



Modelář

a modely



- **Velká cena Mělníka**
- **Na ranveji oříšci**
- **Kotláři po 55 letech**

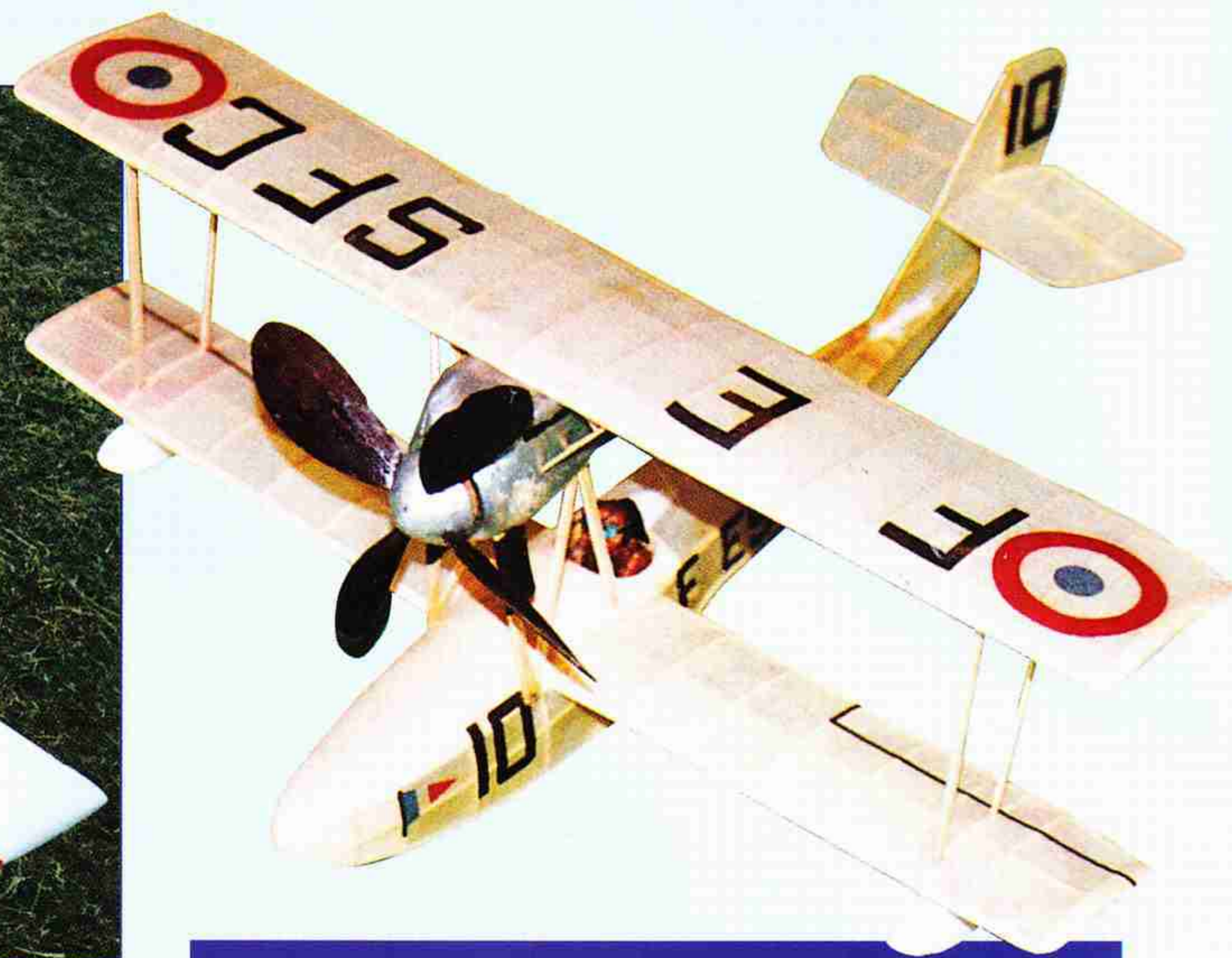


- **Plastic Session**
- **E 225. 001 „koloběžka“**

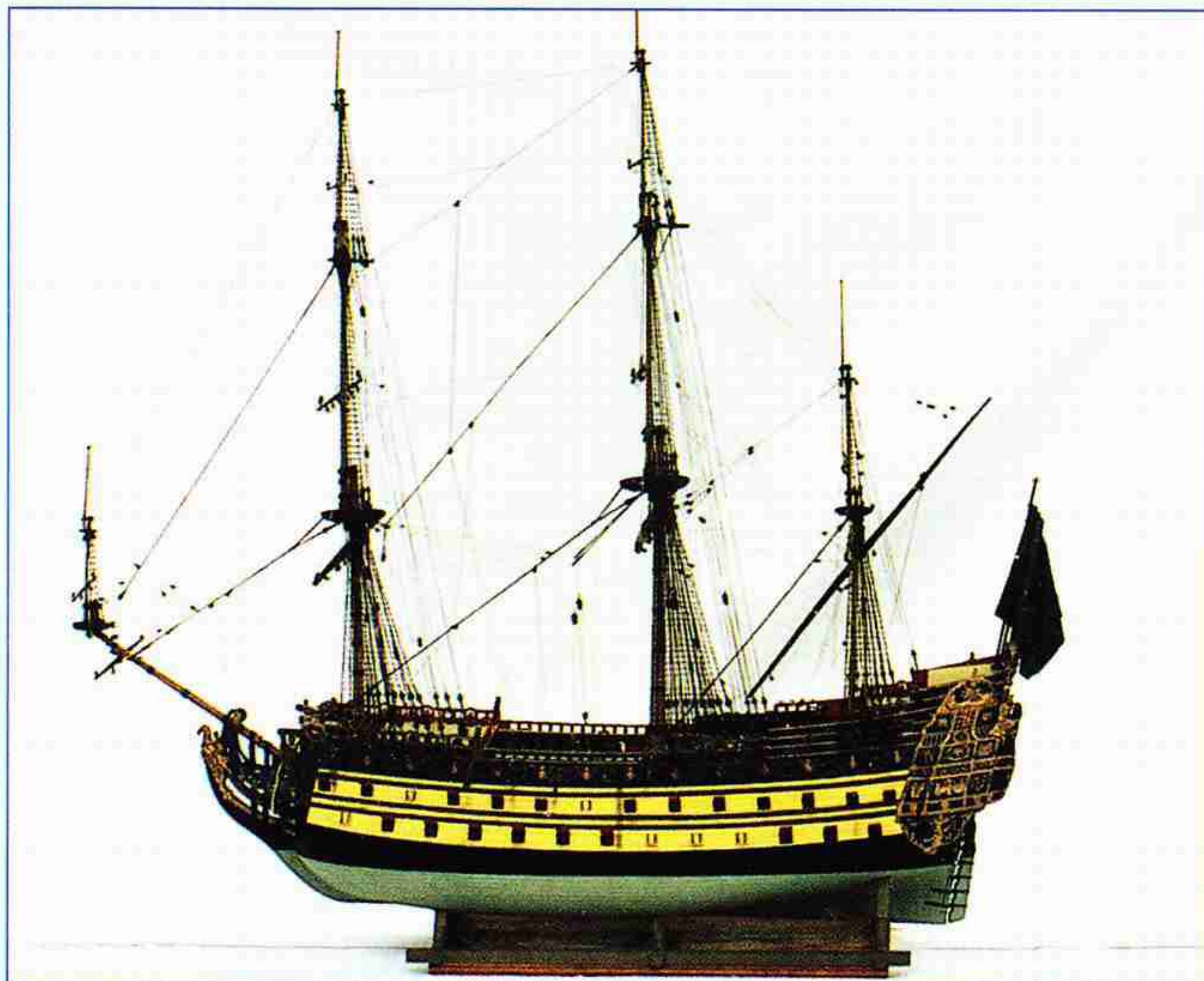




Ing. Štefan Puzder si postavil polomaketu **Cessna 150A**. Hornoplošník má rozpětí 1680 mm a délku 1200 mm, trup je laminátový (výroba Helitex-Model), balzové křídlo doplňují vztlakové klapky, motor MVVS 6,5 GFS/ABC je osazen maketovým tlumičem. Základní funkce a vztlakové klapky jsou ovládány RC soupravou Futaba FC-18 V3.



Krásná minimaketa létajícího člunu **CAMS** postavená Petrem Koutným z Brna pro kategorii Moř. Rozpětí cca 330 mm (předpis pravidel) průměr čtyřlísté vrtule 98 mm, pohon gumovým svazkem o délce 330 mm, celková hmotnost 16 g.



Nejúspěšnějším modelem byl při 10. ročníku Plastic session vyhodnocen trojstěžník **Soleil Royal** Pavla Čanigy.



Téměř sedmdesátiletý František Švarc, člen LMK Kladno a SAM 95 Bohemia, je dlouholetým modelářem. Svůj první gumáček AVIS postavil v roce 1944, ale věnuje se, společně se svým vnukem Martinem Urbanem, také modelům lodí. Na snímku je hornoplošník **Moskyt** (konstrukce R. Čížek, rok 1950) určený pro soutěže SAM kateg. BV1a (Moskyt: rozpětí 900 mm, hmotnost cca 350 g, pohon gumovým svazkem).



Pierre Pailhe, učitel zeměpisu na univerzitě PAU ve Francii, se po odchodu do důchodu vrhl znovu naplno do modelářiny. V současné době vede dvacítlenný kroužek modelářů-žáků. Na snímku je se svým gumáčkem **Campafanatz**

Modelář a modely

CONTENTS

| | |
|--|------------|
| Competition MVVS Cup, I. yers's | 2, 3 |
| 23rd Grand Prix Mělník (F3D) | 4, 5 |
| School for Aeromodelers | 7 |
| Little known Czechosl. Aircraft - Praga E-210 | 8, 9 |
| Model engines - elektromotoren MIG | 10, 11 |
| C/L models - World Cup | 12, 13 |
| Models and photograph | 14, 15 |
| Minigallery - SPAD VII | 16, 17 |
| Modelaircraft „Moř“ on runway | 18, 19 |
| Openscale 2000 | 20, 21 |
| Sakic - an RC glider | 23, 24, 25 |
| Contour fighter up locomotive boiler for 55 year's | 26, 27 |
| Calendar competitions | 28 |
| Czech Republic Championship - Pupils rocketmodellers | 30, 31 |
| Czech Republic Championship - Pupils shipmodellers | 32, 33 |
| 1nd European Championships NAVIGA - NS | 34 |
| Easy Kit Nautilus | 35 |
| Heavy technology of Bmo | 36 |
| Carsmodelers in Ostrava | 37 |
| FOX toys - Model for Collectors | 38, 39 |
| 10nd Plastic Session | 40, 41, 42 |
| School for Kits modelers | 43, 44 |
| Electric locomotive E 225.001 | 46, 47 |
| Novelties | 48 |

INHALT

| | |
|--|------------|
| MVVS Pokal I. Jahrgang des Wettbewerbs | 2, 3 |
| 23. Grosspreis Mělník (F3D) | 4, 5 |
| Flugmodellbauerschule | 7 |
| Wenig bekannte tschechoslowakische Flugzeuge - Praga E-210 | 8, 9 |
| Modellmotoren - Elektromotoren MIG | 10, 11 |
| Fesselflugmodelle - Welt Pokal | 12, 13 |
| Modelle und Fotografie | 14, 15 |
| Minigalerie - SPAD VII | 16, 17 |
| Peanuts auf Startbahn | 18, 19 |
| Openscale 2000 | 20, 21 |
| Sakic - ein RC Segelflugzeug für gemütliches Fliegen | 23, 24, 25 |
| „Kesselschmiede“ (Lokomotivenzerstörer) nach 55 Jahren | 26, 27 |
| Wettbewerbskalender | 28 |
| Schüler am Raketengelände | 30, 31 |
| Schüler am Wasser | 32, 33 |
| 1. Europameisterschaft NAVIGA - NS | 34 |
| Leicht Plastmodell Nautilus | 35 |
| Brünner schwere Technik | 36 |
| Automodellbauer in Ostrava | 37 |
| FOX toys - Sammler Modelle | 38, 39 |
| 10. Plastic Session | 40, 41, 42 |
| Schule der Plastmodellbauer | 43, 44 |
| Elektrolokomotive E 225.001 | 46, 47 |
| Neuheiten | 48 |

TITULNÍ SNÍMEK

V Mělníku byla uspořádána třiadvacátá Velká cena pro modely letadel kategorie F3D. Švédské družstvo přivezlo několik zcela nových „pylonářských“ letadel, z nichž jedno, s licenčním číslem SWE-3898, je zachyceno před letovým nasazením v závodu. Do dvanáctičlenného semifinále se probíjaly tři švédské týmy. Larsson Ingvar / Ragnarsson Börje (pilot/mechanik) obsadili s časem 65,5 sekund celkově 4. místo, Eriksson Tomas / Metkemayer Rob získali za výkon 71,0 sekund 8. místo a Ragnarsson Börje / Larsson Ingvar se s časem 77,9 sekund umístili desátí.

Foto: V. Stejskal

2 I. ročník MVVS Cup

4 Velká cena Mělníka, XXIII. ročník

7 Na pomoc začátečníkům

10 Modelářské motory

13 Světový pohár 2000 - Salzburg-Kreiwiesen

16 Minigalerie M + M SPAD VII

18 Na ranveji oříšci

23 SAKIC - rekreační RC větroň

26 Kotláři po 55 letech

30 Na raketodromu žáci

32 Žáci na vodě

35 Nemův Nautilus

37 Automodeláři v Ostravě

40 Jubilejní ročník

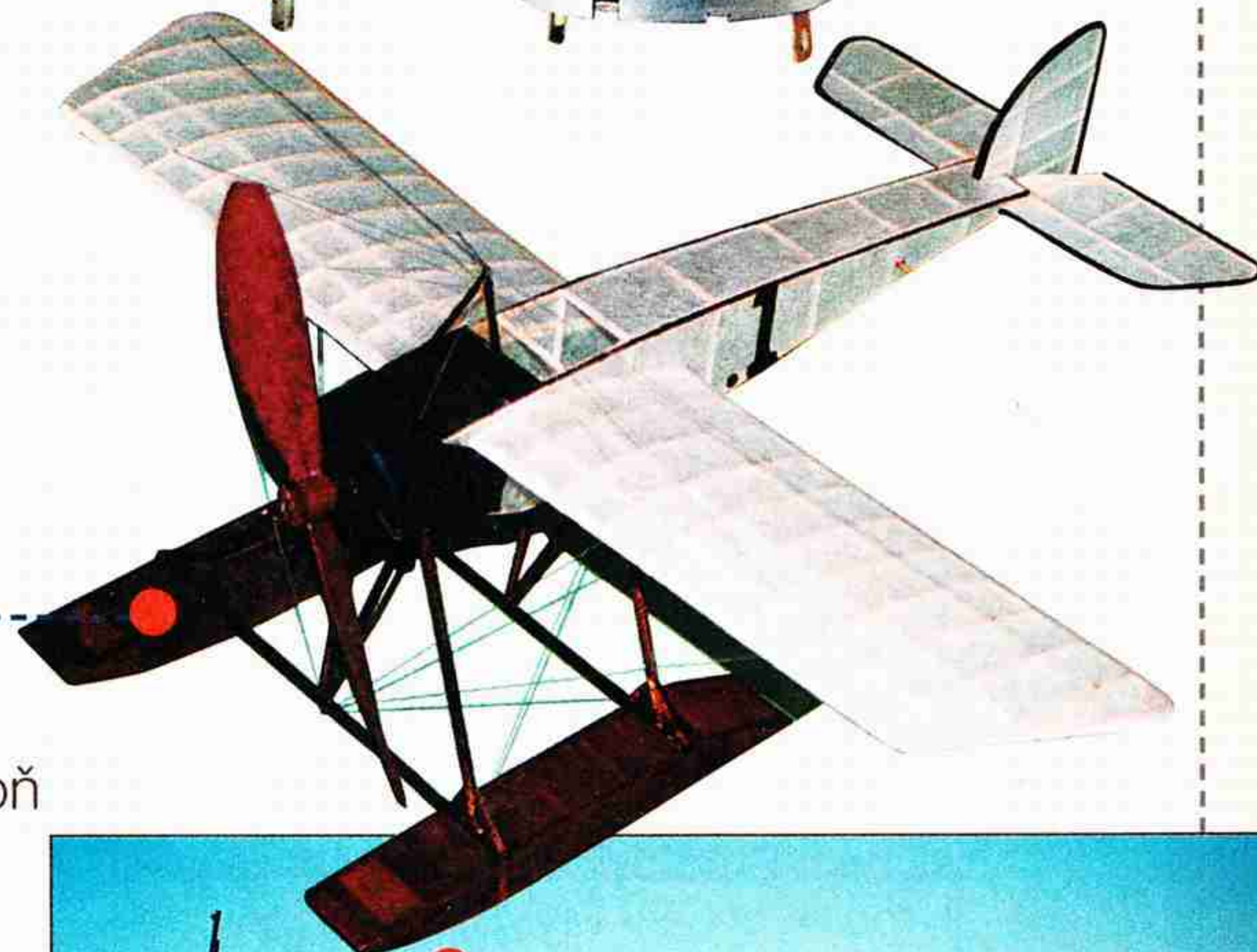
Plastic Session

43 Škola kitařů -

Práce s kovovými díly

46 E225.001 „koloběžka“

48 Novinky



I. ročník MVVS CUP

A N E B M A K E T Y F 4 V M E D L Á N K Á C H



Obr. 1

Veřejná soutěž maket, která se konala 10. 6. 2000 na všeobecně známém plachtařském letišti Medlánky u Brna, stála za zhlédnutí. Akce pořádaná RC klubem Brno byla letos vyhlášena jako I. ročník poháru MVVS pod přímou patronací hlavního sponzora, jímž je právě tato brněnská firma (**obr. 1** - před reklamou maketa Z 526 Trener Master).

Zúčastnilo se devět soutěžících, z toho čtyři v kategorii klasických RC maket F4C a pět v kategorii „obřích“ maket F4C-X. Řada původně ohlášených modelářů bohužel nepřišla. Zejména chyběli reprezentanti ČR P. Fencel a K. Vodešil, ti soutěžili v Německu, nstartoval ani S. Kouřil, který ještě nestál dokončit model pro letošní sezonu.

Horké slunečné počasí provázel nárazový vítr, který ztížil starty i přistání modelů. Výborná pilotáž zkušených závodníků však často vážným haváriím zabránila. Přesto v prvním kole některé makety havarovaly. Např. Dušan Kolek, který u svého Bücker Bü-133C nalomil výškovku (4. místo). V kategorii F4C zví-

těžil David Kopal s maketou Z-50 LX. Dobře si vedli také otec a syn Dvořáčkovi, kteří soutěžili s modely konstrukce J. Fary, postavenými podle plánek zveřejněných kdysi v časopisu Modelář. Otec létal s dvouplošníkem Sopwith 1,1/2 Struter (**obr. 2**), syn s maketou A-34 W. Oba zalétli ve větrném počasí svůj standard a obsadili 2. a 3. místo.

V kategorii F4C-X létal reprezentant Pavel Kvasnica s maketou Christen A-1 Husky, a také nestor reprezentace Jiří Banáš, který s dvouplošníkem Berliner OJ-2 předváděl bezchybné starty i přistání (**obr. 3**). Maketa o rozpětí 2418 mm, délce 1840 mm a hmotnosti 14300 g je osazena motorem Titan ZG 62 o objemu 62 cm³.

Konstrukčním materiálem trupu i křídla je balza, smrkové nosníky, potáh



Obr. 2



Obr. 3



Obr. 4

z monofilu - maketovost provedení je dokonalá. RC souprava Graupner 16/20 ovládá pomocí sedmi serv Hitec směrovku, výškovku, křídélka, motor a poziční světla. Boje o prvenství sváděli již zmínění modeláři, kterým skvěle sekundoval s maketou Z-226 MS Miroslav Petr. Nakonec vyhrál P. Kvasnica, když v posledním kole zaletěl

nejlepší výkon v soutěži. Ten také předvedl „RC“ seskok figuríny parašutisty a opakovaný start motoru za letu. Čtvrtý se umístil Josef Vymazal (Clipped Wing Cub) a pátý Ivo Kryl s maketou Super Chipmunk (obr. 4).

S modelem AKRON mi zapózovala ve větrných poryvech E. Ptáčková z Brna-Žabovřesk (obr. 5). Jde o vol-

nou studii dolnoplošníku konstrukčně zpracovanou J. Banášem. Model s rozpětím 2230 mm délkou 1680 mm poháněn vzduchem chlazený, benzinový jednoválec Quadra 41 o objemu 41 cm³. Na konstrukci trupu a křídla je použita balza, překližka a smrkové podélníky. Potažen je monofilem. RC soupravou Graupner 16/20 a pomocí osmi serv Hitec jsou ovládány směrovka, výškovka, křídélka, vztlakové klapky, motor a kouřové efekty.

Soutěž proběhla hladce díky všem členům místního RC klubu Brno vedených Silvestrem Kouřilem. Vítězové byli odměněni hodnotnými cenami od sponzorů - MVVS Brno, Quo a Okentés. Zejména modelářské motory nové řady byly přijaty s uspokojením. Dosažené výsledky jsou úměrné náročnosti soutěže a zkušenostem pilotů.

První ročník se vydařil. Návštěvníci zhlédli zajímavé modely a náročnou pilotáž. Další ročník však bude potřebovat větší reklamu, aby přišlo víc soutěžících i diváků. Medlářky jsou v krásném prostředí, blízko Brna a nezklamou návštěvníky ani soutěžící. Navíc moravští modeláři jsou pověstní svojí precizní prací, pilotním kumštem a upřímností.

Václav Stejskal

Foto: autor



Obr. 4



Fa Canov
Srážná 150
588 22 Luka nad Jihlavou
Tel./fax: (066) 721 91 08

VÝHRADNÍ DISTRIBUTOR

MINICRAFT®

PRECIZNÍ VÝKONNÉ NÁŘADÍ

Již více než 25letá tradice a zkušenost s výrobou ručního elektrického mikronářadí vhodného pro velmi jemnou a kvalitní práci.



Zboží žádejte u svých prodejců nebo u nás na dobírku do 3 dnů.
Katalog Minicraft zašleme na dobírku.

e-shop: www.canov.cz, e-mail: canov@email.cz

VELKÁ CENA MĚLNÍKA

XXIII. ročník



Obr. 1

v úvahu i při sestavování reprezentačního týmu ČR. Letos odpadlo mistrovství Evropy, a tak k měření sil a porovnání výkonnosti poslouží mezinárodní závody. Mistrovství světa 2001 bude v Austrálii, a do popředí se dostává mimo jiné i ekonomická stránka případného startu. K tomuto problému se ještě vrátím, ale zřejmě i to byl důvod letošní menší účasti ze zahraničí.

Dosahované výkony můžete porovnat s časy vítězů tří předchozích ročníků: 1997 - M. Van den Bosch (NED), 68,9 s; 1998 - M. Novák (CZE), 79,3 s; 1999 - M. Van den Bosch (NED), 67,5 s (tj. průměrný čas 71,9 s).

Z uvedených hodnot je zřejmé, že výkony nalétané v letošním roce se musí přiblížit cca k hodnotě 65 sekund. Tím se finanční



Závody rychlostních RC modelů kategorie FAI **F3D** kolem pylonů, které jsou pořádány v Mělníku, patří k evropské tradici a mezinárodní účast je samozřejmostí. Nejinak tomu bylo i letos, když startovali modeláři z Německa, Švédska, Ruska a České republiky. Součástí Velké ceny Mělníka, konané ve dnech 17. až 18. června na letišti Mělník-Hořín, bylo také mistrovství ČR této kategorie. Tím soutěž ještě získala na důležitosti, protože dosažené výsledky budou zřejmě vzaty

Paní Marcela Andrlíková jako mechanik svého manžela Tomáše při předstartovní přípravě (usmívá se, přestože měla prsty poraněné od vrtule)



Obr. 2

náklady na účast při MS v příštím roce dostanou do polohy rentability, vyjádřené možností umístění na některém z předních nebo medailových míst. Uvedená fakta závodníkům nepřidala na klidu, což bylo patrné po oba soutěžní dny. Každý letové výkony ihned vyhodnocoval a průběžně doplňoval taktikou v jednotlivých letových kolech. Závodní trať, vytýčenou třemi pylony (výška 4 až 5 m), tvoří trojúhelník o obvodu 400 m. V jednom letovém kole je třeba absolvovat 10 obletů, přičemž společně mohou startovat maximálně čtyři modely. Soutěžní lety prvního kola začaly v sobotu dopoledne a první výkony se pohybovaly v rozmezí 65,0 s (Němec T. Lindemann) až

Manželé Josef (pilot) a Hana Kozlovi startovali s úplně nově konstrukčně zpracovaným modelem. Jejich výkony jim vynesly 6. místo v mistrovství ČR.



Obr. 3





Obr. 4

94,2 s (Rus Krikun). Potěšitelné bylo, že např. náš F. Hovorka zalétl jen o 1,3 s horší čas než Lindemann, a tak všichni očekávali jaké výkony předvede favorizovaný tým bratří Malinů, resp. pilot týmu Miloš. O bratřech se ví, že pečlivě připravě a laboraci s motory věnují vždy maximum. Jejich první čas 70,7 s byl výsledkem opatrnosti při ladění motoru, který musel podávat maximální výkon při okolní teplotě na slunci 47 °C. V následujícím kole zaletěl Miloš nejlepší čas 62,8 s, který v semifinále ještě zlepšil na 61,2 s (nejlepší čas vůbec). Stabilně létané výkony v jednotlivých kolech a důsledně uplatňovaná taktika (možnost vynechání některých letových kol) při startech se vyplatila a Malinové vyhráli úplně všechno.

Již v Šumperku jsem si všiml mladých manželů Andrlíkových, zejména mechanik - paní Marcela - se jevila jako nový talent. V letošní ročníku se probíjeli až do finále, kde výkon Tomáše Andrlíka 74,5 s znamenal 2. místo celkově, v republikovém šampionátu přidali ještě 4. místo. František Hovorka s mechanikem Josefem Kozlem pracovali na svých umístěních s maximálním nasazením (**obr. 1**) - viz výsledky. Miroslav Novák pilotoval soustředěně a ani jeho mechanik Bohumil Branný neponechal při startu nic náhodě (**obr. 2**), v M ČR obsadili 5. a ve Velké ceně 3. místo. Zdeněk Hnízdil (mechanik ing. P. Trzyniecky) létal časy kolem magických 65 s (**obr. 3**), což jej vyneslo k 3. místu v mistrovství republiky a k 12. místu ve 23. ročníku.

Nouze nebyla ani o dramatické momenty. Jeden ze švédských týmů v prvním letošním dni havaroval po selhání serva při obletu pylonu a totálně zničil svůj model (**obr. 4**). Bratři Malinové (**obr. 5**) startovali se zánovním, pečlivě sestaveným modelem s motorem od ruského konstruktéra Ibragimova.

Podle dostupných informací by se měly ještě v tomto roce objevit motorářské novinky určené spíše pro MS 2001 v Austrálii. Jejich cena, dosahující 700 i více DM, inspirovala totiž řadu výrobců k jejich vývoji, výrobě a prodeji. K motorům o maximálním objemu 6,6 ccm, které si zasluhují zvláštní pozornost se ještě vrátím.

V Mělníku postupuje ze základních letů do semifinále 12 nejlepších, tam pak dvě letová kola určí 3 finalisty. Oba dva závody - Velkou cenu Mělníka (viz snímek na titulní straně) i mistrovství ČR - suverénně vyhrál Miloš Malina s bratrem Zdeňkem.

Velká cena Mělníka

(27 účastníků)

nej. čas (semif.) finále

| | | | |
|----------------------|-----|--------|------|
| 1. Malina Miloš | | | |
| Malina Zdeněk | CZE | (61,2) | 66,2 |
| 2. Andrlík Tomáš | | | |
| Andrlíková Marcela | CZE | (63,8) | 74,5 |
| 3. Novák Miroslav | | | |
| Branný Bohumil | CZE | (65,2) | 75,0 |
| 4. Larsson Ingvar | | | |
| Ragnarsson Börje | SWE | (65,5) | - |
| 5. Hovorka František | | | |
| Kozel Josef | CZE | (66,4) | - |
| 6. Klein Jiří | | | |
| Jelínek Pavel | CZE | (66,9) | - |



Obr. 5

(Pozn.: O týden později obsadili Miloš se Zdeňkem 2. místo na Velké ceně Belgie, zřejmě chytli druhou pylonářskou mízu, a tak se všichni mohou těšit na jejich další výsledky.)

Mistrovství České republiky

(17 účastníků) 7 letových kol

| poř. pilot / mechanik | stát | součet časů |
|-----------------------|------|-------------|
| 1. Malina Miloš | | |
| Malina Zdeněk | CZE | 457,7 |
| 2. Hovorka František | | |
| Kozel Josef | CZE | 473,0 |
| 3. Hnízdil Zdeněk | | |
| Ing. P. Trzyniecky | CZE | 474,7 |

Obě soutěže proběhly bez vážnějších problémů, pořadatelé z Modelklubu Mělník předvedli tradičně dobrou organizaci. Součástí akce byla i modelářská „Bitva o Anglii“ v pojetí týmu Hacker, ztvárněná na profesionální úrovni.

S vedoucím reprezentantů kategorie F3D MUDr. A. Kleinem jsem rozmlouval o podmínkách účasti na MS v Austrálii. Jde o problém ekonomický, podle předběžné kalkulace bude účast „repretýmu“ ČR stát kolem 1 200 000 Kč. Tuto částku, i přes snahu vedení SMČR, však bez masivní sponzorské podpory nebude možno zajistit.

Václav Stejskal

Foto: autor



Krkonošská modelářská show

Leteckomodelářský klub a základní organizace AVZO TSC ČR v Horní Branné, ve spolupráci s Leteckou školou a.s. a Krkonošským aeroklubem ve Vrchlabí, pořádají **20. srpna 2000 na letišti ve Vrchlabí 9. ročník Krkonošské**

modelářské show. Současná show navazuje na mnohaletou tradici předchozích devatenácti obdobných akcí. Modeláři, kteří mají zájem o účast, si mohou již od 13. srpna užít současně i týden pěkné dovolené zdarma v areálu ZO

(koupání v místě, ubytování ve vlastních stanech, stravování v místní restauraci nebo vlastní). *Podrobnější informace (proti pošt. známce):* Zdeněk Zemánek, 543 41 Lánov čp. 277 (tel.: 0432/584 194 - L. Hakl, jednatel).

Setkání elektroletů

Modelklub Záhoří-Horní Nětčice si dovoluje pozvat všechny vyznavače elektroletů na 6. ročník jejich setkání, aneb **JETI MODEL MEETING**, který se uskuteční **19. až 20. srpna 2000** na modelářském letišti **v Horních**

Nětčicích (okr. Přerov). K dispozici je udržovaná travnatá plocha, prostor pro stanování, přípojka 220 V, pitná voda, WC a základní občerstvení. K účasti vyžadujeme přihlášky do 17. srpna. **INFO:** František Macháč, Dolní

Nětčice 99, 753 54 Soběchleby, tel. večer: 0642/227 345. Viktor Gybas, Domažlice 129, 751 15 Domažlice, tel. zam.: 0641/299 220, večer: 0641/711 182.
E-mail: MK.Zahori@post.cz.

Vyškovská liga 2000

Také v letošním roce se rozběhl seriál soutěží leteckých modelářů nazvaný Vyškovská liga. Druhého kola (20. 5.) se zúčastnilo osmadvacet soutěžících z Litenčic, Ostravy, Kroměříže, Prostějova, Brumovic, Želatovic, Ústí nad Orlicí, Silůvek a domácího Vy-

škova. Bohužel bylo poněkud chladné a deštivé počasí, ale létání to bylo hezké, a dobře se dařilo i dvěma modelářkám. **Vítězové 2. kola:** kateg. **H - ml. žáci** L. Ondák (Vyškov); **st. žáci** B. Tomášková (Vyškov); **jun.** T. Chabroň (Želatovice); **sen.** T. Kellner (Brumovi-

ce). **P30 - žáci**, J. Vašinová (Ústí n. O.); **sen.** P. Vašina (Ústí n. O.). Pořadatelé z Model klubu DDM Vyškov děkují sponzorům soutěže - firmám Magnum Car Vyškov a ZD Agros Dědice.

Š. Ondák



HIROBO

Japan

vrtulníky **FAI - F3C**

vrtulníky HIROBO získaly tituly mistrů světa v kat. FAI F3C v letech 1989, 1997 a 1999.

HIROBO je světový výrobce č. 1 modelů RC vrtulníků a jejich příslušenství. Zájemci z České a Slovenské republiky mohou koupit špičkové vrtulníky včetně příslušenství a náhradních dílů přímo od generálního zástupce pro Německo, Rakousko, Slovinsko, Slovensko a Českou republiku se sídlem v Rakousku. Servis zajištěn. Obchodní zástupci vítáni!



www.hirobo.at
info@hirobo.at

Heli - Import
BRODNAK



HIROBO Generalvertrieb
HAUPTSTRASSE 149

A - 8990 BAD AUSSEE

Tel.: (+43) 03622/532 30 13

Fax: (+43) 03622/532 30 17

Lepidla na modely

J I Ř Í P L A Č E K



Tentokrát si povíme o lepidlech a lepení. V minulosti se v modelářství používal studený klič, nejčastěji kasein. Ten se dobře uplatnil jednak při lepení součástí modelu (v hustší konzistenci), jednak na potahování (řidší). Starší modeláři jistě pamatují lepidlo Firmus, které bylo přikládáno na potahování v igráckých stavebnicích. Dříve se také hojně používalo modelářské acetonové lepidlo, které bylo prodáváno jak v tubě, tak v lahvičce. Běžné bylo i to, že si modeláři připravovali acetonové lepidlo sami. Výroba spočívala v rozpouštění úlomků, např. starých celuloidových trojúhelníků či pravítek v čistém acetonu. Sám jsem takového lepidla připravil nejdén litr. Dnes je však na trhu široký sortiment lepidel, která lze využít pro modelářské účely.

Asi nejpoužívanějším rychle schnoucím acetonovým lepidlem u nás je Kanagom. Při lepení kanagomem, ale i jinými lepidly podobného složení, je nutné použít metodu dvojího lepení. To znamená, že obě plochy potřete vrstvou lepidla a nechte ho několik minut vsakovat do pórů materiálu (balzy, překližky, smrku apod.). Potom naneste druhou vrstvu lepidla a obě součásti tlakem spojte. Podobně jako lepidla acetonová se používaly a používají lepidla disperzní. Jejich typickým představitelem je oblíbený Herkules. Disperzní lepidla jsou založena na nosném vodním nebo amyloacetátovém roztoku, v kterém jsou dispergovány jemné částičky organického lepidla. Ty po vyschnutí přilnou k povrchu lepených částí. Musí však částečně proniknout do podpovrchové vrstvy, což samozřejmě zvýší pevnost spoje. Nevýhodou disperzních lepidel je, že nejsou vodostálá. Na trhu je celkem velký výběr, mně se osvědčilo lepidlo Perfect G. Rychle zasychá a dobře drží.

K potahování papírem nebo monofilem používá většina modelářů lepicího laku. Někteří však dávají přednost (pokud potahují papírem) lepení potahu ře-

děnou bílou kancelářskou lepicí pastou. Dříve se často používalo lepidlo Lovosa. Dalším druhem jsou tzv. chloroprenová kontaktní lepidla (např. Chemoprén). Jejich výhodou je možnost lepení různých materiálů navzájem, např. kovů, dřeva, skla a pryže, případně vybraných plastů. Většinou se dodávají v tubách, větší množství v plechovkách.

Pokud se od lepeného spoje vyžaduje velká pevnost, je nevhodnější použít dvousložková lepidla na bázi epoxidových a polyesterových pryskyřic. Dvousložková lepidla lepí na základě působení molekulárních sil mezi lepidlem a lepeným materiálem. Jejich výhodou je vynikající mechanická pevnost, i to, že nemusí vniknout pod povrchovou vrstvu daného materiálu. Další velkou předností je dobrá chemická odolnost. Dvousložková lepidla se také nejčastěji používají na laminování. Jejich typickým představitelem je Epoxy 1200. Používají se k lepení dřeva a jiných porézních organických materiálů, kovu, skla, porcelánu, termosetů atd. V současnosti jsou k dostání i dvousložková lepidla se zkrácenou dobou vytvrzování - tzv. pětiminutové epoxidy.

Velmi rozšířená jsou nyní v modelářské praxi lepidla kyanoakrylátová. Jde o jednosložkové produkty stabilizovaných esterů kyseliny kyanoakrylátové. Vytvrzují (polymerují) se při styku se vzdušnou vlhkostí. Takto provedený spoj drží téměř okamžitě (asi za 3 až 20 sekund), podle kvality lepidla a druhu lepeného materiálu. Pro rychlost lepení se

jim začalo říkat lepidla „vteřinová“, „vteřínáky“, „prstolepy“ apod. Maximální pevnost spoje je však u těchto lepidel dosažena až po 24 hodinách. Nabízena jsou řídka, středně hustá a hustá. Někteří výrobci ještě rozšířili tento sortiment o lepidla velmi řídka a velmi hustá. Výhodou „vteřinových“ lepidel je kromě zmíněné rychlosti lepení i velmi nízká smršťitelnost a velmi malá hmotnost lepeného spoje. Jejich nevýhodou je choulostivost na skladování, doporučuje se skladovat je v chladničce při teplotě asi 4 až 10 °C. Protože tato lepidla lepí dokonale i lidskou tkáň, je nutné při práci s nimi dbát na bezpečnost - zvláště očí! Pokud chcete, aby spoj provedený „vteřínáky“ dosáhl maximální pevnosti okamžitě, přestříkněte jej aktivátorem. Dá se koupit buď ve spreji, nebo v lahvičce se štětečkem. Aktivátor by nikdy neměl chybět mezi věcmi, které s sebou berete na letiště či soutěž. Při rychlých opravách „na place“ je k nezaplacení.

Pro zpevnění velmi namáhaných částí konstrukcí, pro opravu závitových spojů a pro jiné speciální opravy a renovace se dobře uplatňují tzv. plnidla. Jsou to velmi lehké mikroskopické kuličky, které, promíchané s velmi řídkým nebo řidkým kyanoakrylátovým lepidlem, tvoří vysoce kvalitní, ovšem také značně drahý tmel. Při lepení jakýmkoli lepidlem je nutné dodržovat zásadu, že lepené spoje musí být dokonale očištěné a odmaštěné. K tomuto účelu lze koupit speciální odmašťovací a čisticí prostředky.

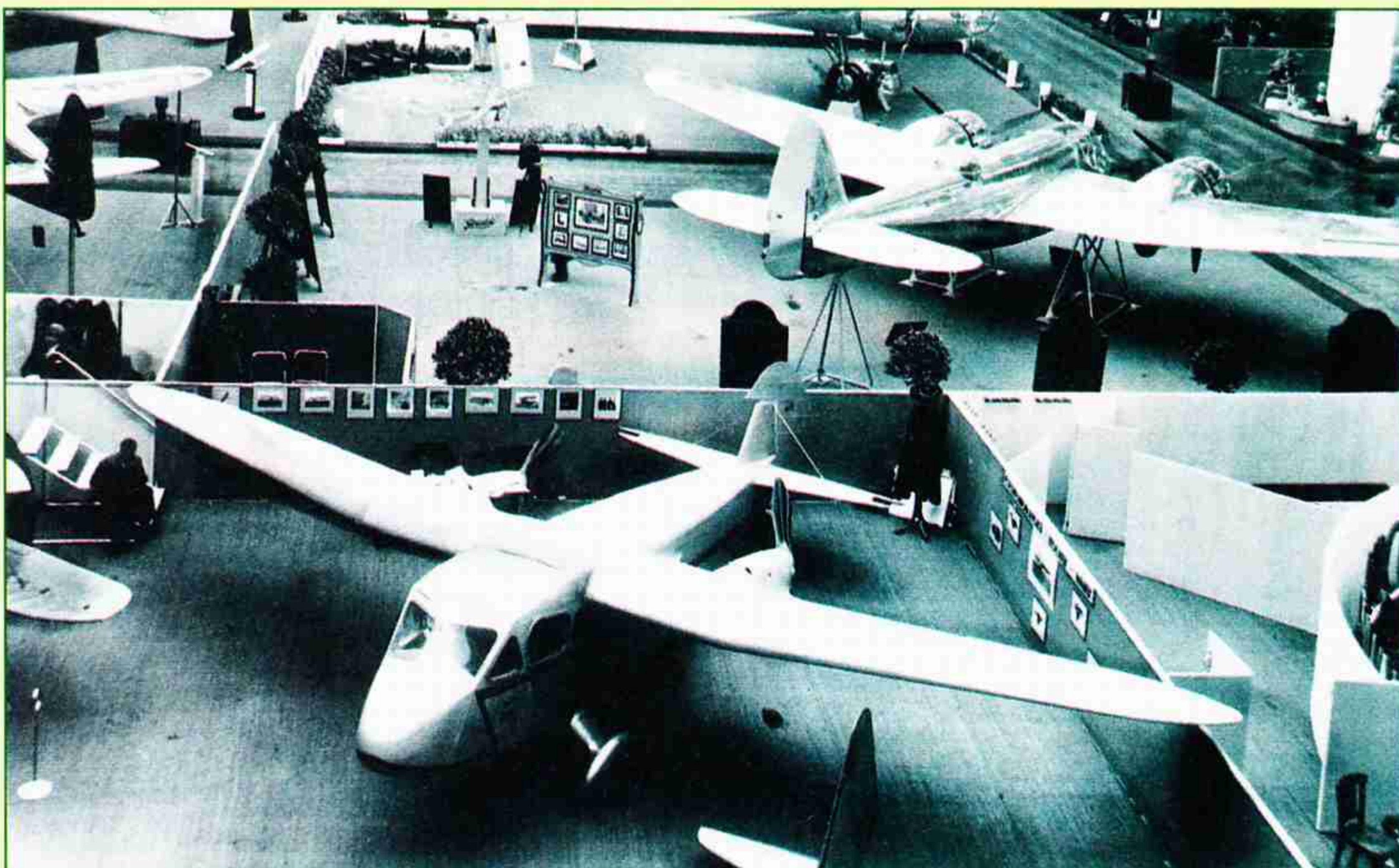
V poslední době jsou mezi modeláři stále více používána polyuretanová lepidla. Jsou to jednosložková lepidla vhodná pro lepení balzy, překližky, dýh, polystyrenu apod. Jejich vytvrzování probíhá na základě vzdušné vlhkosti. Neocenitelnou předností je jejich pěnivý efekt. Ten využijete zvláště při opravách, anebo tam, kde nejsou součásti dokonale slícovány. Tato lepidla přilnou na většinu povrchů, kromě PVC a teflonu.

