

SRPEN 1999 • ROČNÍK L • CENA 35 Kč

modelář 8 a modely

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

„CZECH JET MEET“



LETADLA

Openscale 99
Světový pohár F2
PIFÍK -soutěžní
model kateg. A3

LODĚ

Mistrovství ČR žáků

AUTA

Mistrovství Evropy
týmů (SRC)

ŽELEZNICE

Lokomotiva T 200.2



Výborně mezinárodně obsazenou soutěž maketářů (viz článek na straně 2), ilustrujeme ještě několika snímky od I. Čerešňáka.



S dvouplošníkem Udet U-12 Flamingo (kateg. MCO2) získal Marek Štolfa z Brna 1. místo mezi juniory.



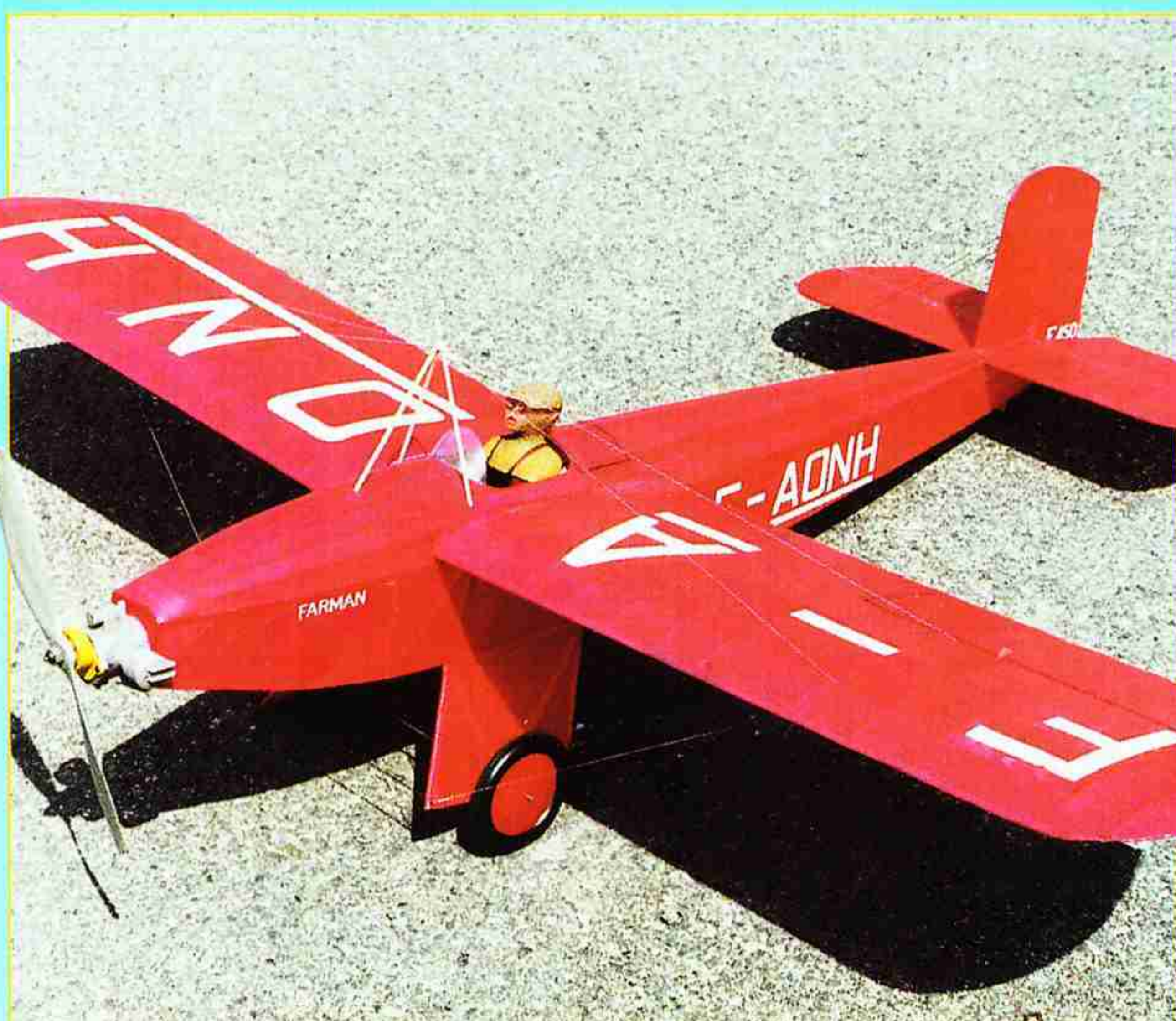
Maketu letounu amerického námořnictva Wildcat F4F (kateg. M 1:20) s rozpětím 583 mm postavil Jiří Merta z Brna.



RC „elektra“ Praga E-114 Air Baby Leopolda Waleka.



Ivo Červenka ze Sudkova postavil klasický typ letadla amerických letadlových lodí z 2. světové války - Corsair F4U-1D. Maketa na CO₂ je velmi pěkná, ale „odmítá“ létat s podvozkem umístěným výrazně před těžištěm.



Maketa Farman F-450 Miroslava Kuby z Brna. RC model s elektropohonem - rozpětí 1240 mm, hmotnost 380 g, motor Speed 280 s převodem 1:4.



Zajímavý typ s dvěma tlačnými vrtulemi - Praga E-211. RC „elektru“ o hmotnosti 490 g, s předovým podvozkem a trojitou SOP postavil Juraj Tinka.



modelář a modely

OBSAH	50. ročník	8/1999
Obsah		1
Openscale 99 - mezinárodní soutěž		2, 3, 4
8. ročník Czech Jet Meet		5
Vystřelovací model M-50		6, 7
„Jedelski“		8, 9
„Pohár MVVS 1999“ - upoutané modely		10
Světový pohár F2 (Sebnitz, Německo)		11
Volně létající kluzáci		12, 13
Modelářské motory a jejich problematika (28/2)		13, 14
Guma Unistrip (test)		15
Poznááme leteckou techniku - VM-T Atlant		16, 17
3. ročník stretnutia obrích modelov		18
Motor 4,2 ccm - novinka z MVVS		19, 20
„Včelka Májka“ - létající model rakety (3)		21, 22
PIFÍK - soutěžní model kategorie A3		23, 24, 25
Modell & Hobby - Lipsko		26
Mistrovství ČR lodních modelářů-žáků		27, 28
Velká cena Československa 1949		29
Mistrovství Evropy týmů (SRC - G27)		30, 31
Automodely a sběratelé		
Novinky - AUTOart a Gate		32, 33, 34
Ford Thunderbird „Showcar“		35
Herpa - novinky 1999		38, 39
Rezinové modely - Kolejová vozidla (4)		40, 41
Modell Bmo '99		42
Obměná vozidla M8 „Greyhound“ a M20 (3)		43, 44, 45
Motorová lokomotiva T 200.2 (1)		46, 47
Novinky pro Vás		48
CONTENTS	50. volume	
Contents		1
Openscale 99 - International competition		2, 3, 4
8th Czech Jet Meet		5
M-50 - a chuck model		6, 7
„Jedelski“		8, 9
„MVVS Cup 1999“ - C/L models		10
World Cup F2 (Sebnitz, Germany)		11
Free flight Gliders		12, 13
Model engines and their problems (28/2)		13, 14
Rubber Unistrip (test)		15
We get acquainted with aeroplane technique - VM-T Atlant		16, 17
3th encounter giant models		18
Engine 4,2 ccm - novelty from MVVS		19, 20
„Včelka Májka“ - Flying rocket model (3)		21, 22
PIFÍK - a competitions model category A3		23, 24, 25
Modell & Hobby - Leipzig		26
Czech Republic Championship - pupils shipmodellers		27, 28
Grand Prix Czechoslovakia 1949		29
Europe Championship teams (SRC - G27)		30, 31
Miniature model vehicles and Collectors		
Novelties - AUTOart and Gate		32, 33, 34
Ford Thunderbird „Showcar“		35
Novelties 1999 - Herpa		38, 39
Resins models - railway vehicle (4)		40, 41
Modell Bmo '99		41, 42
Armoured cars M8 „Greyhound“ and M20 (3)		43, 44, 45
Diesel Locomotive T 200.2 (1)		46, 47
Novelties for you		48
INHALT	50. Jahrgang	
Inhalt		1
Openscale 99 - International Wettbewerb		2, 3, 4
8. Jahrgang „Czech Jet Meet“		5
Schleuder-Semiscale des M-50		6, 7
„Jedelski“		8, 9
„Pokal MVVS 1999“ - Fessel-Flugmodell		10
Weltpokal F2 (Sebnitz, Germany)		11
Frei Hiegende Gleiter		12, 13
Modellmotoren und ihre Problematik (28/2)		13, 14
Gummi Unistrip (Test)		15
Wir erkennen die Flugtechnik - VM-T Atlant		16, 17
3. Jahrgang des Großmodelltreffens		18
Motor MVVS 4,2 ccm - eine Neuheit aus MVVS		19, 20
„Včelka Májka“ - fliegendes Raketenmodell (3)		21, 22
PIFÍK - Wettkampf-Modell der Kategorie A3		23, 24, 25
Modell & Hobby - Leipzig		26
Meisterschaft Tschechischer Republik - Schiffsmodeller Schülers		27, 28
Grosspreis Tschechoslowakei 1949		29
Europameisterschaft Teams (SRC - G27)		30, 31
Fahrzeug-Miniaturen und Sammlers		
Neuheiten - AUTOart and Gate		32, 33, 34
Ford Thunderbird „Showcar“		35
Neuheiten 1999 - Herpa		38, 39
Modelle aus Resin - Geleisefahrzeuge (4)		40, 41
Modell Bmo '99		41, 42
Panzerwagen M8 „Greyhound“ und M20 (3)		43, 44, 45
Motor-Lokomotive T 200.2 (1)		46, 47
Neuheiten für Sie		48



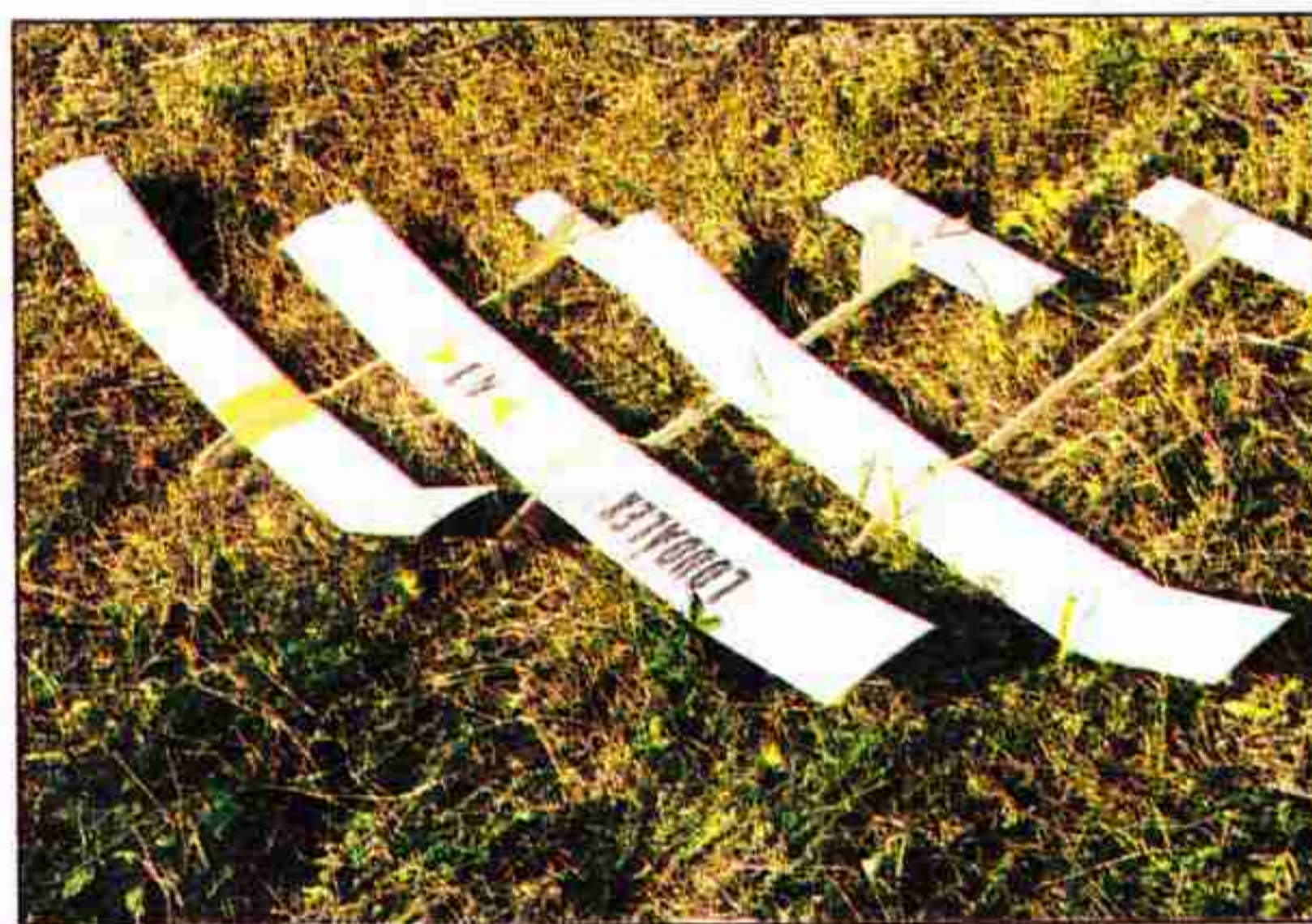
Openscale 99- mezinárodní soutěž **2**
 Openscale 99 - an international competition
 Openscale 99 - International Wettbewerb

Vystřelovací model M-50 **6**
 M-50 - a chuck model
 Wurf-Modell M50



Světový pohár F2 **11**
 (Sebnitz, Německo)
 World Cup F2 (Sebnitz, Germany)
 Weltpokal F2 (Sebnitz, Germany)

Poznááme leteckou techniku - **16**
 VM-T Atlant
 We get acquainted with aeroplane technique - VM-T Atlant
 Wir erkennen die Flugtechnik - VM-T Atlant



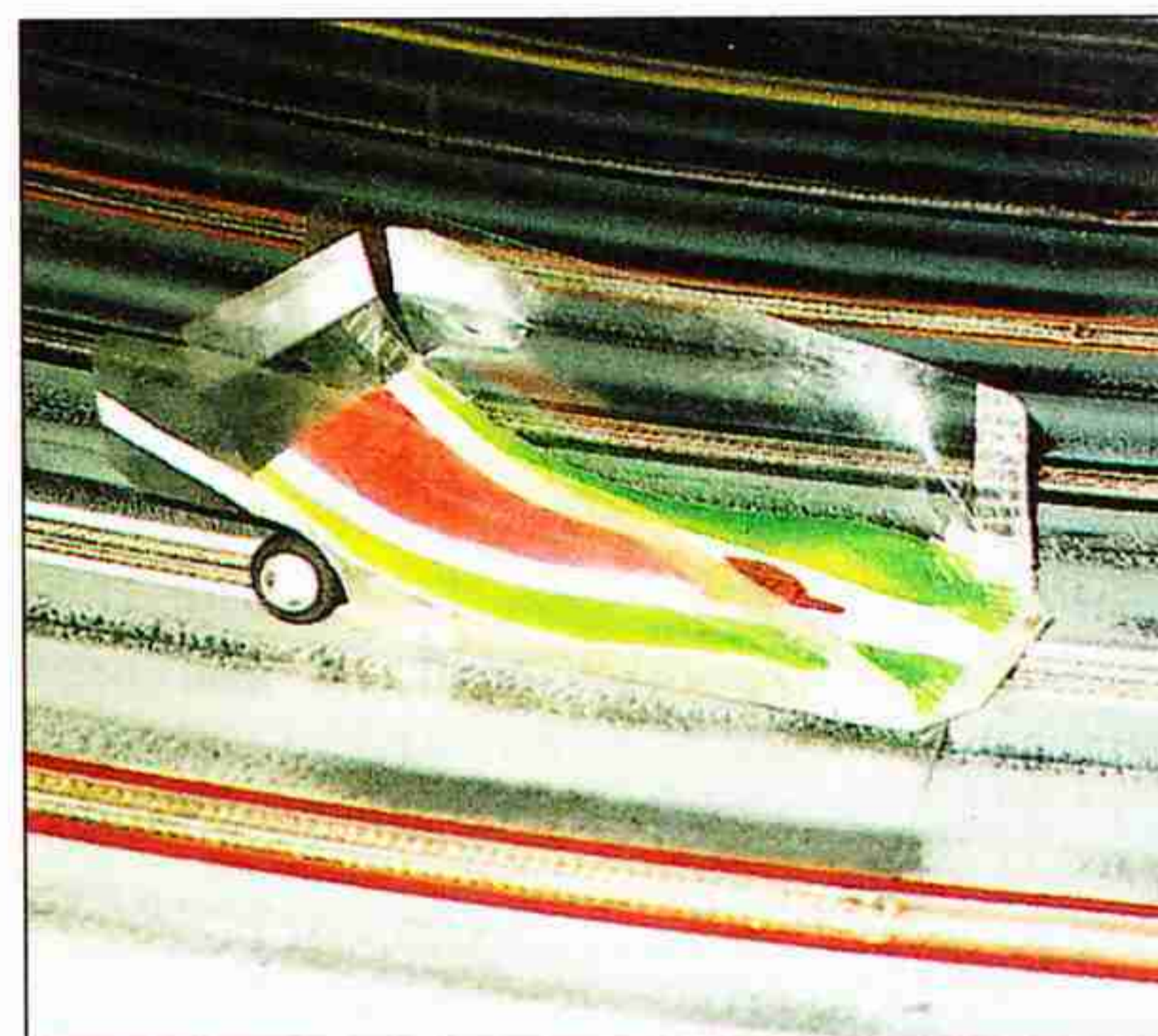
TITULNÍ SNÍMEK

Na titulku jsou snímky dvou modelů, které byly předvedeny na letošním „JET“ mítinku v Klatovech. Oba pocházejí z produkce česko-německé firmy Schreiner + Savex GFK Modell. Nahoře je připraven ke startu celolaminátový model americké stíhačky F16 Falcon s pohonem dmychadlem Vemotec RK 530. Model se startuje pomocí gumového katapultu (na snímku s německým mechanikem A. Schreinerem z Kronachu). Dole je rovněž celolaminátový model populární anglické stíhačky Supermarine Spitfire Mk V (rozpětí 1440 mm, délka 1200 mm) poháněné elektromotorem Pletenberg 330/30.

Foto: Václav Stejskal

PIFÍK - soutěžní model kateg. A3 **23**
 PIFÍK - a competitions model category A3
 PIFÍK - Wettkampf-Modell die Kategorie A3

Mistrovství ČR lodních **27**
 modelářů-žáků
 Czech Republic Championship - pupils shipmodellers
 Meisterschaft Tschechischer Republik - Schiffsmodeller Schülers



Mistrovství Evropy týmů **30**
 (SRC - G27)
 Europe Championship teams (SRC - G27)
 Europameisterschaft Teams (SRC - G27)

Novinky 1999 - Herpa (srpen) **38**
 Novelties 1999 - Herpa (August)
 Neuheiten 1999 - Herpa (August)



Modell Brno '99 (soutěž) **42**
 Modell Brno '99 (competition)
 Modell Brno '99 (Wettbewerb)

Novinky pro Vás **48**
 Novelties for you
 Neuheiten für Sie



OPENSACLE 99

Sedmý ročník mezinárodní soutěže minimaket byl uspořádán na letišti Brno-Medlánky v tradičním termínu, tj. poslední květnovou sobotu a neděli. Součástí soutěže je i „Memoriál Ivana Sedlára“. Mezinárodní účast byla také tradičně dobrá, tvořili ji modeláři z Anglie, Francie, Japonska, Maďarska, Rakouska, Slovenska a USA, zastoupení měli samozřejmě i domácí borci. Nový ředitel soutěže Zdeněk Vávra a sportovní komisař Ivan Kuchař zvládli dobře celou organizaci, včetně „zajištění“ perfektního počasí u Svatého Petra.

Protože jde o kategorie maket, je součástí soutěže i statické hodnocení. I to se koná tradičně v hotelu Neptun, v krásném prostředí Kniničské přehrady nedaleko letiště. Část účastníků byla ubytována přímo v tomto hotelu, část pak v nové plachtařské ubytovně přímo na letišti. Již při tomto hodnocení (bodo-

tání na věži doporučoval soutěž urychlit, protože za dvě hodiny by měla přijít bouře. Vysoké bouřkové mraky byly kolem Brna, ale na Medláncích se nebe pokrylo pouze slabým našedlým závojem a nespada ani kapka. Ideální podmínky pro létání zůstaly až do konce - a tak to byla soutěž pravdy. Jak se tedy létalo.

Napřed si představme gumáčky. Petr Mikulášek měl smůlu již týden před soutěží, když mu ulétl nový Re-2006. Na Openscale předvedl jeho starý, ale hezký dvoumotorák D.H. Hornet F20 (obr. 1) nádherný let do velké výšky po startu z ruky - maximum. Stratosférický MiG I-224 Pavla Stráníka končil ve výšce hodně přes 100 m. I je-



Obr. 1

titulní strana v č. 9/98) Tomáše Vostradovského z Ústí nad Labem. Bohužel jeho perfektní let po startu ze země byl pro časoměřiče předčasně ukončen pro odpadnutí podvozku, jinak by Tomáš po sobotě určitě vedl pořadí. Výborně létal japonský modelář Ichiro Yamada se svým peanutem Ford 2-AT. Dosti favorizovaný dvoumotorový MiG DIS Luboše koutného měl smůlu. Napřed praskl svazek gumy v levém motoru. Byla z toho díra v potahu křídla, toho si všiml každý, a uvolněný list vrtule, toho si nevšiml nikdo. Následuje výměna svazků, stres pod tlakem času a jde se na start z ruky. Éro letí v hrozivém levém náklonu těsně nad zemí, po dvou zatáčkách sebou práskne na tvrdou cestu za 17 vteřin a uráží si jednu směrovku. Následuje provizorní oprava. A velmi improvizované „řešení“ oné úzké zatáčky. Do vnitřního motoru se natočí o 5 % více otáček a jde se na start ze země, 58 s je za daných podmínek slušným výsledkem.

Soutěž minimaket s motory na CO₂ a „elektro“ - Memoriál I. Sedlára - byla v režii Rainera Gaggla z Rakouska. Jeho maketa letadla Waterman létá pouze maxima. Modelu Aero A-102 Petra Mikuláška do nich chybí po startu ze země jen pár vteřin. Výborně létá Petr Faitl s Fokker E-III i Zdeněk Raška se svým Z-37T Agro. Nádherný Corsair



Obr. 2

vání) mohli účastníci obdivovat mnoho krásných nových minimaket. Největší přírůstky v kvalitě jsou v nové kategorii minimaket řízených rádiem - RC. (Soutěž RC maket s elektropohonem, která probíhala souběžně, pořádal Pavel Stráník.)

Letová část soutěže začínala v sobotu odpoledne za úplného bezvětří. Řídicí lé-

ho start ze země byl pěkný a Pavel se usadil na čele soutěže. Mimořádně pěkně létal hezký jednoduchý dolnoplošník Piper Six Vlasty Suchomela ze Zábřehu, dvě maxima a dobré statické hodnocení stačilo na druhé místo v průběžném pořadí. Velice hezky létalo a létá velké monstrum Northrop F-15A Reporter (viz



Luboš Koutný měl se svým MiG DIS (kateg. Moř) trochu potíží, přes to nakonec získal 2. místo v seniorech.



Zdeněk Raška z Frenštátu pod Radhoštěm startuje hornoplošník Fairchild F-24 (rozpětí 552 mm, měřítko 1:20, Moř).



„Dvacetinka“ Wildcat F4F Jiřího Mertvy z Brna má pěkně provedenou patinu olétaného nátěru. Na prvním snímku s ní startuje její tvůrce, na druhém snímku je detail složitého podvozku.



Charles Hill z USA (Katy, Texas) startuje s dolnoplošníkem Avia BH-3 na CO₂. S hezky létajícím modelem čs. letadla získal 6. místo.

F4U Vlastíka Šimka létá z ruky tři minuty, ale pro start ze země (tedy ze stolu) by potřeboval delší letadlovou loď, onen stůl na to nestačí. Až po soutěži jej napadlo, že mohl využít ke startu asfaltovou dráhu pro „RC“. Obdobně provedený Corsair F4U-1D Ivoše Červenky létal jen v tréninku, proč nemá žádný soutěžní let ví asi jen Ivoš... Toto pořadí zůstává i v neděli.

Letošní kategorie oldtimerů (B1) měla opět jen sedm účastníků (ostatní přišli jen na čuměnou, zřejmě se stydí za výkony svých výtvarů). Pavel Vysočan přišel o svého waspa dva týdny před soutěží (při korespondenční soutěži). Stačil sice ještě postavit nového, dokonce i hezčího, ale nestačil jej pořádně zalétat. První šla na start Maruška Koutná (ještě nemá 5 let) se svým jednoduchým modelem Bobík. Malé lehké éro si našlo silný stoupavý proud a tak bylo riziko, že ulétne. Nakonec za hodinu přichází Maruška s otcem Petrem a nesou bobíka. Její druhý let byl do absolutního klidu a bobík letěl opět hodně přes maximum. Dvě maxima má i její otec Petr (model Krasnaja Zvezda) a děda Luboš (Skřivan) - je jasné, že tito tři se budou v neděli rozlétávat. Obloha se projasňuje je absolutní bezvětří. Po obloze důstojně pluje Avia BH-3 Američana Charlese Hilla (obr. 2). To by se to létalo a ladilo, ale večer v osm začí-

ná banket. Je se třeba se připravit a ve zbytku času i pospravovat modely.

Banket začíná připitkem a poděkováním Sv. Petrovi za fantastické počasí, sponzorům za finanční pomoc a pozváním Karola Vinše na soutěž minimaket v Trnavě, s možností ubytování na zámku Smolenice. Pak je dobrá večere a následuje volná zábava. Kolem dvacáté jsme vyzváni abychom vyšli na terasu. Je nádherná teplá noc, měsíc nad přehradou je v úplňku, absolutní pohoda a klid ruší jen nějaké vrnění - pak se objeví na obloze blikající světla. Né žadní Marťané, to jenom Jiří Potenský předvádí noční létání se svým RC „slowflyerem“. Pane, to byl zážitek, a také zasloužený potlesk, to se musí pořádně zapít!

V nedělní ráno by se chtělo trochu přispat, ale pracují nervy a tak se vstává brzy. Chystají se nové svazky, opravují škody z předešlého dne. (Já jsem objevil i onen uvolněný list vrtule. S pomocí kontrolního trojúhelníku se nastaví správný úhel a list se přilepí, je naděje, že bude vše v pořádku.) A jde se létat. Migu L. Koutného se start ze stolu daří výborně, délku desky využije sotva z poloviny. Následuje prudké stoupání a náletnutí do silného stoupavého proudu. Po minutě - když motor končí - má výšku hodně přes 100 metrů. Šťastný majitel ještě cestou nachází model japonského přítele a tak se společně spokojeně vracejí na čtvrté starty. MiG DIS ale nemá ještě pořádný let z ruky. Kontrola gumíček, natočení na doraz a čekání na termiku. Pak termika málem vytahuje „medlánecké sysle“ z jejich děr, to je stoupák - a v něm mig společně s fieselerem mladého Kunerta. Nasledují prognózy, že miga vidíme naposledy, éro jej již nad lesem za hangárem a stále stoupá. Stačí to na několik maxim, po sobotní smůle velká klika. „Pilot“ migu si myslí, že vyhrál, ale Petr Mikulášek a jeho hornet jsou proti. Letí také druhé maximum, a má o jeden bod vyšší statické hodnocení. Broušený pohár, monografie o Bf-

109K a stavebnice A-7 Corsair II již znají svého majitele. Ovšem ve hře je ještě pěkná a drahá kniha „French Aeroplanes Before The Great War“. Stráníkova třímotorová Bellanca Trimotor má stejné statické body jako MiG DIS, a Pavel Stráník natáčí do všech tří motorů neskutečný počet otáček. Motorový let má impozantní



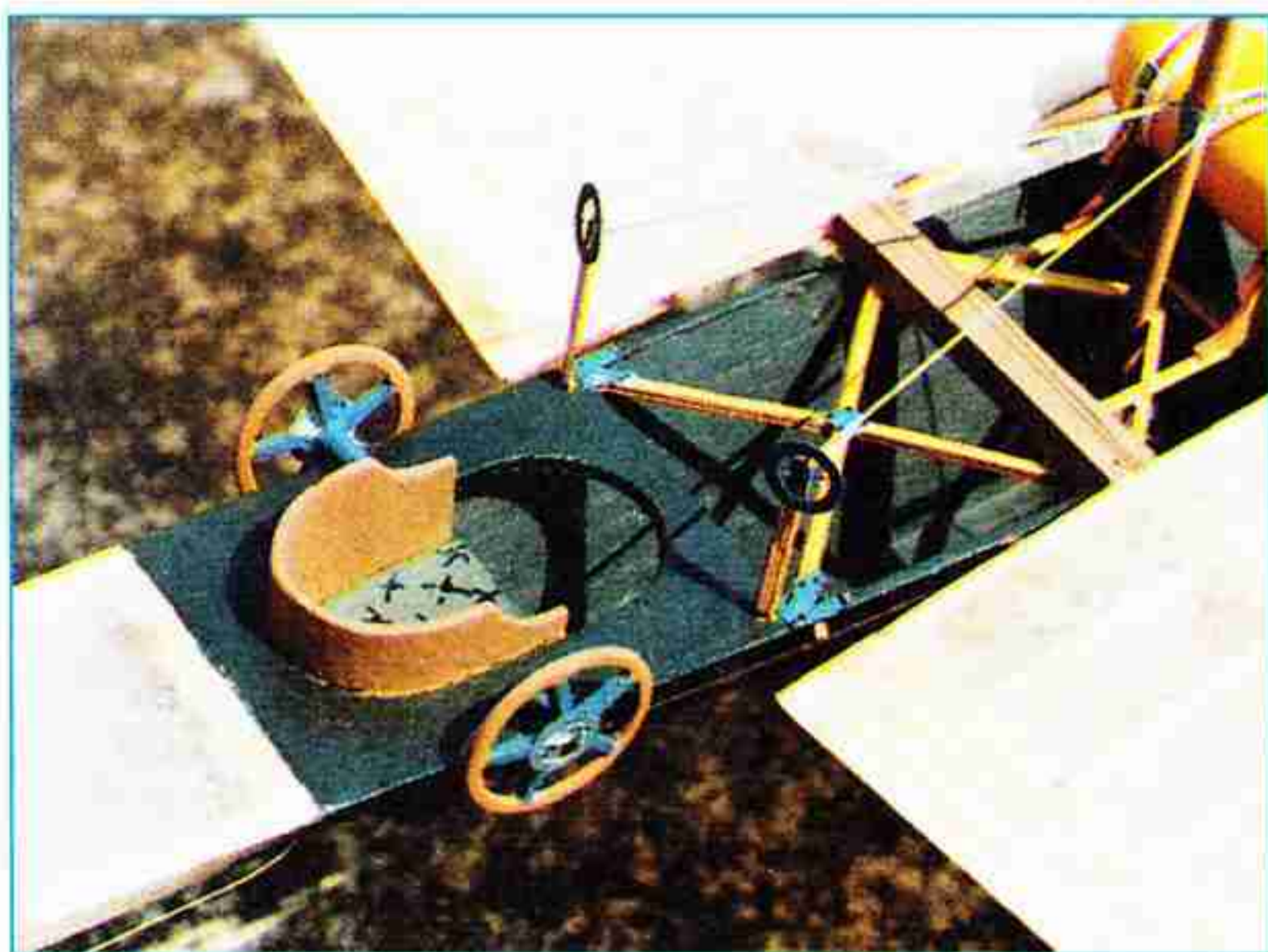
Do Medlánek přilétá atraktivně zbarvený dvouplošník Pfalz DIII z roku 1917. Na snímku „ovšem jen“ v podání RC elektry Antonína Alferyho.

začátek, ale ke konci jsou problémy se stabilitou. Éro tak přes počáteční velkou výšku přistává před maximem (model nemá velkou zásobu stability a Pavel začal létat s jinou gumou). Vostrádeckého F-15 je lepší v klidném ovzduší, termika s turbulencí mu nepomohla. Na třetí místo se posouvá nenápadný Japončik se svým malým fordem. Jde o názornou ukázkou, že v klidném ovzduší se dá i venku velmi dobře létat s peanutem. Za Japoncem následuje V. Suchomel se sixem a Vostrádecký s F-15. To je čelo téměř čtyřicetiletého peletonu dvacetinek.

Oldtimer Wasp Pavla Vysočana je již zalétán a předvádí fantastické výkony. I přes slabší sobotu mu to nakonec stačí na 4. místo v soutěži těchto „starých“ modelů. Jak jsem se již zmínil, tři členové rodného klanu Koutných se musí rozlétávat. „Natáčedlo“ mají pouze jedno.



Detail modelu Junkers D2 (1:20, Moř) s maketou motoru a kulometů. Postavil Ch. Hill z Texasu.



Petr Faitl z Napajedel soutěžil v kateg. MCO2 (7. místo v seniorech) s maketou Antoinette VII. Na snímku je detail pilotního prostoru letadla z počátků letectví.

Nakonec je rozhodnuto, že napřed poletí malá Maruška s bobíkem - bez problémů letí opět přes maximum (téměř dvě minuty). Děda i otec natáčejí postupně jen na 60 % a dávají krátké doutnáky, startují do větru a klesáku... Skřivan letí při zemi daleko na pole, tam nachází silný stoupák a je shazován deterem daleko a z velké výšky. Krasnaja Zvezda přes počáteční větší výšku svůj stoupák nenašla a tak dolétává nízko nad obilím, kde ji časoměřiči špatně vidí. (Časoměřiči přestali vidět skřivana již po minutě a půl, se zvezdou to bylo ještě horší.) Soutěž historických modelů vyhrála nakonec nejmladší účastnice (model Bobík pro ni ovšem postavil děda Luboš), což jí i po letech bude připomínat

hezká broušená mísa (přiložená bonboniéra však byla snědena ještě za tepla).

Jako samostatná soutěž - mimo Openscale 99 - byly létány RC minimakety. Kouzelná Praga E-114 Air Baby Poldy Walka létala parádně, stejně jako krásný Farman F-450 Mirka Kuby (viz foto v obsahu). Také Fokker Dr. I předváděl pěkné kreace. Bohužel některá éra většina účastníků soutěže volných modelů nevi-

děla v letu, protože ranvej pro RC byla dost daleko od stojánky volňásků.

Soutěž Openscale byla ukončena vyhlášením výsledků a předáním mnoha hodnotných cen, což bylo možné jen díky dotaci sponzorů. Díky patří vedení hotelu Neptun, firmám Staplast, RC Potenský, Gašparín CO2, GMOT, Flying Styro Kit, Modela, a dále Mr. Opdycke z Aero I. W.W, Billu Hannanovi a Vilému Petříkovi, a jistě i všem dalším, kteří pomáhali průběh 7. ročníku této soutěže zajistit.

Ing. L. Koutný, LMK Brno IV

Foto: I. Čerešňák

VÝSLEDKY (zestručněno)

kateg. Moř

senioři (32 soutěžících)	celk. body
1. P. Mikulášek CZE Hornet F20	198,00
2. L. Koutný CZE MIG DIS	197,00
3. I. Yamada JPN Ford 2-AT	193,16
4. P. Stránek CZE Bellanca Tr.	191,74
5. P. Stránek CZE MiG I-224	189,73
6. V. Suchomel CZE Piper Six	178,00
junioři (6 soutěžících)	
1. T. Kunert CZE FI-256	150,37
2. K. Daněk CZE Piper PA-18	114,23
3. M. Štolfa CZE Avia B-534	91,25

Memoriál D. Sedlára

Modely na CO₂ + elektro.
(15 soutěžících)

1. R. Gaggi AUT Waterman	180,00
2. P. Mikulášek CZE Aero A-102	179,15
3. P. Faitl CZE Fokker E-III	161,23

junioři (2 soutěžící)

1. M. Štolfa CZE Udet U-12	103,50
2. J. Ruský CZE Piper 3.3C	100,00

kateg. BV-1 (7 soutěž.)

1. M. Koutná CZE Bobík (109)	180,00
2. L. Koutný CZE Skřivan (100)	180,00
3. P. Koutný CZE Kr.Zvezda (81)	180,00



MISTROVSTVÍ EVROPY LÉTAJÍCÍCH MAKET LETADEL

Tovární letiště AERO VODOCHODY

22. srpna 1999 slavnostní zahájení
23. až 27. srpna 1999 soutěžní lety



28. srpna 1999 od 15.⁰⁰ hodin
ZÁVĚREČNÉ MODELÁŘSKÉ A LETECKÉ SHOW:

- špičkové modely z celé Evropy
- letecká akrobacie
- letová ukázka L-159 Alca
- slosování vstupenek návštěvníků celého mistrovství o hodnotné ceny

Allianz  - hlavní partner 

v obou vypsáních kategoriích: F4B (*upoutané makety*) - Vladimír Kusý, model Percival Proctor; F4C (*rádiem řízené makety*) - Pavel Fencel, model Knoller CII (viz vyhlášení sportovců SMČR v č. 3/99).

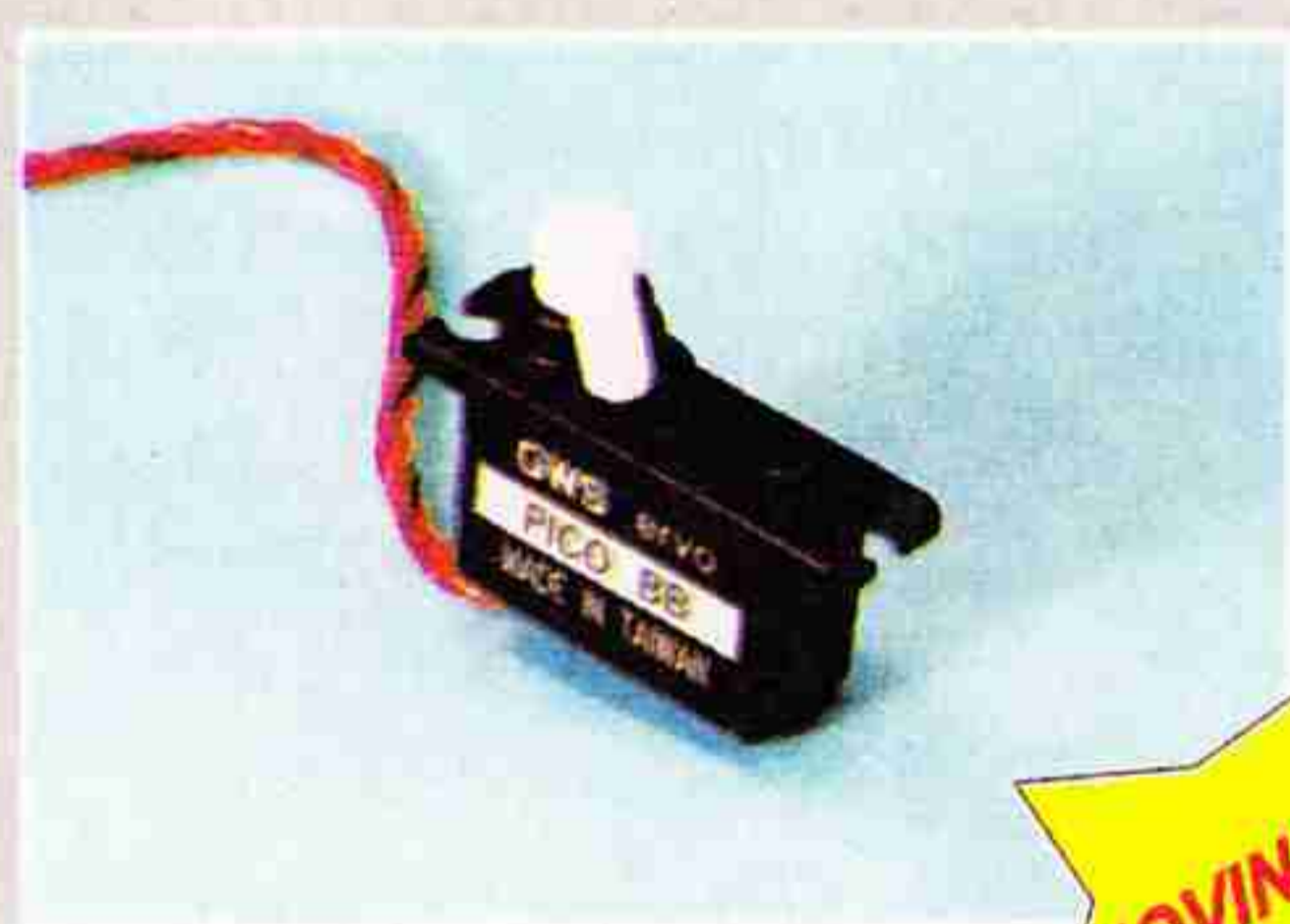
Nad významnou modelářskou akcí převzal záštitu náměstek ministra školství, mládeže a tělovýchovy České republiky PaedDr. Ladislav Malý. Mistrovství je součástí oslav 80. výročí vzniku firmy AERO, tj. významné české továrny na letadla. Proto budou do programu zahrnuty i letové ukázky skutečných letadel (např. L-159 Alca). V současné do-

bě je přihlášeno 74 modelářských pilotů z 13 států. V rámci ME by měly být představeny i oblíbené obří makety, tzv. kateg. F4C-X. Výkony modelářů bude hodnotit tříčlenná jury a patnáct rozhodčích, tento sbor bude složen ze zástupců 9 zemí.

Pořadatelé věří, že příznivci leteckého modelářství a modelářství vůbec, si ne nechají tuto významnou akci ujít. V areálu letiště bude zajištěno vše co k „leteckým dnům“ patří, tj. parkoviště, občerstvení, sociální zázemí, prodej model. potřeb atd.

-re-

POZOR! VÝRAZNÉ SLEVY VYBRANÝCH SERV



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

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

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

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

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

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

Žádejte u svých prodejců
nebo přímo u
firmy:



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

8th CZECH JET MEET



Obr. 1

Modelářský klub v Klatovech uspořádal ve dnech 22. a 23. května na letišti v Bezděkově další ročník mítinku určeného pro modelářskou veřejnost, která se zajímá zejména o modely poháněné dmychadly a proudovými motory, tedy turbínami. Mítink provázelo poměrně nepříznivé počasí, to ovlivnilo nejen počet závodníků, ale i návštěvníků. Nicméně se i tak zúčastnilo 31 závodníků s 39 modely. Při dřeváděcích letech bylo představeno 12 modelů s dmychadly poháněných elektromotory a spalovacími motory, jeden z modelů byl osazen pulzačním motorem vlastní konstrukce. Pět pilotů bylo z Německa, jeden z Holandska, ostatní osvědčení čeští matadoři.



Největší model Z-37 Čmelák (model R. Helmera) prováděl suverénní vleky modelů větroňů o rozpětí do 4000 mm. I když bylo nepříznivé počasí, letové výkony byly velmi dobré a obešly se bez vážných havárií. Modely všech účastníků předváděly více či méně složité exhibiční lety ke spokojenosti všech přihlížejících. Po cvičných letech byl



Obr. 7

mítink zahájen menší přehlídkou modelů a protože modelářům nezůstane nic utajeno, je prvním modelem v řadě „neviditelný“ americký bojový letoun Stealth Fighter „Nighthawk“ F-117 (obr. 1 - dále následují maketa stíhačky Dassault Mirage 2000, Harpoon, MiG-15, model typu „Kachna“ atd.). Představme si další zajímavé modely, které bylo možno zhlédnout na stojánce i ve vzduchu. Např. na titulním snímku tohoto časopisu jsou dva modely firmy Schreiner + Savex. Dalším jejím výrobkem je model americké stíhačky Fighting Falcon F-16 (obr. 2). Ta je vyrobena stejnou technologií, jako obdobné modely této firmy. Zajímavý je však její pohon německou turbínou typu Schrekling s těmito parametry. Vnější průměr bodově svařeného nerezového pláště spalovací komory



Obr. 3

je 106 mm při délce 180 mm, ovšem bez proudnice, která je dodávána v několika rozměrech zvlášť. Turbína o hmotnosti 900 g dává při 140 tis. otáčkách za minutu tah od 0,5 do 9 kg (0,50 až 90 Nwt). Modelu tím uděluje potřebnou rychlost a obratnost při zcela autentickém letu. Palivem je benzin dodávaný přes RC regulační ventil do spalovací komory. M. Pelíšek z Dvora Králové nad Labem předvedl konstrukčně čistý model s pulzačním motorem vlastní konstrukce (obr. 3). Pro konstrukci modelu o rozpětí 1400 mm, délce 1250 mm a hmotnosti 2700 g bylo použito polystyrenu, balzy a dýhy. Objem spalovací komory motoru, vyrobené z nerezového plechu tl. 0,2 mm, je 450 cm³. Za pozornost stojí provedení uzavírací hlavy opatřené 10 šikmými otvory vyústěnými radiálně do desetihranu, který se zasouvá do spalovací komory. Otvory jsou zakryty jazýčkovými ventily podepřenými tvarovanými záložkami omezujícími výchylku ventilů, přes které proudí palivo do spalovací komory. Záložky s ventily jsou do tělesa hlavy upevněny šrouby M3. Tvarovaný povrch hlavy je opatřen soustředěnými kruhovými chladičnými žebry. Pro zašroubování do spalovací komory je na osazení hlavy vyříznut jemný závit M60x1. V modelu je žebrovaná část hlavy překryta tvarovaným krytem. Provedení hlavy (obr. 4) a uspořádání ventilů (obr. 5) je patrné z detailních snímků. Start motoru, tj. vytvoření směsi benzínu se vzduchem a její do-



Obr. 2

dání do palivové komory se provádí hustilkou na „pneu“. Směs se zapaluje při ústí výfuku propan-butanovým hořákem. Mezi proudové „oldtimery“ lze bezesporu zařadit populární stíhačku MiG-15 v čsl. verzi (obr. 6). Model o rozpětí 1100 mm, délce 890 mm a hmotnosti 2700 g postavil ze stavebnice vyráběné P. Bosákem klatovský modelář L. Šos. Laminátový trup je doplněn křídlem z polystyrenu potaženého balzou, povrchová barevná úprava je provedena nitroemallem, chráněným vnějším bezbarvým polyuretanovým nástřikem. Motor OS Max 46 o objemu 6,5 cm³ s kluzným uložením klikové hřídele, pohání dmychadlo Dynafan od stejného výrobce. RC souprava Futaba F-16 ovládá S, V, Q, a podvozek. MiG byl samozřejmě předváděn i v letu. Od stejného konstruktéra (P.

Bosák) je celobalzový model proudového letounu Harpoon s rozpětím 1400 mm, délkou 1390 mm a hmotností 3700 g (obr. 7). Dvoudobý motor Picco 46 o objemu válce 7,5 cm³ pohání dmychadlo Dynafan (výrobce P. Bosák), RC souprava Graupner RC 20 ovládá S, V, Q, M a podvozek. (Model lze postavit ze stavebnice v ceně 3500 Kč, záleží na provedení dílů a příslušenství.)



Obr. 6

Součástí letošního mítinku byl rovněž prodej různého modelářského materiálu a vybrat si mohl každý zájemce. Členové pořadajícího klubu zajistili organizaci mítinku s odborným přehledem, takže nevznikly žádné problémy. Dá se říci, že spokojeni byli všichni. Letošní ročník předvedenými modely také více potvrdil oprávněnost názvu akce, než tomu bylo v loňském roce. Bylo méně vrtulových modelů, představena byla řada novinek z oblasti funkčních modelů poháněných dmychadly a proudovými motory, a to je i účelem tohoto zajímavého, pravidelně pořádaného, mítinku. Přijďte se tedy za rok podívat, jistě budete příjemně překvapeni.

V. Stejskal
 Foto: autor

Obnovená soutěž „Trnavská I. světová“

V červnovém termínu (2. a 3. 6. 1999) se v Klčovanech (podblíž Trnavy) konal nultý ročník obnovené leteckomodelářské soutěže „Trnavská I. světová“. Její termín byl záměrně vybrán tak, aby „zapadla“ mezi soutěže Openscale a následující soutěž na Sazené, čímž se dá zajistit i dobré mezinárodní obsazení.

Organizátory obnovené slovenské soutěže se stali Dušan Sedlár a Karol Vinš, jejichž snahou bylo a je obnovit dlouhou historii soutěže „M 1:20“ pro modely letadel z 1. světové války. Pamětníci si ještě pamatují, že soutěž trvala celý týden, kdy se nejenom létalo... Letošní 0. ročník byl uspořádán pro modeláře s minimaketami v měřítku 1:20, které jsou poháněny gumovým svazkem, a pro minimakety s elektromotory nebo s motory na CO₂. Pořadatelé mají zájem rozšířit další ročníky i o RC elektro minimakety (1. světová vál-

ka + dvouplošníky) a oldtimery kateg. B1.

Samotná soutěž proběhla velmi pohodově. Zahraniční účastníci z USA, Anglie a Japonska se ubytovali ve Smolenickém zámku (ten sice vypadá jako ze středověku, ale byl postaven ve dvacátých letech), ostatní našli „azyl“ v letištní ubytovně. V průběhu statického hodnocení (bodování) se soutěžící osvěžovali studenými nápoji a grilovanými slovenskými specialitami. Pak se všichni přesunuli na letištní plochu. Jde o bývalé záložní letiště pro stíhače, jeho délka je téměř 3 km. Podle místních znalců vane vítr téměř vždy jenom po jeho podélné straně, takže ztráta nebo poškození volných minimaket je „téměř nemožná“. Soutěžní lety proběhly až ve velmi klidném podvečerním počasí, takže se sice soutěžilo, ale létalo se především pro radost. Např. Z. Raška předvedl několikrát perfektní přistání (na 3 bo-

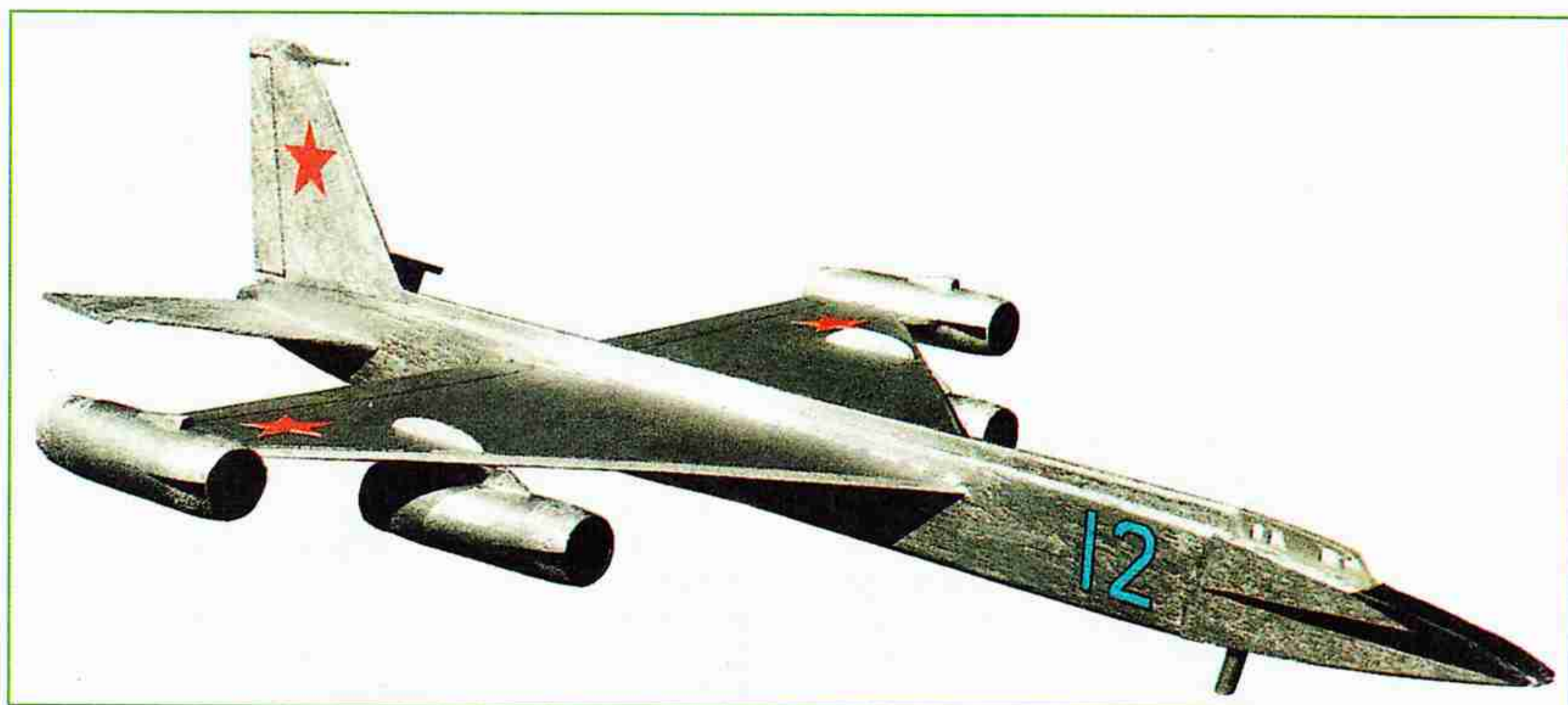
dy) se svým „Turbočmelákem“ kateg. MCO2 na betonovou plochu (50x50 m) před letištním hangárem. Po ukončení soutěžních letů se všichni vrátili ke konzumaci tekutého i grilovaného osvěžení, které bylo „přerušeno“ pouze vyhlášením výsledků a předáním velmi hodnotných cen.

Další den byl vyhrazen prohlídce Bratislavy. Výlet po Dunaji se však - díky monopolu na lodní dopravu - nepodařilo pořadatelům zajistit.

Touto krátkou zprávou chci poděkovat pořadatelům za příjemně strávené dva dny, a současně informovat ostatní modeláře o této vydařené akci, které se mohou příští rok zúčastnit. 1. ročník bude uspořádán v roce 2000 opět počátkem června. Pořadatelé slibují kromě létání i další zajímavý program (přesný termín pořadatelé jistě včas zveřejní).

P.M.

Vystřelovací model M-50



Na moskevském letišti Tušino se 9. července 1961 konal velký letecký den, kde byla předvedena řada nových typů letadel. Jednou ze senzací se stal přelet mohutného čtyřmotorového bombardéru s trojúhelníkovým křídlem. Rozměry bylo možno pouze odhadnout porovnáním s doprovodnými stíhačkami MiG-21 (cca rozpětí 37 m, délka 57 m). Teprve o řadu let později bylo známo správné označení a osud tohoto zajímavého letounu. Šlo o typ M-50 konstruktéra V. M. Mjasiščeva a přelet nad Tušinem byl v podstatě jeho labutí písni - patřil totiž k projektům zrušeným ve prospěch vývoje raketové techniky. Tento elegantní obr nyní nehybně spočívá na svém tandemovém podvozku a pomocných podpěrách na volném prostranství leteckého muzea Monino, kde tvoří jeden z nejvýraznějších exponátů. (Uváděny jsou tyto údaje: vzletová hmotnost 200 t, maximální rychlost 1950 km/h, dolet 6000 km, dostup 20 000 m.) Celkem snadno si

můžete zhotovit balzovou polomaketu s plochým trupem, která ovšem díky trojrozměrným „motorům“, průhledné kabině a dalším drobným detailům vypadá velmi efektně.

K STAVBĚ (neoznačené rozměry v mm):

Křídlo **5** je z jednoho kusu balzy. Je bez vzepětí, náběžné hrany jsou zpevněny bambusovou štěpinou. Do křídla vyřízeme dva otvory pro pylony **6**. Křídlo zasuneme a zalepíme do výřezu v trupu **1**. Obě poloviny VOP **9** přilepíme s mírným vzepětím (konce jsou zdviženy cca o 4 mm). Na obě strany přidě doplníme zesilující destičky **3**, dále na trup doplníme bambusový kolík **10**, hřbet **2** (jeho přední část v místě kabiny můžeme nahradit průhlednou destičkou přilepenou po nabarvení modelu) a SOP **4**. Náznaky štíhlých vřetenovi-

tých výčnělků v SOP a VOP jsou vyrobeny z párátek. Ke zhotovení maket motorů použijeme trubičky z tvrdého papíru (např. roličky od nití - průměr 12, tl. stěny 1), které můžeme jemným smirkovým papírem obrousit do požadovaného tvaru se zaoblenými konci. Podélné otvory vyřízeme ostrým nožem. Vnitřní motory **7** připevníme pomocí pylonů **6**, vnější motory **8** nasuneme a přilepíme na výčnělky na okrajích křídla. Nahoru nalepíme náznaky přísávacích otvorů **8a**, které vyrobíme z odřezků balzy. Celý model nalakujeme bezbarvým nitrolakem, obrousíme a nabarvíme stříbrně. Plocha před kabinou je opatřena černým nátěrem proti oslnění, který přechází na bocích trupu do „šipek“. Červené hvězdy, černé doplňky a modré číslo „12“ zhotovíme z obarvených samolepicích štítků nebo použijeme obtisky zbylé z plastických stavebnic.

LÉTÁNÍ: Pro první lety si vybereme louku s měkkou trávou, abychom při nezdařeném přistání neurazili některý z motorů. Model vyvážíme a zakloužeme, klouzavý let doladíme jemným ohýbáním výškovky (VOP), směrovkou (SOP) seřídíme mírnou zatáčkou doleva. Vystřelujeme páskem gumy 1x4 nebo 2x2 mm do pravé zatáčky. Pozor na diváky!

