál s poměrnou převahou sobotní Lap time časem 1,899 s (druhý čas 1,946 s - K. Rautama, třetí čas 1,951 - M. Gramann) a vytvořil tak základní rekord této nové autodráhy. Mario prošel bez problémů zbytkem kvalifikace jako první finalista. Bez šancí nebyl ani „vozičkář“ Martin Gramann z Rakouska, mistr světa G7 roku 1994 (Švédsko, Monsteras), který dosáhl třetí Lap time. Finále mu však pro technické problémy s modelem „uteklo“. Reprezentaci české republiky zastupoval ve finále V. Horký. Všude se projevují dlouholeté vazby, a tak za našeho byl (a je) považován i další finalista Vlado Okáli z Bratislavy. Smůlu měl plzeňský Zdeněk Beneš, kterému účast ve finále G7 „odepřela“ porucha v posledních jízdách semifinále. Překvapivě hned v první finálové jízdě měl potíže se svým modelem M. Schöne, který nakonec zachránil alespoň čtvrté místo. Stupínek po stupínku se dostával do čela V. Okáli, kterému byl největším konkurentem Švéd Las-

se Aberg a Fin Juha Ylisipola. Dobře si vedl i V. Horký, na kterého nakonec pro únavu motoru „zbylo jen“ páté místo.

Vyhlášení výsledků probíhalo vždy po ukončení dané třídy, a tak v neděli už byly vyhlášeny jenom výsledky třídy G7. Můžeme připomenout, že pohárů bylo v každé třídě devět, osm za pořadí ve finále, devátý pro vítěze základní kvalifikace, prvních osm obdrželo také plzeňský Prazdroj v dárkovém balení, první tři velkou knižní publikaci o západočeské metropoli Plzni (v roce 1995 slavilo město Plzeň již 700 let). Vítěz třídy G7 dostal pamětní stříbrnou minci ve skleněné etuji. Pak už následovalo pouze loučení a odjezd účastníků.

V následující tabulce si představme alespoň stručně modelářskou techniku, kterou použili MISTŘI SVĚTA 1997 - Jaroslav Reček, ČR - GT12; Vladimír Horký, ČR - G6; Vlado Okáli, SK - G27, G7.

Úvodem pouze obecné základní údaje platné pro všechny čtyři třídy. Karoserie vakuově lisovaná z lexanu (nerozbitná plastická hmota). U tříd G27 a G7 může být karosérie vybavena třemi spoilery (dva boční a zadní), které zajišťují lepší jízdní vlastnosti modelu. Podvozek (šasi) z ocelového plechu. Elektromotory v nejrychlejší třídě G7 dosahují až 280 000 otáček za minutu, cena těchto motorů se ovšem pohybuje kolem 10 000 Kč a věřte, že jeden vám na úspěšný start v závodu nestačí.

Třída	GT12	G6	G27	G7
šasi	JK Scorpion	vlastní	Voki	Voki
karos.	JK	JK	Veskan. Scorpio	Koford Peugeot
motor	RJR kotva Pro Slot	(vlastní)	Voki	Voki
převod	Cahoz (9/39)	Cahoz (7/39)	Koford (10/39)	Koford (8/39)
pneu (zadní)	JK	JK	JET+Koford	JET