Ilustrační foto autor

(Příště: **Potahování modelů**)



PRAGA E-210



Po druhé světové válce se prudce zvýšil zájem o letouny určené pro turistiku, nepravidelnou místní dopravu, služební lety apod. Letoun pro tyto účely vznikl u nás již před válkou v konstrukční kanceláři ing. Šlechty z firmy Praga. Šlo o originálně řešený dvoumotorový hornoplošník s motory v tlačném uspořádání. Letoun označený Praga E-210 byl poprvé představen na pařížském aerosalonu v roce 1936.

Z důvodu centráže (poměrně dlouhá před) volil ing. Šlechta tlačné uspořádání motorů na úrovni odtokové hrany křídla. Vývoj původně zamýšlených plochých reduktorových čtyřválcových motorů Praga DR se opozdil (navíc neměly dostatečný výkon), proto byly namontovány čtyřválcové Walter Minor 4 s tlačnými dvoulistými dřevěnými vrtulemi. První prototyp zalétaný 13. února 1937 měl jednoduchou svislou ocasní plochu. Toto uspořádání se neosvědčilo hlavně při vysazení jednoho z motorů. Proto měla další zdokonalená verze svislou ocasní plochu dvojitou. U třetí verze byla křídla vyrobená v jednom kuse, klasický podvozek byl nahrazen příďovým kapotovaným. Na zádi přibyla ještě střední pevná kýlová plocha.

Podobně jako mnoho jiných českých letadel padla i Praga E-210 do rukou německých okupantů. Ti ji poměrně dlouho zkoušeli ve VTLÚ v Letňanech. Naše motory byly vyměněny za německé Hirth HM-500 A o výkonu 77 kW

(105 k). S těmito motory byla Praga přelétána do Dessavy k firmě Junkers, kde pokračovaly její zkoušky. Další její osud není znám.



Technický popis

Trup, svařený z ocelových trubek a potažený plátnem, měl v přední části pohodlnou kabinu pro čtyři osoby. Dvojité stěny kabiny vyplňovala izolační hmota, takže hluk motorů byl dokonale utlumen. K tomu přispívala i poměrně velká vzdálenost motorů od kabiny. Za kabinou byl až nečekaně velký zavazadlový prostor. Palubní deska byla vybavena letovými přístroji, včetně přístrojů pro let bez vnější viditelnosti a přístroji pro kontrolu chodu motorů.

Křídlo bylo celodřevěné, dvounosníkové potažené dýhou. Bylo průběžné z jednoho kusu, uprostřed obsahovalo benzinovou nádrž společnou pro oba motory. Ty byly upevněny na zadním

nosníku křídla. Poměrně velká křídélka - staticky i dynamicky vyvážená - svařená z ocelových trubek měla plátěný potah. Přistávací klapy byly celodřevěné.

Řízení bylo zdvojené volantové, u pravého byla možnost jeho demontáže. Všechny důležité části řízení byly uloženy v kuličkových ložiskách. Převod pohybů na řídicí plochy zajišťovala ocelová lana a táhla.

Podvozek byl nízký, samonosný, se značným rozchodem kol. K jeho tlumení sloužily olejopneumatické tlumiče. Kola konstrukce Praga, zhotovená z elektronu a opatřená pneumatickými brzdami ČKD (licence Dunlop), měla pneumatiky rozměru 650x125. Ostruha, odpružená pryžovými kotouči umístěnými v trupu, byla opatřena litinovou botkou.

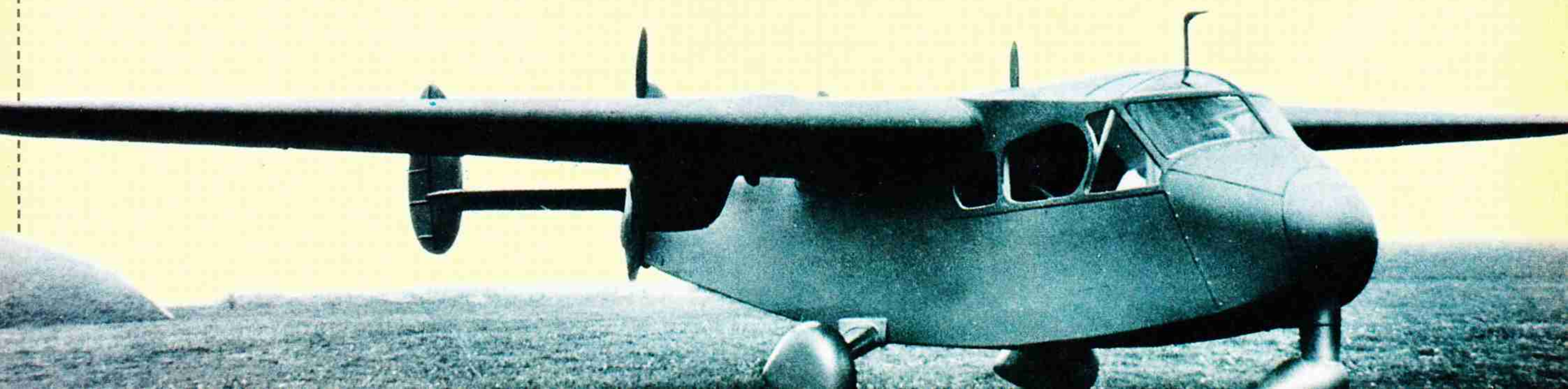
Ocasní plochy. Stabilizační plocha, celodřevěná a v celku, byla oboustranně vyztužena vzpěrou. Výškové kormidlo, svařené z ocelových trubek, mělo vyvažovací plošku ovládanou z pilotního prostoru. Směrová kormidla byla celodřevěná. Celodřevěné konstrukce byly rovněž dvě kýlové plochy, tvořící se stabilizátorem jeden celek. Kormidla byla staticky

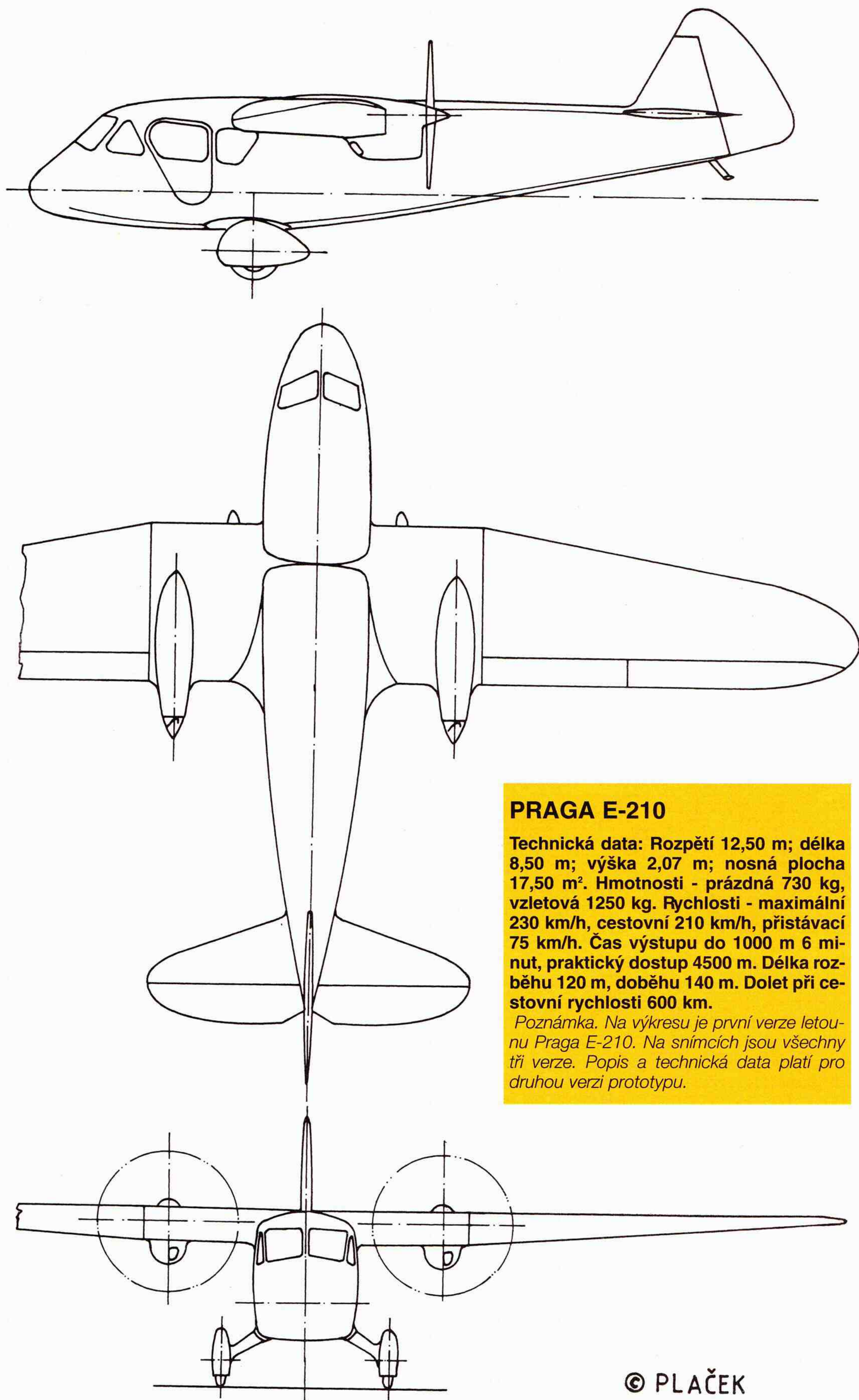
a dynamicky vyvážená a jejich závěsy byly uloženy v kuličkových ložiskách.

Motorová skupina. Letadlo Praga E-210 bylo vybaveno dvěma motory Walter Minor 4 o výkonu 70 kW (95 k). Jejich motorová lože byla svařena z ocelových trubek. Aerodynamické kryty motorů přecházely plynule do obrysu křídla. Spodní a horní kryty byly odnímací, což dovolovalo přístup ke všem částem motoru a k olejové nádrži. Tlačné vrtule - výrobek firmy Praga - byly dřevěné dvoulisté, od trupu a dveří kabiny byly značně vzdálené. Ovládání motorů bylo provedeno bowdenovými lany typu Teleflex.

Jiří Plaček

Výkres autor, foto archiv NTM





PRAGA E-210

Technická data: Rozpětí 12,50 m; délka 8,50 m; výška 2,07 m; nosná plocha 17,50 m². Hmotnosti - prázdná 730 kg, vzletová 1250 kg. Rychlosti - maximální 230 km/h, cestovní 210 km/h, přistávací 75 km/h. Čas výstupu do 1000 m 6 minut, praktický dostup 4500 m. Délka rozběhu 120 m, doběhu 140 m. Dolet při cestovní rychlosti 600 km.

Poznámka. Na výkresu je první verze letounu Praga E-210. Na snímcích jsou všechny tři verze. Popis a technická data platí pro druhou verzi prototypu.

© PLAČEK

Elektromotory MIG

(38/1)

u voce 2000



Obr. 1



Obr. 2



Obr. 4

Již několikrát jsem se zmínil, že elektropohon je natolik perspektivní, že jde o pohon budoucnosti. Zřejmě se však čeká na objev srovnatelný s vynálezem čipu, který v krátké době přemístil počítače ze sálů do kanceláří, bytů i kufříků. Pozornost, kterou jsem věnoval zahraničním elektromotorům pro modelářské účely, nyní obracím k nám. Tady se poměrně rychle dostal na jedno z čelních míst brněnský výrobce elektromotorů **MEGA**. Ten připravil rozšířený výrobní program elektromotorů určených pro pohon modelů letadel všech druhů, od těch nejmenších, tzv. „slowflyerů“, až po modely s hmotností několika kilogramů. Každý z nabízených motorů vyniká kvalitním zpracováním a použitím jakostních materiálů. Tyto vlastnosti výrobků pomohly brněnskému výrobcovi dobře se etablovat nejen na našem, ale i na zahraničních trzích. Firma vyrábí a prodává stejnosměrné i střídavé (Brushless) elektromotory pod značkou MEGA, které

jsou vybaveny neodymovými magnety. Prodává také elektromotory MIG osazené feritovými magnety. Představím vám podrobněji výrobní program a technické parametry jednotlivých pohonných jednotek. (Poznámka: Vzhled a rozměry elektromotorů - viz foto, nákres a tabulka.)

MIG 600 TURBO BB 8,4 V

(obr. 1)

Jde o elektromotor o hmotnosti 229 g, určený pro přímý pohon vrtulí u modelů letadel. Je vybaven silnějšími magnety než jiné obdobné typy, má vestavěný chladicí ventilátor, navazující turbo systém snižuje teplotu rotoru, což zvyšuje účinnost motoru. Dokonale dynamicky vyvážená kotva je na vrtulové straně uložena v kuličkovém ložisku. Vestavěné kondezátory omezují nežádoucí rušení. Zdrojem proudu je 6 až 8člávková baterie (rozsah provozního napětí 3,6 až 9,6 V). Při napětí 9,6 V dosahuje motor 17 000 ot/min. Proudové údaje: $I_0 = 2$ A,

proud při max. účinnosti, tj. $I_{eta} = 9$ A. Lze použít vrtulí o rozměrech do 230/120 mm, 9x6" a menších. Pro test motoru byly použity vrtule běžně prodávané na našem trhu.

Naměřené hodnoty:

Sklopné vrtule

S běžně používanou vrtulí FALCO (rozměry 8,5x5" nebo 210/120 mm) točil motor při hodnotách 7 V/12 A 7 800 ot/min. Se 7člávkovým napájením při 8 V/15 A 8 800 ot/min a s 8čl. napájením při hodnotách 9 V/17 A dosáhl 9 600 ot/min.

S vrtulí FAIR (200/110 mm) při 7 V/9,5 A byly otáčky 8 400 ot/min. U 7čl. napájení při 8 V/12 A točil 9 400 ot/min a u 8čl. napájení 9 V/15 A 10 300 ot/min.

S vrtulí CAM Graupner (200/110 mm) při 7 V/12 A dosáhl motor 8 300 ot/min. Se 7čl. zdrojem 8 V/14,5 A 9 200 ot/min, s 8čl. 9 V/17 A 10 300 ot/min a s vrtulí (230/120 mm) od téže firmy dosahoval při hodnotách 7 V/14,5 A trvale 7 400 ot/min se 7čl. baterií 8 V/18 A pak 8 300 ot/min.

Pevné vrtule

S vyztuženou vrtulí (rozměrů 200/100 mm) od Kovožavodů Prostějov a 7čl. baterií jako zdrojem, točil motor při 8 V/13 A 9 700 ot/min, při použití 8čl. a zdroje 9 V/16 A dosáhl 10 700 ot/min.

S vrtulí Master Aircscrew (8x4") se 7čl. napájením točil při 8 V/12 A a 8 400 ot/min, s 8čl. baterií měl při hodnotách 9 V/16 A až 11 400 ot/min.

Se 7čl. zdrojem 8 V/14 A točil s vrtulí APC (8x4") 9 300 ot/min. S dalším typem (8x6") při hodnotách 8 V/17 A u stejného zdroje 8 400 ot/min.

CAM Graupner 7x6". Při napájení 7čl. baterií a hodnotách 7 V/13 A měl motor 8 700 ot/min, při vyšším vstupu 8 V/16 A 9 600 ot/min. S vrtulí o rozměrech 8x6" a se 7čl. zdrojem při 7 V/14 A měl 7 900 ot/min a při 8 V/17 A 8 800 ot/min.

Vrtule Aeronaut GLAS 8,5x5". Motor se 7čl. zdrojem při 8 V/14 A snadno dosahuje 9 300 ot/min, s 8čl. zdrojem 9 V/17 A 10 200 ot/min.

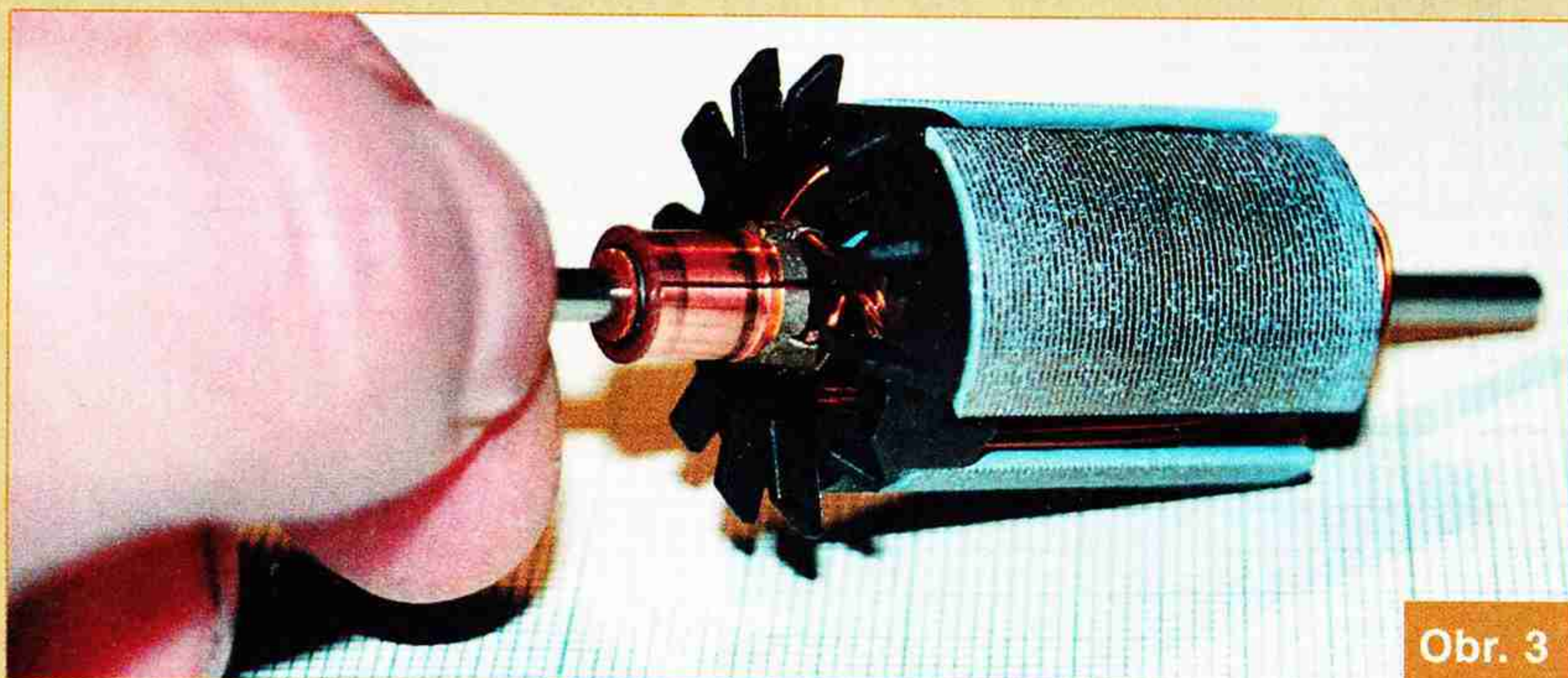
CAM Prop Slimprop je vrtule, se kterou motor se 7čl. zdrojem 8 V/18 A dosáhl hodnoty 8 400 ot/min.

Základní vlastnosti:

Motor MIG 600 TURBO BB je vhodný pro přímý pohon modelů letadel do hmotnosti cca 1,7 kg. Utáhne větroně o rozpětí až 2000 mm a spolehlivě pohání např. model Cessna o rozpětí 1,5 m. Po osazení převodovky 1:3 si poradí i s dvouplošníkem Topswith Struter o hmotnosti 2500 g (viz 2. str. obálky v č. 2/2000).

MIG 600 8,4 V (vzhled - viz Turbo BB)

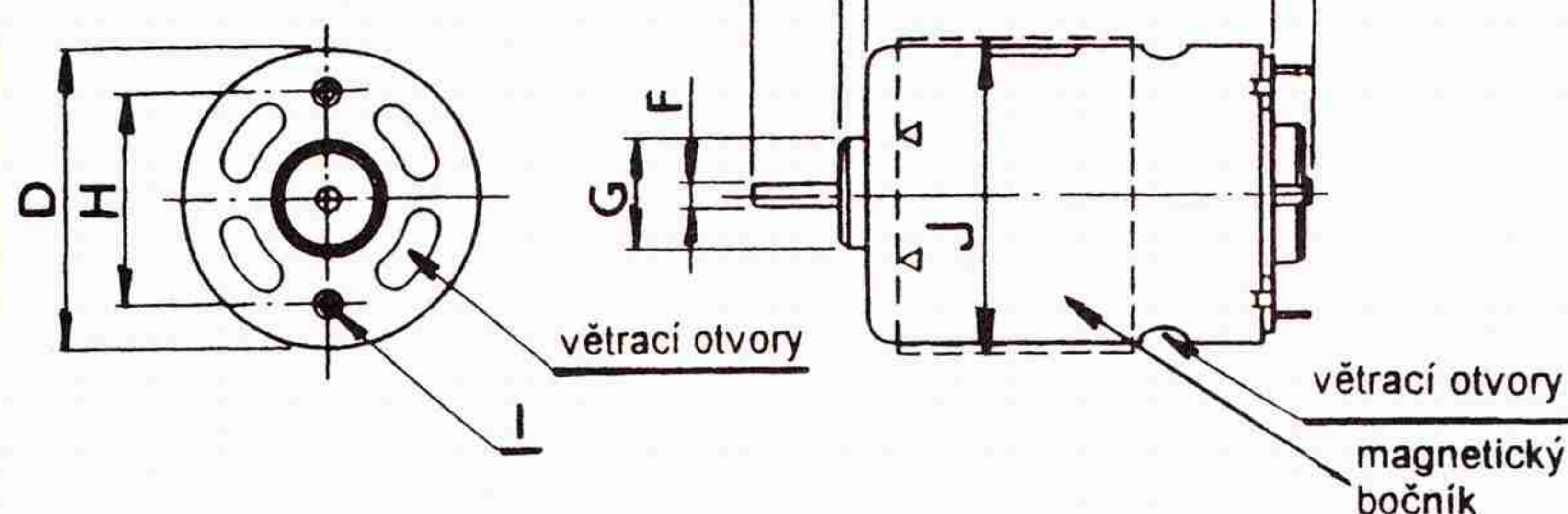
Tento nový elektromotor o hmotnosti 220 g (uvedený na trh letos v červnu) je také ur-



Obr. 3

Elektromotory MIG

(rozměry v mm)



velké větrací otvory pro snadné proudění chladicího vzduchu. Odrušení je provedeno dvěma vestavěnými kondenzátory. Rozsah provozního napětí 3,6 až 8,4 V. Další hodnoty: $I_0 = 2A$, $I_{\text{eta max.}} = 12 A$. Hmotnost s pláštěm 191 g, bez pláště 164 g. Pro RC auta lze tento motor doporučit jako náhradu za podobné el. motory, např. TAMIYA Sport Tuned (RS 540 Motor).

Převodovka

Motor lze osadit převodovkou s vnitřním ozubením a převodovým poměrem 1:3

| TYP MOTORU | A | B | C | ø D | E | ø F | ø G | H | I | ø J |
|--------------------|----|-----|------|------|----|-----|-----|----|------|-----|
| MIG 600 Turbo BB | 10 | 13 | 57 | 35,8 | 75 | 3,2 | 13 | 25 | M3 | 37 |
| MIG 600 | 10 | 13 | 57 | 35,8 | 75 | 3,2 | 13 | 25 | M3 | 37 |
| MIG 500 Turbo Race | 10 | 13 | 49 | 35,8 | 67 | 3,2 | 13 | 25 | M3 | 37 |
| MIG 480 BB | 14 | 18 | 36,5 | 29,1 | 67 | 3,2 | 11 | 19 | M2,6 | - |
| MIG 280 | 10 | 11 | 30,5 | 24 | 45 | 2 | 6,3 | 14 | M2,6 | - |
| 2025 | 8 | 9,7 | 25 | 20 | 38 | 2 | 6 | - | - | - |

čený pro přímý pohon. Zdrojem proudu může být 6 nebo 8čládková baterie. Provozní napětí se pohybuje od 3,6 do 9,6 V. Při 8,4 V dosahuje motor odrušený dvěma vestavěnými kondenzátory, 14 500 ot/min ($I_0 = 1,6 A$). Byl vyzkoušen s doporučenými sklopnými vrtulemi CAM Graupner a FAIR o rozměrech 200/100 mm. Vrtule FAIR se osvědčila při použití zdroje o sedmi a osmi člancích. Pro akrobatické modely je vhodná vrtule Aeronaut GLAS 8,5x5" nebo CAM Graupner 7x6". Při 8čl. baterii, lze použít vrtule z Kovo-závodů Prostějov 200/100 mm nebo APC 8x4".

MIG 600 7, 2 V

Tento typ pro napětí 7,2 V a s hmotností 220 g je určen pro pohon modelů letadel a lodí. K odrušení má vestavěny dva kondenzátory. Pro modely letadel se používá v konstrukční úpravě pro převodovku 1:3. Při použití zdroje o sedmi nebo osmi člancích je provozní napětí v rozsahu 3,6 až 9,6 V. Při napětí 7,2 V ($I_0 = 2,5 A$) točí 18 200 ot/min. Osvědčily se sklopné vrtule o rozměrech 11x8" (280/200 mm) CAM Gear Prop, 11x6,5" FALCO nebo 10x7" Aeronaut Glas. Výborné jsou tuzemské JACH 280/170 mm.

MIG 500 TURBO RACE 7, 2 V (obr. 2)

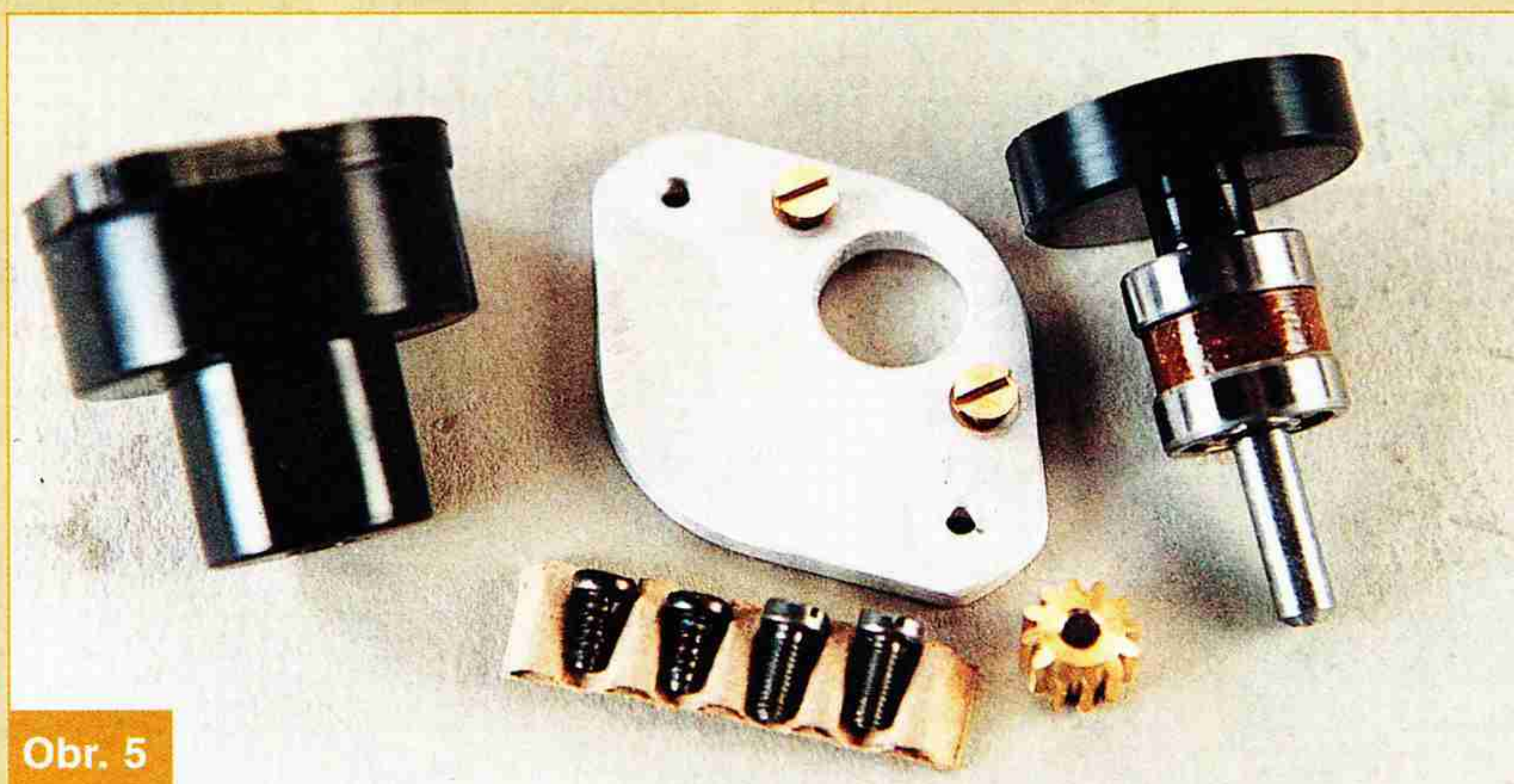
Tato nová vysokootáčková jednotka, dosahující 21 000 ot/min, je ideální pro pohon modelů aut, soutěžních lodí a leteckých modelů poháněných dmychadlem. Je také vybavena systémem turbo, který zvyšuje účinnost motoru. Turbo provedení má axiální jednostupňové kolo chladicí turbíny nasazené na rotoru. Izolace vinutí je provedena dvousložkovou, tepelně odolnou pryskyřicí (obr. 3). Zesílený magnetický plášť snižuje odběr proudu při stejné zátěži. V obou štítech jsou

a 1:3,4 (obr. 4). Plášť převodovky je přesným plastovým výliskem, její přírubu vyztužuje vyhlazená přepážka z lehké slitiny. Frézovaný mosazný pastorek je nalisován na hřídeli rotoru, plastové kolo s vnitřním ozubením je uloženo na dvou kuličkových ložiscích (obr. 5). Motor je vhodný pro pohon modelů letadel s vrtulemi FALCO 10x5,5", sklopnou CAM Graupner 10x6" nebo JACH 250/130".

Václav Stejskal

Foto: autor

(Dokončení v č. 9/2000)

**Obr. 5**

MEGA, Karel Matyáš,
Záhřebská 27, 616 00 Brno

Označení elektromotoru**Doporučená cena Kč**

| | |
|--|-------|
| MIG 600 Turbo 8,4 V | 665,- |
| MIG 600 8,4 V | 329,- |
| MIG 600 7,2 V | 380,- |
| MIG 500 7,2 V TURBO RACE | 269,- |
| MIG 480 BB 8,4 V | 915,- |
| MIG 280 6 V | 125,- |
| MIG 280 Gear set - motor, převodovka 1:4, vrtule, unášec, kužel. | 289,- |
| MIG 2025 - 3 V=15 300 ot/min. | 59,- |
| MIG 2025 - 6 V=7 200 ot/min, 12 V=14 400 ot/min. | 59,- |

Informace o všech motorech MEGA a MIG Vám rádi zdarma zašleme, nebo je naleznete na Internetu: <http://web.telecom.cz/megamotor> E-mail: karel.matyas@telecom.cz Karel Matyáš, Záhřebská 27, 61600 BRNO, tel/fax: 05 41212289

REICHARD

MODELÁŘSKÉ POTŘEBY

Otevřeno:

Po - Pá 10⁰⁰ - 18⁰⁰ So 10⁰⁰ - 12⁰⁰**Grohova 52, 602 00 BRNO tel, fax: 05/43 23 23 50**

Kompletní sortiment
pro stavbu modelů,
stavebnice letadel,
lodí a aut.

RC SERVIS**Zdeněk HNÍZDIL**

Letecká 666, 161 00 Praha 6

tel. / fax : 02 - 333 13 095

e-mail: rc_servis@atlas.cz mujweb.cz/WWW/rc_servis

Opravy a prodej
modelářských souprav

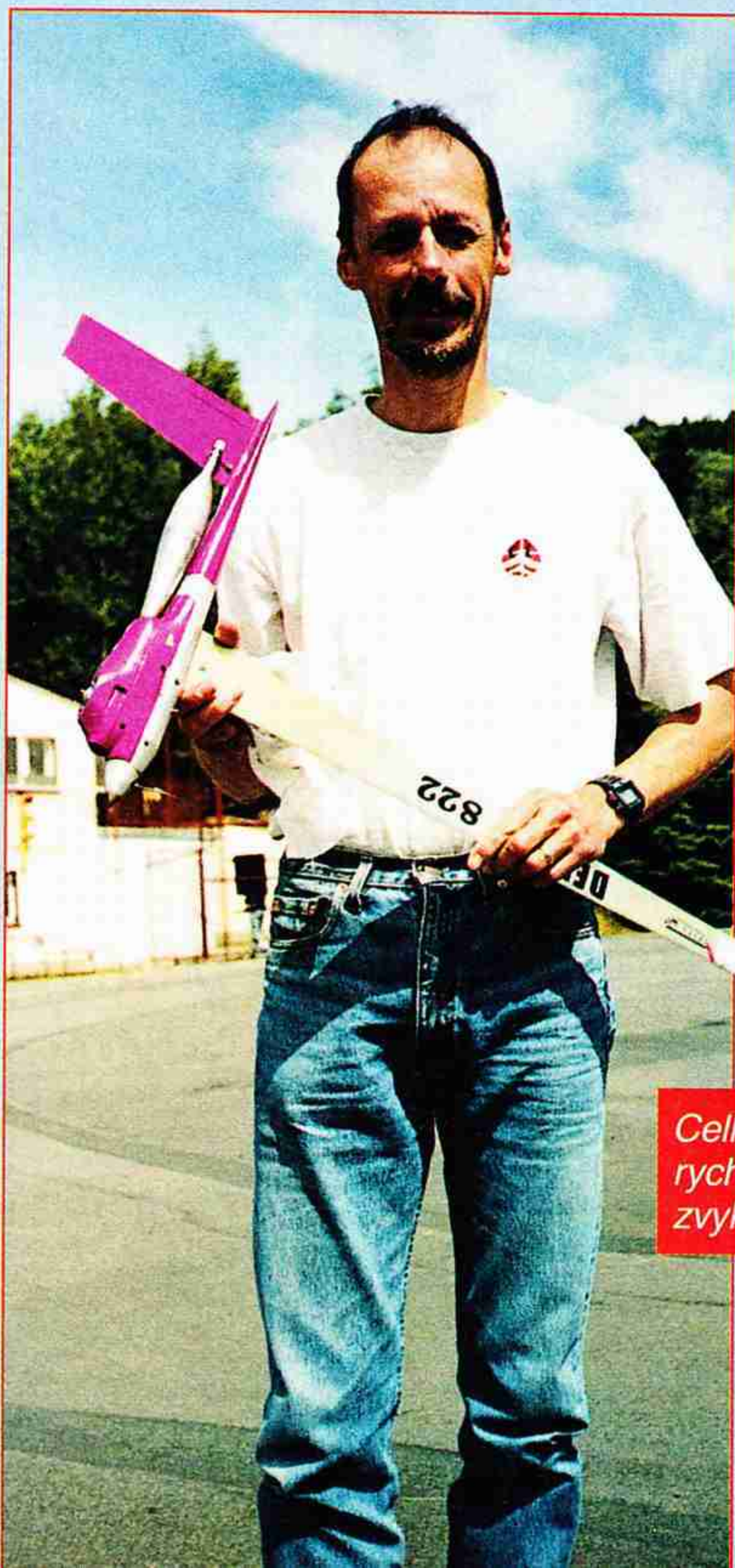
a hraček dálkově ovládaných

Sebnitzký „Pohár“



Druzí v týmech Josef Fischer / Hans Straniak (ten drží v ruce „zvukovou signalizaci“ na stlačený vzduch, kterou dává pilotovi v průběhu letu znamení, aby přistál)

Centrum sportu a volného času v německém Sebnitz, jehož součástí je i modelářský areál, opět ožilo. A také jeho vzhled se zase o krůček přiblížil představám, jaké má zdejší modelářský klub o pořádání mistrovství světa na tomto místě v roce 2002. I když toto okresní hraniční město je též známé výrobou umělých květín, patřilo tentokrát již poosmé „Poháru Saského Švýcarska“ (27. - 28. 5.). Díky modelářskému areálu - o jakém si můžeme nechat jen zdát - získává další proslulost.



Celkově třetí Nils Lyhne-Hansen z Dánska se svým rychlostním modelem. Na snímku je dobře vidět nezvyklý tvar těchto letadel.



Stupně vítězů kateg. F2D. Zleva Monika (2. místo) a Loet (1.) Wakkermanovi, třetí místo vybojoval Pavel Kučera z Brna

Létaly se opět tradičně kategorie F2A, F2C a F2D a po dvouroční přestávce byla znovu na zkoušku vypsána kategorie upoutaných maket F4B. Záměr se však znovu nevydařil - přijeli jen dva domácí účastníci. Zato v ostatních „C/L“ kategoriích se prezentovali soutěžící z jedenácti států (AUT, CZE, DEN, ESP, FRA, GER, NED, POL, SVK, SWE, UKR). Celkem 63 soutěžících, tedy velmi slušné číslo. Soutěž řídili osvědčení členové místního klubu, jeho předseda Ullrich Fokert a Max Gründel. Mezinárodní jury FAI tvořila zavedená trojice, předseda Paul Rietbergen (NED), Jochen Schieffler (GER) a autor článku, který působil i v jury pro F2C a měřil čas pro F2A. Ubytování poskytl zdarma kemp v areálu, nebo za peníze

okolní penziony. Dobrá organizace soutěže, srdečné přijetí účastníků, příjemné prostředí (přes občasný drobný déšť), a v neposlední řadě i proslulý „Šenk u vrtule“, to vše přispívá k dobré atmosféře zdejších soutěží. Jak byly rozděleny poháry, diplomy a medaile, vám přiblíží stručné výsledky.

F2A (rychlostní modely - 11 účastníků):
1. P. Gründel (GER), 278,9; **2.** I. Popow (AUT), 276,3; **3.** N. Lyhne-Hansen (DEN), 268,8 km/h. **F2C (týmové modely - 10 týmů, čas finále na 200 kol):**
1. Y. Bondarenko / S. Lener (UKR), 6:53,20; **2.** J. Fischer / H. Straniak (AUT), 6:55,90; **3.** B. O.Samuelsson / K. Axtelius (SWE), 7:18,50 (nejlepší kvalifikační čas 3:18,00 na 100 kol dosáhl ukrajinský tým Bondarenko / Lener). V soubojových modelech jsme byli velmi úspěšní, **F2D (kom-**

baty - 30 účastníků): **1.** L. Wakkerman (NED), 7; **2.** Monika Wakkermanová (NED), 6; **3.** P. Kučera (CZE), 6; **4.** T. Mejzlík (CZE), 5; **5.** L. Jelínek (CZE), 4 body.

K této kategorii připojím ještě několik slov. Pan Wakkerman a jeho sestra Monika patří již několik let k těm nejlepším, stejně jako naši Kučera a Mejzlík. Jak to Monika umí, ukázala našemu Kučerovi ve vzájemném souboji o druhé místo. Není jisté také bez zajímavosti, že před nějakou dobou pracovala delší čas u firmy Mejzlík Modellbau v Brně. Příjemně překvapil i náš Jelínek, který se jako nováček této kategorie poprvé zúčastnil s dalšími třemi kolegy nějaké mezinárodní soutěže.

Ing. Bohumil Votýpka
Foto: autor



Salzburg-Kreiwiesen

Světový pohár 2000



Nejlepší maďarští účastníci kategorie F2A se svými modely. S. Kalmar, I. Elekes a L. Segedi (zleva)

Po dvouleté přestávce - střídání se švýcarským Breitenbachem - se letos konala (2.- 4. 6.) tato mezinárodní soutěž pro upoutané modely na celoročně používaném modelářském letišti s krásným lesnatým okolím. Byl to již II. ročník memoriálu před čtyřmi roky zemřelého Hanse Niederwimera, který se v minulosti nebyvale zasloužil o rozvoj leteckého modelářství v této oblasti a dlouhá léta stál v čele zdejšího klubu. Na budově letiště je umístěna také jeho pamětní deska. Soutěž byla vypsána pro kategorie F2A (rychlostní modely), F2B (akrobatické modely) a F2C (týmové modely). Startovné 300 ATS, cca 780 Kč.