Ing. Jan Moravec

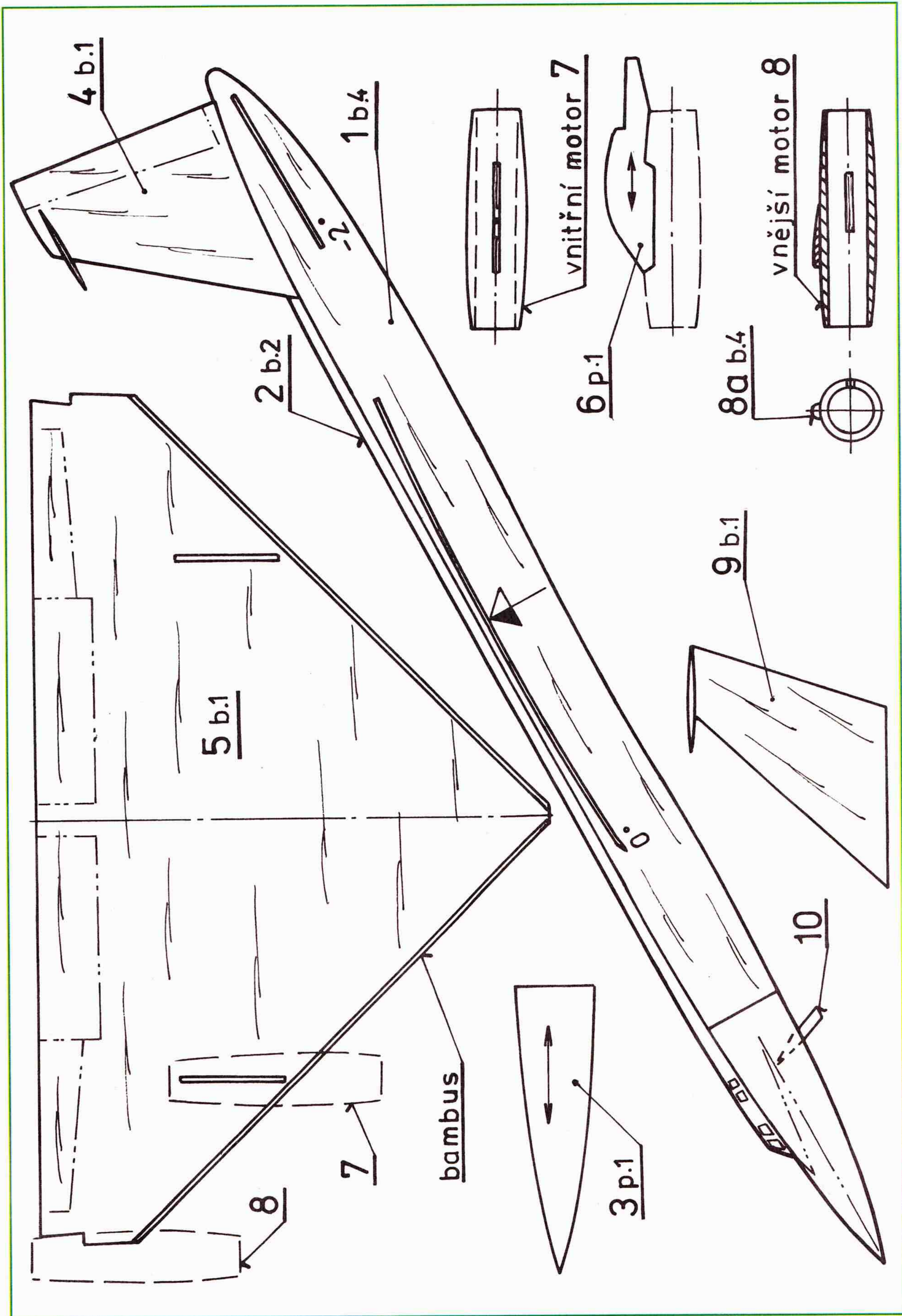
Konstrukce, plánek a foto: autor

RC SERVIS

Zdeněk HNÍZDIL

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





Kam jste se poděly?



Svou úvahu doplňuji ilustračním snímkem (cca rok 1960) ze stojánky upoutaných maket.

Počátkem května jsem vypomohl jako jeden z „bafuňářů“ na mistrovství republiky upoutaných maket v Nymburce - soutěžících 5, bodovačů také 5, 3 muži v jury, startér a ředitel mistrovství (Vašek Betka, který se překonával). Přesně dvojnásobný počet funkcionářů k počtu soutěžících. Při tom M ČR nebyl uzavřený podnik. Vypadá to divně. Moje osobní pocity ovšem nejsou podstatné, tím spíše, že dávno již nejsem ve funkci trenéra. Jen si dovoluji podotknout, že jsme z kvantity, ale při velmi slušné kvalitě, někam „odcouvali“ - postupně se vytratili ze scény. Odpověď nejdeme v jedné větě. Přišel čas rádií, čas prostorového létání, je to víc než jen kroužit na lankách. Někteří účkaři-maketáři na rádia přešli. Ale zdá se, že tento bacil napadl i makety RC. V obou kategoriích létávalo přes pětadvacet účastníků v každé kategorii. Ve sportovním žebříčku jich bývalo po patnácti. Ta doba je ale pryč.

Své jistě udělalo i stále „vylepšování“ již tak dost složitých pravidel FAI. Požadavky na stavbu jsou stále větší a tvrdší. Trochu únikovou cestou se staly obří RC makety (F4C-X). Dnes již nelze mít ledajaký motor,

bez čtyřtaktu se ztrácí řada bodů, zvuk a ovládání otáček hraje významnou roli. Každý špičkový modelář stále vyhledává předlohy, kde by mohl při statickém hodnocení uplatnit (získat) další body za zdokumentované detaily. Často tím ovšem roste i hmotnost modelů, někdy na úkor letových vlastností.

Někdo možná namítne - „V čem je problém? Vždyť úřadující mistři světa v kategorii F4B i F4C jsou z České republiky.“ (Pozn. viz *Modelář a Modely* č. 7/98, 12/98 a 3/99.) Ano, ale to je jen důsledek vysoké specializace a šikovnosti jedinců, ostatně jinak to už ani nejde. Máme ještě navíc několik schopných maketářů, kteří dokáží zabodovat pro družstvo, ale měl by být toto náš jediný cíl? Tady totiž všechno - až na několik výjimek - končí, za touto špičkou není nic. Jen málokdo má představu, kolik stojí úsilí, času i peněz postavit špičkový model, především pokud jde o maketu. Jde to do tisíců - hodiny i peníze. Pomíjím shánění perfektních podkladů pro statické hodnocení, to je samostatná kapitola. Dnes se létá také řada nových kategorií. Jsou zde nové materiály, nové

technologie. Narodil se svět elektroletů, miniaturizace RC vybavení umožňuje dnes létat s RC modely i v halách. Svět je dnes prostě jiný, a kvůli vzpomínkám, byť by byly aktuální, se měnit nebude. Na jeho okraji se ale přesto daří modelářskému dění na úseku „historickém“ - na bázi obou sdružení SAM. Mám však na mysli něco jiného, jde o budoucnost maket u nás. Řešením by bylo vytvoření národních - podstatně jednodušších - pravidel (národní kategorie). Např. s podstatně jednodušší „statikou“ (shodnost se vzorem dle FAI + zbarvení). Bez hodnocení detailů, které mnohé modeláře pro svoji časovou náročnost od stavby makety odrazují. V jednom se jim musí dát za pravdu: „Veškerý efekt detailů stejně po vzletu zmizí, tak proč ty nároky na doklady a práci?“ To by mohla být zhruba cesta. Né každý modelář míří k metám nejvyšším, každý nechce (a ani nemůže) být mistrem světa, ale rád by „to“ létal, ovšem ne podle tak náročných pravidel. Má to ale jeden háček. Mimo klubů, kde se upoutané modely a makety létají, není u nás přehled jaký by byl o zjednodušené makety zájem. Iniciativa - jak mně bylo řečeno z kompetentních míst - by musela přijít „zdola“, s tím by Svaz modelářů ČR neměl co do činění. Prý je to věc klubů. S tím nemohu souhlasit!

Někdo přece musí napsat „noty“ (pravidla) podle kterých by se létalo. Základní otázkou ovšem je, zda něco podobného vůbec chceme, když vývoj jde trochu jinak. Omlouvám se předem těm, kdož si myslí, že jsem se nechal trochu příliš unést vzpomínkami. Snad, ale také dlouhou praxí. Máme sice mistry světa, ale za nimi je velká „díra“, která se nám může v budoucnu vymstít. Maketář se totiž „nenarodí“ za jedinou sezonu.

Radoslav Čížek

Foto: autor

Jedel-A1

Poznal jsem pana Jedelského - vzpomínka po pětatřiceti letech na dokonalou stavebnici pro začínající modeláře.

Psal se rok 1964 a při účasti na letecko-modelářském utkání měst ve Vídni (létalo se v kategoriích upoutaných modelů), jsem poprvé viděl výborné polotovary určené ke stavbě modelů, řekl bych všech kategorií. Pan Jedelsky nás ochotně seznámil se svým výrobním programem, byl tam tehdy i Z. Liska se sortimentem převážně balzových dílů na různě velké modely.

Nejdůležitější díl pro stavbu křídla bylo balzové prkénko ofrézované do profilu. Byla to náběžná část křídla doplněná žebry, které pak nesly slabé prkénko (1,5 až 2 mm), to tvořilo vlastně velmi hlubokou odtokovku. Dotvarovalo zbytek křídla na potřebnou hloubku. U nás se tomuto způsobu stavby začalo říkat „jedelák“. V době, kdy jsem se já seznámil s takovou stavbou křídla, se v Rakousku, ale i jinde již prodávaly stavebnice různých kluzáků až do ve-

likosti A2-F1A. I já se stal příznivcem takové stavby, protože jsem v té době vedl kroužky mladých leteckých modelářů v Praze 4. Poznal jsem, jak jednoduše a dobře mohou také začátečníci postavit dobře létající a hlavně pevný model. Podařilo se mi výhodně koupit několik stavebnic modelu A1-Standard a tak jsme v klubu měli dokonalou stavebnici - za pouhých 75 Kč. Naši výrobci se k takovéto konstrukci nechtěli přiklonit, protože tam byla velká spotřeba balzy. Ta se nemohla dovážet, nebo jen s velkými obtížemi a ve velmi omezeném množství. „Doba jedeláků“ se u nás tedy neprojevila, objevilo se jen několik nedokonalých pokusů napodobit tento způsob stavby. Výjimku tvořila prkénka vyrobená z ofrézovaného balzového „žebříku“. To tenkrát vymyslel ještě Ivan Petroušek (bylo to před rokem 1968).

Po tomto úvodu bych vám nakonec řekl, co mě přivedlo k této vzpomínce. Dostávám do ruky „VOLNÝ LET“ a tam jsou plánky moderních uhlíkových volňásků z celého světa. Náhle vidím, jak se jejich profily nápadně blíží „jedelákům“. Ano po-

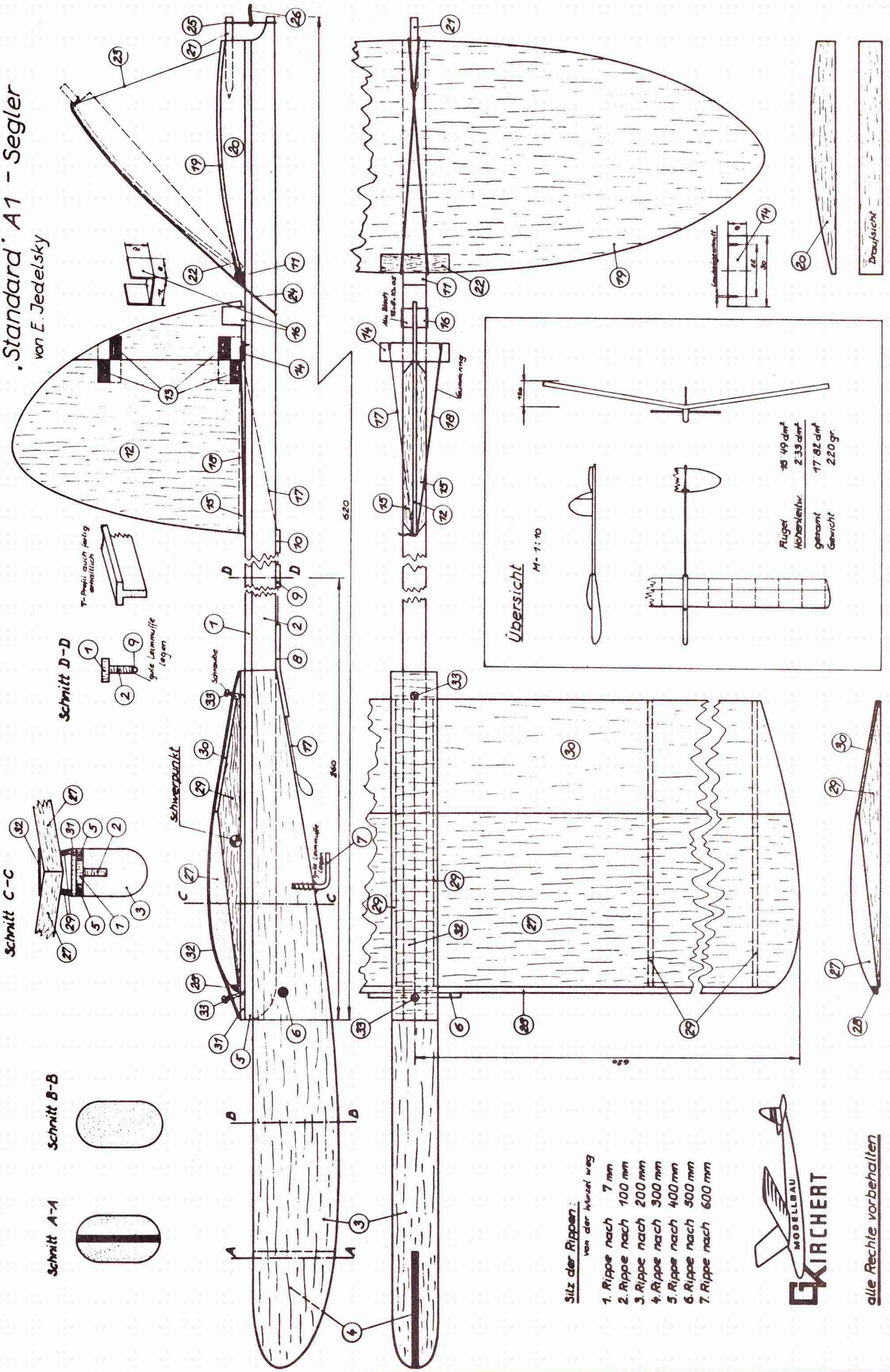
dobný profil použil i pan Jedelsky, ale tehdy před čtyřiceti a více lety neměl dost pevný materiál, aby přivedl stavbu křídla k dokonalosti a správné pevnosti. Začal jsem pátrat ve svých archivech a našel jsem plánek pravého „STANDARD A1 - Segler“. Stavebnici prodával jako hlavní prodejce pan Kirchert ve Vídni. Pan Jedelsky vyvíjel další modely a jeden z posledních byl RC větroň o rozpětí asi 2000 mm, byla to dobrá rychlostavebnice.

K textu přikládám zmenšenou kopii zjednodušeného plánu, který byl vložen ke stavebnici (tj. igelitový pytlík se všemi připravenými díly). Další potřebný materiál, který bylo nutno dokoupit pro lepení a povrchovou úpravu, bylo tedy lepidlo a lak. Opracovávala se jenom hlavice (zabílila se). Po nabytí určitých zkušeností, a po zakoupení různých profilových prkének, jsem postavil celou řadu modelů, které dodnes létají. Pevnost v kroucení jsem získával potažením spodní plochy křídla.

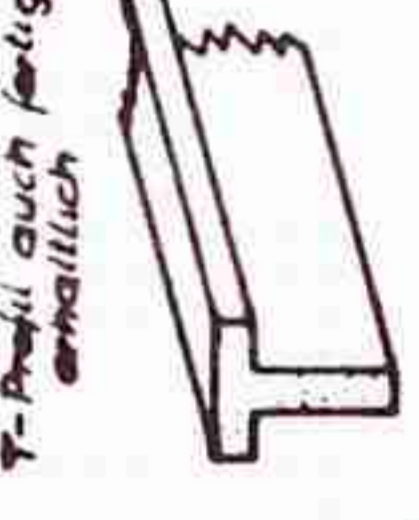
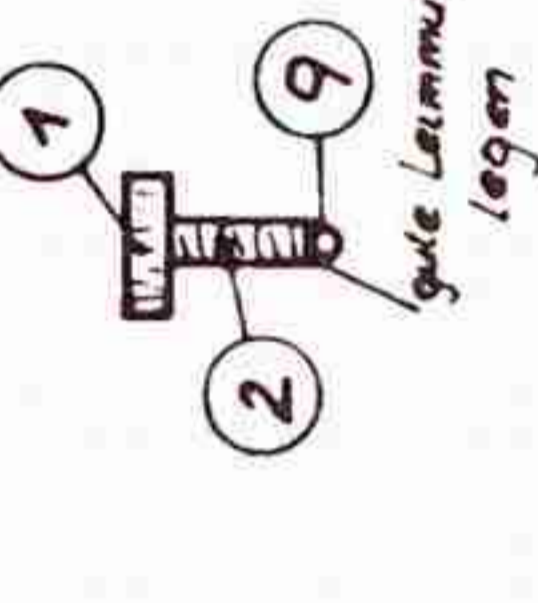
M. Vydra, LMK HC Praha 4

Standard A1 - Segler

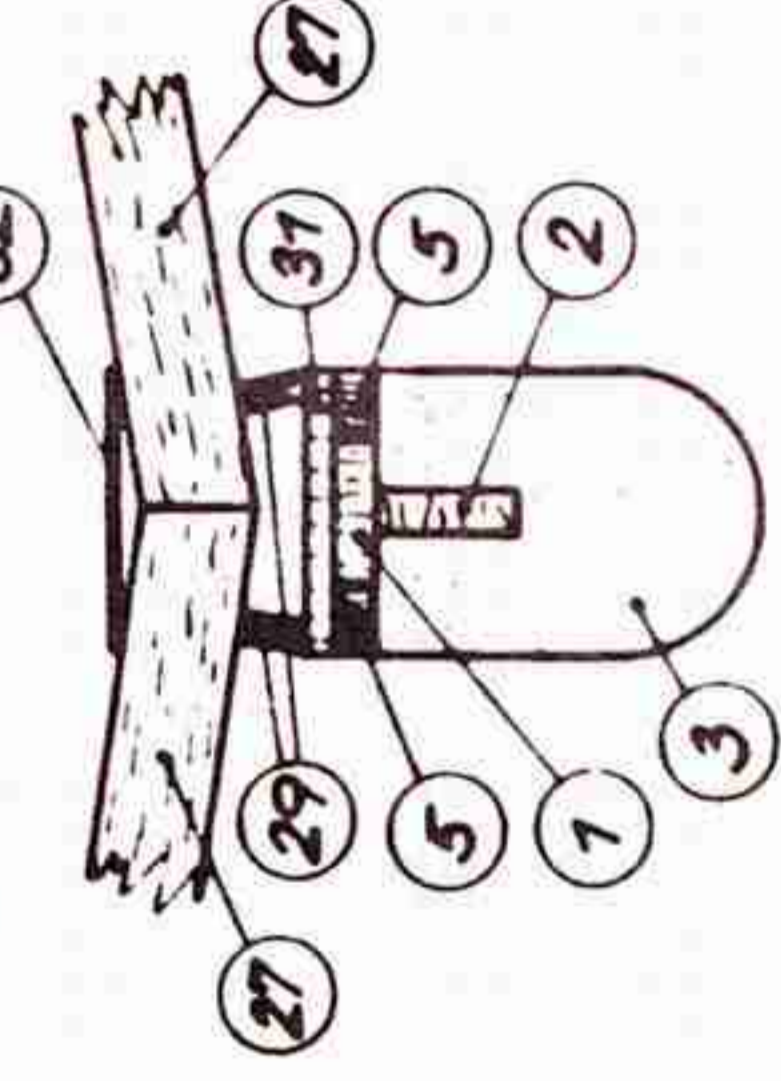
von E. Jedelsky



Schnitt D-D



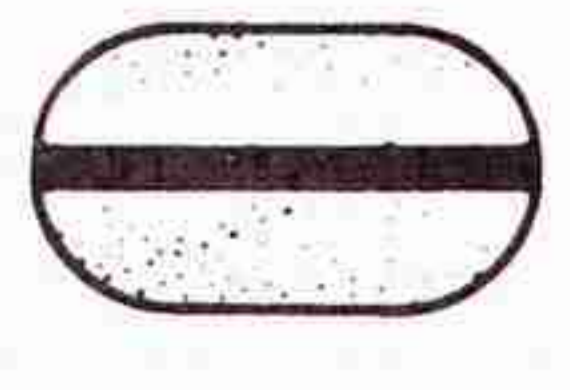
Schnitt C-C



Schnitt B-B

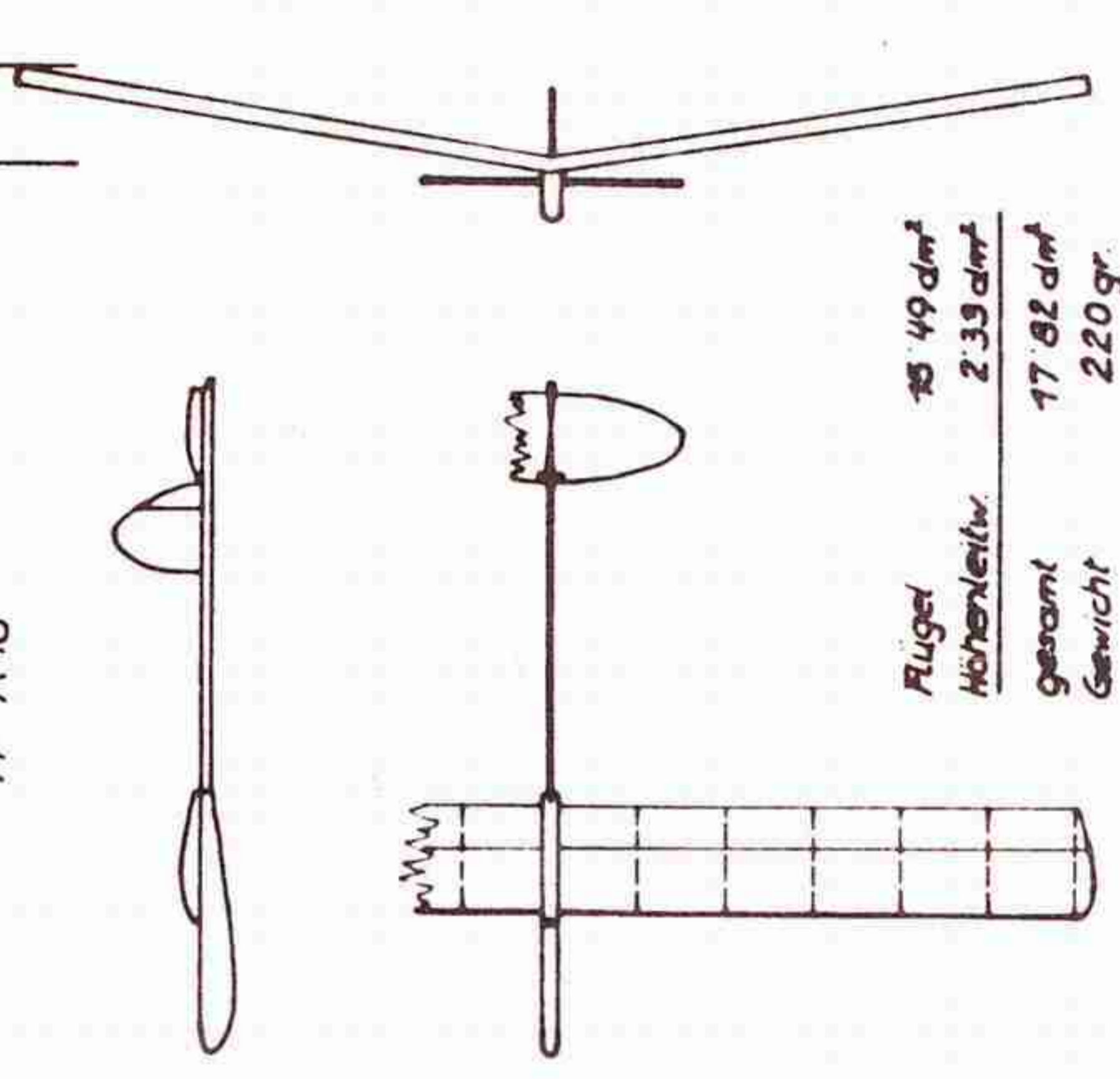


Schnitt A-A



Übersicht

M = 1:10



Flügel	15,49 dm ²
Höheleitiv	2,39 dm ²
Gesamt	17,82 dm ²
Gewicht	220 gr.

Sitz der Rippen:
von der Wurzel weg

1. Rippe nach 7 mm
2. Rippe nach 100 mm
3. Rippe nach 200 mm
4. Rippe nach 300 mm
5. Rippe nach 400 mm
6. Rippe nach 500 mm
7. Rippe nach 600 mm



alle Rechte vorbehalten

„POHÁR MVVS 1999“ - upoutané modely

Tradičním zahájením sezony upoutaných modelů letadel v Hradci Králové byla soutěž „Pohár MVVS“. Pořadatel splnil loňský požadavek a rozšířil počet kategorií o akrobatické modely kateg. **F2B**. Vypsáno tedy bylo pět kategorií, **F2A** (rychlostní modely - FAI), **F2B** (akrobatické modely - FAI), **UŠ** (školní modely - nár. kateg.), **Rodeo** (nár. kateg.) a **SUM** (sportovní modely - nár. kateg.).

Počasí soutěži přálo (30. 4. - 1. 5.). Pořadatel vyhověl všeobecnému přání soutěžících a zpřístupnil modelářský stadion v Hradci Králové již od pátečního rána, a tak všichni trénovali pilně celý den. Vzhledem k účasti modelářů ze Slovenska byla soutěž kateg. F2B me-



Bizarní tvar rychlostního modelu kateg. F2A (levá polovina křídla, pravá polovina výškovky, jednodílná vrtule. Stavěl a létá M. Obrovský z Brna.

zinárodní. Účast v jednotlivých kategoriích byla lepším průměrem, vzhledem k poměrně malému zájmu o létání s upoutanými modely vůbec. Nyní k vlastnímu průběhu závodů.

V kategorii **UŠ** (byla souběžně hodnocena jako oblastní přebor žáků „Východočeského kraje“) startovalo 13 závodníků, v kateg. **SUM** 6 závodníků a v kateg. **Rodeo** (objem motoru do 2 cm³) 7 závodníků. Kategorie **F2B** se slovenskou účastí měla 9 závodníků. (Kategorie F2A se neletěla, přihlásili se pouze dva soutěžící.) Létalo se současně na všech letových kruzích za poměrně velkého zájmu diváků.

Dosažené výkony byly průměrné. Zpestřením programu bylo podarování všech přihlížejících dětí, soutěžících i rozhodčích balíčky s jogurty a ovocnými tvarohy.

Pořadatelé se přičinili aby soutěž proběhla v pořádku podle pravidel. Poděkovat je nutno všem, kteří na tom měli zásluhu. Závod se konal pod patronací Městského úřadu Hradec Králové a firem MVVS Brno, B.E.T., JINO, Š-Hobby, Polabské mlékárny Poděbrady, Hollandia Krásné Údolí atd.

Výsledky:

F2B: 1. Z. Bajer (SVK), 6333; 2. R. Dobrovolný (CZE), 6256,5; 3. ing. I. Burger (SVK), 6183,5 bodů. **UŠ** 1. L. Vosecký (Kar. Vary), 261,5; 2. M. Vosecký (Kar. Vary), 222,5; 3. R. Špatenka (Haviřov), 220,5 bodů. **UŠ** (obl. přebor žáků): 1. M. Karpíšek (Svitavy), 219; 2. T. Weis (Svitavy), 198; 3. L. Rohlena (Hr. Králové), 118 bodů. **SUM:** 1. J. Václavěk (Dubí), 2026; 2. L. Vosecký (Kar. Vary), 1908; 3. P. Rohlena (Hr. Králové), 1798 bodů. **Rodeo:** 1. J. Samek (Svitavy), 13,43; 2. ing. J. Pavlíček (Hr. Králové), 14,03; 3. M. Vydra (Praha 4), 15,33 bodů.

Ing. J. Pavlíček

Foto: V. Stejskal



Detail motoru MVVS Speciál s laděným výfukem (motorová kapota sejmutá).

Majstrovstvá Polska v upoutaných modeloch

V dnech 18. až 20. 6. 1999 sa uskutočnili v Dambrowej Gorniczi majstrovstvá Polska v upoutaných leteckých modeloch v dvoch kategóriách FAI, rýchlostné modely F2A a tímové modely F2C.

Modelársky asfaltový kruh s oplotením je zakomponovaný do areálu parku blízko centra mesta. Majstrovstvá Polska boli organizačne dobre zabezpečené, vďaka záujmu predstaviteľov mesta a viacerých sponzorov. Počasie organizátorom vyšlo, hoci po celý čas majstrovstiev bolo zamračené a dusno, no nepršalo. Teplota na začiatku každého letového dňa začínala na pätnástich stupňoch a najvyššia teplota počas dňa vystúpila na 24 °C. Sila vetra sa pohybovala od 0 do 2 m/s, čo bolo mimoriadne priaznivé predovšetkým pre mladých modelárov. V kategórii rýchlostných modelov F2A zo siedmich seniorov zvíťazil Pawel Praus, ktorého model lietadla dosiahol rýchlosť 267,47 km/hod. Okrem domácich účastníkov, v rámci prípravy na majstrovstvá Európy, sa zúčastnili mimo súťaže dvaja nemeckí modelári. Bernd Kordisch zaletel 276,49 km/hod a Peter Grundel 271,9 km/h. V junioroch z 13 účastníkov zvíťazil Michal Ordoň výkonom 255,68

km/hod. Kategória tímových modelov F2C sa lietala tiež samostatne pre juniorov (5 zúčastnených dvojíc) a seniorov (11). V kategórii seniorov zvíťazila dvojica Róbert Kobierski a Bartolomej Raczyński. Víťazi zaleteli 156 okruhov, pretože finálový let bol predčasne ukončený po vzájomnej kolízii finalistov. V juniorskej kategórii časom 10 min. 22 sek. zvíťazili Michal Żuchowski a Kamil Dabrowski.

Pre zvýšenie záujmu mladých modelárov o upoutané modely lietadiel sa okrem kategórií FAI na majstrovstvách Polska lietala kategória „Rodeo“ pre objemy motorov 2 a 2,5 ccm. V kategórii rýchlostných modelov mladých F2A M z jedenástich účastníkov zvíťazil Michal Ordoň, ktorého model dosiahol rýchlosť 150,94 km/hod. Najvyššiu rýchlosť z 15 prihlásených v kategórii Rodeo 2,5 ccm dosiahol Gregorz Mucha 142,29 km/hod. Najmenej obsadená kategória Rodeo 2 ccm mala iba troch súťažiacich a zvíťazil Damian Ruszkiewicz rýchlosťou 116,5 km/hod.

Na záver podujatia boli najúspešnejším trom modelárom v každej kategórii udeľené diplomy, medaily a vecné ceny, kto-

ré odovzdal zástupca predstavenstva mesta a zástupcovia združenia záujmových činností.

M. Jurkovič

Sabo RC modely

NOVÁ PREDAJŇA PRE MODELÁROV

Známa slovenská obchodná a modelárska firma **Sabo RC modely** otvára novú predajňu.

Najdete nás na adrese:

Sabo RC modely
Mickiewiczova 3
811 07 BRATISLAVA
tel.: 07/36 46 24
fax: 07/44 45 10 77

Ponúkame Vám výrobky firem KYOSHO, MVVS, JR models, Robbe, Jeti, OS Max atd. Regulátory, motory, výfuky, nahradné diely a ďalší potrebný materiál pre modelárov.

Nezabúdnite nás navštíviť!



SVĚTOVÝ POHÁR F2, Sebnitz, - Německo

Pohár Saského Švýcarska

Již sedmý ročník této soutěže, zařazené CIAM FAI opět do světového poháru, se konal 12. až 13. 6. 1999 v areálu „Centra sportu a volného času“ v pohraničním okresním městě Sebnitz, které sousedí s naší republikou nedaleko Hřenska. Soutěž byla vypsaná pro upoutané modely letadel v kategoriích F2A, F2C a F2D. I když první den nepřálo soutěži počasí (po celý den drobně pršelo), z místních pořadatelů viditelně zářila radost, neboť na letošním jarním plenárním zasedání CIAM FAI ve švýcarském Lausanne jim tato mezinárodní organizace definitivně přiklepla konání mistrovství světa upoutaných modelů kategorií F2 v roce 2002.

sledkům. Celkově se zúčastnili soutěžící z 9 států (AUT, CZE, DEN, ESP, GER, NED, POL, UKR, SWE) a jednotlivé kategorie byly obsazeny následovně: F2A (13 soutěžících), F2C (10 týmů), F2D (23 soutěžících). Naši modeláři obsadili pouze kateg. F2D. Připravené odměny (obr. 1) - poháry, medaile, diplomy, věcné ceny - byly rozděleny takto:

Kateg. **F2A** (rychlostní modely): 1. Gründel (GER), 282,5; 2. Schmitz (GER), 282,3; 3. Lyhne-Hansen (DEN) 273,9 km/h.

Kateg. **F2C** (týmové modely): 1. Bondarenko / Lerner (UKR) 6:39,2; 2. Fischer / Straniak (AUT), 6:52,7; 3. Samuelsson / Axtilius (SWE), 7:11,1



Kateg. F2A - 1. místo Gründel, 2. místo Schmitz (oba Německo).

v této kategorii: 4. Kučera, 4; 5. Mejzlík 3 body.

Reditelem soutěže byl opět Max Gründel, technickou část řídil Ullrich Forkert. Mezinárodní jury FAI tvořili Paul Rietbergen (NED), Jochen Schiffler (GER) a autor článku, který ještě působil v jury kateg. F2C a měřil čas v F2A. Ubytování volili modeláři buď v místním kempu nebo v okolních soukromých penzionech. Bohaté občerstvení poskytoval přímo na místě proslulý „Šenk u vrtule“.

A ještě jedna poznámka. V neděli dopoledne se konala neoficiálně malá společenská událost. Známy německý modelář Johann Dübell z Mnichova, povoláním taxikář, několikanásobný reprezentant tzv. Západního Německa v kateg. F2D, stálý účastník kdysi velmi populární „předlistopadové“ soutěže této kategorie v Brně, zde spolu s přáteli oslavil své šedesáté narozeniny. Gratulujeme!

Ing. Bohumil Votýpka

Foto: autor



Obr. 1

Záštitu nad soutěží převzal a zahájení provedl primátor města Sebnitz pan Mike Ruskh. Je to mladý a velice sympatický člověk, který leteckým modelářům velice přeje a fandí. A nyní k vý-

(min/s). Finále se letělo na 200 okruhů. Kateg. **F2D** (modely pro souboj): 1. Marek (CZE), 7; 2. Wakkerman (NED), 6; 3. Staffel (AUT), 6 bodů (ale prohrál s Wakkermanem). Další naše umístění



Soutěž týmů (F2C) - 1. místo Bondarenko / Lerner (Ukrajina), 2. místo Fischer / Straniak (Rakousko).



Kategorie F2D přinesla radost našim modelářům. 1. místo Marek (Česká republika), 2. místo Wakkerman (Holandsko, vlevo), 3. místo Staffel (Rakousko).

VOLNĚ LÉTAJÍCÍ KLUZÁCI

Čas od času si zpracovávám pro svou potřebu a ze mně dostupných materiálů přehled hlavních parametrů modelů některých kategorií. Poslední přehled jsem zpracoval na modely kategorie **F1A**. Protože již delší čas nebylo o této kategorii nic publikováno, pokládám za vhodné čtenáře tohoto časopisu se získanými informacemi seznámit. Pro úplnost jsem doplnil i údaje o modelech kategorií **F1H** a **A3**. Slovní doprovod se týká modelů **F1A**, i když lze aplikovat i na další kategorie, ovšem s přihlédnutím k jejich rozměrům.

Hned úvodem však musím zdůraznit, že tento článek nelze považovat za komplexní zhodnocení této kategorie. To by měli provést povolanejší modeláři. Mám na mysli především naše reprezentanty. Proč tak nečiní mně není známo. Nemají čas? Nebo se nechtějí podělit o své poznatky a zkušenosti s širokou modelářskou veřejností? To se mi nechce věřit. Když už tedy oni mlčí, pak by neměli mlčet trenéři. Je nutno si uvědomit, že většinu členstva SMČR tvoří „obyčejní“ modeláři, kteří se třeba nikdy nestanou reprezentanty a třeba se ani nedostanou na mistrovství republiky, nemluvě o mistrovství světa, a to většinou ani jako diváci. To se týká převážně těch mladších, kteří jsou základem budoucnosti modelářiny. Víím, že mají zájem se dovědět i něco jiného než slyší od vedoucích kroužků. A na soutěžích? Tam mají někteří dost starostí sami se sebou. Ale bez „obyčejných“ modelářů by nebyli ani reprezentanti a ani SMČR. A kde jinde publikovat své poznatky a zkušenosti než v našem nejrozšířenějším modelářském periodiku, tj. v časopisu, který právě čtete. Nebo snad všichni podleli fámám a lobování? Tak to alespoň na mne působí. Chápu, že v ČR vychází více časopisů zaměřených na letecké modelářství (na naši republiku snad až dost), ale při troše rozumu a dobré vůli to nevidím jako neřešitelný problém. To jsem ale odbočil na jiné téma, i když to s tímto mým článkem souvisí.

Nyní raději zpět k přehledu. Ten byl zpracován na základě 25 jednoduchých náčrtků, převážně zahraničních konstrukcí. Provedení náčrtků však nebylo na takové úrovni, která by umožňovala zpracovat další potřebné údaje. I tak se domnívám, že pomůže v základní orientaci ve zmíněných kategoriích.

TRUP: Základ trupu tvoří hlavice. Je jen tak velká, aby se do ní vtěsnila příslušná mechanika, tj. zařízení pro vlek, časovač, akustický bzučák apod. Výška hlavice bývá zhruba kolem 60 mm. Řada modelů je vybavena tzv. „buntem“, což zjednodušeně napsáno je zařízení pro ovládání modelu. Vlastní trup tvoří laminátová trubka (rybářský prut) o průměru 14 až 16 mm, zužující se na průměr 6 až 9 mm. Háček pro vlek je umístěn 15 až 20 mm před

těžištěm. Hmotnost se pohybuje v rozmezí 209 až 256 g (průměr činí 228 g).

KŘÍDLO: Používané profily jsou s velkým prohnutím (např. 5,46 %/40 %, či 6,98 %/50 %) a s malou tloušťkou (např. 5,92 %/20 % či 6,54 %/20 %). Jsou to např.

profily Lindner, Makarov a jim podobné. Takovým profilům ovšem musí být přizpůsobena konstrukce i technologie stavby. Nešetří se (nemyslím tím váhově) kevlar, uhlíkovými vlákny apod. Hmotnost takového křídla se pohybuje v rozmezí 145 až 210 g (průměr činí 184 g). Vzepětí křidel u 80 % z posuzovaných modelů je do klasického „U“, zbylých 20 % mělo vzepětí do „W“.

TABULKY

kategorie	F1A	F1H	A3
S celk. předpis	32 až 34 dm ²	max. 18 dm ²	max. 12 dm ²
TRUP			
	jednotky		
a	mm	95 - 115	66 - 158
\varnothing a	mm	114,5	117
L	mm	585 - 770	275 - 438
\varnothing L	mm	707	370

KŘÍDLO - K				
S_k	dm ²	28,59 - 30,49	14,2 - 15,60	8,8 - 10,20
\varnothing S_k	dm ²	29,66	15,0	9,7
S_k	%	76,14 - 89,67	79,00 - 86,6	73,6 - 85,00
\varnothing S_k	%	87,23	83,5	81,1
l	mm	1890 - 2417	1150 - 1486	760 - 1215
\varnothing l	mm	2181	1297	911
l₁	mm	400 - 740	285 - 538	165 - 305
\varnothing l₁	mm	625	397	250
l₂	mm	365 - 807	228 - 465	175 - 250
\varnothing l₂	mm	477	285	217
l₁	%	16,57 - 31,93	19,96 - 36,2	21,71 - 32,1
\varnothing l₁	%	28,69	29,52	27,68
l₂	%	18,07 - 33,43	13,8 - 30,04	86 - 28,29
\varnothing l₂	%	21,31	20,48	22,32
b_k	mm	140 - 160	105 - 127	90 - 127
\varnothing b_k	mm	149	117	109
b_{k1}	mm	90 - 120	65 - 108	60 - 109
\varnothing b_{k1}	mm	100	87	90
λ_k		13,83 - 19,42	9,0 - 14,4	5,9 - 14,6
\varnothing λ_k		16,4	11,94	8,59
u	mm	115 - 155	80 - 125	70 - 118
\varnothing u	mm	139	87	87
T	% b_k	50 - 58	44 - 62	41 - 57
\varnothing T	% b_k	51	53	50

VODOROVNÁ OCASNÍ PLOCHA - VOP

S_{VOP}	dm ²	3,49 - 4,97	2,3 - 3,1	1,3 - 2,2
\varnothing S_{VOP}	dm ²	4,21	2,69	1,96
S_{VOP}	%	10,26 - 14,61	12,77 - 17,61	11,08 - 25,33
\varnothing S_{VOP}	%	12,38	14,94	16,33
l₃	mm	411 - 610	300 - 400	240 - 420
\varnothing l₃	mm	492	355	280
b_{VOP}	mm	83 - 90	66 - 87	55 - 87
λ_{VOP}		4,81 - 6,25	3,8 - 6,4	2,8 - 5
\varnothing λ_{VOP}		5,67	4,7	4,03

SVISLÁ OCASNÍ PLOCHA - SOP

S_{SOP}	dm ²	0,49 - 0,76	0,24 - 0,55	0,29 - 0,73
\varnothing S_{SOP}	dm ²	0,59	0,41	0,44

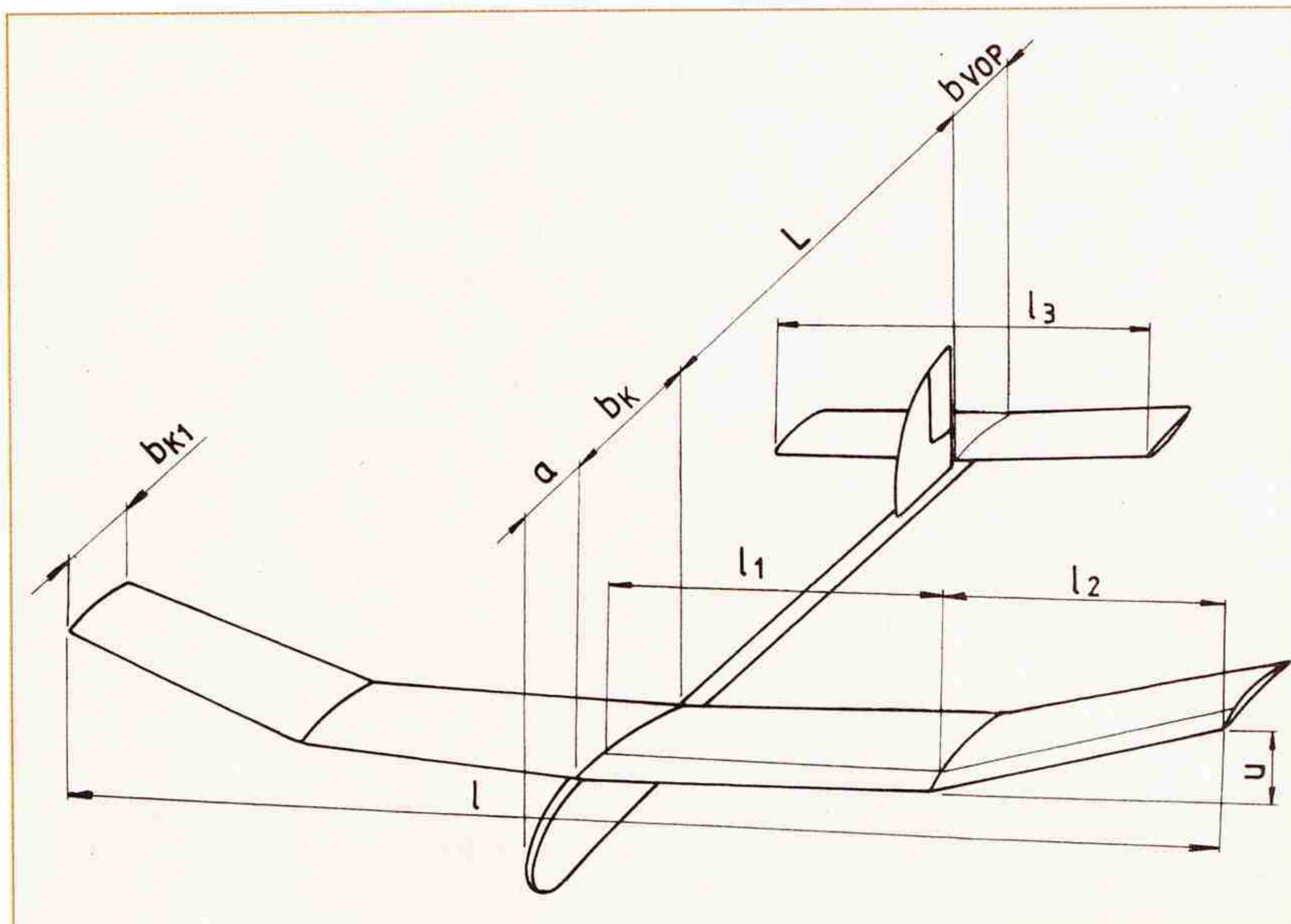
Vysvětlivky:

- | | | | |
|------------------------|--|---------------|------------------------|
| S | - plocha | T | - těžiště |
| S_k | - plocha křídla, | λ | - štíhlost |
| S_{VOP} | - plocha vodorovné ocasní plochy | \varnothing | - průměrné hodnoty |
| S_{SOP} | - plocha svislé ocasní plochy, | % | - hodnoty v procentech |
| l | - rozpětí [$l = 2 \times (l_1 + l_2)$] | b | - hloubka profilu |

Půdorysný tvar střední části křídla je u poloviny modelů obdélníkový, druhá polovina má tvar lichoběžníkový. Zúžení je 10 až 20 mm. Uši jsou lichoběžníkové. Zúžení plyne z tabulky. Ke spojení obou polovin křídla se používají dva, někdy i tři dráty. Potah je buď balzou, nebo speciálním potahovým materiálem, event. jejich kombinací. V tomto případě pak přední část je tvořena balzovou torzní skříní. U většiny modelů je na pravém centrolánu malý pozitiv 0,5 až 2 mm, ucho je pak s negativem 1 až 4 mm. Levý centrolán má pak nulový pozitiv, na uchu je negativ 2 až 4 mm.

VOP - vodorovná ocasní plocha: Používané profily jsou s rovnou spodní stranou s poměrně velkým poloměrem náběžné hrany. Maxim. tloušťka je např. 6%/20% či 8%/20%, prohnutí pak 2,32%/20% či 1,16%/40%. Po dosažení maxim. tloušťky profilu často směřuje horní hrana prakticky přímkově k odtokové hraně. Různě modifikovaný profil Clark Y zatím nevymizel. V konstrukci se začínají prosazovat moderní materiály, obdobně jako u křídel. Hmotnost VOP se pohybuje v rozmezí 6,5 až 10 g (průměr činí 8,8 g).

SOP - svislá ocasní plocha: Konstruktoři umísťují SOP zásadně před VOP. Kdysi tak oblíbené umístění vespod se už dnes nepoužívá. SOP se zhotovuje z plné bal-



zy. Profilem je rovná deska. Tvar je lichoběžníkový.

Závěrem lze konstatovat, že modely jsou koncepčně řešeny velmi podobně. Proto i vzhled je velmi podobný a ve vzduchu jsou modely těžko rozeznatelné. Odlišení lze provést jen povrchovou úpravou. Vlastní konstrukční provedení by si vzhledem k používaným materiálům vyžadovalo sa-

mostatný článek. Samostatný článek by si zasloužil i popis zařízení „bunt“. Přestože se i tato kategorie stává stále více náročnou na stavbu, používané materiály a vybavení, lze se prosadit i s obyčejným „dřevákem“, jak to dokazuje např. pan Bezr z Junior klubu Hradec Králové. Chce to jen létat a létat.

M. Milta

Nákres: autor

MODELÁŘSKÉ MOTORY A JEJICH PROBLEMATIKA

(28)

(kapitola 28, 2. část)

MOTORY Z LODÍ

Třetím pozoruhodným případem havarovaných motorů je poškození dvou stejných lodních motorů - **OS MAX 40 V ABC** (viz obr. 1 a 2) o objemu válce 6,49 cm³ (výkon 1,3 kW při 22 000 ot/min). Cena tohoto motoru se pohybuje kolem 11 tisíc Kč (opět podle kurzu). Závada u obou motorů byla stejná, ohnutá ojnice s roztrženým spodním okem, po částečném zadření spodního pouzdra ojnice (obr. 3). O tom svědčí



Obr. 1

modrohnědá barva klikového čepu - viz obrázek 4.

Správný záběh obou motorů je zřejmý z lesklé vnější pracovní plochy pístů. K poškození ojnice došlo v modelu lodi po seřízení motoru, při startu na vodní hladině. Obdobná oprava není příliš složitá, ale pracná. Bylo nutno provést výpočet délky nepoškozené ojnice a zjistit mechanické vlastnosti původně použitého materiálu. Nakonec byly nové ojnice vyrobeny z legovaného, za studena taženého duralu. Spodní oko bylo opatřeno pouzdem z berylového bronzu, s náležitou vůlí a dvěma vrtanými mazacími otvory o průměru 1 mm.

Tolerance obou ok byly voleny tak, aby při zahřátí klikového čepu na provozní teplotu při maximálních otáčkách byla ve spodním ojničném ložisku vůle 0,01 až 0,02 mm, to zajišťuje proniknutí oleje z paliva oběma mazacími otvory. V této souvislosti musím opakovaně upozornit na skutečnost, že motory mající systém ABC na vložce a pístu se nemusejí zabíhat pro usazení pístu ve vložce válce, ale pro „sednutí“ obou ojničných pouzder. K tomu postačí zhruba 10 až 15 min. chodu motoru v 60 až

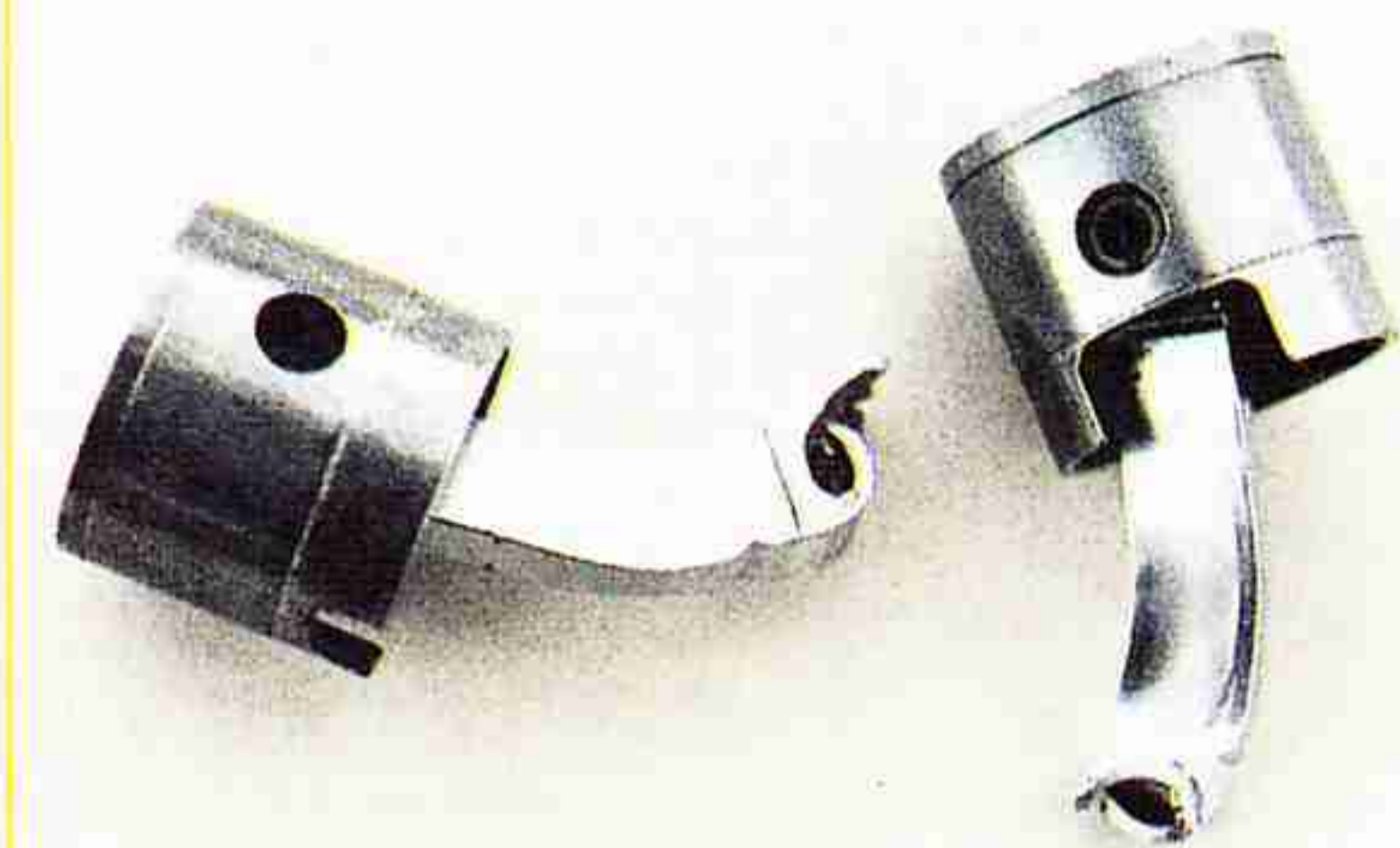
Obr. 2



75 % otáček. Rozhodující je druh použitého oleje v palivu. Buď se držíme přesně návodu od výrobce, nebo použijeme běžné palivo ve složení 20 % ricinového oleje a 80 % metanolu, tím se nedá nic zkazit. Když už byly motory rozebrány, podívejme se na jednotlivé díly a jejich konstrukční provedení.

Na klikové skříně je vidět tvar výfukového okna a kanálů na vložce válce (obr. 5), chlazení výfukových plynů je provedeno průtokem chladicí vody v nastavci výfuku (obr. 6). Vodní chlazení hlavy válce je provedeno pomocí dvou dílů. Spodní těsnicí spalovací prostor vložky válce je opatřen závitem pro

Obr. 3



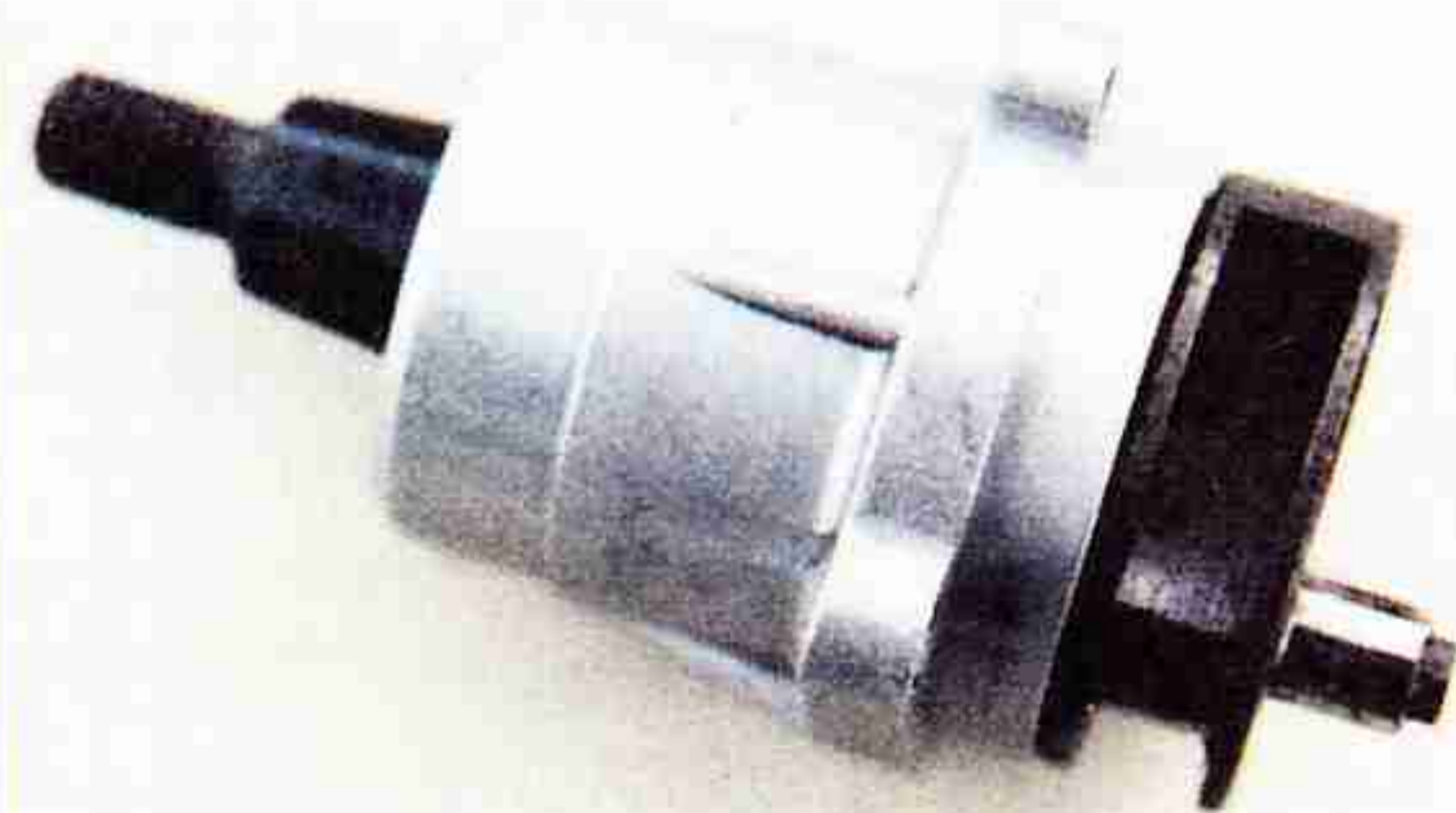
svíčku. Vrchní díl je opatřen kruhovým prostorem pro přívod chladicí vody, rozděleným přepážkou zajišťující obtékání studené vody, a po jejím oteplení výtok z prostoru (obr. 7).

Z mých osobních uvedených zkušeností vyplývá, že i dovážené motory lze nejen opravit, ale i případně vylepšit. Je to však nákladné a musí být k tomu náležité vybavení. Ceny oprav jsou závislé hlavně na cenách dovezených náhradních dílů.

V. Stejskal

Foto: autor

Obr. 4



Obr. 7



Obr. 5



Obr. 6



Graupner-Bodensee-Cup 1999 Německý modelářský klub z Markdorfu zve všechny zájemce na soutěž polomaket hydroplánů poháněných spalovacími motory a elektromotory, která bude pořádána **18. a 19. září 1999** v Hagnau na jezeře Constance v Německu. *INFO: Klaus Daiger, Höriweg 3, D-88690 Uhlidingen, Germany (tel.: 07556/1245).*

KRKONOŠSKÁ MODELÁŘSKÁ SHOW, 22. 8. 1999

Leteckomodelářský klub a ZO AVZO TSC ČR v Horní Branné pořádají již 8. ročník akce Krkonošská modelářská show. Všichni modeláři mohou současně strávit od 15. 8. po celý týden pěknou dovolenou přímo v areálu zákl. organizace - ZDARMA. Možnosti: létání na okolních svazích nebo na polním letišti, koupání, ubytování ve vlastních stanech, pohostinství přímo v areálu, prodejna potravin 100 m. *INFO (proti známce): Zdeněk Zemánek, 543 41 Lánov čp. 277.*

8. MODELÁŘSKÁ VÝSTAVA

8. MODELLBAU AUSSTELLUNG 8TH. MODELLER'S EXHIBITION

**MODEL
hobby 99**

**30.9.- 3.10.1999
PRAHA, PVA LETŇANY**

Osmý ročník největší české modelářské výstavy mění po třetí místo konání. Po Paláci u Hybemů a Veletržním Paláci to bude letos nový Pražský Veletržní Areál PVA Letňany. Nejen že je podstatně větší než výstaviště předchozí, ale poskytuje i nové možnosti. Létání a ježdění s modely v halách a venku, dobré spojení, bezproblémové parkování, 2 restaurace v areálu a řadu dalších služeb pro vystavovatele a pro návštěvníky. Líbily se vám uplynulé výstavy Model Hobby? Ten nadcházející by se vám měl líbit ještě víc.