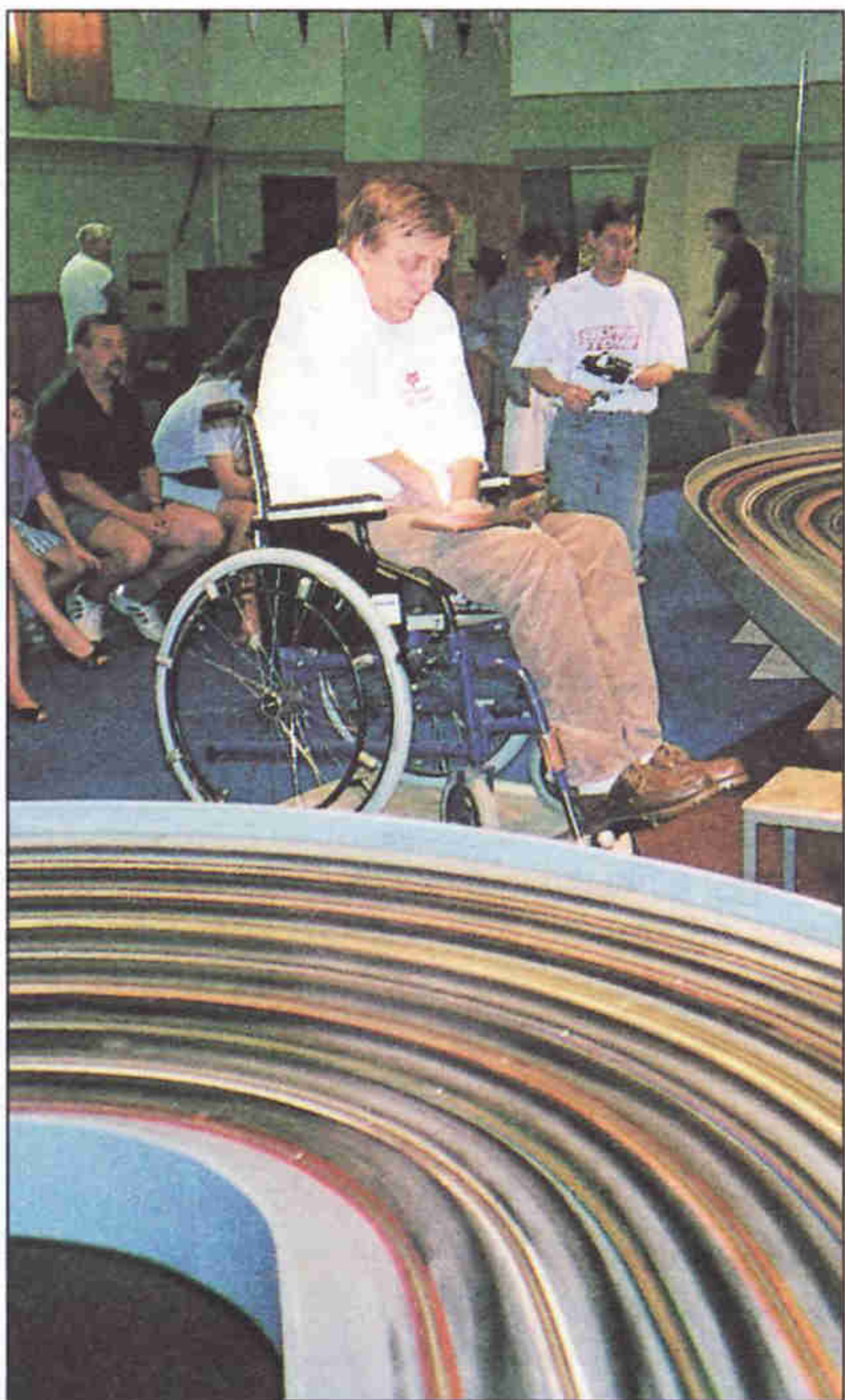
[Pozn. Firmy: JK, RJR, Pro Slot, Koford, JET, Scorpio (USA); Cahoz (ČR); Voki (SR).]

Další informace z mistrovství světa v Plzni vám snad přinese několik snímků z této světové události „Slotracingu“. Pro další číslo připravuji informativní anketu o SRC, kterou jsem udělal v Plzni mezi účastníky mistrovství světa.

Libor Putz
Foto: autor

Pohled do depa jezdců a závodních strojů. Dráhové automobily mají poněkud menší rozměry, ale jinak je vše jako ve skutečnosti. Zabíhání motorů, příprava karosérií, seřizování podvozků, příprava vhodného obutí atd.





Mistr světa 1994 Martin Gramann z Vídně, který kdysi začínal s velkými auty. Po úrazu v závodech F3 se ocitl na vozičku, ale věnuje se dráhovkám a jezdí skutečně dobře. Aby dobře viděl a nepřekážel vozíkem ostatním jezdcům, řídí svůj model z vozičky postaveného vždy na jakémsi stupínku.

VÝSLEDKY

(pořadí finalistů)

GT12 (28 jezdců, 6 států, finále 8x 4 min.): 1. J. Reček (CZ), 441 kol; 2. V. Horký (CZ), 432; 3. E. Fyhr (SF), 426; 4. J. Ekman (S), 419; 5. K. Rautama (SF), 409; 6. J. Miček (CZ), 381; 7. A. Gustafson (S), 369; 8. M. Radkovič (CZ), 30. Vítěz Lap time: M. Radkovič (CZ), 3,895.

G6 (27, 7, 8x 4): 1. V. Horký (CZ), 520; 2. J. Reček (CZ), 510; 3. M. Radkovič (CZ), 507; 4. E. Fyhr (SF), 492; 5. P. Hintenaus (CZ), 475; 6. A. Gustafson (S), 473; 7. V. Okáli (SK), 453; 8. K. Rautama (SF), 445. Lap time: J. Reček (CZ), 2,951.