Přesto, že oba prostory pro létání (asfaltové mezikruží a travnatý kruh s částečným využitím asfaltové dráhy pro mo-

torové RC modely) nejsou úplně regulérní, soutěž se stále těší obrovské oblibě. Zejména letošní účast v F2B, 44 soutěžících, byla srovnatelná pouze s počtem účastníků na mistrovství Evropy. Zúčastnili se modeláři z 10 států (Belgie, Česko, Francie, Itálie, Maďarsko, Německo, Rakousko, Slovensko, Švýcarsko, Ukrajina), celkem 80 osob. Organizaci měl opět na starosti předseda klubu Oswald Hajek, technickou část řídil Walter Reinisch. Mezinárodní jury pracovala ve složení - P. Fontana (Itálie, předseda), A. Brand (GER) a E. Wieser (AUT). Akrobatické modely hodnotila trojice mezinárodních bodovačů -

Ch. Gafner (SUI), J. Schieffler (GER) a F. Oberhuber (AUT). Týmové modely „držela na uzdě“ tříčlenná jury - P. Ritbergen (NED), P. Fontana (ITA) a B. Votýpka (CZE), který rovněž měřil čas rychlostním modelům.

Kempink a parkoviště (součást areálu) praskaly ve švech, okolím se nesla vůně připravovaných jídel a občerstvení z místního bufetu v letištní budově. Další ubytování poskytly nedaleké penziony v okolí. Počasí, až na občasné nárazový vítr, se vydařilo, žádné protesty nebyly podány, a tak mohly být vyhlášeny výsledky. Ceny předával prezident pojišťovny ASKO Salzburg F. Karner.

Kategorie F2A (10 soutěžících):
1. I. Elekes (HUN), 276,3; **2.** S. Kalmar (HUN), 276,4; **3.** P. Gründel (GER), 274,5 km/h. **F2B (44):** **1.** A. Morotz



Vítěz kategorie F2B Maďar A. Morotz se svým akrobatem

(HUN), 6213; **2.** T. Tokai (HUN), 6027; **3.** S. Byelko (UKR), 6006 bodů. (Nejlepší z našich: 5. J. Vejmolá, 5956, nejlepší ze Slovenska: 7. Z. Bajer, 5928 b.) **F2C (13 týmů, finále 200 kol):** **1.** H. Borer / P. Saccavino (SUI), 6:50,20; **2.** Y. Bondarenko / S. Lener (UKR), 6:51,80; **3.** J. Fischer / H. Straniak (AUT), 7:33,0 (nejlepší kvalifikační čas 3:14,00 na 100 kol dosáhl ukrajinský tým Bondarenko / Lener).

Na závěr všichni účastníci obdrželi od pořadatele světoznámý „Mozartův čokoládový likér“ v kulaté, zlatě zabalené láhvi.

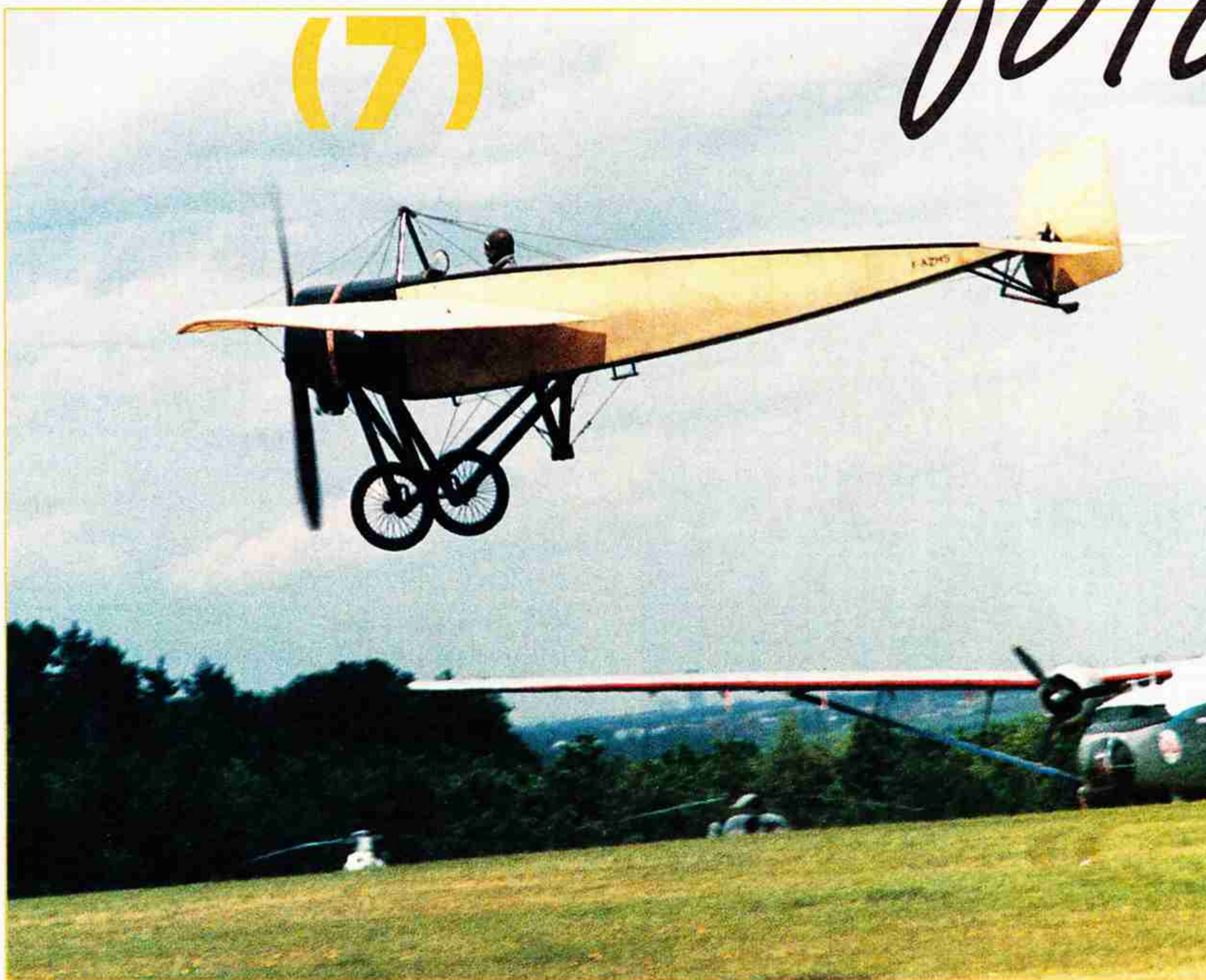
Ing. Bohumil Votýpka
 Foto: autor a archiv



Vítěz soutěže týmů - Švýcaři P. Saccavino (pilot) a H. Borer (mechanik, v čepičce) s upoutaným modelem „elipsoid“

Modely a fotografie

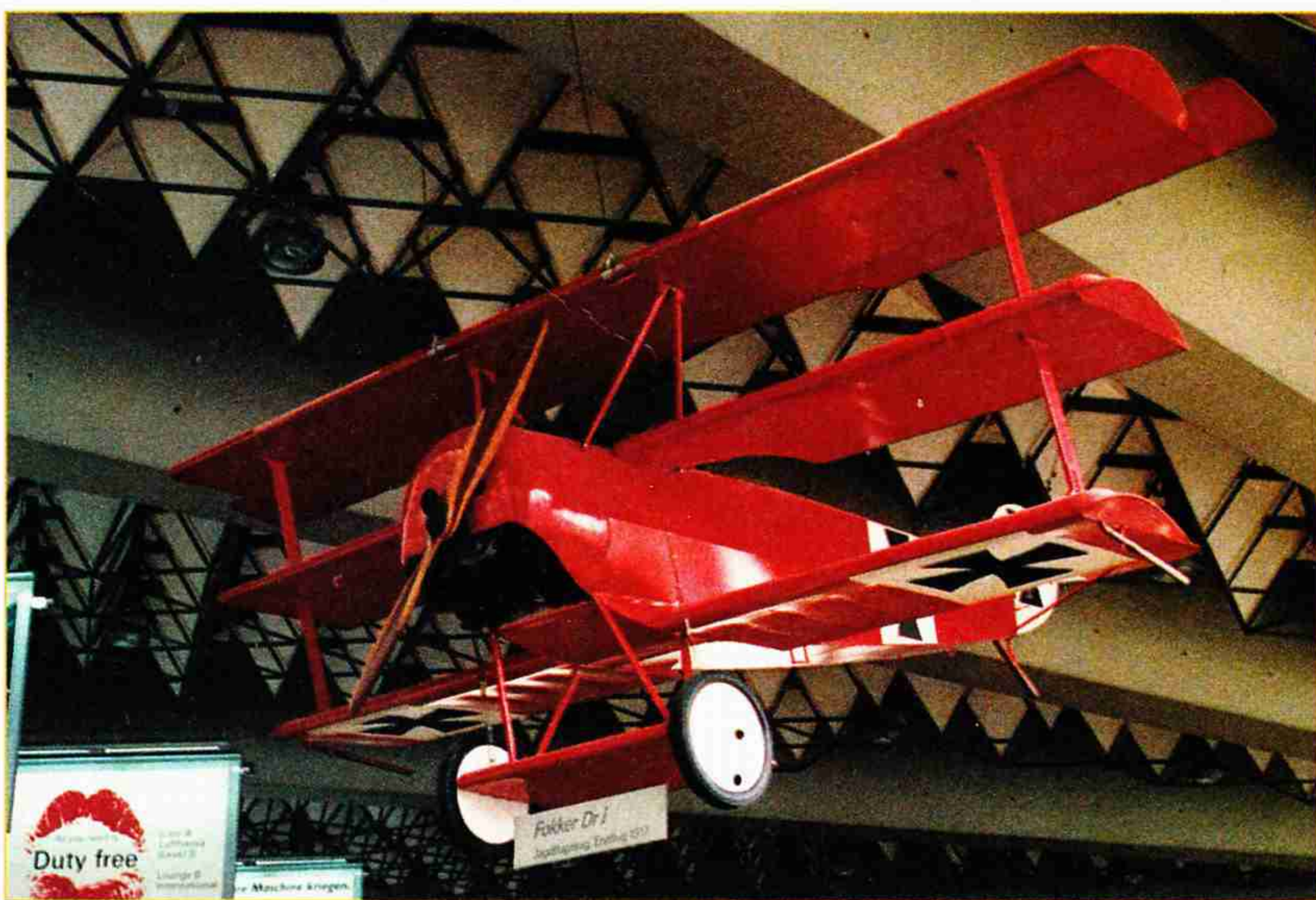
(7)



Překrásná létající replika francouzského letounu Morane-Saulnier A 1 focená na proslulé Jean-Salis Show

Modely, modelář, dovolená

Pro většinu modelářů znamená zejména letní dovolená více času pro koníčka, kterému se nemohli pro zaneprázdnění ve škole či zaměstnání věnovat. Manželky ovšem někdy odmítají trávit volné dny na modelářských akcích, ale pokud jde o lodní modeláře bývají něžné polovičky vstřícnější. Už jako kluk jsem jezdil do modelářského srubového tábora, který postavila Masarykova letecká liga ve Vlkánčicích u Stříbrné Skalice. Později jsme pravidelně jezdili k zatopeným žulovým lomům v Hříměždicích i jinam - takže koupání, potápění, houbáření,



Zdařilou repliku trojpláštníku Fokker Dr. 1 si můžete zvěčnit v hale frankfurtského letiště

ale především létání s modely a ježdění s lodičkami. I teď si pokaždé беру na dovolenou nějaký model, jen jednou jsem zapomněl připravenou krabici doma, ale naštěstí ne fotoaparát. Prostě, nezapomeňte o dovolené nejenom na modely, ale i na fotoaparát.

Dnešní rady nebudou orientovány na

ale i železničních a lodních muzeí. Navíc někde lze fotografovat i na letištích, v přístavech, ba i na nádražích. Než však stisknete spoušť fotoaparátu ověřte si, zda nebudete mít potíže. Ve většině muzeí je to možné bez jakýchkoli omezení. Někde se však nesmí použít blesk, jinde stativ, někde se musí za povolení k fotografování



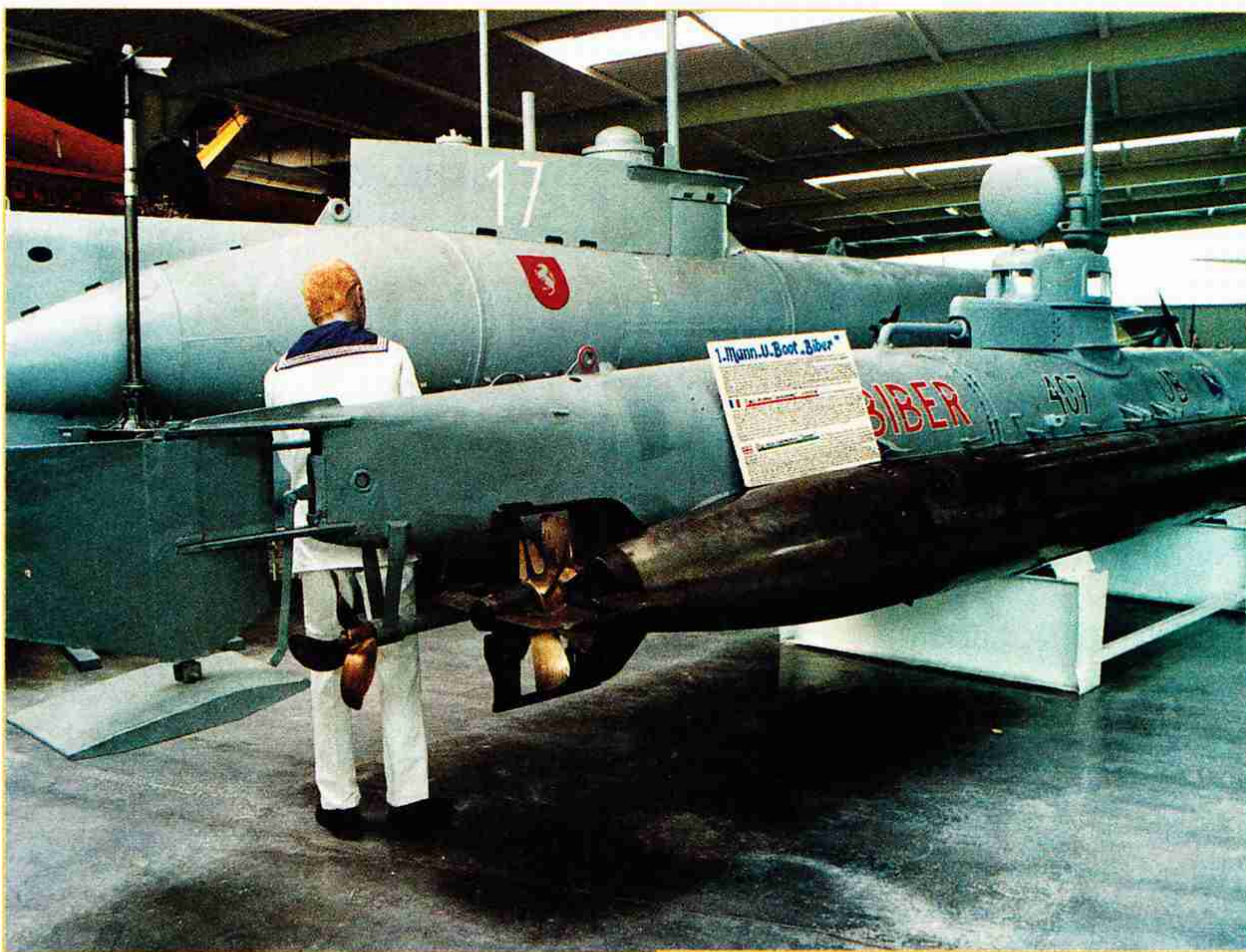
Rychlovlak TGV na Lyonském nádraží v Paříži



Muzeum v německém Sinsheimu nabízí mimo jiné i mnoho automobilů. Před originálem rekordního vozu BLUE FLAME stojí Fitipaldiho „efjednička“ Copersucar Ford z roku 1978

platit (zpravidla přiměřená částka). Pokud nelze použít blesk ani stativ, musíte volit citlivější film 400 ASA a světlnější objektiv. Nikdo vám však nemůže nic říct, když si fotoaparát opřete o zábradlí či schody.

Otázkou je také, jak získat adresy příslušných institucí, které chcete o dovolené navštívit. Rád bych je zveřejnil, ale jen ve Velké Británii je neuvěřitelných 114 leteckých muzeí a sbírek, a v Evropě takřka tisícovka. Přesto však lze získat dobré informace např. na internetových stránkách, kde najdete i otevírací doby, výši vstupného a mnohdy i upozornění na zajímavý exponát. Skoro každé muzeum nabízí v pokladně katalog, někdy však i poněkud dražší. Určitě nebudete litovat, když si jej koupíte



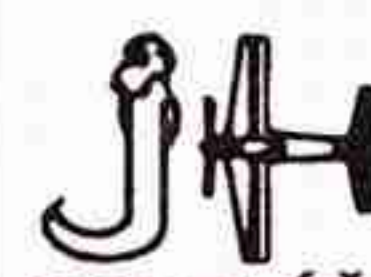
Součástí sbírek v Sinsheimu je i tzv. „jednomužná“ ponorka Biber



Britský tank Mark 1 z 1. světové války je vystaven v Duxfordu

te a prostudujete už před prohlídkou, abyste si zjistili, na co skutečně „modelářsko-maketářského“ se zaměříte. Pokud si nafotíte všechny exponáty jen jednou, „zmarníte“ sice několik filmů, ale potřebnou předlohu zřejmě nezachytíte tak, aby podle fotky šel postavit kvalitní model. Vyberte si tedy předem „svůj“ typ a s rozmyslem jej zachyťte ze všech stran, včetně detailů. V některých muzeích bývá mezi exponáty malý odstup, pak musíte použít širokoúhlý objektiv (16 - 35 mm). Pokud jej nemáte, nezbyvá, než fotografovat objekt po částech a doma se pokusíte záběr doslova slepit. Přeji vám nejen hezkou dovolenou, ale i pěkné záběry.

Text a foto Otakar Šaffek



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
Mobil: 0607 937 324

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 20 Kč

SPAD VII



nem s výjimkou odnímatelných duralových krycích plechů v přední části. Řadový motor Hispano-Suiza HS 8Aa nebo Ab měl výkon 110 až 132 kW a poháněl pevnou dřevěnou dvoulistou vrtuli. Podvozek byl pevný se záďovou ostruhou, vybavenou kluznou patkou. Výzbroj tvořil jeden pevný kulomet ráže 7,7 mm umístěný před pilotem a střílejší okruhem vrtule.

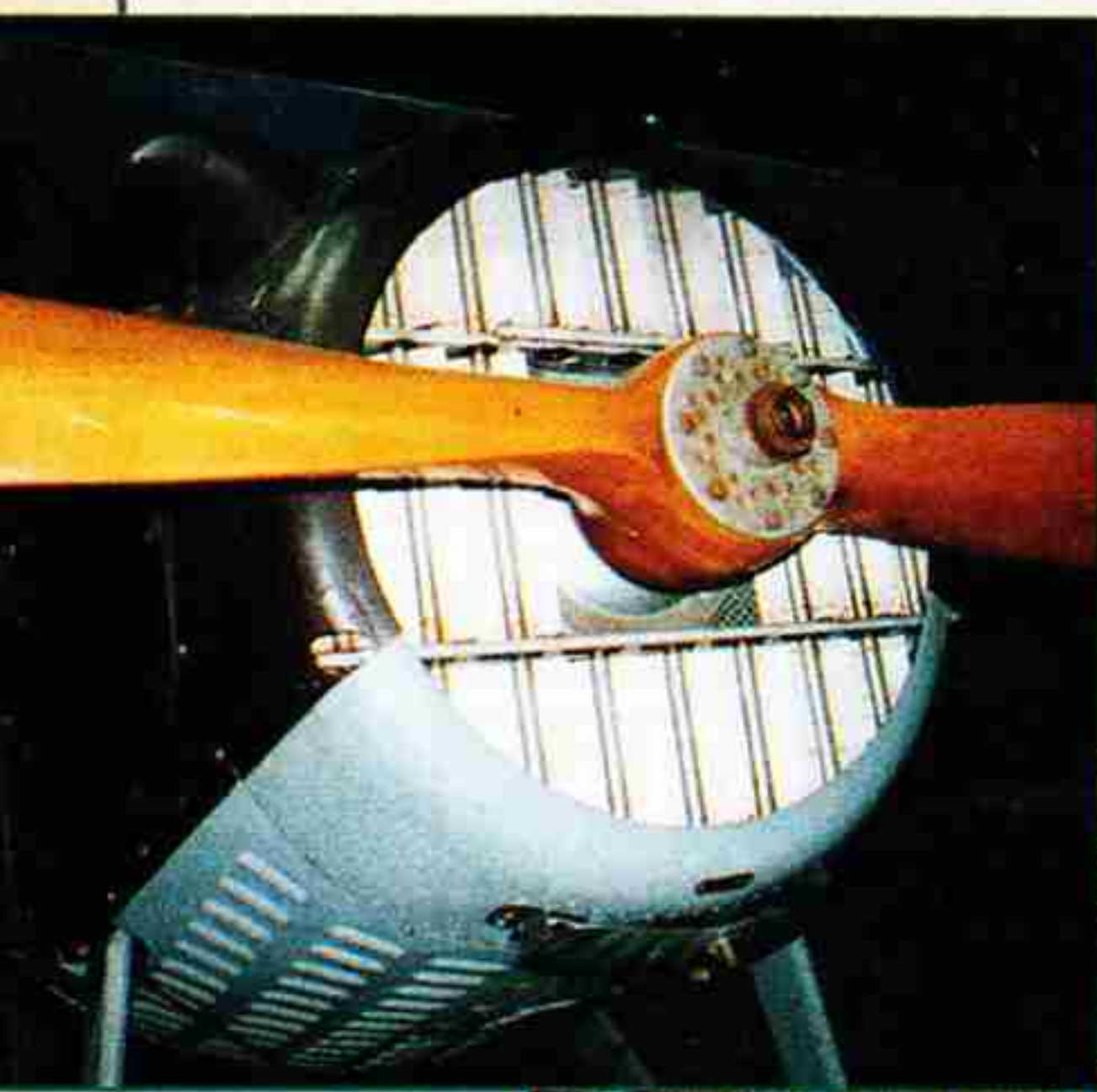
Barevné provedení francouzských stíhaček SPAD VII většinou sestávalo z ne-

Capitaine (kapitán) Vilém Stanovský se zúčastnil bojů 1. světové války jako příslušník cizinecké legie. Po zranění byl přijat k leteckému výcviku, po jehož absolvování byl přeřazen k „escadrille SPA 158“. Těsně před koncem války byl sestřelen a opět zraněn. Byl vyznamenán Rytířským, Důstojnickým a Komandérským křížem Čestné legie a Československým válečným křížem. V československé armádě nakonec získal generálskou hodnost (snímek je datován 1. září 1918).

Francouzské stíhací dvouplošníky SPAD VII (a samozřejmě také pozdější SPAD XIII) stály u zrodu československého vojenského letectva. Za první světové války na nich bojovali Češi, kteří sloužili ve francouzském letectvu (např. kapitán Vilém Stanovský, jehož spad vidíte jak na kresbě, tak na historické fotografii). Po válce byly spady v dodávce sto dvacetí devíti letounů, které nám do roku 1920 prodala francouzská vláda. Dvouplošníky SPAD VII sloužily u našich stíhacích útvarů a v letecké škole v Chebu. Rekonstruovaný SPAD VII si můžete prohlédnout také v našem leteckém muzeu, kde je umístěn v expozici letadel z údobí první republiky.

Dvouplošníky SPAD VII zasáhly do bojů první světové války v roce 1916, přičemž lze konstatovat, že představovaly jistý zlom v pojetí konstrukce stíhacích stro-

SPAD VII v barvách československého vojenského letectva je mezi exponáty Leteckého muzea HÚ AČR v Praze-Kbelích.



Přední část trupu. Dobře jsou patrná léta dřeva vrtule a žaluzie vstupu vzduchu.



Hlavní podvozek je odpružen gumovými provazci, drátěný výplet kol je zakryt plátnem



Pohled do kokpitu na přístrojovou desku

jů. Konstrukční tým totiž dal poprvé přednost pevnosti draku před jeho hmotností. Díky tomu nové dvouplošníky snesly větší přetížení a vnesly do soubojů daleko razantnější obraty.

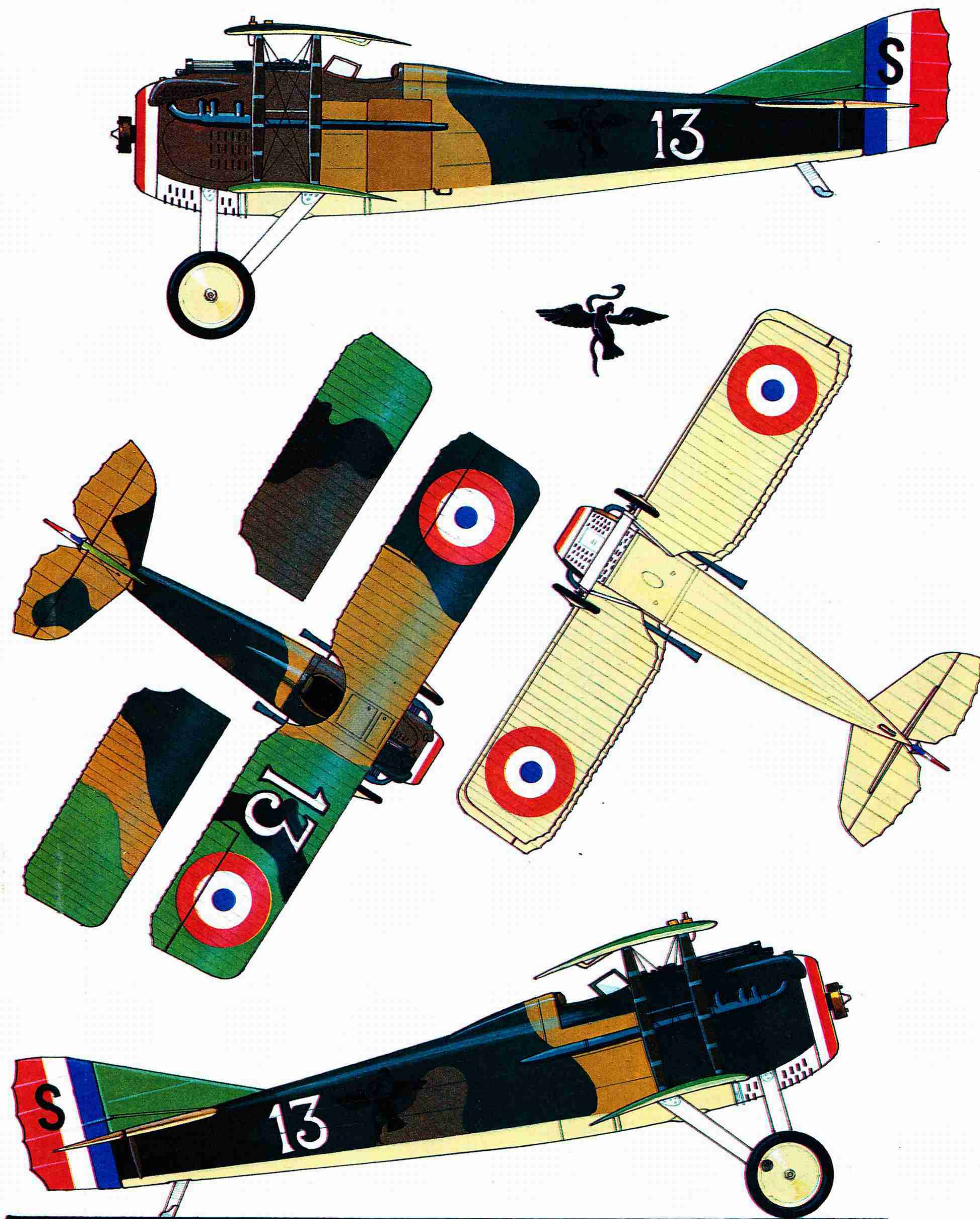
SPAD VII byl jednomístný jednomotorový vzpěrový dvouplošník. Dřevěná kostra draku byla potažena plát-

pravidelných polí zelené, hnědé, šedé a okrové barvy na horních a bočních plochách, spodní plochy zůstávaly v barvě prolakovaného plátna. Francouzské výsostné znaky byly umístěny na horní ploše vrchního křídla, spodní ploše spodního křídla a na směrovce. Na boku trupu se zpravidla nacházel osobní či útvarový emblém a pořadové číslo. Jsou však známa i jiná zbarvení.

Československé letouny SPAD VII byly na horních a bočních plochách maskovány nepravidelnými poli zelené, hnědé a okrové barvy, spodní plochy byly stříbrné (hliníková barva). Původní kruhové československé výsostné znaky byly umístěny na horní ploše vrchního křídla a na spodní ploše spodního křídla. Stejný znak byl i na směrovce.

V. Šorel

Foto: archiv autora, kresba: J. Velc

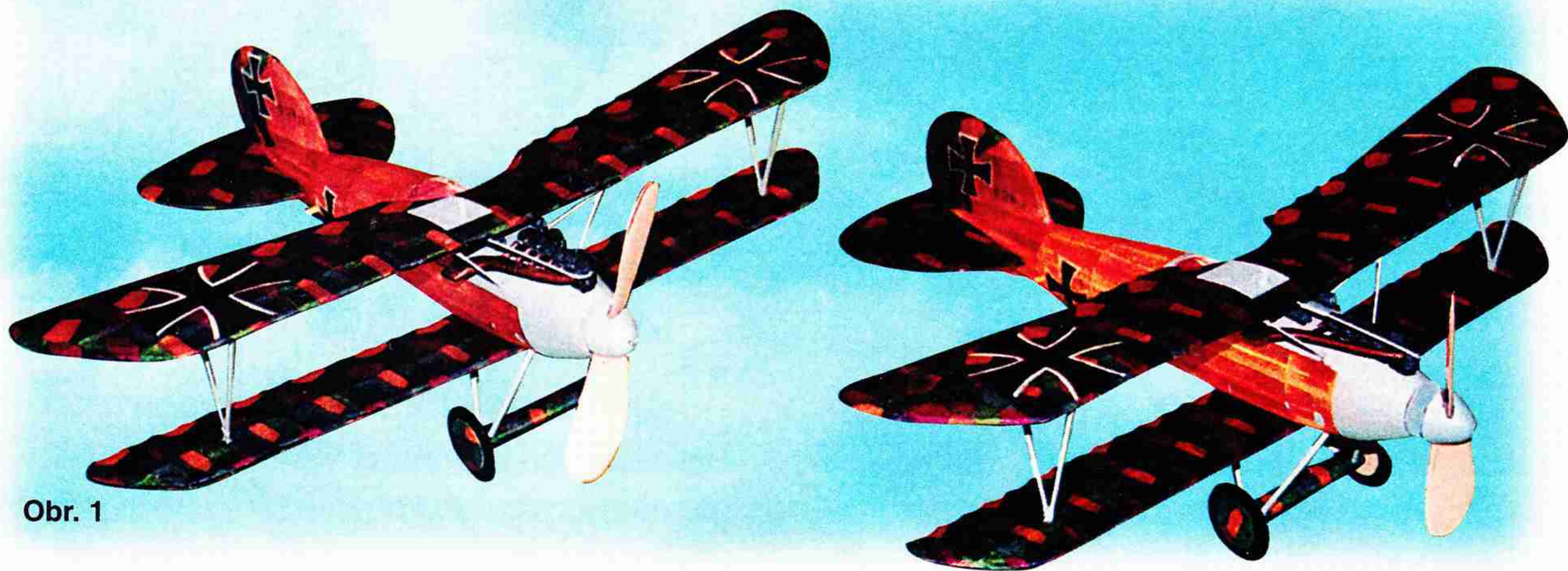


SPAD VII

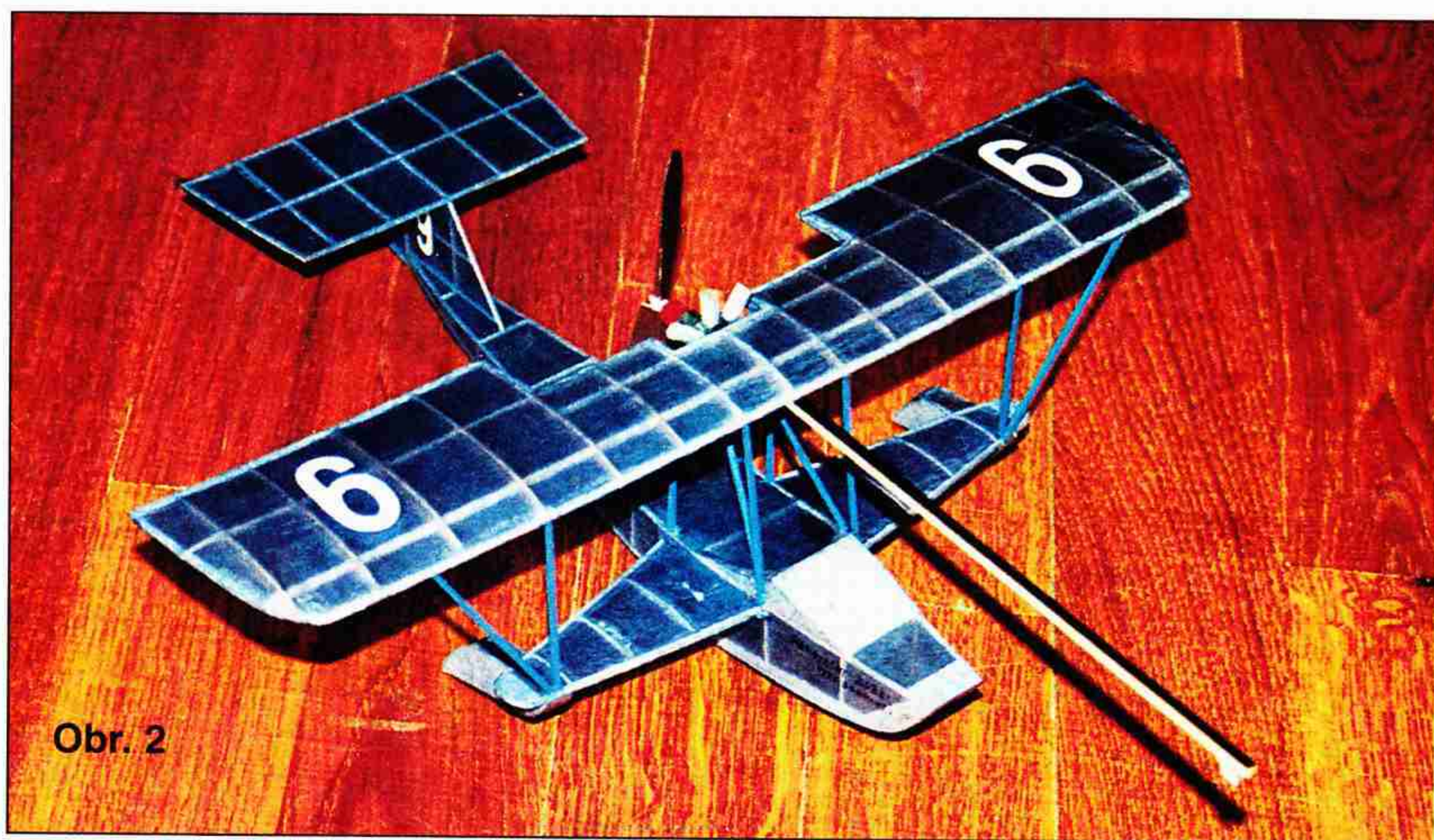
Rozpětí 7,82 m; délka 6,08 m; hmotnost prázdného letounu 500 kg; max. rychlost 187 až 212 km/h; dostup až 5 650 m; dolet - vytrvalost 2,4 h.

Hydroplány *u Lomnici*

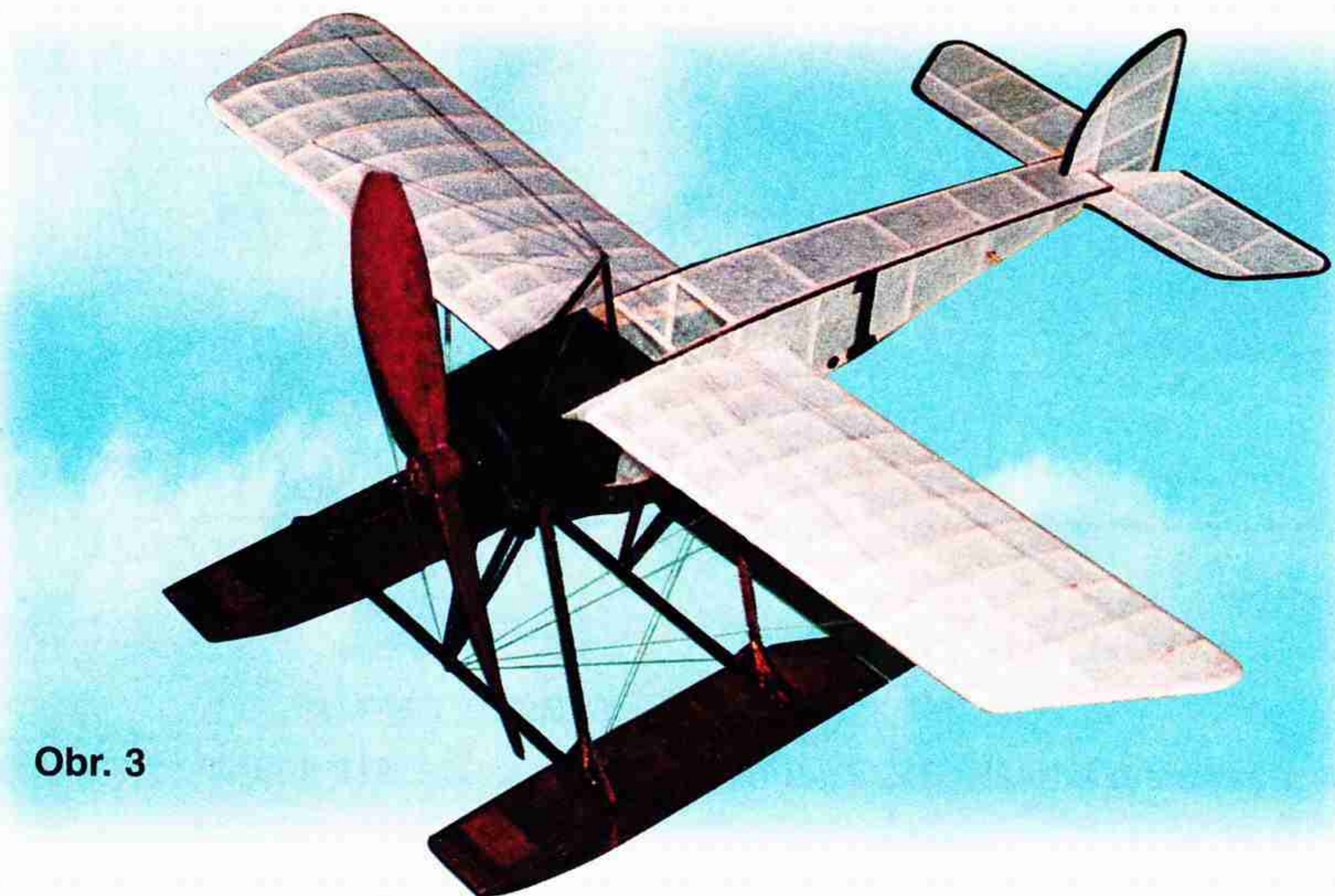
A N E B N A R A N V E J I O Ř Í Š C I



Obr. 1



Obr. 2

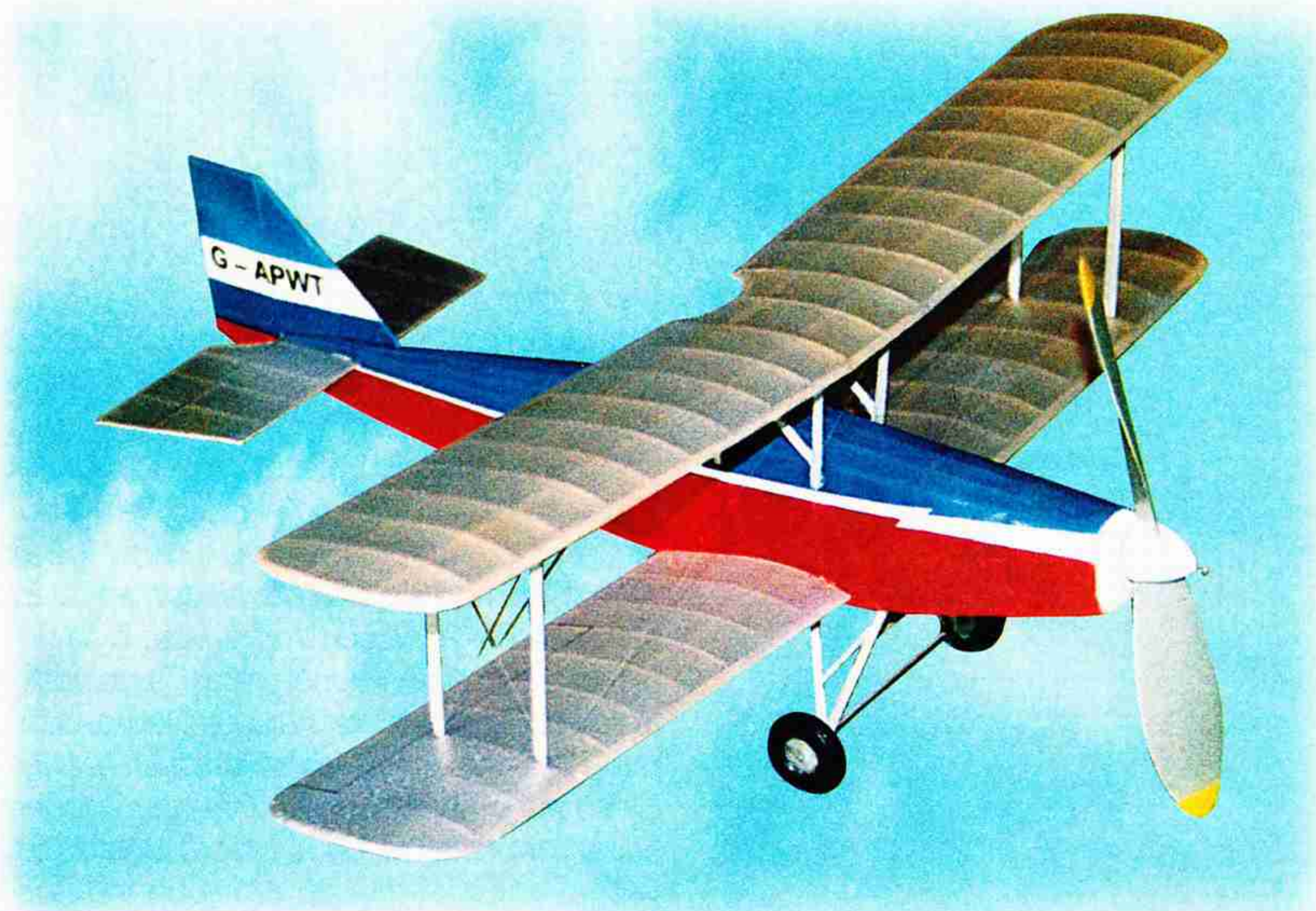


Obr. 3

Již začátkem dubna (8. 4.) se konala v sluncem prozářené hale základní školy v Lomnici u Tišnova soutěž tzv. pokojáků. V těchto letních dnech došlo konečně i na zveřejnění reportáže.