Výhodné jsou letos i podmínky pro vystavovatele. Cena za pronájem výstavní plochy je nejnižší v historii výstavy Model Hobby: **1 700,-Kč/m²**

Do konce května je navíc možno využít slevu 10%, potom vychází pronájem na **1 530,-Kč/m²**

Pro malé firmy je tu cenově výhodná nabídka jednacího a předváděcího boxu za **6 800,-Kč**

V ceně boxu je zahrnuto vše, stavba i pronájem plochy, jsou to tedy celkové náklady za účast na Model Hobby '99!

Bližší informace a přihlášku získáte na adrese:

DART s.r.o., Na Pankráci 30, 140 00 Praha 4, tel. (02) 6121 5357, 6100 1150, 6100 1151, fax (02) 6121 5358, e-mail: jalovec@mbox.vol.cz

ROBBE

ROBI - obchodní zastoupení v ČR
vyžádejte si aktuální nabídku na adrese:

ROBBE - FUTABA
Na Kodymce 11
160 00 Praha 6
Tel./ Fax: 02/ 311 2487

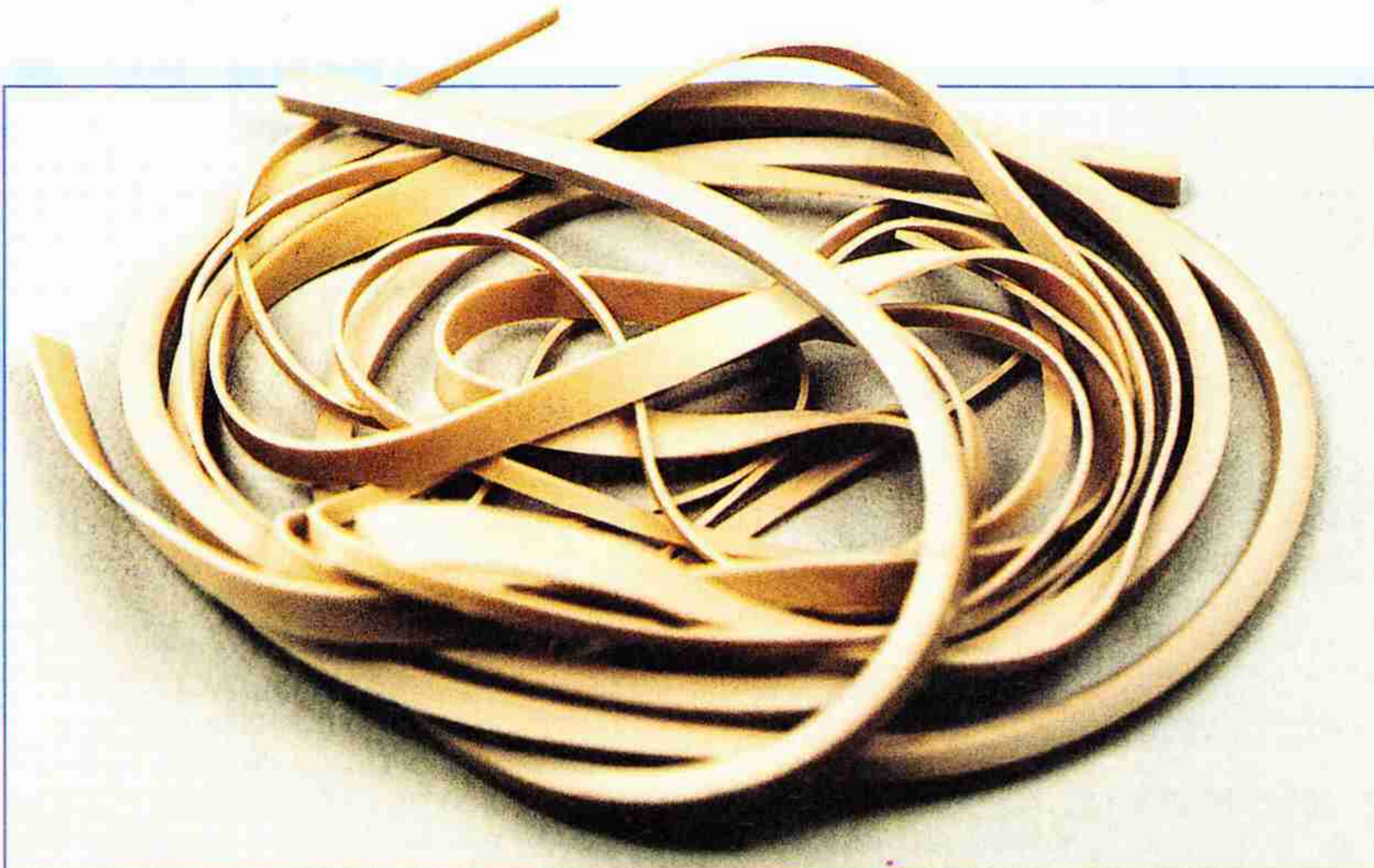
VÝZNAMNÁ NĚMECKÁ FIRMA OPĚT NA STRÁNKÁCH NAŠEHO ČASOPISU

GUMA UNISTRIP

Protože se poměrně mnoho let věnuji - mimo jiné - modelům letadel poháněných gumou, dostal jsem k otestování gumu Unistrip, kterou na modelářský trh dodává firma Josef Sladký a spol.

TEST byl proveden v dubnu 1999.

Guma: barva béžová, povrch hladký, páchne po pryži, je poměrně snadno náchylná k zachycování nečistot. Nominální rozměry gumy předané k testu: 2x1 mm, 3x1 mm, 5x1 mm, 6x1 mm. Podmínky: Teplota $t=24^{\circ}\text{C}$, relativní vlhkost 80 %, guma byla před natáčením mazaná ricinem.



TABULKA TESTŮ

normální rozměr v mm	hmotnost g/m	lineární průtažnost K_l	hystereze		obr. koef. *) K_{max}
			H_0 %	H_{30} %	
2 x 1	2,42	8,2	16	11	10,3
3 x 1	3,2	8,1	20	14	-
5 x 1	5,4	8,05	17	12	-
6 x 1	7,1	7,6	18	13	-

Testy lineární průtažnosti a zbytkové hystereze ukázaly, že nejlepší z dodaných vzorků je ten o rozměru 2x1 mm. Z této gumy byla udělána smyčka o nominální délce $L_n=220$ mm, a ta - po namazání - při natáčení postupně standardním způsobem zaběhnuta a stržena. Postupně byla smyčka natočena na 600, 800 a 1030 otáček (při posledním natočení praskla mimo uzel a její trvalá deformace byla přes 20 %). Již při druhém natáčení se při postupném zkracování vytvářely velké boční uzly. Při třetím natočení a postupném zkracování na délku L_n měly boční uzly velký rozměr, překračující 20 % původní délky smyčky. Závěr: Testovaná guma má poměrně velmi dobrý koeficient lineární průtažnosti (lepší než např. guma Pirelli v sedmdesátých letech). Ovšem hystereze (tj. závislost na předcházejících stavech) je velmi vysoká, což se také projevuje tvořením velkých bočních uzlů. Právě velká hystereze způsobuje, že energie vrácená roztáčením zkrouceného svazku je poměrně nízká.

*) Zkratka „obr. koef.“ označuje „Obrátkový koeficient - K_{max} “.

Obrátkový koeficient K_{max} je koeficient na mezi pevnosti (krutové průtažnosti) gumy. Ten se dá vypočítat ze známého vzorce pro výpočet maximálních otáček svazku, tj.

$$N = \frac{k \cdot L}{\sqrt{s}}$$

Obrátkový koeficient (po úpravě vzorce):

$$K_{max} = \frac{N_{max} \cdot \sqrt{s}}{L}$$

(N - obrátky natočené do svazku; L - délka svazku v mm; s - průřez svazku v mm^2 , nebo lépe hmotnost svazku v gramech na 1 m délky.) V případě testované gumy si můžeme do vzorce

$$K_{max} = \frac{N_{max} \cdot \sqrt{s}}{L}$$

dosadit tyto hodnoty:

$$K_{max} = \frac{1030 \cdot \sqrt{2 \cdot 2,42}}{220} = 10,3$$

MOŽNOSTI POUŽITÍ: **1)** Tuto gumu, zvláště pak větší průřezy (4x4 a 6x6) lze použít pro gumicuky - např. RC větronů, případně i pro velké kluzáky v aeroklubech. **2)** Lze ji použít i pro různé vázací účely, např. křidel, protože v uzlu nepraská. **3)** Využití jako „motor“ pro gumou poháněné modely bude dost omezené, protože na soutěžní létání je guma naprosto nevhodná. Lze ji případně použít jako motor pro školní modely. Modelář (výrobce) však musí zvážit, zda celkem nepatrná úspora nákladů na gumě se vyplatí ve vazbě na výrazné snížení letových výkonů modelu. Při porovnání s tím co je v této oblasti u nás na trhu, je guma Unistrip mnohem lepší než před časem prodávaná rakouská růžová guma, je také lepší než naše bílá guma a guma Hongkong. Ovšem je mnohem horší než guma FAI TAN II a dokonce i než TAN I. Svou kvalitou se blíží gumě Filatt. Výrobce doporučená cena (1140 až 1999 Kč za 1 kg, dle průřezu) je vzhledem k možnostem použití poměrně vysoká.

PRAKTICKÁ ZKUŠENOST: **1)** Guma Unistrip má poněkud odlišnou technologii vulkanizace, tím se stává, že poněkud silněji páchne a více lepí. Pach i lepivost lze odstranit vypráním gumy v šamponu. **2)** Svazek z této gumy by měl mít o cca 20 % větší průřez než z gumy FAI TAN II. Svazky není dobré dělat delší než je délka závěsu. Jinak boční uzly budou při natáčení nepříjemně velké a nemusí projít otvorem pro hlavici!

Ing. L. Koutný
Foto: VS



„Čerstvý padesátník“ **Vladimír Kostečka**, člen LMK Kamenné Žehrovice si už před lety, kdy ještě byly u nás v módě „sifoňáky“ postavil na poslední „Memoriál J. Smoly“ model Antoniette se vši parádou (létal kolem 80 s). Nyní jej postavil znovu - trochu větší - s elektropohonem Speed 400 (rádio Jeti, Graupnerova miniserva C 241).

-CR-

Transportní letoun VM-T Atlant



201 M na letišti Domodědovo (červenec 1967).

Vladimír Michajlovič Mjasiščev (1902 - 1978) zastával v sovětském leteckém průmyslu různé funkce, několikrát byl jmenován také hlavním konstruktérem. Pro počátek historie popisovaného letounu je důležitý rok 1951, kdy se Mjasiščev stal vedoucím nového konstrukčního kolektivu, který dostal za úkol vyvinout těžký strategický bombardér s proudovými motory. Práce probíhaly rychle, prototyp vzlétl už 20. ledna 1953. Mohutný čtyřmotorový stroj s délkou i rozpětím okolo 50 m zapůsobil při prvním veřejném předvedení impozantním dojmem. Bylo to 1. května 1954, kdy za doprovodu čtveřice letounů MiG-17 přeletěl při přehlídce nad Rudým náměstím. Dostal název „Molot“ (kladivo), v kódu NATO mu přidělili označení „Bison“. Letoun původně určený jako bombardér byl později využíván také pro námořní průzkum a jako létající cisterna pro vzdušné tankování paliva. Vyráběl se v několika verzích označovaných M4, 201M, 3M a 103M. Verze 201M a 103M vytvořily v roce 1959 řadu světových rekordů v dostup (15 317 m s nákladem 10 t, 13 121 m s nákladem 27 t). Jeden ze strojů typu 201M s číslem 49 byl staticky vystaven na letišti Domodědovo u Moskvy při leteckém dni 9. července 1967.

Molot má štíhlý dlouhý trup kruhového průřezu, 4 motory jsou umístěny po dvou vedle sebe v kořeni křídla, které má u trupu tlustý profil (obdobné řešení je u britských letounů „V“ z té doby). Motory byly původně typu Mikulin AM-3M (tah 85,3 kN), později Solovjev D-15 (127,4 kN). Letoun je vybaven tandémovým podvozkem - dvě hlavní podvozkové nohy (každá má dvě dvojice kol) se zatahují do trupu, dvojité vyrovnávací kola do vřetenovitých těles na koncích křídla. Štíhlé šípové křídlo s negativním vzepětím má lomenou náběžnou hranu, na každé polovině je aerodynamický plůtek. Ocasní plochy jsou šípové (prototyp měl VOP přísmou), rozpětí VOP je asi 15 m, v kořeni SOP je zadní stříliště. Počet střílišť se u jednotlivých verzí liší, většinou jsou 3 (zadní a po jednom na horní i dolní straně trupu před

křídlem), starší verze měly mít střílišť 5, v každém 2 kanony NR-23. V muzeu Monino je vystaven letoun označený 3M, u kterého jsou uvedeny tyto údaje: posádka 6 členů; maximální rychlost 1065 km/h; dostup 13 600 m; dolet 11 250 km; vzletová hmotnost 155 t. Rozměry uváděné v literatuře jsou: rozpětí 50,48 m, délka 47,20 m.

V roce 1974 byly v SSSR ukončeny do té doby neúspěšné zkoušky „měsíční“ rakety N-1 a o dva roky později se začal připravovat kosmický program Eněrgija-Buran. Bylo nutné vyřešit problém přepravy rozměrných dílů nosné rakety i samotného raketoplánu na velké vzdálenosti mezi výrobními závody a kosmodromem. Obří transportní letoun An-225 byl ještě v nedohlednu (vzlétl až 21. 12. 1988), práce na projektu An-124 teprve začínaly a „Ruslan“ byl jako vhodný kandidát stejně vyloučen. Nakonec zvítězilo v dané době nejprůmyslnější řešení navržené Mjasiščevem - využít upravený letoun 3M, který svoji dostatečně velkou nosnost prokázal už při rekordních letech. Dalším důvodem byla jeho aerodynamická čistota, která snesla i zhoršení vzniklé přidáním nákladu na hřbet letounu a také tandémový podvozek zajišťující stabilitu na zemi i při bočním větru. Byl odmítnut návrh vybudovat nadstavbu trupu po vzoru amerických Guppy, konstruktéři zvolili umístění speciálního kontejneru s nákladem nebo celého raketoplánu nad trup letounu.



VM-T Atlant s nástavcem pro vzdušné tankování a jeho šestičlenná posádka.

Koncem roku 1978 (Mjasiščev krátce před tím 14. 10. zemřel) převzal výrobní závod dva stroje 3M (v kódu NATO „Bison C“). Byly vyrobeny v šedesátém roce, kdy výroba „Molotů“ končila ve prospěch Tu-95. Přestavba začala v roce 1979 po obdržení výrobní dokumentace. Každý z obou letounů dostal novou před, zadní část trupu byla prodloužena a zvednuta nahoru, nové jsou ocasní plochy. Přímá VOP má výrazné lomení do V a nese na koncích dvě mohutné SOP.



VM-T Atlant s nákladním kontejnerem (srpen 1989, Tušino).

Zesílené a prodloužené je křídlo, na každé polovině přibyl druhý aerodynamický plůtek. Nové motory jsou typu Kolesov VD-7 MD o tahu 105,4 kN. Na speciální vzpěry lze nad trup letounu umístit tři druhy kontejnerů s nákladem do hmotnosti 50 t o průměru 8 m nebo raketoplán „Buran“ s odmontovanou směrovkou a přidaným aerodynamickým zakončením trupu. Mimořádnou pozornost museli konstruktéři věnovat stabilitě letounu s nákladem - vytvořili automatický systém zajištění stability nezávisle na činnosti osádky spojený s vyvažováním kontejneru stlačeným vzduchem. Byl zmodernizován a posílen systém řízení letounu a musel být zesílen i podvozek. Nový letoun dostal označení VM-T (Vladimír Mjasiščev-Transportnyj) a později i jméno „Atlant“ (tj. obr. Atlas).

Zkušební lety byly zahájeny 29. dubna 1981 a vedl je plukovník inženýr Anatolij Kučerenko, zkušební letec s velkými zkušenostmi s řízením těžkých letounů. Pilotoval mimo jiné i speciální Tu-95K při vynášení pokusného raketoplánu Mikojanovy konstrukce. 6. ledna 1982 vzlétl „Atlant“ s nákladem. Nejprve to byla vodíková nádrž rakety „Eněrgija“, od března 1983 pak létal i s raketoplánem „Buran“. Trasa Moskva - Kujbyšev - Bajkonur se stala pro A. Kučerenka obvyklou. Vyskytly se však i dramatické momenty - např. 23. března 1988, kdy začal hořet levý vnější motor a krátce před přistáním vysadil i zbývající motor na levé straně. Přesto se Kučerenkovi podařilo úspěšně přistát a zachránit lidské životy i raketoplán. Oba „Atlanty“ pokračovaly v činnosti i po zavedení typu An-225 a vykonaly asi 200 letů. Jeden z nich se představil na veřejnosti v srpnu 1989 při leteckém dni v Tušinu, kdy několikrát proletěl nad letištem s kontejnerem na zádech. Staticky byl pak vystaven na aerosalónu v Žukovském u Moskvy v létě 1992.

Oba postavené stroje létají v barvách Aeroflotu (stříbrná s bílou přídí a horní polovinou trupu, středem trupu procházejí dva modré pruhy různé šířky). Poznávací značky RF (původně SSSR) 01501 a 01502 jsou dole na směrovkách, na spodku přední části trupu je z obou stran nápis Aeroflot nebo Atlant (vše azbukou).

Základní technické údaje

Rozpětí 53,16 m; délka 51,20 m; výška (stojící letoun bez nákladu) 10,60 m; nosná plocha 351,78 m²; rozchod vyrovnávacích kol 52,34 m; hmotnost letounu: 138 000 kg; hmotnost nákladu 50 000 kg; maximální cestovní rychlost ve výšce 6000 až 8000 m je 500 až 600 km/h; dolet s nákladem 1500 km.

Ing. J. Moravec

Výkres a foto: autor a archiv autora

Prameny:

Aviacija i kosmonavtika 11/1990

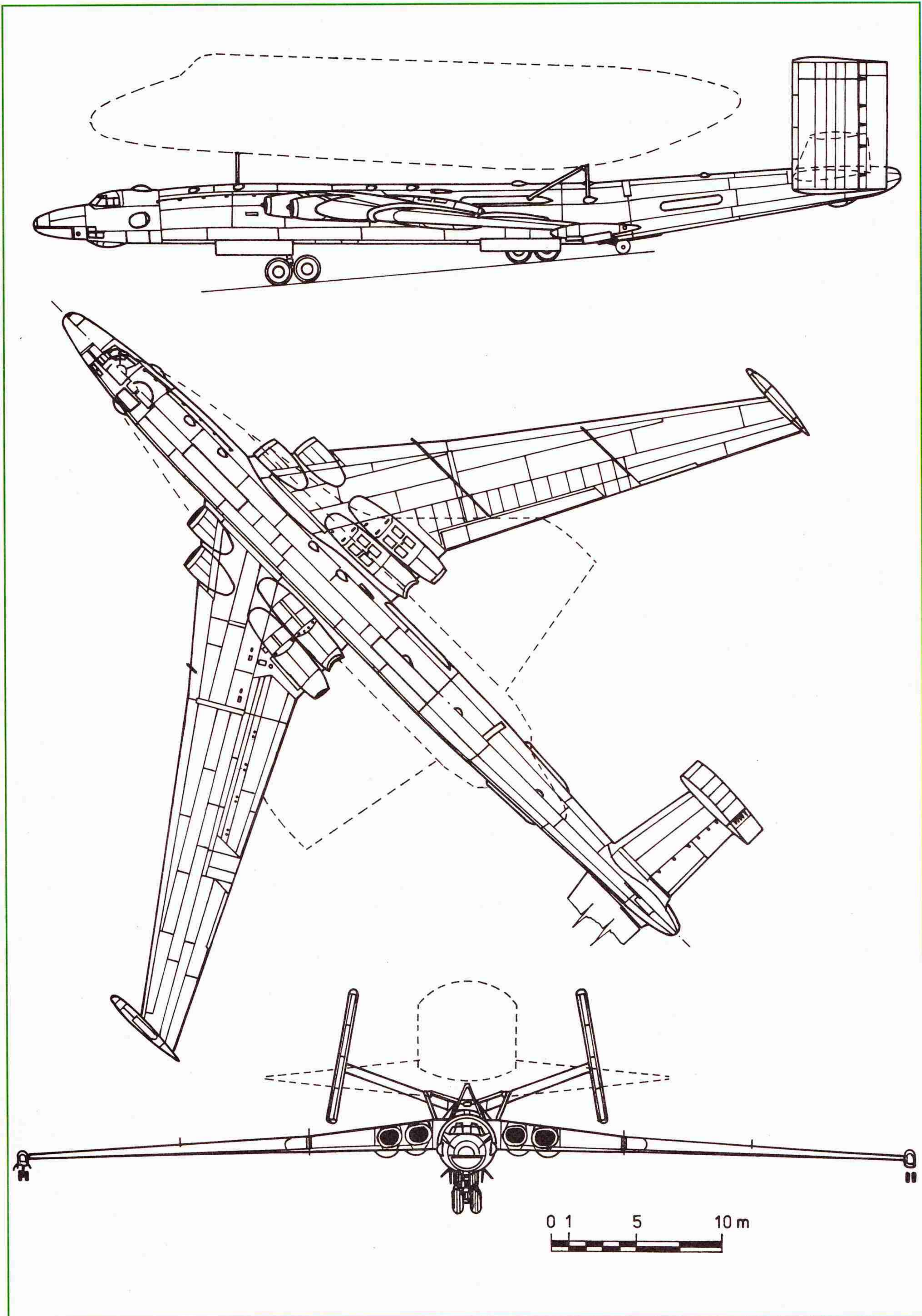
Jane's All the World's Aircraft 1995-6

Krylja rodiny 4/1990

Letectví a kosmonautika 15/1993



Šest členů posádky před svým „Molotem“.





Gôtovaný - 3. ročník stretnutia obrích modelov

Maketa čs. historického větroně Z-24 „Krajánek“ (r. 1945). RC model v mierke 1:3,3 (rozpätie 3800 mm; hmotnosť 4,9 kg; súprava Futaba FC-28) postavil Edvard Kubica z LMK Žilina.



Ako v minulých rokoch, tak aj tohoto roku usporiadal LMK-PKA Liptovský Mikuláš v Gôtovanoch - v poslednom májovom víkende - ďalší ročník „Stretnutia priaznivcov obrích modelov lietadiel“. Počet aktívnych účastníkov opäť narástol. Spolu sa zúčastnilo 43 modelárov. Z tohoto počtu bolo 6 vrtuľníkov, ostatné boli lietadlá. Na tomto mieste musím apelovať na modelárov, aby prihlášky na takéto akcie zasielali včas, pretože prezentáciou až na letisku značne komplikujú organizátorom život.

Prví účastníci začali prichádzať už v piatok popoludní a nad letiskom sa objavili prvé modely. Počasie podujatiu prialo, bolo pekne, slnečno a vial mierny

vietor priamo v smere dráhy. Prvý krát sme privítali aj zahraničných účastníkov. Jaroslav Štroch priviezol peknú maketu Dewoitine D-510. Divákov, ktorých sa zišlo na nedeľný hlavný program okolo 2000, zaujali viaceré modely. Spomedzi všetkých modelov vynikal, najmä svojou veľkosťou, model PO-2 Kukuruzník domáceho M. Vlhu. Model s rozpätím takmer 5 metrov pôsobí impozantným dojmom ako na zemi (pozri snímok na štvrtej strane obálky), tak aj za letu.

Obloha nad Gôtovanmi bola stále plná lietadiel a stále bolo na čo pozerať. Veľmi pekné a realistické lety predviedol p. Komárnický z Kežmarku s maketou Jak-12A, ktorý predviedol aj výsadok

parašutistu. Veľmi pekné modely a tiež aj lety plné akrobacie predviedli p. Ružička z Trnavy s modelom Dalotel a p. Habdák z Trenčína s modelom Wigans. Divácky atraktívne bolo vystúpenie p. Šmidoviča z Trnavy, ktorý so svojím RC vrtuľníkom predviedol akrobatickú zostavu a iné, pre laika nepochopiteľné obraty. Veľmi pôsobivý bol aerovlek dvojice Kurjan (Helio Courier) a Šustek (Fox). V krátkych prestávkach medzi letmi predviedol na trávnej ploche p. Ján Miškovič svoju RC buggy. Veľmi elegantné vystúpenie Dušana Majerníka priblížilo divákovi akrobatickú zostavu F3A. Takto by bolo možné pokračovať ďalej, pretože pekných a zaujímavých vystúpení bolo veľa. Ako „Naj“ model bol porotou ocenený Kukuruzník domáceho Michala Vlhu, za najelegantnejší pohyb vzduchom si odniesol ocenenie Wigans p. Habdáka z Trenčína. Celé podujatie sa nieslo v priateľskej nálade a predpokladáme, že sa všetkým účastníkom, aj vďaka počasiu, v Gôtovanoch páčilo. (V priebehu sobotňajšieho popoludnia musel zo „Stretnutia“ odísť na nutnú operáciu Igor Naňo. Želáme mu skoré uzdravenie a skorý návrat medzi modelárov.) Ďalší ročník sa uskutoční v tradičnom termíne (posledný májový víkend) roku 2000.

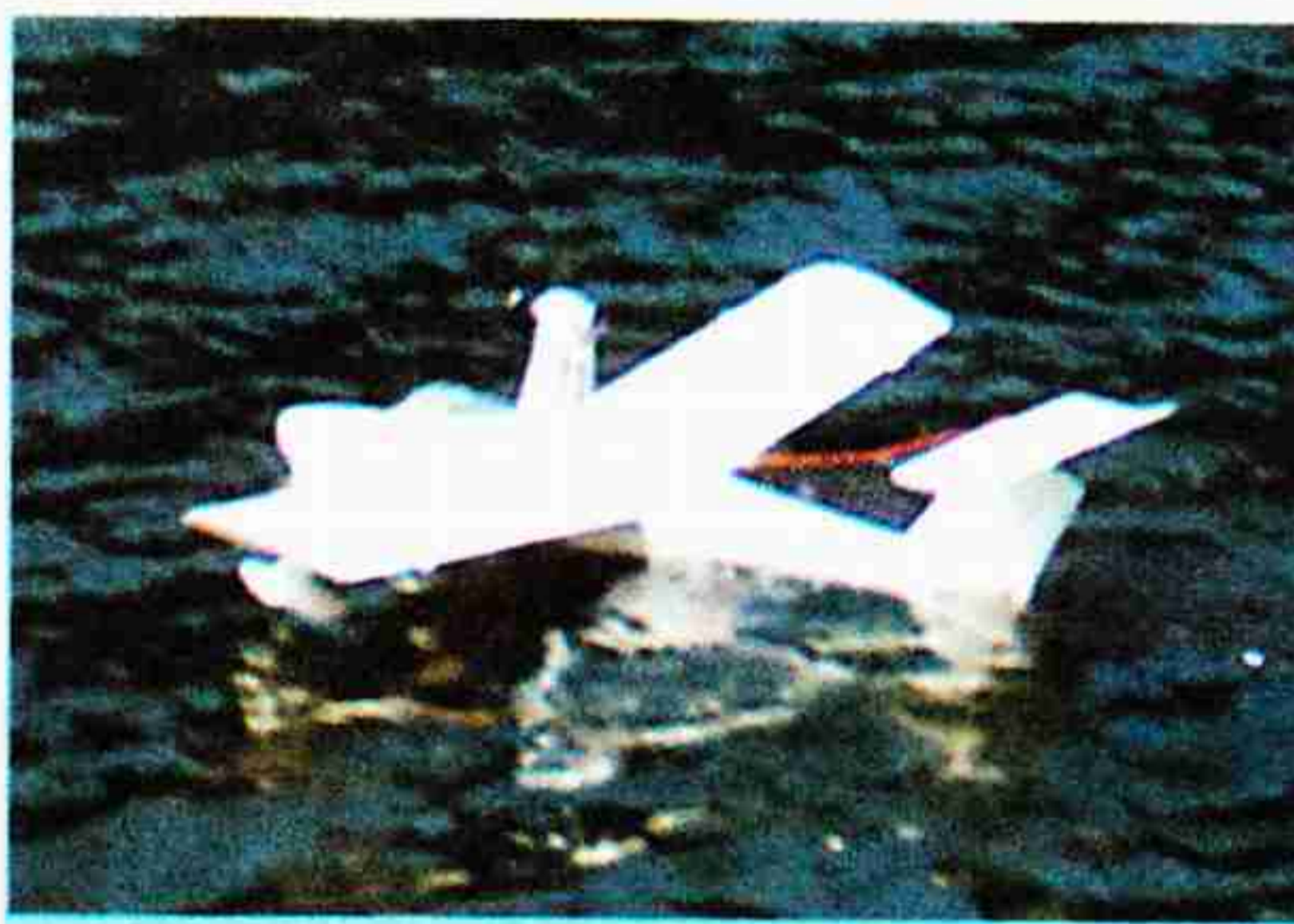
Ing. J. Procházka, LMK-PKA Liptovský Mikuláš

Foto: J. Miškovič

Hydroplány na Vltavě



Ke startu se připravuje T. Fiala se svou polomaketou PBY-6A Catalina.



Startuje hydroplán Donald 4 L. Nádeníka z pořadatelského klubu.

Modelářský klub „HVP modell klub Lipence“ uspořádal (5. 6.) další soutěž elektrohydroplánů ve Skochovicích na Vltavě. Počasí je letos sice dost proměnlivé, ale v sobotu byly Skochovice zality sluncem. Bohužel nad řekou byl poměrně silný nárazový vítr, který působil mnoha soutěžícím potíže při startu, letu i přistání. Nejhůře dopadl (doslova) model Flunder 550 ing. Evžena Brunnera z Brna, jehož hydroplán vítr srazil k zemi. Konstrukční model starý asi 10 let je poháněn elektromotorem s rotorem Mabuchi 550 (baterie 8 článků Sanyo 1000 mAh). Soutěž, které se zúčastnilo

celkem 12 modelářů, vyhrál Juraj Hojovec z Prahy s oblíbeným hydroplánem Donald 4, a nebýt jeho, bylo by umístění na prvních třech místech stejné jako v loňském roce. Loňský vítěz Tomáš Fiala z pořadatelského klubu byl druhý (PBY-6A Catalina), třetí skončil Jaroslav Kroufek ze Slaného (Cessna) a čtvrtý Ladislav Nádeník z domácího klubu (Donald 4). Při loňské soutěži byly nejvíce zastoupeny polomaketky dvoumotoráky Catalina, letos dala většina soutěžících přednost modelu Donald 4, který



Model Flunder 550 „přistál“ poněkud tvrdším způsobem do stínu keřů v jedné z okolních zahrádek.

má motor umístěn na pylonu nad křídlem. Výsledky se sice vyhlášovaly, ale především šlo o přátelské polétání. Současně přináším informaci o připravované soutěži obřích modelů.

L. Putz

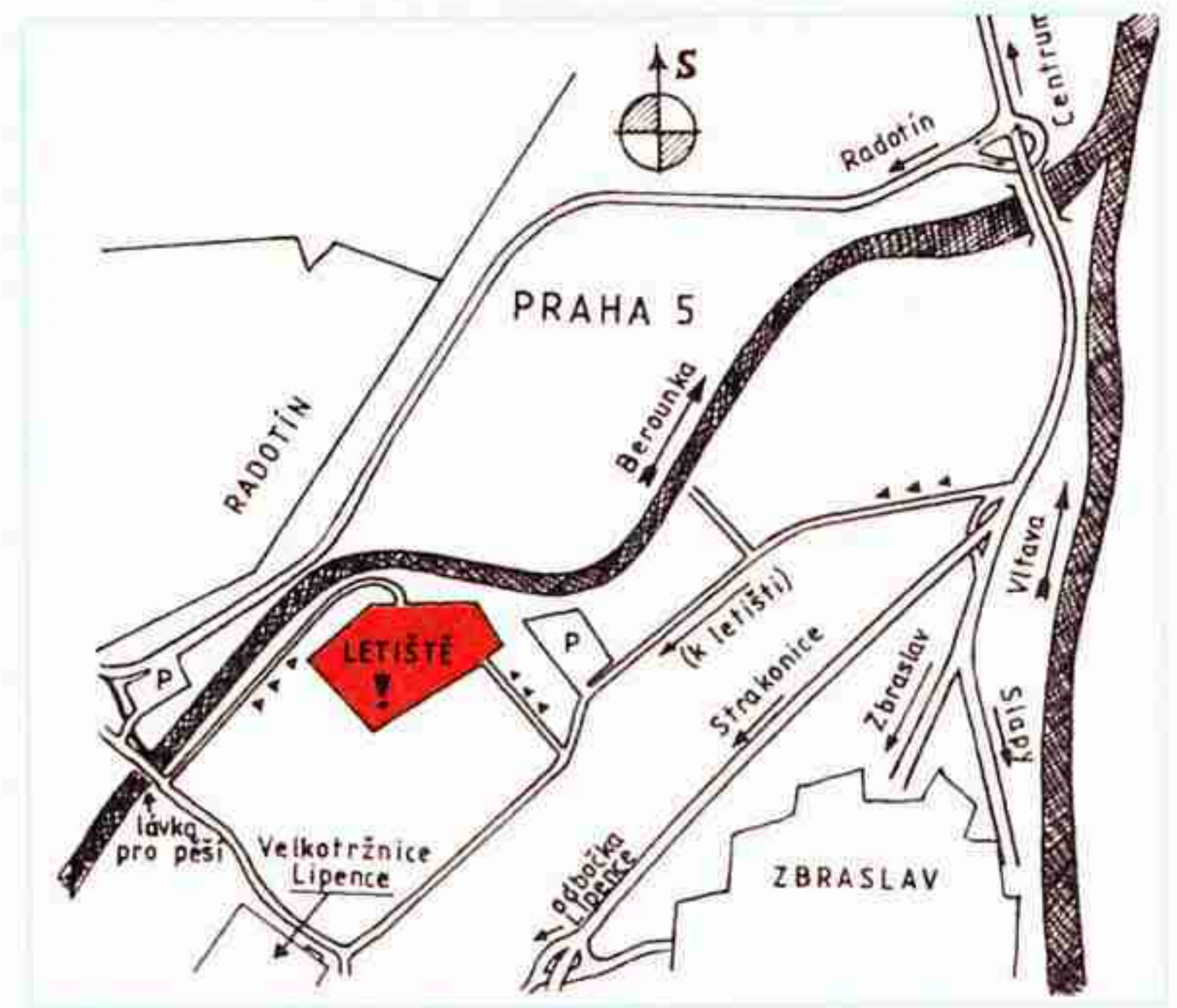
Foto: autor

LIPENECKÝ OBR

Ve dnech **11. a 12. září 1999** bude v Praze 5-Lipencích uspořádán na modelářském letišti klubu HVP Lipence mítink s názvem „Lipenecký obr“. (Letiště: celková plocha 60 000 m², dvě dráhy

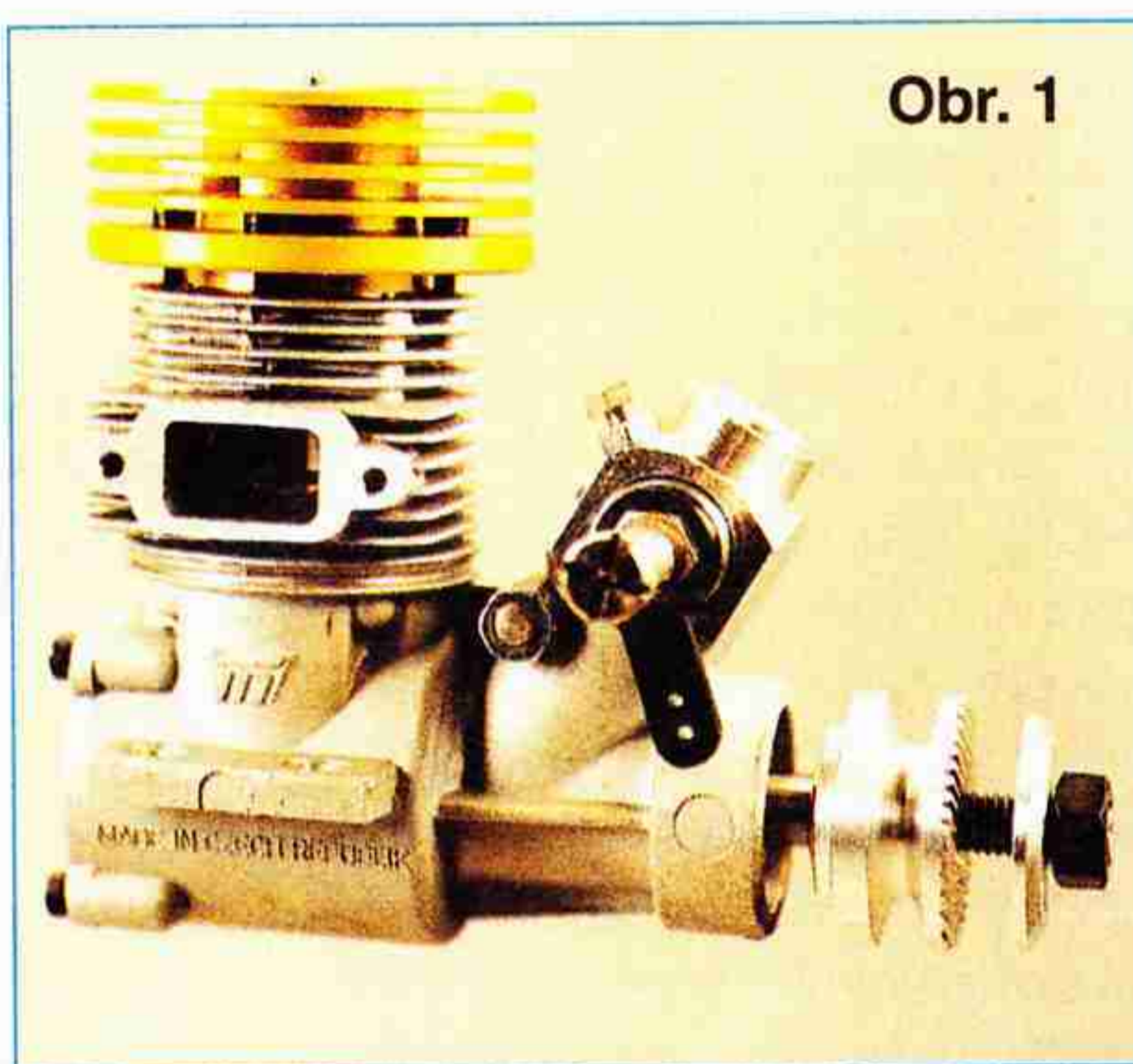
s travnatým povrchem, příjezd - viz mapka.) Jak už název napovídá, měli by se této akce zúčastnit modeláři s modely letadel větších a velkých rozměrů, případně s modely zvláštními, ať už provedením, vzhledem nebo pohonem. Pokud máte zájem o účast kontaktujte nás - můžete přijít létat nebo se jen dívat. Přislíbena je také účast letadel typu „Ultralight“ a přelet vrtulníků MV.

INFO: Tomáš Fiala, U Národní galerie 477, 156 00 Praha 5-Zbraslav, tel.: 02/579 213 42.



představujeme

Motor 4,2 cm³ - RC - novinka z MVVS



Obr. 1

Žhavou novinkou brněnského výrobce lze nazvat motor, který svým objemem válce doplnil řadu dosud vyráběných motorů. Všichni, kteří mají v oblibě motory MVVS, si jistě kladou otázku proč tato kubatura, když byl před časem uveden na trh motor 4,6 cm³. Motor - typové označení 3248 - (viz obr. 1) má základní rozměry uvedeny na nákresu. Konstrukčně byl zpracován a vyroben pro kategorii RC Combat, oblíbenou v USA. Z této série - určené převážně pro zámoří - bylo ponecháno několik desítek kusů pro tuzemský trh.

Představme si podrobněji tuto motorářskou specialitu.

Základní technická data:

vrtání17,3 mm
 zdvih18 mm
 objem válce4,23 cm³
 ot/min17 000
 výkon0,7 kW
 hmotnost298 g

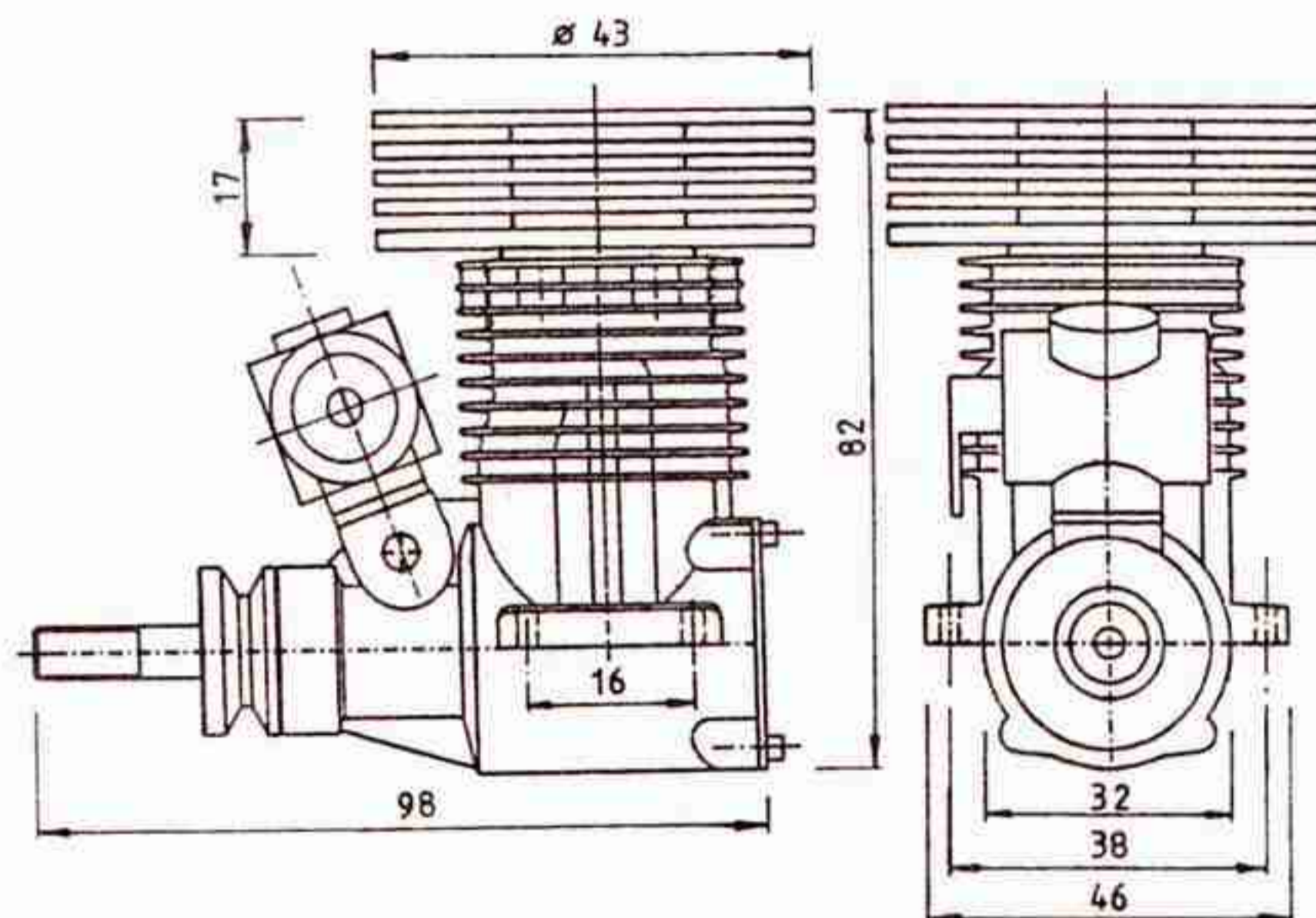
Časování:

výfuk158 °
 přefuk122 °
 sání otvírá45 ° (po DÚ)
 sání zavírá45 ° (po HÚ)

TECHNICKÝ POPIS

Jde o svislý jednoválec chlazený vzduchem. Horizontálně je dělený na klikovou skříň a válec, které jsou vzájemně spojeny čtyřmi šrouby v jeden celek. Kliková skříň je uzavřena přišroubovaným víkem. Pro vy-

plachování je použito systému Schnürle se třemi přefukovými a jedním mohutným výfukovým kanálem. Při konstrukčním řešení této novinky byly použity hlavní díly (kliková skříň, válec a zadní víko skříně) z motoru 3,5 cm³, který vznikl v MVVS v roce 1981 a byl po po 10 letech modifikován. To jenom potvrzuje skutečnost, že odlitky těchto motorů jsou vyráběny z kvalitní lehké slitiny, dávající motorům náležitou pevnost při mechanickém namáhání. Sání palivové směsi je provedeno zepředu shora přes valivě uloženou klikovou hřídel. Součástí výbavy je vylepšený dvoujehlový RC karburátor MVVS, jehož nová, krátká, jemně vroubkovaná jehla, je polohována tvarovým jazýčkovým perem z ušlechtilé oceli. Provedení je vidět při pohledu na motor ze-



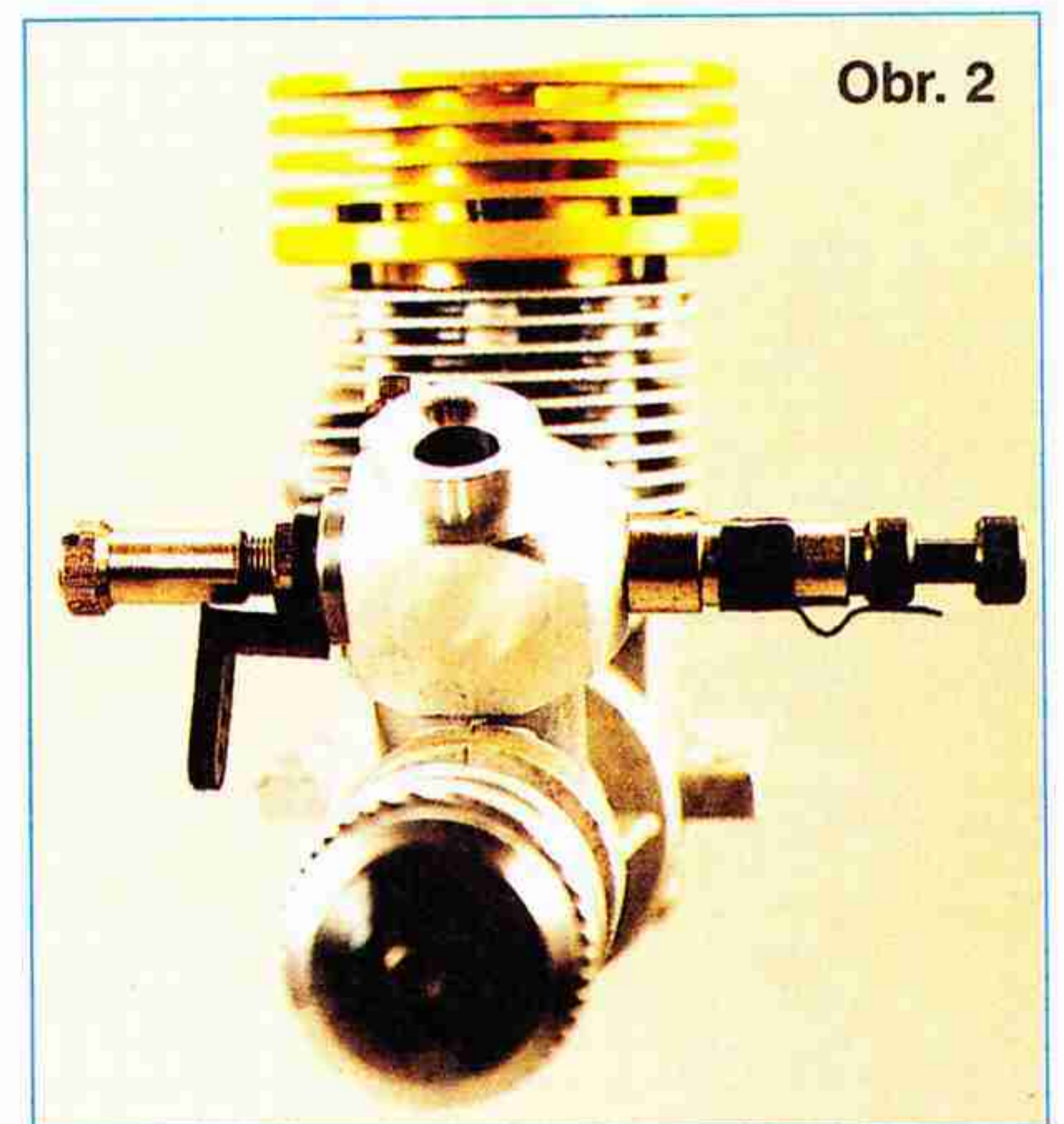
předu (obr. 2). Před uvedením motoru do provozu lze otočit válec s vložkou vlevo, vpravo nebo vzad. Provedení jednotlivých dílů je na dalším snímku (obr. 3).

Kliková skříň, přesně tlakově odlitá z lehké slitiny, je opatřena dvěma obrobenými přírubami. Vrchní kruhová je určena pro osazení válce, který se upevňuje čtyřmi svorníky do závitů v nálitcích pod přírubou. Zadní příruba je čtyřhranná. Slouží pro upevnění víka na klikovou skříň pomocí čtyř šroubů. Pro valivé uložení klikové hřídele slouží přední část skříně. Je vyztužena na třech žebry, které spojují nálitky pro uložení předního valivého ložiska se stěnou skříně. Nálitky pro RC karburátor je spojen s přední částí skříně vyztužným žebrem. Tím je zajištěna tuhost přední části skříně sloužící pro valivé uložení klikové hří-

dele. Ve skříni jsou předlity čtyři přefukové kanály mající stejný rozměr. Vnitřní válcové plochy jsou obrobeny na požadovanou rozměrovou a geometrickou přesnost. Válcová plocha tvořící kluzné pouzdro pro klikovou hřídel je 2 mm před předním koncem opatřena labyrintem propojeným drážkou se sacím otvorem. Tím je umožněno odsávání protlačeného paliva zpět do sacího otvoru ve skříni.

Motor se upevňuje k loži dvěma patkami tvořícími součást odlitku spodní části skříně (dosedací plochy obrobeny frézováním). V každé patce jsou dva upevňovací otvory o průměru 3,2 mm pro montáž do modelu.

Válec je odlit stejným způsobem jako kliková skříň. Na vyztuženém plášti jsou předlita chladicí žebra a nálitky pro průchod montážních svorníků k upevňovacím závitům na klikové skříni. Pod horní přírubou jsou čtyři nálitky se závity pro upevnění hlavy válce. Ve spodní části je soustružením vytvořena dosedací plocha sloužící k osazení válce na klikovou skříň. Ve spodní části stěny válce jsou předlity tři vrchní části přefukových kanálů z nichž dva protilehlé mají stejný průřez a třetí je menší. Průřez kanálů je volen tak, aby umožnil průtok optimálního množství přefukované směsi do válce. Pro výfuk je určen náletek opatřený chladicími žebry s předlitým čtyř-



Obr. 2



Obr. 4

hranným otvorem pro odchod spalin ze spalovacího prostoru. Velmi přesně obrobena vnitřní válcová plocha slouží k osazení vložky válce jejíž svíslá poloha je polohována dosednutím příruby vložky na osazení válce.

Zadní víko z vnější strany odlehčené je přesně odlito z lehké slitiny. V přírubě shodné s přírubou klikové skříně jsou čtyři otvory pro šrouby imbus M3 k montáži na skříně.

Hlava válce kruhového tvaru je vyrobena třískovým obráběním z tažené slitiny. Má žlutou galvanickou povrchovou úpravu. Zvětšený průměr a výška zajišťují dostatečné chlazení v případě, že motor je zcela kapotován. Je opatřena pěti soustřednými chladicími žebry. Vrchní plocha je hladká. V ose hlavy je kruhový otvor pro vložení osazené části vložky hlavy válce s našroubovanou žhavicí svíčkou (ta je zcela zapuštěná). Hlava je k válci připevňována čtyřmi šrouby imbus.

Vložka hlavy válce je vysoustružená z taženého duralu. Má širokou těsnicí přírubu. Ve válcové části uzavírající spalovací prostor vložky válce je vytvořen rotační spalovací prostor v jehož ose je vyříznut jemný závit 1/4" pro montáž žhavicí svíčky.

Vložka válce válcového tvaru je vyrobena z mosazi. Na jedné straně je opatřena těsnicí přírubou, která zajišťuje její svíslou polohu ve válci. Má vyfrézovaná tři přefuková a jedno zvětšené výfukové okno (obr. 4). Její vnitřní pracovní plocha je opatřena galvanickým povlakem z tvrdého chromu pro soustavu ABC a její dokončení je provedeno honováním.

Píst je přesným tlakovým odlehčeným odlitkem, vyrobeným z lehké, křemíkem lego-

vané slitiny (18 %). Má ploché dno a vnitřní tvarované nálitky s otvory pro uložení pístního čepu. Oba otvory jsou opatřeny drážkou pro vložení drátěné pojistky proti jeho osovému posunutí. Průměr vnějšího pláště pístu je zmenšen o 0,01 mm v délce 2 mm. Tím je zajištěno dokonalé mazání vnitřní plochy vložky válce a vnější plochy pístu při jeho pracovním pohybu. Část válcové plochy je opatřena částečným kruhovým vybráním pro průchod ramena klikové hřídele při spodní úvratí pístu (taktéž obr. 4).

Ojnice, mírně hranatého kónického tvaru, je vyrobena z tažené lehké legované slitiny. Obě oka jsou opatřena vrtanými mazacími otvory, spodní je osazeno pouzdem z kvalitního bronzu.

Kliková hřídel vyrobená z jednoho kusu, je povrchově kalená a funkční plochy jsou broušeny. Její rameno je odlehčeno dvojitým kruhovým zafrézováním. Čep není odlehčen vrtáním, protože zadní část kliky je odlehčena frézováním. Přední válcová část určená pro kluzné a valivé uložení je stupňovitě osazena. V rozšířené válcové části je tvarový sací otvor. Přední část je opatřena závitěm M7x1 mm pro upnutí vrtule maticí.

Ložiska pro valivé uložení klikové hřídele jsou dvě. Větší (rozměr 12x24 mm) je osazeno uvnitř klikové skříně, menší (7x19 mm), oboustranně uzavřené, je osazeno v předním nálitku klikové skříně. Obě mají ocelovou klec a třídu přesnosti C3.

Pístní čep je vyroben z legované oceli. Je dutý, kalený, broušený a jednostranně uzavřený. Povrch je chromován a dokončen lapováním.

Unášeč vrtule je dodán v obvyklém provedení pro motory MVVS, tj. vysoustružen z lehké slitiny s částečným kruhovým odlehčením. Plocha pro upnutí vrtule je rýhována. Na přední válcovou část klikové hřídele se upevňuje přes rozříznutý mosazný kužel.

Těsnění jsou dvě. První (z těsnicího papíru) je umístěno mezi přírubu víka a skříně. Druhé, z hliníkové fólie, je vloženo mezi přírubu vložky a hlavy válce. Změnou jeho tloušťky lze změnit kompresní poměr.

RC karburátor je dvoujehlový, sériově vyráběný v MVVS. Má zkrácenu hlavní pali-

vovou jehlu, brzděnou jazýčkem nové tvarové navléknuté pružiny. Je dobře seřiditelný při dodržení základních rad uvedených v návodu.

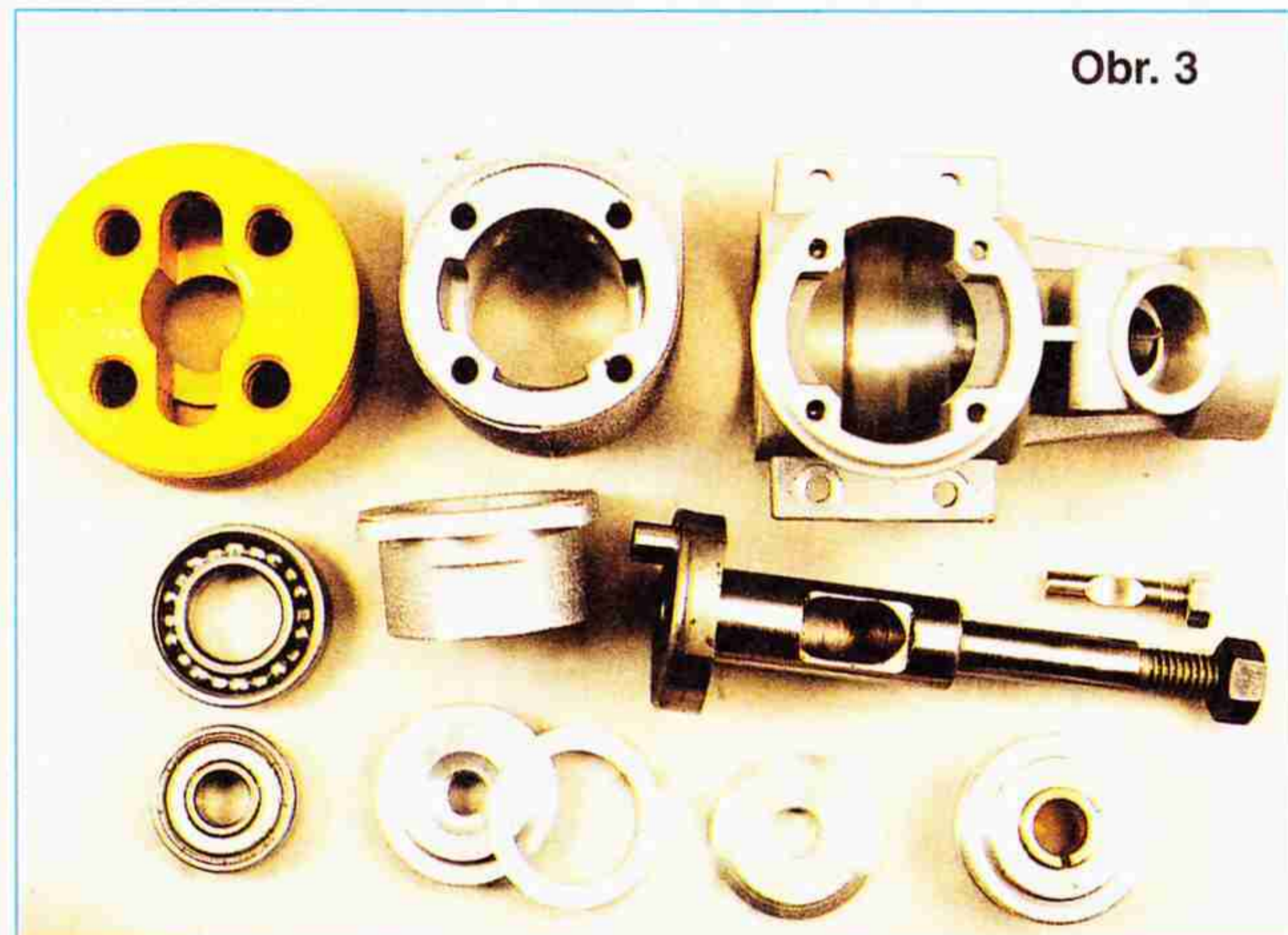
Žhavicí svíčka typu Novarossi C5S je dodávána výrobcem jako součást motoru. Uvedený typ vyniká spolehlivostí a dlouhou životností. (Svíčka vydržela po celou dobu testu beze změn.)