G27 (33, 9, 8x 4): 1. V. Okáli (SK), 713; 2. M. Schöne (D), 706.10; 3. J. Reček (CZ), 695.40; 4. R. Meisenbacher (D), 691.40; 5. K. Rautama (SF), 681.30; 6. L. Aberg (S), 672.10; 7. M. Gramann (A), 652.40; 8. Z. Beneš (CZ), 630. Lap time: K. Rautama (SF), 2,145.

G7 (28, 9, 8x 5): 1. V. Okáli (SK), 924.20; 2. L. Aberg (S), 907.60; 3. J. Ylisipola (SF), 898.10; 4. M. Schöne (D), 871; 5. V. Horký (CZ), 853.20; 6. M. Silen (S), 845.60; 7. K. Rautama (SF), 834.60; 8. R. Meisenbacher (D), 602. Lap time: M. Schöne (D), 1,899.

[Pozn. Česká republika (CZ), Slovenská republika (SK), Finsko (SF), Švédsko (S), Německo (D), Rakousko (A).]



Snímek těsně před startem jedné z kvalifikačních jízd třídy G27. Zleva Z. Beneš a J. Reček (ČR), V. Okáli (Slovensko), L. Aberg (Švédsko), K. Rautama (Finsko), který si ještě rovná svůj model.



Švédka Mia Ekman se stala nejúspěšnější závodnicí když ve třídě G6 získala mezi sedmadvaceti závodníky 13. místo.



Příprava jedné z dalších jízd G27. V červeném dresu známá postava SRC Gugu Bernardino „Banditino“ z Brazílie.



Nejúspěšnější jezdci třídy G27 (finalisté). Zleva J. Reček (3. místo), M. Shöne z Německa, vicemistr světa 1997, V. Okáli ze Slovenska, mistr světa 1997, vždy usměvavý V. Meisenbacher z Německa, Fin K. Rautama, Švéd L. Aberg a plzeňák Z. Beneš. Vpředu sedící M. Gramann z Rakouska.



Snímek na památku. Zleva Mario Schöne, Vlado Okáli, Jaroslav Reček.

OGILVIE KING

autodráha pro automodely SRC

Na předcházejících stránkách tohoto sešitu je reportáž z plzeňského mistrovství světa, pro které byla nainstalována úplně nová autodráha. Představme si stručně tuto novou autodráhu.

Autodráha nazvaná „OGILVIE KING“ nese značku Made in Canada, neboť jejím výrobcem je Kanadčan Steve Ogilvie a byla postavena právě pro světový šampionát v Plzni na objednávku pořadatelů.

Steve postavil už mnoho obdobných autodrah po celém světě, čímž je zaručena standardní kvalita. Jedna je také od roku 1994 v Praze (viz Modely č. 6/94, 5/95) v klubu ESRT o délce 29 m. Není to ovšem levná záležitost. Celková cena (autodráha, zdroj, počítač, doprava atd.)

se vyšplhala až na šestimístnou

cifru. Počítání okruhů je zajištěno počítačem, prvotní impulz je dáván projetím modelu přes přerušovaný úsek (vodiče). Pro přehled rozhodčích, závodníků i diváků jsou potřebné údaje (jména, drážky, čas, počet kol atd.) vidět na obrazovce monitoru, v Plzni byly čtyři.