V soutěži sice startovaly různé haloové modely, ale hlavním událostí byl Schneiderův pohár 2000 (*nazvaný podle stejnojmenné soutěže pro skutečné hydroplány*) pro minimakety letadel s plováky, postavených podle předpisů kategorie Moř.

První dvě hodiny, kdy probíhalo statické hodnocení „oříšků“, se současně létala soutěž Living Room Stick, kde spolu soupeří minipokojáčky. Ty soupeřily nejenom s časem, ale i s průvanem, který je odnášel ke stěnám. Jako pravý mistr „rybolovu“ se však projevil místní modelář L. Feifer, který vždy správně změnil směr letu svého výtvo-ru pomocí devítimetrového prutu. Ostatní se sice snažili také, ale pouze se střídavými úspěchy. Feifer po zásluze vyhrál, druhý se překvapivě umístil minimaketář L. Koutný, třetí a čtvrté místo obsadili specialisté Pospíchal a Kaplan. Statické hodnocení šlo poměrně rychle, neboť se bodovaly pouze nové modely, u ostatních se vzaly do úvahy „statické“ body z z předešlé soutěže. Největší obdiv vzbuzovaly dva modely Albatros D.V (**obr. 1**) pražského Standy Černého - perfektní „počítačově“ provedená lozengová kamufláž, fantastické makety motorů atd. Zkrátka absolutně nejvyšší body za „statiku“ v otevřené soutěži. Albatrosy jsou však zatím poněkud těžké a mají nevhodnou profiláž křídel. Standův



Dvouplošník Wizz Wot ing. L. Koutného využívá k pohonu vrtule (průměr 166 mm) svazek gumy o délce 350 mm, celková hmotnost cca 7 g

R.E.P. 1913 přece jenom létal lépe. Po mnoha letech se objevil Tonda Pospíchal. Ten přinesl těžší, ale perfektně postavený Robertson Skylark - po naladění létal výborně. Jeho kamarád Aleš Střítecký měl nový létající člun z roku 1913 Borel Aeroyacht (**obr. 2**). Ten však potřebuje ještě čas na zalétání, které je u těchto typů vždy dost náročné. Zato novic mezi minimaketáři - Libor Kovář z Vyškova - zalétal svůj jednoplošník Garos-Morane (r. 1913) snadno a rychle (**obr. 3**).

Hydroplánů pro Schneiderův pohár bylo tentokrát 11, ale Bleriot XXI hydro Luboš Koutného měl větší rozpětí než povolených 330 mm, a tak létal mimo

soutěž. Jeho soutěžní Morane „zlobil“ a přistál na balkoně. V záloze byla ještě Savoia S.13, ale stará gumička nevydržela a při 70 % otáček praskla. Nová nebyla k dispozici, a tak se improvizovalo svazováním zbytků. Savoia krásně stoupala, udělala několik kroužků v horizontu a za 51 s jemně přistála na parketách - o vítězi bylo rozhodnuto.

R.E.P. 1913 loňského vítěze Petra Koutného předvedl parádní let, ale díky průvanu přistál v basketbalovém koši. Nicméně druhý let byl téměř za 50 s (2. místo). Pavel Vysočan měl hodně práce s organizací soutěže, a také se zalétáváním Černého albatrosů. Přesto nakonec naladil svůj hydroplán R.E.P. (po opravě poškozeného trupu a plováku) na výkon o pár sekund lepší než Petr Koutný. Pro toho

však mluvilo vyšší hodnocení za „statiku“, zkrátka bylo to o prsa (Vysočan 3. místo). Také Petr Mikulášek bojoval jako lev. Jeho Borel r. 1912 stoupal v úzké zatáčce až téměř ke stropu. Při sestupu však narazil do stěny a zlomil vzpěry u plováků. Za hodinu (po opravě) letěl znovu. Tentokrát přistál na okně, 4. místo.

Otevřená soutěž pro oříšky, tentokrát bez favorizovaných pilotů Červenky a Stráníka, byla výzvou pro všechny. Dobře, ale hlavně tréninkově, létal Skylark A. Pospíchala. Výborného letu dosáhl Zlín Z-50M L. Koutného, vypadalo to na rekord haly, ale kontakt se stěnou (zřejmě průvan) měl za následek pád a utržené křídlo. Petr Koutný nic neriskoval, do měkkého svazku natočil jen tolik, aby jeho Jodel nastoupal cca 2 m pod strop, a pak letěl bez problémů 75 s. To stačilo na 1. místo, protože výborná Praga BH-111 Petra Mikuláška vždy krásně začala, ale nakonec přistávala vysoko na oknech. Parketová ranvej pro ni byla tentokrát tabu.

První tři soutěžící v každé kategorii dostali hodnotné ceny. Zvláštní dík jistě patří ing. Vysočanovi a P. Mikuláškově za rychlé zpracování výsledků, a samozřejmě také Vláďovi Fiedlerovi za ochotné zajištění této hezké haly.

Všichni se již jistě těší, že v září, den po Drncově memoriálu (dvacetinky 9. 9. v Brně-Medlánkách), si v Lomnici (10. 9.) opět zalétají s oříšky. Jistě to bude dobrá příležitost pro soutěžící ze vzdálenějších končin - v sobotu závod na Medlánkách, přespaní, v neděli závod v Lomnici u Tišnova - dvě soutěže při jedné cestě.

Ing. L. Koutný

Foto: Ing. P. Vysočan



Pěkný hornoplošník Robertson Skylark o hmotnosti cca 10 g postavený A. Pospíchalem z Brna

MODEL TECHNIK

✓ Prodejna
modelářského zboží
✓ Zásilková služba
✓ Výroba tlumičů pro
velkoobjemové dvoutaktní
benzinové motory
Informace žádejte
na tel. čísle 069/50 42 823
nebo e-mail: gt_model@volny.cz

GT Modeltechnik
Ostravská 31
748 01 Hlučín

OPENSOURCE 2000

LÉTÁNÍ NAVZDORY VĚTRU



Obr. 1

V pěkném prostředí hotelu Neptun, na břehu Brněnské přehrady, se 27. května setkali účastníci největší evropské soutěže pro minimakety (létané současně jako memoriál Ivana Sedlára). Letošní účast, především zásluhou francouzských modelářů, byla větší než v předchozích ročnících.

Soutěž začala tradičně statickým bodováním. Mimo již známých modelů byl zájem soustředěn především na novinky. Mezi ně patřily především krásná dvacetinka dvoumotorové stíhačky Lockheed P-38 Lightning Zdeňka Rašky, dvě dvacetinky Stinson Reliant SR-7 jeho vnuků Petra a Karla Daňka (**obr. 1**), Republic P-47 Thunderbolt (viz IV. obálka) a Praga BH 39 Jiřího Mertý, C 3605 Alterheim Tomáše Vostrádeckého, dva modely Stamp v různých verzích Standy Černého, Messerschmitt Me 209 Petra



Obr. 2

Mikuláška a zajímavá Aeronca C2 Marie-Helene Massetové z Francie (**obr. 2**). V kategorii CO₂ (+ elektro) se velmi líbil Hanriot 1912 s motorem na CO₂ (**obr. 3**) postavený Milanem Ruským z Olšan, a také dvouplošník Nieuport XI Bebe (viz IV. obálka) a Fokker E. III Jaroslava Mana. Rovněž Fokker D. VIII Američana Charlese Hilla a Pietenpol jeho maďarského kolegy Bruce Gowera i Zlín Z 526 AS našeho Miroslava Vaňka svítily novotou.

Více jak 40 dvacetinek seniorů, juniorů i žáků bylo obodováno, účast v kategoriích CO₂, elektro a RC minimaket byla jen o málo slabší. Velký pokrok je vidět právě u RC minimaket (souběžně pořádaná soutěž ing. Stráníkem), kde asi největší zájem byl o no-

vého dvoumotoráka Bloch 200 Pavla Stráníka, model Rapid Tondy Alferyho a dvoumotorový Praga 211 loňského vítěze Juraje Tinka. V tomto pořadí se nakonec i seřadili na stupních vítězů.

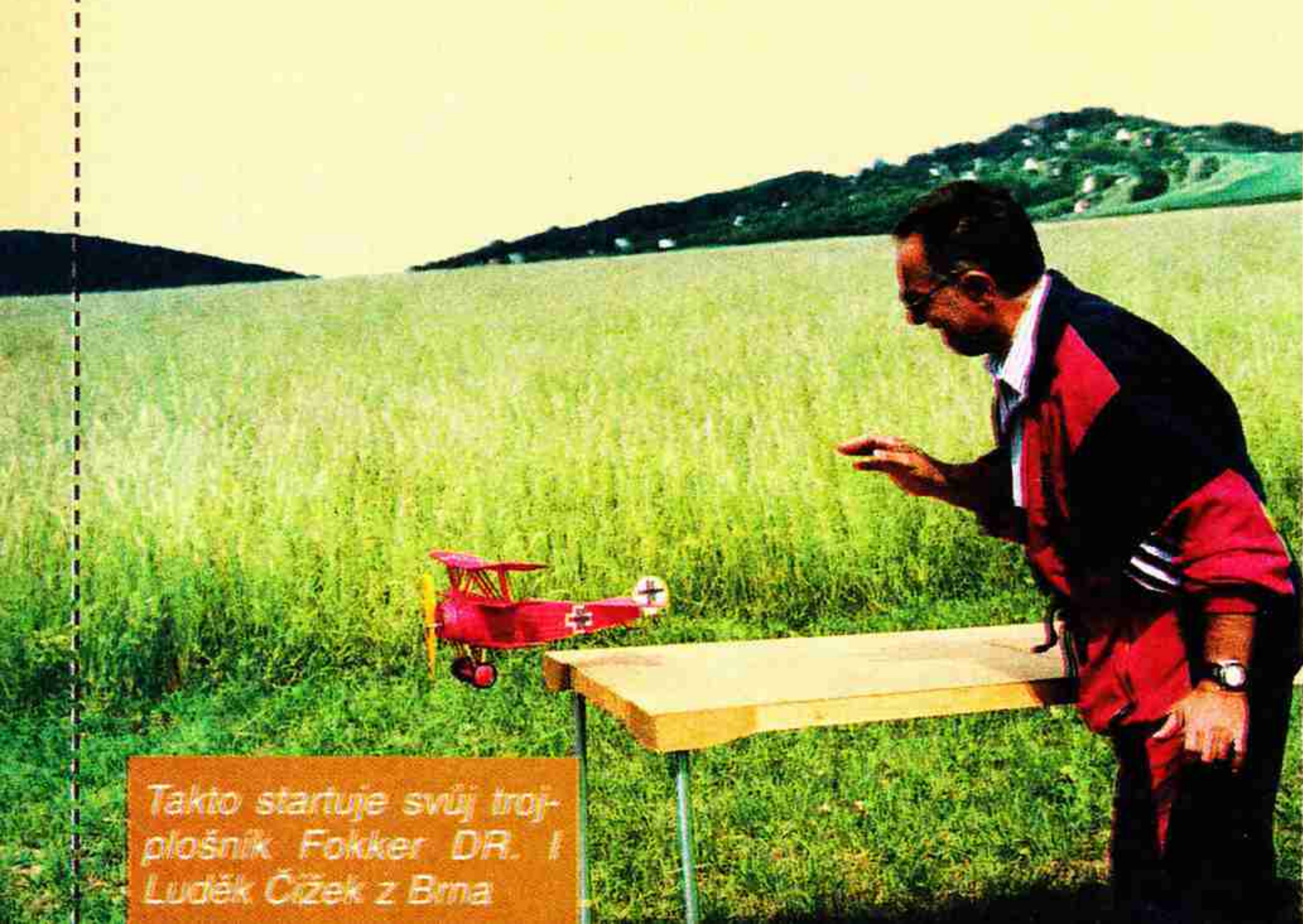
Letová část soutěže měla začít ve 14 hodin, ale silný vítr (přes 10 m/s a nárazový až 15 m/s) přinutil pořadatele přesunout létání až na neděli. Při večerním banketu bylo připjeno především na lepší počasí, a po večeri se rozhostila dobrá nálada. Dobrá duše paní Potenská utěšovala pořadatele, že kdyby se ani v neděli nedalo létat, tak i pouhé setkání modelářů a jejich výtvorů stálo za to.



Obr. 3

Naštěstí se ale znovu projevila přednost dvoudenní soutěže. Po nočním dešti vítr téměř ustal, a tak když v neděli o půl osmé ráno bylo létání zahájeno, foukal jen slabý jihovýchodní vítr. Bohužel i ten, vanoucí směrem přes Palackého vrch, bývá zdrojem velké turbulence a rozsáhlých klesavých proudů. Navíc později ještě silil. Za dané situace bylo taktické odlétat soutěžní lety co možná nejdříve.

Po zahájení letů šla na start ze země Kingcobra P-63 Luboše Koutného, tvrdě pak bojovala s klesavým proudem. Časy 62 a 64 sekund byly za dané situace dobrým výkonem, který podpořilo ještě 73 s po startu z ruky. Stačilo to na 2. místo ve dvacetinách. Super výkony předvedl Stráníkův stra-



Takto startuje svůj trojplošník Fokker DR. I Luděk Čížek z Brna



A takto startuje svého Loire Nieuport 161 (měř. 1:20, rozpětí 555 mm) Eugen Czerny z Francie. Pan Czerny je doslova nezmara a stále staví něco nového.



Obr. 4

tosférický MiG 1-224, jako jediný vždy úspěšně prorazil přízemní turbulenci a nastoupal výšky přes 100 m. Tomu také odpovídaly letové časy kolem 120 s - o vítězi bylo rozhodnuto. Nenápadný Japonce Ichiro Yamada s malým Fordem 2-AT létal kolem 60 s což mu vyneslo 3. místo, těsně před dvoumotorovým monstrem P-38 zkušeného matadora Z. Rašky. Zdeňkovi patří za sloužení obdiv za úspěšné zalétání tohoto dvoumotoráku v silicím větru (**obr. 4**).

Vůbec lze říci, že dvoumotorové typy odvedly ve větru slušné výkony. Platí to i modelu Hornet Petra Mikuláška, MiG DIS L. Koutného, ale také tandemovém typu Jupiter Tomáše Heinla.

Ve sloučené kategorii modelů s elektromotory a s motory na CO₂ opět kraloval Petr Mikulášek s velmi pěkným modelem Aero A-102, dvě maxima měl také Rakušan Rainer Gaggl s miniaturní tlustou Gee BEE R2 (2. místo), dobře si vedli i strakonický Jarda Man (3. - Fokker E. III a Nieuport XI), Brňák Luděk Čížek (4. - Fokker Dr. I) a Petr Faitl (5. místo - Fokker E. III).

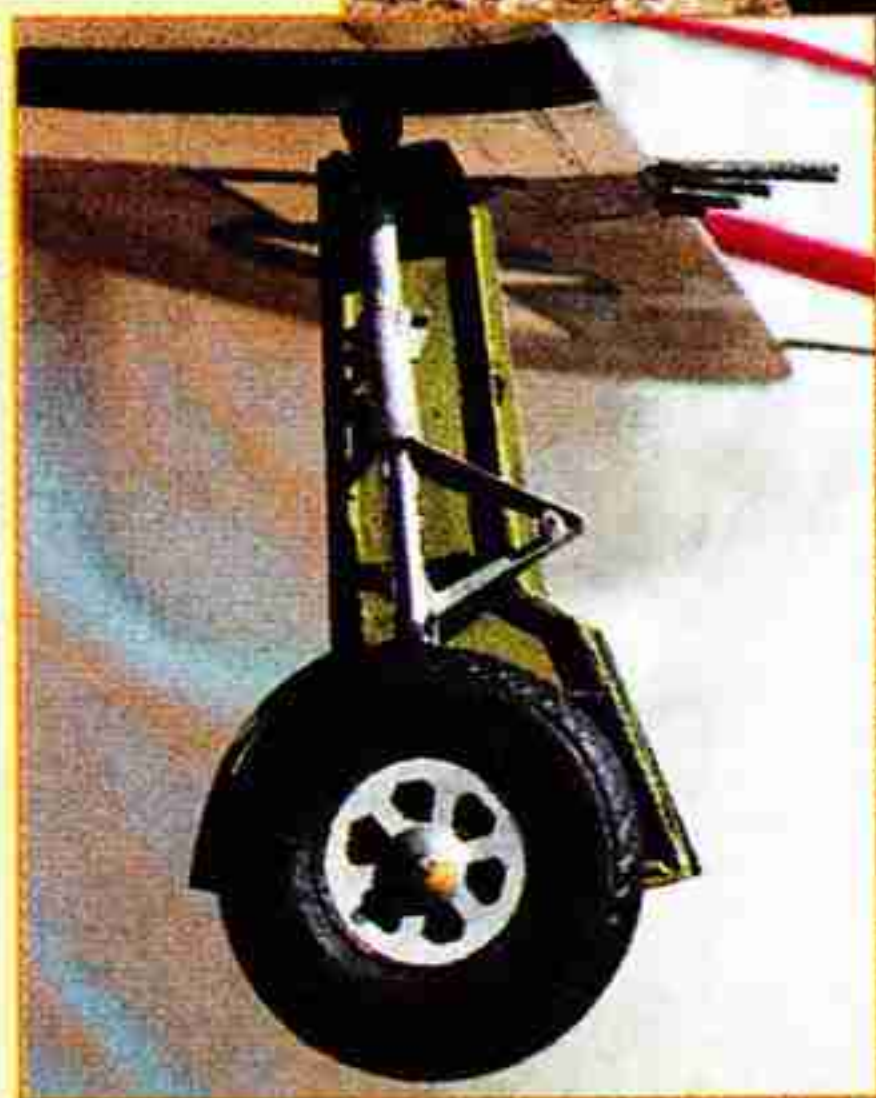
Bylo vidět, že i těžší a rychlejší RC minimakety mají v silicím větru problémy s udržení osy obrátů, startů a přistání ve směru osy ranveje. U lehčích modelů byl problém se vůbec proti větru „prokousat“ a některé obraty musely ze sestavy vůbec vypustit. Asi by bylo dobré mít pro příště jedno éro lehké a ještě jedno těžší, např. dolnoplošník, pro případ, že by to opět foukalo.

V kategorii BV-1 pro historické modely byl přihlášen rekordní počet 16 účastníků. Soutěž však nakonec odlétalo jen osm, když ostatní zřejmě nechtěli riskovat ztrátu modelu ulétnutím ve větru. Je potěšitelné, že mezi ty odvážnější patřily i dvě dívky, Maruška Koutná a Monika Střítecká. Jejich modely Bobík jsou sice éra do bezvětrí, ale ve větru a klesavých proudech přesto létaly kolem minuty a nakonec obě zaletěly i maximum.

Dvě maxima a právo účasti v rozlétávání měli jen tři - Pavel Vysočan, Dušan Sedlár a Luboš Koutný. Při společném startu se projevila jistá nerovzita, když se nedařilo dost rychle zapálit doutnáky determalizátorů. „Ulity“ start modelu L. Koutného měl dramatické následky. Éro sedlo na vysoký strom na kraji lesa, při pozdějším startu by zřejmě přistálo na poli a nemuselo následovat hodinové hledání a lezení po stromě s rizikem pádu - draze zaplacené vítězství. Dušan Sedlár natočil model tak, že stačil přistát na konci letiště, 2. místo. V silném větru byl favoritem



Francouz Paul Masset se prezentoval hornoplošníkem Mauboussin Type 11. Jeho maketa v měřítku 1:20 o rozpětí 485 mm je velmi subtilní. Ve větrném počasí mu vynesla 18. místo.



Že i minimaketa v měřítku 1:20 lze zhotovit maximálně detailně, dokazuje snímek levé podvozkové nohy stíhačky P-47B Thunderbolt, kterou postavil brněnský dr. Jiří Merta

Pavel Vysočan, jeho Wasp má velkou stoupavost a snadno prorazí přízemní turbulenci, Pavel však nezvládl správný úhel startu a „práskl“ s waspem o zem. Osm sekund mu sice zajistilo 3. místo, ale jako správný

ještě další ceny. To bylo možné jen díky sponzorům: Hotel Neptun, Vilém Petřík, Staplast ing. J. Děkaník, RC Potenský, Gašparín, S. Černý. Za velkou obětavost je třeba poděkovat všem bodovačům a časoměřičům, jmenovitě Honzovi Děkaníkovi, který byl nejen jedním z hlavních sponzorů, ale i šéfem bodovačů a časoměřičů. Ostatní se mu snažili všemožně pomáhat, včetně ředitele soutěže ing. Sedláka, který mi svým dalekohledem „zachránil“ oldtimera.

Ing. L. Koutný
Foto: I. Čerešňák

Trnava 2000

Soutěž minimaket na Slovensku se konala ve středu 31. května. Navazovala tak na tradiční Openscale. Termín uprostřed týdne měl umožnit zahraničním účastníkům létat během jednoho týdne tři soutěže (v pátek měly oldtimery pokračovat na Sazené).

Trnavská soutěž se létá na 2800 m dlouhé travnaté ploše letiště u obce Boleráz. Ve středu však až do odpoledně přšelo a bylo zima. Déšť přestal až po „šestnácté“ a soutěž byla neprodleně zahájena. Již tradičně začínal L. Koutný s kingkobrou. Tato dvacetinka má velkou plochu křídel a tak její „pronikavost“ je ve větru malá. Jedenapadesát sekund zápasu s přízemní turbulencí skončilo přistáním v rozbahněném poli. Poměrně slušné

lety dokázal se svými dvacetinkami Eugen Czerny z Francie, a také domácí Dušan Sedlár se svým staříčkým modelem ITOH. Pak předvedl Petr Mikulášek, navzdory větru, krásné lety se svou A-102 s motorem na CO₂. Zlatým hřebem programu však tentokrát byl let „speciálu“ Bellanca Trimotor Pavla Stránika. Třímotorová dvacetinka nastoupala obrovskou výšku, našla si stoupák a v něm, otočená proti větru, stála celou minutu, pak začala v klouzavém letu kroužit. Výkon 82 s byl opravdu šokující. Pavel navíc výborný výkon potvrdil i při startu s podvozkem. Vítězství bylo jasné. Hezká soutěž pokračovala ještě večerním a čtvrtéčným doprovodným programem.

Ing. L. Koutný

Plánky pro modeláře

(3. část)

Pokračování seznamu plánek pro modeláře, které vám může nabídnout redakce časopisu **Modelář a modely**, Křižíkova 35, 186 00 Praha 8 (tel.: 02/218 634 03, případně 02/218 634 06). Způsob objednávání - viz 1. část v č. 6/2000.

MODELÝ LETADEL

Motorové modely řízené rádiem (RC) - 2

IAR-831 Pelican - polomaketa (7/95) 90 Kč

Konstrukce: J. Plaček

Rozpětí 1550 mm, délka 1245 mm, hmotnost 3500 g, motor 6,5 - 10 cm³, RC (4p)

Jet Crazy - cvičný akrobat. model (1/96) 110 Kč

Konstrukce: J. Navrátil

Rozpětí 1856 mm, délka 1647 mm, hmotnost 3000 g, motor 4 cm³, RC (4p)

Kačer 2 - model typu kachna (5/94) 70 Kč

Konstrukce: B. Sokolíček

Rozpětí 1400 mm, délka 960 mm, hmotnost 310 - 430 g, motor 10 cm³

Limusina - rekre. dvouplošník (8/91) 90 Kč

Konstrukce: J. Plaček

Rozpětí 1560 mm, délka 1300 mm, motor 6,5 - 10 cm³, RC (2p až 3p)

Merkur - dvouplošník (10/94) 110 Kč

Konstrukce: J. Plaček

Rozpětí 1570 mm, délka 1260 mm, hmotnost 4500 g, motor 6,5 - 10 cm³, RC (4p)

Placák - model kateg. Fun Fly (5/95) 150 Kč

Konstrukce: P. Fencel

Rozpětí 1200 mm, délka 1060 mm, hmotnost 2000 g, motor 6,5 cm³, RC (4p)

Pluto 2 - spor. model (1/94) 90 Kč

Konstrukce: J. Černý

Rozpětí 1180 mm, délka 890 mm, hmotnost 1000 - 1100 g, motor 2 - 2,5 cm³, RC (2p až 3p)

Pluto 4 - sport. akrobat. model (7/95) 90 Kč

Konstrukce: J. Černý

Rozpětí 1310 mm, délka 80 mm, hmotnost 1500 g, motor 3,5 - 4 cm³, RC (4p)

Poletadlo - model kateg. Fun Fly (8/93) 70 Kč

Konstrukce: J. Sedláček

Rozpětí 1000 mm, délka 875 mm, hmotnost 1140 g, motor 3,5 cm³, RC (3p až 4p)

Piper PA-18 - rekre. model (1/95) 70 Kč

Konstrukce: A. Souček

Rozpětí 1160 mm, délka 725 mm, hmotnost 970 g, motor 1,5 - 2 cm³, RC (2p až 3p)

Punto - motorizovaný kluzák (5/94) 70 Kč

Konstrukce: Ing. P. Pacas a ing. R. Pacas

Rozpětí 1550 mm, délka 945 mm, hmotnost 1100 g, motor 1,5 cm³, RC (2p)

Pony-Max - sport. polomaketa (6/93) 90 Kč

Konstrukce: J. Černý

Rozpětí 1050 mm, délka 645 mm, hmotnost 680 g, motor 0,8 cm³, RC (2p až 3p)

Scout - rekreační model (12/91) 90 Kč

Konstrukce: J. Černý

Rozpětí 1440 mm, délka 1027 mm, hmotnost 1500 g, motor 2,5 cm³, RC (4p)

Saturn II - motor. model (4/94) 90 Kč

Konstrukce: A. Souček

Rozpětí 1370 mm, délka 1000 mm, hmotnost 1450 - 1800 g, motor 3,5 - 6,5 cm³, RC (4p)

Satyr - replika histor. modelu (12/93) 90 Kč

Konstrukce: J. Pipek

Rozpětí 1650 mm, délka 1173 mm, hmotnost 1900 g, motor 2,5 - 3 cm³, RC (3p)

Šíp - rekreační model (11/92) 90 Kč

Konstrukce: J. Plaček

Rozpětí 1420 mm, délka 2150 mm, motor 3,5 cm³, RC (4p)

Šídlo - polomaketa stíhačky (5/92) 90 Kč

Konstrukce: P. Bulka

Rozpětí 2000 mm, délka 1175 mm, hmotnost 1400 g, motor 2,5 cm³, RC (2p až 3p)

Trener 10 H - sport. model (9/93) 70 Kč

Konstrukce: J. Benc

Rozpětí 1100 mm, délka 830 mm, motor 2 cm³, RC (2p až 3p)

Troll - malý akrobatický model (3/95) 70 Kč

Konstrukce: J. Kroufek

Rozpětí 1000 mm, délka 780 mm, hmotnost 550 g, motor 0,8 - 1,5 cm³, RC (2p až 3p)

Ultimate - polomaketa dvouplošníku (1/93) 110 Kč

Konstrukce: J. Černý

Rozpětí 1340 mm, délka 1400 mm, hmotnost 3200 - 4000 g, motor 10 - 15 cm³, RC (4p)

Vagabound - polomaketa (8/92) 90 Kč

Konstrukce: P. Bulka

Rozpětí 1440 mm, délka 873 mm, hmotnost 1600 g, motor 3,5 cm³, RC (3p až 4p)

Viktor - cvičný model (11/98) 70 Kč

Konstrukce: P. Borek

Rozpětí 1120 mm, délka 800 mm, hmotnost 950 - 1000 g, motor 1,5 - 3 cm³, RC (3p)

VP-1 Volksplane - obří sport. maketa (12/94) 150 Kč

Konstrukce: K. Svoboda a J. Benc

Rozpětí 2290 mm, délka 1655 mm, hmotnost 4500 g, motor 30 cm³, RC (5p až 6p)

WIT - motor. model (6/94) 90 Kč

Konstrukce: J. Čaja

Rozpětí 1440 mm, délka 90 mm, hmotnost 1420 g, motor 2,5 cm³, RC (3p)

Z-37 Agro Turbo - polomaketa (6/95) 150 Kč

Konstrukce: P. Jirous

Rozpětí 1560 mm, délka 1170 mm, hmotnost 1600 g, motor 3,5 - 4 cm³, RC (4p)

Další modely letadel

Condor - maketa na elektr. pohon (4/96) 70 Kč

Konstrukce: L. Walek

Rozpětí 1038 mm, délka 623 mm, hmotnost 512 g, motor Speed 400 (+ Jastron 3B)

Cyklon - historický motor. model (6/95) 150 Kč

Konstrukce: Z. Andryšek

Rozpětí 1400 mm, délka 930 mm, hmotnost 910 g, motor 6 cm³

Nestor - historický větroň (4/95) 70 Kč

Konstrukce: L. Walek

Rozpětí 590 mm, délka 510 mm, hmotnost 39 g

(Pokračování v č. 9/2000)

SAKIC *rekreační RC větron*

Malý rekreační větron Sakic, řízený rádiem, jsem si postavil pro rekreační polétání jak v termice, tak na svahu. Při jeho konstrukci jsem samozřejmě využil poznatky z předchozích modelů. Sakic, který se dobře startuje šňůrou i gumicukem má rozpětí 1632 mm, délku 934 mm, hmotnost 460 až 540 g a profil křídla E 205. Na svahu je, vzhledem k menšímu plošnému zatížení, použitelný jen do maximální rychlosti větru 6 m/s. Stavba je vcelku jednoduchá a zvládne ji i modelář s minimální stavební praxí.

Všechny neoznačené rozměry jsou na výkresu (i v textu) uváděny v milimetrech. Na stavbu využijete převážně balzu střední tvrdosti, tvrdší jen na náběžnou hranu křídla a na potah spodní části trupu před vlečným háčkem. Ovšem smrkové lišty, hlavně na křídle, musí být prvotřídní kvality. Při celé stavbě dbejte také na kvalitní slepení všech dílů. Používejte lepidla Kanagom, na větší plochy Herkules, na namáhané spoje epoxi. Dbejte, aby hmotnost, především zadní části trupu a ocasních ploch, byla co nejmenší, ne však na úkor pevnosti.

K STAVBĚ (neoznačené rozměry v mm):

Křídlo, které se k trupu připoutává jednoduše gumou, tvoří jeden celek, ale složený ze tří částí - rovného středového dílu a dvou uší, které mají negativy 4 až 5. Každou část stavte samostatně. Z plechu si zhotovte šablony **Š1** (2 kusy) a **Š2** (1 kus) pro výrobu žeber **K1** středního dílu. Z balzy tloušťky 1,5 si nahrubo vyřezáte 17 polotovarů žeber podle velikosti šablon **Š1** s cca 1mm přídávkem po obvodu, včetně vyvrtání otvorů Ø 2. Polotovary vložíte mezi šablony (**Š1**), komplet spojíte dvěma šrouby M2 s maticí, a broušením mezi šablonami (tzv. rašplovou interpolací) získáte všech 17 žeber **K1**. Obdobně si zhotovíte žebra **K2** až **K8** pro koncové části křídla. Pro ty ale použijete jednu šablonu **Š1** a **Š2**, jejichž vzájemná poloha je uvedena na výkresu. Žebra pro uši musíte zhotovit zvlášť pro levou a pravou stranu.

Sestavení středního dílu

Předem si musíte vyrobit ještě šablonu **Š3**. Nejlépe z překližky tl. 1,5. Na výkres, položený na rovné pracovní desce a chráněný průhlednou fólií, přišpendlíte kvalitní smrkovou nebo borovou lištu průřezu 3x5 (délka cca 1000 mm). Pak zalepíte (lepidlem Kanagom) všechna žebra **K1** - kolmo a rovnoběžně. Správný sklon okrajových žeber kontrolujte přikládáním šablony **Š3**. Zalepíte horní lištu 3x5 a nalepíte pomocnou náběžnou lištu z balzy 1,5x7. Tu po zaschnutí zkosíte tak, aby plynule navazovala na žebra. K zajištění dostatečné tuhosti křídla nalepíte mezi lišty stojiny z tvrdší balzy 2x18 (viz výkres). Křídlo musí zůstat stále rovné a nijak nezkroucené. Odtokovou hranu zhotovíte ze dvou pásů vybroušených z balzy 1x30. Nejdříve nalepíte spodní pás, po zaschnutí zkosíte odtokovou část a nalepíte pás horní.

Náběžnou část potáhnete balzou tl. 1, předem do hladka vybroušenou, nejprve dolní a potom horní stranu. Ze stejné balzy

(tl. 1) zhotovíte i dolní a horní potah středu. Balzou 1x10 opáskujete žebra a pak nalepíte náběžnou lištu z balzy 5x8.

Sestavení obou uší provedete obdobným způsobem jako u střední části. Konce žeber (pozice **K2** až **K8**) podložíte tak, aby vzniklo cca 4mm překřížení ucha (tzv. negativ, který je dán polohou šablon při výrobě žeber). To je důležité pro stabilitu modelu v zatáčkách, a nevadí když bude o něco větší. Sklon žebra **K2** je opět dán šablonou **Š3**. Další postup je stejný jako u středního dílu. Doplníte koncové oblouky z lehké balzy 10, resp. 2x balza 5. Všechny tři díly křídla obrousíte do tvaru podle výkresu. V okrajových žebrech všech tří dílů proříznete otvory pro spojky **K9**, které si zhotovíte z překližky tl. 3 a zalepíte epoxidem mezi lišty 3x5. Dbejte na správné vzepětí a souměrnost! Oba spoje přelaminujte páskem velmi tenké skelné tkaniny. Obě poloviny křídla vybrušte do hladka. Díl **K10** z překližky tl. 0,8 až 1, který slouží jako ochrana křídla před otlacením poutací gumou, nalepte až po potažení, ale před lakováním.

Ocasní plochy. Svislou ocasní plochu (SOP) a vodorovnou ocasní plochu (VOP) si zhotovíte podle výkresu, obdobně jako křídlo. Budou z velmi lehké balzy tl. 5. Nutné je dodržet jejich souměrnost a malou hmotnost (nesmí však být narušena pevnost). Důležitá je také kvalita lepených spojů. SOP i VOP vybrousíte do konečné podoby a jejich pohyblivé části upevníte na vhodné závěsy.

Trup je klasické jednoduché konstrukce a jeho rovné dno stavbu ještě více usnadňuje. Bočnice **T1** vyříznete z balzy tl. 2. Z vnitřní strany budou zesíleny nalepením smrkových lišt 2x4 a balzových příček 2x5. Na výkres přišpendlíte přepážky **T2** (překližka tl. 1,5), **T3** (př. tl. 1), **T4** (balza tl. 3) a **T5** (b. tl. 2). Příčky budou z balzy 2x5. Po kontrole jejich kolmosti postupně nalepíte obě bočnice **T1** a horní příčky z balzy 2x5. Vše zajistíte špendlíky a svěrkami - důsledně kontrolujte souměrnost. Po zaschnutí zalepíte již sestavenou, nahrubo obroušenou, hlavici z dílů **T6**, **T7** a **T8** (2 ks) z balzy nebo z lipového prkénka tl. 10. Dále nalepíte oba díly **T9** (balza tl. 3) se zesílením **T10** a **T11** z překližky tl. 0,8 až 1. Zalepíte díl **T14** (balza tl. 5) a **T12** (překližka tl. 0,8 - 1). Potom nalepíte již potaženou VOP a SOP. Symetricky, kolmo a pod správným úhlem. Seshora trup uzavřete balzou tl. 2. Po zaschnutí sejmete trup z pracovní desky a ještě jednou překontrolujete celkovou souměrnost.

Pak nainstalujete táhla ke kormidlům (SOP a VOP), nejlépe lanovody, a raději delší. Potřebnou délku si upravíte až podle konečné polohy serv. Dno trupu uzavřete balzou tl. 2, a zevnitř je zesílíte vylepením balzou tl. 2, od hlavice až po přepážku **T3**. Léta balzy orientujte napříč (kolmo) k podélné ose trupu. Přední část trupu bude shora uzavřena dvěma vrstvami balzy tl. 5 a přepážkou **T13** z překližky 0,8 až 1. Trup bude zesílen ještě díly **T23**

a **T24** (překližka tl. 1) v místě upevnění vlečného háčku **T25**, zhotoveného z duralového plechu 1,5.

Překryt kabiny. Oba díly **T15** (balza tl. 5) zvenku přišpendlíte na bočnice, vlepíte přední čelo kabiny **T16** (b. tl. 3) a svrtáte otvor pro zajišťovací mechanismus s pozicí **T13**. Zadní čelo kabiny **T17** z balzy tl. 3 zalepíte i s kolíkem Ø 2, a celou kabinu uzavřete balzou tl. 5. Po zaschnutí celý trup, včetně překrytu kabiny, obrousíte podle výkresu do hladka a do konečného tvaru. Kabinu sejmete z trupu a epoxidem zalepíte zajišťovací mechanismus. Ten vyrobíte ze dvou papírových trubíček (Ø 0,5), ocelového drátu (Ø 1) a vhodné, přiměřené silné pružiny. Mechanismus by měl fungovat lehce, bez zbytečného zadržávání. Pochopitelně je možné použít i některý z prodáváných systémů.