Tlumiče výfuku lze přikoupit jako zvláštní příslušenství. Výrobce má k dispozici celkem tři druhy tlumičů, které se vzájemně liší způsobem použití. Především jde o známý stranový expační typ 3235 S, dále nový dvoukomorový typ 3235 A a typ 3243. Pro provedení motoru s výfukem vzad je určen typ 3244 R (typy 3235 A a S jsou na obrázku 5).

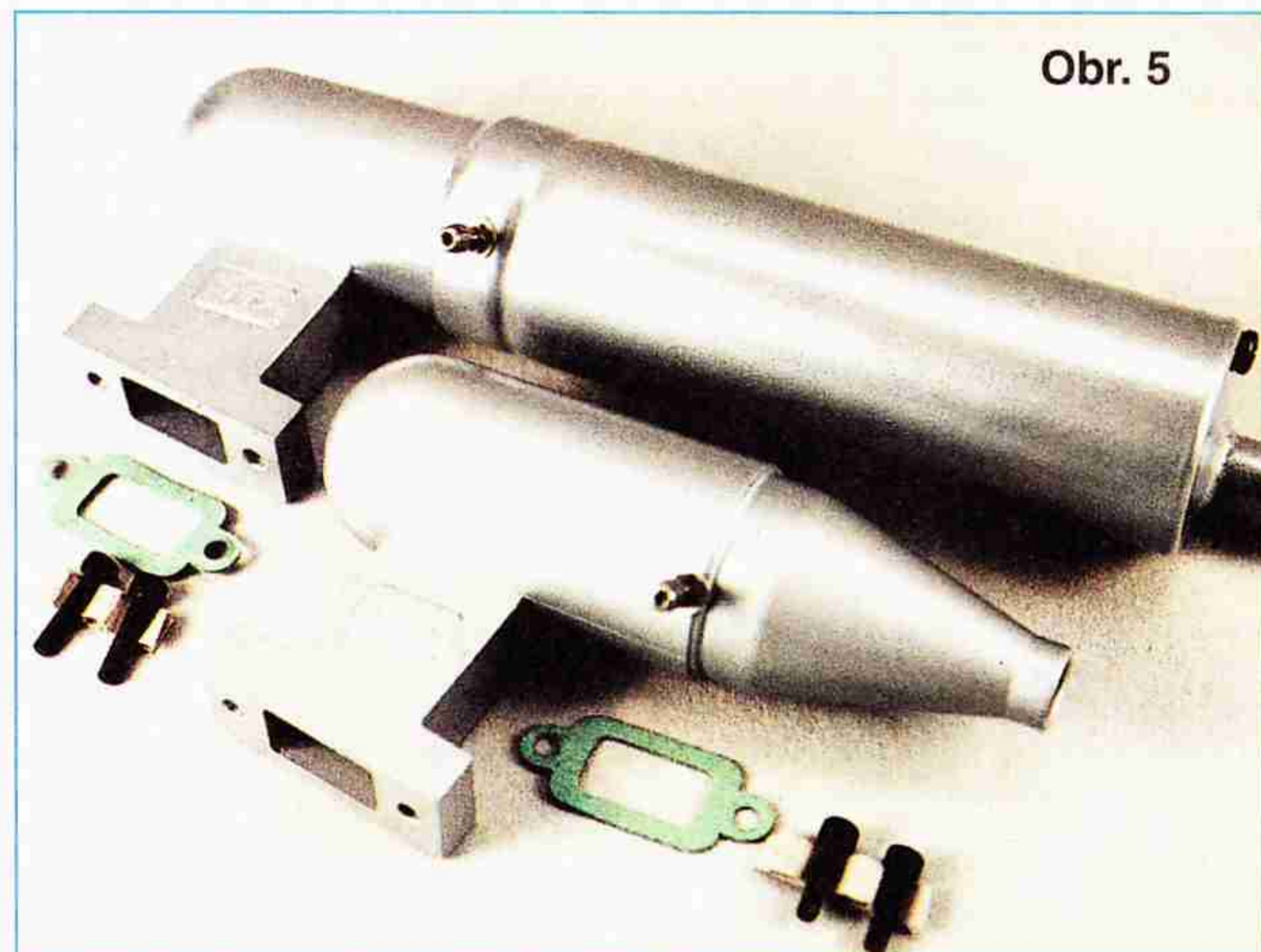
TEST MOTORU byl proveden na jednom z kusů určených k prodeji. Před testem a po testu bylo provedeno měření tlaku ve válci. Nebyly naměřeny větší odchylky hodnot zjištěných před zahájením a ukončením testu. Obě měření byla provedena na vychlazeném motoru. Motor byl před testem rozebrán, jednotlivé díly prohlédnuty a přeměřeny. Zkoušky byly provedeny po následné montáži. Teplota ve zkušební místnosti byla 20 °C. Palivo pro zkoušku mělo obvyklé složení 20 % ricinového oleje a 80 % metanolu. Po snadném startu byl motor podroben záběhu po dobu 10 minut. Naměřené hodnoty se nelišily od údajů výrobce. Dobře se osvědčil upravený RC karburátor, jehož jehla nepřenášela vibrace při změně otáček motoru. Příznivě se projevila zvětšená chladičí plocha hlavy, která umožňuje použití nitrovaného paliva. Po provedeném testu byl motor rozebrán a jednotlivé díly přeměřeny. Nebyly naměřeny ani rozměrové odchylky nebo nadměrné opotřebení dílů. Motor jistě dobře poslouží modelářům, kterým již osazená „třiapůlka“ neposkytuje dostatečnou pružnost a rezervu výkonu při náročnějším létání. Doporučená prodejní cena 1950 Kč je nízká při srovnání základních ukazatelů - hmotnost/výkon/cena. Velkou výhodou těchto výrobků je dostatek náhradních dílů a pohotovostní servis.

V. Stejskal

Foto a výkres: autor

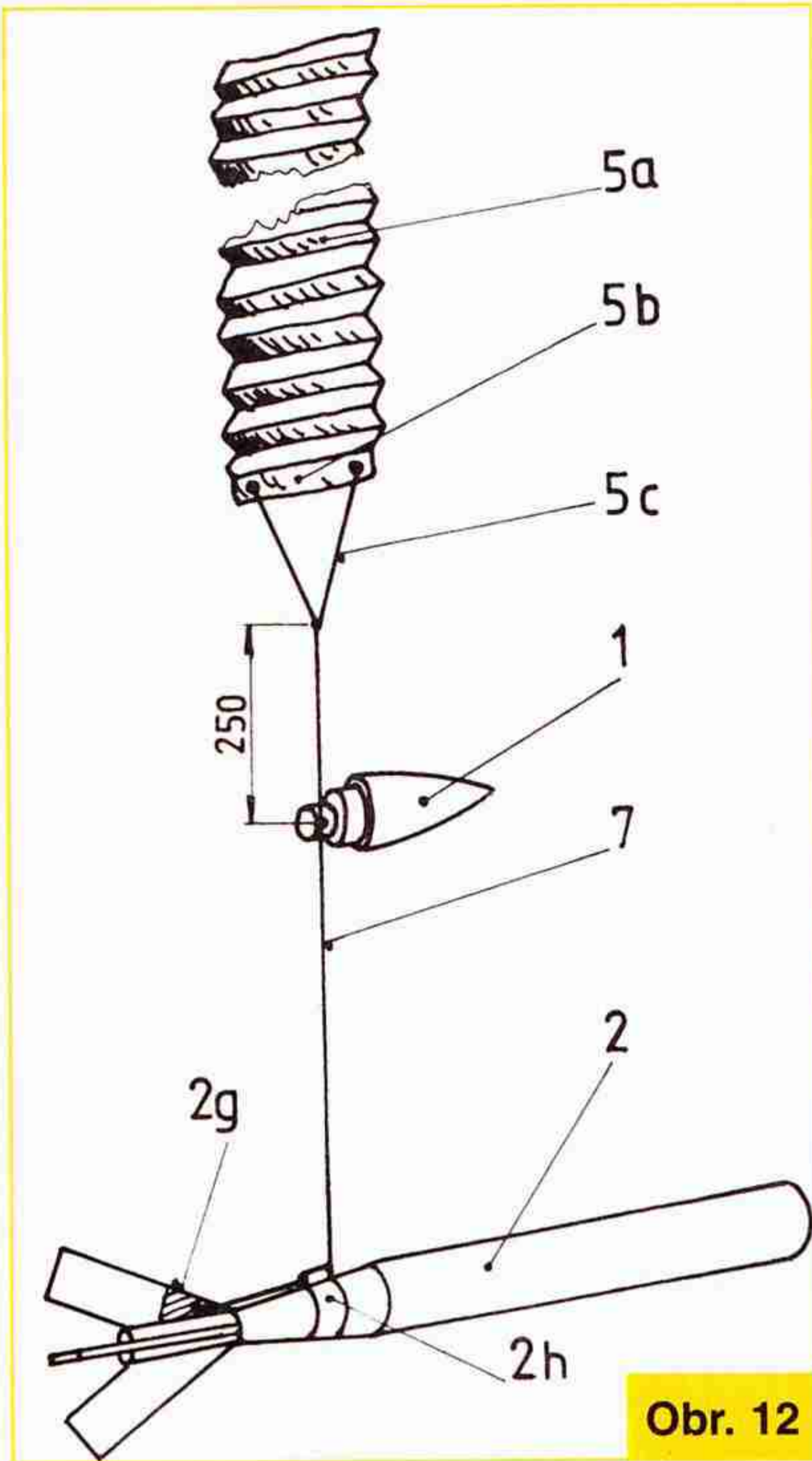


Obr. 3



Obr. 5

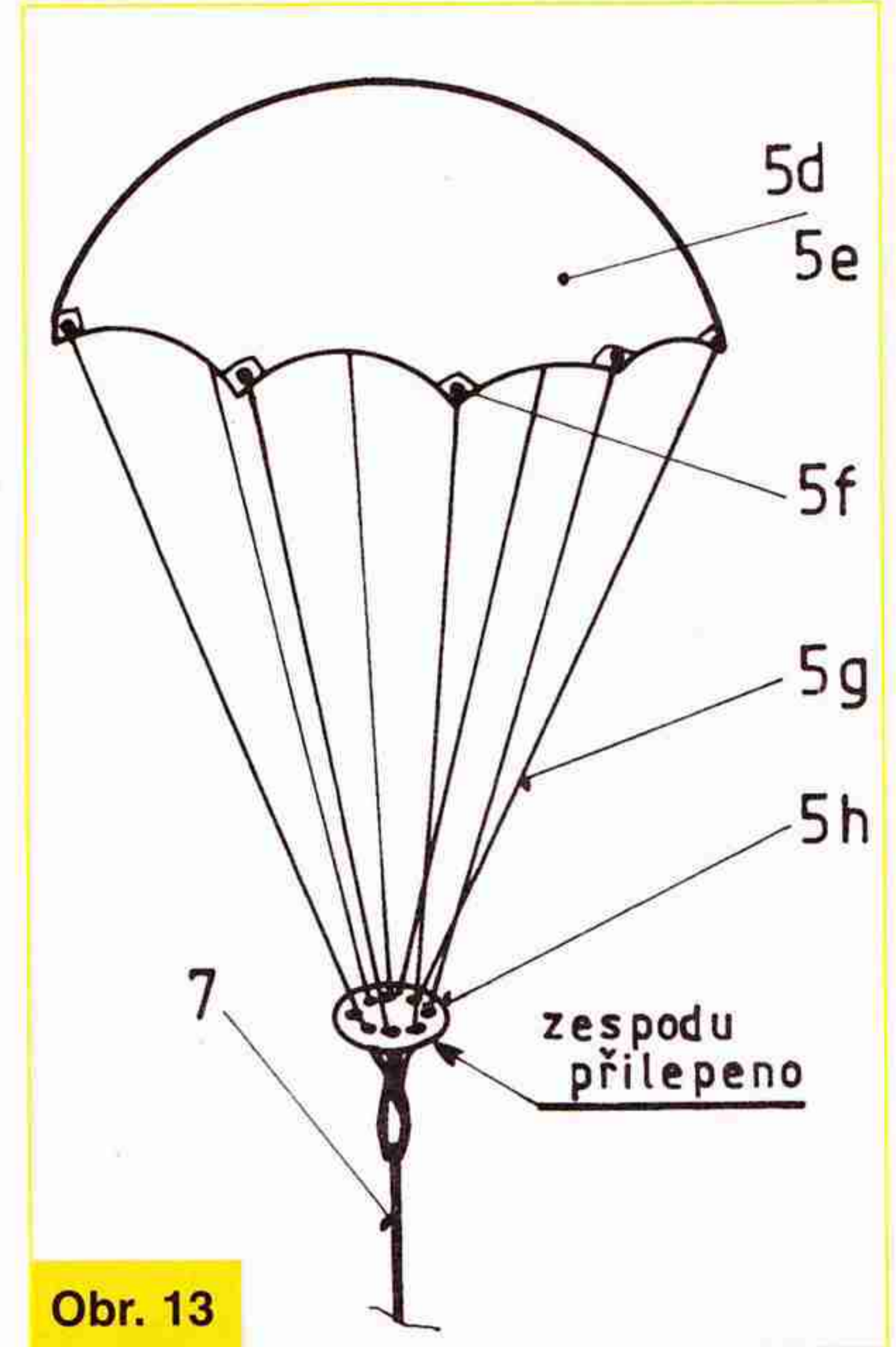
„VČELKA MÁJA“ - létající model rakety pro začínající modeláře



Obr. 12

předepsán poměr šířky k délce nejméně 1:10, přičemž jedna užší strana smí být vystužena nosníčkem o maximálním průřezu 2x2 mm. Návrátové zařízení v letovém stavu je znázorněno na nákrese (obr. 12).

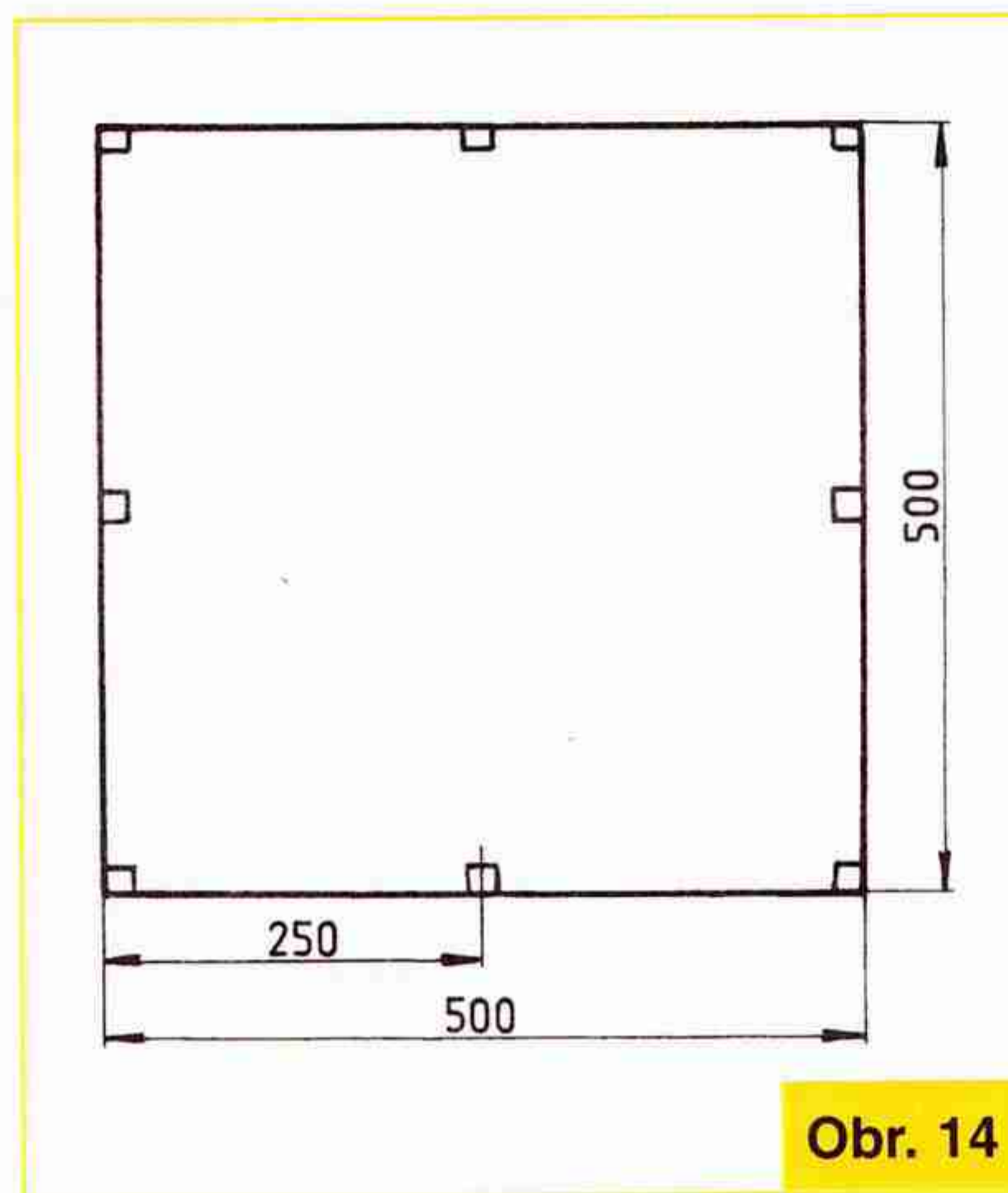
Proužek 5a s výstuhou 5b je smyčkou 5c z rezné niti připevněn poutací šňůrou 7 (v délce 1000 mm) k trupu rakety 2. Jako poutací šňůru je vhodné použít silnou, tzv. ševcovskou nit. Ve vzdálenosti cca 250 mm od smyčky 5c je na šňůře 7 navázána hlavice modelu 1. Někteří soutěžící zhotovují streamer z vláknitého papíru Mikalenta, přičemž směr vláken musí být z pevnostních důvodů rovnoběžný s delší stranou streameru. Jako impregnace proti vlhkosti a pro zlepšení viditelnosti bývá proužek (5a) lehce nastříkán barevným nitrolakem. Pro zvýšení brzdícího účinku bývá streamer harmonikovitě poskládán. PADÁK je typem návratového zařízení, které je předepsáno pro soutěžní kategorii S3A. Rozměry, tvar ani materiál padáku nejsou stanoveny. Není však vhodné na výrobu vrchlíku padáku použít tenký „hedvábný“ papír nebo mikrotenovou „šustivou“ fólii, jež mají silnou tvarovou paměť



Obr. 13

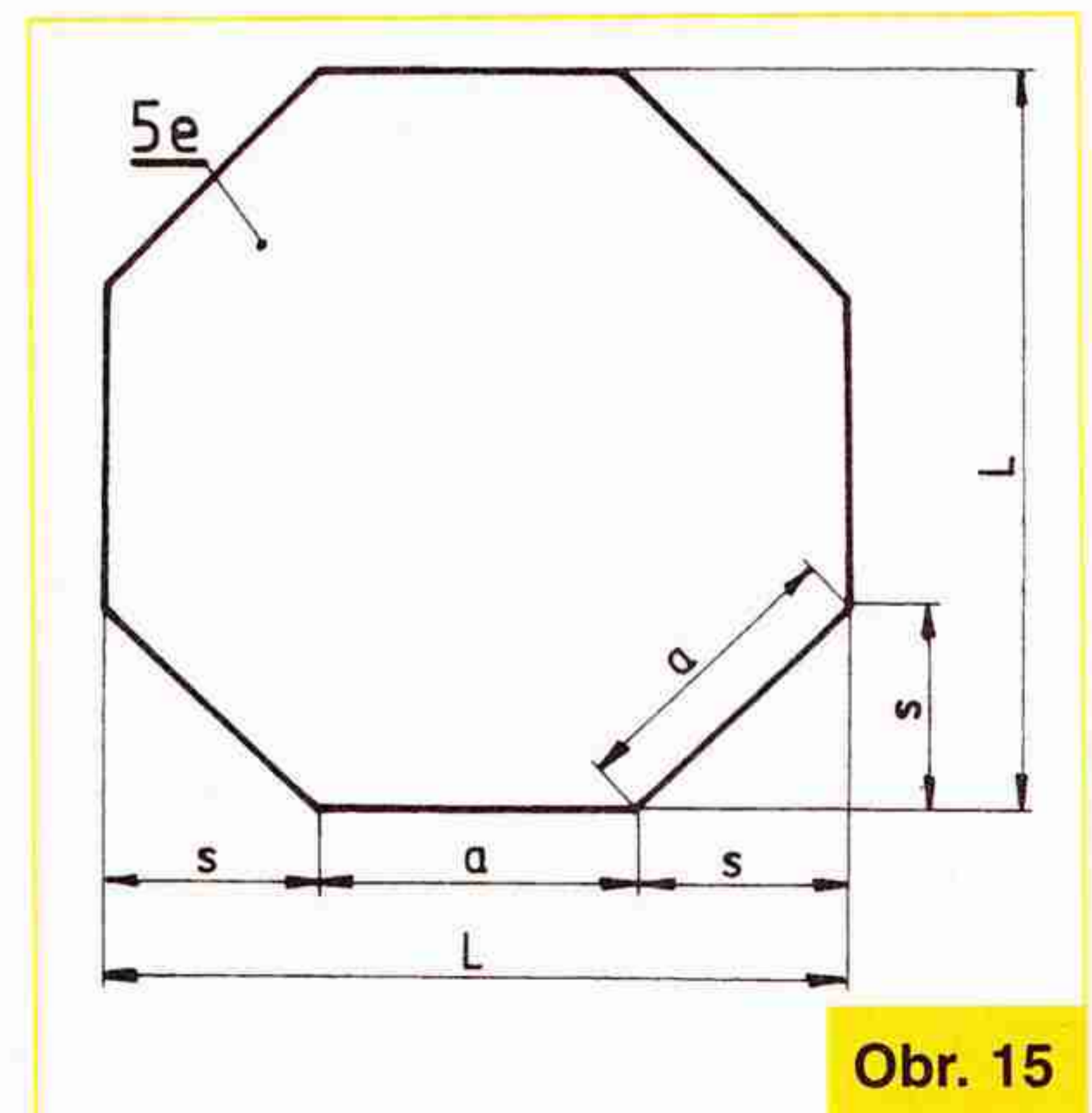
vě modelu. Bylo ověřeno, že pro začátečníky je nejvhodnější velikost vrchlíku 500x500 až 600x600 mm, a to i s ohledem na dosahované letové časy a fyzickou náročnost při stáhání modelu. Padák v letovém stavu je znázorněn na dalším nákrese (obr. 13). Tvar vrchlíku rozvinutého do roviny může být čtverec (viz obr. 14) - vhodné pro menší padáky, nebo osmihran (viz obr. 15). V obou případech je uvažováno s počtem osmi šňůr. Osmihran vytvoříme snadno ze čtvercového padáku zkosením jeho rohů pod úhlem 45°. Vycházíme přitom ze vztahu šířka zkosení $s = 0,707a$, přičemž délka strany osmihranu $a = L/2,414$ (L je celkový rozměr vrchlíku).

Vypočtené hodnoty zkosení pro různé velikosti padáků jsou uvedeny v tabulce č. 1. S fólií pracujeme nejnadhěji tak, že tvar vrchlíku si narýsuje „fixtužkou“ přímo na pracovní stůl a podél jeho hrany fólii odstříháváme. Je rovněž možno vyrobit si šablonu z dostatečně velkého kusu vlni-



Obr. 14

a padáky z nich zhotovené se špatně otevírají. Nejdostupnějším a zároveň nejspolehlivějším materiálem pro teploty ovzduší nad 0 °C jsou tenké fólie z polyetylenových pytlů, v nichž jsou do obchodů dodávány banány. Na fólii si najdeme nepoškozená místa o ostrými nůžkami si nastříháme materiál potřebných rozměrů. Nezapomínáme přitom na zkušenost, že na velikosti padáku závisí nejen klesavost modelu, tj. dosažený čas letu, ale i spolehlivost jeho funkce. Lehká raketa totiž nedokáže vyvinout dostatek energie na spolehlivé otevření příliš velkého padáku, který pak v průběhu návratového letu plandá jako zmuchlaný žvanec nad klesající raketou. Velký padák se začátečníkovi rovněž obtížněji balí při předletové přípra-



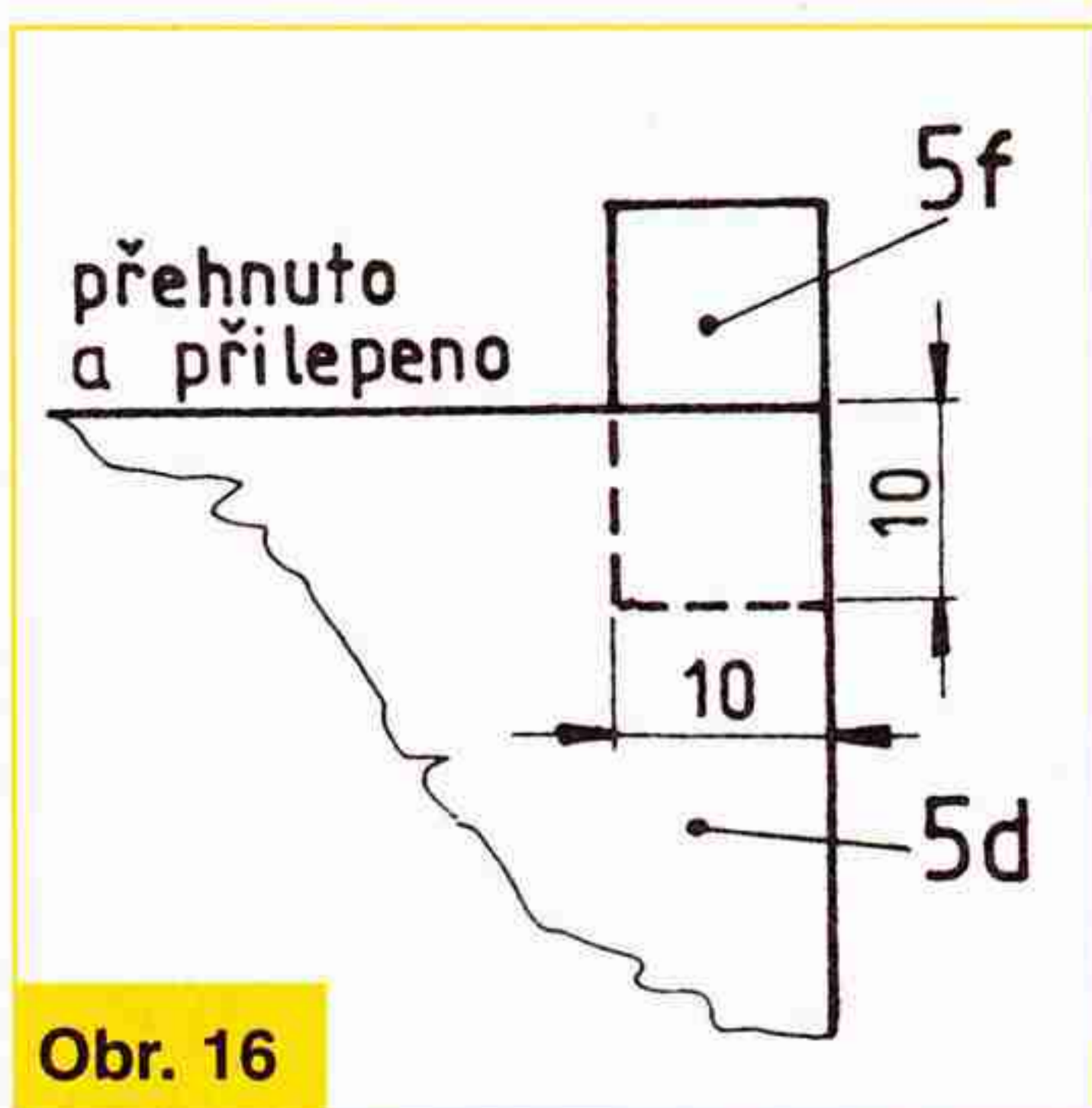
Obr. 15

(3) - pokračování z č. 6/99 a 7/99

I v modelářství, stejně jako v jiných oborech lidské činnosti, jsou stanovena určitá pravidla, jejichž účelem je předcházet vzniku nebezpečných situací a úrazů. V letecké odbornosti jde např. o zákaz používání kovových vrtulí u motorových modelů, nebo zákaz odhození ručního navijáku při startu větroňů kateg. F1A (A2) a F1H (A1). Rovněž v raketové odbornosti je nutno respektovat bezpečnostní hlediska, neboť např. při neopatrné manipulaci s raketovým motorem v blízkosti hořlavých předmětů (zralé obilí, seno, lesní porost atd.) může dojít k požáru. Při nebrzděném pádu raketového modelu nebo jeho odhoditelných částí - startovací stupeň nebo hlavice modelu - může dojít ke zranění závodníků nebo diváků. Pro zachování principu bezpečnosti je proto nařízeno, aby všechny raketové modely i jejich části byly během sestupu brzděny pomocí návratového zařízení tak, aby osoby ani věci na zemi nebyly jakkoliv ohroženy. Návratové zařízení bývá ve formě streameru nebo padáku, fungovat musí spolehlivě.

STREAMER (čti strímr, z angl. stuha, fábor) je brzdící proužek, který bývá zhotoven z papíru, tenkého textilu nebo plastové fólie. Jeho rozměry se volí podle hmotnosti dílu, který má být ubrzděn na bezpečnou pádovou rychlost. Pro tréninkové a rekreační létání postačuje streamer z krepového papíru o rozměru 120x1200 mm (šíře x délka). Pro soutěže v trvání letu na streameru (kategorie S6A) je pravidly

té lepenky (např. z obalu elektrického spotřebiče). Fólii napneme pomocí prádelních kolíků na šablonu, a přesně podle jejího obvodu ostrými nůžkami odstříháme. Nastříhané polotovary po obou stranách omyjeme technickým benzínem od lepivých nečistot z banánů. Pro zlepšení viditelnosti pak fólii po jejím oschnutí nabarvíme z obou stran rozto-



Obr. 16

kem, získaným vylouhováním vyschlé náplně do fix popisovačů (nejlépe červené) v technickém lihu. Omývání i barvení fólie je nutno provádět v dostatečně větraném prostoru a roztoky skladovat v těsně uzavíratelné nádobě, např. od dětské výživy. Pro nanášení barviva je vhodná molitanová hubka, omývání fólie je lépe dělat kouskem vaty, na kterém jsou nečistoty dobře viditelné. (Výhody této trochy práce nejvíc oceníme když vidíme jak se nám i časoměřičům nenabarvený padák v dálce ztrácí z dohledu.)

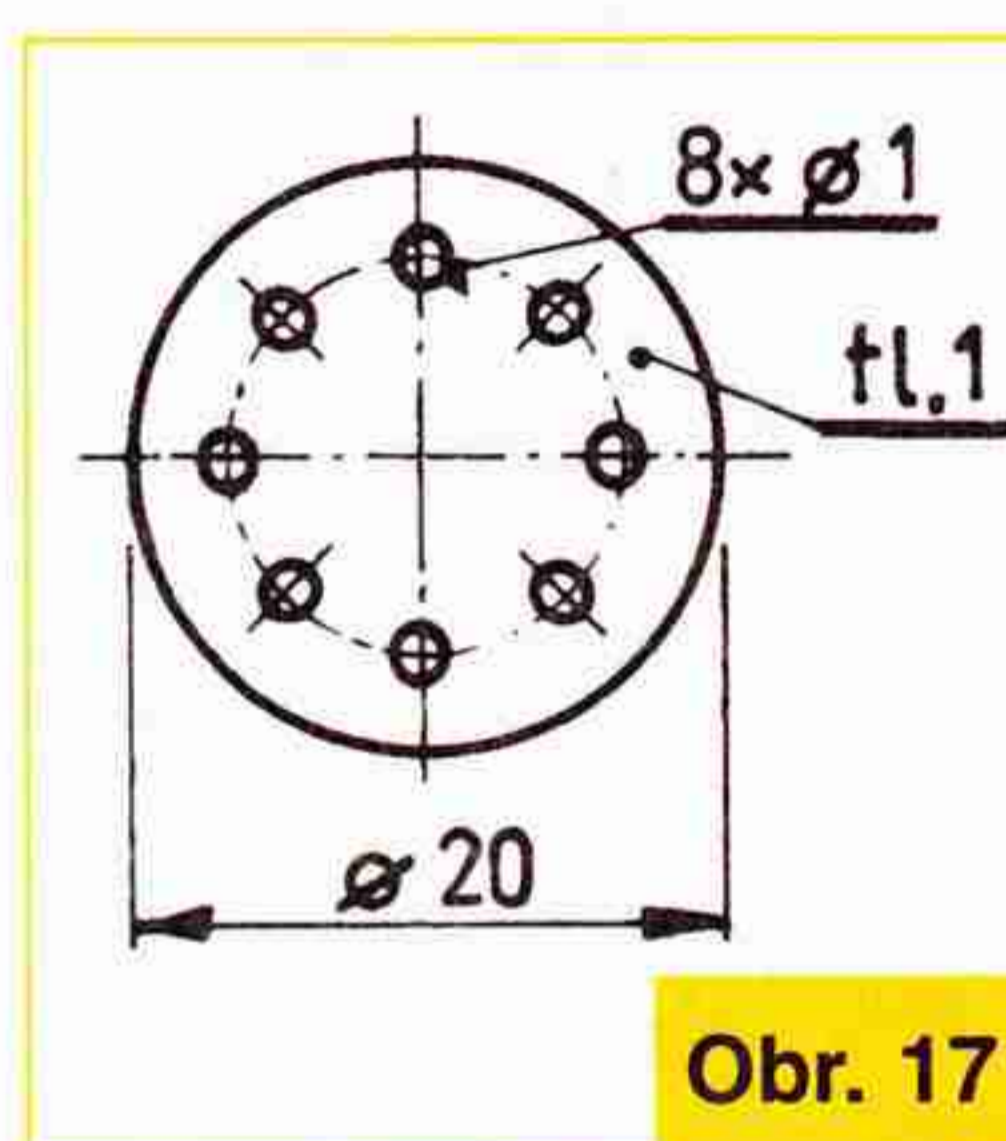
Tabulka č. 1 - ROZMĚRY PADÁKŮ (rozměry v mm)		
velikost padáku	délka strany	délka zkosení 45°
LxL	a	s
500x500	207	146
550x550	228	161
600x600	248	175
650x650	269	190
700x700	290	205

lík nalepením výstuh na všechny rohy a doprostřed všech stran. (Výstuhy 5f jsou přehnuty v polovině a nalepeny z obou stran fólie dle detailu na obr.

16.) Výstuhy uprostřed propícháme např. hrotem kružítko, dírkou provlečeme konec šňůry 5g a utvořenou smyčku zavážeme na tři uzlíky a dobře utáhneme. (Uzlíky drží třením, proto se málo utážený uzel snadno sám rozváže.) Přebývající konec šňůry zkrátíme na 5 mm, delší konce mají snahu vzájemně se zaplézat a brání tím rychlému otevření padáku. Z kartonu o tloušťce 1 mm (např. z tuhé jízdenky ČD), si vystříháme (viz obr. 17) rozváděcí kotouček 5h (může být i osmihranný) a vždy společně v pěti kotoučcích provrtáme osm děrek o průměru 1 mm. Jednotlivé šňůry padáku provlečeme dírkami v kotoučku ve stejném pořadí, v jakém jsou přivázány k vrchlíku, tj. bez jejich

Rozhodneme-li se pro stavbu malého čtvercového padáku, připravíme si vrchlík 5d podle obrázku 14 (očistíme a obarvíme jej výše uvedeným postupem). Ze samolepicí fólie si nastříháme osm výstuh 5f o rozměru 20x10 mm a z rezné nitě si nastříháme osm padákových šňůr 5g o délce 700 mm. Proti roztržení zesílíme vrchlík

zkřížením. Usnadní se tím nejen otevírání padáku, ale i rozmotávání šňůr, o které v průběhu létání není nouze. Pomocí kotoučku upravíme všechny šňůry na stejnou délku, ve vzdálenosti 450 mm od okraje vrchlíku uvážeme na svazku šňůr uzlík, kotouček 5h přesuneme k uzlíku a vzájemně je slepíme (např. lepidlem Kanagom). Ve vzdálenosti 30 mm pod kotoučkem uvážeme další uzlík a přebytečný konec nití zastříháme na délku 5 mm. Do takto vytvořeného oka přivážeme spojovací šňůru 7. Další řešení je shodné jako u streameru (viz obr. 12). Pod kotoučkem 5h ve vzdálenosti 250 mm je uvázána hlavice 1, druhý konec spojovací šňůry 7 je upevněn k trupu 2. Pokud se rozhodneme použít padák vět-



Obr. 17

šího rozměru, je nutno přiměřeně prodloužit padákové šňůry. Před prvním použitím, padáku potřebe důkladně vrchlík z obou stran dětským zásysem (např. Sypsi). Omezíme tím vliv statické elektřiny, jež vzniká při tření plastických hmot (např. při výmetu padáku z trupu) a projevuje se neochotou padáku otevřít se v důsledku vzájemného přilnutí („lepení“) stěn vrchlíku. Nezapomeneme proto vnitřek padáku prosypat zásysem před každým startem.

A. Rosenberg

Nákresy: autor, LP
(pokračování)

Mistrovství České republiky raketových modelářů

Letošní seriál M ČR pro modeláře, kteří staví a soutěží s modely raket, měl 1. května II. kolo seriálu v Letovicích.

Celá raketomodelářská reprezentace se sjela do Letovic, aby za téměř bezchybného počasí odzkoušela po „zimní“ přestávce své modely (právě kvůli počasí se I. kolo neodlétalo celé).

Soutěž byla zahájena kategorií S3A (padák). Zde se zřejmě přízeň počasí projevila nejvíce - až po neuvěřitelné 15. místo nalezli závodníci alespoň dvě maxima. Sedm z nich se pak rozlétávalo o první místo. Rozlety nejlépe zvládl Lubomír Vostal z Třebíče před domácím Jaroslavem Cihlou.

Druhou kategorií - už tradičně méně obsazenou - byla S4B (raketoplán). Z výsledků je patrné, že naučit „slepená prkýnka balzy“ létat, není tak snadné. Zejména pokud jde o stabilní klouzavý let. I když i této kategorii počasí přálo, tři maxima nenaletěl nikdo. Zvítězil Ivo Dofek z Bučovic. Poslední kategorií byla S6A (streamer). Zde

k žádnému překvapení nedošlo, protože se na prvních šesti místech umístili jako tradičně ostřílení reprezentanti, vyhrál Josef Ferbas z Hradce Králové a až sedmý byl domácí Zdeněk Šterba.

S pocitem, že lepší počasí už na soutěži ani být nemůže - vítězové navíc s pěknými cenami - se všichni rozjeli do svých domovů.

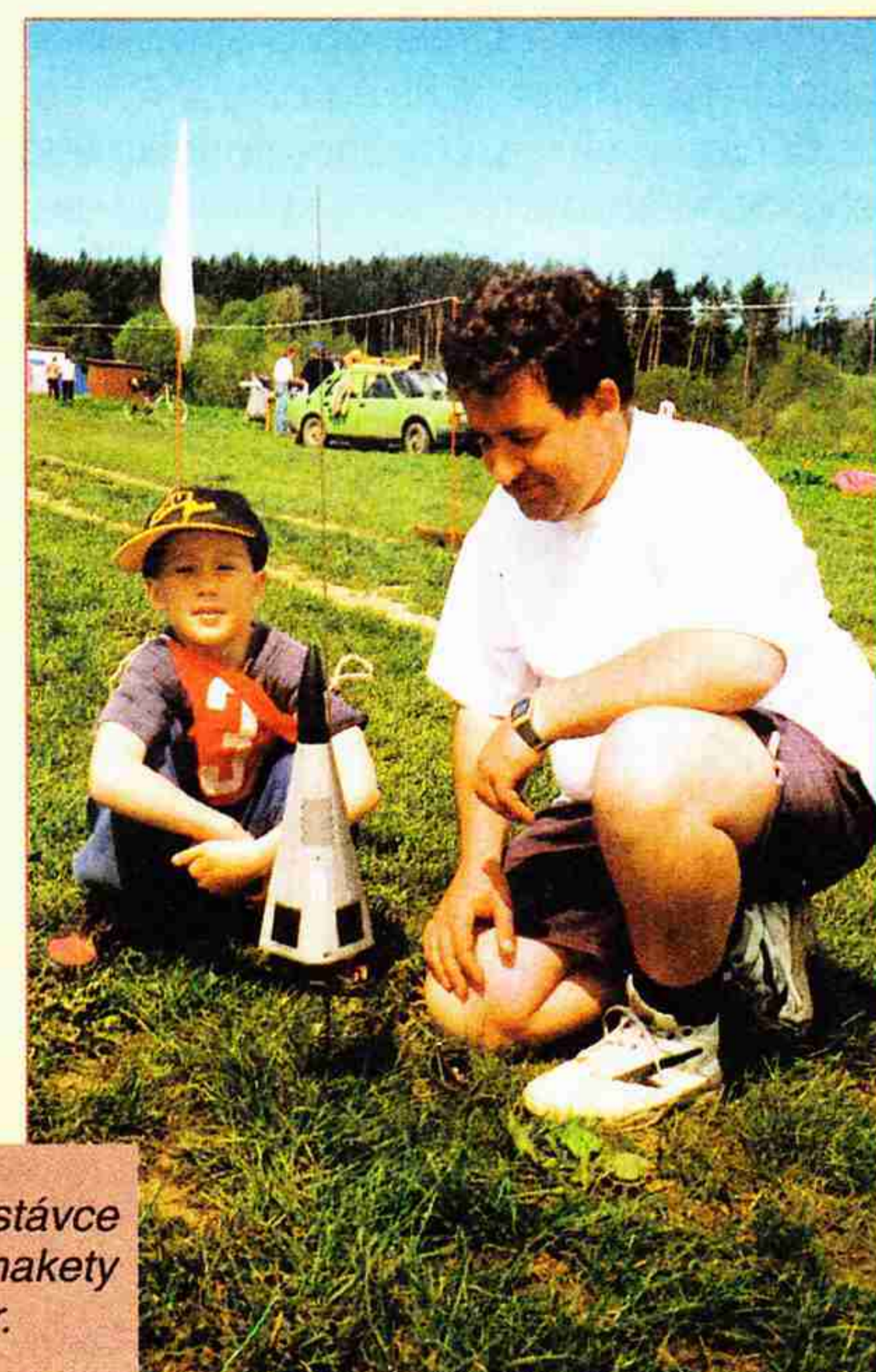
J. Kašpar

Foto: autor

Výsledky (první tři místa)

S3A - 1. L. Vostal (Třebíč), 900; 2. J. Cihla (Letovice), 900; 3. Z. Kolář (Krupka), 900 s.
S4B - 1. I. Dofek (Bučovice), 659; 2. Z. Kolář (Krupka), 615; 3. J. Chalupa (Šenov), 456 s.

S6A - 1. J. Ferbas (Hradec Králové), 473; 2. R. Zych (Krupka), 468; 3. J. Chalupa (Šenov), 456 s.



Jak už je v Letovicích tradicí, předvedl o přestávce mezi soutěžními lety Karel Pecka start makety americké experimentální rakety Delta Clipper.

PIFÍK - soutěžní model kat. A3



Na snímku jsou úspěšné žakovské modely. Pifík - A3, Loudálek - A1 (viz č. 2/99) a Pifík - A3 (zleva). Pifík vpravo - vítězný model Stanislava Bordovského z žakovského M ČR 1998 - má jiné provedení směrovky.

Tento stavebně nenáročný a dobře létající model vznikl už v roce 1985, když jsem od Víti Mastihuby z LMK Hodonín koupil pro kroužkaře soupravy dýhových žebel. Věřím, že je v modelářském nebi (v září příštího roku to bude 10 let co Víta „odešel“) dělá dosud. Škoda jen, že tady na zemi nenašel následovníky, byla to velmi dobrá žebra. Při značných počtech dětí v kroužcích nám velmi usnadňovala modelářskou činnost, šetřila balzu a zrychlovala stavbu. Měl jsem pro kroužky skresleny na tyto polotovary několik plánek modelů A3 i A1. Podle ověřené zručnosti na prvních modelech házedel jsme posuzovali použití toho kterého typu ke stavbě dalšího modelu. Časem však polotovary došly, ale s dětmi stavíme tyto osvědčené modely dál. Dnes děláme žebra z balzy, je to dražší, ale zase se kluci víc naučí. K publikování modelu Pifík mě víceméně přiměl žák našeho kroužku (LMK Frenštát po d Radhoštěm) Standa Bordovský. Ten s tímto modelem prošel sítím místních, okresních a oblastních nominačních závodů, a na žakovském mistrovství ČR (1998) s tímto modelem v kateg. A3 zvítězil.

Vím, že je nyní doba značného úpadku klasické modelářiny - většina mladých chce stavět a hlavně létat s rádiem řízenými modely. Dokonce většina rodičů jim koupí značně drahé stavebnice i RC soupravy. Kupují je bez ohledu na to, že jejich ratolesti většinou nemají ani ty nejzákladnější zkušenosti s touto problematikou. Drahý model pak většinou rozbijí a o modelaření ztrácejí zájem. Pokud si však chce někdo postavit osvědčený soutěžní model kateg. A3, má k dispozici tento plánec (můžete si jej zvětšit do skutečné velikosti, případně objednat v redakci časopisu *Modelář a Modely*). Jistě nebude na škodu připomenout základní parametry, které musí soutěžní model kateg. A3 splňovat. O tom se zmiňuji proto, že jsou v prodeji stavebnice letadel označených jako „Á-trojky“, ale neodpovídají stanoveným pravidlům! Tak tedy: maximální plocha 12 dm², minimální hmotnost 150g, starty šňůrou 25 m, maximum je 60 vteřin (při soutěži se létá na 5 startů). Pifík dokáže z pětadvacetimetrové šňůry výkon cca 55 s.

Stavba modelu (neoznačené rozměry v mm): Práci zahájíme výběrem pevné lehké balzy a rovných nosníků s podélnými léty dřeva. Celý model budeme lepit Kanagomem zředěným v poměru 1:1 zaponovým nitrolakem. Připravíme si také průhlednou fólii, kterou pře-

kryjeme plánek abychom jej při práci nepoškodili. Z lipové či topolové destičky tloušťky 8 vyřízneme hlavici trupu včetně otvoru pro zátež i zářezů pro lišty trupu 2x8 (zářezy musí být co nejpřesnější). Obě lišty zhotovíme z nosníku délky 1 m, dozadu je oboustranně zúžíme na rozměr 2x4. Pak je vlepíme do otvorů v hlavici, přišpendlíme na pracovní desku, hlavici vpředu podložíme podložkou tl. cca 1,5 mm. Lišty srovnáme podle pravítka a přišpendlíme zvenku v místech balzových výztuh. Teprve pak vlepujeme další balzové výztuhy (necháme je poněkud širší). Po důkladném zaschnutí přebytky odřízneme (odbrousíme) a přebrousíme po celé délce včetně hlavice. Z olova si odlijeme tvarovanou zátež (podle otvoru v hlavici) o hmotnosti 40 g, vsadíme ji do hlavice a zalepíme. Z tužší balzy tl. 2 vyřízneme obě bočnice trupu s přídatkem cca 1 mm po celém obvodu. Bočnice trupu lepíme jednu po druhé. Na stykové plochy trupu nanese lepidlo přiložíme bočnici z jedné strany (např. pravou), obrátíme a přiložíme druhou. Musíme si pospíšet aby nám lepidlo nezaschlo předčasně. Dbáme především na to, aby byly bočnice přilepeny skutečně po celém obvodu. Hned po přiložení bočnic začneme omotávat dozadu trup pramínkem vhodné gumy. Trup omotáme až po hlavici a zase křížem zpět. Na konci gumu svážeme do uzlu. Ihned také kontrolujeme me zda má trup správný tvar a není zkroucený. Ještě než lepidlo zatvrdne se dá trup celkem bez problémů nakrucovat, resp. srovnávat. Teprve po kontrole jeho správného tvaru jej zavěsíme do prostoru aby mohl vzduch proudit ze všech stran (můžeme jej pověsit např. na zárubeň dveří) a trup se při schnutí lepidla nekroutil. Pokud je slepený trup důkladně proschlý (nejlépe je den počkat), obrousíme jej po celém obvodu včetně bočních ploch. Hrany zbrousíme tak, abychom po celém obvodu vytvořili 1mm hranu pod úhlem 45 o. Pozor! Místo kde budeme lepit dvě trupová žebra (T) bude bez tohoto sražení. Tyto žebra z překližky (do kterých se uchycují obě poloviny křídla) se ovšem budou na trup lepit až po jeho polepení papírem.

Podložku pod VOP (vodorov. ocasní plocha) vyřízneme z překližky tl. 1, šikmo na ní nalepíme lištu 2x5. Splepené díly pak nalepíme spolu se zadní podložkou na trup. Nakonec doplníme podle výkresu bambusové kolíky pro pouhací gumu VOP. Ze železného plechu (tl. 1,5 - 2) a šroubu M2 (délka cca 20) zhotovíme startovací háček. (Nejlépe je tuto sestavu spájet mosazí.) Z balzy tl. 2 vyřízneme SOP (svislá ocas. plocha), kterou opatříme pohyblivou ploškou (kormidlem). Ta je k SOP připevněna vetknutými hliníkovými plíšky (tl. 0,3). Hotovou SOP přilepíme kolmo na trup.

Stavbu výškovky (VOP) začneme tím, že si zhotovíme dvě překližkové šablony žebel. Mezi ně vložíme 10 proužků balzy tl. 0,8. Nahrubo je opracujeme nožem, potom jejich tvar jemně dokončíme broušením, včetně vypilování zářezů pro nosníky. Odtokovou hranu z balzy 2x8 zbrousíme do klínu a zhotovíme zářezy. Připravíme i další lišty 2x3 a „náběžku“ 3x4, kterou do konečného tvaru zbrousíme až po splepení v celek. Vše sestavujeme přímo na plánu a lepíme. Po zaschnutí sestavy

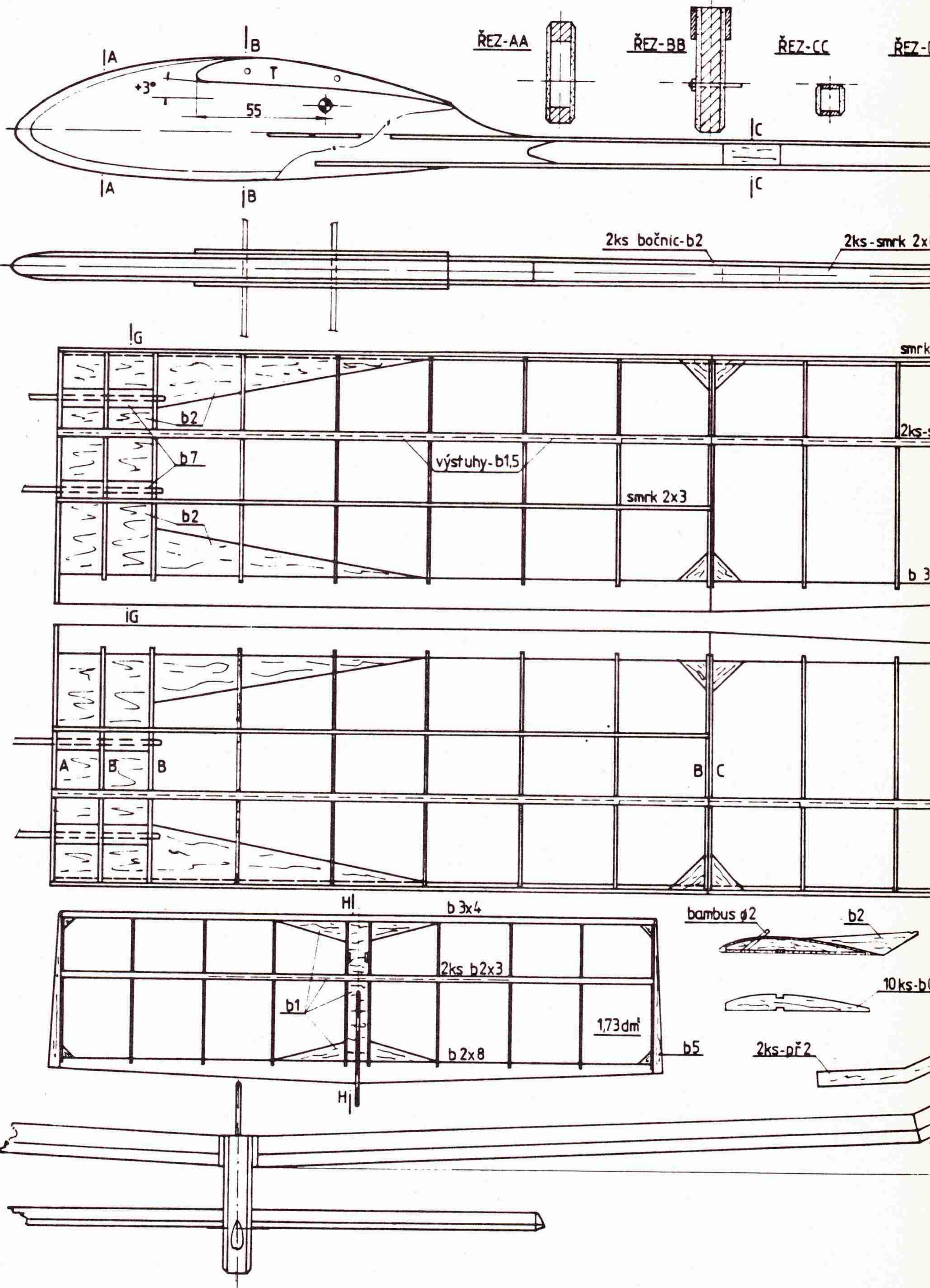
odřízneme přebytky lišt, zbrousíme a lepíme koncovky z balzy tl. 5. Z balzy tl. 1 vlepíme trojúhelníkové výztuhy podle výkresu. Celek potom pečlivě obrousíme včetně koncovek. Nyní si připravíme střední ploutvičku pro gumičku determalizátoru i bambusové kolíky. Na svá místa je však lepíme až po potažení papírem.