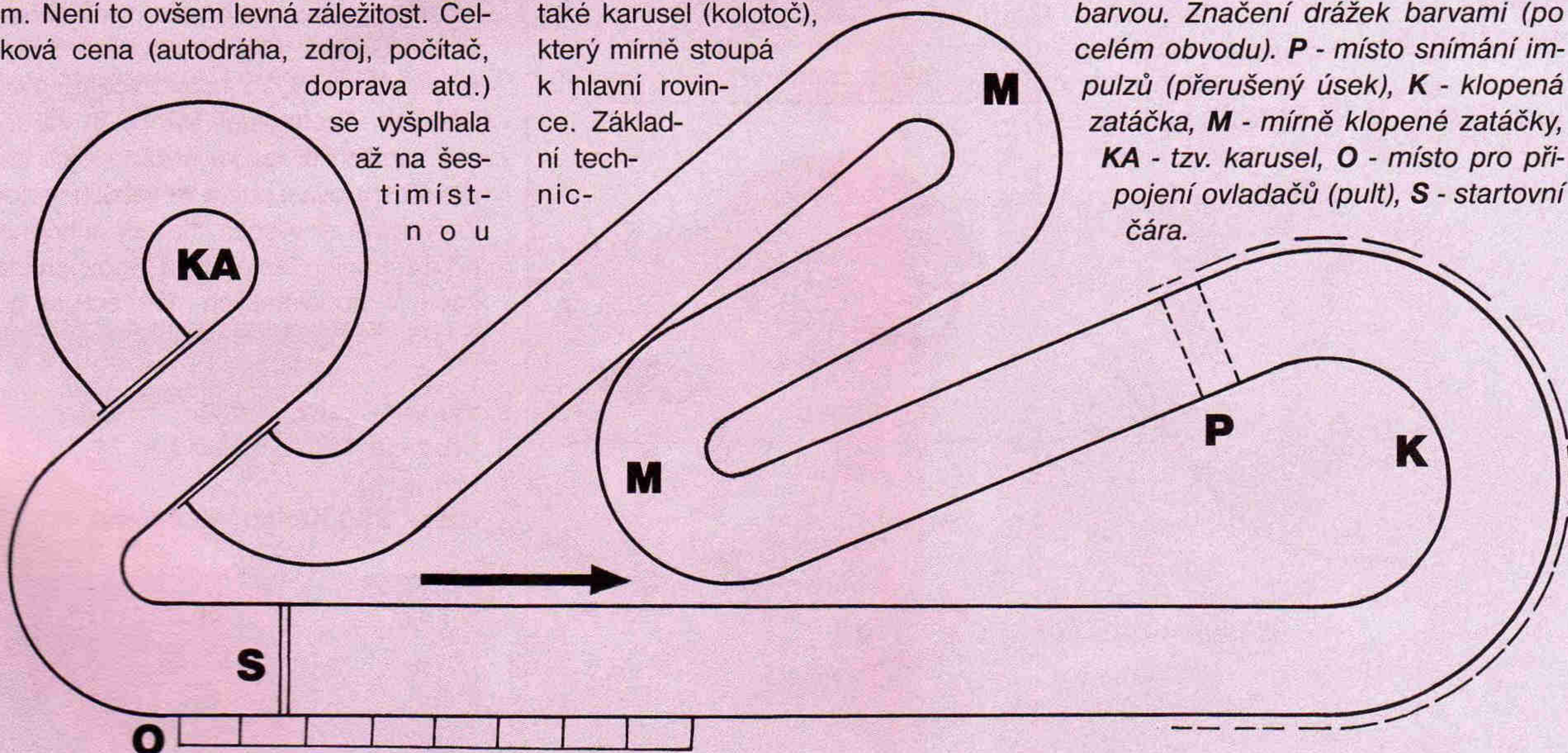
Nejvíce co závodníky zajímá je tvar okruhu (pro světová setkání je více méně dán tvar provedení - Blue King), tvar plzeňské dráhy vidíte na nákrese z něhož je zřejmé, že na okruhu je šest zatáček. Hlavní - mírně klesající - rovinka je zakončena velkou klopenou zatáčkou, další dvě zatáčky jsou klopené mírně. Zajímavým místem je také karusel (kolotoč), který mírně stoupá k hlavní rovině. Základní technické

údaje si přečtete v legendě u nákre-su.

LP

OGILVIE KING

Majitel:	AMDK Plzeň
Délka okruhu:	47 m
Šířka okruhu:	1100 mm
Jízdní pruhy:	8
Rozteč:	110 mm
Hlavní rovinka:	12 m (mírně klesá)
Klopená zatáčka:	35°
Vodiče:	měděné stínění (8 x 1,5 mm)
Zdroj:	12 až 16 V/240 A
Počítání okruhů:	elektronické (počítač)
Pozn. Autodráha - vozovka - je z materiálu MDF, povrch je natřen šedou barvou. Značení drážek barvami (po celém obvodu). P - místo snímání impulzů (přerušovaný úsek), K - klopená zatáčka, M - mírně klopené zatáčky, KA - tzv. karusel, O - místo pro připojení ovladačů (pult), S - startovní čára.	



NOVINKY pro Vás

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

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

Opel Calibra V6 DTM



RC model osobního automobilu (náhon 4WD) v úpravě pro závody na okruhu a v barvách stáje „Team Rosberg“ je vybaven novým podvozkem - Pure Ten. Jde o model úspěšného cestovního vozu ze závodů DTM a ITC. Stavebnice modelu obsahuje podvozkovou plošinu z duralu, disky kol (design BBS), závodní hladké pneumatiky, tlumiče, dva diferenciály, elektromotor Le Mans 05 Power, všechny potřebné díly k montáži RC soupravy, lexanovou karosérii (typ Opel Calibra) a sadu příslušných samolepek. Délka modelu 470 mm, šířka 200 mm.