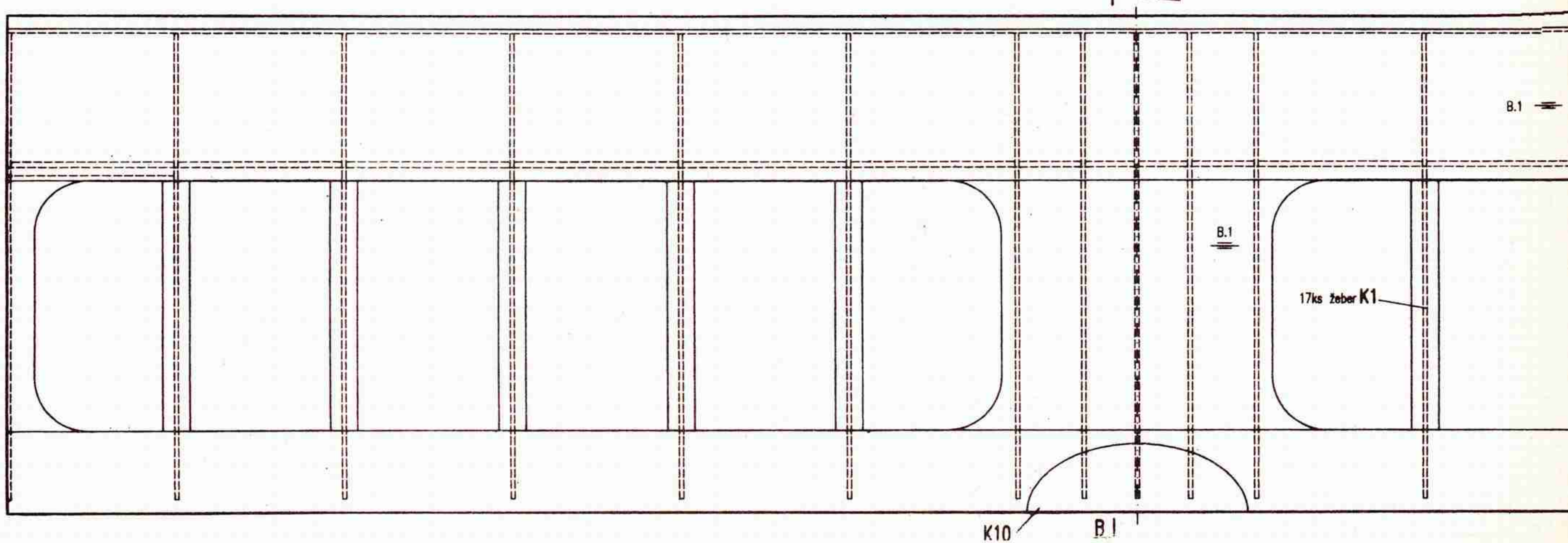
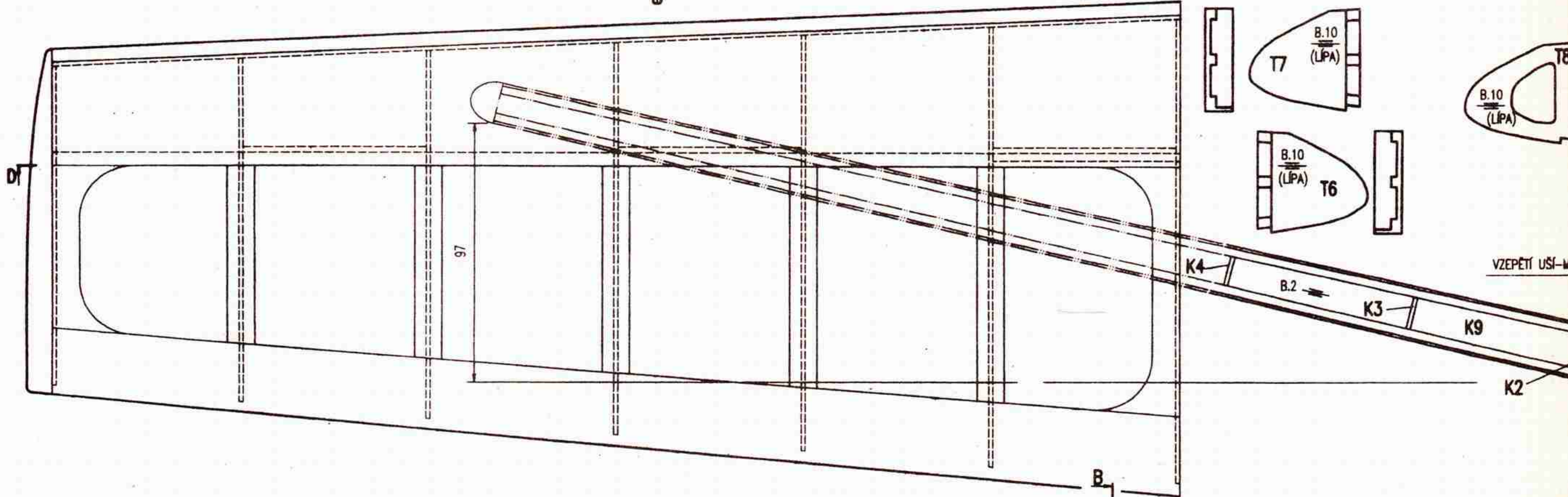
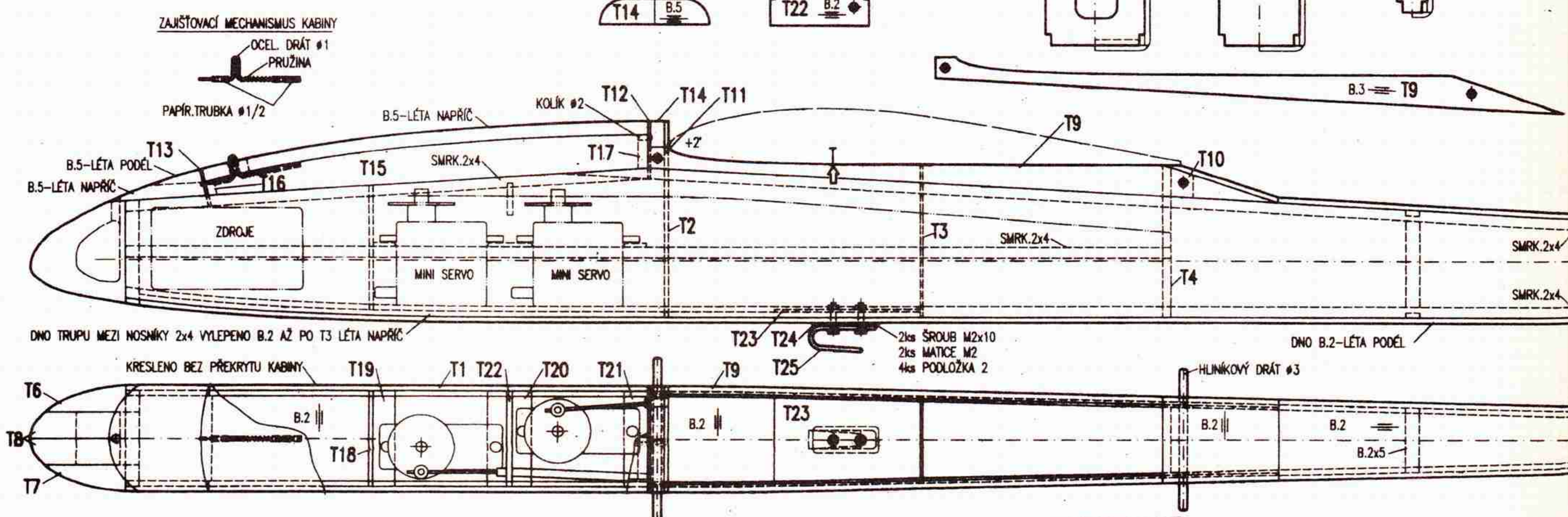
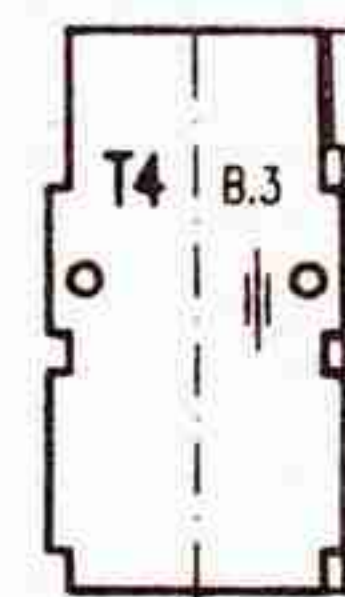
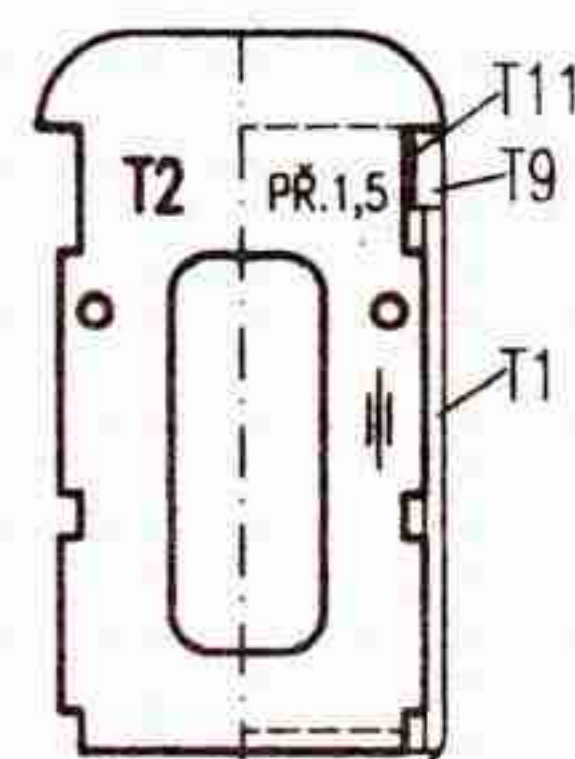
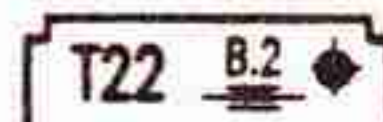
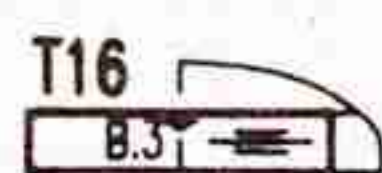
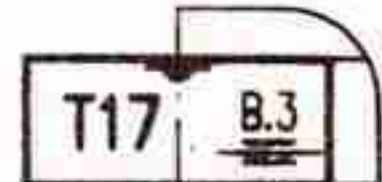
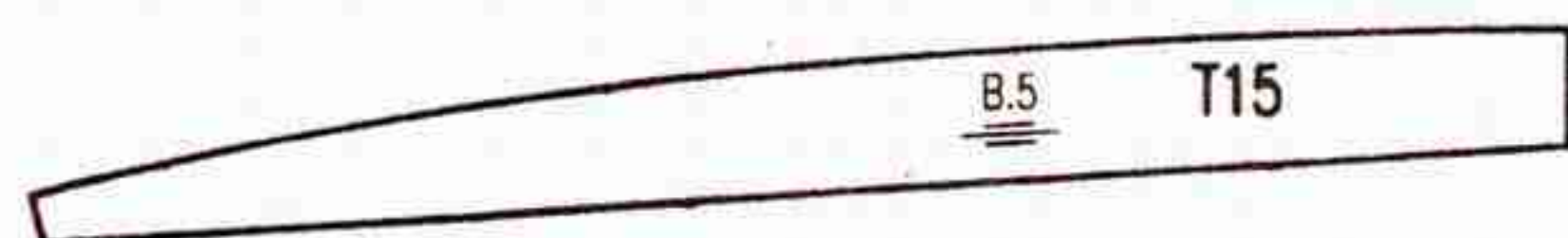
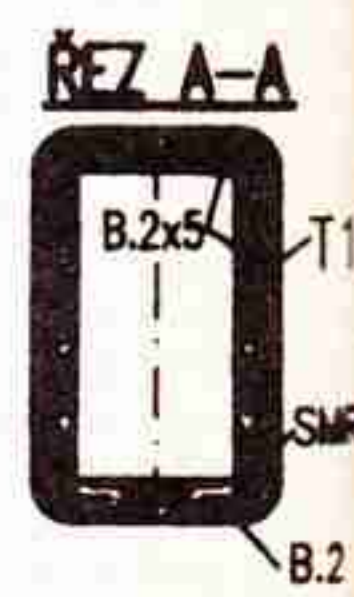
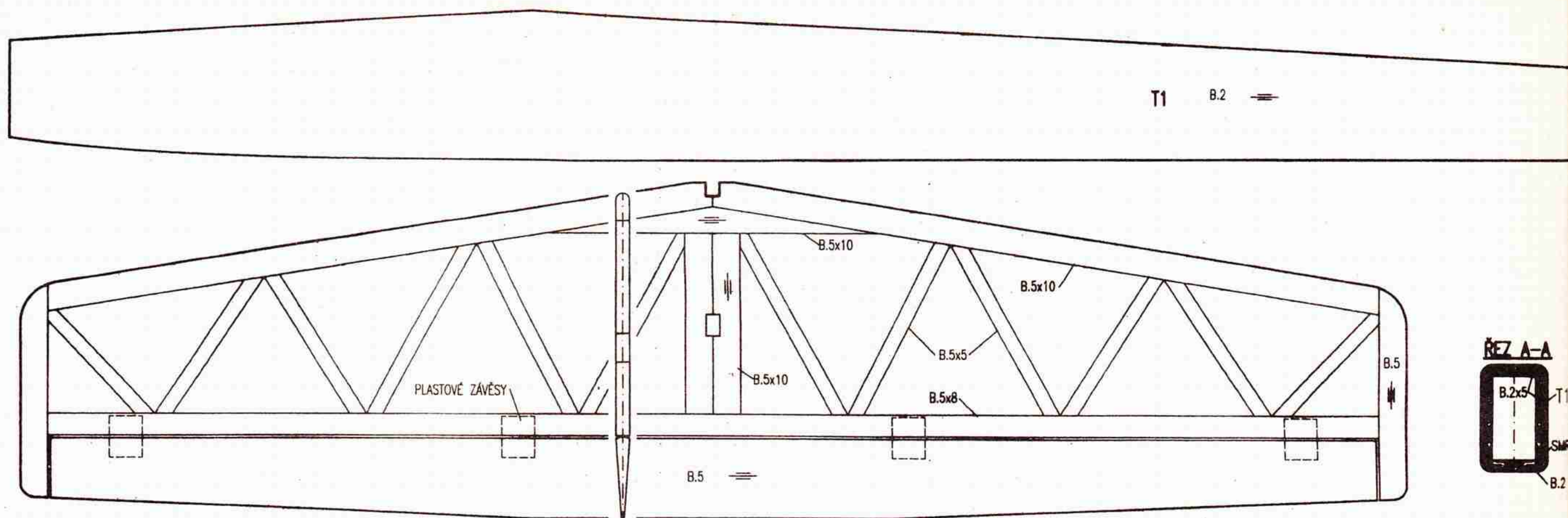
Poutací kolíky křídla budou z hliníkového drátu průměru 5. Ty nainstalujete až po úplném dokončení povrchové úpravy.

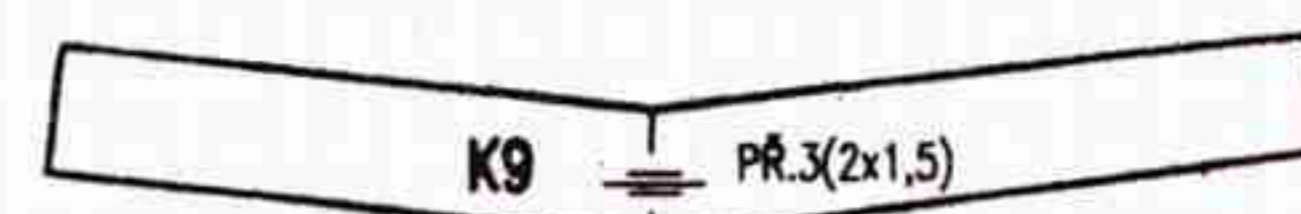
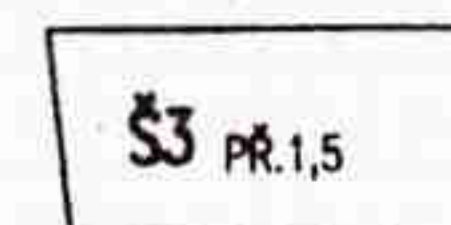
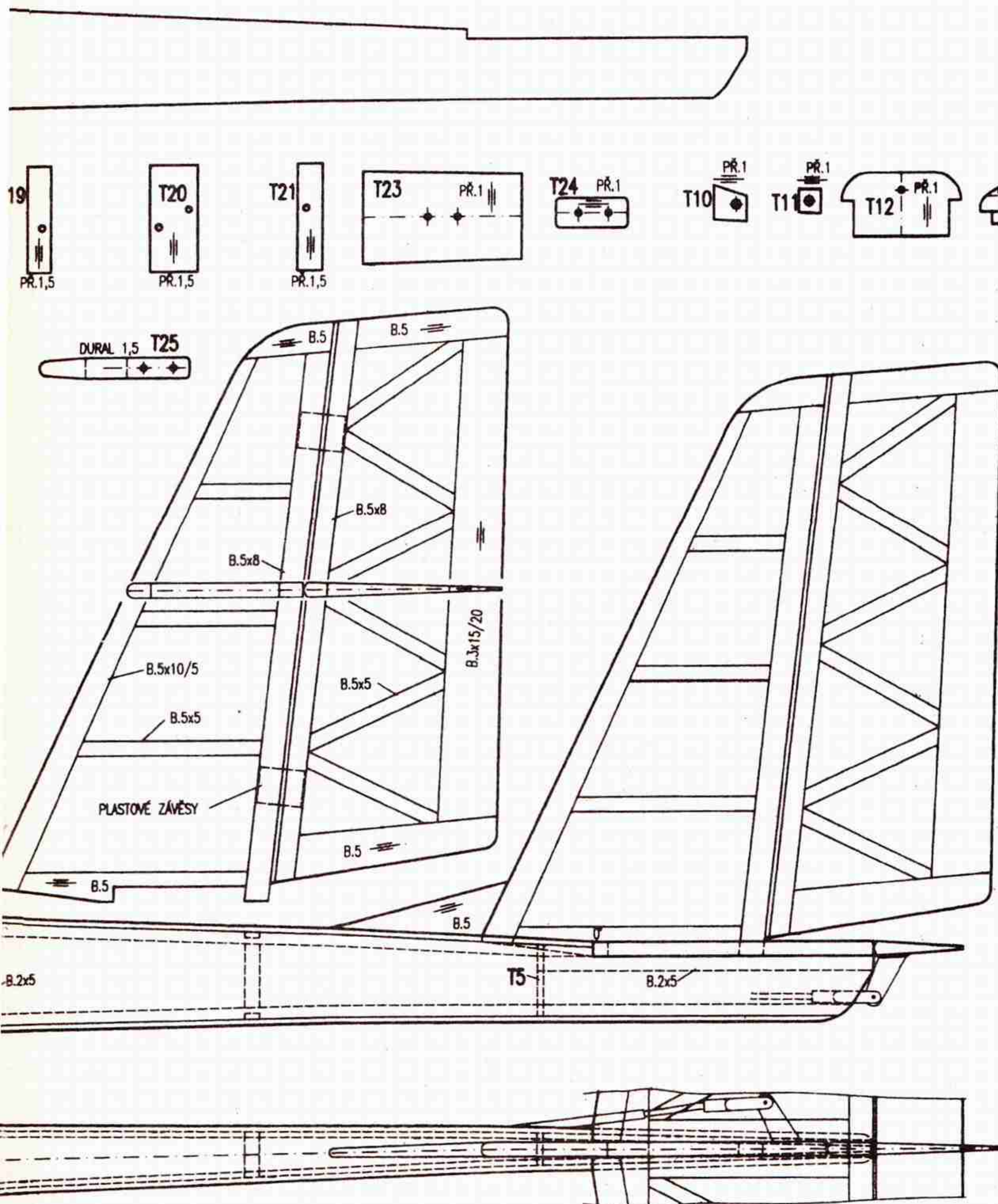
Povrchová úprava. Po vybroušení dílů načisto, nalakujete celou kostru modelu 2x čirým nitrolakem a opět lehce přebrousíte. Celý model potáhnete barevným potahovým papírem Modelspan, křídla středním, trup a ocasní plochy tenkým. Použít lze i obarvený papír Mikalenta. Barevnou kombinaci volte podle vlastního vkusu, ale vhodné jsou kontrastní barvy. Celý potah nalakujete napínacím nitrolakem, cca 4x až 6x, podle hustoty laku a vaší potřeby. Pro poslední vrstvu použijte lesklý vrchní nitrolak. Koncové oblouky nalakujte tmavým barevným nitrolakem. Potah lze samozřejmě provést i nažehlovací fólií.

RC souprava postačí i ta nejjednodušší dvoupovelová. Z důvodu omezeného prostoru je však třeba použít mini nebo mikroserva. Instalaci soupravy provedete podle obvyklých zásad. Vhodným umístěním jednotlivých dílů také model dovážíte. Pokud budete muset model dovažovat olovem, dobře je zajistíte (zalepte) proti pohybu. Výchyly směrovky nastavte v rozsahu cca na 30 ° na každou stranu, výchyly výškovky postačí v rozmezí 8 až 10 °.

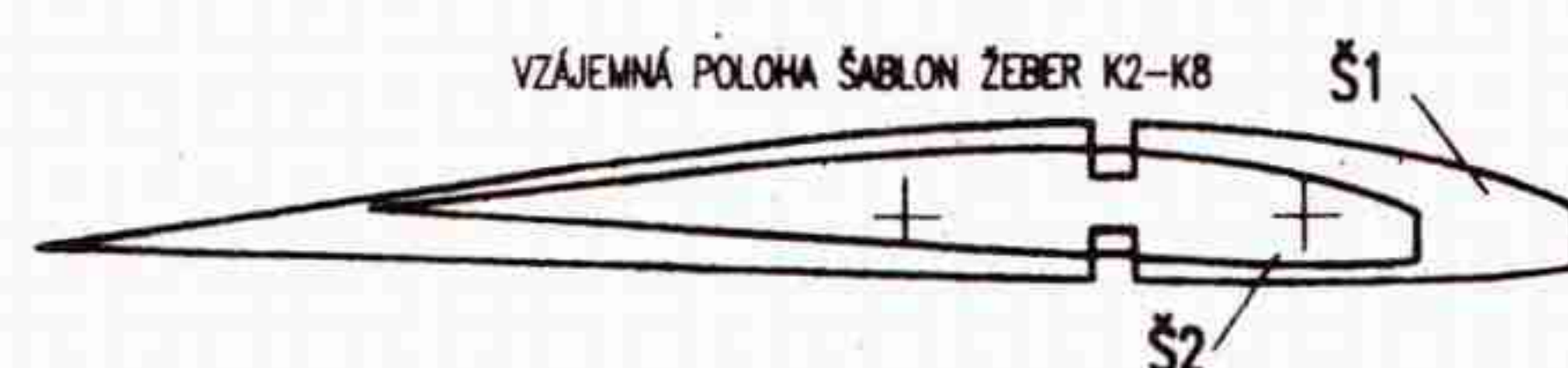
Zalétávání bude celkem bez problémů. Základní podmínkou je ovšem souměrný nezkroucený model, správná funkce všech prvků a dodržení polohy těžiště **T**. Při zaklouzávání modelu z ruky upravujte délku táhel tak, aby model letěl podle vašich představ a s nulovými výchyly trimrů. Jemněji vše doladíte až při startech pomocí vleku nebo gumicuku, či na svahu. Model se chová během vleku i v běžných letových režimech velmi dobře. Pilotáž je příjemná, bez záludností, obratnost dostatečná. Pokud nemáte dostatek zkušeností s RC modely je dobře přizvat k prvním letům zkušenějšího kolegu. Výkony modelu jsou závislé na kvalitě stavby, celkové hmotnosti, ale hlavně na umění pilota. Sakic vystřelený gumicukem (guma 5x5 mm x 10 m a 50 m silon) dosahuje v podvečer za klidného počasí běžné časy kolem dvou minut.

Antonín Souček
Konstrukce a výkres autor

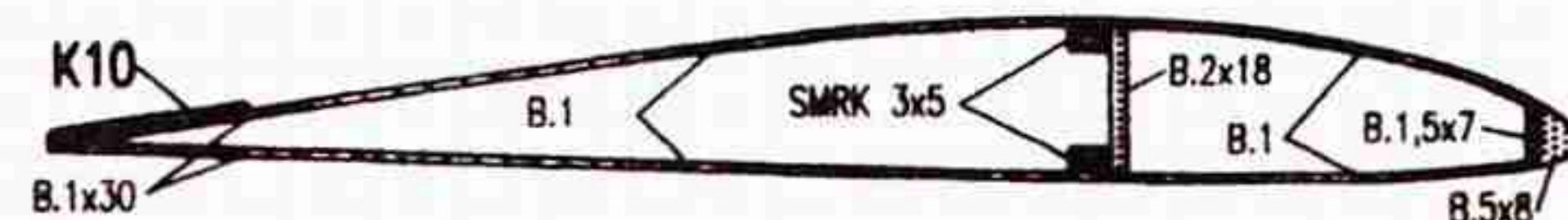




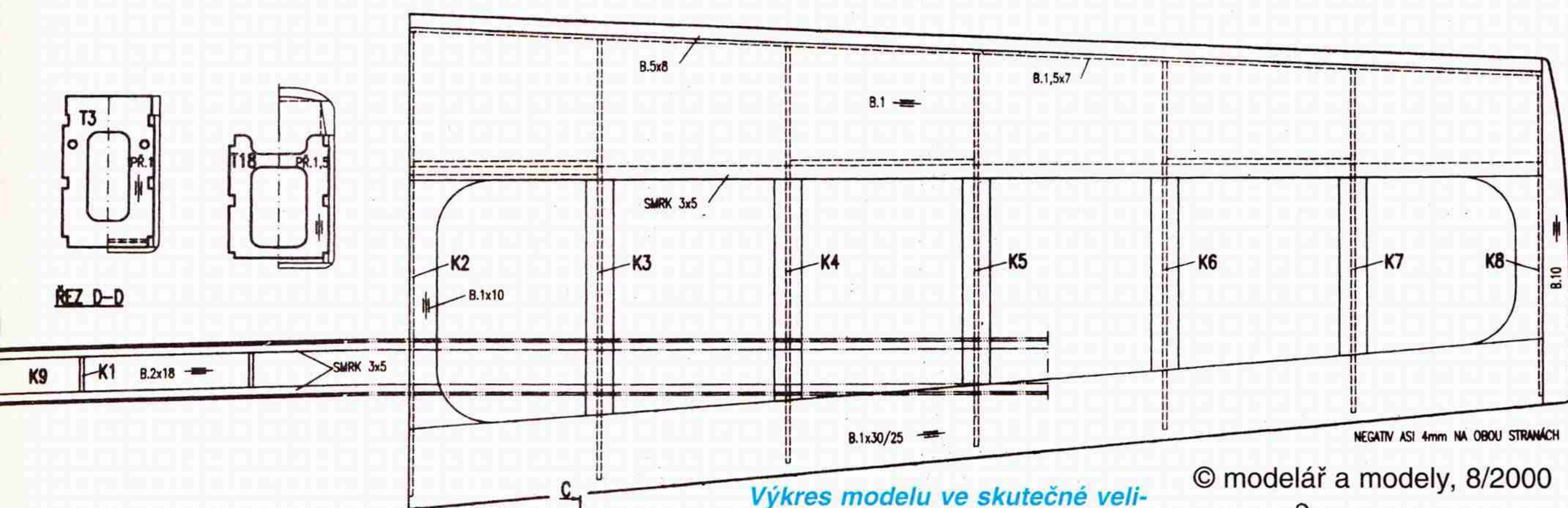
VZÁJEMNÁ POLOHA ŠABLON ŽEBER K2-K8



ŘEZ B-B

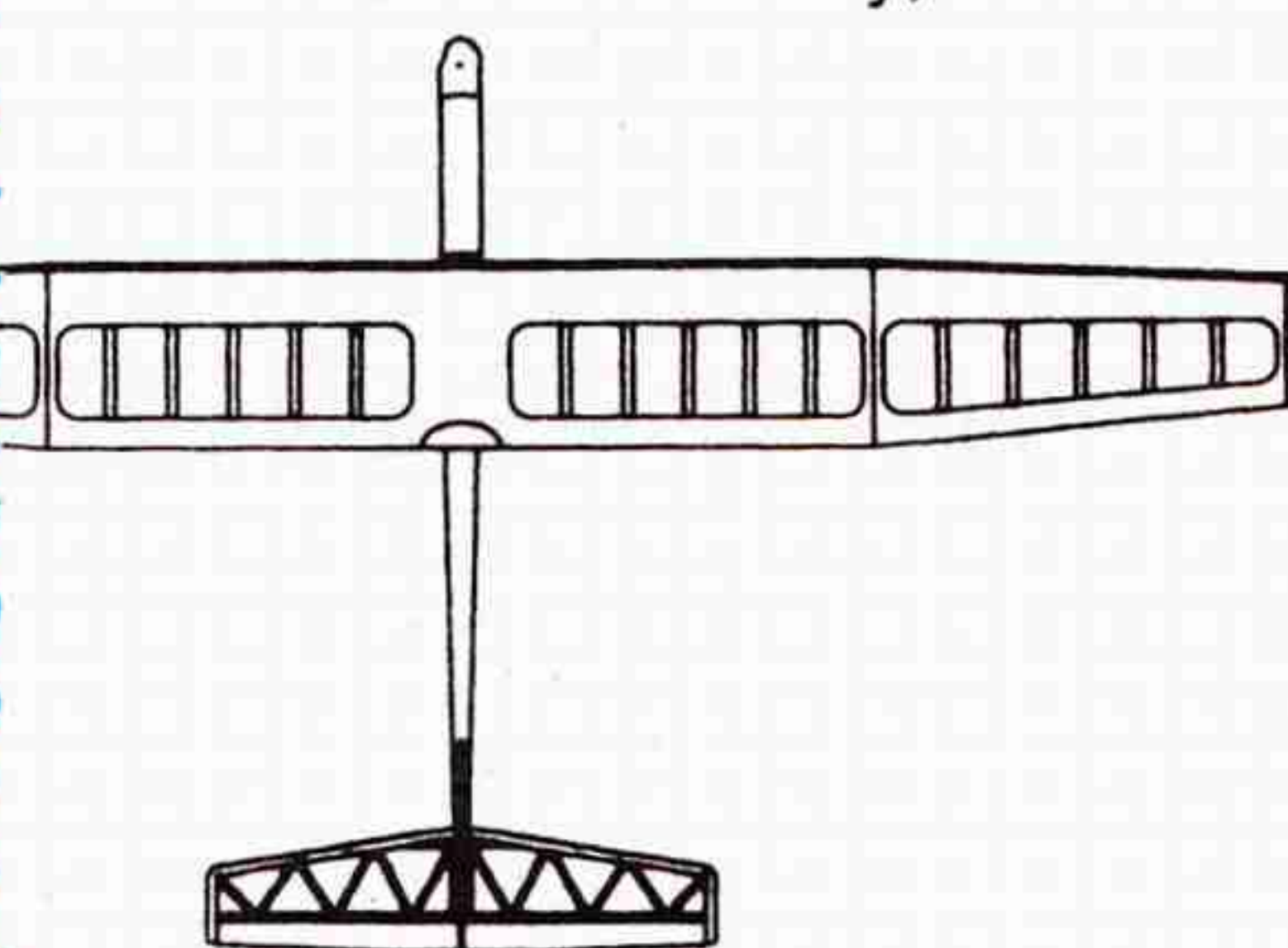


ŘEZ C-C



© modelář a modely, 8/2000

Výkres modelu ve skutečné velikosti (celkem dva listy formátu 60 x 80 cm) obdržíte, pokudžete-li čitelně vyplněnou poštovní poukázku typu C 90 Kč (cena na Slovensku podle aktuálního kurzu) na adresu redakce: Modelář a modely, Křižíkova 35, 186 00 Praha 8 (ve Slovenské republice na adresu: Grösslingova 62, 811 89 Bratislava). Do zprávy pro příjemce napište prosím čitelný název modelu (tj. Sakic, č. 8/2000) 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 redakci a výkres si (po jeho připravení) osobně vyzvednout.



MALÝ REKREAČNÍ RC VĚTROŇ PRO ZAČÁTEČNÍKY

SAKIC

ROZPĚTÍ: 1632mm
DĚLKA: 934mm

HMOTNOST: 460-540g
PROFIL: E 205

KONSTRUKCE: ANT.SOUČEK, CIHLÁŘSKÁ 10, 678 01 BLANSKO

KOTLÁŘI po 55 letech



Skupina účastníků akce Cesty nebeských jezdců. Vpravo s mustangem R. Černý, za „ocasem“ je ředitel Okresního muzea mgr. F. Povolný.

Skupina historie vojenského letectví, která působí při Okresním muzeu v Rakovníku, realizovala v rámci 55. výročí ukončení válečných operací 2. světové války v Evropě seriál rekonstrukcí historických událostí, kterých se v dubnu a v květnu 1945 účastnilo na území dnešního okresu Rakovník, spojenecké letectvo. Celý seriál se uskutečnil pod názvem Cesty nebeských jezdců.

Šlo především o rekonstrukce leteckých střetnutí mezi letouny luftwaffe a USAF, a dále o nálety na pozem-

ní cíle. Protože bitvy měly vždy téměř obdobný scénář, neboť i tehdy některá ze stran utrpěla větší či menší ztráty, zaměřím se pouze na dvě akce, které zaujaly největší počet diváků.

V prvním případě to byl nálet na německou kolonu, který se uskutečnil 16. dubna 1945 na karlovarské silnici poblíž obce Hořesedly. Po pětadesáti letech ve stejný den byl naší skupinou, za spolupráce s vojensko-historickou skupinou pana Masojídka z Děčína, rekonstruován. Druhou akcí byl nálet na rakovnické nádraží, ke kterému došlo 4. května 1945. Ten jsme rekonstruovali 4. 5. 2000 za spolupráce s Muzeem železničních vozidel Lužná u Rakovníka.

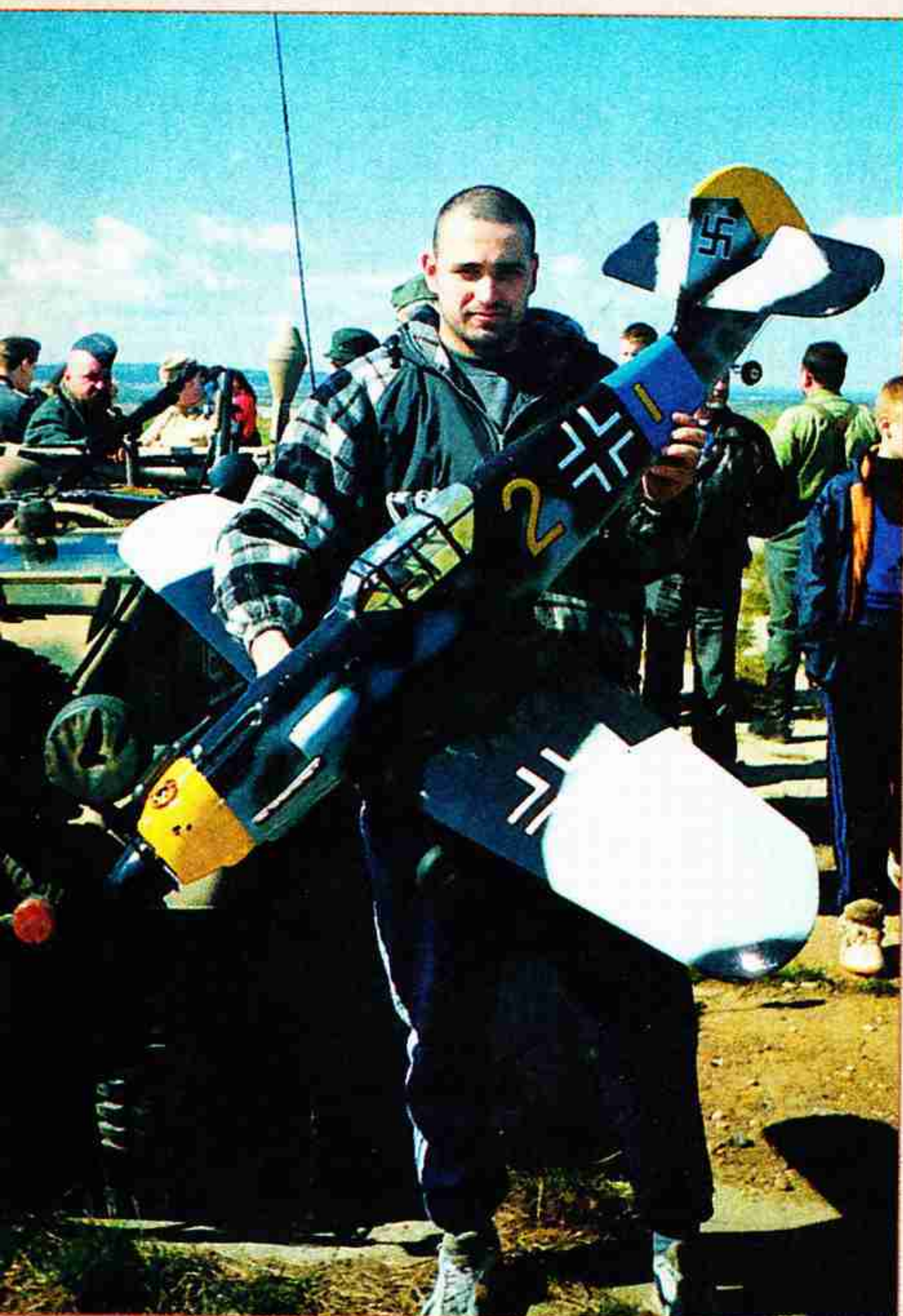
Při letošní akci v Hořesedlích si přišli na své i příznivci historické kolové techniky. „Německou“ kolonu tvořilo dvacet historických bojových vozidel, jejichž osádky byly do posledního detailu vystrojeny a vyzbrojeny přesně podle vzoru wehrmachtu. Při rekonstrukci pomáhala policie ČR, která v „historický čas“ 10.20 h „karlovarku“ uzavřela. Na silnici pak najela „německá“ jednotka tvořená sajdkárami, kübelwageny, vozidly KDF a dalšími. Její přesun byl v roce 1945 napaden třemi letadly. Dvěma P-51 Mustang (od 8. taktické letecké armády USAF) a P-47 D Thunderbolt (ten byl od „deváté“), letos jejich úlohu převzaly rádiem řízené makety. Po dvou náletech

Snímek na památku. Členové SHVL Rakovník, pracovníci ČD, muzea Železničních vozidel a Okresního muzea Rakovník společně se senátorem M. Müllerem, RC maketami a „párou“ 434.1100.



kolona zastavuje a osádky vozidel opě-
tují palbu, v blízkosti nálétávajících le-
tounů vybuchují šrapnely. Vzápětí však
„schytá“ své i německá jednotka, ne-
boť vybuchují bomby (pyrotechnika
nainstalovaná na zemi). Je to velké di-
vadlo pro přihlížející, kteří po jeho skon-
čení bouřlivě aplaudují. V Hořesedlích
jsme vzlétali ze zemědělského letiště
hned vedle silnice, v tom to měli mode-
lářští piloti, na rozdíl od jiných akcí seri-
álu, jednodušší. Jinde se startovalo
z vyložené nouzových nerovných ploch
se spoustou kamení.

Při nejatraktivnější akci 4. 5. byla
vzletová plocha pro modely dobrá - ná-
kladová rampa rakovnického nádraží
(ovšem letový prostor byl samá výško-
vá překážka). Na kolejích stál historický
vlak tažený parní lokomotivou řady
434.1. V 11.50 h se rozhoukala siréna
oznamující nálet, to do akce odstarto-



*Radim Hovorka se nechal zvěčnit i se
svým Me-109 před technikou „soukme-
novců“*

valy dva modelové mustangy. Nádraží
bylo ozvučeno, takže diváci mohli, díky
simulovanému hluku motorů, střelbě
a radiokorespondenci pilotů, vnímat
celou atmosféru daleko působivěji.

Mustangy - zde v úloze tzv. kotlářů -
se po vzletu řadí do náletové formace
a začíná hloubkový nálet. Jeden prolé-
tává těsně nad lokomotivou oblakem
dýmu z komína. Při dalším náletu začí-
ná vybuchovat nainstalovaná pyrotech-
nika a celý vlak se zahálí do kouře. Po
několika náletech dokonávají kotláři dí-
lo zkázy a ve formaci defilují nad rakov-
nickým nádražím za bouřlivého potles-
ku diváků. Ani letadla však nezůstala
bez újmy.



*Bohumil Sova neodolal, a nechal se se
svým americkým thunderboltem zatknout
„německou“ stráží*

Při přistání jsem „dlouhý“, a tak mu-
sím mustanga „přibít na nos“, přičemž
došlo k vylomení motorové přepážky.
Bohouš Sova, který pilotoval druhý mo-
del, přistál bez problémů. Oba se sho-
dujeme, že šlo o náš doposud nejsilněj-
ší pilotní zážitek. Byl to velmi zvláštní po-
cit řídit modely nad nádražím, historic-
kým vlakem i nad městem. Známi lidé,
které jsem po akci potkával, mi říkali, že
se dívali z oken domů. Na základě jejich
vyprávění jsem si udělal obrázek, kam
až jsme nad městem zalétávali. Na do-
statečně velkém letišti si modelář-pilot
dosaženou vzdálenost ani neuvědomí,
ale věřte, že v porovnání s rozlohou
města je to dost velký kus. Pokud jsme
měli při letu z něčeho obavy, tak to bylo
z toho, abychom netrefili některou
z nádražních lamp, a aby nedošlo k zá-
vadě modelu (např. k vysazení aparatury
či motoru). Obojí dopadlo dobře.
Myslím, že tento ojedinělý seriál s letec-
kými modely si právem zasloužil pozor-
nost médií, která byla po celou dobu
velmi intenzivní. Připraveno bylo 10 akcí
(viz program v Modeláři č. 4/2000), kte-

ré se odehrály např. v Lánech,
Sýkořicích, Kolečovicích atd. Na počest
statečnosti milostínských občanů, kteří
25. dubna 1945 zachránili před zajetím
letce 8. letecké armády USAF Williama
Hoelschera byla v Milostíně odhalena
pamětní deska.

Pocity našich členů z celé modelářské
akce jsou velmi pozitivní. Divácky atrak-
tivní je spojení maket s dobovou techni-
kou, tímto směrem chceme do budouc-
na orientovat naši činnost, nezřkáme se
ani účasti na leteckých a modelářských
dnech. Kouzlo věrohodnosti rádiem ří-
zených maket umožňuje provádět nejen
simulaci letecké bitvy, ale především ce-
lou bitevní scénu za využití skutečné do-
bové techniky. Vždyť tohoto efektu vyu-
žívají i filmaři.