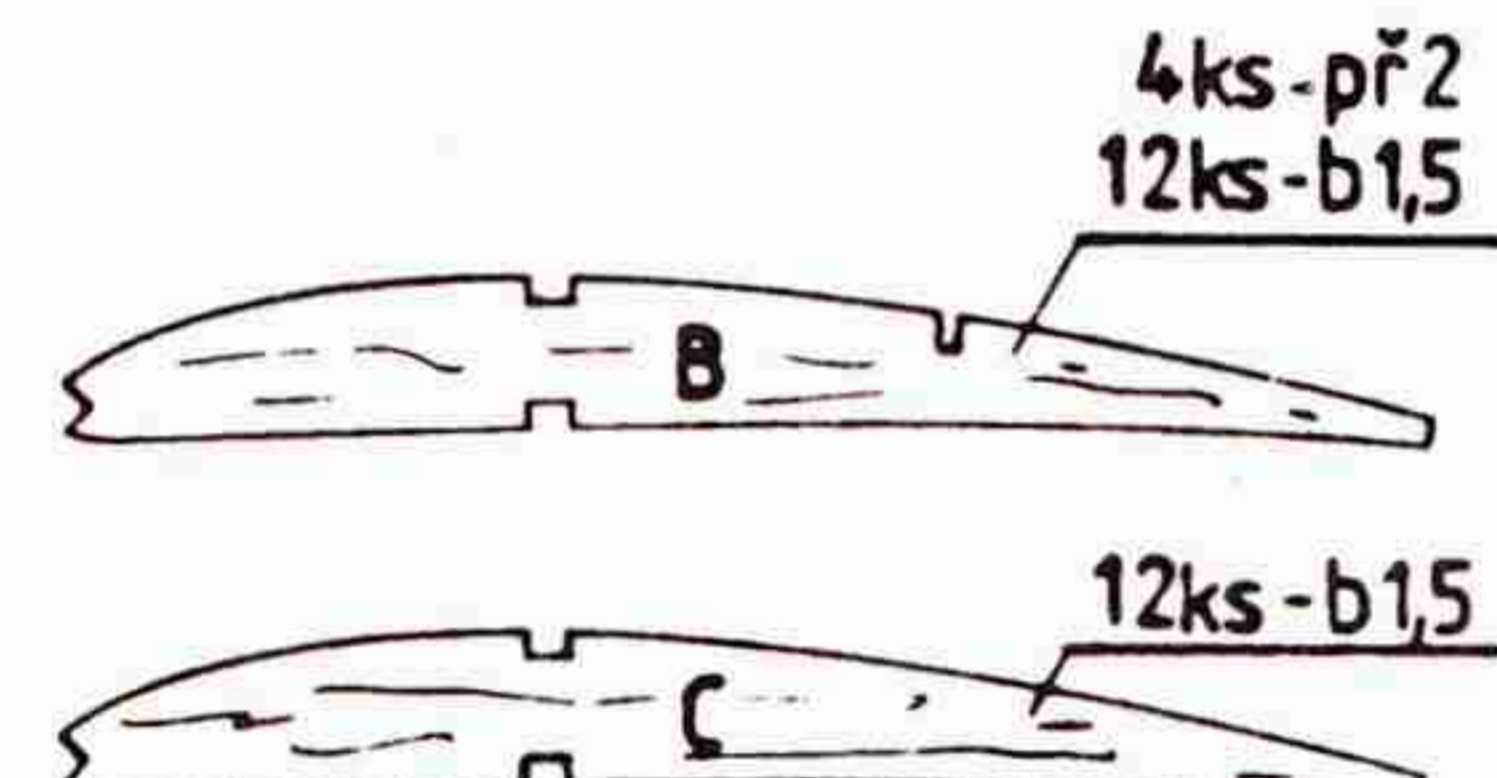
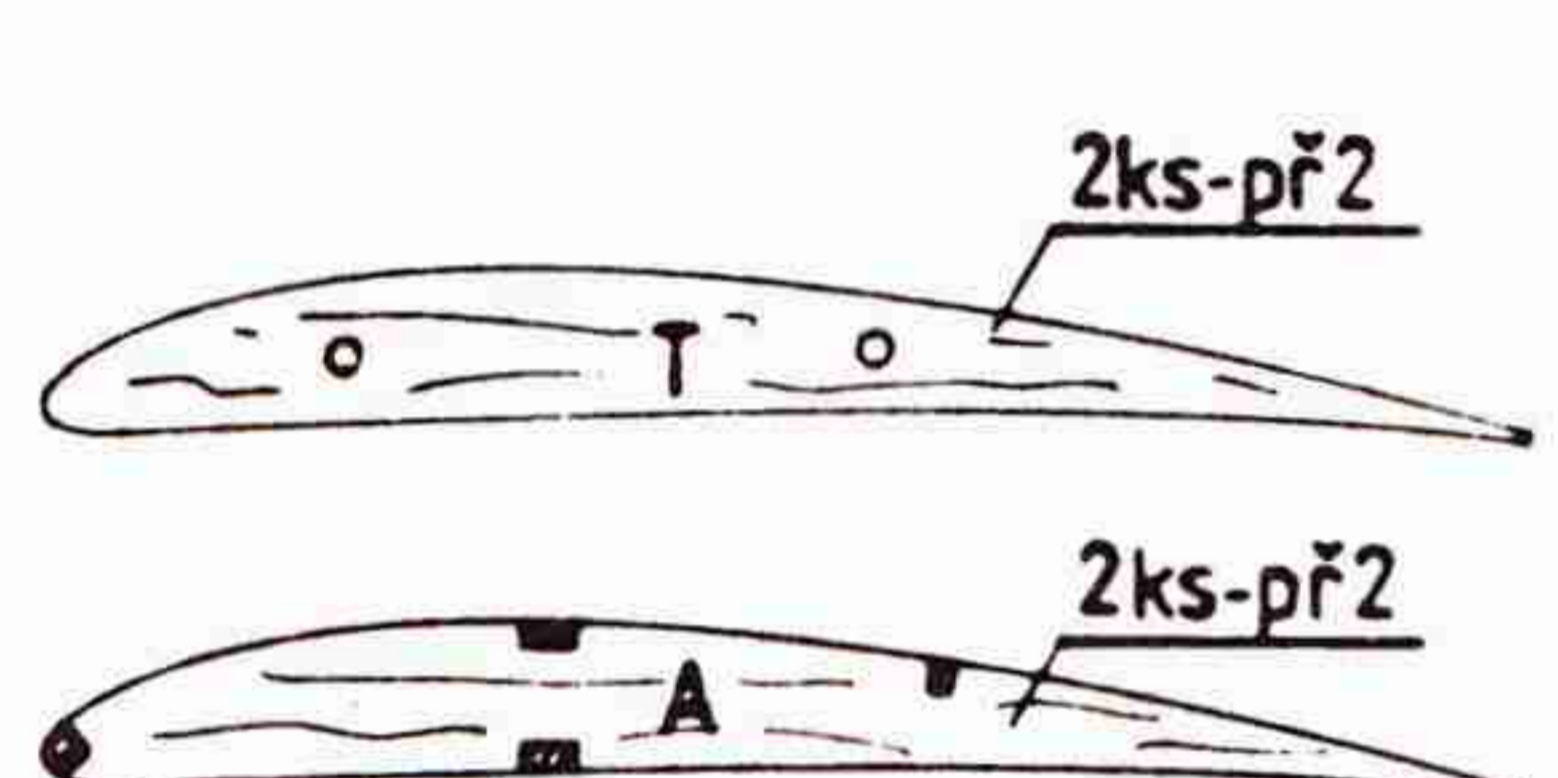
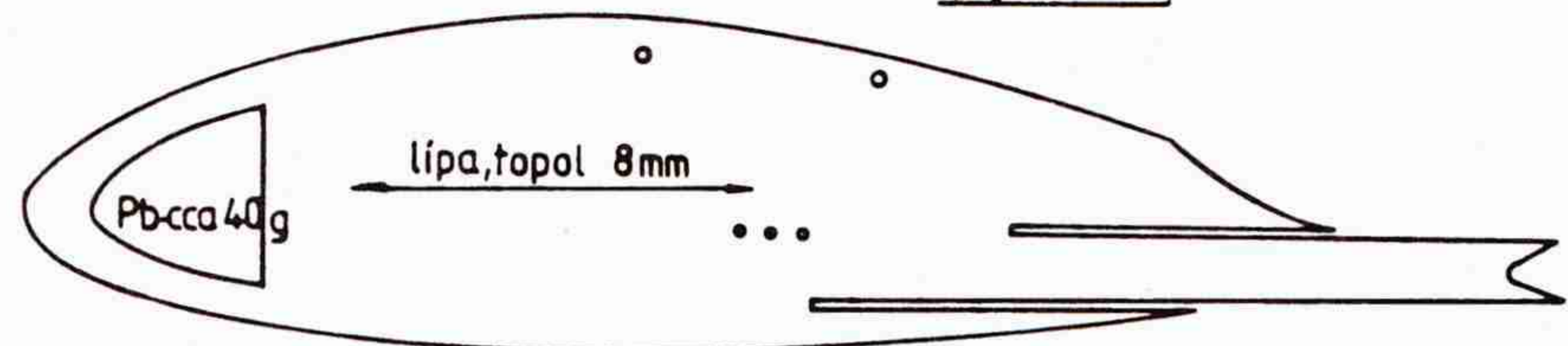
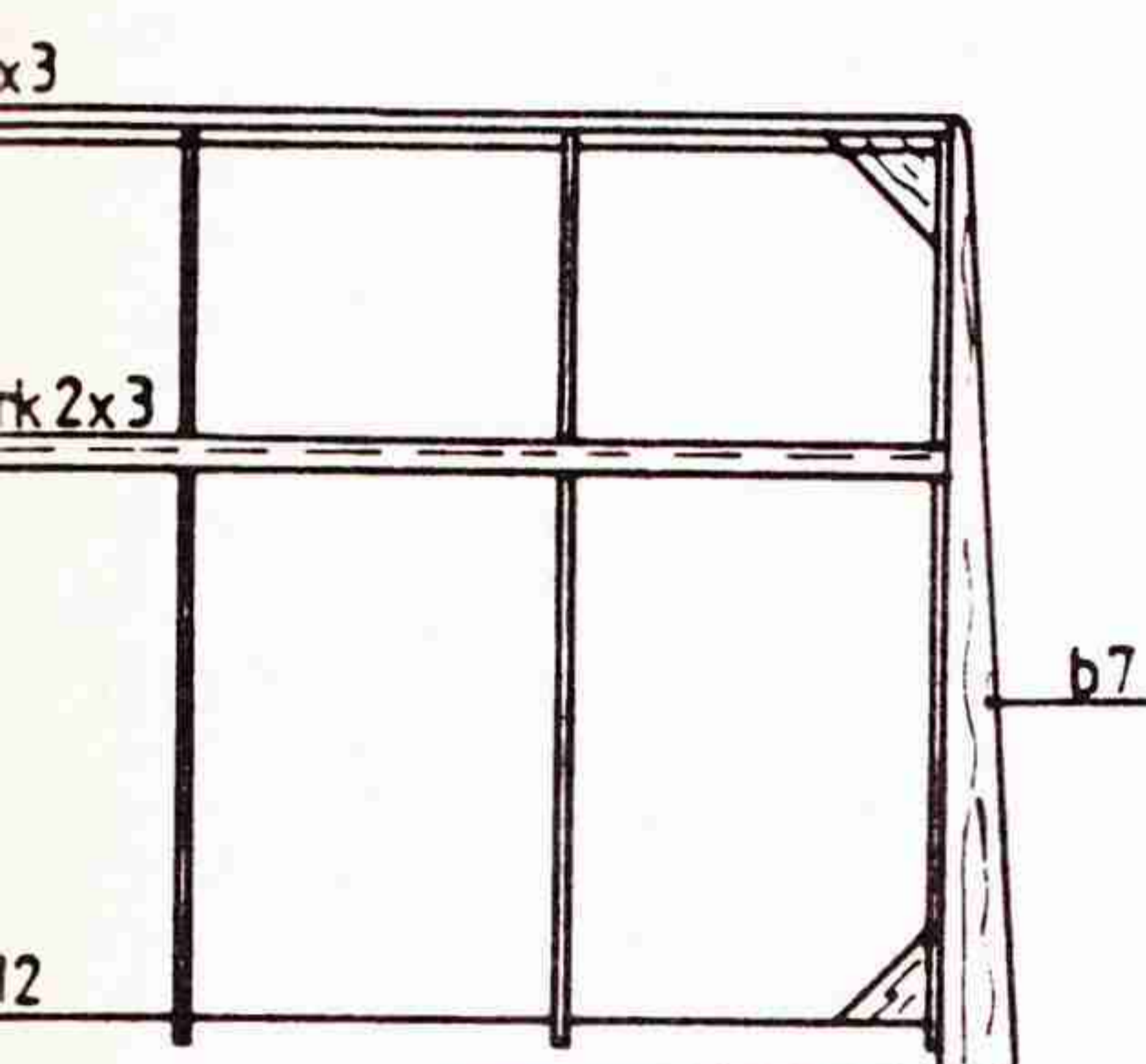
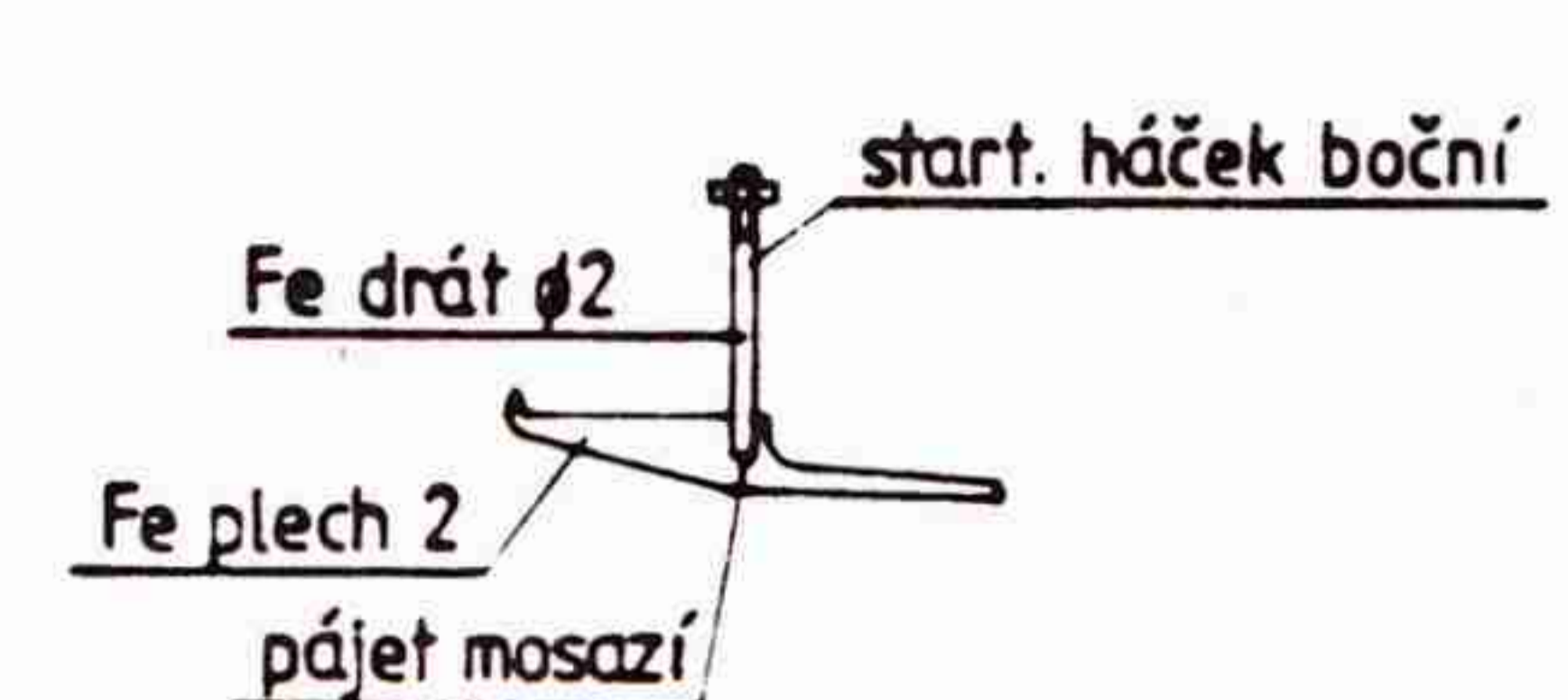
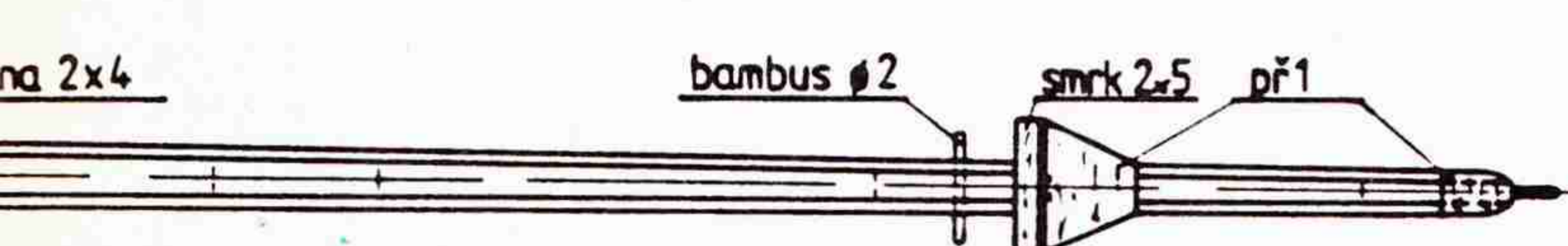
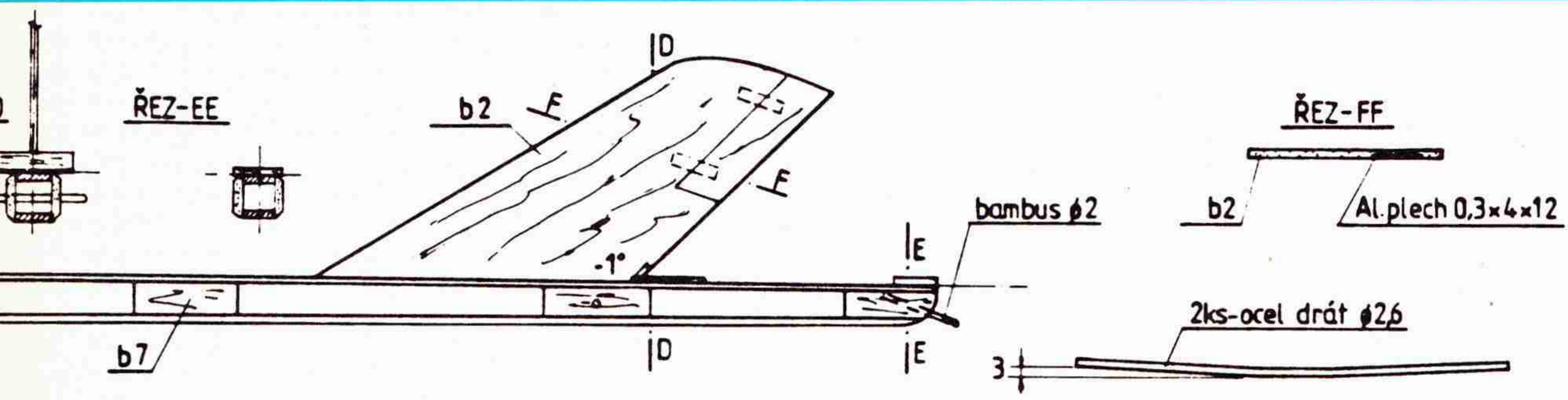
Křídlo je dělené, spojené v celek dvěma ocelovými dráty (dráty z kola ručního vozíku - ø 2,6). Z překližky tl. 2 vyřízneme všechna středová (A, B) a trupová (T) žebra, včetně dvou šablon navíc. Všechna pak sesadíme do bloku, opracujeme jejich přesný tvar a vyvrtáme si otvory pro spojovací drát. Z bloku odložíme obě trupová žebra a ve zbytku zhotovíme zářezy pro lišty 2x3, pak odložíme další dvě žebra A. U všech zbývajících žebel bloku (B, C) zhotovíme zářez v náběžce 3x3 a zkrátíme odtokovku. Podle dvou šablon z tohoto bloku zhotovíme z proužků balzy tl. 1,5 další potřebná žebra - 12 ks žebel B a 12 ks C. Z balzy tl. 3 odřízneme odtokovku, zbrousíme ji do klínu a zhotovíme zářezy. Přebrousíme všechny lišty a můžeme sestavovat střední části křídla včetně rohových výztuh. Vše pečlivě lepíme a kontrolujeme. Přední část odtokovky nezapomeneme podložit podložkou tl. 1,5. Stejně sestavujeme uši křídla a u obou částí nezapomeneme na správný sklon žebel (nejlépe podle připravené šablony z kousků balzy) v místě lomení křídla. Po zaschnutí odřízneme přebývající lišty všech čel, zbrousíme, vlepujeme výztuhy hlavního nosníku, mezi žebry středu vlepíme výztuhy z tvrdé balzy tl. 7 pro spojovací dráty, celý střed vylepíme balzou tl. 2. V krajních žebrech uší vypilujeme otvory pro vlepění překližkových spojek určujících vzepětí (kontrolujeme aby bylo stejné na obou polovinách křídla) a lepíme koncovky křídla z balzy tl. 7. Po zaschnutí je zbrousíme do tvaru a stejně pečlivě opracujeme středy křídel v místě zpevňovacích výlepů. Otvory pro spojovací dráty pročistíme vhodným vrtákem. Zaoblíme náběžku a jemně celé křídlo před polepením obrousíme, jednou lakujeme spodní hrany žebel.

K polepování si připravíme tenký papír Modelsapan, Japan či Mikalentu (v barvách podle našich představ), lepicí a napínací nitrolak. Polepený model 4 až 5x lakujeme řídkým napínacím nitrolakem (každou vrstvu vždy necháme řádně proschnout). Hotový model sestavíme. Kontrolujeme správné kolmosti, vzepětí, funkci determalizátoru a hlavně polohu těžiště (jemně dovážení řešíme navrtáním otvoru zhora do hlavice za vlepěným olov. závažím). Po zaklouzáni modelu znovu zkontrolujeme polohu těžiště a vyvrtáme otvor pro usazení bočního start. háčku. Kroužek šňůry by měl být zavěšen 4 až 7 mm před těžištěm. U nezakrouceného modelu si můžeme vybrat, kterou zatačku chceme s modelem létat, a na tu stranu vsadíme háček, stejně tak vyhneme plošku SOP. Hned po prvních startech poznáte zda je výchylna správná, či zda potřebuje korekci. Systém bočního háčku považuji pro začínající modeláře za nejjednodušší, ti vyspělejší se naučí využít přebytku rychlosti k výstřelu modelu. Dá se tím získat až 8 m výšky navíc, ale musí se to natrénovat. Věřím, že to zvládnete i vy a přeji vám hodně pěkných a hlavně bezpečných startů.

Z. Raška

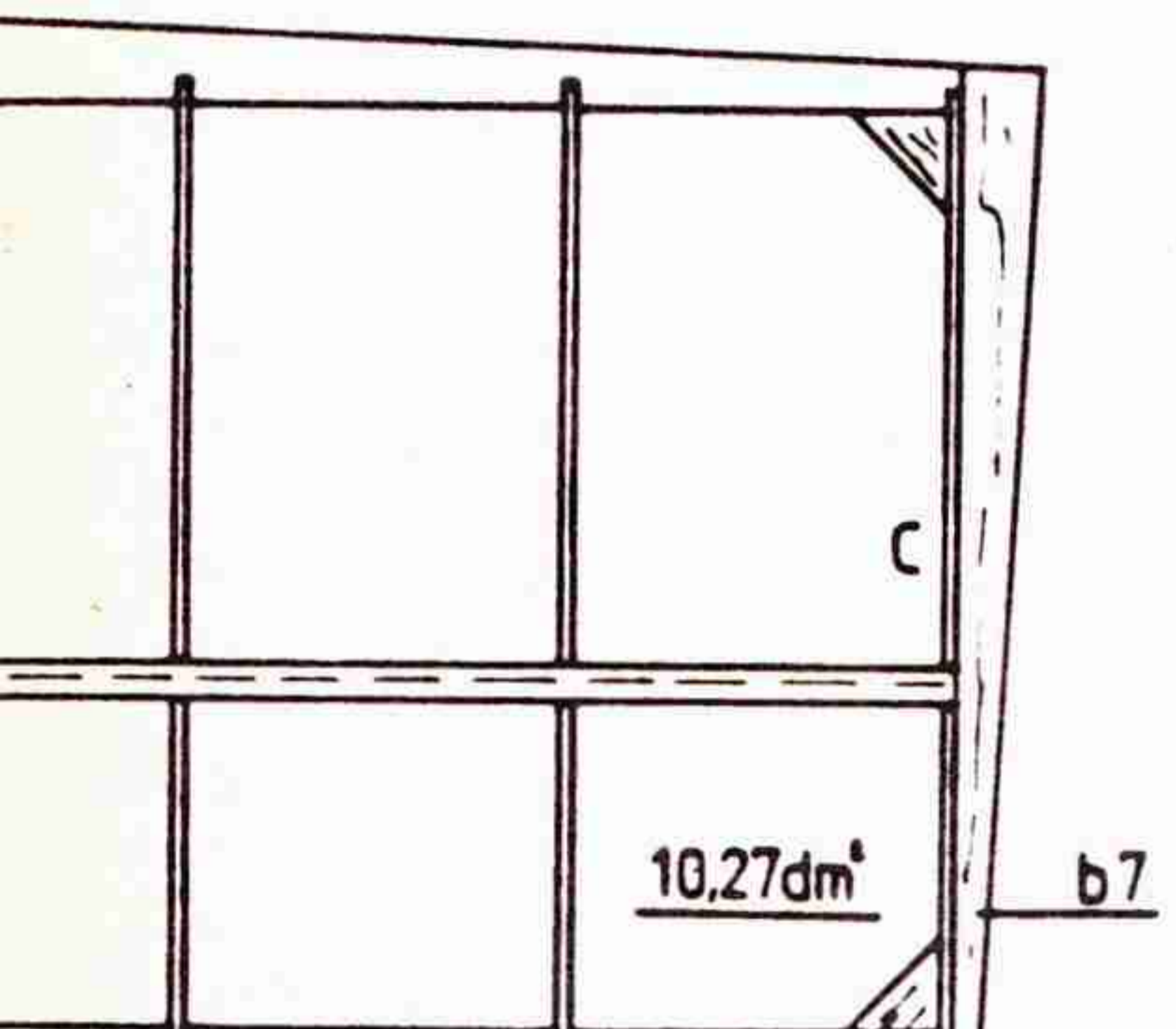
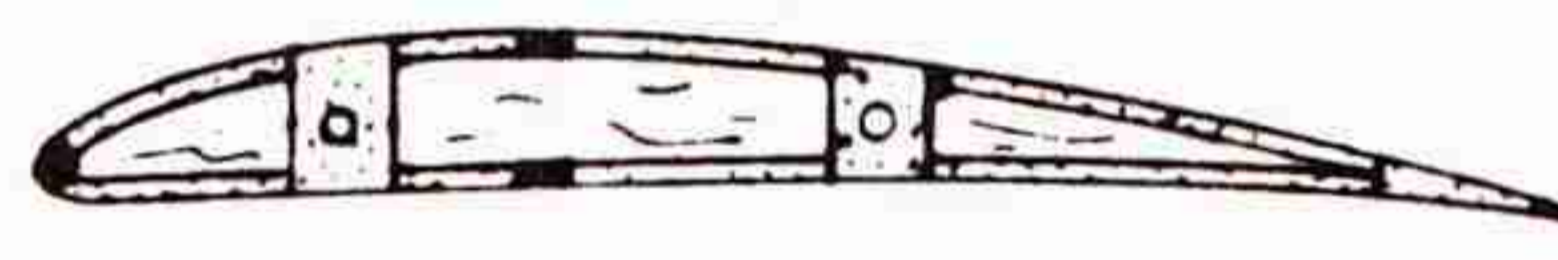
Konstrukce, výkres a foto: autor





VÁHOVÝ ROZBOR:

díl	kostra	hotově
trup	70g	85g
dráty	5g	5g
křídla	45g	57g
výškovka	4g	6g
celkem	124g	153g



Výkres modelu ve skutečné velikosti obdržíte, pokud ukážete-li čitelně vyplněnou poštovní poukážkou typu C 90 Kč (cena na Slovensku dle aktuálního kurzu) na adresu redakce: Modelář a Modely, Křižíkova 35, 186 00 Praha 8-Karlín (ve Slovenské republice na adresu: Magnet-Press Slovakia, Grösslingova 62, 811 09 Bratislava). Do zprávy pro příjemce napište prosím čitelný název modelu (tj. Pífiík) a znovu svou úplnou adresu. Výkres Vám zašleme do 30 dnů (na Slovensku do 45 dnů) od obdržení poukázané částky. Je možno také zaplatit přímo v redakci a výkres si (po jeho připravení) osobně vyzvednout.

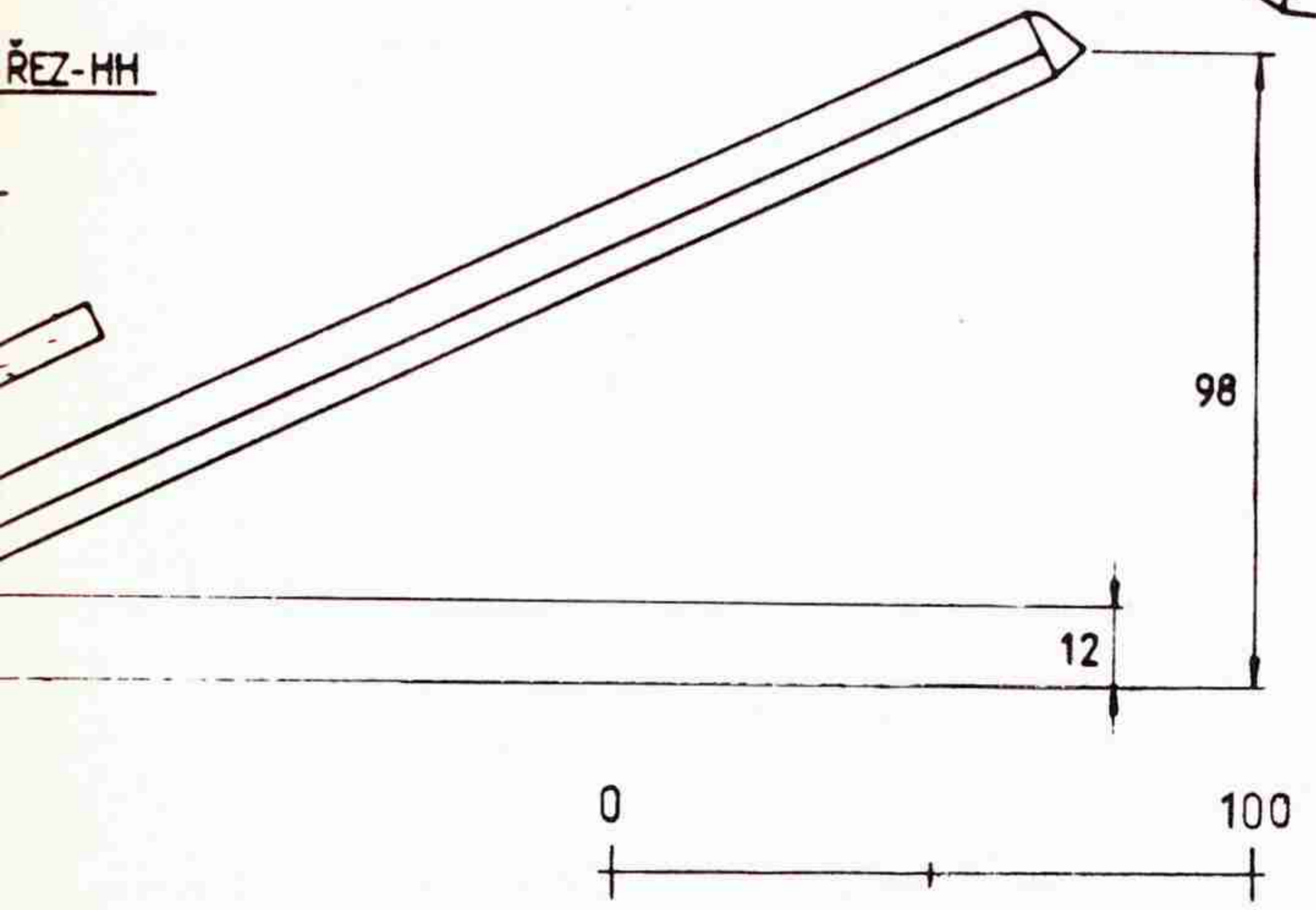
Soutěžní model kat. A3

PÍFIÍK

Konstrukce Zd. Raška

Rozpětí	936mm
Délka	620mm
Plocha celkem	12 dm²
Hmotnost	153g
Zatížení	12,6g/dm²
Výkon z 25m šňůry	cca 55 sec.

RZ98





MODELL & HOBBY 99 - LIPSKO

8. až 10. října 1999

**Zveme Vás do pestrého světa
volného času a modelářství**

Výstava modelů všech druhů, modelových kolejí, stavebnic a výtvarné tvorby se koná na lipském výstavišti již počtvrté. Vždy se začínajícím podzimem se moderní výstavní haly v saské metropoli Lipsku promění v poutní místo pro fanoušky modelářství - příznivce železničních modelů a kolejí, nadšené stavitele různých modelů, obdivovatele draků, přátele výtvarných a uměleckých prací. Také letos budou „letištní“ stojánky zaplněny množstvím modelů letadel, těžké trucky budou překonávat obtížné terény na připravených tratích, závodní auta budou řezat zatáčky závodních okruhů a vlaky projíždět modelovou krajinou (zastoupena má být i Anglie a Holandsko). Také vzduch nad vašimi hlavami bude sloužit k předvádění modelů. K vidění budou modely vzducholodí a vrtulníků. Rozměrnou vodní plochu budou brázdit historická i moderní plavidla. Návštěvníci si budou moci zkusit malování na hedvábí, technici a děti kutit nebo malovat. Letos otevře Mekka volného času své brány počtvrté. Ve dnech 8. až 10. října představí více než 250 výrobců, dovozců a odborných obchodů celou škálu rozmanitých předmětů pro nejkrásnější využití volného času. Mimo výrobců budou své modely prezentovat modelářské svazy, spolky a kluby. Ty budou organizovat i krátké doprovodné programy, a dají tak nahlédnout do své spolkové činnosti široké veřejnosti.

Bohatá nabídka veletrhu MODELL & HOBBY 1999 bude zahrnovat: modely a stavebnice letadel, raket, lodí, automobilů, železnic, včetně modelářských potřeb a příslušenství. K dispozici budou různé potřeby pro stavbu draků, potřeby a materiály pro grafiku, výtvarnou tvorbu, různé „hobymateriály“, potřeby pro kutily, malíře a různé ruční práce. Celá paleta však zahrnuje i reprezentativní nabídku SPIELFESTU - stolní hry a elektronické hry, hlavolamy, dřevěné hračky, karetní hry, panenky, plyšové hračky, puzzle, hádanky a křížovky, dětskou literaturu, stejně jako herní příslušenství. Velkou výhodou celé výstavy je také to, že vystavené zboží není jen prezentováno, ale je možno je i koupit.

Paní Anette Schmeier, vedoucí veletrhu, k tomu říká: „Veletrhem Modell & hobby a s ním souběžně pořádanou akcí Leipziger Spielfest (Lipské slavnosti her) chceme odborníkům a všem, kteří se zajímají o hoby, nabídnout pestrou rozmanitost různých novinek, nápadů, vzrušení a podnětů pro jejich tvořivost ve volném čase. V minulém roce přišlo přes 72 000 nadšenců. Doufáme, že stejně tomu bude i letošní podzim, protože nabídka veletrhu je zajímavá pro všechny zájemce.“

K vrcholům veletrhu bude jistě patřit poslední závod evropského mistrovství EFRA „Mini Car - Formule 1“ (RC modely aut v měřítku 1:8 pro závody na okruzích), kde je očekávána celá evropská špička. Gottfried Großmann z „Německého Minicar Clubu“ k tomu říká: „Závody na dokonalé dráze v lipském areálu bude završena série pěti závodů. Na Modell & hobby bude vyhlášen mistr Evropy této třídy. Připravuje se také obnovení evropského mistrovství Grand Prix třídy 1:10.“

SOUTĚŽ!

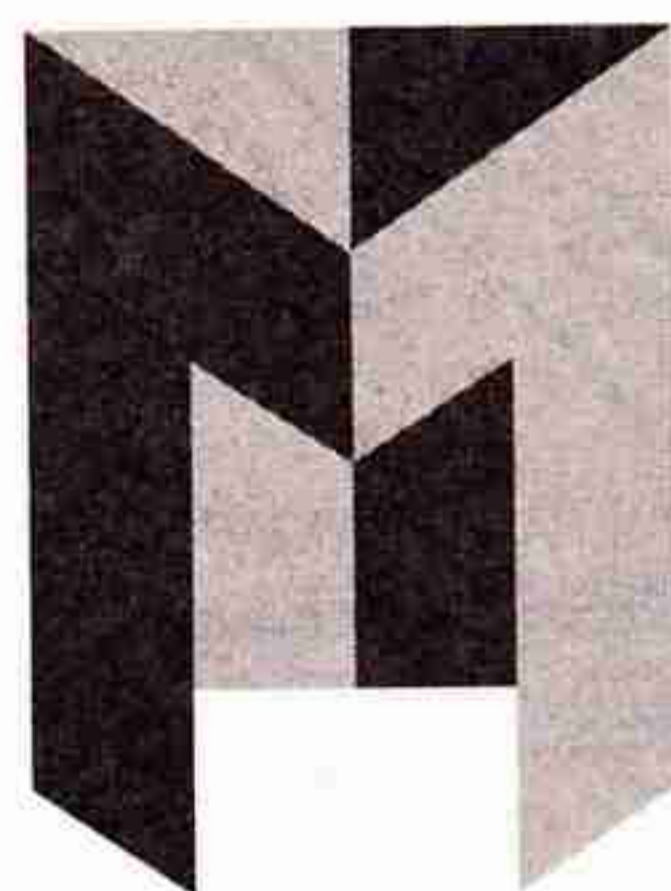
Chcete-li se zúčastnit zdarma jednodenního zájezdu z Prahy na veletrh Modell & Hobby 99, odpovězte na jedinou otázku: **Po kolikáté se tento veletrh koná?** Ze správných odpovědí bude vylosováno 10 výherců, kteří získají poukázku na zájezd pro 2 osoby zdarma (vstupenky + cesta tam a zpět). Odpovědi pošlete na korespondenčním lístku **do 15. září 1999** na zastoupení Lipských veletrhu v ČR (heslo SOUTĚŽ):

Soutěž o zájezd

Adresa: **CONSULTO, s.r.o.**
Salmovská 6

informace, tel.: 02/249 118 44

120 00 Praha 2



**MODELL &
HOBBY 99**

**VELETRH STAVEBNIC,
MODELŮ ŽELEZNIC
A VÝTVARNÉ TVORBY**

8. - 10. 10. 99 v Lipsku

**Veletrh MODELL & HOBBY v
Lipsku za cestu stojí**

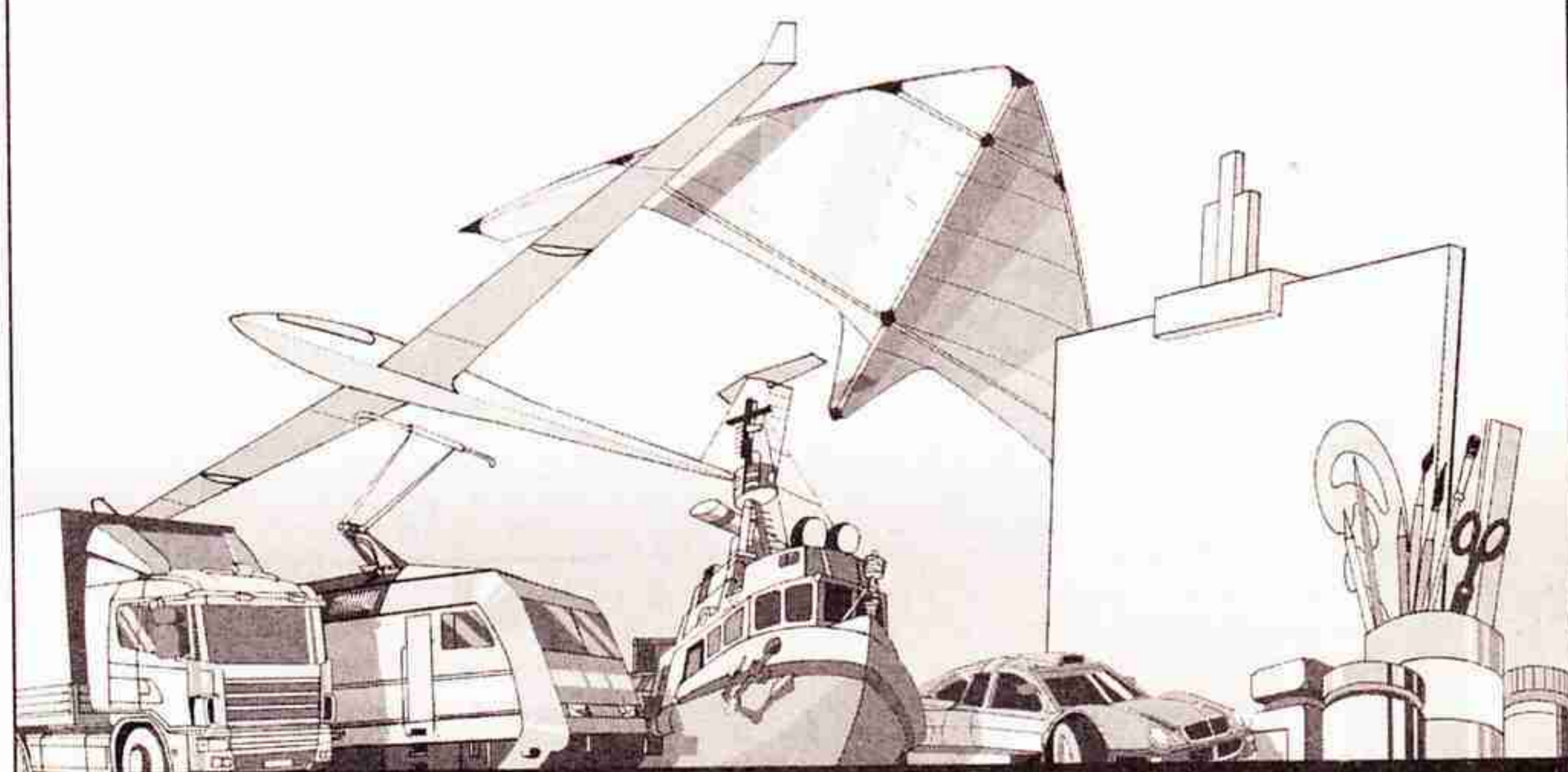
Uvidíte:

- mnoho výrobních novinek a nabídek speciálních obchodů
- napínavé soutěže a předvádění
- finále mistrovství Evropy spalovacích motorů Minicar (1:8)
- velkou přehlídku leteckých modelů vrtulníků v akci
- jedinečné manévry lodních modelů všech druhů
- kolejiště a železniční modely (také z Anglie a Holandska)

Sami můžete řídit:

- na elektro-minicarové závodní dráze, minitruckovém parkuru a na velkém vodním bazénu.
- Zúčastněte se miniautomobilového fotbalu, výtvarných prací a dalších zajímavých akcí.
- Zkuste se svou rodinou nebo přáteli stolní a karetní hry, puzzle a mnoho jiných her.

Na veletrhu MODELL & HOBBY najdete i koutky pro kutily, malíře, výtvarné práce, potřeby pro ruční práce a mnoho dalších překvapení.



Zastoupení Lipských veletrhů v ČR firma **CONSULTO s.r.o.**, Salmovská 6, 120 00 Praha 2, tel.: 24 91 18 44, fax: 24 92 12 11, pořádá výhodný autobusový zájezd na veletrh MODELL & HOBBY v pátek 8.10.1999. **Pro výherce čtenářské soutěže zájezd zdarma.**

Mistrovství České republiky lodních modelářů-žáků

Po několika letech se mistrovství ČR žáků, kteří se zabývají lodním modelářstvím, uskutečnilo opět v jižních Čechách. Pořadatelé z JINTES České Budějovice tentokrát zvolili jako místo celého dění areál autokempu Křivonoska v Hluboké nad Vltavou, kam se v pátek 11. 6. sjeli mladí modeláři s vedoucími oblastních družstev a se 115 modely čtyř tříd (EX-500 - 55 modelů; F2-Ž - 32 modelů; FSR-Eco Standard - 15 modelů; EX-Ž - 13 modelů). Ještě před slavnostním zahájením bylo odjeto první kolo tří rozjížděk třídy Eco S, vždy po pěti startujících. Hned v prvním kole dal najevo obhájce titulu Lukáš Linhart z Náchoda, že nemíní dát svoji kůži soupeřům zadarmo a najetím 25 kol se ujal vedení.

Exkluzivní zahájení bylo uspořádáno kolem 22. hodiny na nádvoří snad jednoho z našich nejkrásnějších a nejznámějších zámků. Z okolního šera napochodovaly jednotlivé výpravy do osvětleného nádvoří, kde je uvítala slavnostní fanfára trubačů. Účastníky přivítal člen organizačního štábu a předseda KLoM ČR ing. Zdeněk Hanzlík a po zaznění státní hymny předal slovo předsedovi SMČR Karlu Koudelkovi. Ten popřál všem především příjemný pobyt a co nejlepší sportovní výsledky. Po slibech rozhodčích a závodníků zakončila slavnostní ceremoniál opět fanfára. (K milému překvapení všech byl celý zámek i z venku ve slavnostním osvětlení, které je nyní rozšířeno a upraveno. Při příležitosti zahájení M ČR byla provedena generální zkouška.)

Celou noc bohužel přšelo, a tak sobotní ráno přivítalo na startovištích soutěžící i rozhodčí nevlídnou umáčenou tvář. Přesto se přesně podle časového plánu



Les připomínají stožáry na modelech žakovských maket třídy F2-Ž, které jsou seřazeny vedle sebe ke statickému hodnocení. V popředí je model sovětského hlídkového člunu „č. 23“.

rozběhla činnost na všech startovištích. Rozhlas, který umožňoval vyvolávání soutěžících ze všech tří startovišť, velice urychlil celý průběh soutěží. Druhá jízda Eco S hned o osmé hodině jen potvrdila rutinu závodníků, kteří ji jezdí v juniorské třídě i v mezinárodní konkurenci - Linhart, Darvašová, Šebesta, Mašek.

Startoviště F2-Ž využilo i úpravy s možností současné jízdy dvou modelů po trati a, tak i tam mohla po dvou kolech být pro všechny - i když poněkud opožděná - polední přestávka. Po statickém hodnocení (to proběhlo v páteční podvečer) měl nejlepší postavení M. Havel z Duchcova s modelem lodi Thoaban, za který dostal 97,67 bodu. Ale jen jednou stovkou a druhou nejlepší jízdou (88) nakonec obsadil 7. místo.

Naopak dvěma perfektními jízdami si vybojovala bronzovou medaili Monika Darvašová ze Dvora Králové nad Labem, i když měla hodnocení modelu o 10 bodů nižší. O třetí příčku musela v dodatečné rozjízdce bojovat s Martinou Tomáškovou z Jablonce nad Nisou. Nejúspěšnějším byl Tomáš Urbanský, který s modelem Elbehafen získal 92,67 za stavbu, 100 a 97 bodů za jízdy, a celkovým součtem 289,67 získal titul mistra ČR.

Nejslaběji obsazená třída EX-Ž byla tentokrát poznamenána i slabšími výkony než jsme byli zvyklí, ale jde o soutěž a rozhodující je momentální výkon. Titul získala Martina Ponikelská z Dvora Králové nad Labem, která jediná dokázala zajet třikrát čistou jízdou. S průmě-



Model letošního mistra České republiky. Tomáš Urbanský z Bíliny se stal s modelem přístavního hasičského remorkéru Elbehafen (statické hodnocení 92,67 bodu; jízdy 100 a 97 bodů) vítězem třídy F2-Ž.



Část bodovací komise při hodnocení. S. Mašek, O. Holan, ing. Z. Hanzlík a A. Kratochvíl (zleva). Pátý bodovač - J. Linhart - na snímku chybí, jinak ale pracovala tato komise bez velkých výkyvů a hodnocení modelů bylo u většiny v nevelkém bodovém rozdílu.



MISTROVSTVÍ SVĚTA NAVIGA
(sekce M bez A/B) KLM Royal Dux
10.-15. 8. 1999, DUCHCOV





Žakovskou třídou, kde mají modely předepsanu minimální délku do 1250 mm, je EX-Ž (loď musí být vybavena časovačem, který model zastaví po projetí předepsané dráhy, tj. 60 metrů). V suchém doku jsou lodě jihomoravských modelářů z Náměště nad Oslavou a z Kuželova.



Stejně spokojená byla Martina Ponikelská z Dvůr Králové nad Labem. Ta dokázala jako jediná najet ve třídě EX-Ž všechny jízdy do střední branky předepsané trati. Proto i ona získala titul mistryně ČR.

rem výkonu 96,67 skončili závod Jaroslav Kratochvíl z Náměště nad Oslavou a Ludvík Kostelanský z Kuželova, kteří si konečné pořadí potvrdili až dodatečnou rozjízdkou.

Tradičně nejsilněji obsazená třída EX-500 s 55 startujícími byla i výkon-

nostně na vysoké úrovni. Ještě závodník na 31. místě měl výkon 90 bodů. O medaile se rozjízdkou 7 závodníků, kteří dosáhli absolutní výkon 100 bodů! I zde nejlepší nervy a jistota při startech vynesla titul dívce - Lence Navrátilové z Pardubic. Dvě dívky tedy získaly tituly mistrů (mistryň) ČR pro letošní rok. Ostatně i ostatní děvčata ve startovním poli jednotlivých kategorií si nevedla špatně.

Třída Eco S ve svých podvečerních jízdách jen potvrdila co je již předesláno. Titul s přehledem obhájil Lukáš Linhart. Výkony v této třídě ukazují, že naši ještě žáci mohou být velice úspěšní i jako junioři na MS, které se letos v srpnu jede v Duchcově.

I přes obrovskou týdenní snahu pořadatelů a odstranění celého přívěsu trávy, byly přeci jen některé jízdy zachycením trávy ovlivněny. Šlo jenom o drobnou vadu na průběhu mistrovské soutěže (bývá to ostatně na většině soutěží v přírodním prostředí). Závěrem chci vyslovit poděkování pořadatelům v čele s ing. Cyrilem Macho, ředitelem JINTES České Budějovice a ing. Zdeňkem Hanzlíkem, za obrovský kus práce, který při přípravě vykonali. Poděkování si samozřejmě zaslouží i všichni další pořadatelé, včetně rozhodčích, kteří se zasloužili o přesné a rychlé vedení soutěží.

Jiří Lejsek
Foto: autor

Výsledky M ČR 1999 (zestručněno):

EX-500: 1. Lenka Navrátilová, Pardubice; 2. Martin Stejskal, Blansko; 3. Jiří Prekop, Mariánské Údolí; 4. Ladislav Mrkva, Kuželov; 5. Jan Bittner, Kuželov; 6. Petra Štauberová, České Budějovice (všichni 100 bodů).

EX-Ž: 1. Martina Ponikelská, Dvůr Králové, 100; 2. Jaroslav Kratochvíl, Náměšť n. O., 96,67; 3. Ludvík Kostelanský, Kuželov, 96,67; 4. Jiří Jakubec, Český Těšín, 93,33; 5. Zdeněk Duša, Marián. Údolí, 90; 6. Eva Brablíková, Marián. Údolí, 83,33 bodu.

F2-Ž: 1. Tomáš Urbanský, Bílina, 289,67; 2. Matěj Bárta, Duchcov, 288,33; 3. Monika Darvašová, Dvůr Králové, 287,33 (100); 4. Martina Tomášková, Jablonec nad N., 287,33 (97); 5. Michal Kozderka, Jablonec nad N. 286,67; 6. Jan Urbanský, Bílina, 286,33 bodu.

FSR-E-Eco Standard: 1. Lukáš Linhart, Náchod, 51/43,5; 2. Filip Šebesta, Opava, 49/18,2; 3. Monika Darvašová, Dvůr Králové, 48/8,5; 4. Jiří Mašek, Plzeň, 47/19,2; 5. Petra Štauberová, České Budějovice, 36/26; 6. Jan Sršeň, Dvůr Králové, 34/17,7 (kola/čas).



Šťastný úsměv patří Lence Navrátilové z Pardubic. V soutěži, při absolutně vyrovnaném výkonu 100 bodů u sedmi závodníků, dokázala v dodatečné rozjízdkě nejobsazenější základní žakovské třídy EX-500 získat titul mistryně ČR.

JH **MODELY BAZAR**
PRODEJ A VÝKUP
MODELÁŘSKÉHO ZBOŽÍ, KOMISNÍ PRODEJ
Sortiment HITEC, ROBBE • výhodné ceny
Otevírací doba: Po-Čt 16.30-19.00, po předchozí dohodě možno i jindy
JH-Model
Azalková 37, 102 00 Praha 10
Tel: 02/75 58 25, Mobil: 0603 343 619

MIKRO
Průběžná 21, 100 00 Praha 10
Tel.: 02/ 21 86 34 07 (9-14 h.)
Tel.: 02/ 78 10 636 (16-22 h.)
Fax: 02/ 62 83 532 nepřetržitě
Nabízí: Modelářské motory MVVS a Mikro vč. příslušenství
Náhradní díly a servis pro motory MVVS RC karburátory Mikro
Prodej: přímý Út.-Čt. od 16 do 20 h., nebo na dobírku
AKTUÁLNÍ CENÍK ZAŠLEME ZA ZNÁMKU 16 Kč

VELKÁ CENA ČESKOSLOVENSKA 1949

Né, nespětl jsem se ani v názvu ani v datu. V letošním roce je to právě 50 let, kdy měli příznivci motorizmu v tehdejší Československé republice možnost vidět skutečný závod automobilů formule 1, i když tehdy se především říkalo vozů Grand prix (GP). V dalších letech už to byly „jenom“ různé závody různých značek a formulí, ale závod vozů formátu F1 už ne. (Pomijím současné „vzpomínkové“ závody historických a starších formulí.)

Díky tomu se stala z Velké ceny ČSR 1949, pořádané 25. září 1949, legenda. Připomeňme si alespoň některé základní skutečnosti.

OKRUH. Jelo se na klasickém předválečném okruhu ovšem zkráceném na 17,8 km. Změnil se směr jízdy, jelo se ve smyslu otáčení hodinových ručiček. Okruh zahrnující celkem 73 zatáček (38 pravých, 35 levých), dále různá stoupání a klesání, byl skutečně náročnou prověrkou strojů i jezdců (viz reprodukce původního nákresu z roku 1949). Start a cíl zůstal v původním prostoru na státní silnici Brno - Praha.

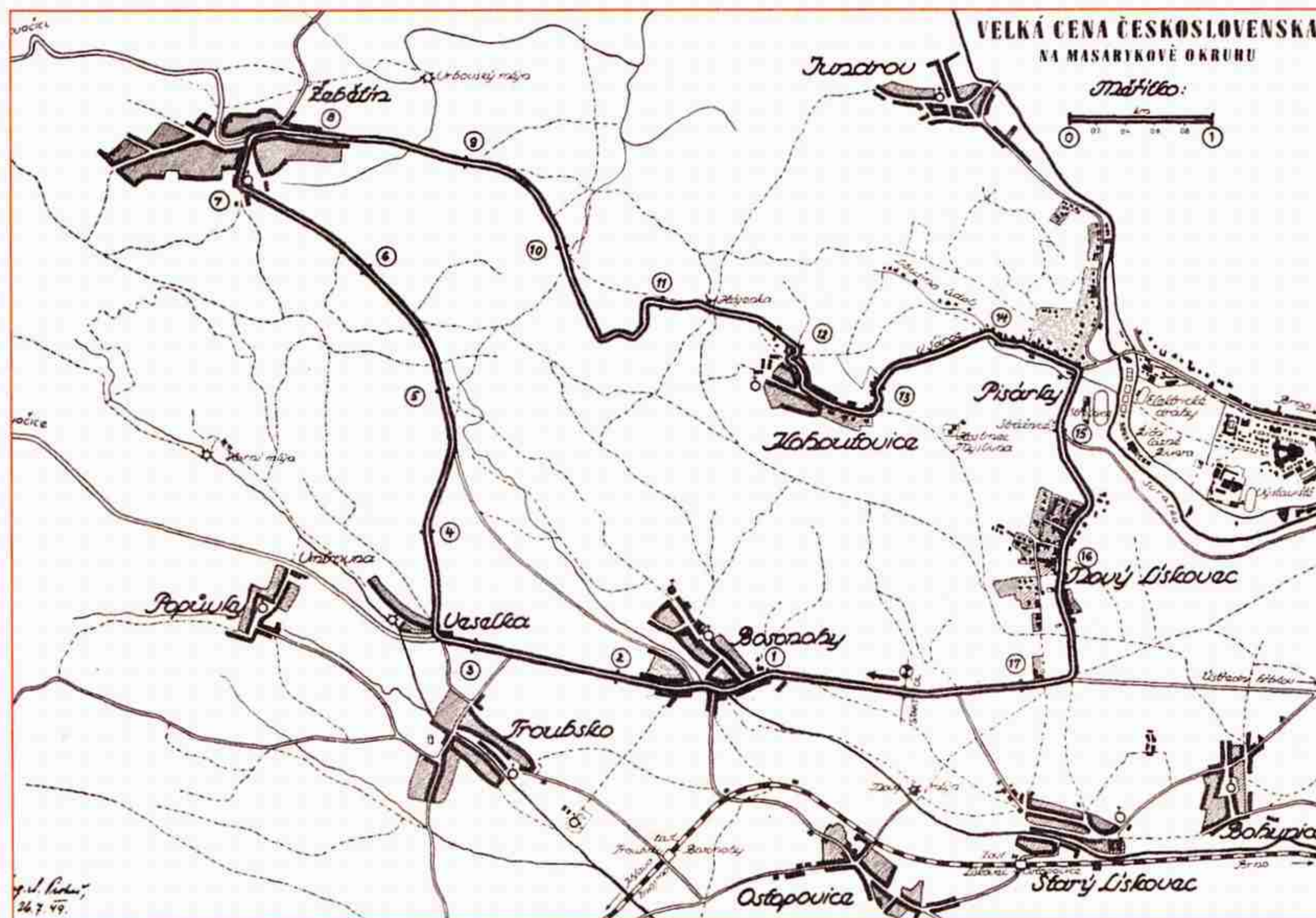
AUTOMOBILY. (K závodu byly připuštěny automobily podle mezinárodní formule č. 1, platné do roku 1953. a) Vozy bez kompresorů s nejvyšším objemem válců 4500 ccm. b) Vozy s kompresorem a nejvyšším objemem válců 1500 ccm.) Až na značku Alfa Romeo, která se v roce 1949 neúčastňovala žádných závodů GP, byly v Brně přítomny všechny významné značky. Celkem startovalo 23 vozů. Největší zastoupení měla s osmi vozy italská značka Maserati (typy A6 GCM, 4 CLT, Milano). Startovaly také čtyři vozy Talbot Lago 4,5 l, a čtyři Simca-Gordini, dva vozy Cisitalia D 46 a jeden „dvoulitr“ Frazer-Nasch. Československé konstrukce zastupovaly vozy Magda II (konstrukce závodníka J. Vlčka) a Tatrplan-Sport z Kopřivnice. Nechyběla ani značka Ferrari s kompresorovým typem o objemu 1,5 l a s dvoulitrovým typem pro formuli 2.

JEZDCI. Opět reprezentativní zastoupení. Bylo krátce po válce a mnozí z předválečné gardy zahynuli, zemřeli či nezávodili. Výjimkou byl trojnásobný vítěz předválečného Masarykova okruhu - monacký občan - L. Chiron (v Brně 1949 na Maserati 4 CLT). K předválečným jezdcům patřil také princ Bira (Siam, Maserati 4 CLT). Byli zde i F. Cortese (Itálie, Ferrari F2), P. Levegh (Francie, Talbot Lago), P. Etancelin (Francie, Talbot Lago), M. Trintignant (Francie, Simca-Gordini), D. Parnell (Velká Británie, Maserati 4 CLT), P. Whitehead (Velká Británie, pozdější vítěz, Ferrari 1,5 l) atd. Nechyběl ani později velmi proslulý dr. G. Farina z Itálie, který startoval na velmi výkonném voze Maserati Milano (329 k). V Brně se tehdy proslavil havárií hned v prvním kole, a na staré trati nese legendární zatáčka dodnes jeho jméno, a jít se dívat při závodech do „Farinky“ patřilo

svého času k brněnskému bontonu. (Bohužel bylo tehdy zraněno i 12 diváků, někteří těžce, dva smrtelně.) Dr. Giuseppe „Nino“ Farina se však také stal v roce 1950 prvním mistrem světa jezdců (F1) na legendární „Alfettě“ - Alfa Romeo 158/159. Naši závodníci byli zastoupeni J. Vlčkem (Magda II), Z. Trejbalem (Simca-Gordini), ing. F. Dobrým (Frazer-Nasch 2 l), V. Formánkem a A. Komárem (oba Cisitalia D 46), a B. Sojkou (Tatrplan-Sport). Již při tréninku hlavní kategorie

přeci jenom šlo o vůz spíše sportovní než formulový (motor o objemu 1950 ccm dával výkon cca 75 k, což dovovalo rychlost přes 180 km/h). Tehdy bylo důležité, že závod úspěšně dokončil. Hned za ním se však umístil soukromník Jaroslav Vlček z Prahy se svým vozem Magda II (motor Fiat 1100 ccm s kompresorem Roots).

Závěrem uvádím tabulku s pořadím jezdců, kteří závod dokončili a byli klasifikováni.



GP havaroval smrtelně na starším voze Maserati v Novém Lískovci V. Uher, v závodě sportovních vozů - Cena města Brna - se zabil J. Jonák na voze Aero 30 Speciál.

DIVÁCI. Tam chci jenom připomenout, že jich bylo asi 350 000, údaje se v tomto ohledu dosti liší. Počasí tehdy závodů přálo a zájem byl nevídaný. Např. z velkých měst celé republiky byly vypraveny zvláštní autobusy a vlaky, jenom z brněnského nádraží ČSD odváželo diváky k okruhu 140 autobusů.