Vyrábí: KYOSHO, Japonsko

Prodává: Specializované modelářské prodejny

Cena: 11900 Kč

Ruina domu „U tří srdcí“



je určena pro tvorbu diorám v měřítku 1 : 35. Stavebnice z tvrzené sádky obsahuje tři kusy detailně provedených obvodových zdí, podložku s naznačenou dlažbou, soupravu pro sestavení schodů,

podlahu ruiny a sáček s volnými cihlami. Díky použitému materiálu lze „ruiny“ barvit i vodovými barvami.

Vyrábí: TP Model, Teplice

Prodává: Zásilková služba TP Model, Unčínká 1549/8, Teplice a modelářské prodejny

Doporučená cena: 175 Kč

Figurky středověkých zbrojnošů



si můžete koupit jako stavebnici. Nabízí se více než sto druhů figur v měřítku 1 : 15 (výška ca 120 mm), od starověku po současnost. Nabízeny jsou jednotlivé figury, sestavy figur i jezdci s koňmi.

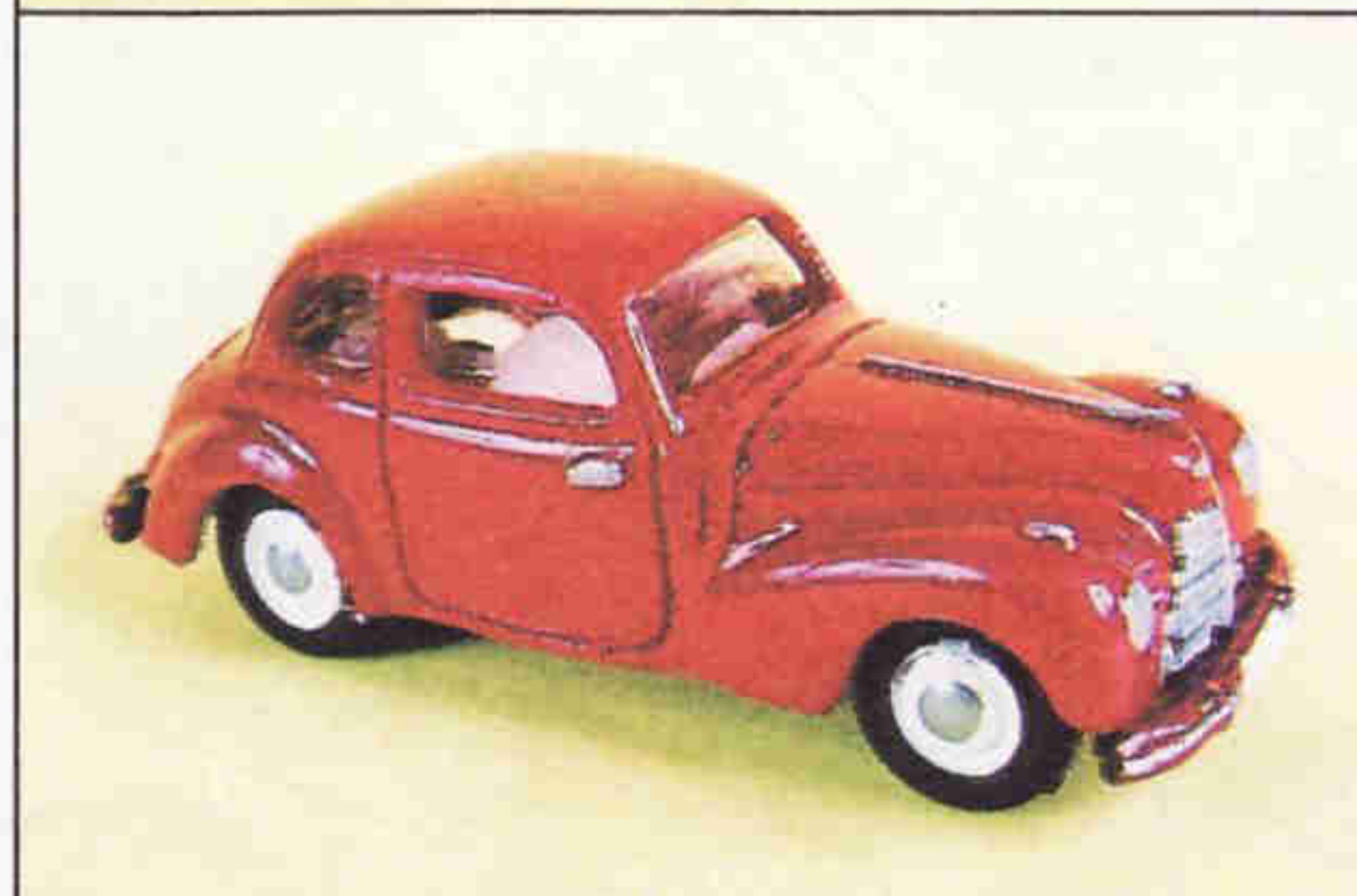
Vyrábí: CIFI, Tábor

Prodává: Zásilková služba TP Model, Unčínká 1549/8, Teplice a modelářské prodejny