V současné době připravujeme s ve-
dením Okresního muzea v Rakovníku
rozsáhlý projekt, který by měl v příštím
roce oslovit co možná nejširší diváckou
obec. Plánů do budoucna máme
spousty, pokud se alespoň část podaří
realizovat, můžete se těšit na ojedinělou
podívanou.

René Černý, SHVL Rakovník

Foto: autor



*Roman Plotnikov, člen SHVL Rakovník,
se svým věrným P-51 D Mustang u pa-
mětní desky v Milostíně*

KALENDÁŘ SOUTĚŽÍ

2000

LETADLA (7)

Volné modely (soutěže č. 26 až 289, resp. **231** až **244**):

- 231.** P30 - Vyškovská třicítka (INFO: Ing. Š. Ondák, Tyršova 42, 682 01 Vyškov, 0507/343818) **16. 9.**
- 232.** H, Louka u Star. Sedla (Z. Zoubek, Jiráskova 780, 357 35 Chodov) **17. 9.**
- 233.** A3, CO2, F1H, H (K. Švec, U hřbitova 66, 586 01 Jihlava, 066/732 05 90) **23. 9.**
- 234.** A3, F1G, F1H, H, P30 - Mikulášovické házedlo, let. Česká Lípa (L. Patřha, Mikulášovice 413, 407 79 Mikulášovice, 0413/394 206) **23. 9.**
- 235.** A3, F1H, H - Babí léto, Nové Město nad Metují (J. Voborník, Bohuslavice 131, 549 06 Bohuslavice, 0441/475071) **23. 9.**
- 236.** H, letiště Aeroklubu Kladno (Ing. Z. Vyskočil, K cihelně 232, 273 01 Kamenné Žehrovice) **24. 9.**
- 237.** A3, CO2, F1A, F1B, F1C, F1G, F1H, F1J, H, P30 - PI liga, 5. kolo, Sazená (M. Vydra, Molákova 574, 180 00 Praha 8, 02/683 39 96) **30. 9.**
- 238.** A3, F1A, F1H, H, P30 - Pohár DDM, let. Česká Lípa (pí. Janoušková, DDM Březiny 98, 405 01 Děčín 27, 0412/524 089) **30. 9.**
- 239.** A3, F1H - JM Pohár, Strážnice (P. Němec, Ratiškovice 1190, 696 02 Ratiškovice, 0628/367 793) **30. 9.**
- 240.** A3, F1H, Svitavy (M. Šterc, Kpt. Jaroše 1, 568 02 Svitavy, 0461/530810, 220 65) **30. 9.**
- 241.** F1A, F1G, F1H, H - Podzimní volné (V. Hadzinský, U penzionu 1774, 34701 Tachov, 0184/721 091) **30. 9.**
- 242.** F1G, F1H, F1J, F1K - Český pohár/1, Strážnice (J. Orel, Novoveská 170, 686 04 Kunovice, 06332/549973) **30. 9.**
- 243.** Český pohár/2 (viz č. 242) **30. 9.**
- 244.** H, P30 - Vyškovská liga, Vyškov (viz č. 231) **30. 9.**

RC větroně podle národních pravidel

(soutěže č. 430 až 529, resp. **501** až **521**):

- 501.** RCV2 - Memoriál J. Neumanna (INFO: J. Nečas, Dreuschuchova 24, 674 01 Třebíč) **2. 9.**

- 502.** RCV2 - Trnávka (F. Höfer, Přihlávky 281, 747 66 Dolní Lhota, tel.: 0653/922 810) **2. 9.**
- 503.** RCV2PM - Spořická PM (V. Vepřek, Nerudova 253, 431 01 Spořice, 0396/296 81) **2. 9.**
- 504.** RCV2 (E. Schwarz, Na Nivách 292, 783 91 Uničov, 0643/453 758) **3. 9.**
- 505.** RCV2 (P. Lederer, Manhardova 15, 796 01 Prostějov, 0508/268 62) **3. 9.**
- 506.** RCH - Chomutovská liga (S. Doležal, Arbesova 4745, 430 01 Chomutov, 0396/251 96 - z., 0396/651 87 - d.) **3. 9.**
- 507.** RCV2 - Mělnická termika (J. Zelenka, Ve vinicích 560, 276 01 Mělník, 0206/623 699) **9. 9.**
- 508.** RCV2 - Memoriál ing. J. Jílka, 7. ročník, Louka u Jenišova (K. Klingora, Krušnohorská 1079, 363 01 Ostrov nad Ohří, 0164/25 56) **9. 9.**
- 509.** RCV2 - Ostrava (M. Prašivka, Polní 913, 739 32 Vratimov, 069/673 3357) **9. 9.**
- 510.** RCV1 - letiště Kladno (V. Horák, K cihelně 432, 273 01 Kamenné Žehrovice) **10. 9.**
- 511.** RCV2 (S. Vespalec, Vítězná 195, 784 01 Litovel, 068/534 2723) **10. 9.**
- 512.** RCV2 - Rakovnické RCV2, memoriál V. Somola (J. Hoblík, Kuštova 277, 269 01 Rakovník, 0313/516 239) **16. 9.**
- 513.** RCV2PM (V. Pichlík, Drozdov 215, 267 61 Cerhovice, 0316/577889) **16. 9.**
- 514.** RCV2PM (V. Schejbal, bří Čapků 874, 500 03 Hradec Králové) **16. 9.**
- 515.** RCV2 (Ing. J. Velíšek, Petrov 452, 696 65 Petrov, 0631/335 589) **17. 9.**
- 516.** RCV2PM (viz č. 514) **17. 9.**
- 517.** RCV2 (L. Pírk, Křib 1812, 560 02 Česká Třebová) **23. 9.**
- 518.** RCV2 (V. Hadzinský, U penzionu 1774, 347 01 Tachov, 0184/721 091) **23. 9.**
- 519.** RCV2 - Trnávka (Ing. P. Laník, Fryčovice 261, 739 45 Fryčovice, 0658/668 269) **23. 9.**
- 520.** RCV2 - Trnávka (L. Kravčík, Mládí 6, 709 00 Ostrava 1, 069/629 22 25) **23. 9.**
- 521.** RCV2 (P. Lednický, Mladcova 250, 760 01 Zlín, 067/450 15) **24. 9.**

Ostatní modelářské akce (č. 568 až 640, resp. **626** až **634**):

- 626.** Hacker Ray Cup - Praha 5-Lipence (J. Janovský, Husinecká 8, 130 00 Praha 3, 02/627 91 64) **2. 9.**
- 627.** Pojizerská model. show - letiště Hoškovice (B. Rambousek, Na návsi 54, 295 01 Veselá, 0329/772 385) **2. 9.**
- 628.** Vícemotorový víkend - Nesvačily (V. Hadač, p.p. 48, 170 06 Praha 7) **2.- 3. 9.**
- 629.** Modelářský den - letiště Šumperk (S. Slezák, Zahradní 11, 787 01 Šumperk, 0649/250 605) **9. 9.**
- 630.** Lipenecký obr - Praha5-Lipence (T. Fiala, U Nár. galerie 477, 156 00 Zbraslav, 02/579 213 42) **9. 9.**
- 631.** Setkání obřích modelů - Nesvačily (K. Zika, kpt. Nálepky 1724, 256 01 Benešov) **16.- 17. 9.**
- 632.** Raptor Cup - Praha (R. Pospíšil, Verdunská 926, 251 01 Říčany, 0602 483 948) **23. 9.**
- 633.** Fun3D, seriál JR Diablotin, Nesvačily (viz č. 628) **30. 9.- 1. 10.**
- 634.** Všechny RC, konec sezony - Ostrava (P. Tkačík, Rovniny 122, 748 01 Hlučín, 069/974 27 38) **30. 9.**

(Pokračování v zářijovém č. 9/2000)



**MISTROVSTVÍ SVĚTA
VE VOLNÉM LETU
12. - 19. 8. 2000**

Mistrovství světa leteckých modelářů juniorů bude uspořádáno v termínu 12. až 19. srpna na letišti Všechny (cca 12 km od Sezimova Ústí). Mistrovství je vypsáno pro kategorie F1A, F1B a F1J, součástí bude také Světový pohár F1A, F1B, F1C, F1J (neděle 13. 8.). **MS** bude zahájeno v pondělí **14. 8.** a zakončeno v pátek **18. 8.** Letové dny jsou na programu 15. 8. (F1A), 16. 8. (F1B) a 17. 8. (F1J). V současné době jsou přihlášeni modeláři z Bosny a Hercegoviny, Francie, Izraele, Jugoslávie, Litvy, Maďarska, Německa, Polska, Rakouska, Ruska, Slovinska, Slovenska, Ukrajiny, USA a České republiky. INFO: Vladimír Kubeš, Budějovická 364, 391 02 Sezimovo Ústí II. (Tel.: 0361/742 521 - Ladislav Bednář, <http://www.minfo.cz>, ffjuniors2000)

Letecké muzeum v Bruselu

Nedaleko stanice metra Merode je v centru Bruselu park s rozlehlým palácem postaveným k 50. výročí nezávislosti Belgie v roce 1881 (Palais du Cinquantenaire). V pravém křídle paláce je umístěno vojenské muzeum (Musée de l'Armée), nejrozsáhlejší hala o rozměrech 160 x 60 m s výškou asi 40 m - je tak velká, že u stropu zavěšený dopravní letoun Caravelle nevypadá nijak mohutně - je věnována letecké expozici. Před časem jsem měl možnost obdivovat více než 70 zde právě vystavených typů. První podstatná informace zní, že vstup je zdarma. Trochu překvapující je polední pauza, ale tohoto času lze využít k návštěvě expozice automobilů v protějším křídle (vstupné asi 200 Bf) nebo k prohlídce rozsáhlých historických sbírek ve zbývající části paláce. Nejzajímavější informací zřejmě bude částečný přehled vystavených letounů.

Hned po vstupu do haly vás upoutá MiG-23B s různými druhy podvěšené výzbroje. Následují dobře známé typy MiG-15, MiG-21F, L-29, Jak-11 a Mi-24. V řadě pak dále pokračují letouny T-6 Harvard, T-33, Magister, DHC-3 Otter, A-26 Invader, Fairey Mosquito, Spitfire Mk. IX, Miles Magister, dvouplošníky SV-4 a Tiger Moth. Prostřední řadu tvoří proudové letouny RF-4C Phantom, J-35 Draken, Fiat G-91, F-86

Sabre atd. Okolo známé Dakoty C-47 projdete do zadní části haly k transportnímu letounu Fairchild Packet, který si můžete prohlédnout i uvnitř. Při návratu podél třetí řady minete typy Hunting Percival Pembroke, vrtulník Sikorski S-58, Airspeed Oxford, před trupu dopravního letounu Boeing 707, další Spitfire - tentokrát ve verzi Mk. XIV a opět „roury“ Gloster Meteor, Meteor NF 11, F-84, Hawker Hunter Mk. IV, apod.

Další letadla jsou umístěna na galerii po obvodu haly. Kromě jiných zde najdete skutečné „lahůdky“ z období 1. světové války - Sopwith Camel, Spad XIII, Sopwith 1 1/2, Fokker Dr. I, Caudron G III, Bristol Fighter, Royal Aircraft RE 8, hydroplán Schreck FBA, dále několik sportovních typů - mezi nimi i dvě verze „Nebeské blechy“: zvětšený typ EAC-3 Pouplume a HM.293 se zakrytou kabinou. Vešel se sem i dvumotorový Islander, vrtulník Alouette II, Dornier Do-27, Nord Pingouin, Piper Super Cub, Taylor Craft, Auster AOP Mk. VI a několik dalších typů. Sbírkou doplňují zavěšené kluzáky, motorové rogallo, exponáty týkající se vzduchoplavby, motory a rakety.

Letadla v mnoha případech nestojí těsně u sebe, takže si je můžete prohlédnout ze všech stran. Podrobnější studium exponátů zabere řadu hodin (možná i dní) a pěkně člo-

věka unaví. Pro takový případ je zde několik laviček, které tu a tam využívají také výtvarníci se skicákem v ruce, kteří si zakreslují tvary oblíbených strojů.

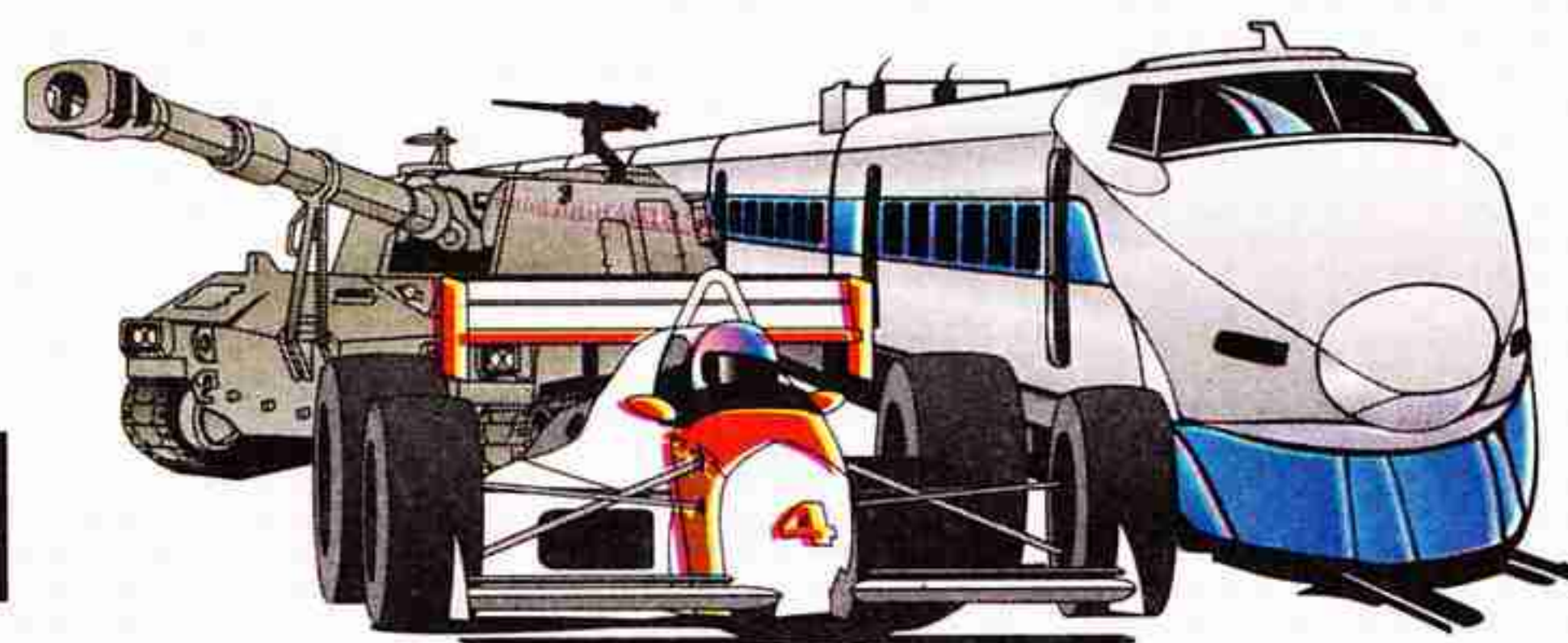
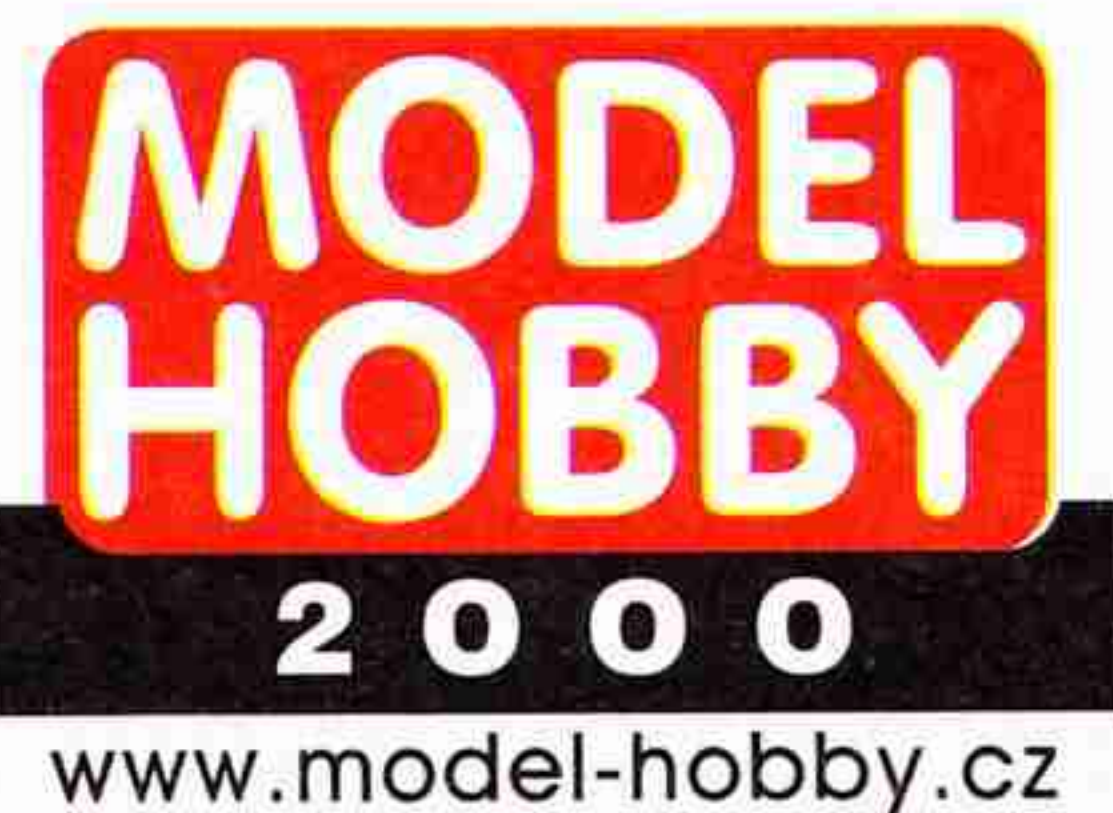
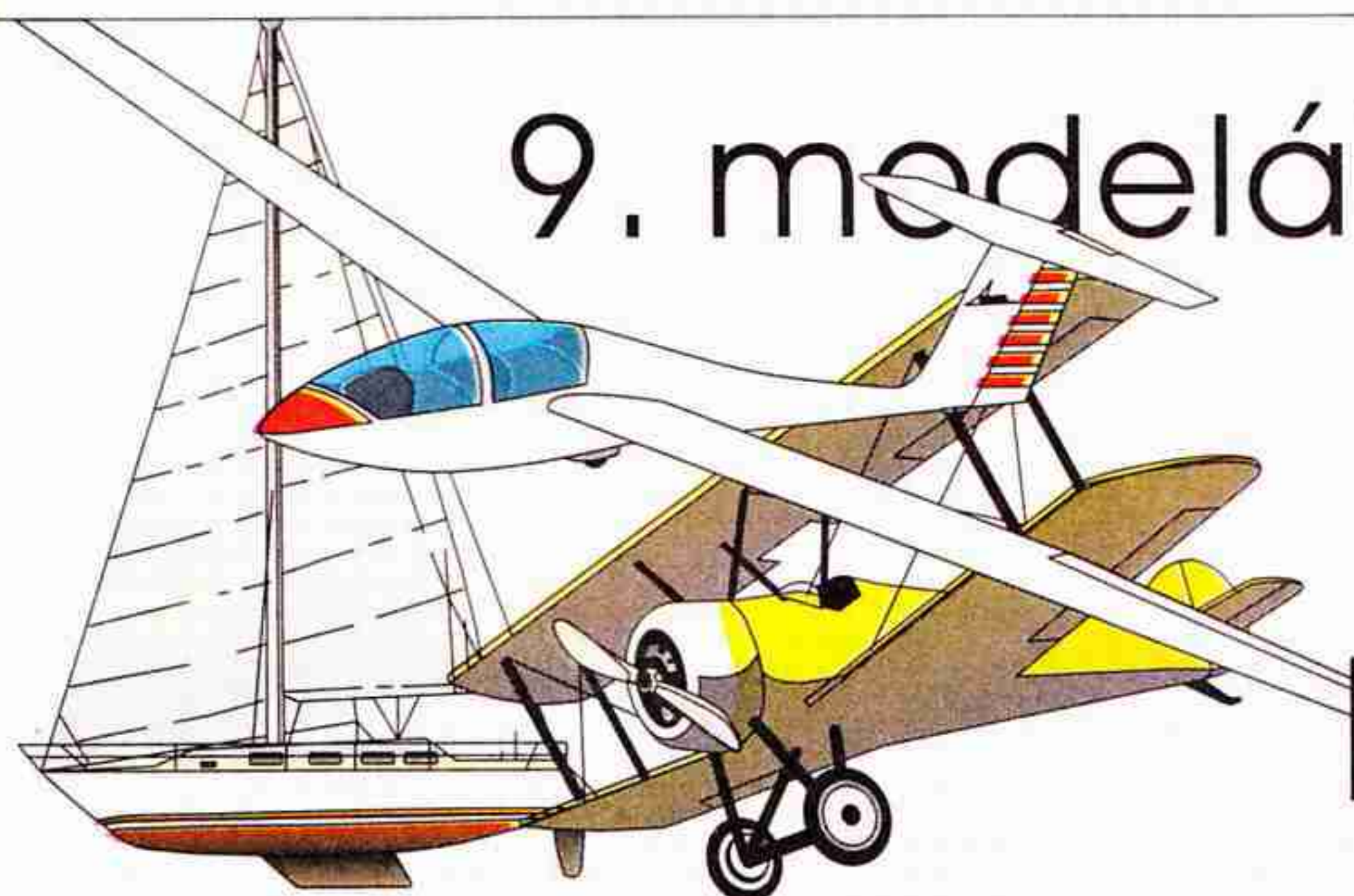
Na závěr mohu jen potvrdit, že prohlídka muzea zanechá velkolepý dojem - neměl by si ji nechat ujít žádný z návštěvníků Bruselu, jehož tep se zrychluje při pohledu na létající stroje ...

Ing. Jan Moravec

Foto: O Šafek



9. modelářský a hobby veletrh



12. - 15. 10. 2000, Praha, PVA Letňany

Otevřeno denně od 10.00 do 18.00 hod., v neděli 15. 10. do 16.00 hod. Výstava je prodejní.

Modely letadel aut a lodí, plastikové kity a vakuformy, modelová železnice, sběratelské modely, RC soupravy a příslušenství, poháněcí jednotky, napájecí zdroje a nabíječe, náradí, materiály, lepidla, barvy, praktická elektronika, elektronické stavebnice, simulátory, počítačové hry.

Doprovodný program:

Letové ukázky RC modelů letadel, mezinárodní halový mítink Slow Fly, pohárové soutěže RC modelů automobilů, mezinárodní mítink Fun 3D, bazén s modely lodí, kolejiště s modelovou železnici, ukázky stavby modelů, soutěže pro děti.

Doprava:

Od stanic metra Českomoravská a Vysočanská: veletržní autobusová linka 458 (zdarma) přímo na výstaviště, autobusy 210, 159, 233 na zastávku Dobratická, autobusy 158, 166, 195, 274 na zastávku Aero Letňany. Autem po tzv. průmyslovém polookruhu, který spojuje všechny hlavní příjezdové komunikace: D 8 (Teplice), D 11 (Poděbrady), D 1 Brno, D 5 (Plzeň), Mladoboleslavskou, Strakonickou, Karlovarskou a s odbočkou I Slánskou. Parkovací plocha je přímo u výstaviště. Vlakové a meziměstské autobusové spojení navazuje na městskou dopravu.

Pořadatel:

Dart s.r.o. - veletrhy a výstavy, Jeseniova 33, 130 00 Praha 3
tel. (02) 697 43 80, 697 56 27, fax (02) 697 56 27

e-mail: veletrh@model-hobby.cz
http://www.model-hobby.cz



Na raketodromu



Raketooplán připravený „k odpálení“. Na startovišti sportovní komisař ing. L. Souček a soutěžící T. Dlouhý

Soutěž na mladoboleslavském letišti však byla i tak velmi vydařená.

V sobotu 17. června v 8 hodin mistrovství slavnostně zahájil starosta Městského úřadu Mladá Boleslav Mgr. Jaroslav Polívka, Svaz modelářů ČR zastupoval jeho předseda Karel Koudelka. Sedmadvacet žáků (z toho tři žákyně, bylo zde také několik sourozeneckých dvojic) ze tří klubů, soutěžilo ve třech kategoriích. Naštěstí panující tropická vedra právě v tuto sobotu poněkud povolila, a tak počasí bylo téměř ideální. Všichni přítomní žáci startovali ve všech třech kategoriích. Dostat se však na stupně vítězů mezi dvaceti sedmi modeláři jistě nebylo jednoduché a vyžadovalo to již zkušené soutěžící. Tato podmínka byla splněna tím, že se účastníci na mistrovství do Mladé Boleslavi nominovali svými výkony v oblastních přeborech.

Ve všech kategoriích byla tři letová kola, součet všech výkonů stanovil po-

Model rakety těsně před startem



Také modeláři-žáci, kteří se věnují raketovému modelářství už mají mistrovství České republiky za sebou. Letos je hostila Mladá Boleslav, neboť uspořádáním mistrovství ČR, jehož vyhlášovatelem je MŠMT ČR a SMČR a garantem Institut dětí a mládeže MŠMT ČR, byl pověřen RMK Mladá Boleslav ve spolupráci s RMK Hradec Králové.

Šampionát byl proti původnímu programu zkrácen, protože i zde se nedostávají tolik potřebné finance. To poněkud ovlivnilo i účast soutěžících. Dát peníze na obdobné akce pro dospívající mládež by jistě bylo vhodnější, než dodatečně organizovat záchranné akce pro začínající narkomany, ale modeláři sami to mohou jenom těžko ovlivnit.

S touto raketa soutěžil v kategorii S3A Martin Dlouhý z RMK Mladá Boleslav. V modelu o délce 350 mm je použit motor Rapier s dobou hoření 5 s.



Komu se nejlépe dařilo, ať již jde o jednotlivce či kluby, vám napoví stručné výsledky.

-pl-

Foto: V. Stejskal
a RMK Mladá Boleslav

Modely pro kategorii S4A sourozenců Štěpána, Tomáše a Martina Dlouhého. Raketoplány s rozpětím 330 mm, délkou 480 mm a osazené „4sekundovým“ motorem Rapier, jsou věrnými kopiemi modelu, který použil Fr. Krejbich při ME v Bulharsku.

řadí na jednotlivých místech. V kategorii **S3A** (tzv. padák) se soutěžilo v době trvání letu (resp. návratu na zem) po výmetu návratového zařízení rakety, v tomto případě padáku. Nejlépe si vedl Martin Pavka z RMK Krupka, jemuž však dobře konkurovala Šárka Chárová ze stejného klubu a Martin Honig z RMK Liberec. V kategorii **S4A** (raketoplán) vynese raketový motor model do výšky a pak se měří doba potřebná k jeho návratu zpět na zem. Čím delší je tento čas, tím lépe je model hodnocen. Zde vyměnila Šárka Chárová stu-

peň číslo 2 za ten s č. 1, když zvítězila před Martinem Dlouhým z RMK Mladá Boleslav a Ondřejem Soldátem z Liberce. V **S6A** (tzv. streamer - obdoba padáku, ale jde o brzdicí papírový proužek) se nejvíce dařilo raketýrům z Krupky, kteří obsadili všechna tři první místa v pořadí Martin Pavka, Viktor Budjač a Rudolf Hauner.

Vyjmenovat by si jistě zasloužili i další mladí modeláři, ale to už je úděl soutěží, že nemohou vyhrát všichni. Letos byly odměnou těm nejlepším poháry, diplomy a věcné ceny. Na regulérnost mistrovství dohlížel početný organizační štáb. Ředitel soutěže Mgr. Karel Hochman, vedoucí org. štábu František Krejbich, sportovní komisaři ing. Evžen Souček (jinak též předseda KRaM ČR při SMČR) a ing. Jiří Jecelín.

Výsledky (zestručněno):

| S3A (27 účastníků) | (součet v s) | |
|---------------------------|--------------|-----|
| 1. Martin Pavka | Krupka | 528 |
| 2. Šárka Chárová | Krupka | 492 |
| 3. Martin Honig | Liberec | 471 |
| 4. Martin Broný | Krupka | 467 |
| 5. Marek Pavka | Krupka | 465 |
| 6. Ondřej Gilar | Ml. Bolesl. | 460 |

S4A (27)

| | | |
|------------------|-------------|-----|
| 1. Šárka Chárová | Krupka | 228 |
| 2. Martin Dlouhý | Ml. Bolesl. | 198 |
| 3. Ondřej Soldát | Liberec | 182 |
| 4. Tomáš Dlouhý | Ml. Bolesl. | 180 |
| 5. Ondřej Gilar | Ml. Bolesl. | 176 |
| 6. Martin Pavka | Krupka | 164 |

S6A (27)

| | | |
|------------------|-------------|-----|
| 1. Martin Pavka | Krupka | 206 |
| 2. Viktor Budjač | Krupka | 202 |
| 3. Rudolf Hauner | Krupka | 195 |
| 4. Milan Hynek | Liberec | 194 |
| 5. Martin Dlouhý | Ml. Bolesl. | 175 |
| - Bohumil Krejčí | Krupka | 175 |

MODELL & HOBBY 2000 - Lipsko



V termínu 6. až 8. října 2000 se již popáté otevrou brány lipského veletrhu, který je zaměřen na využití volného času všemi možnými způsoby. Ve třech halách (cca 50 000 m²) představí přes 300 vystavovatelů své nejlepší výrobky a novinky určené pro modelářství, různá hobby a využití volného času.

Ředitelka veletrhu paní Annette Schmeier nás informovala, že je smluvně zajištěna účast známých modelářských firem jako např. Aeronaut, Faller, Fleischmann, Fulgurex, Graupner, Gützold, LGB, Märklin, Noch, Piko, Regner, Revell, Roco, TT Tillig, Vario-Helicopter, Wedico a dalších. Nosným programem výstavy budou funkční modely letadel, lodí, aut, raket a železnic. Tradičně rozsáhlou expozici bude mít Německý modelářský svaz, prezentující špičkové modely svých členů. Velikost výstavního areálu umožňuje předvádění

rádiem řízených modelů lodí v obřím bazénu, RC vozidel a zemních strojů při provádění těžby, pro závody RC aut jsou připraveny dokonalé okruhy pro silniční i terénní závody. Na své si přijdou i zájemci o pouštění draků, které budou předváděny v rozměrném vstupním areálu. Dlouholetou tradici má v Sasku železniční modelářství, i této modelářské oblasti bude vyhrazen velký prostor. Prezentovány budou potřeby pro malování, grafiku, stavbu létajících draků a výtvarnou tvorbu. V nabídce nebudou chybět potřeby pro kutily a ruční práce všeho druhu. Souběžně pořádaná akce „Lipské slavnosti her“ představí všem zájemcům o využití volného času, pestrou nabídku her a dalších aktivit.

K vrcholům veletrhu budou jistě patřit mezinárodní závody RC automobilů, stejně jako předvádění RC letadel a vrtulníků. V rámci spolupráce s Českou republikou představí Klub železničních modelářů Trutnov, oslavující letos 30 let svého trvání, kolejiště ve velikosti TT na ploše přes 20 m². Prezentovány budou

ručně vyrobené modely výseků kolejišť, nádražních budov i modely vozidel ČSD a ČD. Kolejiště budou vystavovat také německých kluby a jejich partneři z Dánska, Polska a Rakouska.

Součástí příprav je i tradiční soutěž pro zájemce o návštěvu Modell & Hobby s firmou Consulto. Deset výherců získá poukázku na jednodenní zájezd (včetně vstupenek) pro 2 osoby. Ostatní, kteří nevyhrají, se budou moci zúčastnit zájezdu za režijní cenu. Podmínky soutěže a další podrobnosti budou zveřejněny v časopisu Modelář a modely č. 9/2000. A důležitá informace nakonec. Veletrh je prodejní a ceny nabízeného zboží jsou ve velké většině přijatelné i v přepočtu na koruny.

Navštívil jsem minulé ročníky a mohu návštěvu doporučit všem, kteří se podobnou problematikou zabývají - chlapcům i dívkám, dětem i dospělým, pedagogům i pracovníkům s mládeží. Každý najde něco pro využití volného času. Tak tedy na shledanou v Lipsku.

V. Stejskal



Žáci na vodě

16. - 18. 6. 2000



Ředitel soutěže PaedDr. Radúz Plchota zahájuje mistrovství ČR 2000 lodních modelářů-žáků lodním zvonem



Novinka letošního mistrovství žáků - maketa třídy F4-B přistává v rozměrově předepsaném doku

Jak jste byli v Modeláři č. 5/2000 informováni, „vrátilo“ se mistrovství ČR lodních modelářů-žáků po pěti letech opět do Duchcova, krásného města na severu Čech. Pro zájemce, kteří se nemohli, ať už jako soutěžící či diváci, vrcholné soutěže žáků zúčastnit, jsem připravil tuto reportáž.

Již po příjezdu účastníků bylo zřejmé, že vše je připraveno s důkladností, která je spojena se jménem Václava Vrby, předsedy zdejšího KLM „Royal Dux“. Tratě byly vytýčeny čtyři, jedna pro třídu F4-A, společná pro F4-B a FSR-Eco, dvě rovné pak pro modely tříd EX-Ž a EX-500. Program letošního šampionátu, na který bylo přihlášeno celkem 143 modelů ze sedmi oblastí, obhatily také nově vypsane třídy.

Ani mezi lodními modeláři nejsou dívky bez šancí, což potvrdily i sestry Darvašovy svými výkony. Monika získala 2. místo za FSR-Eco, Soňa 3. místa ve stejné třídě a v F4-A, obě ještě (společně s Jiřím Škábou) 2. místo za týmový závod třídy FSR-Eco team.

V pátek po nezbytné prezentaci se všichni přesunuli k startovišti na rybníku Barbora, kde v 18.30 h. začaly první rozjížděky FSR Eco Standard. Čtrnáct startujících svedlo, ovšem v rámci pravidel, mezi sebou tvrdé souboje. Do čela se dostal náchodský Lukáš Linhart pěkným výkonem 25 kol, následován žáky Janem Sršněm a Soňou Darvašovou z Dvora Králové nad Labem. Po ukončení jízdy se vedoucí výprav a rozhodčí odebrali do prostorů jídelny, kde začala rozprava a bodování maket. Složení bodovací komise bylo velmi kvalitní, a tak s přidělenými body byli spokojeni všichni.

Rozprava vedoucích se však točí již několik let kolem stejného tématu. Kde konat další mistrovství a jak sehnat peníze na pořádání. Od MŠMT ČR dostávají pořadatelé rok od roku méně, a od příštího roku údajně už nic. Je na příslušných státních orgánech a úřednících aby zvážili, zdali je lépe podchytit mládež v raném věku a naučit ji spoustě užitečných věcí, nebo ročně vydávat milionové částky na injekční stříkačky a různé protidrogové programy. Nicméně pořadatel mistrovství 2001 by měl být z Moravy, tak se už těšíme. Duchcovští po-





Ve třídě maket F4-B zvítězil s přístavním remorkérem Elbehafen Tomáš Urbanský z KLM Bílina

řadatelé jistě všechny mile překvapili, když tradiční zahajovací průvod účastníků za doprovodu kapely obohatily svým vystoupením mažoretky. Také účast starosty města ing. Jiřího Němce a ředitele Okresního školského úřadu v Teplicích dr. Radúze Plchoty (jinak čestného ředitele M ČR) při sobotním zahájení, dodala mistrovství na vážnosti. Vedení Svazu modelářů ČR bylo zastoupeno svým předsedou Karlem Koudelkou a předsedou celorepublikového klubu KLoM ČR ing. Zdeňkem Hanzlíkem.

Po slavnostním zahájení pokračovala soutěž FSR-Eco druhými jízdami. Vedení si udržel Lukáš Linhart, následován Soňou Darvašovou a Jiřím Maškem. Velkou konkurenci měli i v Ludvíku Kostelanském z Kuželova. Soutěžit se začalo také v ostatních třídách. EX-500 je zatím nejrozšířenější žákovskou třídou na všech soutěžích, 62 startujících v Duchcově potvrdilo její význam a velké zázemí. Napínavosti bojů neubírá ani to, že se v závěru rozjíždělo pět závodníků se třemi najetými „stovkami“, právě naopak. Rozjížděly i celou soutěž vyhrál Jan Ryšánek z Pardubic před Petrou Gregorovou z Třeště a Petrou Štauberovou z Českých Budějovic.

Soutěž v EX-Ž (13 soutěžících) poněkud zklamala Martinu Ponikelskou, loňskou mistryni, která získala až 8. místo. Převahu zde měli modeláři z Jihomoravské oblasti. Vyhrál Ladislav Mrkva před Ludvíkem Kostelanským (oba z Kuželova) a Jakubem Valentou z Pardubic.

První novinkou letošního mistrovství byla třída F4-A (makety skutečných lodí, hodnotí se pouze jízdní zkouška), kterou obsadilo 36 soutěžících. Bylo však znát, kdo už tento plavební kurz někdy absolvoval. Stejněho bodového zisku 100 a 98 bodů, dosáhli jen tři modeláři - Tomáš Urbanský, Jakub Valenta a Soňa Darvašová, ta však měla horší poslední jízdu a skončila na třetím místě. Nicméně, i tak je první medaile z mistrovství republiky pro ni velký úspěch. Nakonec díky vítězství v rozjíždě vyhrál Tomáš Urbanský z Bíliny před Jakubem Valentou z Pardubic.

S maketou torpédového člunu Brave Swordsman soutěžila v F4-B Monika Darvašová

Od půl jedenácté byla na pořadu další novinka, třída FSR-Eco team. Zde startují v jednom týmu dva až tři modeláři, do modelu mohou použít maximálně tři sady baterií. Jezdí se na stejné trati jako ve FSR-Eco, avšak v délce 15 minut (svázet modely je povoleno). Ke startu se přihlásilo pět týmů bez rozdílu klubů či oblastí. První premiérová rozjížděka - pod dohledem rozhodčího ing. Vratislava Švorčíka - dopadla na výbornou. Domnívám se, že týmy předvedly přihlížejícím, kteří se kolem břehu Barbory sešli, pěkné závody. První rozjížděku vyhrál tým ve složení Linhart, Macháň, Mašek pěkným výkonem 58 kol. Druhý se umístil (52. kol) tým sester Darvašových a J. Škáby, třetí skončil tým Kostelanský, Bittner, Gregor s výkonem 35 kol.

Také soutěž třídy F4-B byla další novinkou. Makety přihlásilo do soutěže 18 žáků. Po pátečním „statickém“ bodování provedení modelů nebyl mezi předními soutěžícími příliš velký bodový rozdíl. O všem měly rozhodnout jízdy na vodě. Nejlepším se opět ukázal Tomáš Urbanský, který k nejvyššímu zisku bodů 97,33 za provedení své makety remorkéru Elbehafen přidal ještě 100 a 98 bodů za jízdy, a stal se tak podruhé žákovským mistrem ČR - všechny by jistě zajímalo jak trénuje. Druhou pozici

vybojoval Miroslav Havel s hlídkovým člunem Thoaban a třetí Marek Alloush, oba z KLM Duchcov.

V podvečer byly na programu třetí jízdy FSR-Eco kde svoji pozici upevnil Lukáš Linhart. Na druhém místě skončila Monika Darvašová. Ta sice byla po dvou rozjížděkách na místě šestém, ale krásnou jízdou a ziskem 25 kol odsunula svoji sestru Soňu na třetí místo. V této třídě převládali soutěžící z východních Čech, kde je početná základna v Náchodě a ve Dvoře Královém. Potvrdilo to i pořadí, když se mezi prvními sedmi umístilo pět žáků z této oblasti. To se projevilo také v druhé rozjížděce FSR-Eco team. Dosud vedoucí tým Linhart, Macháň, Mašek potvrdil výkonem 59 kol svoji pozici. Nic se nezměnilo ani na dalších místech.

V sobotu večer pozval duchcovský starosta ing. Němec všechny rozhodčí a vedoucí výprav do historických prostor zámku, kde každému osobně poděkoval a předal pamětní list. Mohu prohlásit, že ve mně zanechalo hluboký zážitek to, že si zde práce modelářů tak cení (záleží ovšem také na přístupu modelářů k těmto orgánům).

Na nedělní dopoledne zbyly pouze dva body programu. Především třetí rozjížděka FSR-Eco team, která jenom potvrdila již vytvořené pořadí - 1. L. Linhart (Náchod), P. Macháň (Náchod), J. Mašek (Plzeň); 2. M. Darvašová, S. Darvašová, J. Škába; 3. L. Kostelanský, J. Bittner, T. Gregor, a následně závěrečné vyhlášení výsledků (dokonce o hodinu dříve proti předpokladu). Pak už se mohlo začít balit. Velkou radost měla naše východočeská výprava, která z 18 možných medailových míst jich obsadila 9.

Závěrem chci jenom konstatovat, že mistrovství proběhlo v úplné pohodě, bylo výborně připravené a zorganizované místním KLoM pod vedením již zmíněného Václava Vrby, za to zaslouží všichni alespoň poděkování.