ZÁVOD. Závod o Velkou cenu - jak již výše zmíněno - nepostrádal napětí, dramata, ale i tragédie. Okruh se jel 20x, což odpovídalo tehdy běžné délce závodů GP, v Brně to představovalo vzdálenost 356 km. Byl to skutečný závod, špičkové stroje byly schopny dosahovat rychlostí přes 260 km/h, jejich zvládnutí - i při tehdejší stavu a možnostech vozovky na okruhu - nebylo snadnou záležitostí. Vítězství pro značku Ferrari (jedno z prvních v dlouhé řadě) vybojoval Peter Whitehead, když předjel v posledním okruhu se svým rychlejším vozem P. Etancelina. Ten měl v závěru závodu poněkud smůlu když se zdržel předjížděním sanitního vozu. Závod dokončilo 11 jezdců. Nejlepší z našich se umístil na 9. místě. Byl to Bruno Sojka, který jel sice na speciálu Tatra T 602 Tatrplan-Sport, ale

VELKÁ CENA ČESKOSLOVENSKA 1949

25. 9. 1949

poř.	jezdec	stát	vůz	počet kol
1.	P. Whitehead	GB	Ferrari 1,5 l	20
2.	P. Etancelin	F	Talbot Lago	20
3.	F. Cortese	I	Ferrari F2	20
4.	P. Levegh	F	Talbot Lago	19
5.	H. Louveau	F	Maserati 4 CLT	19
6.	J. Claes	B	Talbot Lago	18
7.	P. Carini	I	Maserati A6 GCM	18
8.	L. Rosier	F	Talbot Lago	18
9.	B. Sojka	ČS	Tatrplan-Sport	18
10.	J. Vlček	ČS	Magda II	17
11.	F. Dobrý	ČS	Frazer-Nasch	17

Na současném brněnském Masarykově okruhu se jel v rámci oslav 50. výročí Velké ceny Československa 1949 vzpomínkový závod (12. - 13. 6.) „HISTORIC MASARYK PRIX“ (viz rubrika Historie na kolech). Ve zbývajících sešitech 50. ročníku časopisu Modelář a modely bychom vám chtěli představit některé typy automobilů, které se legendární velké ceny zúčastnily, čtyři z automobilů představíme podrobněji. V č. 9/99 začneme subtilním monopostem Cisitalia D 46.

L. Putz

Nákres: archiv



Hezký design rychlostního modelu kateg. G27 německého týmu Kamoufflage (na snímku jsou dobře vidět i přítlačné spoiler).

Na jedné z nejlepších evropských autodrah o délce okruhu 47 m (umístěna v klubu AMDK Plzeň) bylo v termínu 25. až 27. června 1999 uspořádáno mistrovství Evropy automodelářů, kteří se věnují rychlostní kategorii SRC - G27. Pořadatelé z plzeňského klubu byli uspořádáním vrcholné soutěže pověřeni mezinárodní organizací ESROC a Svazem modelářů ČR.

Pro lepší představu těch, kterým není tato kategorie známá, uvádím základní technické údaje: Modely volné konstrukce v přibližném měřítku 1:24; karosérie z lexanu (aerodynamická silueta); podvozek ocelový; elektromotor s otáčkami cca 200 000 za minutu (rotor musí být označen štítkem „27“, průměr drátu AWG 27); poháněna jsou kola zadní nápravy (přední jsou pouze pro dodržení čtyř kol u automobilu); pro lepší „sezení“ na dráze je karosérie osazena spoilerem (základní předepsané rozměry na nákresu). Pro lepší představu o rychlosti modelů lze uvést, že jeden okruh objede model této kategorie za cca 2,5 vteřiny.

K závodu se přihlásilo 14 týmů (dvou až tříčlenných) z pěti evropských zemí - Česko, Holandsko, Německo, Slovensko, Švýcarsko. Některé týmy byly ovšem smíšené, např. holandsko-německo-švýcarský tým: D. Bastians/ A. Pommeranz / H. P. Sutter (v konečném hodnocení 7. místo). Mezi závodníky nechyběli ani lonžší mistři světa a Evropy, např. J. Hájek, M. Schöne, V. Horký atd. Pátek byl vyhrazen tréninkům, sobota a neděle vlastním závodům. Vzhledem k tomu, že plzeňská dráha je osmiproudová (ostatně pro vrcholné závody to ani nemůže být jinak), kvalifikovalo se všech 14 týmů, které byly pro finálové závody rozděleny do dvou sedmičlenných skupin podle výsledků kvalifikace. Každá skupina pak jela dva závody (jeden závod 8x 20 minut). Součet výsledků obou závodů (sčítá se počet najetých okruhů a dílků dráhy v posledním okruhu) pak určil



Sedm modelů připravených (zatím otočeny podvozky nahoru) před startem jedné z jízd.

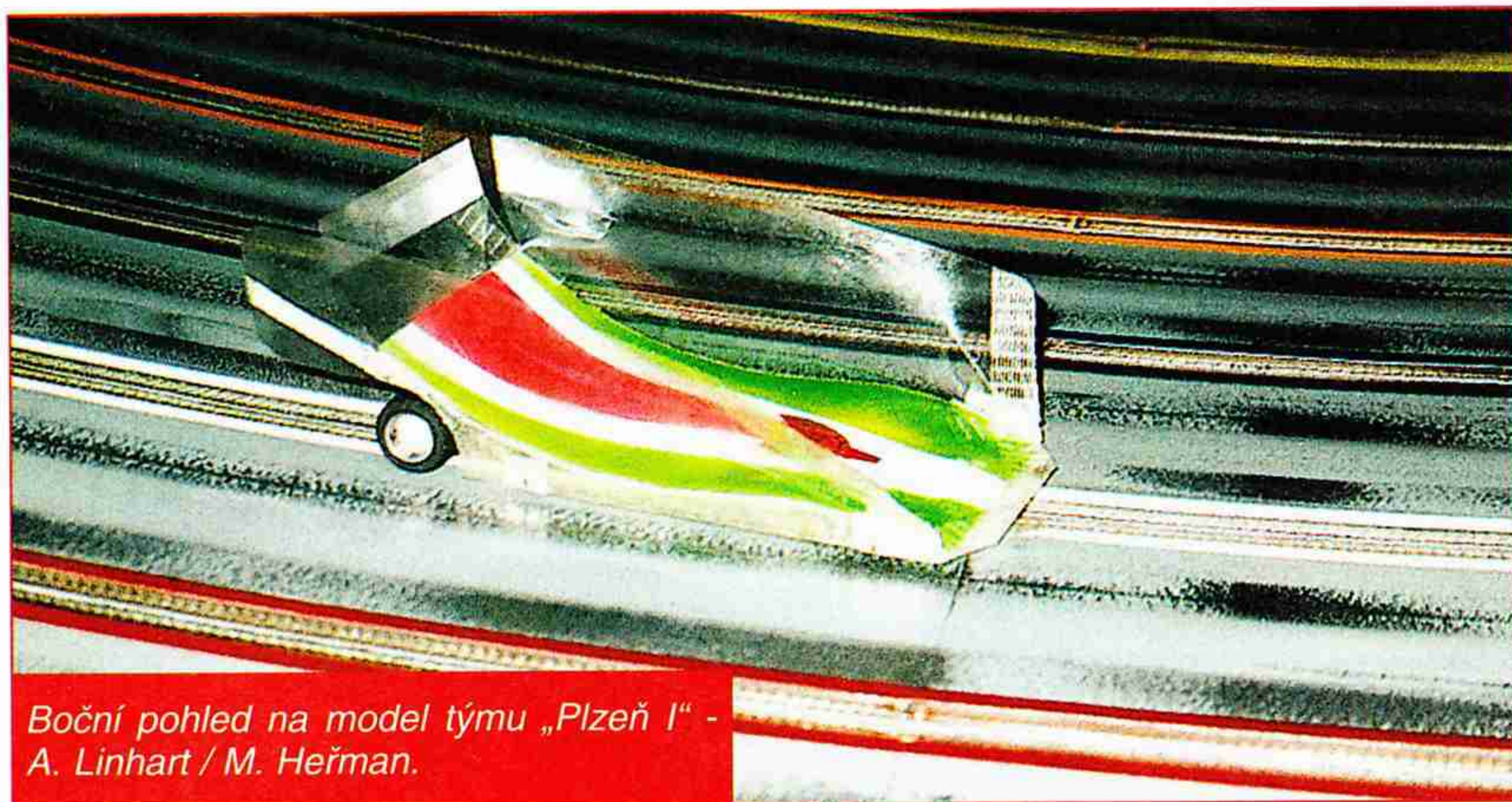
pořadí letošního evropského šampionátu. Při velké snaze o dosažení co nejlepšího výsledku (případné opravy a technické výměny se mohou provádět pouze v jízdním čase) dochází při závodu i k mnoha haváriím. Jedna z těch nešťastných postihla český tým Z. Beneš / J. Hájek (v té chvíli na druhém místě). Při rychlém průjezdu zachytil jejich model o model týmu „Voki“, který byl právě nasazován. Náraz vymrštil projíždějící model do přechodového můstku a zle jej poškodil - ohnutá osa, poškozený podvozek atd. (Podařilo se jej však opravit a zachránit ještě celkově 4. místo.) Nejlépe si vedla smíšená česko-slovenská posádka Jiří Míček (CZ), Vladimír Horký (CZ), Vlado Okáli (SK), která dokázala najet celkový výkon 4814 okruhů a vybojovala tak titul mistrů Evropy 1999, na 2. a 3. místě se umístily německé týmy. Všechny týmy na prvních osmi místech najeli přes 4000 okruhů (cca přes 220 km), tým MRTU na 9. místě najel 3950 okruhů. Nejtěsnější rozdíl byl mezi 2. a 3. místem (4. a 5. místem), 23 okruhů, resp. mezi 9. a 10. místem, 4 okruhy. Šlo o zajímavý závod a všichni zúčastnění si za předvedené výkony jistě zaslouží uznání.

L. Putz

Foto a nákres: autor



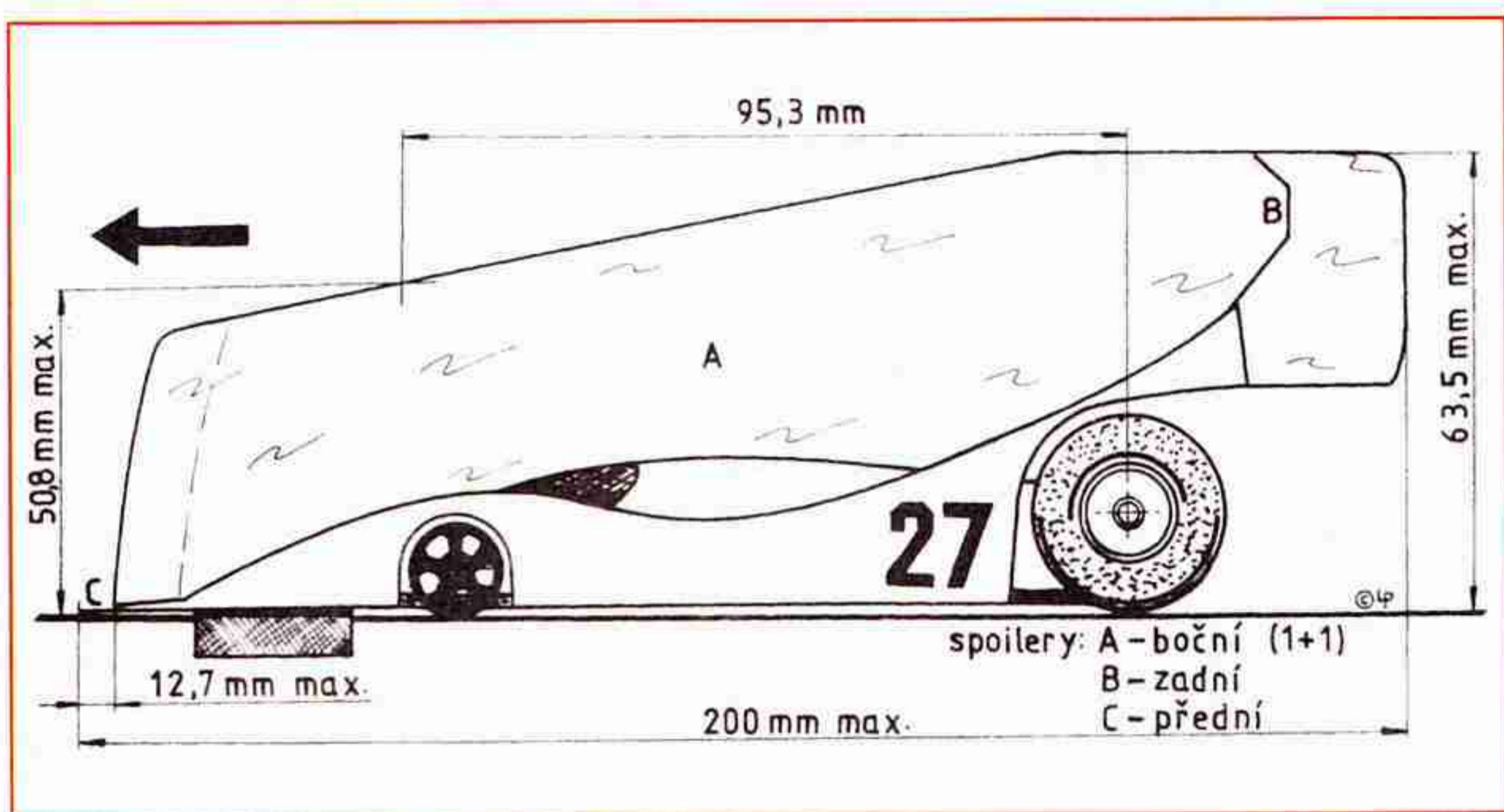
Modelářské pracoviště automodeláře kategorie SRC. Depo na snímku patří Němci Ralfu Klosemu, který jel ve smíšeném týmu s našim Václavem Kohoutem.



Boční pohled na model týmu „Plzeň I“ - A. Linhart / M. Heřman.

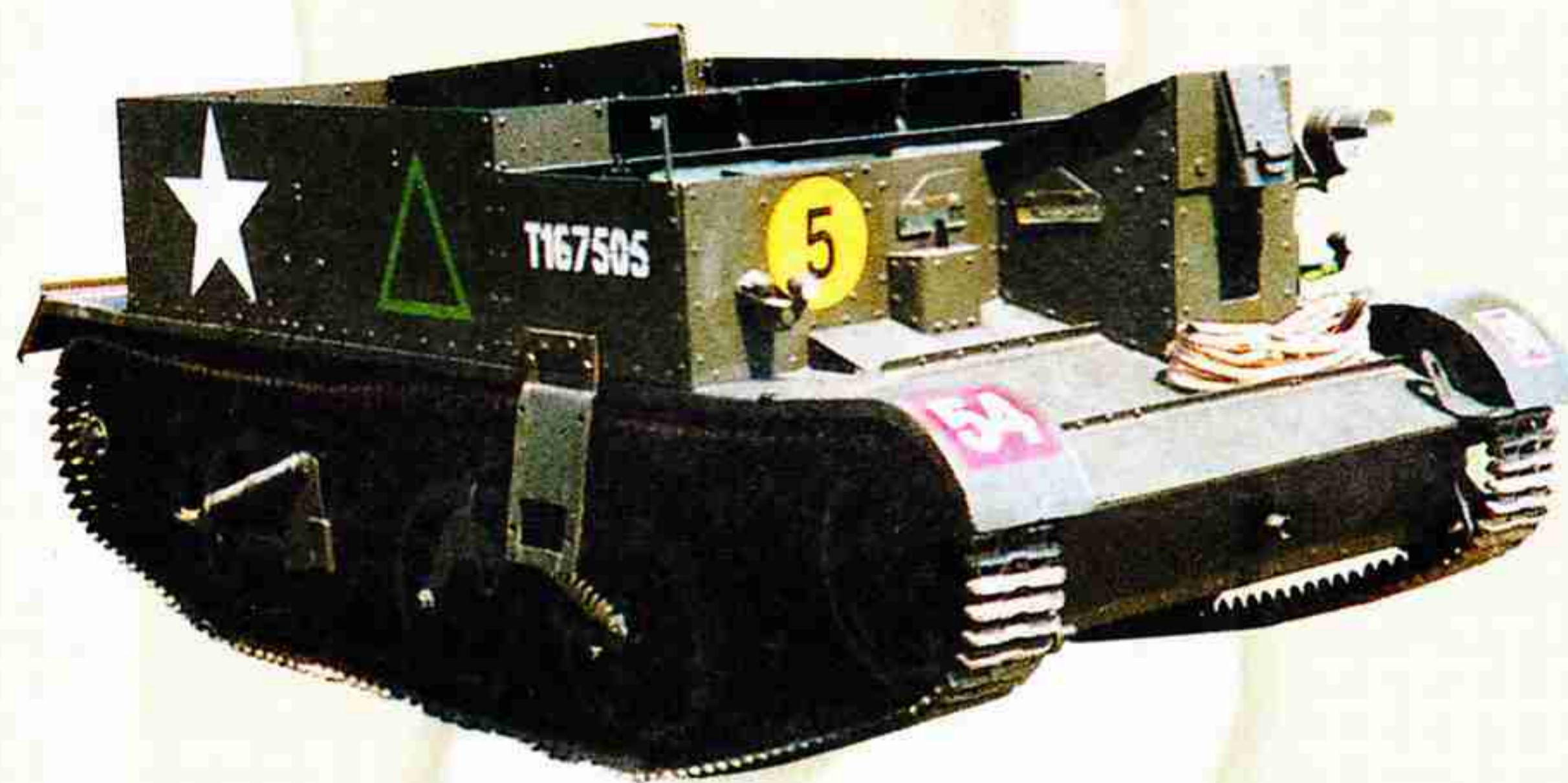
Konečné pořadí ME (prvních 8):

poř. tým (stát)	výkon
1. VOKI (CZ+SK)	4814
Míček / Horký / Okáli	
2. MSP (D)	4761
Schöne / Jens / Lömi	
3. Kamouflage (D)	4738
Assi / Weckerle / Müller	
4. Czech I (CZ)	4610
Beneš / Hájek	
5. Flux (NL)	4587
de Vries / Mantjes	
6. Plzeň I (CZ)	4527
Heřman / Linhart	
7. Europe (NL+D+CH)	4430
Bastians / Pommeranz / Sutter	
8. Fritz (D+CH)	4018
Kock / Kopriva / Roelli	



Závodníci a modely těsně před startem. Nathalie Pypers (NL), Jiří Míček (CZ), Josef Hájek (CZ), Frank Müller (D), Philip de Vries (NL) - zleva.

bojová technika



Mezi „přjezdnými“ exponáty byl při zahájení letošní sezony i britský pásový obrněný transportér Universal Bren Carrier.

LEŠANY

Jméno tohoto středočeského městečka se stává postupně mezi příznivci vojenské techniky pojmem. Je to především díky tomu, že v objektu bývalých dělostřeleckých kasáren (mimořadně v krásné krajině okolo řeky Sázavy zasvěcené trempinku), které získal Historický ústav Armády České republiky v roce 1994, vzniklo Vojenské technické muzeum HÚ AČR. Muzeum je otevřeno pouze přes „léto“, v letošní IV. sezoně - květen až říjen - každý víkend od 10 do 16 hodin. Také pro letošní sezonu jsou expozice nově upraveny.

Mezi přírůstky najdete např. osobní vojenský automobil Mercedes Benz 170 V z roku 1942; Mercedes Benz 1500 (1941) ve verzi hasičský vůz a radiovůz; unikátní třínápravový automobil Tatra 26/72 (1937), který sloužil jako univerzální letištní vůz; štábní automobil Škoda 903 (1940); sovětský džíp GaZ 67 „Čapajev“ z roku 1943 atd. Úplně nová expozice - Arzenál - je věnována vývojové řadě kanonů Škoda. Pokud budete cestovat „Posázavským pacifikem“ pojedete do stanice Krhanice (trať Braník - Čerčany), pak je to pěšky přes most cca 10 minut.

-PL-

Nejpoužívanější elektromotory MEGA pro vybrané kategorie elektroletů v tabulce jsou doporučené vrtule FALCO a proud pro dimenzování regulátoru
 Další informace o motorech MEGA a MIG získáte: <http://web.telecom.cz/megamotor> Karel Matyáš, Záhřebská 27, 616 00 BRNO, tel./fax: 05/41212289, E-mail: karel.matyas@telecom.cz

MEGA	1 kg		2 kg		3 kg		4 kg		5 kg		6 kg	
	20	S 9						13x8,5"	25A			
16	BG	viz test RC 4/99						13x8"	45A			*10x8" APC 40 A
14	S7					13x8"	35A					*10x4" APC 30 A
12	S5					12x7,5"	35A					
10	S4					12x7,5"	45A					
	mini 10					10,5x6"	35A					
8	MIDI 7E					13x8"	40A					*10x7" Aeronaut Glas 35 A prto akrobata
	mini 7E					10x8"	35A					*9x6" CAM 30 A pro akrobata
7	MIDI 7E					13x8"	35A					
	mini 7E					10,5x6"	35A					*9,5x6" Aeronaut Glas 30 A prto akrobata
												viz test RC modely 8/98

*údaje určené pro akrobatické modely
 uvedené údaje jsou pro přímý pohon (bez převodovky)

MIG 600 BB TURBO - 665 Kč MIG 600 7.2 - 269 Kč MIG 500 7.2 V (RACE) - 249 Kč MIG 280 6 V - 125 Kč elektromotory MIG žádejte u svých prodejců nebo u firmy MEGA

Modely dováží a prodává firma FOX toys, Královická 96, 100 00 Praha 10, tel.: 02/781 56 89

Lexus GS 400



Obě tyto nové firmy - **Auto Art**, **Gate** - jsme vám v krátkosti představili v novinách z norimberského veletrhu. Nyní mají modely obou výrobců premiéru i v našich modelářských obchodech. Ve spolupráci s firmou Fox toys, která obě tyto značky do-

vází na náš trh, vám představujeme základní nabídku těchto výrobců.

AUTOart

Firma Autoart se zaměřila především na kvalitu vyráběných modelů. A skutečně, již

Lexus RX 300



Toyota Corolla WRC (# 5)

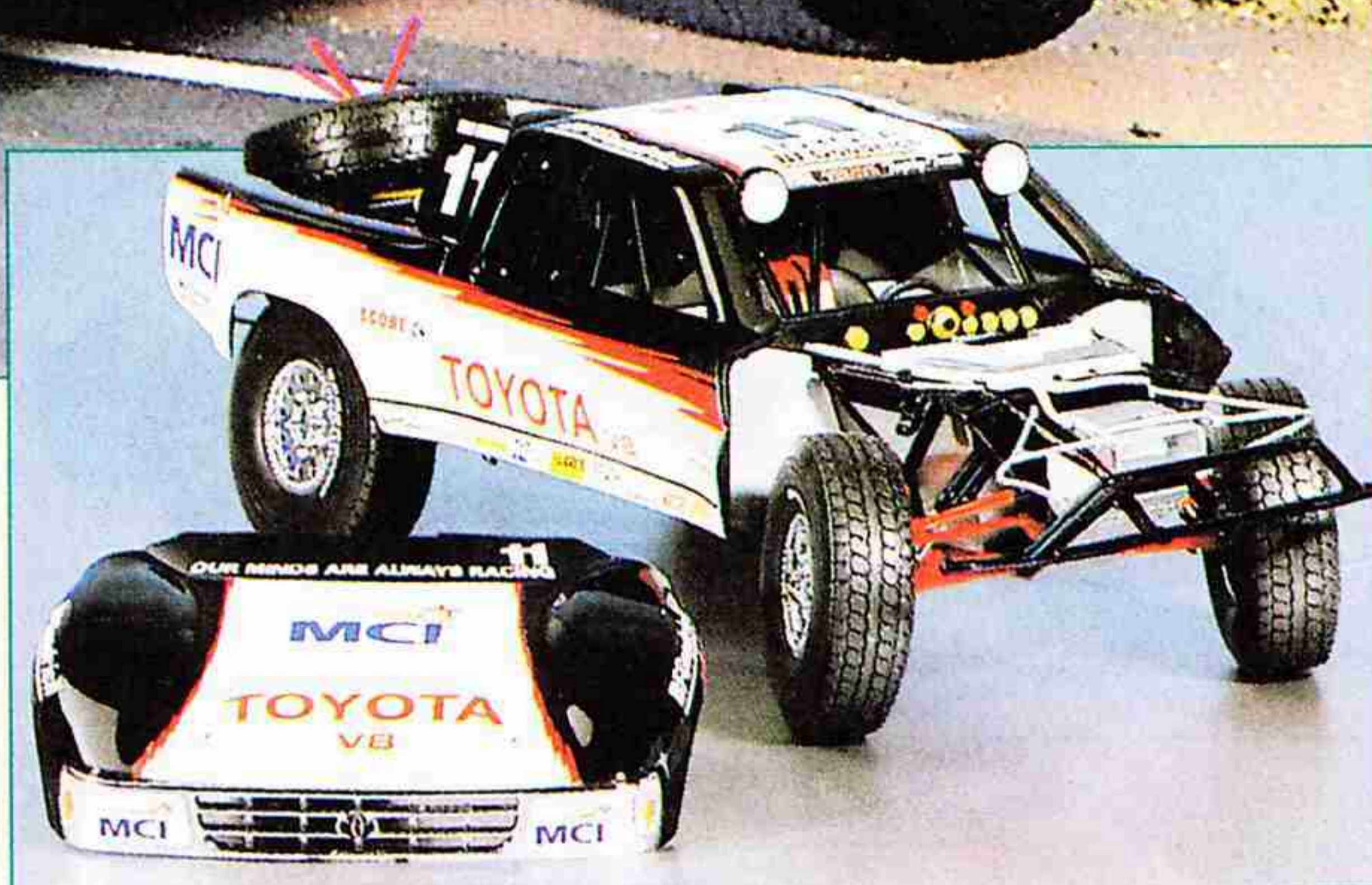


Toyota Racing Truck # 11



první modely této řady dokazují, že nezůstalo pouze u slov. Směle můžeme tyto modely zařadit mezi přední výrobky obdobné produkce, např. od firem UT, Kyosho atd. Modely vynikají nejen dokonalým zpracováním všech detailů a jejich funkčností (otvírací dveře, kapoty, vybavení interiéru, maketa motoru), ale i kvalitním lakem. U závodních automobilů jsou

Autoart nabízí pod katalog. číslem 70041 model Lexus GS 400 (v černé barvě) a pod č.70032 Lexus RX 300 (také černý). Koupit si je můžete za cenu 1780 Kč.



Toyota Corolla WRC (# 9)



velmi čistě provedeny potisky, obtisky jsou kvalitně „položeny“ bez bublin či přehybů.

Hlavním partnerem firmy se stala japonská automobilka Toyota, resp. firma Lexus. Jako první dva modely osobních vozů jsou nabízeny Lexus GS 400 a nový typ Lexus RX 300 ve stylu vozů „Off Road“.

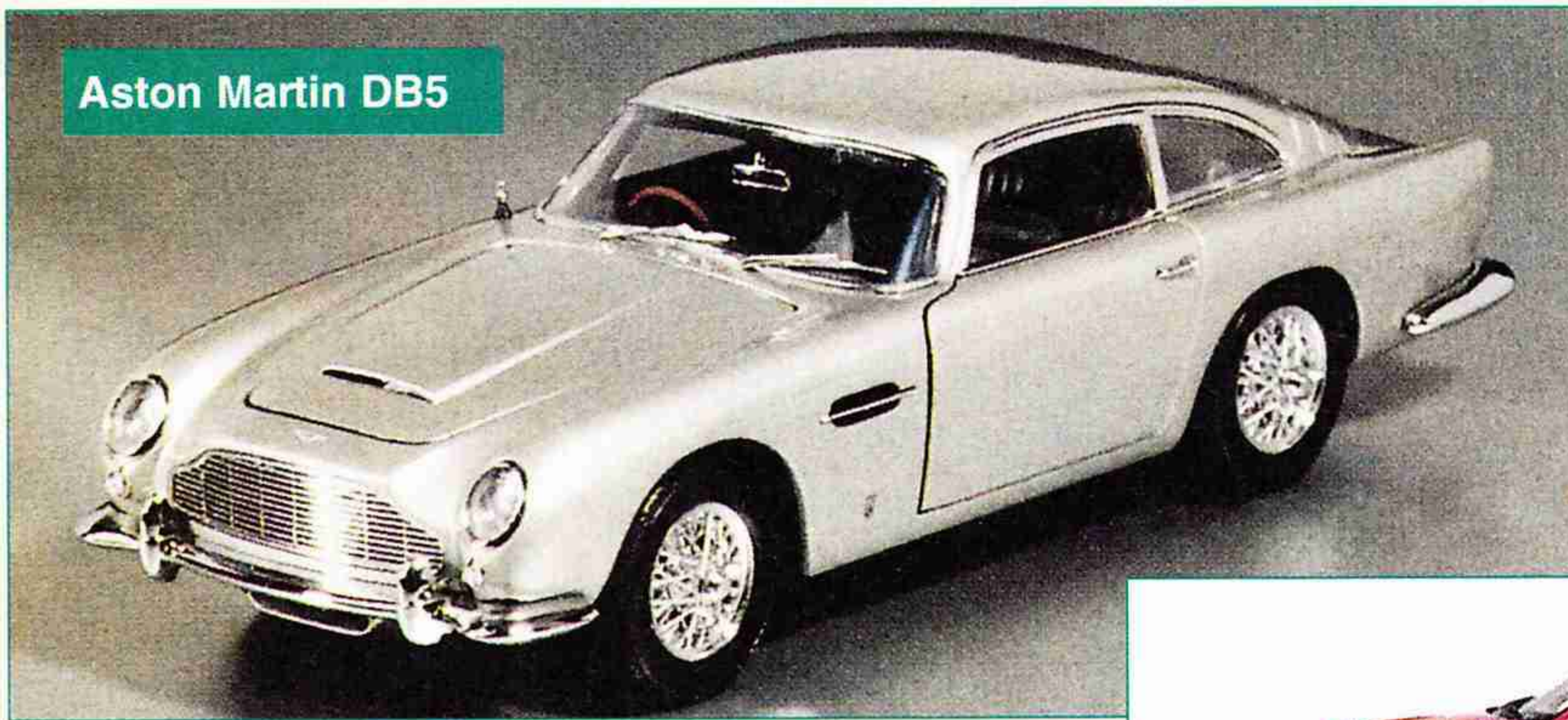
Historie značky Lexus není dlouhá. V době kdy se firma Toyota zaměřila na vývoz svých aut na světové trhy, věnovala se hlavně výrobě velkosériových levných vozů. Koncem 80. let se ale japonské automobilky začaly soustřeďovat na trh luxusních automobilů. Nejúspěšnějším vozem všech těchto značek se stal typ Lexus LS 400, který se stal na konci 80. let nejprodávanějším automobilem ve své třídě na světě.

Dalším bonbónkem jsou modely vozů Toyota určené pro závody. Jde o poměrně exotický vůz Toyota Racing Truck # 11 (kat. č. 80010) a soutěžák Toyota Corolla WRC ve třech verzích - posádka Loix/Smeets, # 9, Marlboro 98 (80021); Sainz/Moya, # 5, Finland 98 (80022); Auriol/Giraudet, # 6, Great Britain 98 (80023). Na nákup těchto atraktivních modelů si připravte 2050 Kč. Své příznivce si jistě najdou i dva další modely od Autoart. Jde o anglické značky. Range Rover 4.6 HSE je v zelené metalíze (70010). Tento legendární „Off Road“ je bez velkých změn dodáván na automobilový trh firmou Rover od roku 1970, kdy výrobce zareagoval na požadavek trhu po luxusnější, komfortnější a pohodlnější variantě světoznámého anglického „džípu“ Land Rover. Představený model

Toyota Corolla WRC (# 6)



Aston Martin DB5

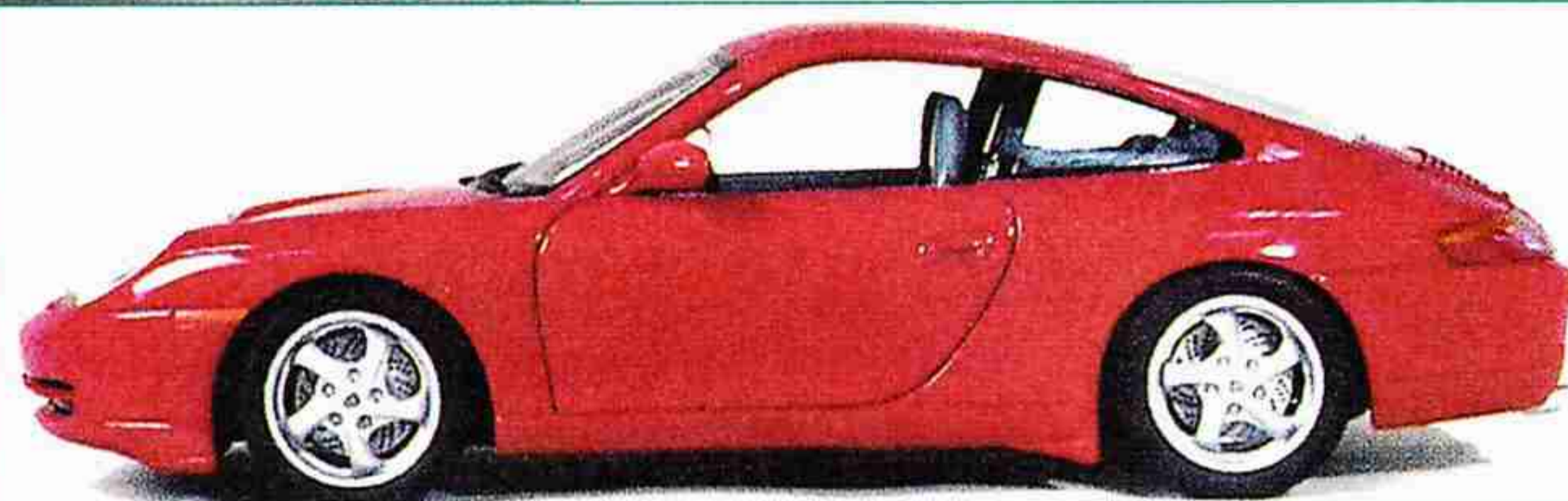


dárního vozu Aston Martin DB5, kterého (vybaveného speciálními efekty) používal i nesmrtelný agent 007 (koupíte jej za 1680 Kč).

GATE

Současně s výše uvedenou firmou přichází na trh i její stejně stará „sestra“ - Gate. Politikou firmy Gateway Global, která obě značky spojuje, je zachování vysoké kvality u výrobků Autoart a masové produkce u Gate, ovšem při zachování co možná nejlepšího provedení.

VW Beetle (01032)



Porsche 996 Coupe (01041)

je poslední a neaktuálnější podobou tohoto terénního automobilu - cena 1780 Kč. Zatím poslední novinkou je model legen-

Soudě podle vzorků uvedených v Norimberku, se tento záměr zcela vydařil. Modely Gate jsou velmi čistě provedeny, a vzhledem ke své ceně budou jistě dostupné i široké veřejnosti. Je si ovšem nutno uvědomit, že nejde o nějaké malé



Peugeot 406 Coupe (01024)



Mazda MX5 (01013)



Porsche 996 Cabrio (01054)



Range Rover

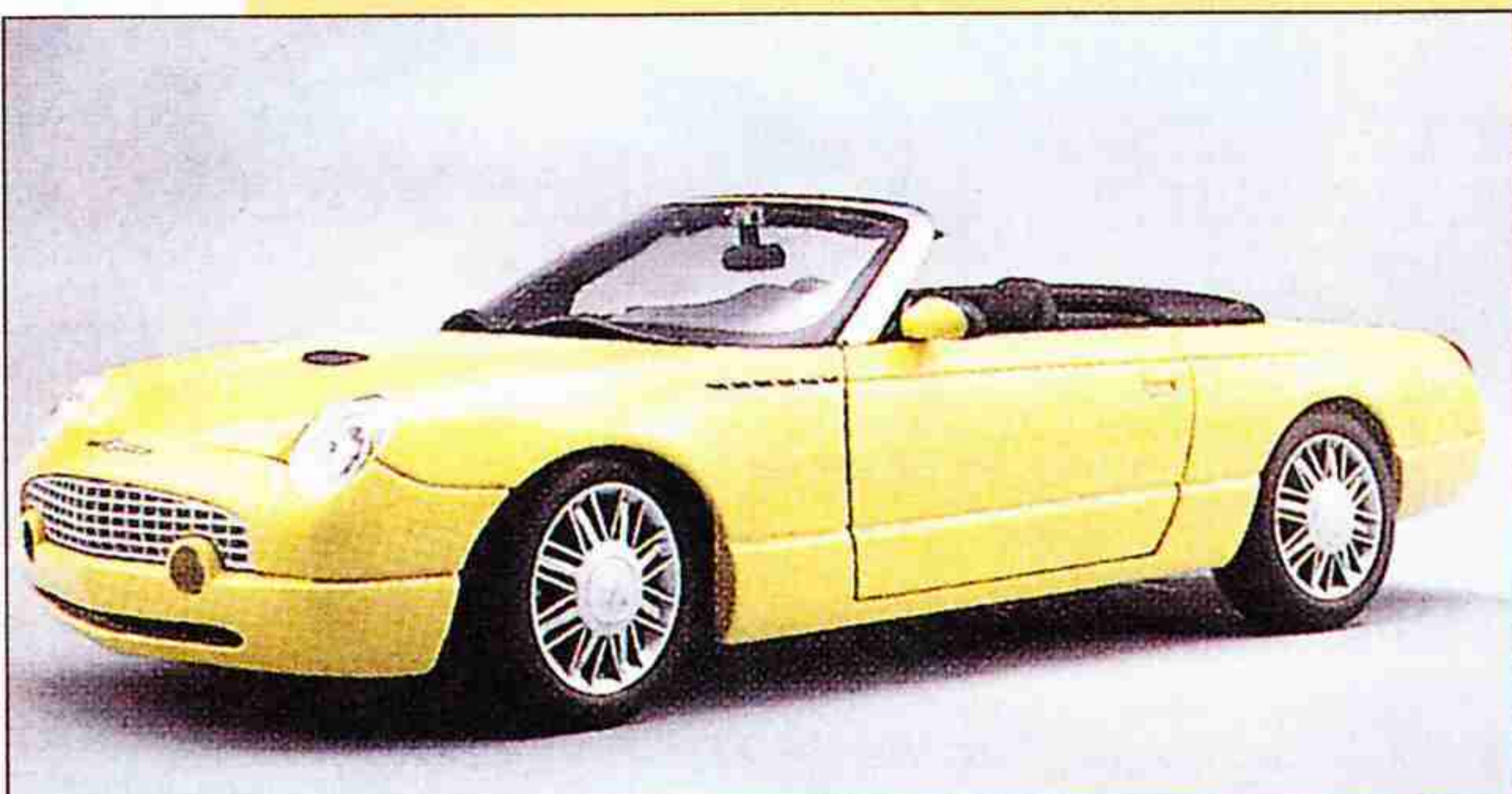
„angličáky“, ale modely v měřítku 1:18.

Postupně by se měly objevit modely těchto aut. Především současný motoristický šlágr - VW New Beetle. Nový brook je v osmi barevných mutacích. Dále jsou zde Porsche. Porsche 996 Cabrio a Porsche 996 Coupe. Příznivci francouzských značek přivítají model Peugeot 406 Coupe, japonských pak model Mazda MX5. Všechny tyto modely jsou vždy ve čtyřech barevných verzích. Poměrně příznivé ceny se u těchto modelů pohybují od 690 do 750 Kč.

M. Vild

Foto: archiv

T-BIRD se vrací



O starším bratru sportovního vozu Ford Thunderbird jsme psali již v sešitu č. 6/99. Nyní vám chceme představit poslední model tohoto populárního automobilu.

Ford se znovu vrátil k legendárnímu typu Thunderbird, kterým úspěšně konkuroval automobilce Chevrolet a jejímu typu Corvette. Na autosalonu v Detroitu (USA) představil nový automobil jako studii (Showcar), s jejíž výrobou je počítáno na začátek přelomového roku 2000. Automobil bude nabízen s motorem o objemu 3,9 litru (V8) ve dvou provedeních - kabriolet a kupé se střechou „hardtop“. Druhá verze nepostrádá typický znak původního thunderbirdu, kulatá okénka na bocích střechy.

Firma Maisto, která se zaměřuje především na americké trhy, přišla velmi rychle s modelem tohoto nového vozu v měřítku 1/18. Sběratelé se mohou rozhodnout mezi oběma variantami, které jsou nabízeny pod katalog. číslu 50335 (kabriolet) a 50336 (hardtop).

PM

Vše o modelech MERCEDES

S novou publikací přichází vydavatel časopisu Modell Fahrzeug. Na 132. stranách najdete informace o dosud vyrobených modelech značky Mercedes-Benz. Tato publikace vychází jako první číslo (Edition 1) sběratelské série. Obsahuje mnoho faktů o vyráběných modelech představujících auta Mercedes-Benz včetně tabulek. Dá vám také tipy jak modely „M.B.“ sbírat a představuje některé rarity modelů „M.B.“. Ti, kteří vládnou německým jazykem si mohou přečíst i několik zajímavých rozhovorů se sběrateli a lidmi, kteří mají blízko k značce „M.B.“. Pokud máte o tuto publikaci zájem, můžete si jí objednat u firmy FOX toys v ceně 295 Kč + poštovné.

-FT-

MODELL

FAHRZEUG

EDITION 1

Alles über

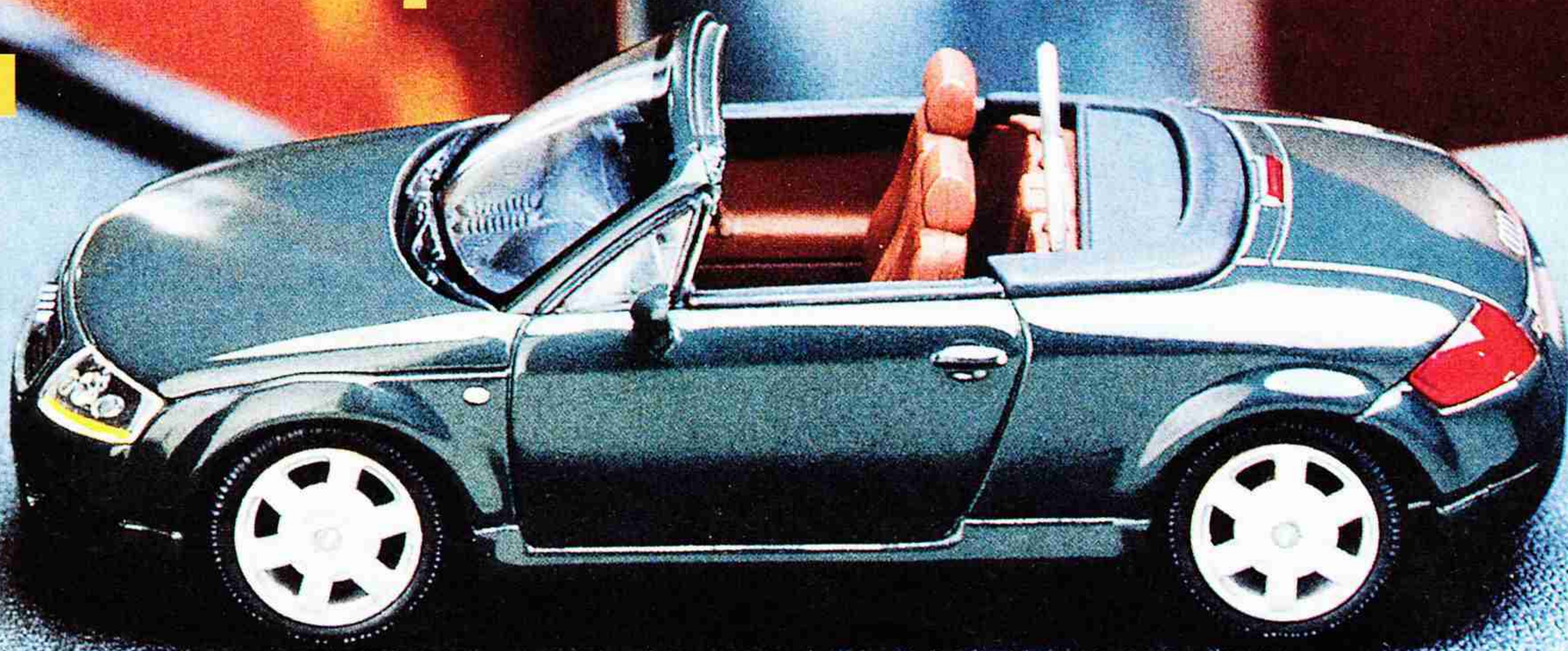
Mercedes- Miniaturen

Neu!
 500 K in 1:18
 300 SL in 1:43
 '98 Race-Truck in 1:43
 W196 in 1:87

Dossier!
 Wichtige Kit-Anbieter
 Kleine Maßstabskunde
 Sammel-Tipps

NOVINKY pro sběratele AUTOMODELŮ

1



PMA (Paul's Model Art)

Novinky 1/43

Již na podzim by se měly v prodeji objevit dva nové modely osobních vozů, které zatím firma PMA dodává jen pro automobilky, které si jejich výrobu objednály.

Prvním je nová varianta **Audi TT - Cabrio** (obr. 1), druhým **Opel Zafira** (obr. 2). Zatím jsou pouze na obrázcích a můžete se těšit že se objeví v prodeji.



2



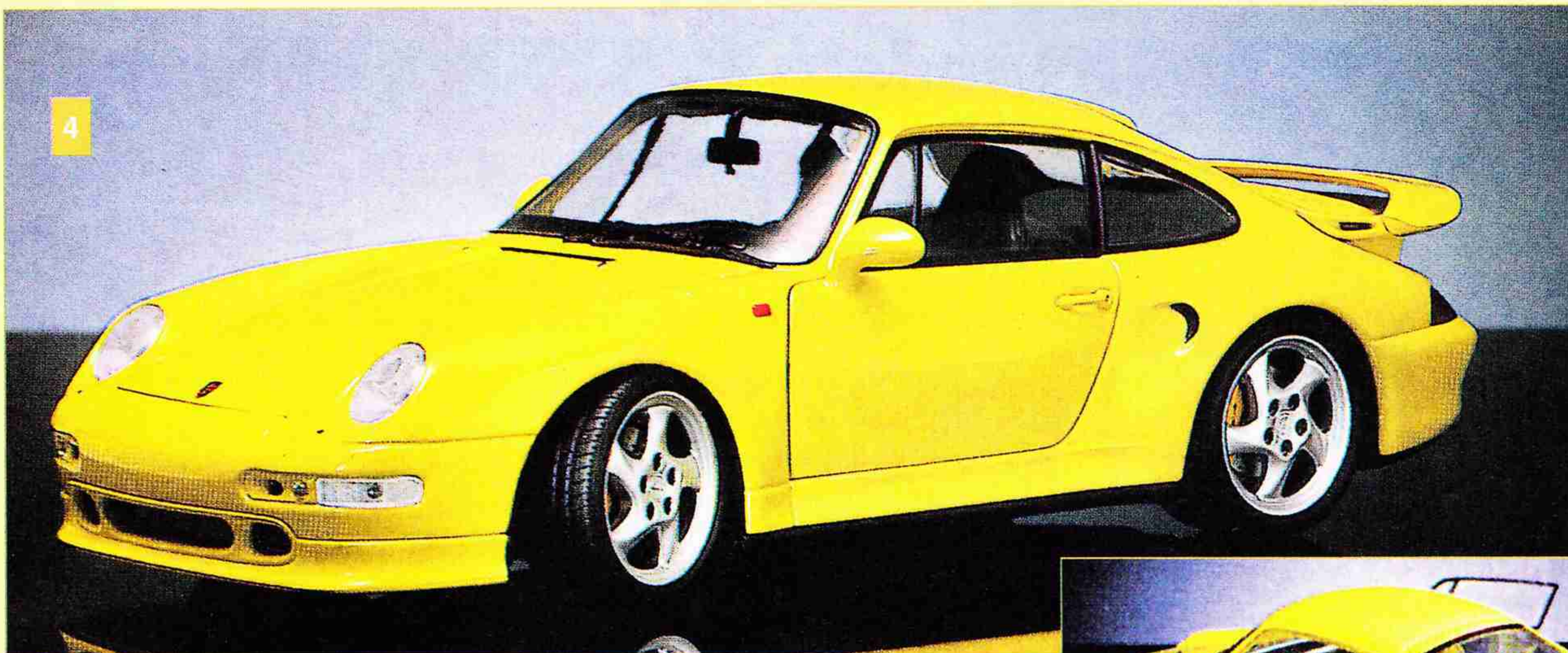
Revell

- Audi TT Roadster '99

Aby nezůstali ani sběratelé modelů v měřítku 1/18 ochuzeni o tento nový roadster Audi, zařadila firma Revell do své produkce jeho model. Na našem trhu by se měl objevit po prázdninách (obr. 3).

3





Novinky UT Models (1/18)

Tyto modely bohužel zatím na našem trhu nejsou, ale mnoho sběratelů je zná. Proto přinášíme alespoň několik obrázků novinek UT. Jsou to **Porsche Turbo S** (obr. 4) ve žluté barvě, **BMW Z3 Coupe** (obr. 5) v zelené metalíze a stříbrný **Chevrolet Corvette Coupe 1978** (obr. 6).



Solido - Lancia Dialogos '98 (1/43).

Firma Solido se poslední dobou příliš neprosazovala ve výrobě současných typů aut, a již to vypadalo, že tento trh převzou zcela německé firmy. Jaké bylo ale naše překvapení, když jsme listovali posledním číslem jednoho z časopisů a uviděli obrázky tohoto atraktivního automobilu. Druhým překvapením bylo i to, že jde o výrobek fy Solido. Již v Norimberku jsme si všimli, že firma vyrobila pro koncern FIAT jejich dva nové typy alfy romeo - **Alfa Romeo 156** (obr. 7), **166** a nyní tento model **Lancia Dialogos** (obr. 8). Tyto nové modely jsou důkazem, že spolupráce byla úspěšně navazaná a my se můžeme těšit až se tento atraktivní model lancie objeví na pultech modelářských obchodů.



-VP-
Foto: archiv

herpa® malé modely pro velké sběratele



1) Wartburg 353



2) VW Käfer „ADAC“



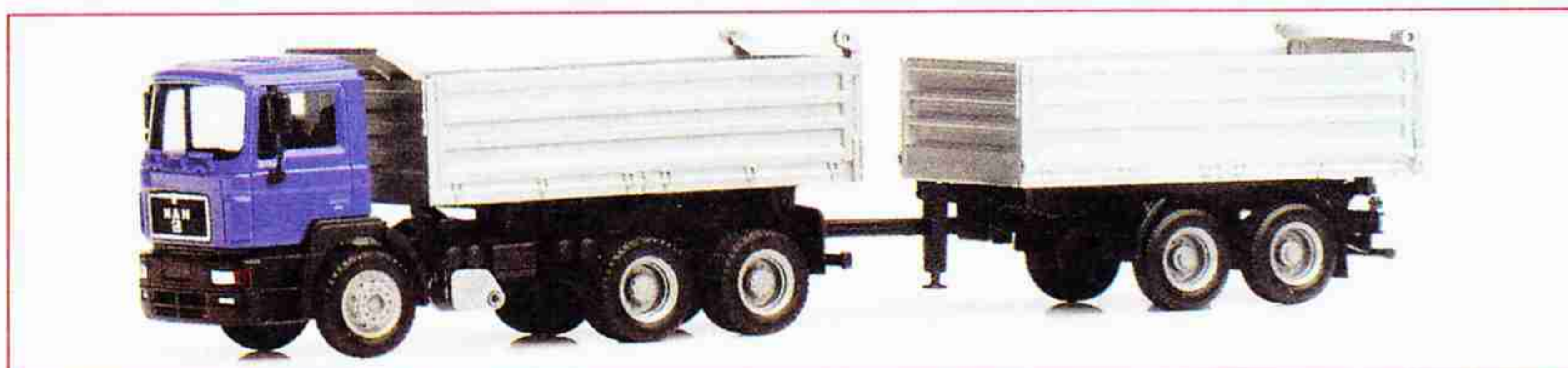
3) MB Sprinter Strobel RTW

NOVINKY 1999

Je tady čas prázdnin a dovolených. V tomto sešitu přinášíme „prázdninové“ novinky Herpa na měsíc srpen.



4) MB Actros S HLF 2000



5) MAN F2000

3) MB Sprinter Strobel RTW „Feuerwehr Wuppertal“. Mercedes se speciální nástavbou firmy Strobel v barvách hasičského sboru města Wuppertal (044387).

4) MB Actros S HLF 2000 „Feuerwehr“.

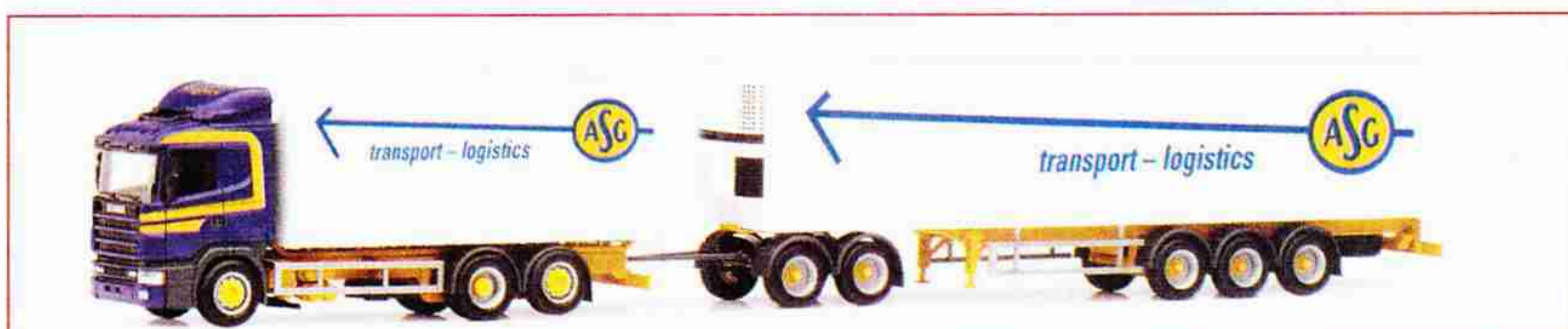
Další varianta typu Actros S „Hasiči“, který slouží ve Stuttgartu (044400).

5) MAN F2000 v provedení třinápravový sklápěč s tandemovým přívěsem (145756).

SRPEN

1) Wartburg 353 - 1985. Jako další variantu oblíbeného vozu Wartburg si budete moci koupit tmavě zelený model s bílou střechou (022750).

2) Volkswagen Käfer „ADAC“. Klasický „brouk“ v provedení „Žlutý anděl“, tak jak byl do konce sedmdesátých let u silniční služby ADAC (044394).



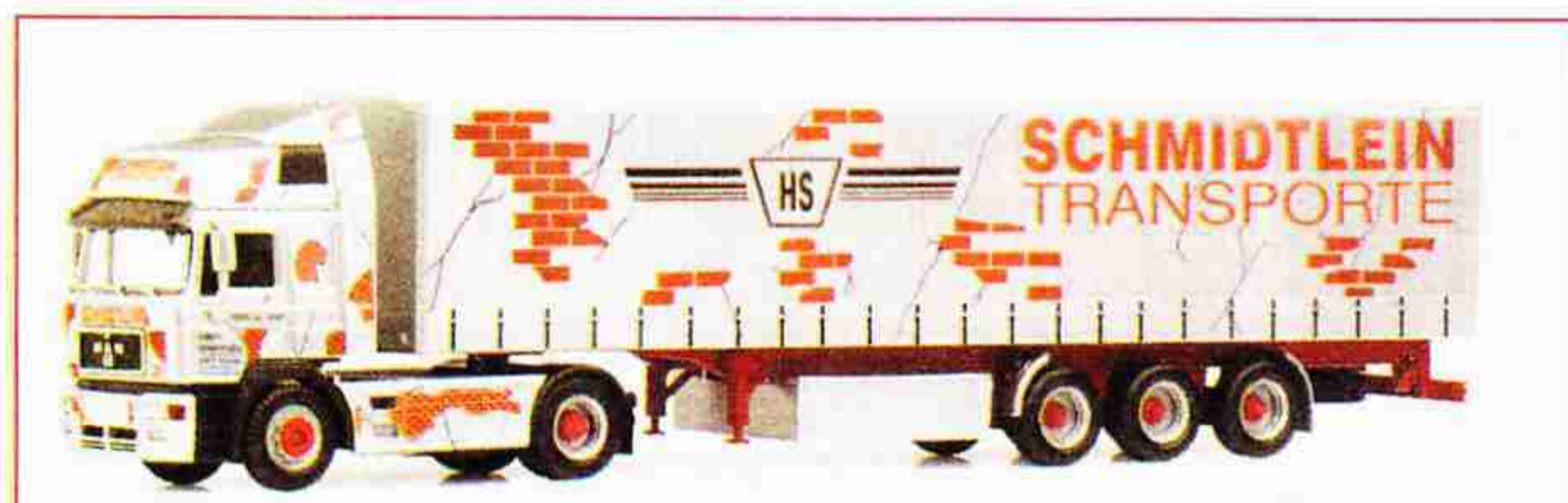
6) Scania 124 „ASG“



7) MAN F2000 „Kenner“



8) MB Actros L „Flying Horse“



9) MAN F2000 „Schmidtlein“



10) MB Actros L „Wohlfarth“

herpa®

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



11) MB Actros LH „Moll Planen“



12) Scania Hauber '96 Stockmeyer III“

6) Scania 124 „ASG“. „Mraziřenská“ novinka tohoto měsíce pro sběratele modelů spedičních firem. Třinápravový tahač s velkoprostorovým pětinápravovým přívěsem (145763).

7) MAN F2000 „Kenner“. Tahač MAN s přívěsem v barvách spediční firmy zabývající se přepravou stavebních materiálů. Proto je také na zadní části tahače umístěna mechanická „ruka“ s hydraulickými podpěrami k manipulaci s těžkým materiálem (145770).

Schmidtlein převáží hlavně stavební materiály, tomu odpovídá také design návěsové soupravy (188883).

10) MB Actros L „Wohlfarth“. Novinkou této soupravy je nový model cisternového návěsu, vyrobeného přímo na přání fy Wohlfarth (145787).

11) MB Actros LH „Moll Planen“. Velmi hezky provedený návěsový model s fotopotiskem, jehož kvalitou se fa Herpa proslavila (188876).

12) Scania Hauber '96 „Stockmeyer III“ (188845). 13) Renault AE „Nashuatec“ (188906). Dva nové modely s nádherně potištěnými návěsy v provedení PC a v limitované sérii.



13) Renault AE „Nashuatec“

8) MB Actros L „Flying Horse“. První z řady limitovaných modelů měsíce srpna. Tato souprava jezdí pro firmu Kocher - přeprava nákladů (188890).