Cena: 120 až 550 Kč

(podle složitosti)

Automobily pro velikost H0



Zajímavé typy osobních, sportovních a závodních vozidel zaměřených především na značku Škoda, Tatra, Velorex a Wartburg v měřítku 1 : 87. Modely - především historických automobilů - jsou vyrobeny z polyuretanu a dodávají se jako hotové (nabarvené), mohou vhodně doplnit chybějící typy vozidel ve sbírkách, případně mohou pomoci „oživit“ silnice kolejišť. Na ilustračních snímcích vidíte „hadraplán“ Velorex 16-250, osobní vůz Škoda 1120 Tudor a sportovně-závodní vůz Škoda 1101 Sport.

Vyrábí: ARTAPO, Plzeň

Prodává: Modelářské prodejny

Cena: 190 Kč

Olej pro modelářské motory



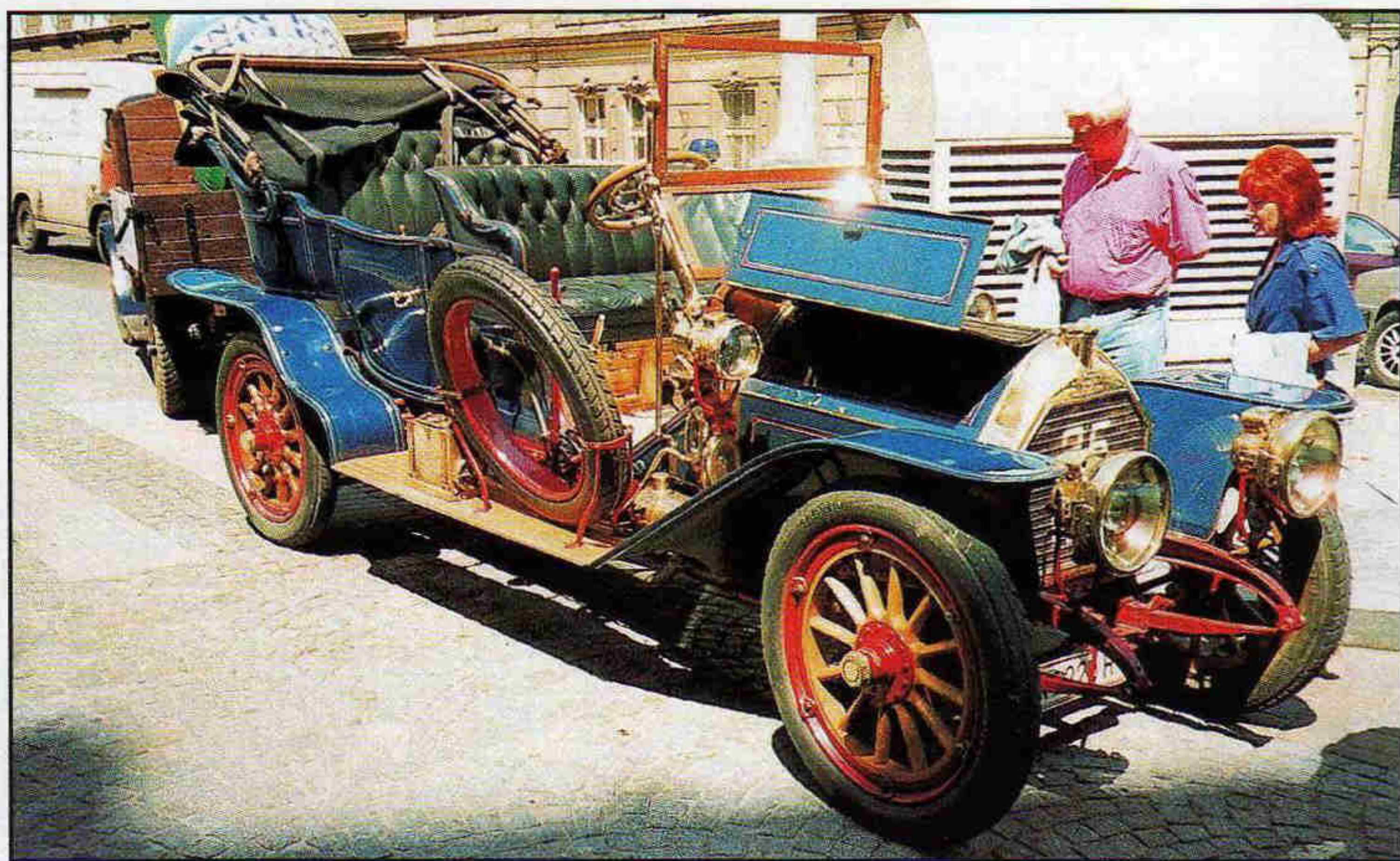
Pro modelářské motory, zejména značně provozně namáhané, je určen ricinový olej Castor M 1949 vyvinutý pro dvoudobé motory závodních motocyklů známou firmou Castrol. Olej se osvědčil u všech vysokoobrátkových motorů včetně modelářských. Technologii výroby je zaručen olej zamezující vzniku nežádoucích zplodin při spalování paliva ve válcích motorů. Zachovává si vysoké mazací schopnosti při extrémních teplotách a vysokých otáčkách. V modelářských motorech se používá v mísicím poměru s methanolem 1 : 4.