**Za účastníky Josef Darvaš
vedoucí VČ oblasti**

Foto: autor



I. MISTROVSTVÍ EVROPY NAVIGA - NS



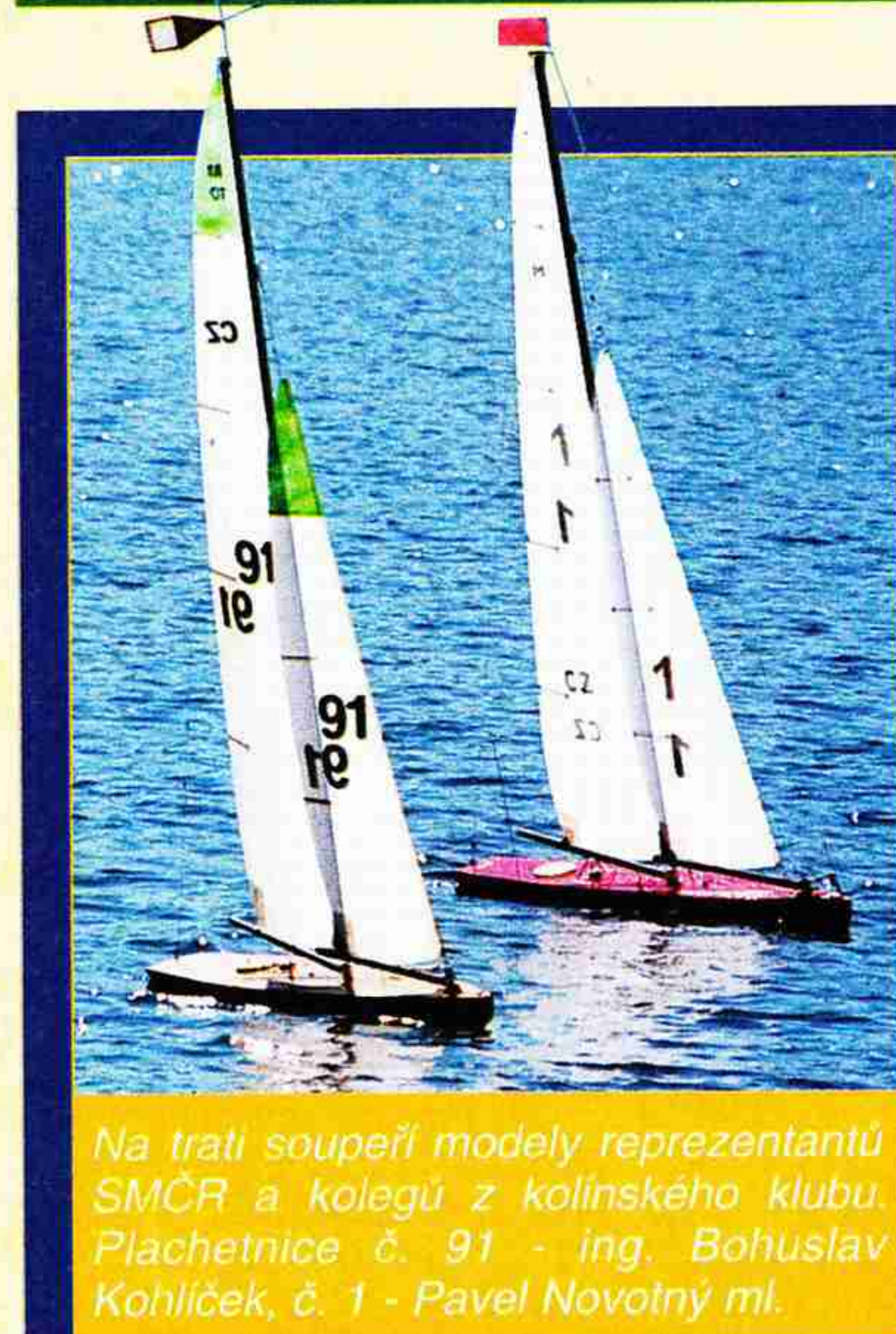
První, dá se říci přímo historické, mistrovství Evropy pro lodní modely skupiny NS, bude pořádáno v České republice. Uspořádáním byly pověřeny Kluby lodních modelářů ADMIRAL Jablonec nad Nisou a FREGATA Bakov nad Jizerou, na organizaci se ovšem budou podílet i další lodně-modelářské kluby sdružené ve Svazu modelářů ČR.

Šampionátu, který bude probíhat v termínu **25. až 30. 8. 2000** v rekreačním areálu v **Bakově nad Jizerou**, se zúčastní modeláři z dvanácti zemí Evropy, kteří by měli prezentovat cca 220 modelů. Ve skupině NS (Naviga scale) spolu soupeří modeláři s loděmi, které představují repliky skutečných lodí ve zmenšené velikosti. Na rozdíl od tzv. stolních modelů však jde o rádiem řízené modely, které jsou schopné plavby. Lodě NS se dále rozdělují podle ka-

tegorií a tříd. Např. ve třídě F2-A startují modely do celkové délky 900 mm, hodnoceno je nejen jejich provedení, ale i slalomový kurz na vodě. V kategorii DS musí „parníky“ pohánět funkční parní stroje, v F7 jsou předváděny předepsané funkce modelu podle předem předloženého scénáře. Celkem se bude soutěžit ve 20 třídách.

Kdo chce vidět slavnostní zahájení, musí se k „vlajkoslávě“ na břehu vodní nádrže areálu v Bakově dostavit v pátek 25. srpna v 10 hodin. První soutěžní jízdy začnou v pátek odpoledne a pokračovat budou každý den až do úterý 29. srpna, kdy by mělo proběhnout i slavnostní vyhlášení výsledků. *Další informace: Ing. Z. Tomášek, Střelecká 3, 466 01 Jablonec nad Nisou (tel.: 0428/711 967 - večer, 0436/57 201 - dopoledne).*

-re-



VI. Euroregion Nisa

V rámci projektu Jablonec nad Nisou 2000 uspořádal místní Klub lodních modelářů Admiral ve dnech 13. až 14. května na jablonecké přehradě jeden ze závodů seriálu mistrovství ČR. V soutěži nazvané Euroregion Nisa závodili modeláři, pod dohledem hl. rozhodčího Jiřího Richtera, s loděmi kategorie F5, což jsou rádiem řízené modely plachetnic. Letošní soutěže se zúčastnili modeláři ze čtyř klubů. Soutěže jednotlivých tříd se jely na stanovený čas, přičemž trať vymezovaly dvě startovní a tři soutěžní bóje. Nejobsazenější třídou byla F5-M, kde se prezentovalo 12 modelářů včetně dvou slovenských. A jak vše dopadlo?

Výsledky: F5-M (plachetnice „Marblhead“) - 1. ing. Martin Kohlíček (KLM Kolín), 2. Martin Vaňo (Tatran Bratislava), 3. ing. Bohuslav Kohlíček (KLM Kolín). **F5-10** (plachetnice „Tenreater“) - 1. ing. Martin Kohlíček, 2. Pavel Novotný ml., 3. ing. Bohuslav Kohlíček (všichni KLM Kolín). **F5-E** (modely s délkou trupu 1 m) - 1. Jaroslav Krouman (KLM Kolín), 2. ing. Bohuslav Kohlíček (KLM Kolín), 3. ing. Josef Stejskal (KLM Jablonec).

Ing. Z. Tomášek
Foto: P. Patočka

V Bielsku-Biale (Polsko), v prostorách Centra kultury a hudby, byla uspořádána - u našich severních sousedů velmi oblíbená - celostátní soutěžní výstava modelů z papíru.

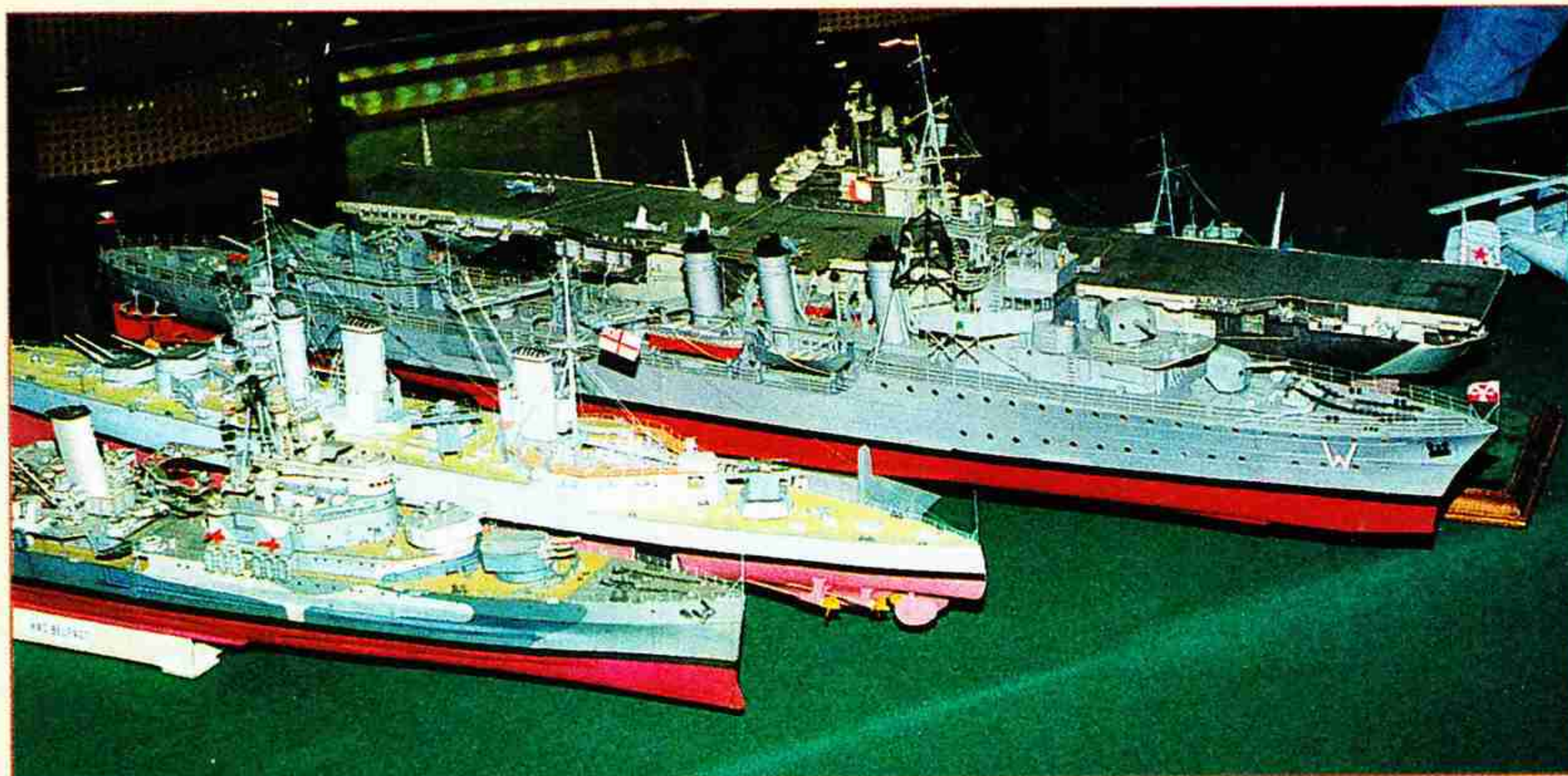
V desíti třídách, např. vrtulová letadla jednomotorová, vícemotorová, proudová, lodě do 75 cm a nad 75 cm, stavby, atd., bylo prezentováno 385 modelů. Z tohoto počtu jich 142 zhotovili žáci, 151 junioři a 92 senioři. Nejpočetněji byly zastoupeny stavby (79 modelů), vrtulové jednomotoráky (57) a pásová vozidla (55). I v takové soutěži může dojít k diskvalifikaci, postihlo to 8 modelů, protože pravidla předepisují pouze modely postavené z originálu „vystřihovánky“.

Zastoupení zde byli i naši modeláři, kteří prezentovali 14 papíráků. Zisk

dvou třetích míst jistě není špatnou vizitkou jejich dovednosti. Michal Rafek z Prahy zabodoval v kategorii kolových vozidel s modelem Ford Escort, mezi

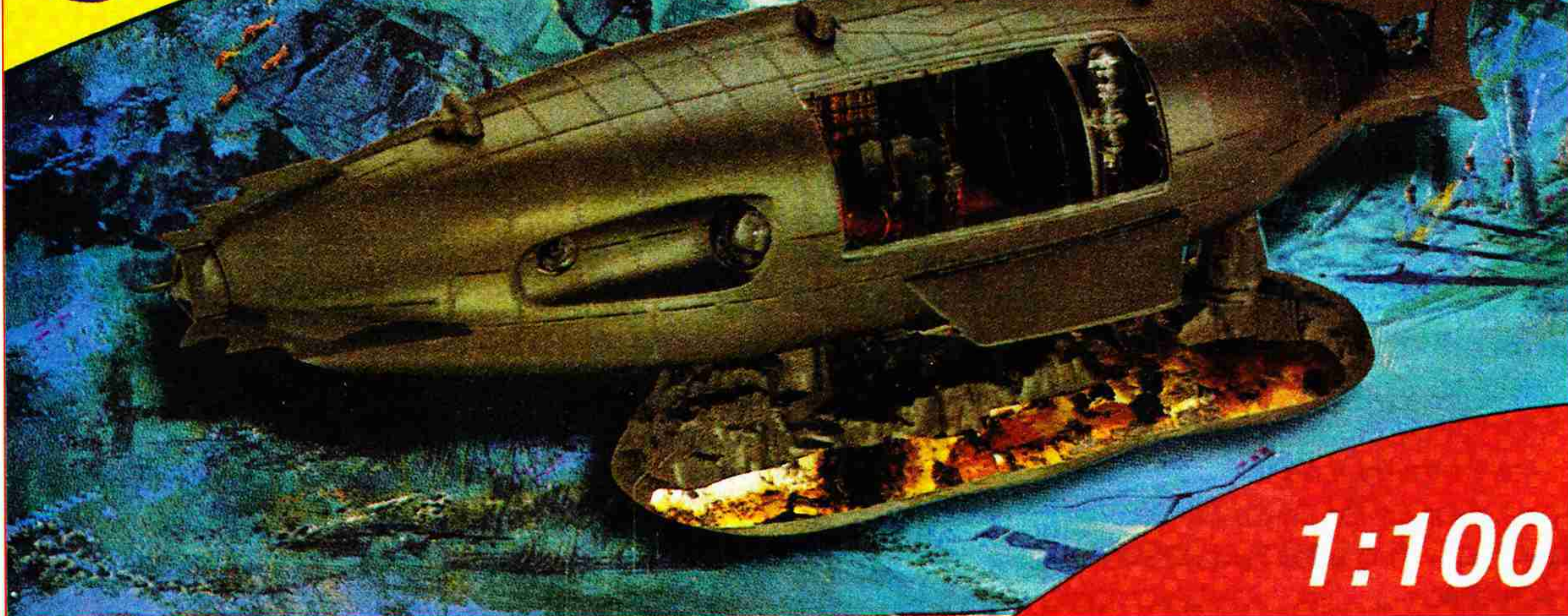
pásovými vozidly se líbil Sd.Kfz 251 Jiřího Velocha z Prostějova. Na ilustračním snímku je část lodní flotily z papíru.

ZSZ



Nemův Nautilus

Revell
easy kit



1:100

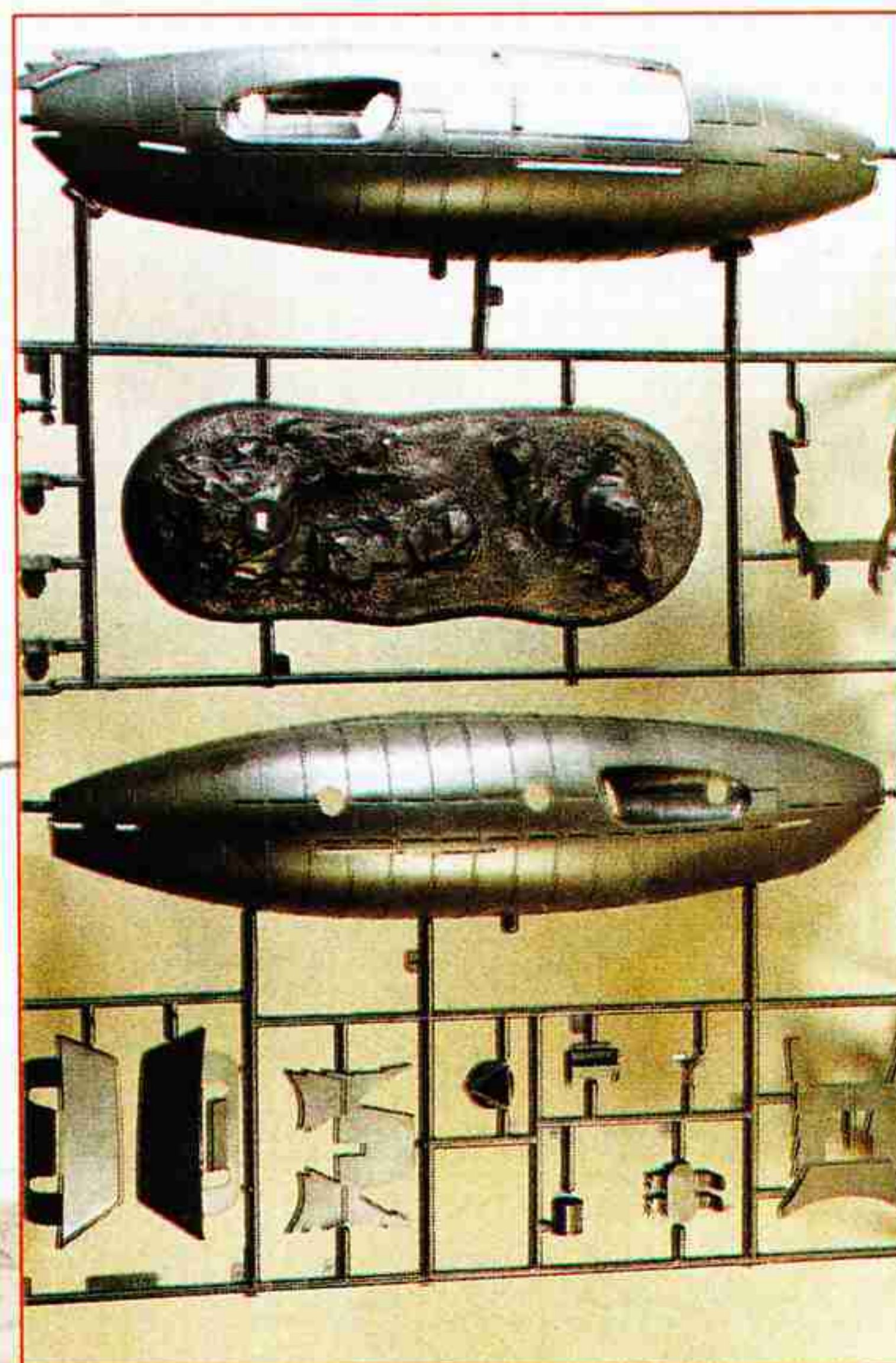
Jeden z nejznámějších výrobců plastikových modelů, firma Revell, produkuje vedle běžného sortimentu stavebnic letadel, aut, lodí a jiné techniky i modely patřící do kategorie sci-fi, tedy fiktivní, jejichž předlohy existovaly jen na rýsovacích prknech konstruktérů nebo na stránkách vědecko-fantastických knih. Mezi ně patří i model

snad nejznámější ponorky světa - podmořského člunu Nautilus kapitána Nema z populární Verneovky Dvacet tisíc mil pod mořem.

Model patří do kategorie Easy Kit, což značí, že je určen pro úplné začátečníky ve věku od osmi let. Jde o klasickou plastikovou stavebnici, která se ovšem nelepí, ale sestavuje pomocí kolíčků a západek - systém „snap kit“, u nás známý pod názvem „klik-klak“, podobně jako plastikové miniatury v „Kinder vejcích“.

Rozměrná krabice z kartonu obsahuje zhruba dvacet dílů z tmavě šedého plastiku, pět dílů čirých, stavební návod, samolepku na stojánek a pilníček. Konstruktor modelu zvolil měřítko 1:100, v tomto zmenšení vychází délka ponorky 350 milimetrů.

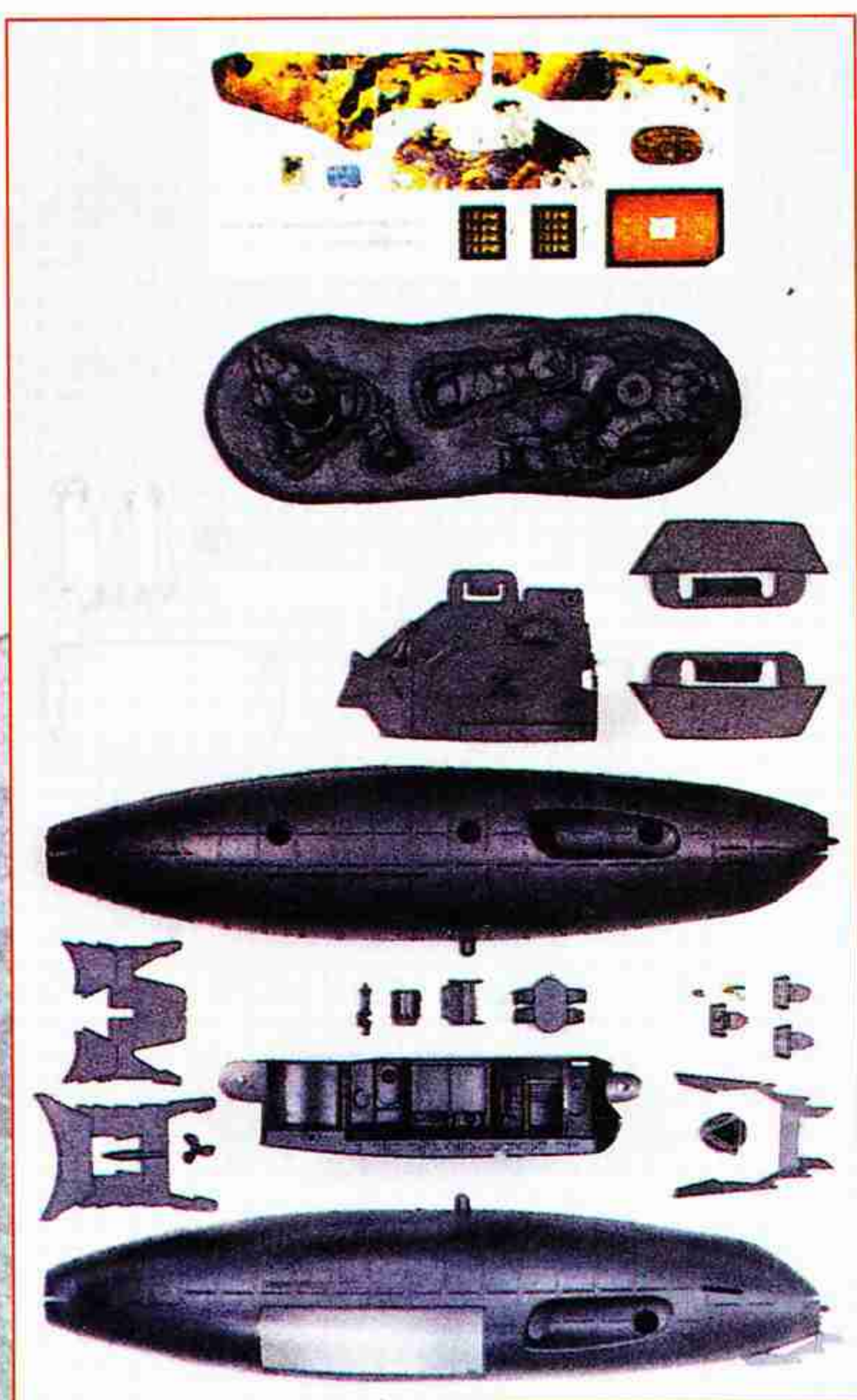
Sestavení je opravdu velmi snadné a podle přiloženého mnohojazyčného návodu (včetně češtiny) je zvládne i úplný začátečník. Při vlastní stavbě se řiďte především podle 17 perspektivních nákrešů, které vás jasně stavbou provedou. Jak již bylo uvedeno, jednotlivé díly se nelepí, ale pouze „zacvakávají“ do sebe, na což upozorňuje i návod. Díly vyřezáte nebo vyštípete z licích rámečků. Nesmíte je v žádném případě vylamovat! Pro začistění odřezaných dílů vám dobře poslouží přiložený pilníček. Plastové díly mají barvu tmavě šedé metalízy (kovu), takže sestavený model



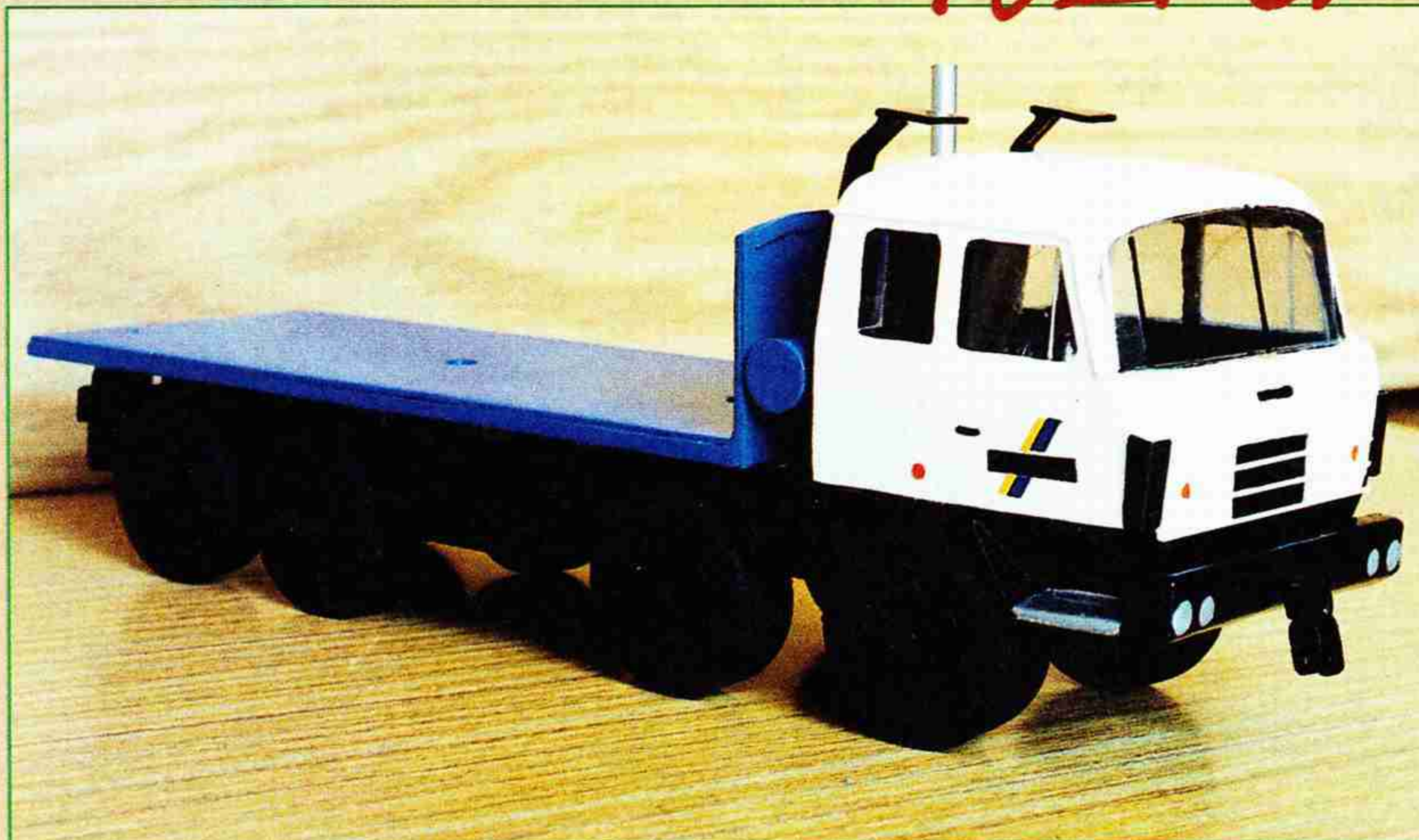
není třeba barvit. Podstavec polepíte samolepkami, které představují strukturu mořského dna a tím je stavba hotova.

Tento zajímavý a snadno sestavitelný model se může stát pro mnoho mladých zájemců vstupní branou do světa plastikových modelů. Cena kolem 280 Kč je vcelku úměrná velikosti a kvalitě stavebnice.

O. Beneš
Foto: VS



Brněnská těžká technika



Čtyřnápravový valník Tatra 815 VVN jako model v měřítku 1:50

Německá firma Liebherr vyrábí mobilní jeřáby především na svých automobilových a pásových podvozcích (řada LTM, resp. LTR) o nosnosti 25 až 1600 t. Ve výrobním programu jsou ale také dva typy jeřábových nástaveb bez podvozků, označené LTF 1030 a LTF 1040 (LTF - Liebherr Teleskop Fremdfahrzeugstell, tj. Teleskopický Liebherr na cizím podvozku). Tyto jeřáby o nosnosti 30 a 40 t, s teleskopickým ramenem a s vlastním motorem, se montují podle přání zákazníků na automobilové podvozky. Nejčastěji na tři až čtyřnápravové typy automobilek Mercedes nebo MAN, málokdy na jiné.

Tato vozidla ovšem nejsou příliš vhodná do těžkého terénu, kde většinou pracuje brněnská firma Transgas. Proto bylo vysloveno přání namontovat jeřáb typu LTF 1030 na podvozek firmy Tatra, který je do terénu vhodnější. Že toto přání bylo úspěšně realizováno můžete dnes vidět na autojeřábu Liebherr LTF 1030 na podvozku Tatra T 815 VPR9. Sestaven byl jeden kus, který zmíněná brněnská firma s úspěchem používá. Díky pracovníkům Transgasu jsem měl možnost autojeřáb fotografovat i získat jeho výkres. Dnes již mohu čtená-



Model autojeřábu LTF 1030 na podvozku Tatra T 815 VPR9 v přepravní a pracovní poloze

řům Modeláře představit hotový model v měřítku 1:50 - délka 210 mm, šířka 50 mm, výška 77 mm.

Podvozek je zhotoven z mosazných nosníků a plechů tl. 0,5 a 0,8 mm. Rám, spájený z nosníků upravených na potřebný rozměr, má připájení - typicky tatrováckou - centrální troubu s polonápravami. Disky kol jsou vysoustruženy z duralu, na pneumati-

z mosazného plechu tl. 0,8 mm a s připájenými blatníky) na niž je možno umístit model kontejneru.

Vím o modelářích, kteří se snaží sehnat a postavit všechny možné nástavby namontované na podvozcích Tatra. Myslím, že zmíněné verze jsou poměrně originální. Pro zájemce o tento typ v měřítku 1:87 (H0) mám následující radu. Modelářská firma Kibri vyrábí stavebnici jeřábu Liebherr LTF 1030 s podvozky Mercedes i MAN (katal. č. B-106634, B-10674, B-10675), které lze koupit v Praze „U krále železnic“. Pomocí některé z těchto stavebnic a modelů Tatra, např. od firem SDV nebo Igra, si můžete postavit vlastní model tohoto jeřábu. Zájemcům o stavbu mohu nabídnout potřebné fotografie i výkresy (J. Vořechovský, Dunajská 1, 625 00 Brno).

J. Vořechovský
Foto: autor



Automodeláři v Ostravě



Obr. 1



Poslední předstartovní příprava modelů závodních kamionů v měřítku 1:6 (seriál M ČR - Secar Camion)



Na snímku můžete porovnat velikost modelu Mercedes CLK-GTR v měřítku 1:5 s Ludkem Szostkem (díky jemu, zaměstnanci autoservisu Svět aut, mohl být závod na parkovišti uspořádán). Obdobné modely používají spalovací motory o objemu 22 cm³.

Ve termínu 3. a 4. června 2000 pokračoval seriál závodů mistrovství České republiky pro rádiem řízené modely aut čtvrtým závodem, tentokrát v Ostravě na parkovišti autoservisu Svět aut. Závodů ve čtyřech kategoriích (ECO cup Hošek, Secar Camion, cestovní vozy a formule) se zúčastnilo 39 modelů v měřítcích 1:5 a 1:6. Škoda jen, že dosud jsou v ČR pouze čtyři modely formulí v tomto provedení.

Na dobře připravené trati s kvalitním zázemím byl nejúspěšnější tým Auto Bayer, který získal nejvíce me-

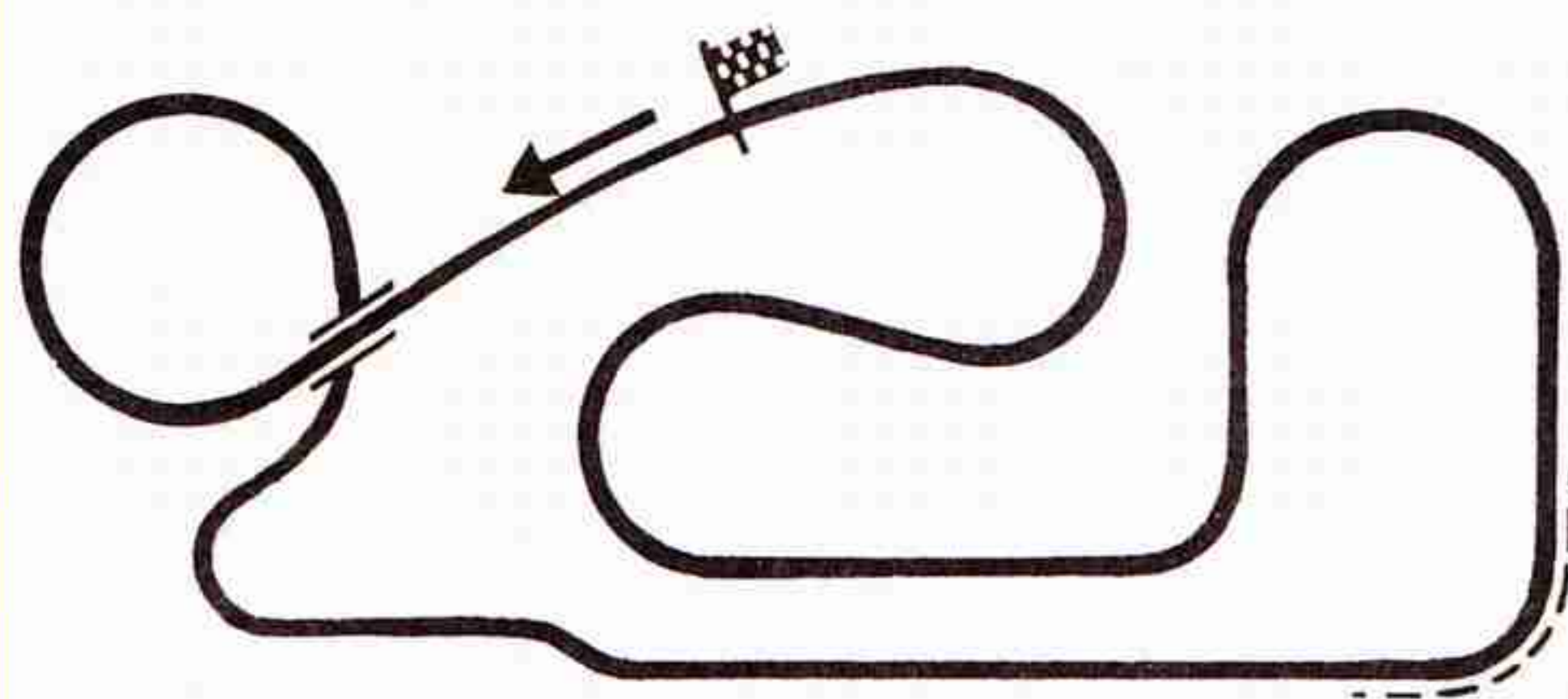
dailových míst. V „cestáčkách“ zvítězil Jiří Tlustý, druhé místo obsadil Dušan Bayer, třetí Martin Bayer, čtvrté Drahomír Čevela a páté František Fráňa (zleva - viz obr. 1). Kamiony vyhrál Dušan Bayer před Ludkem Měšťanem a Františkem Fránou. Čtvrtý skončil Josef Pícek, pátý Jiří Tlustý.

Tento vydařený závod na hezkém okruhu, stejně jako únorový v Paláci kultury a sportu ve Vítkovicích, uspořádaly ostravský a havířovský RC autoklub společně.

ZSZ

JUNIOR CLUB Hradec Králové

JK HK SRC



(zkratka **JC HK SRC**, zaměření SRC)

Adresa: Dům dětí a mládeže, Kozinova 9, 500 02 Hradec Králové. Hradecký klub vznikl již v roce 1966. Tehdy ovšem dráhovky teprve začínaly, ale byla možnost se věnovat jiným druhům činností a modelářství. To ostatně trvá v tomto klubu, jehož současným

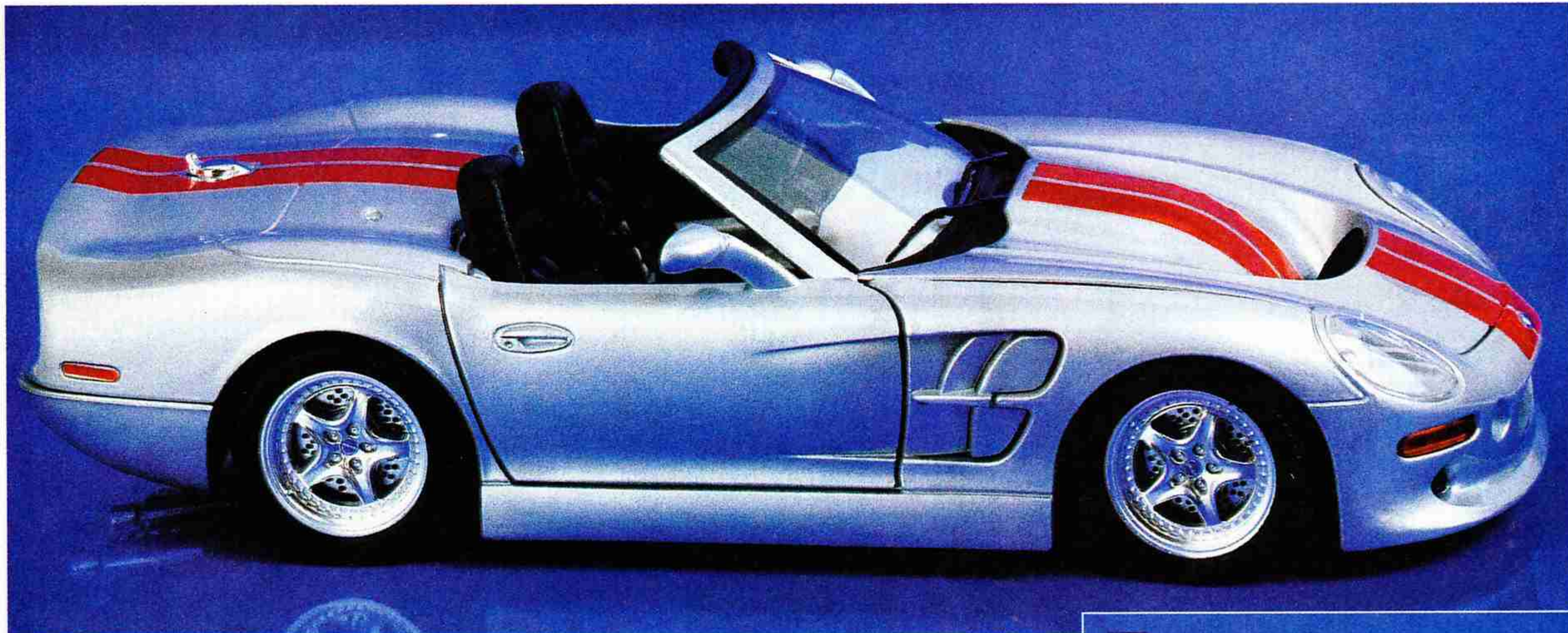
předsedou je Jiří Prokop, a který vzal pod svá křídla i automodeláře, dodnes. V této době jsou však už možná automodeláři i se svou autodráhou přestěhování do Žamberku, kde budou působit samostatně pod hlavičkou AMC Žamberk. **INFO:** Václav Kohout, Černilov 540, 503 43 Černilov (tel.: 049/592 13 55, E-mail: vaclavkohout@post.cz)

Autodráha:

délka okruhu 46,5 m
dělení 97 dílků
počet drážek / rozteč v mm ... 4/150
průměrná šíře vozovky ... 700 mm
povrch šedý balakryl
značení drážek barvami
vodiče měděné pásky
zdroj 12 V=25 A



novinky 1/18



Příznivce automodelů od firmy Bburago jistě potěšilo, že avizované novinky se začaly poměrně brzy objevovat také v prodeji. První novinkou je nová verze sportáku **PORSCHE 911 Turbo 1999**

(obr. 1). Ta však příliš neoslavila a nadšení jsou snad jen skalní sbě-

ratelé modelů aut značky Porsche. Druhá novinka však jistě osloví hodně sběratelů. Dvumístný sportovní vůz '99 **SHELBY Series 1** (obr. 2) se stává po dlouhé odluce nástupcem legendárních typů AC Cobra a Cobra Daytona ze šedesátých let. Model tohoto supersportu nadchne nejenom příznivce velkých modelů, ale jistě i laiky.

M. Vild



BMW - sběratelské modely

V pořadí druhý svazek z edice MODELL FAHRZEUG, plně věnovaný modelům značky BMW, navazuje na úspěch prvního sešitu o modelech Mercedes Benz.