9) MAN F2000 HD „Schmidtlein“. Spedice



Specializovaná prodejna automobilových modelů rozličných velikostí



70041



Lexus GS 400

1780 Kč

OBCHODNÍ CENTRUM

☀ DĚTSKÝ DŮM ☀

Na Příkopě 15, PRAHA 1

(2. suterén) tel.: 02/721 42 412

Otevřeno denně: PO - SO / 9.30 - 20 h

NE / 10 - 18 h



80020



Toyota Corolla WRC

2050 Kč



01023



Peugeot 406 Coupe

700 Kč

Aktuální nabídka, S L E V A 50 %



150 Kč

~~240 Kč~~

Gas Pumps (pumpy)



~~650 Kč~~



350 Kč

Ford Capri Gr. 5



~~650 Kč~~



Porsche 956 L

350 Kč

NABÍZÍME VELKÝ VÝBĚR MODELŮ AUT RŮZNÝCH MĚŘÍTEK

SYNER
Rumunská 666
460 01 Liberec 4
Tel./Fax.:
048/611 30 31

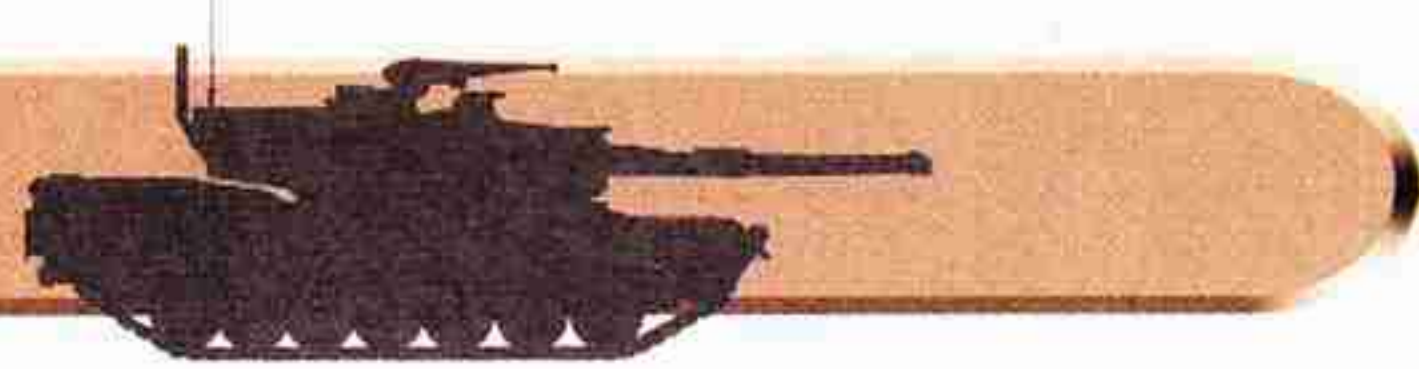


Modelářská prodejna
palác SYNER
LIBEREC



PRODEJNA
PLASTIKOVÝCH STAVEBNIC
MODELŮ AUT - HRAČEK
MODELÁŘSKÝCH POTŘEB A LITERATURY
Tuklatská 2105, PRAHA 10
INFORMACE tel.: 02/ 779 848





Rezinové modely - KOLEJOVÁ VOZIDLA

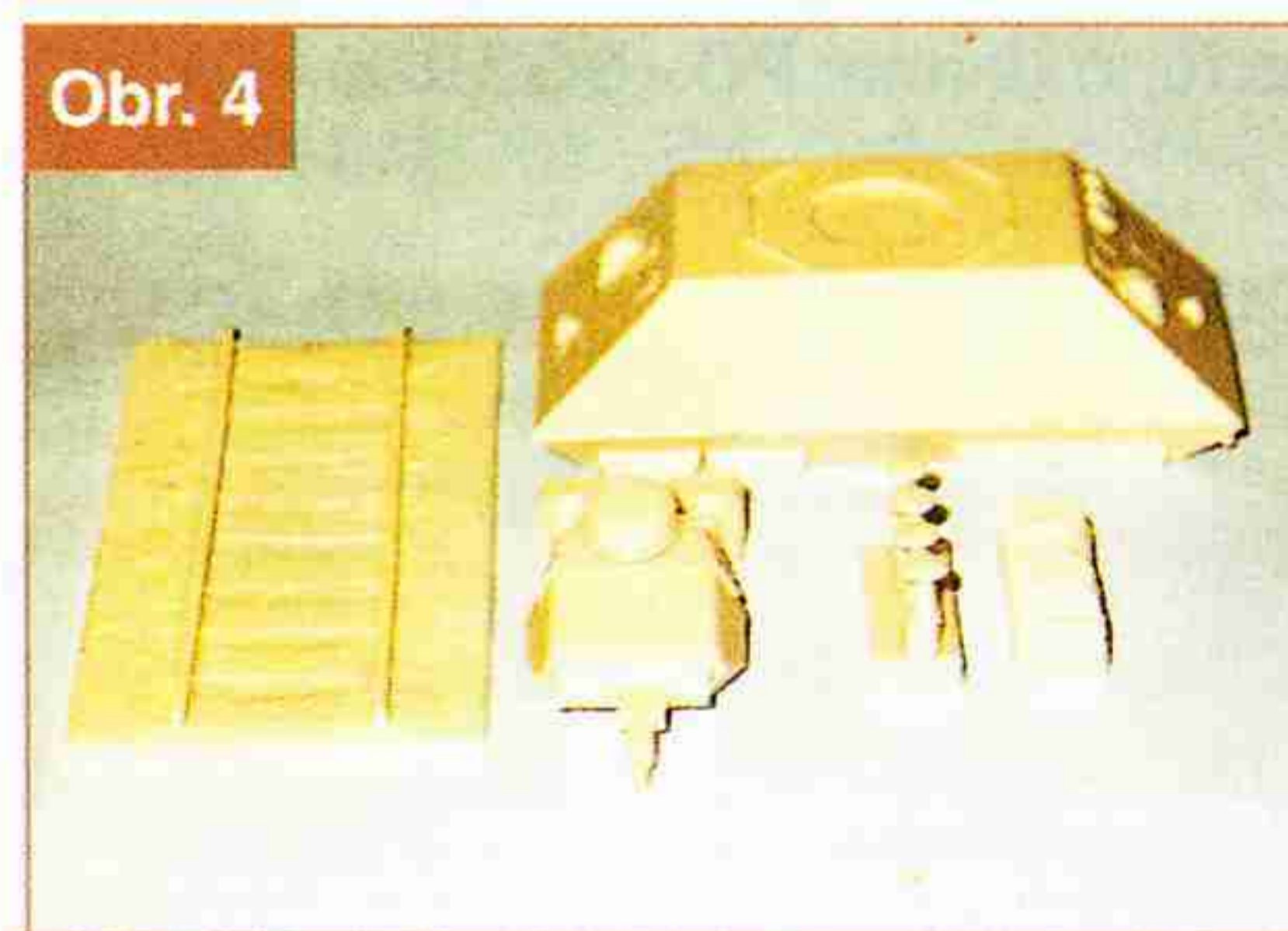
(4)

Velmi specifickou a zajímavou oblastí sběratelů a stavitelů „nelétajících“ bojové techniky, jsou modely kolejových vozidel - obrněných drezín, kolejových děl, obrněných vlaků, různých úprav bojové techniky pro kolejový provoz, eventuálně různých úzkorozchodných vojenských pol-



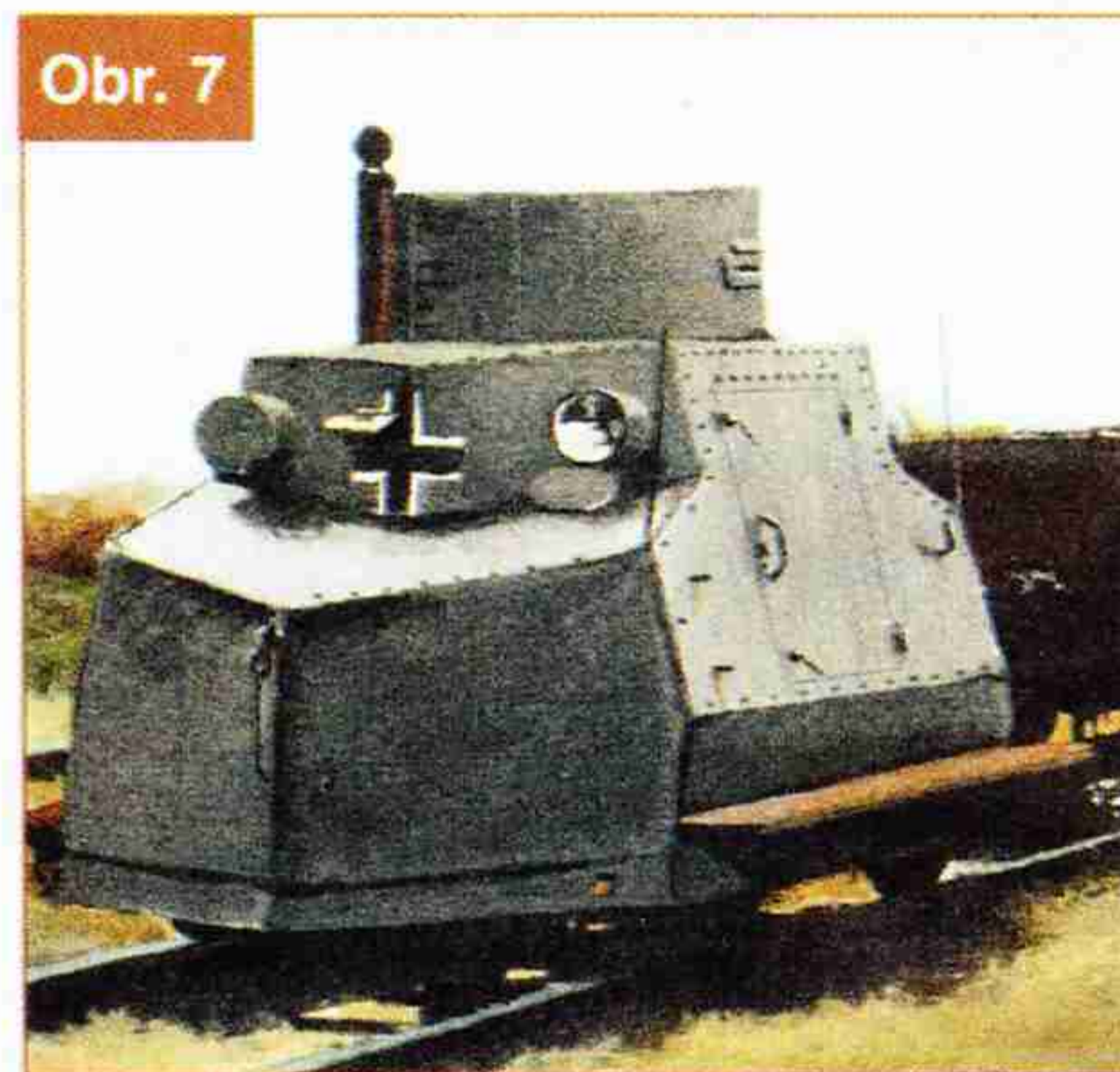
Obr. 1

ních železnic. Tato vozidla se začala ve větší míře používat na bojištích už koncem minulého století, jejich použití vyvrcholilo ve 2. světové válce. Vzhledem k jisté výjimečnosti představují předlohy těchto vozidel typické vzory pro malosériovou produkci. To vše nezůstalo nepovšimnuto výrobcem rezinových modelů (u nás i v zahraničí). Na rozdíl od železničního modelářství jsou tyto modely řešeny



Obr. 4

jako nefunkční makety (v podstatě se s jejich provozem na modelovém kolejišti nepočítá). Také poměr zmenšení bere v úvahu zvyklosti zavedené u „kitů“, tj. měřítko 1/72 (eventuálně 1/76) a 1/35 (nejrozšířenějším „železničním“ měřítkem je 1:87, tzv. H0). Z klasických plastických sta-



Obr. 7



Obr. 1

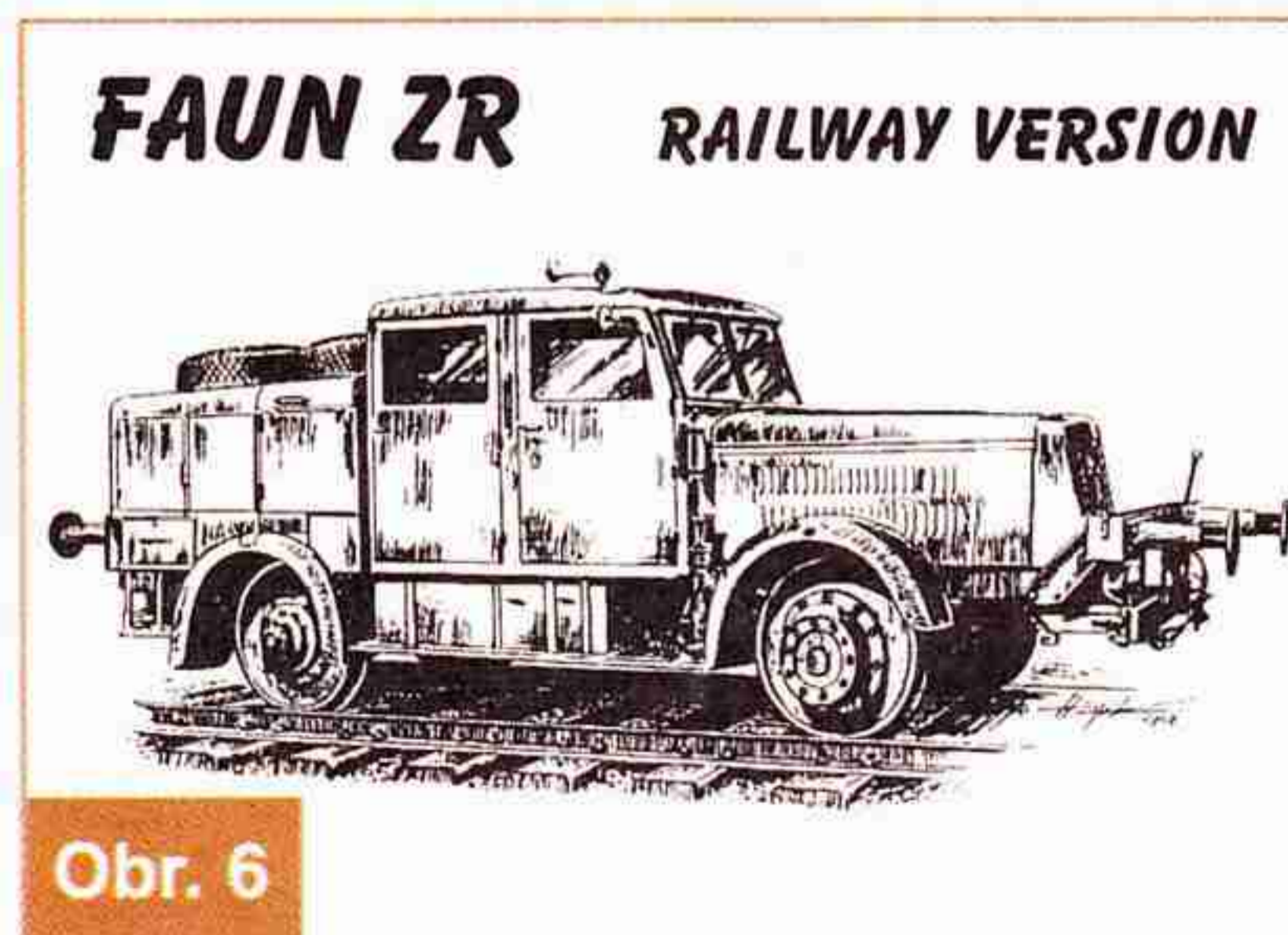
vebnic železniční bojové techniky v měřítku 1/72 byly na našem trhu dostupné ležící, ale pěkné modely děla K5 (E) Leopold a moždíře Karl na kolejových podvozcích (z výzbroje wehrmachtu za 2. světové války) od japonské firmy Hasegawa.

Naši domácí producenti rezinových stavebnic bojové techniky v tomto měřítku



Obr. 3

mají ve své nabídce i tento druh modelů. Nejvíce jich uvádí ve svém katalogu teplická firma TP model. Jde především o železniční bojová vozidla používaná wehrmacht. Patřila do kategorie tzv. pancéřových drezín, které se dělily na lehké a těžké. Různé varianty zahrnovaly dvounápravová vozidla s vlastním pohonem vyzbrojená kanony v tankových věžích a kulometry, dále varianty pěchotní, velitelské a technické (obr. 1 - TP-model, 1/72. Sestavené modely drezín v tzv. lehkém a těžkém provedení s dělovou věží). Tato kolejová vozidla byla určena k ochra-



Obr. 6

ně vojenských vlaků v nebezpečných oblastech. Mohla operovat také samostatně, nebo z nich byly sestavovány pancéřové vlaky až o deseti jednotkách. Další model ztvárňuje jeden ze tří prototypů čtyřnápravového obrněného motorového vozidla s vlastním pohonem, vyzbrojeného dvěma 75mm kanony. Pancéřový „motorák“ byl osazen přímo věžemi z tanků Panzer IV Ausf. J (obr. 2 - TP-model,

1/72). Typickými vozy pancéřových vlaků byly také tzv. tankové vagony k přepravě obrněných vozidel (obr. 3 - TP-model, 1/72). Do tohoto vagonu můžeme umístit model lehkého tanku (např. Praga LT-38, resp. Pz.Kpfw. 38 (t) Ausf. G). Kvalita zmínovaných modelů je totožná s ostatními stavebnicemi tohoto výrobce. Jde o odlit-



Obr. 2

ky zhotovené z dvoudílných forem. Pro logičnost umístění sestaveného modelu obsahují stavebnice také část železničního náspu kolejnicemi. Z modelů si můžeme sestavit celý pancéřový vlak německé armády z 2. světové války (viz 1. část v č. 4/99). Planet models ve své sérii Military vehicle nabízí v měř. 1/72 pancéřovou drezínu stejného typu (obr. 4) jako teplický výrobce. V nabídce je také 50tunový plošinový vůz SSyms, určený pro železniční přepravu tanků (obr. 5), a jako novinka nákladní automobil Faun, opatřený železničními koly a upravený pro provoz

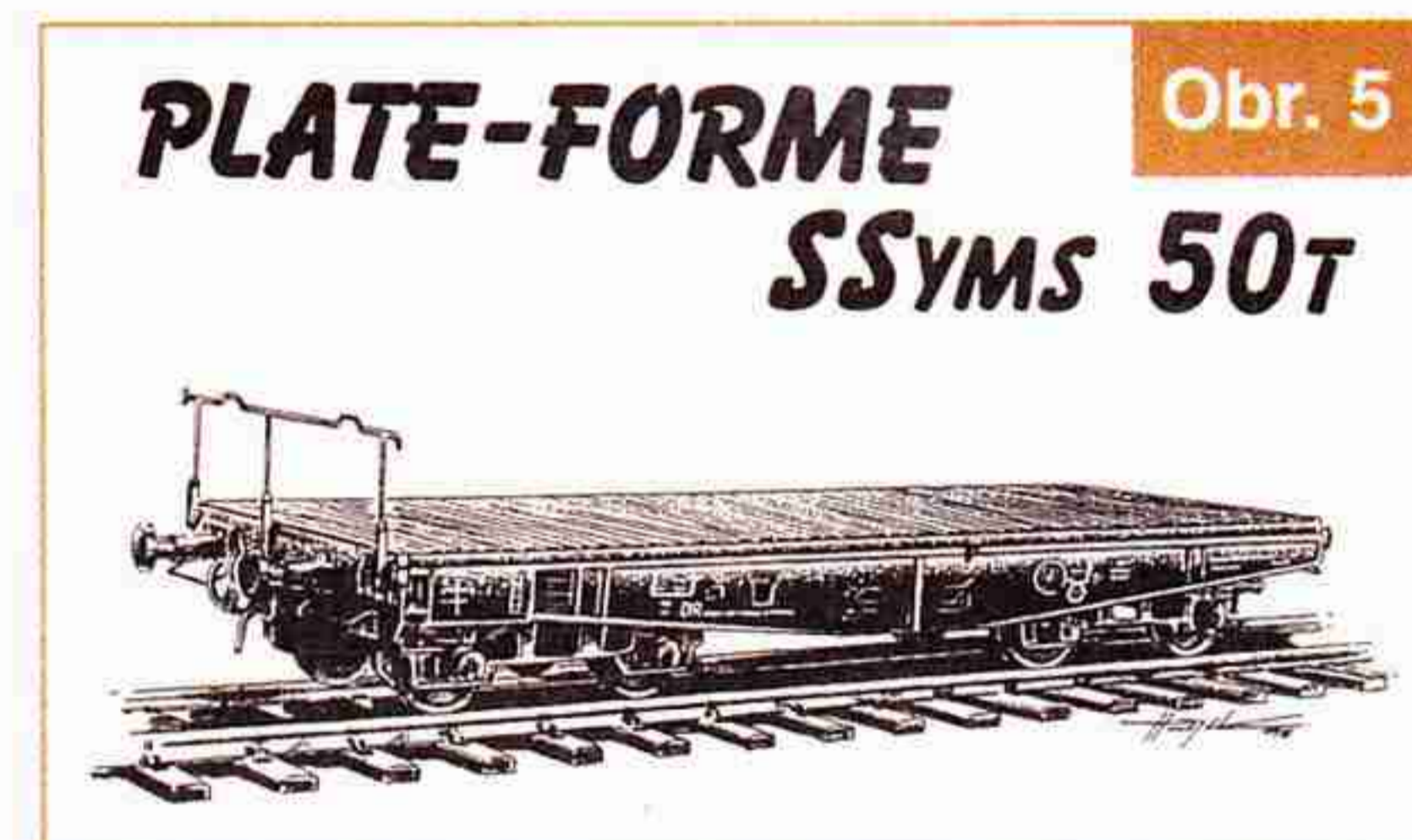


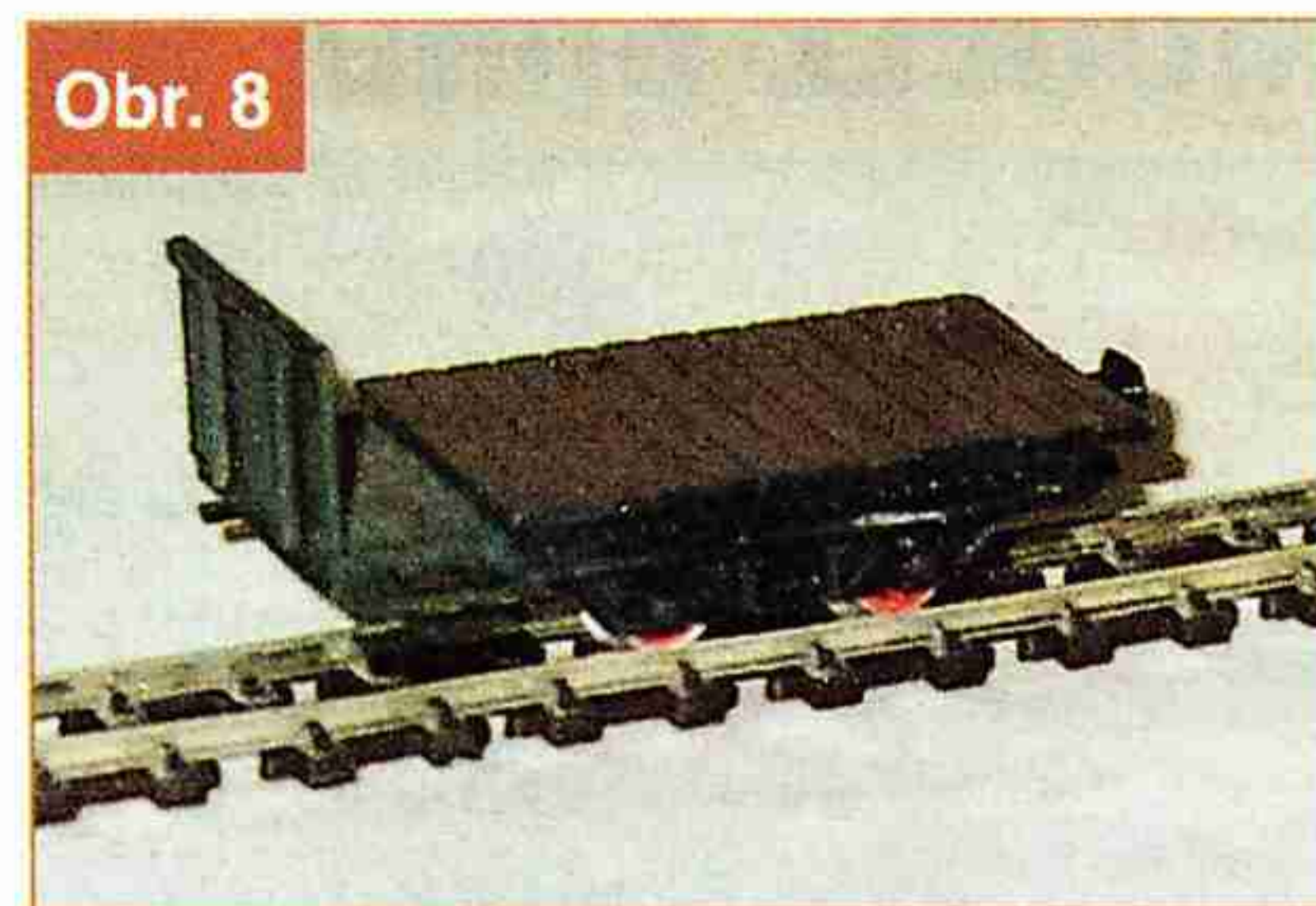
PLATE-FORME
SSyms 50T

na železničních tratích (obr. 6). Tyto modely jsou již zhotoveny technikou vakuového odlévání a jsou doplněny planžetou s fotoleptanými díly. Také zde výrobce dodává pro umístění modelu část náspu s kolejnicemi. Model plošinového vagonu je ztvárněn poněkud schématicky a zjednodušeně, zvláště podvozků a spodní partie vozu, ale s pomocí fotografií - eventuálně prohlídky podobného skutečného vagonu - můžeme tento model podstatně vylepšit, např. úpravou kol, doplněním brzdových zdrží atd. Alespoň základní znalost železniční techniky je pro stavbu těchto modelů velmi užitečná. Zvláště je třeba uvážit použitelnost tenkých a plochých fotoleptaných dílů na robustní konstrukci kolejových vozidel, někdy je lépe zhotovit tyto díly z vhodného materiálu nově.

Také další naši výrobci rezinových modelů - Extratech a VVV-model - vydali

v poslední době stavebnice s touto tematikou. Kladenská firma VVV-model nabízí lehkou obrněnou drezínu Tatra T-18 (viz „Pancéř na kolejích“, Modelář a Modely č. 8, 10 a 12/97), kterou ve třicátých letech vyrobila v několika kusech kopřivnická tatrovka pro polskou armádu, přičemž prototyp zůstal v Československu. V průběhu 2. světové války byla tato vozidla ukořistěna a používána wehrmachtem jako součást obrněných

šlých dílech. Totéž platí i o cenách stavebnic. Pro zájemce můžeme ještě dodat, že se připravují další modely železniční obrněné techniky v měř. 1/72, např. sovětské pancéřové drezíny, obrněný vlak „Kuzma Minin“, německé pancéřové vozy, které tvořily součást obrněných vlaků, nebo lokomotivy a vozy německých vojenských úzkorozchodných drah (obr. 8 - Úzkorozchodný plošinový vozík německých polních drah).



vlaků. Stavebnice (obr. 7) obsahuje vakuově odlévané díly, které už nemusíme pracně vyřezávat z licí blány nebo z rámečku, vhodně koncipované fotoleptané díly a malý obtiskový aršík pro německou verzi, a samozřejmě i násep s kole-

Jako opravdové rarity působí rezinové modely železniční bojové techniky v měř. 1/35. Vzhledem k nárokům - jak na místo, tak finance - jsou rozšířeny převážně v zahraničí. Na snímku (obr. 9) můžeme vidět kořistní francouzský úzkorozchodný lokotraktor Billard s přepravníkem pro létající střelu V1, model od francouzské firmy DLM. Z další zahraniční produkce rezinových modelů s železniční tematikou můžeme uvést italskou pancéřovou drezínu Ansaldo a obrněné vozy německého pancéřového vlaku.

Pražská firma CMK vyrábí rezinovou stavebnici německého moždíře Karl na železničním podvozku. Tyto stavebnice se vyznačují vysokou kvalitou, obsahují většinou doplňky z bílého kovu, či fotolepty a jejich ceny se pohybují v tisících korun. Pro úplnost se ještě zmíním o rezinových odlitcích pro klasické železniční modelářství, které jsou nabízeny na různých burzách. Tyto odlitky ve velikostech H0, H0m, H0e, TT a N znázorňují především skříň hnačích vozidel, či vagonů, které se instalují na funkční podvozky (obr. 10 - Např. Resinová skříň pro úzkorozchodnou motor. lokomotivu TU-47 v měř. 1/87). Ovšem i mezi nimi můžeme najít nefunkční makety



jovým polem. Model se staví celkem snadno a zvládne jej i začátečník. Novinkou je pomocný vozík pro přepravu různých nákladů, který se používal v sestavách těchto vlaků. Brněnská firma Extratech připravuje v současné době kolejovou variantu francouzského obrněného automobilu Panhard, který používal wehrmacht za války jako průzkumné kolejové obrněné vozidlo. Známý jsou i fotografie z jeho nasazení koncem války na našem území. Stavebnice obsahuje vakuově lité díly, fotolepty a obtiskový aršík.

Všechny tyto modely představují vítané obohacení našeho trhu a jistě si najdou své zájemce z řad sběratelů a modelářů. Při jejich stavbě postupujeme stejně jako v případě ostatních rezinových modelů jak bylo popsáno v přede-



např. šlapacích drezín (obr. 11 - Sestavená maketa šlapací drezíny velikosti H0), které byly využívány i v bojových podmínkách. Ty mohou být použity k dotvoření různých diorám nebo kolejišť.

O. Beneš

Foto: archiv autora

JR MODELS

VÝROBA A PRODEJ LETECKÝCH MODELŮ MODELÁŘSKÁ PRODEJNA

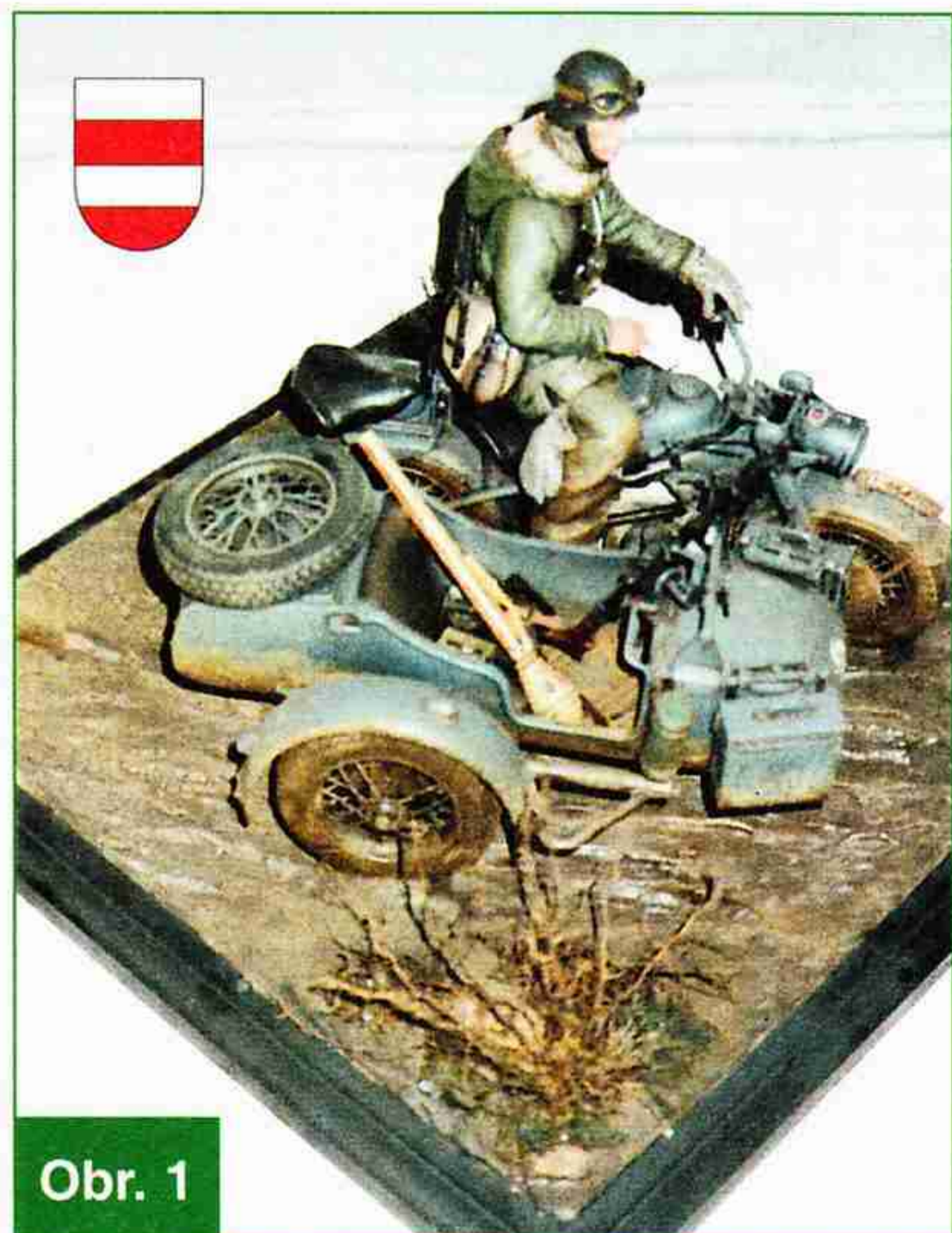
Ing. Jan Rumreich Hana Zapletalová
679 22 Šebrov 113 602 00 Brno, Veverí 109
Tel./fax: 0506/43 16 11 Tel./fax: 05/4121 7654

Vyžádejte si kompletní katalog a ceník našich modelů a příslušenství.

Z našich více jak padesáti modelů vyjímáme:

PARK FLY: SUPER DIABLOTIN - 1540 mm SLOW FLY: FIESELER STORCH - 880 mm FLY BABY - 785 mm VĚTRONĚ: REGENT - 2400 mm CLAUDIA - 1860 mm FENIX (T,H,ECO) - 2600 mm HANDSEL - 1200 mm SUPER HANDSEL - 1400 mm BABY DISCUS - 1520 mm EXTASI - 800 mm	ELEKTROMODELY: MOSQUITO DH 98 - 1240 mm LIGHTING P38 - 1220 mm BABY GROB - 1500 mm HELIO COURIER - 1060 mm VIVAT - 1880 mm CAP 232 - 800 mm ULTIMATE - 900 mm AKROBATICKE MODELY: ESCAPER (F3A) - 1970 mm SUPER STAR - 2220 mm EXTRA 300 - 1800 mm EASY FLY - 1630 mm TRENER - 1900 mm	DIABLOTIN - 1540 mm DIABLOTIN MINI - 1280 mm DIABLOTIN MIKRO - 840 mm RUMFAL - 1000 mm CAP 232 - 800 mm
---	---	---

MODELL BRNO '99



Obr. 1

Klub plastických modelářů Brno uspořádal (12. června) v prostorách Vysokoškolské menzy další oblíbené mezinárodní setkání „kitařů“. Soutěžní výstavy se



Obr. 4

Zm, ISU 152, ISU 122 a T 34/76. Nechyběl ani tank T 54 s bílými pruhy, jaký si jistě mnozí pamatujeme z neblahého srpna 1968. Bylo zde množství zajímavých modelů. Např. Werner Saver prezentoval vzducholoď LZ-129 Hinderburg v měřítku 1:720, Jan Skácel vytvořil výřez železniční trati s parní lokomotivou řady BR-003 v měřítku 1:87 (obr. 2). Zatím tradičně menší zastoupení mají civilní vozidla, nicméně velmi pěkný model monopostu Lotus 25 Jima Clarka

Soutěž se - i díky velkému zájmu diváků - vydařila. Doplnily jí prodejní stánky modelářských firem a burza. Pro nejuspěšnější modeláře byli připraveny vázy, stavebnice, katalogy, časopisy atd. Za hezké modely i snahu, by si jistě všichni zasloužili, aby zde byli vyjmenováni, ale uvedu pouze vítěze jednotlivých kategorií.

„Žáci 0-13 let“: Václav Müller; „Žáci 14-18 let“: Martin Slezák; „Letadla 1:1-1:160“: Jiří Kozák; „Letadla 1:60-1:100“: Josef Daněk;



Obr. 3

zúčastnili čeští (i moravští), slovenští, němečtí, maďarští a polští modeláři. Mnoha zájemcům - modelářům i návštěvníkům - se představilo téměř 300 modelů.

Nejdelším exponátem byl model německé ponorky U47/VII C (délka přes 1,5 m) se kterým soutěžil Roman Freimuth, ten ostatně vyhrál kategorii K/8, tzv. „ostatní“. Vystavoval i obří model tanku Tiger I. Mezi velké modely lze zařadit také motocykl s „lodičkou“ v měřítku 1:8. Zündapp KS 750 s přivěsným vozíkem polského modeláře Jacka Szcepkowského (obr. 1) zvítězil v kategorii „Dioráma“. Návštěvníky jistě zaujala také skupina tanků a samohybek v měřítku 1:35, které vystavoval Petr Doležal, např. IS



Obr. 2

Pěkně zpracované figurky maďarského modeláře L. Leczkésyho. 1) Francouzský husar, 2) Britský kapitán, 3) Americký pěšák, 4) Německý voják.

(provedení GP Mexiko 1963) vystavil Robert Trnnert (obr. 3). Svoje soutěžní kategorie měli také mladí modeláři (do 13 let a 14 až 18 let). Mezi mladšími žáky si vedl nejlépe Václav Müller se svým velmi pěkně zpracovaným osmikolovým pancéřovým vozem Puma 253 (1:35). Ve skupině starších vystavoval Pavel Kučera dioráma „Smolensk“ s námětem z 2. světové války (obr. 4).



„Technika 1:72“: Martin Slezák; „Technika 1:35“: András Eckesi; „Dioráma“: Kampfhofer; „Automobily“: Aleš Petřík; „Figurky“: László Leczkésy; „Ostatní“: Roman Freimuth.

L. Putz
Foto: autor



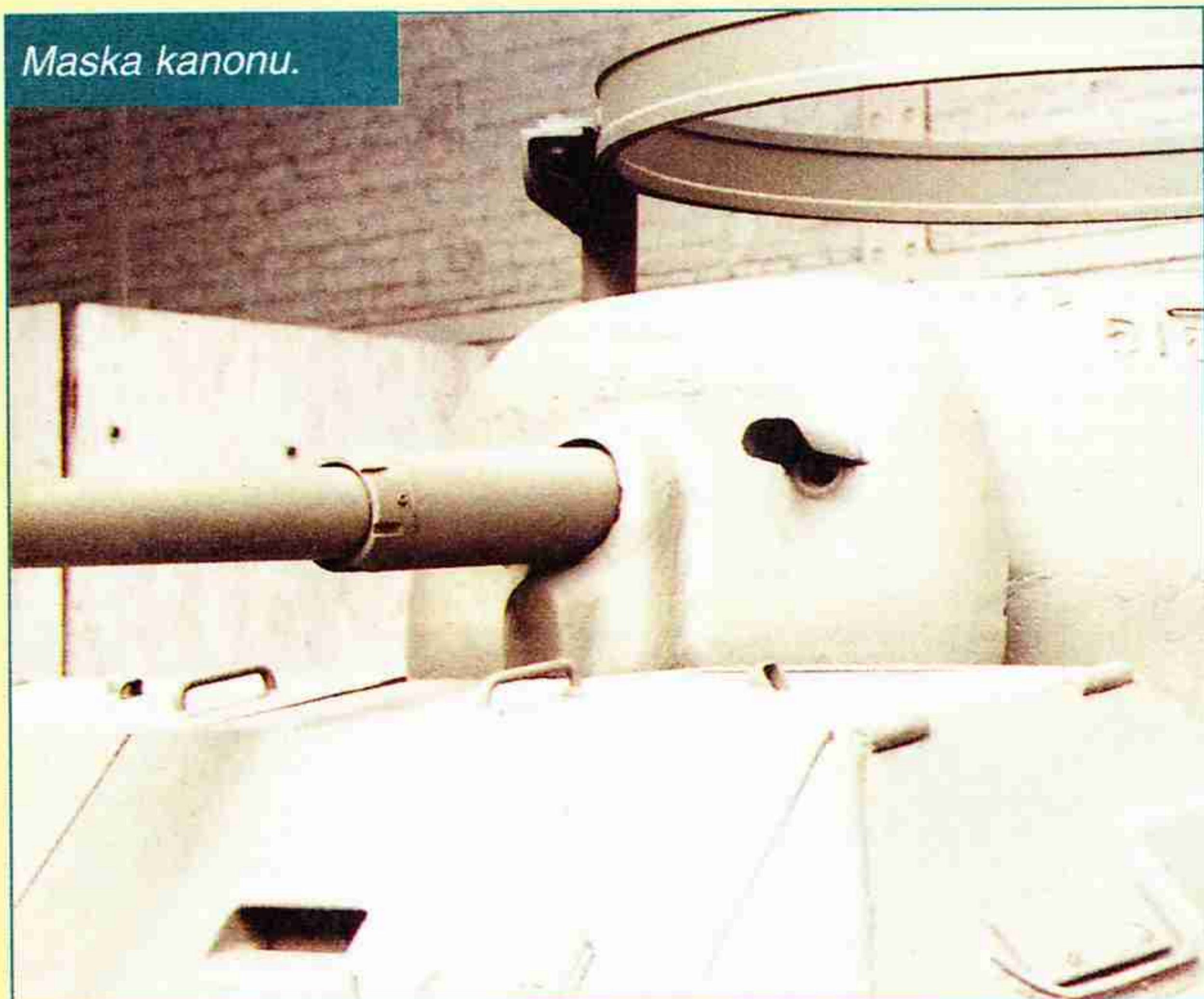
MiG 21 na letištní stojance. Model sovětské stíhačky v měřítku 1:32 postavil německý modelář Werner Saver.

AMERIČTÍ CHRTI V ČECHÁCH

Kolová obrněná vozidla M8 „GREYHOUND“ a M20

Ing. Martin V. Koller - Difrlogický klub

Maska kanonu.



Detail kanonu ráže 37 mm v lafetě věže typu M8.

(3)

Poslední díl seriálu o obrněných vozidlech M8 a M20 přináší důležité takticko-technické údaje.

Takticko-technická data vozidla M8

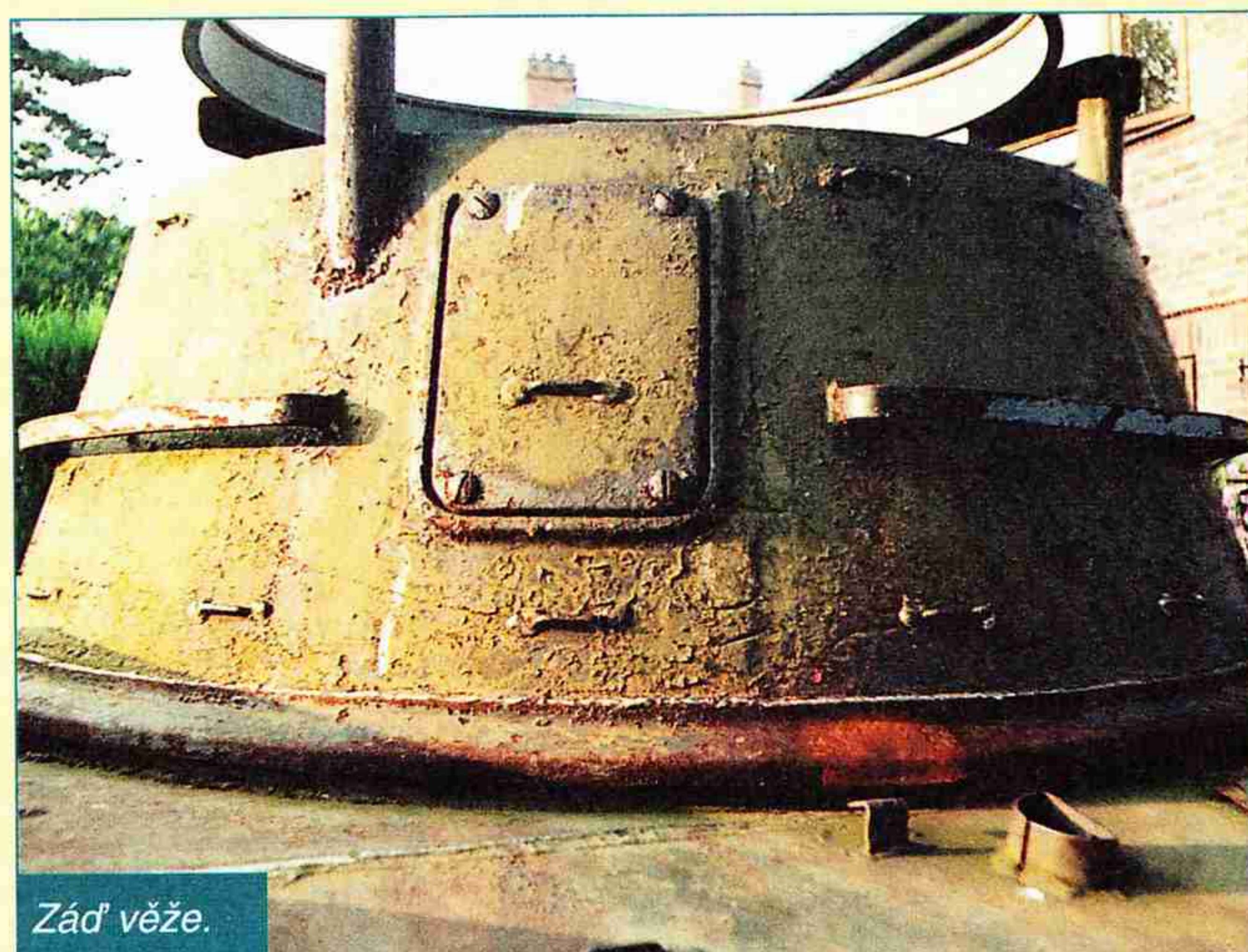
(v závorkách údaje pro typ **M20**): délka 5000 mm; šířka 2520 mm; výška 2215 (2285) mm; hmotnost 7899 (7105) kg. Pancéřování (*stejně pro M8 i M20*): korba - čelo 15,6 až 18,8 mm; boky 9,37 mm; záď 9,37 mm; strop 3,12 mm; dno 13,12 mm. Věž (*M20 bez věže*) - 18,8 mm. Výstroj (*M8 a M20*): radiostanice; hovorové zařízení tzv. intercom; hasicí přístroje, 2 ks po 2 kg; odmořovací zařízení M2, 2 ks. Výzbroj: kanon M6 ráže 37 mm (ne); těžký kulomet M2B ráže 12,7 mm (ano); spřažený kulomet M-1919 ráže 7,62 mm (ne); bazuka M1A1 (ano); protitankové miny M1A1, 6 kusů (ano); tříštivé granáty Mk II, 6 ks (ano); dýmové granáty WP, 6 ks (ano); dýmovnice M1, 4 ks (ano). Náboje: pro kanon 80 ks (-), u typu M8 se dvěma radiosta-



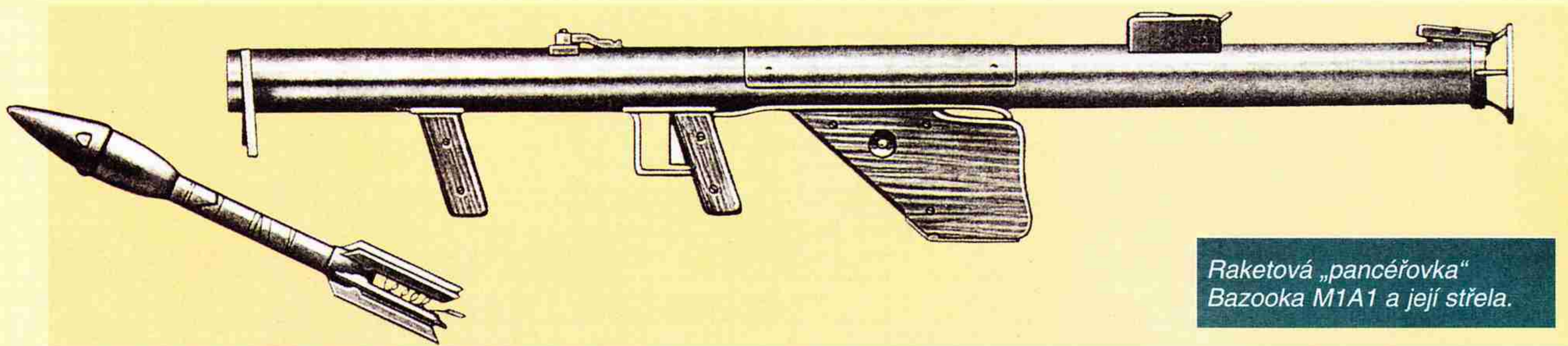
Jeden z krytů vstupu vzduchu do motoru.



Čelo věže s otvory pro zbraně a zeměřovač.



Záď věže.



Raketová „pancéřovka“
Bazooka M1A1 a její střela.

nicemi 16 ks; pro těžký kulomet 400 ks (1000 ks); pro spřažený kulomet 1500 ks (-); pro pušky M1 400 ks (500 ks) a puškové kumulativní granáty M9A 1 ks (3 ks); pro bazuku 10 ks (ano). Pohonná soustava (M8 a M20): motor Hercules JXD; výkon motoru 80,9 kW při 2900 ot/min; spojka suchá jednoko-

tučová; převodovka 4+1; objem palivové nádrže 213 l; brzdy hydraulické bubnové na všech kolech; elektr. soustava - pracovní napětí 12 V. Maximální rychlost 90 km/h, dojezd 563 km.

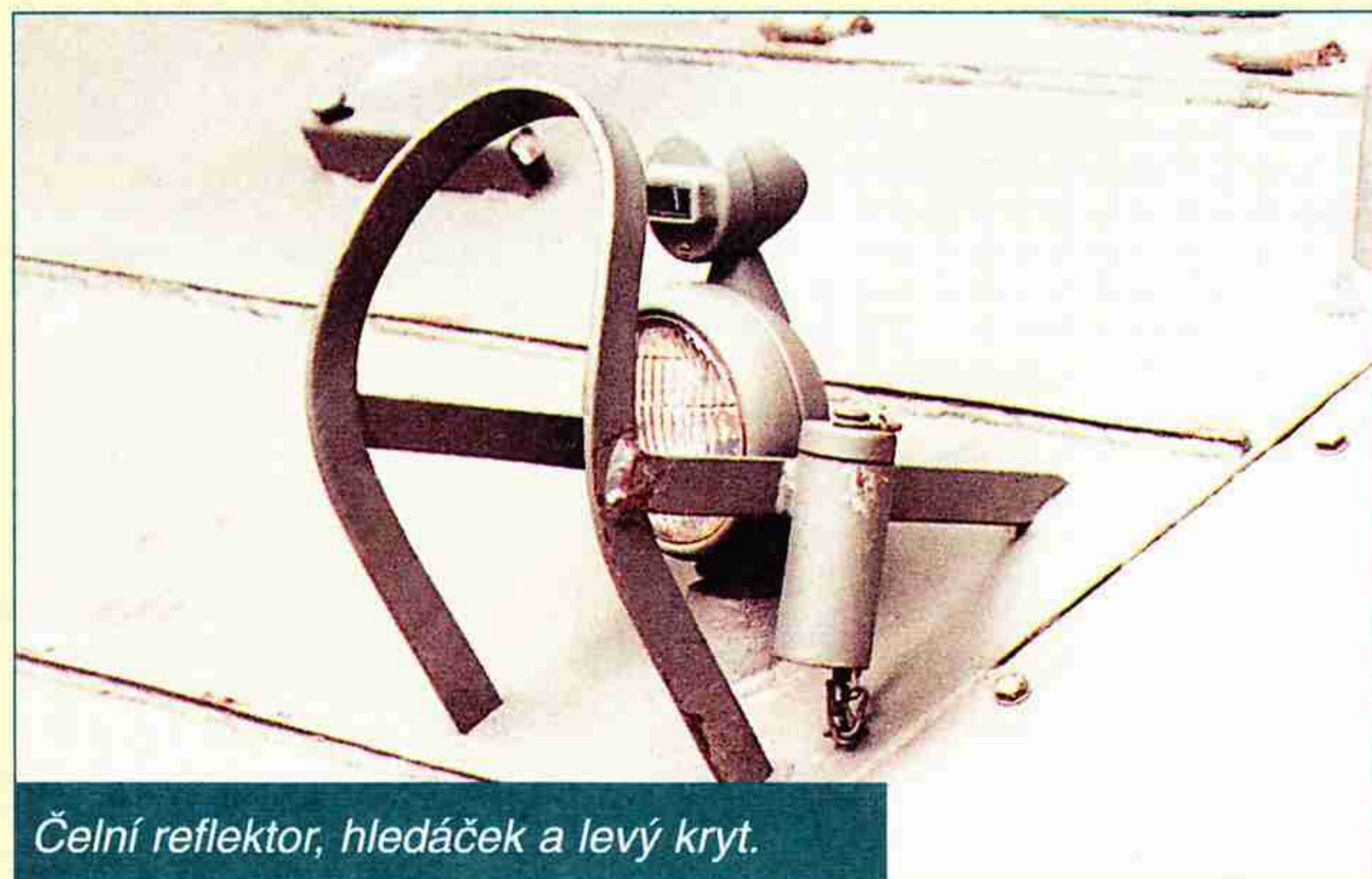
(KONEC)

Nákresy a foto: archiv autora

Fossich: Armoured fighting vehicles of the world

Mesko, J.: Armor in Korea

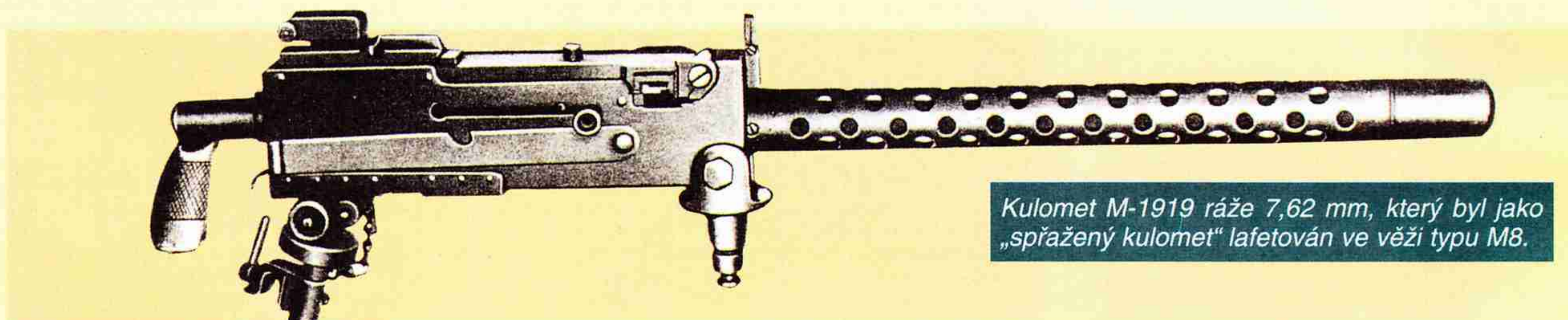
Časopisy: Militaria Magazine č. 84; IPMS Quarterly, ročník 11, č. 3; Modell Fan, 9/83; Museum Ordnance, September 93; M Chobbi, 3/94.



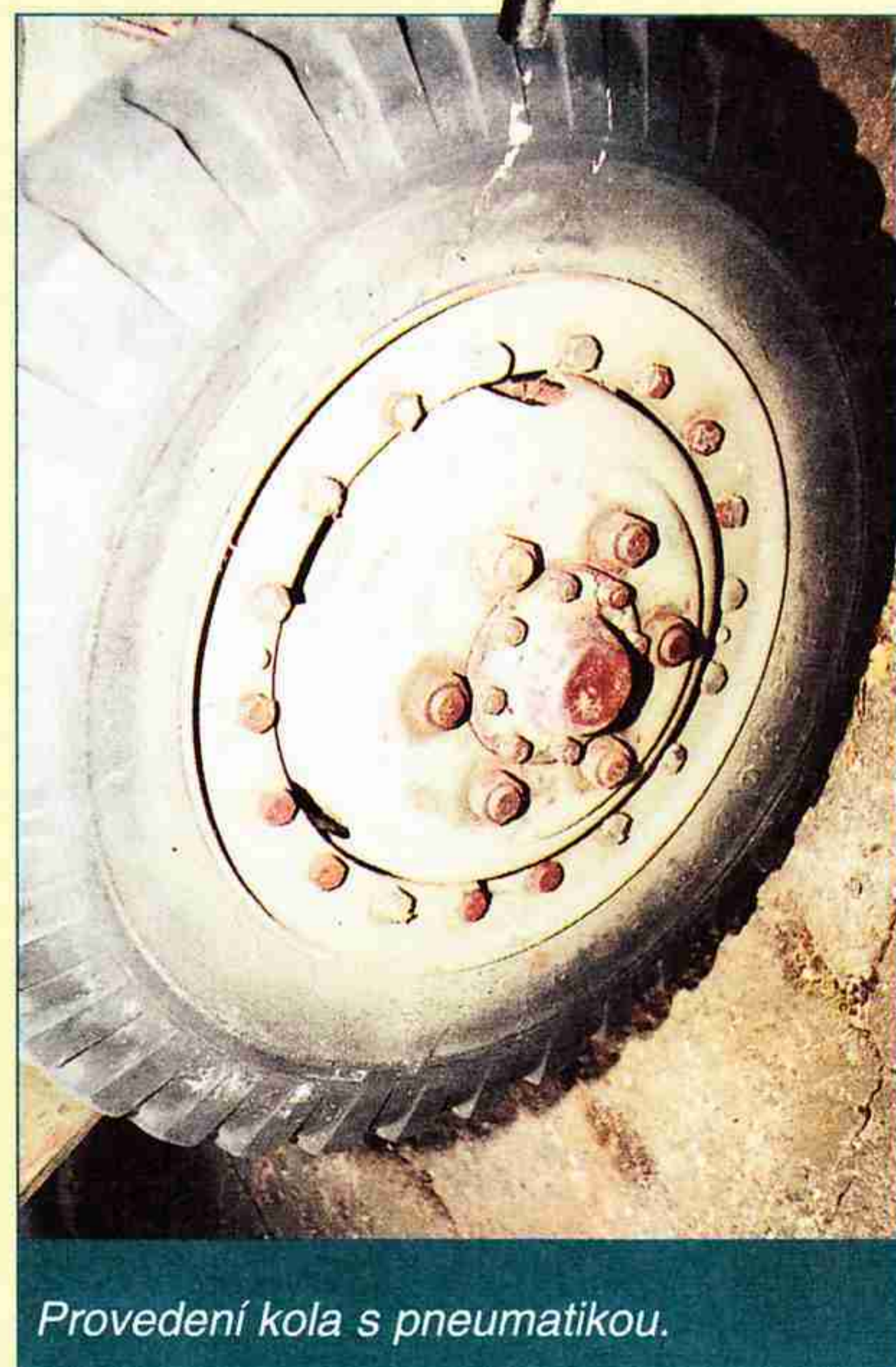
Čelní reflektor, hledáček a levý kryt.



Prostor řidiče s volantem a nad ním umístěnou přístrojovou deskou.



Kulomet M-1919 ráže 7,62 mm, který byl jako „spřažený kulomet“ lafetován ve věži typu M8.



Provedení kola s pneumatikou.