Vyrábí: Castrol, Anglie

Prodává: Mikro, Průběžná 21, Praha 10

Cena: 250 Kč (litrové balení)

modelář a modely
vydává
MAGNET-PRESS
Slovakia s.r.o.



Francouzský Peugeot 83 z roku 1906 byl nejstarším automobilem letošní „tisícimílové“ soutěže. Do Prahy s ním přijel G. Pilz z Rakouska.

Zajímavým autem byl také třílitrový Overland 90T. Americká firma Overland z Toleda vyráběla za druhé světové války dodnes světově proslulý Jeep (Willys-Overland). „Pradědečka“ z roku 1917 řídil na českých silnicích J. Niederhauser z Rakouska.



S majestátním vozem Mercedes-Benz 540 K o objemu motoru 5400 cm³ přijel na „tisíc mil 97“ E. Majoroš.

Na startu nechyběly ani české vozy. Jedním z nich byla také Tatra 30 (1680 cm³) z roku 1936 v závodní úpravě, řízená ing. J. Nalezencem z ČR.



HISTORIE na KOLECH

Československo bylo - po Itálii - druhou zemí, kde se jezdil ve třicátých letech závod na 1000 mil (Praha - Bratislava a zpět, dvakrát). Dnes už se tento závod nejedí, ale milovníci starých aut si jej připomínají vzpomínkovou etapovou jízdou, kterou pořádá Veteran Car Club Praha pod záštitou VCC ARČ a mezinárodní organizace FIVA. Několika snímky z letošních „1000 mil československých“ - které mohou pro svůj archiv využít i modeláři (sběratelé) - si připomeňme tyto krásné stroje.

Foto: L. Putz

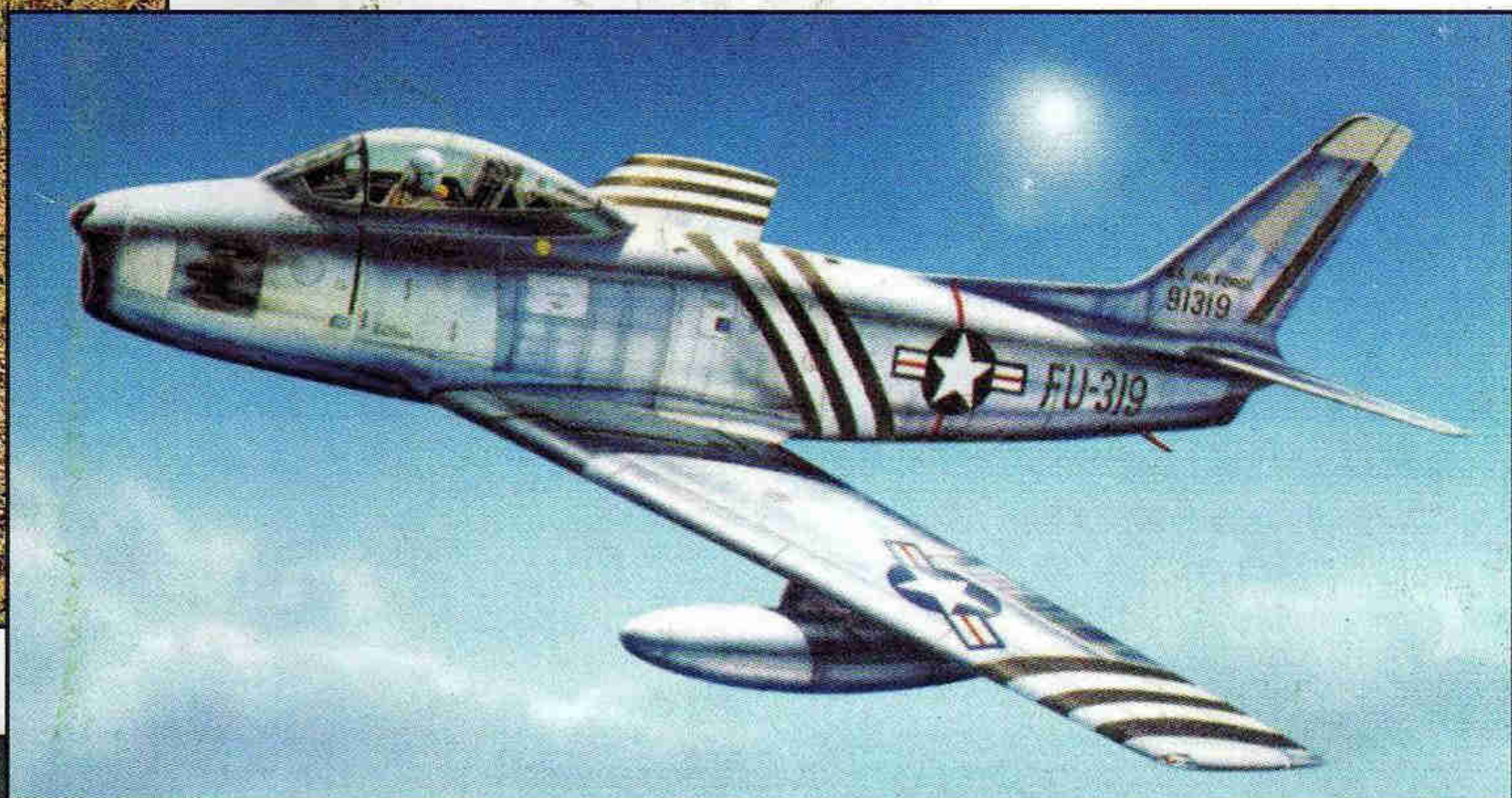
Méně známý automobil Chandler Touring z roku 1918 (4395 cm³) řídil A. Muhr z Rakouska.





Dvouplošníky - toť krása sama. Dvě křídla, motor s vrtulí - nostalgická létání ...atd. Dvouplošník Tiger-Moth s motorem OS-Max 26 4/C (vpravo) a rekreační dvouplošník s motorem MVVS (3,5 cm³). Snímek nám zaslal K. Duda z Krnova.

Novinka pro sběratele statických modelů letadel. Kovový model stíhačky F-86 Sabre v imatrikulaci US Air Force. V měřítku 1 : 100 jej vyrábí italská firma C.D.C.



Dvoumotorovou maketu Victor 17 CE o rozpětí 1380 mm si postavil ing. V. Venkrbec z Polep u Kolína. RC aparatura Graupner MC 16RM - přijímač Hi-tec HFS-04MI ovládá směrové kormidlo (spolu s předovým podvozkovým kolem), výškové kormidlo a přes regulátor JES také otáčky obou elektromotorů (Speed 400/7,2 V), které jsou napájeny baterií Sanyo 1700/9,6 V.

Foto: K. Duda, ing. V. Venkrbec, M. Knaibl, V. Stejskal a archiv redakce



Alfa Romeo P3 - 1935. Model klasického monopostu včetně figurky legendárního Tazia Nuvolariho najdeme v katalogu italské firmy RIO. Model (kombinace kov a plast) je určen pro příznivce měřítko 1 : 43.



Model staršího typu tramvaje pro velikost G (rozchod 45 mm, měřítko 1 : 22,5) nabízí německá firma Lehmann.

Podvozek pro RC model sportovního automobilu v měřítku 1 : 5 od fy Sapon. Jako výchozí materiál jsou použity komponenty na bázi plněných a vytvrzovaných pryskyřic s uhlíkovými vlákny od fy Carbotech (probarvení barvami Carbocolour). Model je osazen motorem o objemu 40 cm³ se zapalováním jiskřivou svíčkou - zapalování je bezdotykové s bateriovým zdrojem. Pohon zadní nápravy - přes čelní diferenciál - je zajišťován ozubeným řemenem (šíře 10 mm). RC souprava ovládá chod motoru a řízení předních kol. Model je schopen dosáhnout rychlost až 250 km/h.