Prameny:

Grismon, P.: American wheeled vehicles

Foud, K.: US Army - Čechy 1945

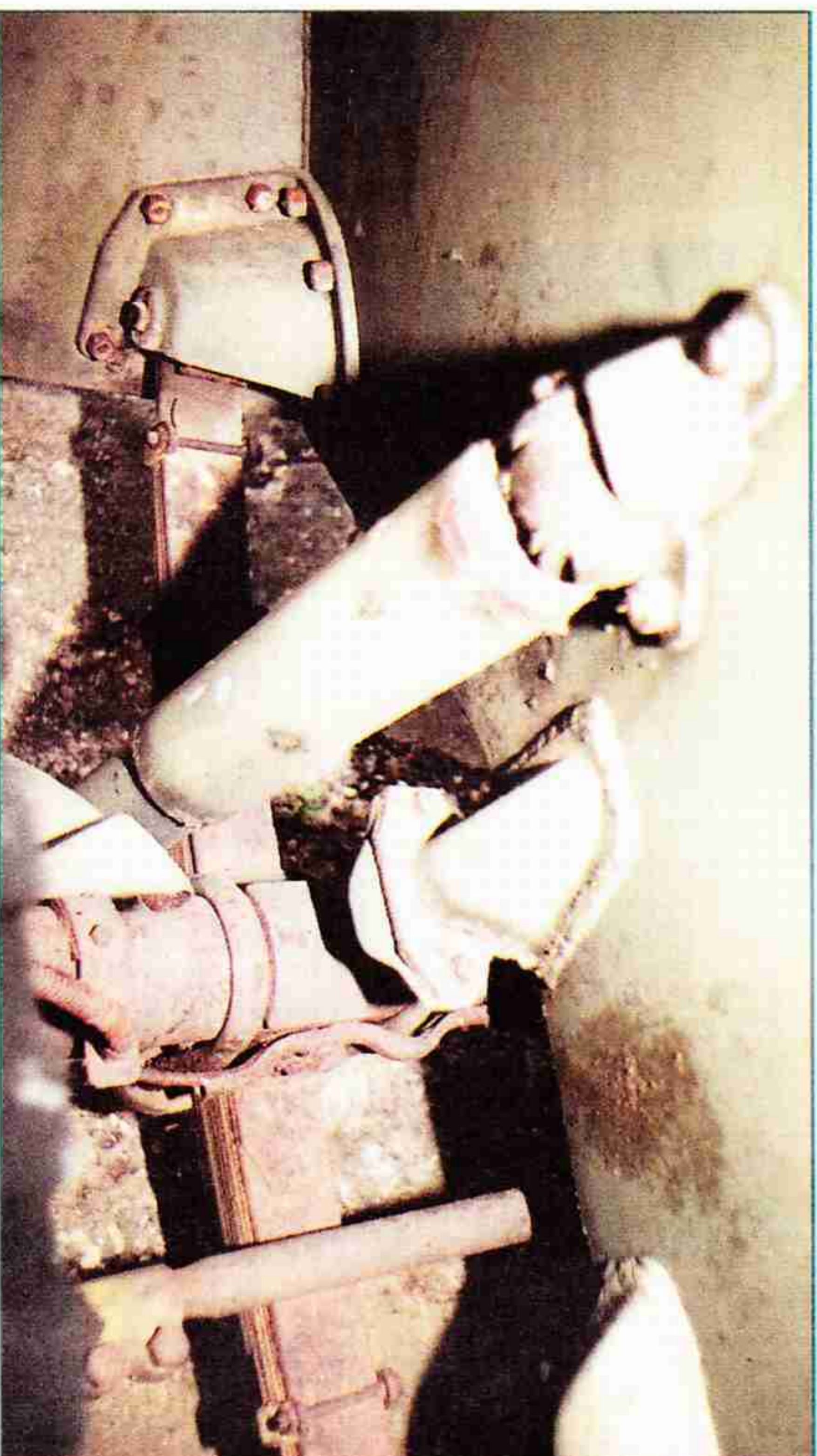
Demand, C., Halle, A.: Panzer

Marek, J.: Ukradený Jeep

Za pomoc při získávání podkladů si dovoluji poděkovat Joopu Stamanovi, majiteli muzea vojenské techniky „Memory“ v Nizozemí, Robertu J. Flemingovi BSC, známému britskému lovcí historických vojenských vozidel a jako obvykle Jiřímu Tintěrovi, předsedovi Difrlogického klubu.



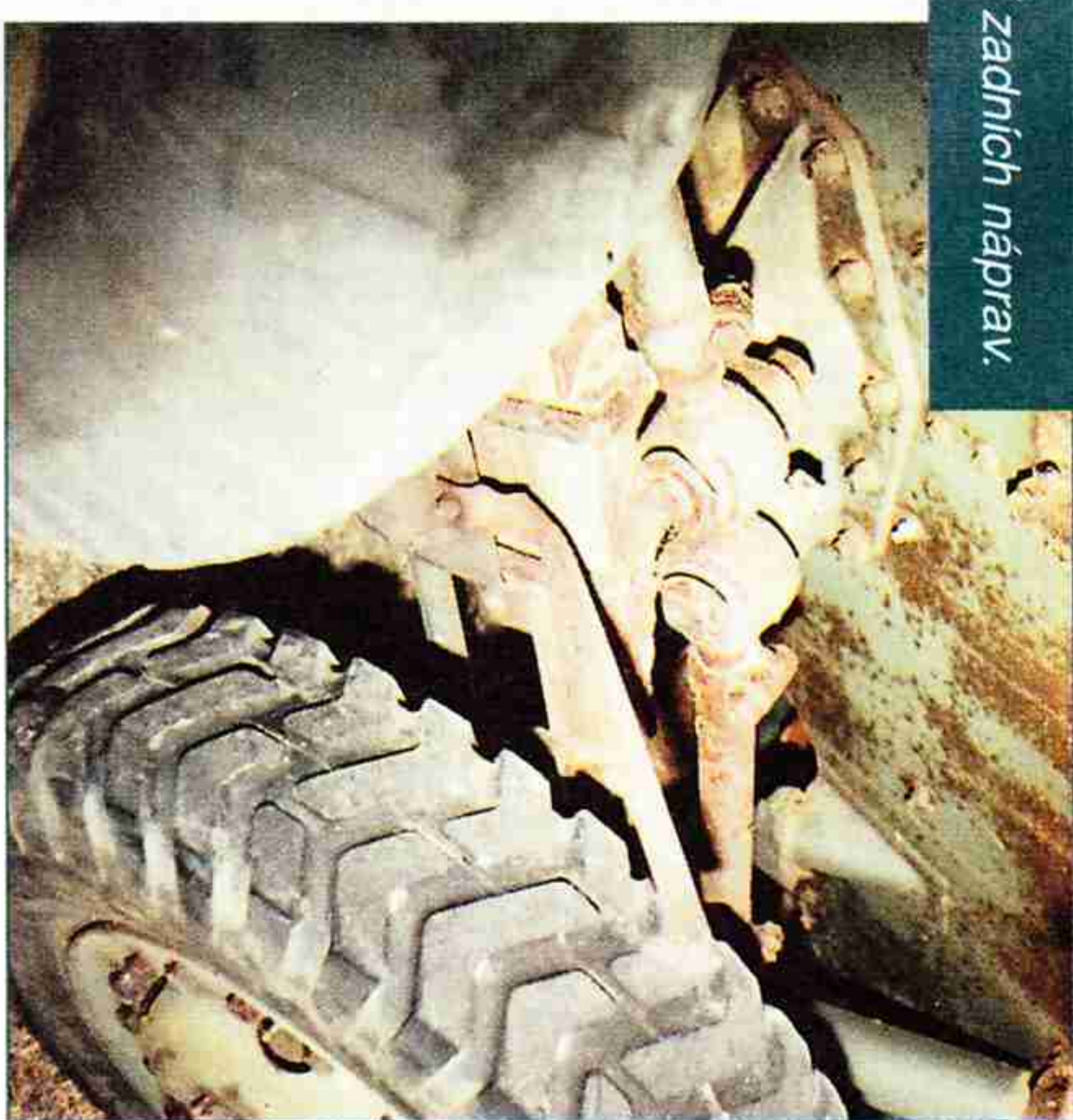
Uchycení přední nápravy.



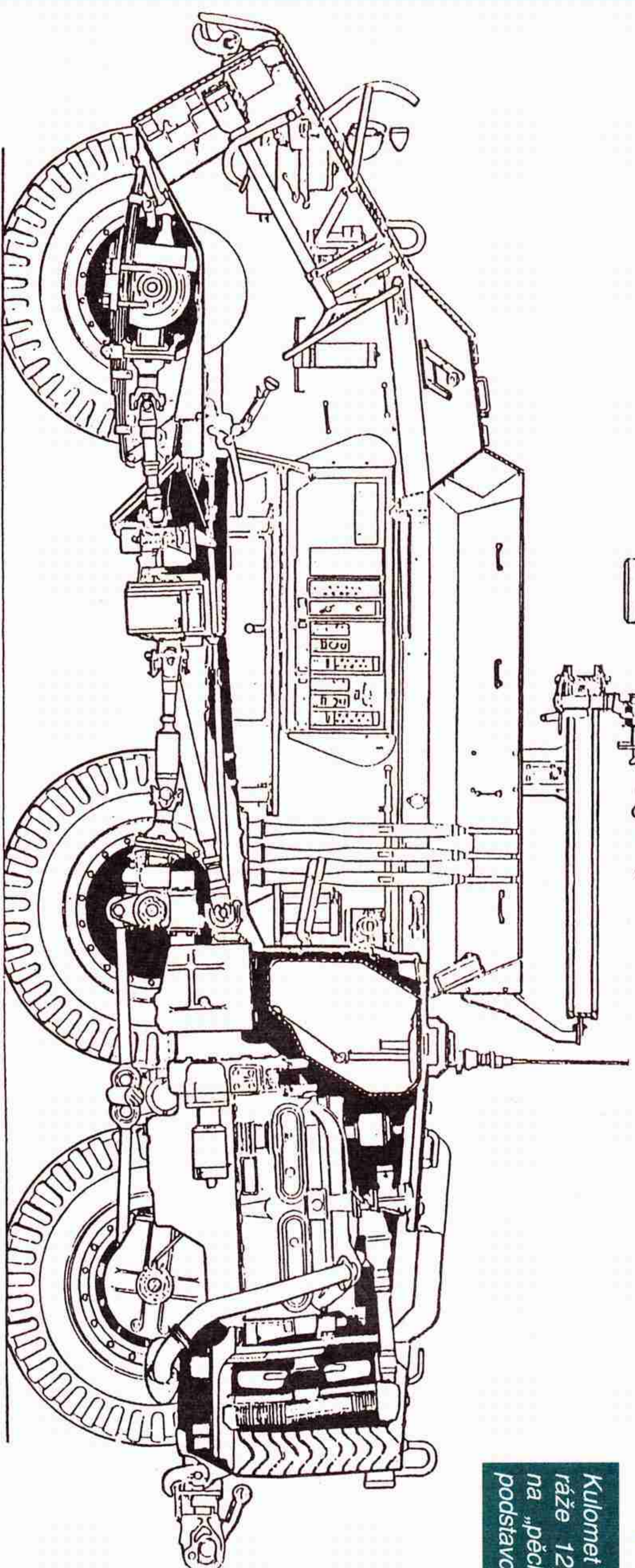
Uchycení přední nápravy.



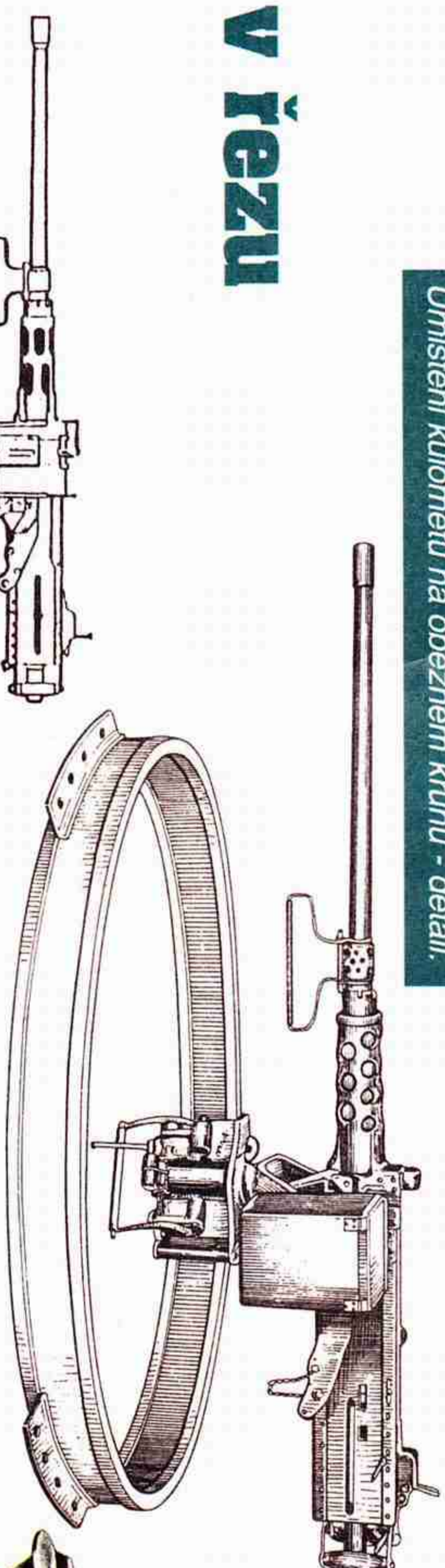
Uchycení zadních náprav.



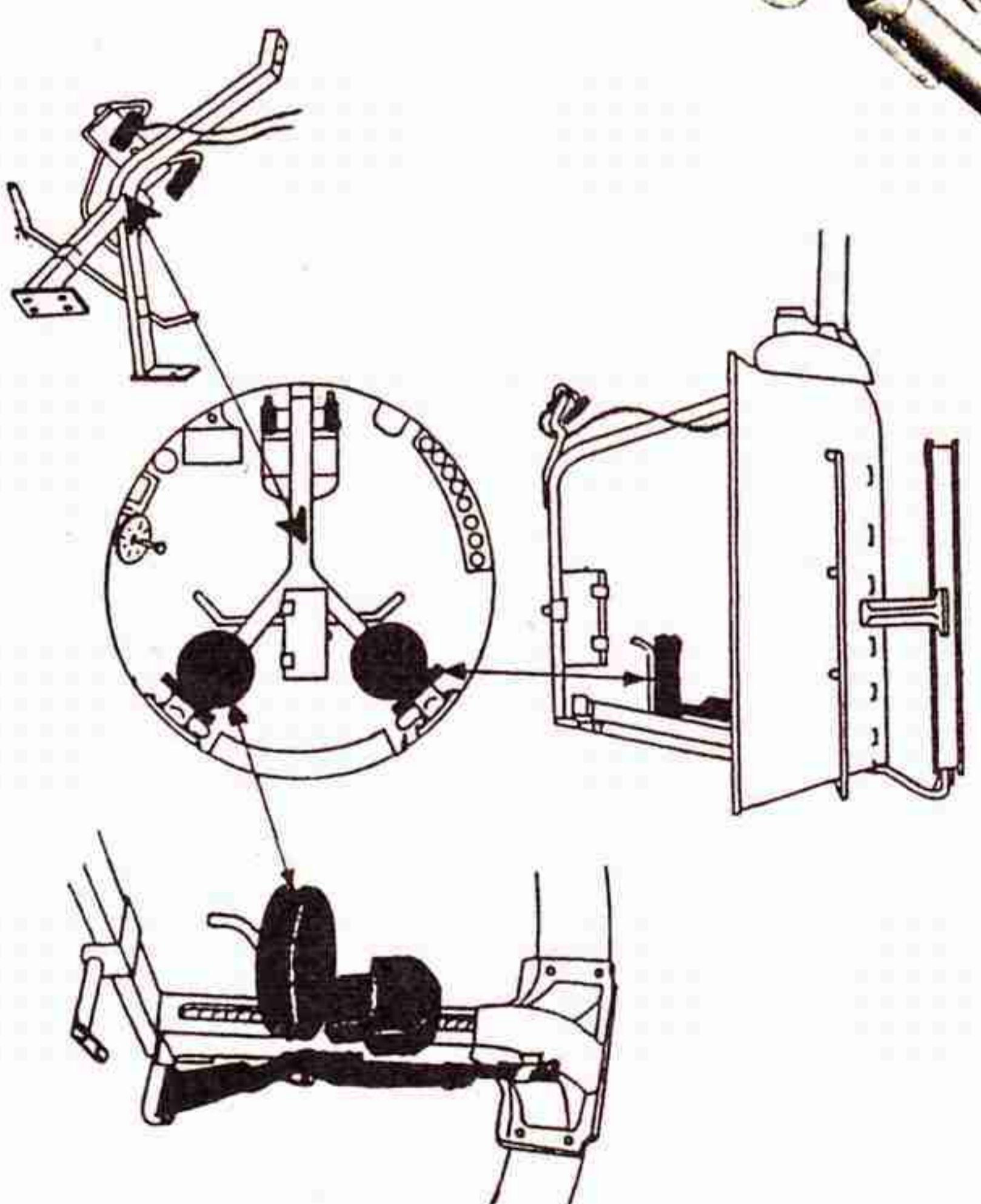
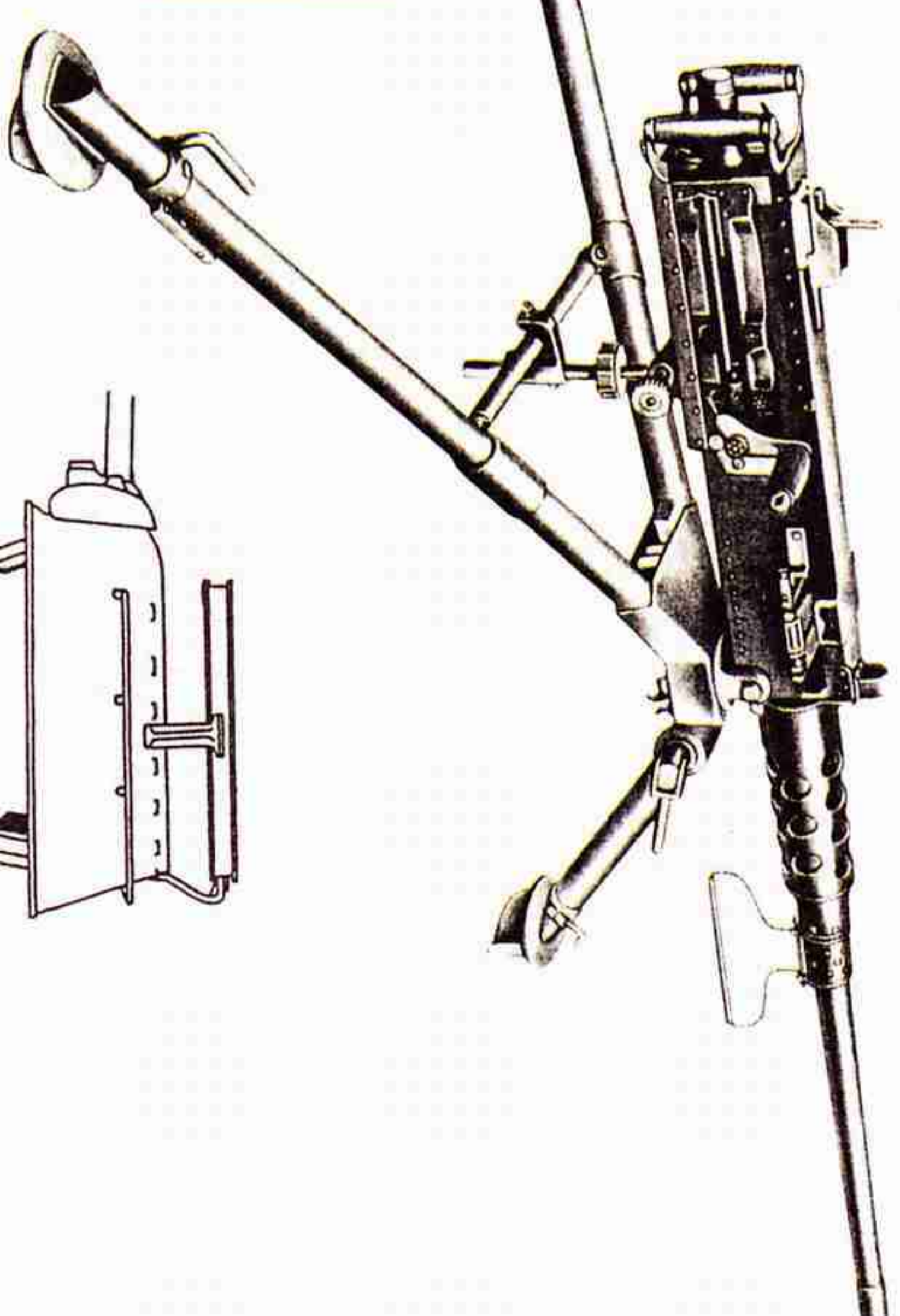
typ M20 v řezu



Umístění kulometu na oběžném kruhu - detail.



Kulomet M2HB
ráže 12,7 mm
na „pěchotním“
podstavci.

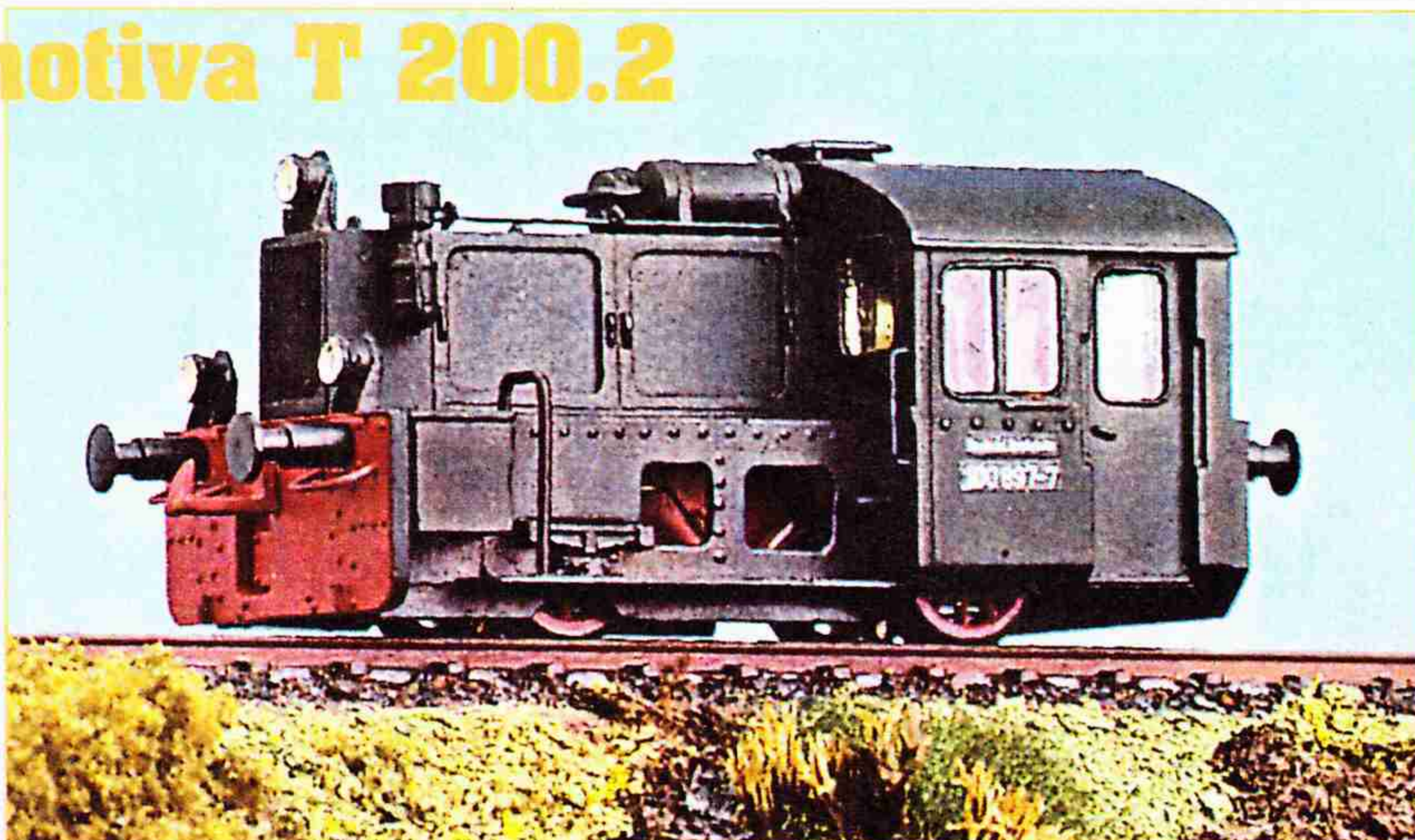


Nákresy uspořádání vnitřního prostoru věže.

Motorová lokomotiva T 200.2

(1. část)

V letech 1929 až 1940 bylo v Německu vyrobeno kolem 1300 malých motorových lokomotiv, tzv. „Kleinlokomotiven“, řady Kö. Konstrukčně se tyto lokomotivy lišily. V době 2. světové války sloužily vojenským účelům, a tak se dostaly i na naše tratě, kde byly na konci války opustěny prchající fašistickou armádou. Proto jejich služeb využily i ČSD, z nichž některé označily řadou T 200.2. Používaly byly k posunu na menších stanicích a v depech. Řada T 200.2 se tak stala sbírkou různých ty-



Lokomotiva Kö II ze třetí epochy v provedení železnic DR je téměř totožná s popisovaným modelem (velikost H0, vyrábí německá firma PMT).



Lokomotiva Kö II DR ve žluté barvě. Tentokrát jako úzkorozchodná lokomotiva, pro rozchod kolejí 1000 mm. Velikost H0m, výrobek PMT.

použit dle vlastního výběru. Nárazníky jsou zhotoveny z vhodných hřebíků, případně můžeme použít koupené polotovary (nezapomeňte, že na stejné straně vozidla je vždy jeden nárazník plochý a jeden vypouklý - viz výkres). Barvy uvedené na výkresu jsou pouze orientační, různí provozovatelé, zvláště pak na vlečkách, lakovali a značili lokomotivy podle svého.

Model je poměrně jednoduchý a k jeho zhotovení by vám měli stačit zveřejněné výkresy, lze jej určitě doplnit řadou detailů podle obrázků, fotografií a případně podle skutečné lokomotivy. Dnes už by asi nebyl problém vyřešit i pohon lokomotivy.

(Pozn. Druhý výkres - detaily - a kusovník bude zveřejněn v dalším sešitu.)

M. Jäger

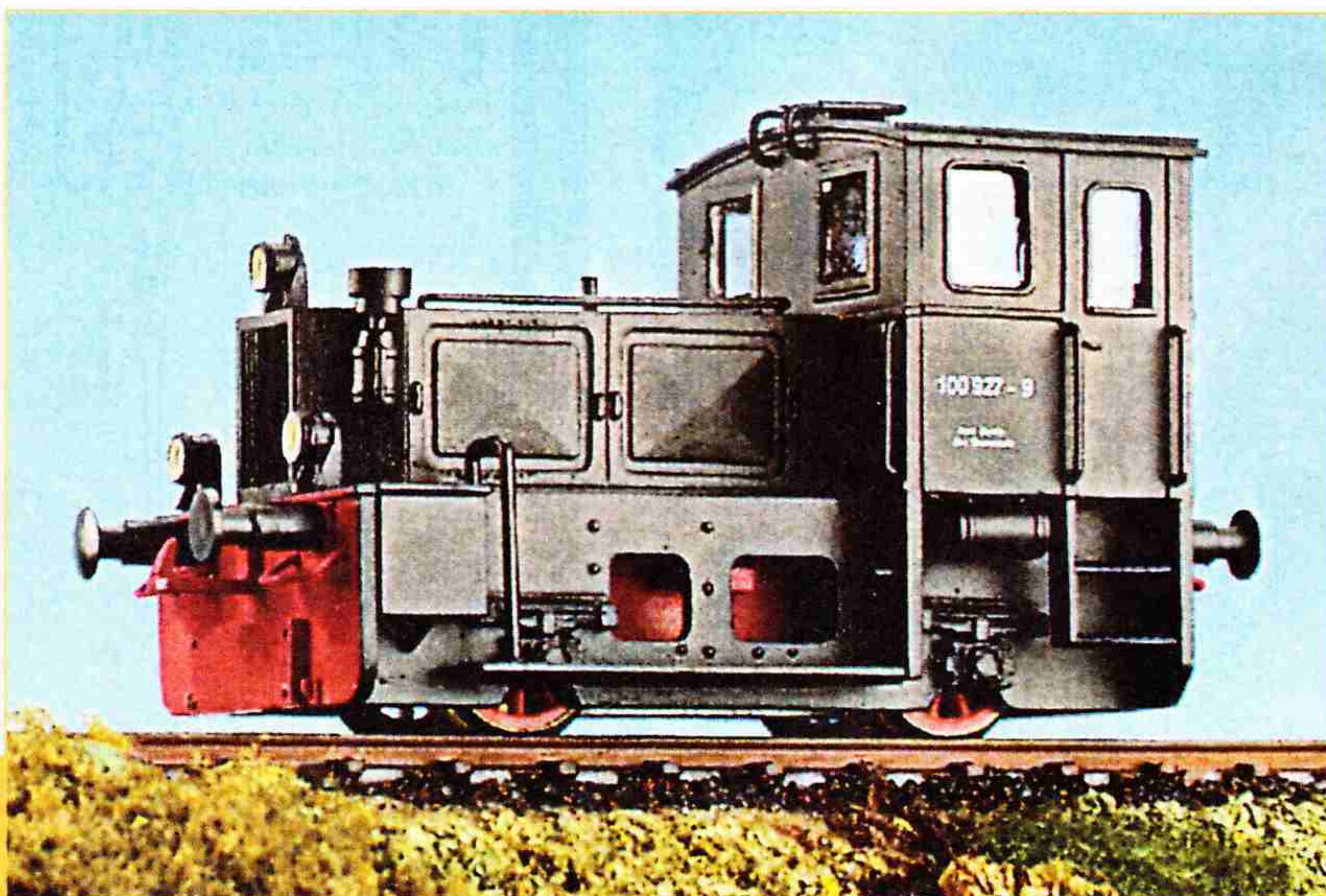
Výkres: autor, foto: archiv autora
Prameny: Ing. J. Bek, Atlas lokomotiv 2.,

pů. Snad se některé tyto lokomotivy dochovaly dodnes, nejspíše však ve vlečkovém provozu kam byly odprodávány.

MODEL (viz výkres sestavy). Model lokomotivy je složen ze dvou hlavních samostatných částí - skříňe a pojezdu. Skříň lokomotivy je spájena z mosazného plechu (okna budky - poz. 5 - jsou prosklena průhlednou fólií), obdobně je zhotoven pojezd. Skříň je přichycena k pojezdu pomocí podložky (poz. 27) a šroubu (29) se závitem M3, který se šroubuje do matice připájené na dílu 4. Moje lokomotiva je bez vlastního pohonu, neboť když byl model stavěn (cca před třiceti roky) nebyl tak malý a výkonný elektromotorek k dispozici.

Pohon byl řešen přivěšeným vagonem s motorem, který lokomotiva posouvala, ale ve skutečnosti to bylo vlastně naopak.

Přední osa je výkyvně uložena v držáku přední osy (26), spráhla je možno



Lokomotiva Kö II v provedení s vyšší budkou (PMT, H0).

KLUB ŽELEZNIČNÍCH MODELÁŘŮ - SMČR

Doplnění kalendáře akcí - VÝSTAVY

Zlín, září 1999

pořádá: KŽM 118 Zlín
(I. Bednařík, tel.: 067/ 92 31 24)

Brno, Bratislavská 58, 16. 11. - 5. 12.

KŽM 116 Brno 1
(Ing. V. Lepieš, tel.: 05/ 412 311 08)

Kulturní sál ČD - SDC Trutnov

3. - 6. 12.
KŽM Trutnov
(M. Borůvka, tel.: 0439/ 82 60 78)

Karviná - muzeum

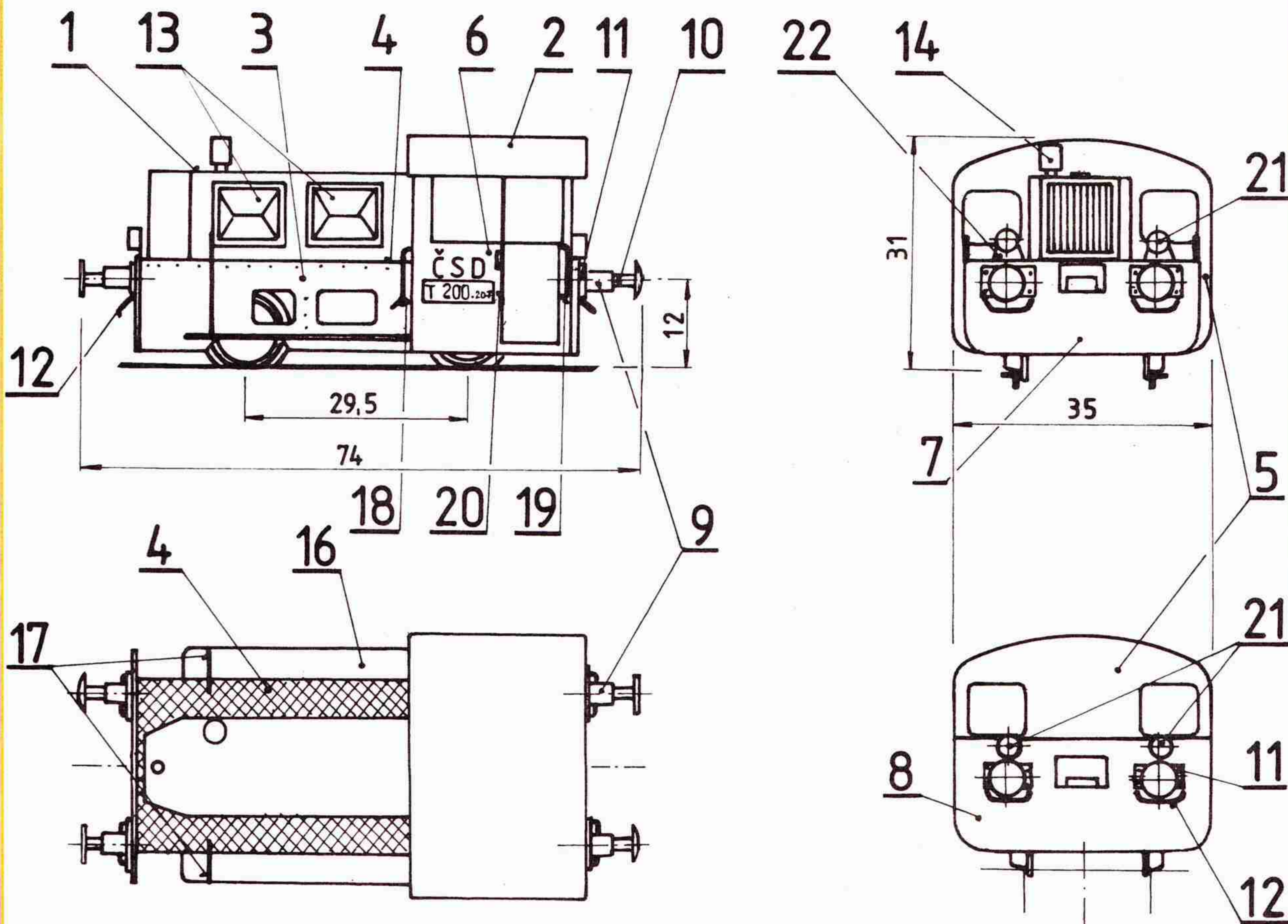
26. 10 (5. 12.)
KŽTM 115 Moravia Brno
(I. Hamerský, tel.: 0659/ 73 70 24)

Hradec Králové, KD Střelnice

26. 11. - 5. 12.
KŽM 058 Hradec Králové
(Fr. Bláha, tel.: 0602 40 62 36)

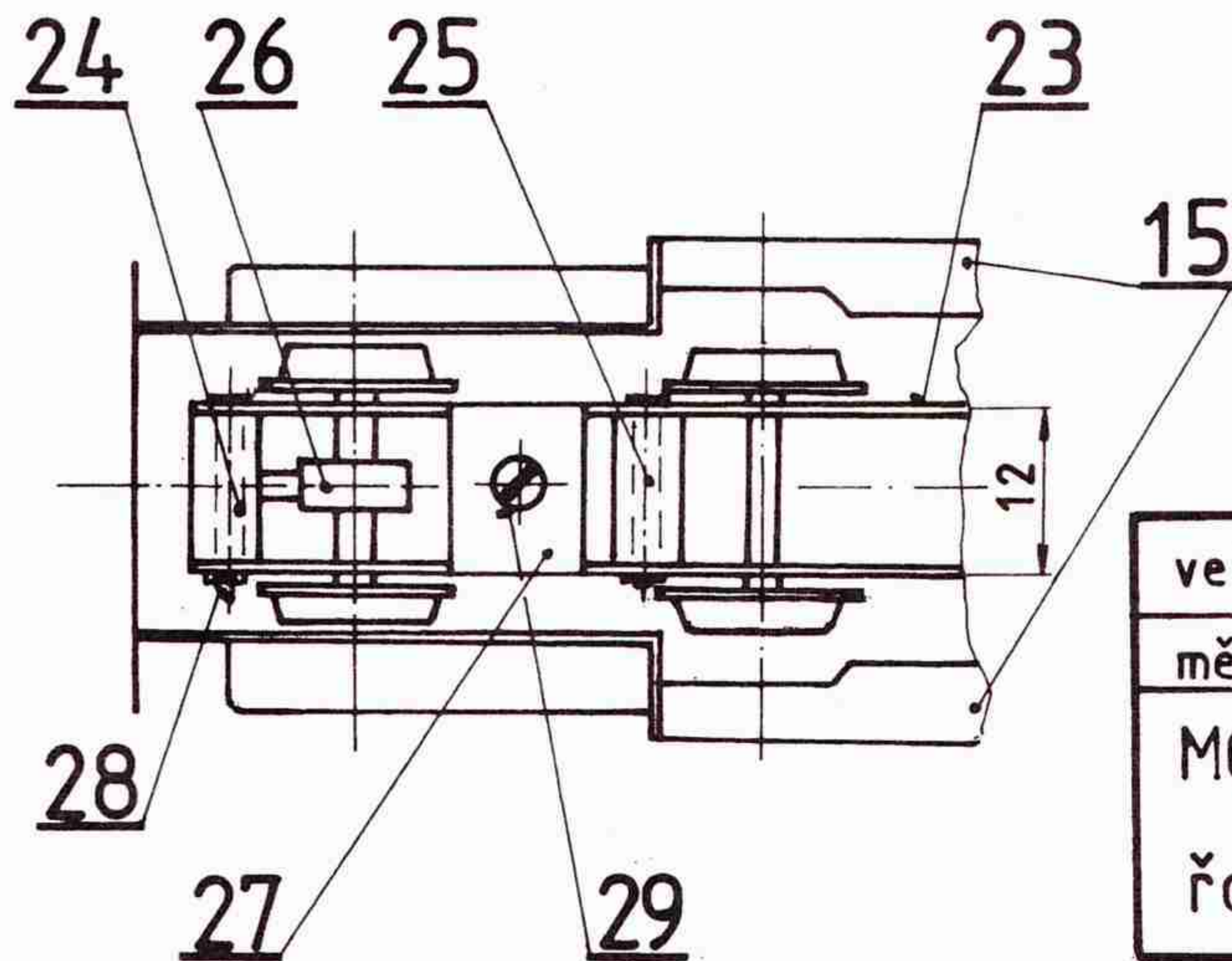
Jesenice u Rakovníka, 4. - 5. 12.

KŽM 373 Jesenice u Rak.
(Ing. J. Berka, tel.: 0313/ 59 95 10)



BARVA

skříň - tmav. zelená
(kapota, budka atd.)
střecha - šedá
podvozek - černá
bočnice, kola,
náraz. desky,
pouzdra náraz. - červená



velikost HO (1:87)	kreslil: M. JÄGER	28.2.1999
měřítko: 1:1	překreslil: L. Pařík	7. 1999 M M

MOTOROVÁ LOKOMOTIVA ČSD
řada: DR Kö/ ČSD T200.207

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

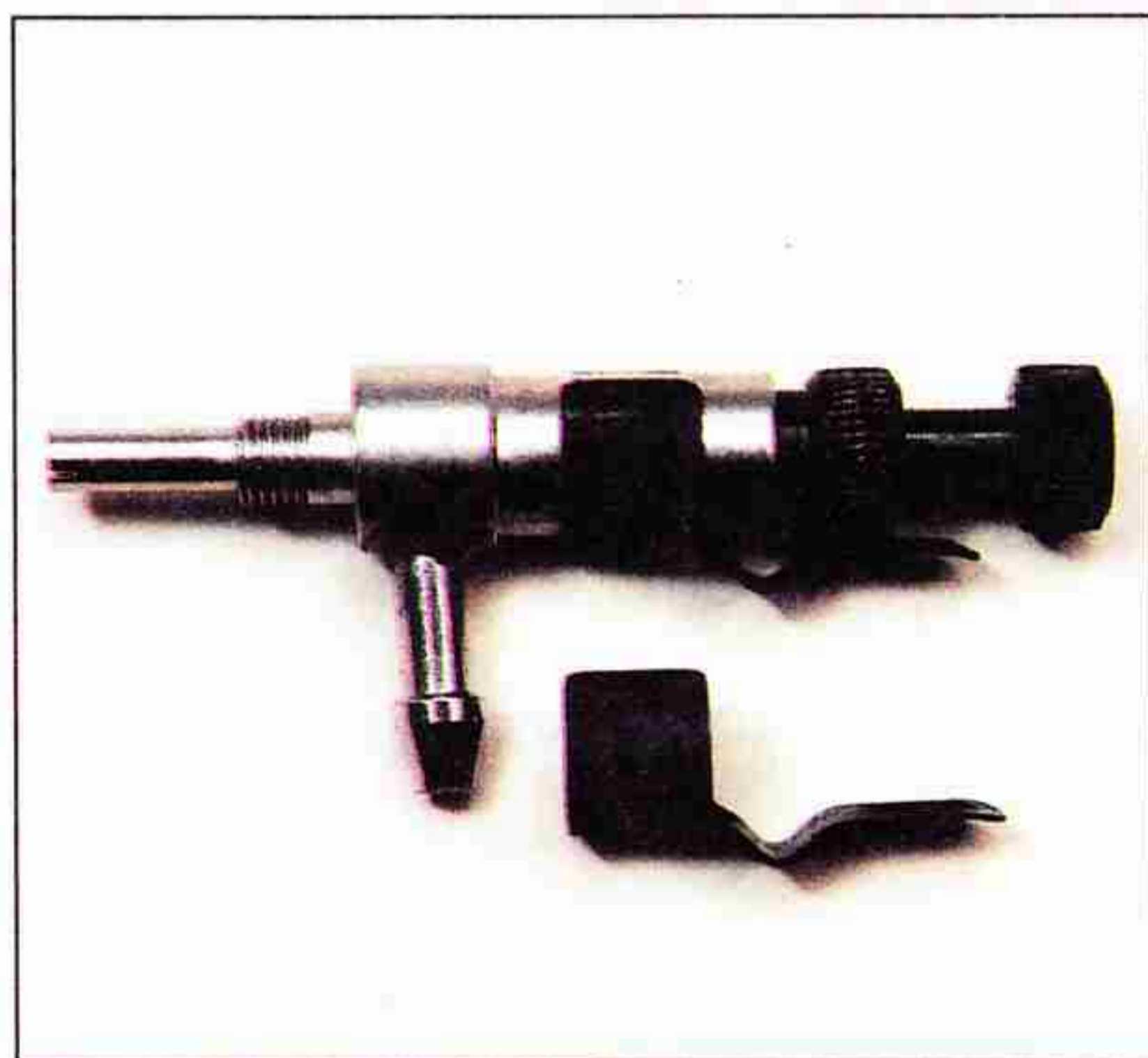
Akumulátor 6NH - 3000 CS



Vysokokapacitní akumulátor NiMh 7,2 V/3,0 Ah je určen pro použití v modelech letadel, lodí a automobilů. Akumulátor s vybíjecím proudem až 30 A nemá žádný paměťový efekt. Možnost rychlonabíjení maximálním proudem 2 A.

Vyrábí: Graupner, Německo
Prodává: Modelář - Vaňouch,
Korunovační 16, Praha 7
Cena: 1458 Kč

Brzdicí perko



slouží pro polohování hlavní palivové jehly karburátoru. Nově tvarované perko, které svým výstupkem zapadá do vroubkování brzdícího válečku jehly, je vyrobeno z pružinové ploché oceli. Přesně zajišťuje nastavenou polohu jehly u RC karburátorů.

Vyrábí: MVVS, Brno
Prodává: Modelářské prodejny
Cena: 14,50 Kč

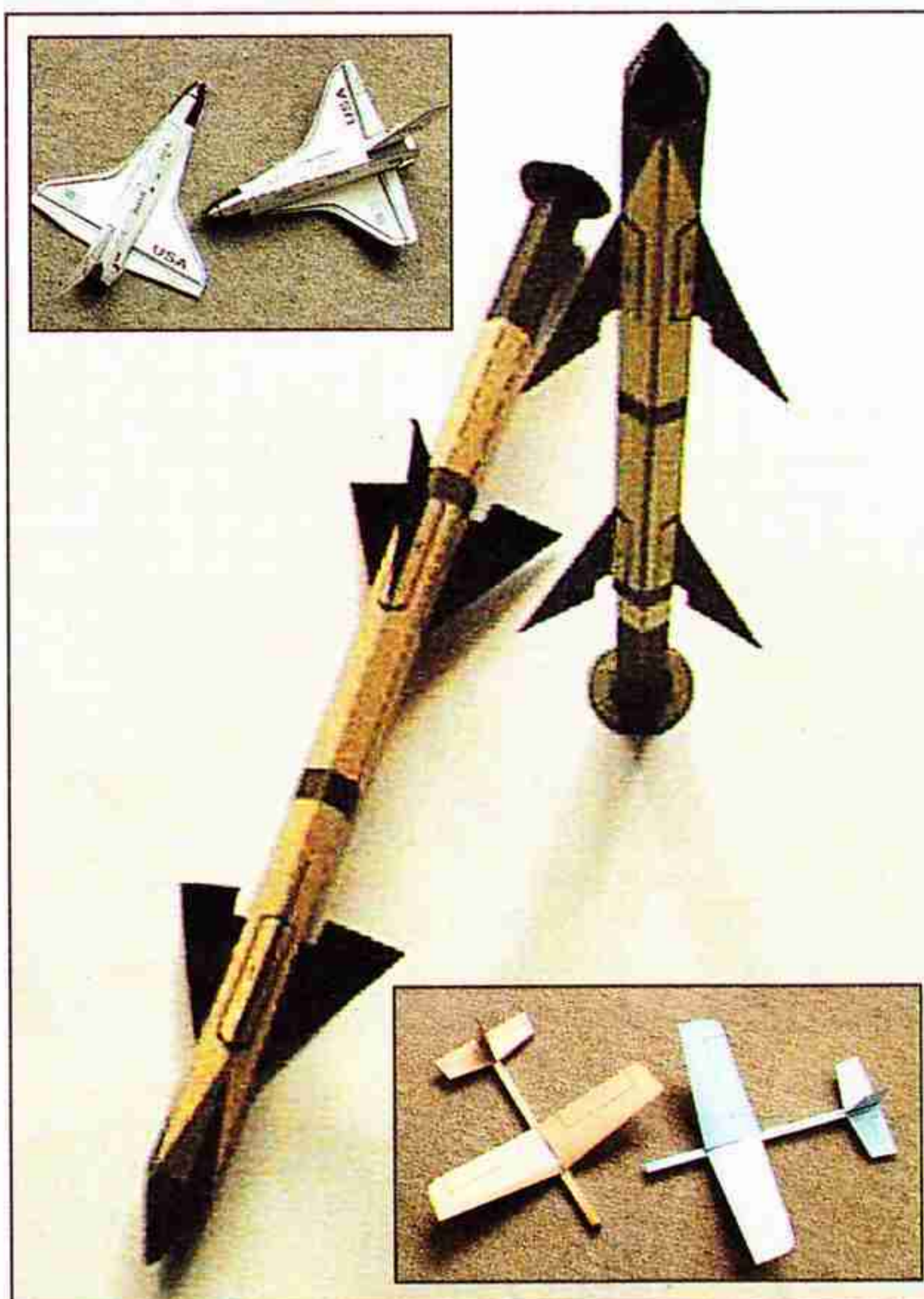
POMÁHÁME SI

Inzerce přijímá **MODELÁŘ a MODELKY**, Křížkova 35, 186 00 Praha 8-Karlín. Tel./fax: 02/218 63 403 (218 63 407, 218 63 406). Podrobné informace v č. 1 a 2/99.

PRODEJ

■ 1 Impulzní regulátor pro modelovou

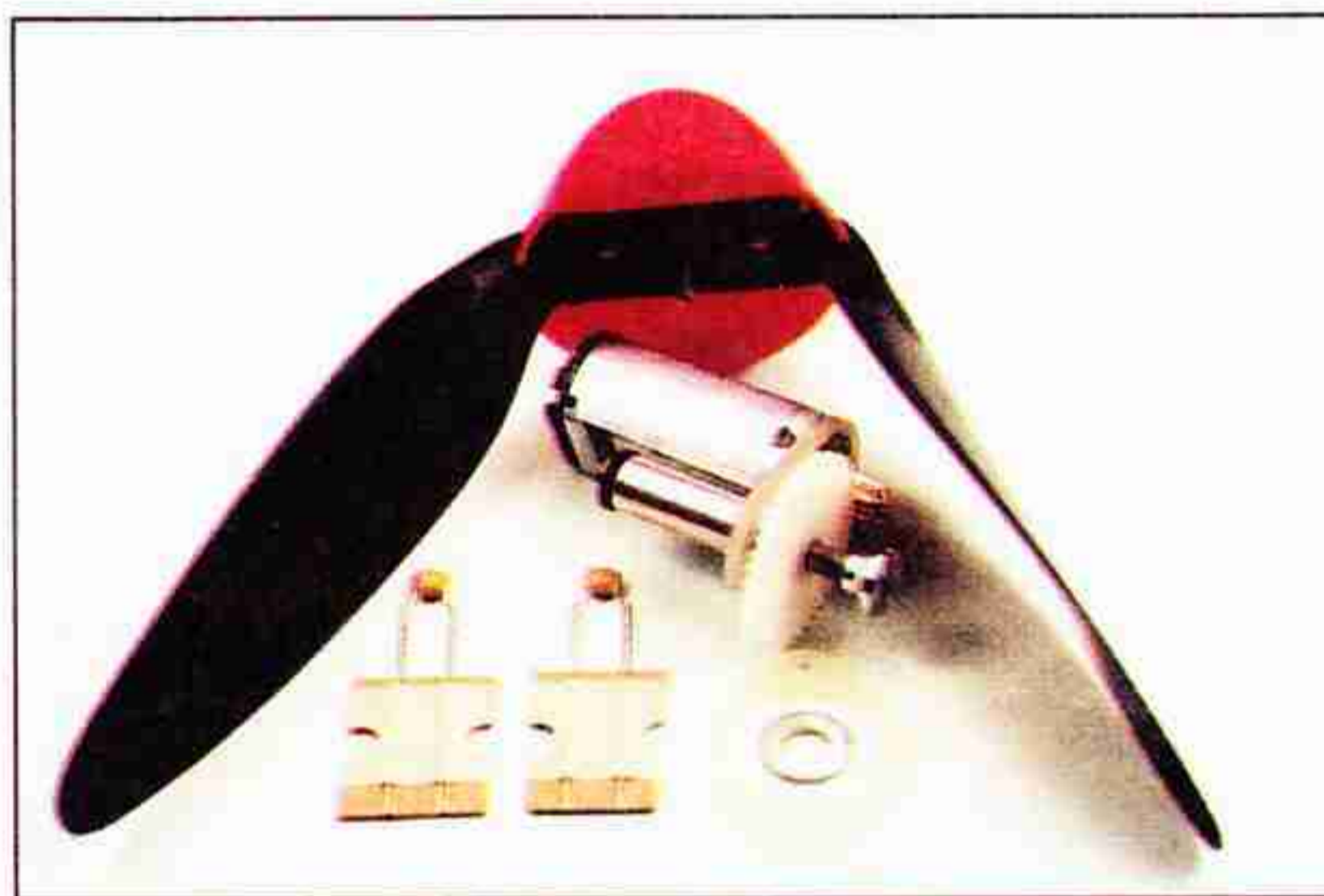
Funkční vystřihovánky



Házecí (vystřelovací) papírové modely pro začínající modeláře. Nabídka obsahuje čtyři typy létajících modelů - sportovní házedlo Orel 1, a polomakety sportovního letadla Sokol, rakety Luna a raketoplánu Discovery. Modely jsou natištěny na barevném nebo bílém kartonu. V „bílém“ provedení lze modely dobře vybarvit, obdobně jako omalovánky.

Vyrábí: Tisk Expres, Praha
Prodává: Tisk Expres, Maroldova 61, Praha 4
Cena: 10 Kč (jeden typ)

Pohonná jednotka POT 2 A



je určena pro modely kategorie Slow Fly o hmotnosti 150 až 250 g. Napájení 5 až 6 NiCd článků (proud 250 až 350 mA), otáčky 3500 za min., pro sklopnou vrtuli o rozměrech 200/110 mm převod 4,4:1.

Vyrábí: Potensky, Praha
Prodává: Modelář - Vaňouch,
Korunovační 16, Praha 7
Cena: 571 Kč (včetně vrtule)

železnici. Cena 950 Kč a 1500 Kč. Tel. 0635/379984

■ 2 Model. plánky, seznam za zn. 16 Kč. J. Macháček, 252 29 Dobřichovice 142
 ■ 3 30 ks Buraga 1:24, 1:18, 100% stav. Koupím modely soutěž. aut různých měř., příp. výměním. Tel.: 0636 71515

modelář a modely

Měsíčník pro všechny modeláře

8/99 srpen

L

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

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

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

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

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

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

Distribúciu, predplatné a inzerciu pre Slovenskú republiku zabezpečuje:
Magnet-Press Slovakia s.r.o., P.O. BOX 169, 830 00 BRATISLAVA.
 Tel./fax: 07/44 45 45 59 - predplatné;
 tel./fax: 07/44 45 46 28 - administratíva;
 tel./fax: 07/44 45 06 93 - inzercia.
 Sídlo firmy: Teslova 12, 821 02 Bratislava

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

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

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

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

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

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

Redakci nevyžádané příspěvky se nevracejí.

© Pražská vydavatelská společnost, 1999

ISSN 1212 - 2866

HISTORIE na KOLECH



HISTORIC MASARYK PRIX - OLYMPIA TROPHY

Pod tímto názvem se jel na Masarykově okruhu v Brně (12.- 13. 6. 1999) - v rámci oslav 50. výročí závodu „Velká cena Československa 1949“ - závod historických automobilů. Startovní pole letošního závodu bylo skutečně impozantní. Alespoň snímky několika zúčastněných vozidel vám chci přiblížit tuto vzpomínkovou akci, která ovšem nebyla žádnou manifestační jízdou, ale skutečnými závody s rychlostmi vozů hodně přes 200 km/h.

L. Putz
Foto: autor



Zastoupena byla i legendární značka z Maranella. Na snímku je Ferrari Dino 246 z „dvaapůltrové“ formule 1, který závodil v letech 1959 a 1960. V Brně usedl do jeho kokpitu Robin Lodge z Velké Británie, který jej dokázal přivést do cíle na 3. místě.



Ve startovním poli nechyběla ani populární „bugatka“, ale skutečným unikátem byl vůz Alfa Romeo P3, první opravdový evropský monopost, za jehož volantem řádl i maestro Tazio Nuvolari. S tímto typem zvítězil - v Brně velmi populární - Louis Chiron při IV. ročníku „Masarykova okruhu“ v roce 1933. Vůz, který v Brně řídil Robert Fink z Německa, pochází z roku 1932. Jeho motor o objemu 2900 ccm je vybaven dvěma kompresory Roots.



Dalším „klasikem“ byl dvoumístný, sportovně-závodní, Frazer Nash z roku 1932. Tento „jedenapůlitr“ s kompresorem řízený Andrea Smithem (GB) měl však v Brně smůlu, když musel odstoupit pro prasklý chladič.



Dnes už prakticky neznámou značkou je britská Connaught. V Brně startoval s vozem Connaught A Type z roku 1952 (objem motoru 1960 ccm) Spike Milligan z Velké Británie. Zajímavostí tohoto monopostu je zvláštní vyrovnávací komora na pravé straně kapoty, ze které je nasáván vzduch do čtyř karburátorů Amal, čímž jsou vytvořeny stabilní podmínky sání bez ohledu na rychlost jízdy.



Při „Historic Masaryk Prix“ nechyběla ani italská značka Maserati. Na snímku je vůz Maserati 250F - rok 1956, objem motoru 1493 ccm, závodil Burkhard von Schenk z Německa, 2. místo.



Velmi úspěšně si vedly v Brně vozy Lotus 16 (startovaly tři). Jde o jednu z prvních konstrukcí legendárního Colina Chapmana, tomuto vozu se také přezdívalo „malý vanval“. Typ na snímku pochází z roku 1958 a vůz se start. č. 14 dojel - řízený Spencerem Flackem (GB) - na 2. místě.



Populární sovětský víceúčelový dvouplošník Polikarpov PO-2 „Kukuruznik“ se dostal do výroby již v roce 1928. Jeho obří RC maketu postavil v měřítku 1:2,7 Michal Vlha (LMK-PKA Liptovský Mikuláš). Zákl. tech. údaje modelu: rozpětí 4860 mm; délka 3400 mm; hmotnost 45 kg; motor A-200 (200 cm³), dvojtálec boxer; RC souprava Futaba FC-16 (viz článek na straně 18).



Návěsový tahač Scania 143 M 500 v měřítku 1:24 (plastik. stavebnice od fy Italeri) postavil slovenský modelář Ivan Zlejší z Beňadikové.



Model třídy FSR F1-V15 si postavil z produkčních dílů firmy MP Production Andrej Vacho z Modelklubu Modra (Slovenská republika). Rychlostní člun je osazen motorem CMB 15 Evo (15 cm³) a řízen RC soupravou Futaba FC-16.



Upravený RC elektrolet Sewa o rozpětí 1650 mm, délce 980 mm a hmotnosti 630 g postavil Rastib Volkomer z LMK Zvolen (Slovenská republika). Pohon Jastron 3:1, vrtule CAM Prop 280/200, regulátor Jes 110, zdroj Aku 7x P 100 AA, RC vybavení Futaba FC-18 (Rx-REX 4, serva Naro Pro).



Modely tatrovek a liazek v měřítku 1:48 staví Pavel Typlt z Horní Olešnice. Některé návrhy vozidel byly využity i výrobcem produkčních modelů (firma Vista Semily) pro sériovou výrobu. Na snímku je návrh dálničního sypače Tatra T 815 s boční radlicí.



Nelétající maketa ruského bojového letounu Su-15 ing. J. Moravce z Prahy je postavená v měřítku 1:72 z balzy a plastické fólie.