V této druhé publikaci se ti, kteří jsou zdatní v němčině dočtou o novinkách na trhu modelů, nahlédnou

do zákulisí designu a sportovního oddělení BMW, čeká je několik reportáží a samozřejmě i seznam vyráběných typů značky BMW.

Tuto publikaci si nyní můžete koupit v prodejně FOX toys v Dětském domě (Praha 1) za 290 Kč.

VK

herpa® novinky 2000 srpen



1

Z důvodů dlouhotrvajícího výrobního skluzu při uvádění novinek do prodeje, se vedení firmy Herpa rozhodlo nevydat žádné červencové novinky a ušetřený měsíc věnovat vyrovnání těchto termínů. Proto by se letošní srpnové novinky měly objevit již koncem července a začátkem srpna na prodejních pultech.

V nabídce osobních a dodávkových aut vás příliš mnoho nového nečeká. Jediným



4

osobním typem pro měsíc srpen 2000 bude **BMW 3 Cabrio** (obr. 1) ve dvou barevných verzích (červená a černá metalíza) a v malých transportérech dvě verze nové „faceliftované“ dodávky **MB Sprinter**.

Na své si však jistě přijdou příznivci nákladních vozů. Ti si budou moci vybrat z několika variant souprav, v nichž je použita i červnová novinka - tahač **MAN TG-A XXL** - jako tahač návěsu „Vegla“ na přepravu skla (2), nebo jako tahač třinápravové cisterny „CTR“. Novinkou je souprava firmy „Emons Spedition“, tj. nákladní vůz **MAN TG-A XL** s přívěsem (3). Další novinkou je míchačka betonu na třinápravovém podvozku **Scania Hauber 96** (4).

Obdobný typ auta bude dodáván také jako dvounápravový tahač s cisternovým návěsem firmy „Föll Spedition“. Nabídku standardních modelů uzavírají dvě návěsové soupravy s tahačem **MB Actros**. Z této dvojice bude asi atraktivnější hasičská souprava, tj. tahač **MB Actros L** s návěsem **Koffersattelzug ELW**, používaná požární sborem v Kolíně n. R. (5).

PV

Foto: Herpa



2



3



5



novinky

Specializovaná prodejna automobilových modelů rozličných velikostí



1050 Kč

NSU TT (Revell, 1:18)



1050 Kč

Volvo BV 544 (Revell, 1:18)



950 Kč

MB E 320 Lim. 1998 Sunstar, 1:18)



Škoda Fabia (Kaden) 270 Kč (1:43), 130 Kč (1:87)



Ferrari F512 M (Mattel, 1:18) 1050 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

Další prodejny: O.C. BABYLON Liberec, Nitranská 1, 460 01 Liberec, Informace na tel.: 048/52 51 238
MODEL A HRAČKY, Tuklatská 2105, 101 00 Praha 10, Informace na tel.: 02/ 74 79 98 48



Jubilejný ročník

Plastic Session



Obr. 1

Klub plastikových modelárov „Tatranskí orlí“ Poprad-Svit usporiadal v dňoch 25.- 26. marca jubilejný 10. ročník medzinárodnej súťaže Plastic Session 2000, ktorej sa zúčastnilo 239 modelárov zo Slovenska, Čiech, Poľska, Maďarska a Francúzska.

Tí predstavili v troch vekových a pätnástich súťažných kategóriách 631 plastikových a papierových modelov.

Organizátorov potešila kvalita modelov, ktorá každým rokom stúpa. Prejavilo sa to hlavne v žiackých a juniorských kategóriách. Ktoré modely vlastne zvíťazili?

V kategórii vrtulových lietadiel (126 modelov) najviac zaujali víťazné modely PZL 23 Karas (**obr. 1**) Ing. Jána Chalupku z Popradu a I-16/10 (**obr. 2**) Ivana Rozpopu z Košíc. Prúdové lietadlá (81 modelov) sa takisto predstavili vo výbornej kvalite, najmä



Obr. 2

F-84G juniora Martina Mižáka z Drienova, EA-6A Intruder seniora Romana Martinka z Hranovice a Su-22 M4 (**obr. 3**) Ing. Zdena Kurču z Popradu. Vo vyrovnanom súboji medzi vrtulníkmi (25) zvíťazil tesne Ivan Palenčár z Lipt. Hrádku s Alouette II (**obr. 4**).

Kategória bojovej techniky v mierke 1:72 (60), tzv. „odznaky“, asi najviac kládla nároky na dobrý zrak rozhodcov. Tí nakoniec rozhodli o prvenstve modelu Stug. III (**obr. 5**) Václava

Hochmuta z Prešova, hoci ja osobne som sa prikláňal k modelu rakety SCUD na podvozku osemkolesového vozidla 9K 72 Elbrus Ing. Zdena Kurču z Popradu - nakoniec 2. miesto. V kateg. bojovej techniky v mierke 1:35 (112) prišlo k šťastnému rozdeleniu na kolesovú a pásovú techniku, čo prinieslo aj zvýšený počet modelov. V obidvoch skupinách sa výrazne presadil Igor Frtús z Lipt. Mikuláša. Jeho modely Praga AD 060 (2. miesto v C2) a VT-55A (1. miesto v C3) hovoria za všetko, aj keď ho v kateg. C2 predstihol Jaromír Šíma z Košíc s M35 Gun Truck (**obr. 6**).

Ťažko bolo vybrať víťaza spomedzi 27 modelov diorám. To, čo dokážu modelári v tejto kategórii, sa dá nazvať aj vysokou školou plastikového modelárstva. Po dlhom vyberaní, sa nakoniec rozhodcovia dohodli na víťazovi Imre Kovácsovi z Budapešti a jeho dioráme Panzerjägerwagen.

Ďalší maďarský modelár Bertalan Szöke si odniesol palmu víťazstva v dvoch kateg. automobilov (44). Medzi osobnými bol najlepší jeho Ford Focus WRC (**obr. 7**) a medzi kamiónmi MAN Phoenix. Povrchová úprava jeho modelov je fantastická. Tento 59ročný modelár získal aj cenu pre najstaršieho účastníka. A keď sme už pri najstaršom, tak najmladším bol 6ročný Mirko Martinko z Popradu (viď jeho papierový model Snežné vozidlo - **obr. 8**).



Obr. 4



Obr. 3

V kategórii figúriek a lodí bolo 33 modelov (17, resp. 16). Medzi loďmi dominoval koráb Pavla Čanigu, ktorý hájil farby usporiadateľského KPM. Jeho *Soleil Royal* (viď foto na II. obálke) získal všetko, čo sa dalo - víťazstvo v kategórii, pohár venovaný J. Miškovičom (Mišiak Model Šport) pre najkrajší model lode, aj putovnú cenu Lippens Cup, ktorá je určená pre absolútneho víťaza Plastic Session.

Kategória „papierákov“ usporiadateľov poriadne zaskočila. Po minuloročných „chudobných“ 46 modelov, sa tohto roku s papierovými modelmi roztrhlo vrece - 133 modelov. Chybou bolo zlúčenie všetkých len do jednej skupiny. Najlepšie by boli 4 kategórie - automobily, lietadlá, lode a ostatné. Kvalitou sa tieto modely dajú porov-



Obr. 5



Obr. 6

ávať s plastickými. Súťaž týchto modelov mohla byť pokojne vyhlásená za majstrovstvá Poľska (tam majú tieto modely dlhoročnú tradíciu). Víťazom sa stal senior Kazimierz Surowiak (Olesnica, Poľsko) s modelom dvojmotorového lietadla *P-38 Lightning*, medzi juniormi bol prvý

Dominik Duraj (Bielsko Biala, Poľsko) s pásovým *BWP-2* a medzi žiakmi Mário Glejdura (CVČ Lipt. Hrádok, SR) s autom *Ford Escort*.

Čo dodať na záver? Nad celou akciou mal záštitu Ing. Štefan Kubík - primátor mesta Poprad. Tá sa uskutočnila v budove tunajšieho mestského úradu. Vystavené exponáty si v priebehu dvoch dní prezrelo cca 3 000 návštevníkov. Zo svojimi modelmi sa prezentovali aj popradskí že-

lezniční modelári. Ich koľajisko pútalo pozornosť najmenších návštevníkov asi najviac.

Okrem tradičných, a už spomínaných ocenení boli vyhlásené aj výsledky prestížnych pohárov. Spomeniem, len tie najviac cenené. Pohár primátora Popradu pre najlepšie model v kateg. juniorov získal Martin Mižák, pohár KPM „TO“ pre najlepšie žiacky model putoval zásluhou Matusza Andrzejaka (*Focke-Wulf Fw-190 D9*) do Poľska. Pri záverečnom vyhlásení výsledkov bolo, za účasti primátora, odovzdaných 114 ocenení.



Obr. 7



Stojánka modelov lietadiel a vrtuľníkov z papiera

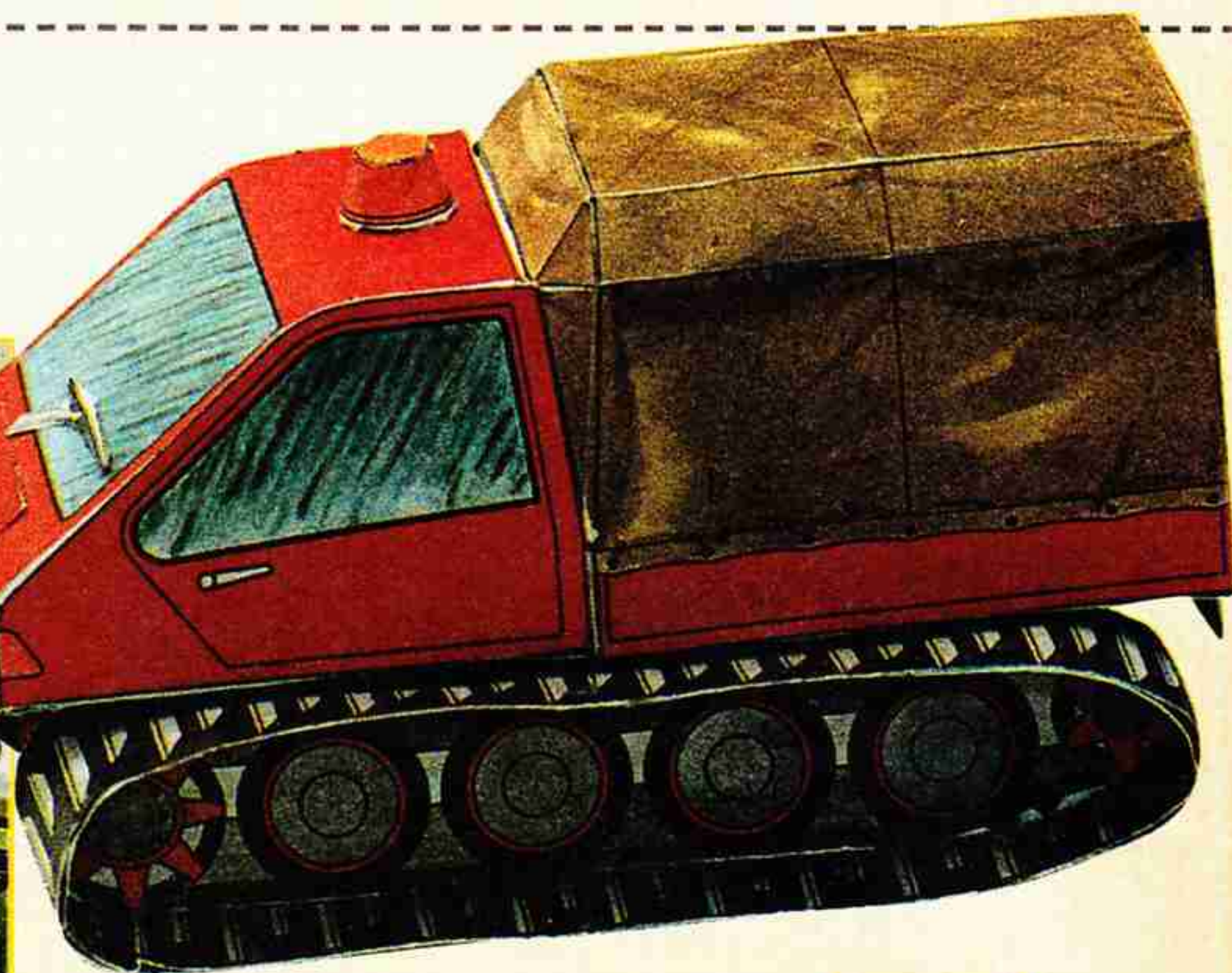
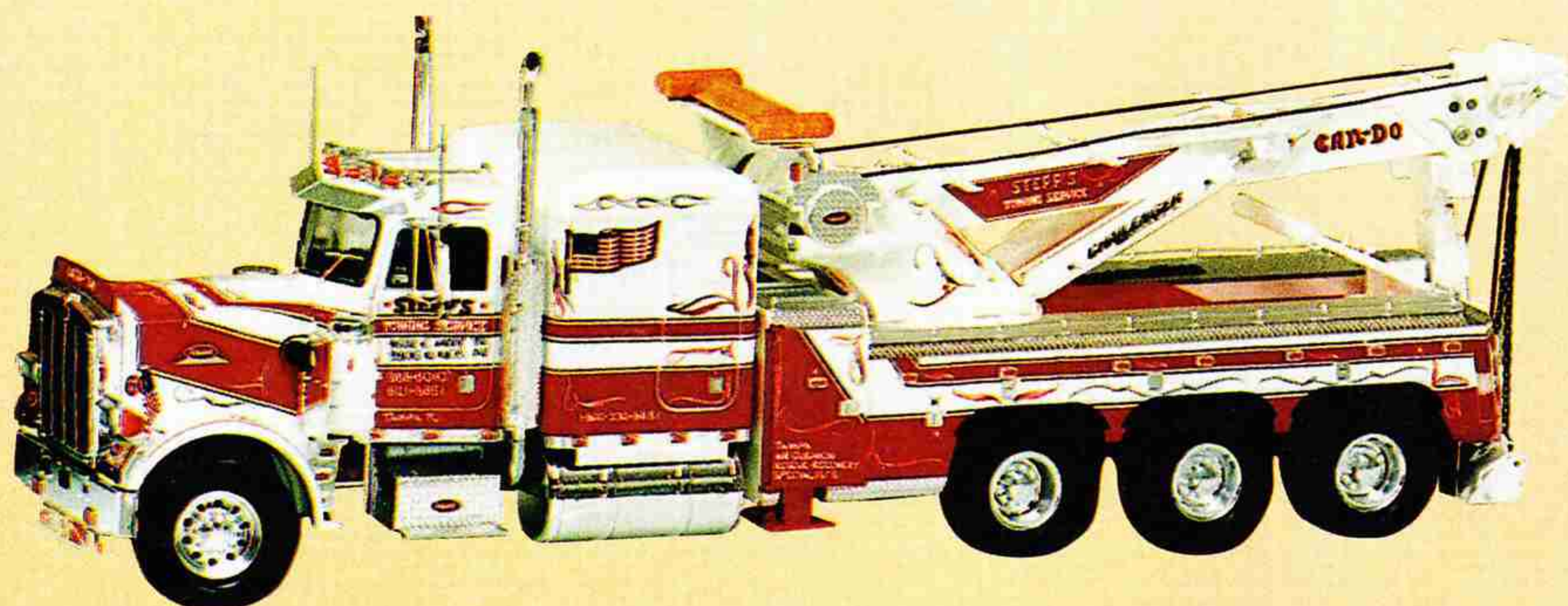
Tešíme sa na Vašu účasť v novom tisícročí, 11. ročník bude v termíne 24. - 25. 3. 2001.

-MoVr-

Foto: D. Hlinka

Výsledky (víťazi): **A1 žiaci** - Jakub Rusnák (*Arado Ar-240 C2*), Poprad; **A1 juniori** - Martin Mižák (*P-51 B Mustang*), Drienov; **A1 seniori** - Ján

Chalupka (*PZL 23 Karas*), Poprad; **A2 ž.** - Mateusz Adrzejak (*Fw-109 D9*), Nowy Targ, PL; **A2 j.** - Lukáš Roganský (*Jak-3*), Poprad; **A2 s.** - Ivan Rozpopa (*I-16*), Košice; **A3 ž.** - Marek Žolner (*Me-163*), Levoča; **A3 j.** - Martin Mižák (*F-84G*), Drienov; **A3 s.** - Miroslav Cabaj (*F-111 E Aardwark*), Topoľčany; **A4 ž.** - Pavol Korem (*S-3 A Viking*), Drienov; **A4 j.** - Martin Mižák (*MiG-29 A*), Drienov; **A4 s.** - Ivan Rozpopa (*Su-15 TM*), Košice; **B ž.** -



Obr. 8

Pavol Korem (*RAH-66 Comanche*), Drienov; **B j.** - Dominik Juraj (*MH-53E*), Bielsko-Biala, PL; **B s.** - Ivan Palenčár (*Alouette II*), Lipt. Hrádok; **C1 ž.** - Michal Omasta (*Chevrolet*), Lipt. Hrádok; **C1 j.** - Ondřej Smékal (*High Speed Tractor*), Olomouc; **C1 s.** - V. Hochmuth (*Stug.III*), Prešov; **C2 ž.** - Roman Repel (*GMC CCK W 353*), Lipt. Hrádok; **C2 j.** - Michal Jurčáni (*M8 Greyhound*), Bratislava; **C2 s.** - Jaromír Šíma (*M35 Gun Track*), Košice; **C3 ž.** - Adam Danko (*M21*), Lipt. Hrádok; **C3 j.** - Michal Andraščík (*T-72*), Rožňava; **C3 s.** - Igor Frtús (*VT-55A*), Lipt. Mikuláš; **D** - Imre Kovács (*Panzerjäger*), Budapešť, H; **E1** - Bertalan Szöke (*Ford Focus WRC*), Budapešť, H; **E2** - Bertalan Szöke (*MAN Phoenix*), Budapešť, H; **F1** - Milan Kubáň (*1. sv. vojna*), Kopřivnice; **F2** - Milan Kubáň (*Hungarian oficer*), Kopřivnice; **G** - Pavol Čaniga (*Soleil Royal*), Poprad; **J** - Kazimierz Surowiak (*P-38 Lightning*), Olesnica, PL.

Peterbilt Wrecker (v mierke 1:25 je dĺžka 450 mm) Kamila Bujňáka zo Spišského Podhradia získal pohár fy All Model za najkrajší model kamiónu

GRAND PRIX LAUGARÍCIO

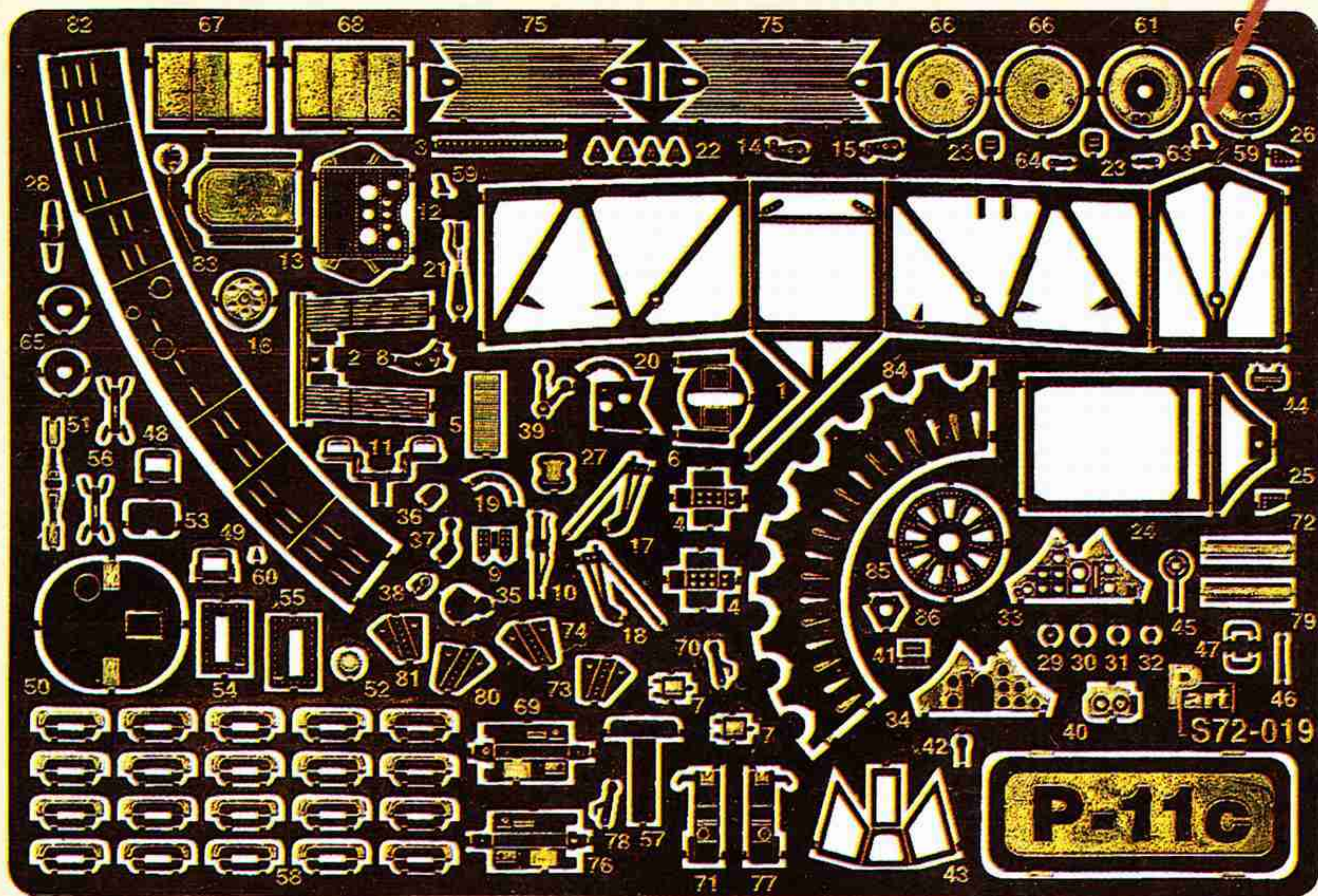
25. - 27. augusta 2000



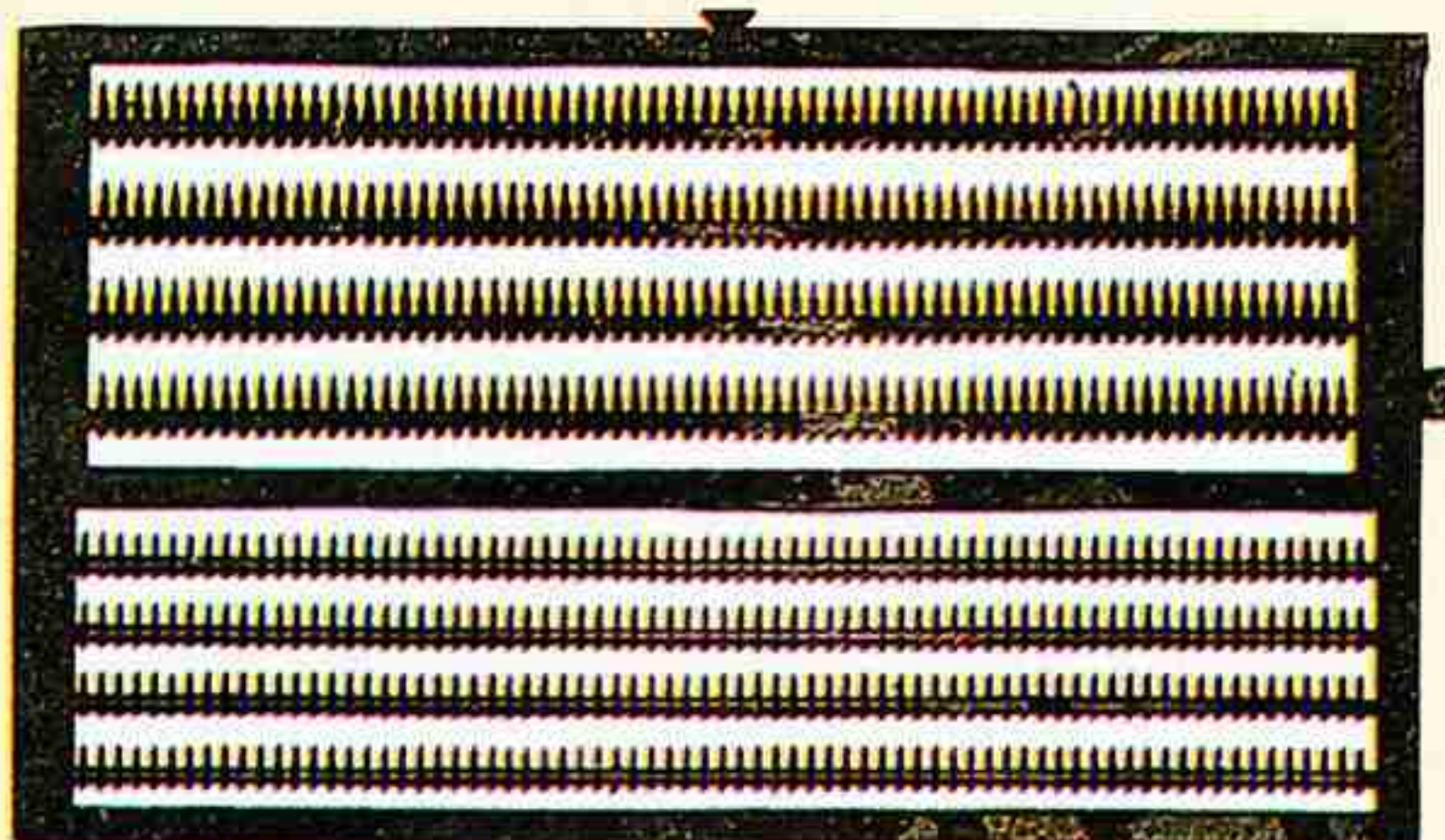
V areáli DMT Trenčín sa 25.- 27. 8. 2000 uskutoční na autodrome DMT (viď foto) XXII. ročník medzinárodných pretekov GRAND PRIX LAUGARÍCIO RC automodelov v kategórii RCA 1:8 IC Track. Preteky sú zaradené v medzinárodnom kalendári organizácie EFRA. Pozývame čo najväčší počet pretekárov. Propozície možno vyžiadať u riaditeľa pretekov - Milan Čech, ZTSaČ ZO, ul. P. Bezruč 68, 911 01 Trenčín, Slovenská republika.

Ing. J. Kákoš

Práce s kovovými díly



Fotolept na model letadla P-11c v měřítku 1/72 od firmy Part



Takto vypadá fotolept hábojových pásů v měřítku 1/72 od firmy Extratech

V případě, že již máte postaveno tak kolem desítky plastických modelů, ať letadel, tanků, lodí či dalších, můžete začít uvažovat o vylepšení jejich vzhledu, než jaký vám nabízí stavebnice. Mnohé díly modelu je lépe zhotovit znovu, ať již podle výkresů nebo fotografií. Platí to především pro nově stavěné modely. Kromě vlastních úprav z plastiku a dalšího materiálu, lze použít i kovové díly, dodávané různými výrobci na mnoho druhů plastických stavebnic.

S pomocí profesionálně zhotovených kovových dílů vyrobených „odleptáním“ z tenkého plechu (tloušťka cca 0,15 až 0,30 mm, tzv. fotolepty), můžete podstatně vylepšit vzhled modelů v různých měřítkách. Pokud chcete upravit model pomocí kovových dílů, musíte se zamyslet, zda je lepší některé díly ze stavebnice pouze upravit nebo zcela nahradit.

Také pro bojovou techniku je hojně využívána technologie leptů. Na snímku jsou doplňky od firmy Eduard pro tank BT-5 v měřítku 1/35.

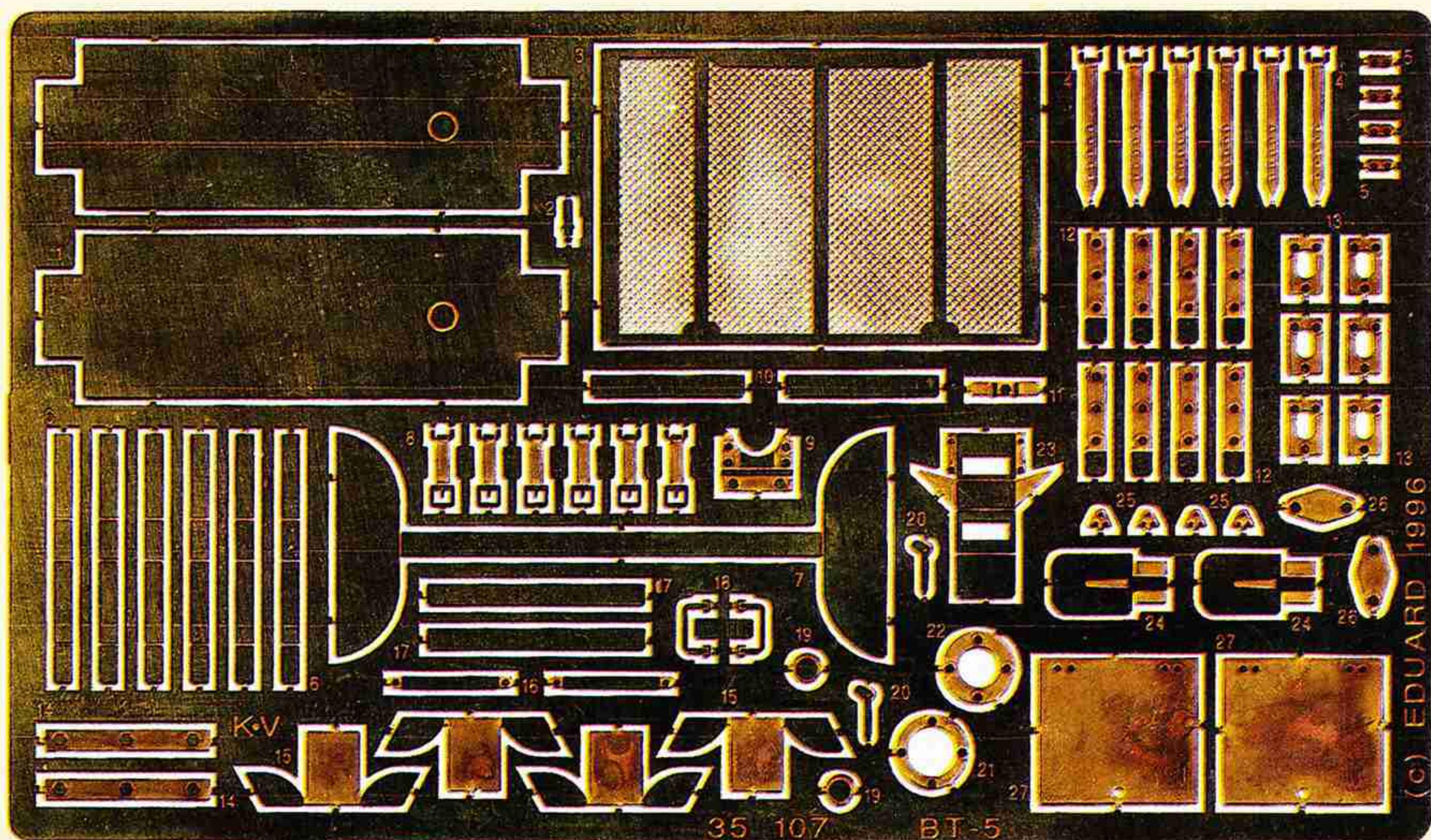
Jsou to hlavně ty díly, jejichž vzhled je omezen technologickými možnostmi při vstřikování dílů z polystyrenu, tj. materiálu, z kterého jsou plastické stavebnice zhotoveny. Jde především o velmi tenké a členité detaily, jako jsou přístrojové desky, sedačky, boky kabin, stupačky, kryty podvozkových šachet, přístávací klapy, antény atd.

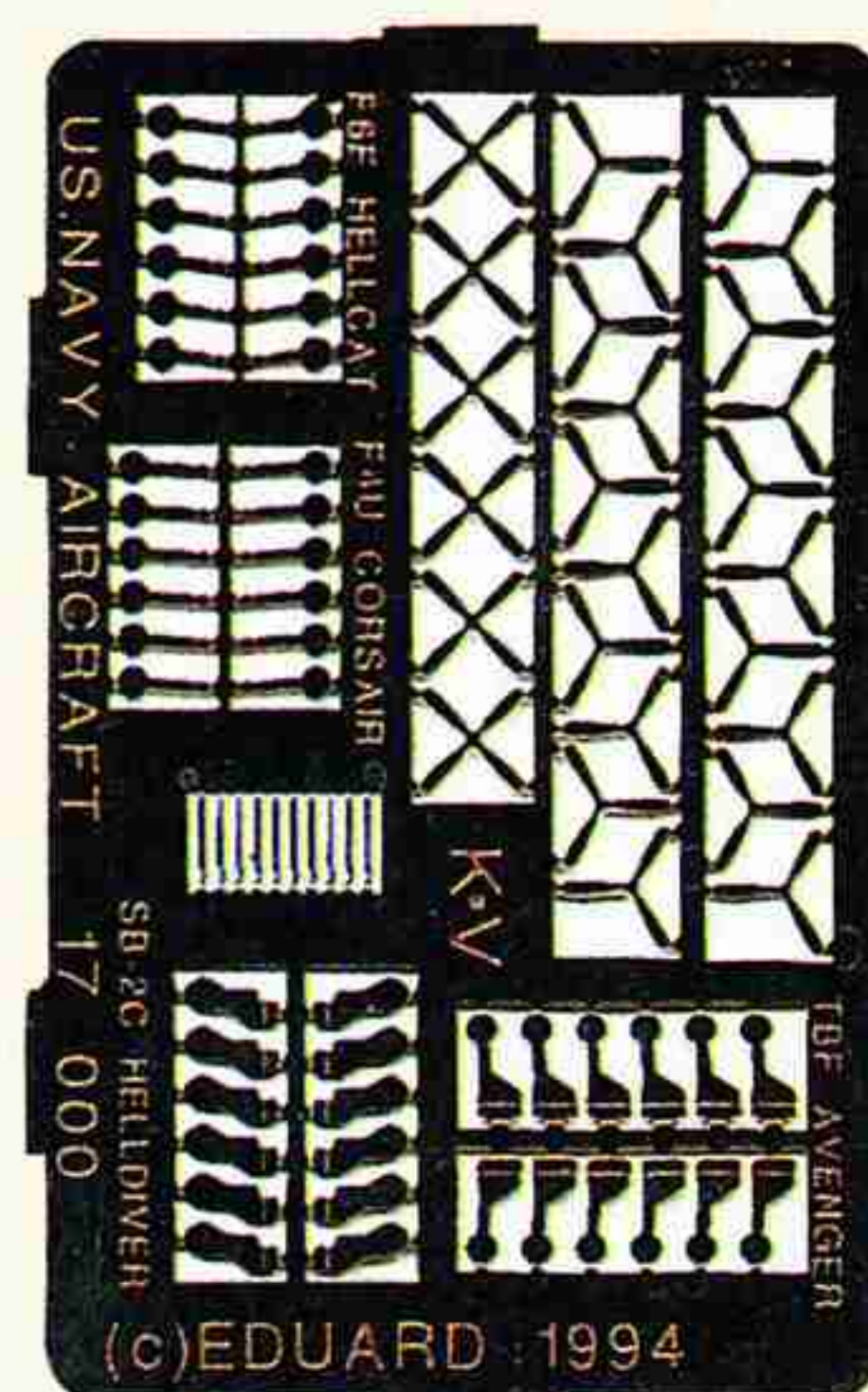
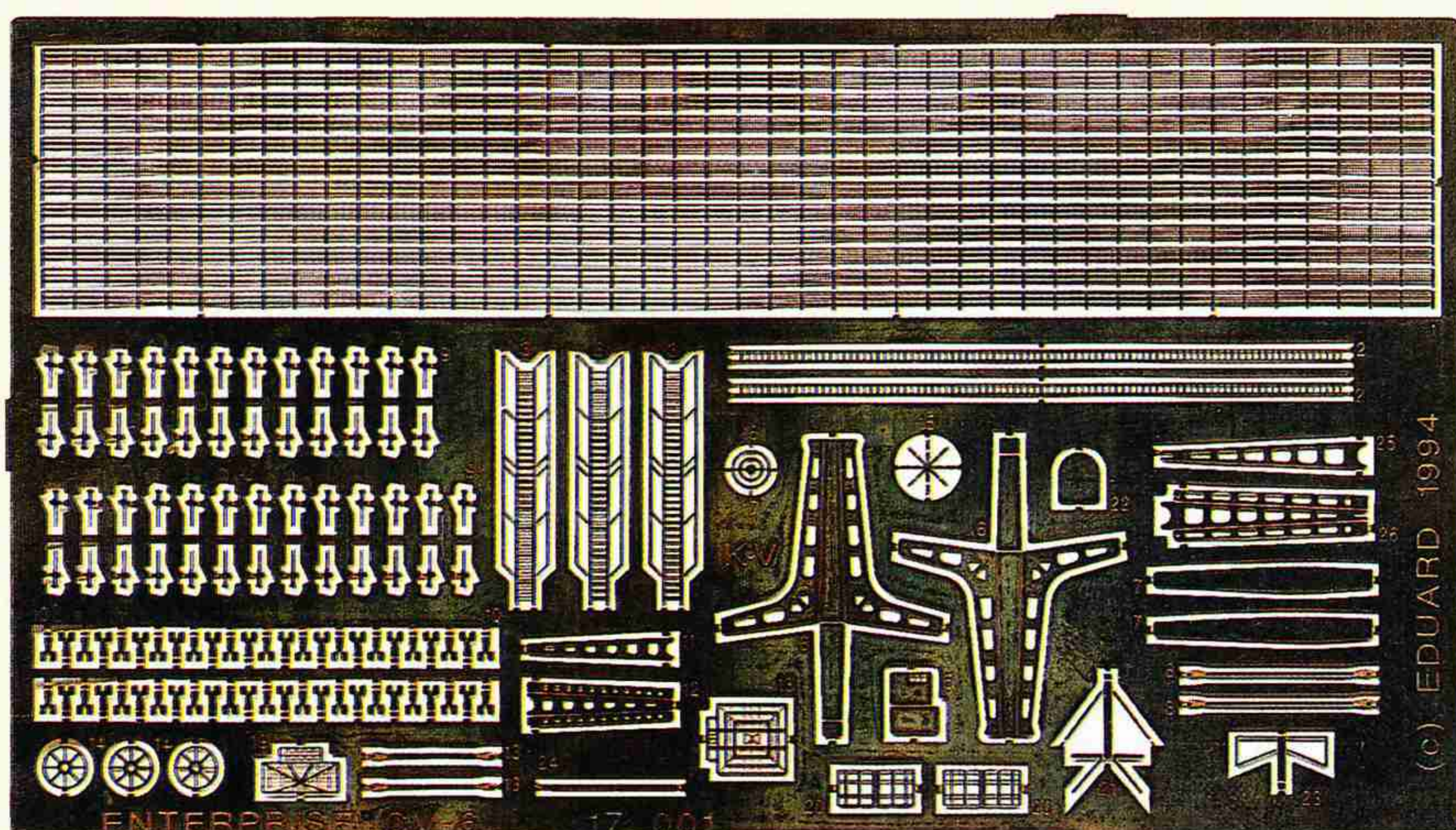
Některé díly, jako např. upínací pásy, různé zaměřovače nebo mřížky chladičů z plastů zhotovit často vůbec nelze. To platí i pro nejdokonalější stavebnice renomovaných výrobců. Je ovšem vždy na vaší volbě, na co si troufnete a který díl

raději necháte původní. Zde je třeba velké opatrnosti, neboť při přecenění schopností celý model většinou nenaopravitelně zničíte. Je známo, že většina modelářů svůj model „neotvírá“ a „neřeže“, ale postaví jej pouze z krabičky. Cílem vaší snahy by mělo být vylepšení vzhledu některých částí modelu a tím i jeho přiblížení skutečnosti. Snažte se vyhnout řezání či odbrušování původních plastických dílů stavebnice, což vyžaduje vybavení kvalitní vrtačkou s bohatým příslušenstvím. Také se vyhněte složitým dílům, či celým kovovým podstavům. Zde jsou zapotřebí různé šablony na ohýbání a především určité zkušenosti s kovovými díly. Na to berte zřetel zvláště při výběru kovových sad (setů). Je nutné si uvědomit, že není třeba použít všechny díly ze sady, ale vybírat uvážlivě.

U modelů letadel se většinou doplňuje a upravuje pilotní prostor. Většina modelů jej má provedený jen schematicky, a proto výrobci fotoleptů zhotovují novou palubní desku, různé boční panely, trupové přepážky, pedály nožního řízení, ukotvení sedaček a vlastní sedačky, včetně upínacích pásů. Z dalších typických dílů jsou to u modelů letadel vztlakové, či brzdící klapky, mřížky chladičů, antény, detaily na podvozku a motoru. U modelů bojové techniky to jsou např. pásy, přídatné pancéřování, kovové pleťo, části výstroje a výzbroje, různé háky, zpětná zrcátka a další detaily v interiéru i exteriéru.

K aplikaci kovových dílů budete potřebovat především tvrdou podložku, ostrý skalpel, jemný smrkový papír zrnitosti 400 až 800, epoxidová, kyanoakrylátová a disperzní lepidla, lesklý lak Cleafix na





Fotolepty pro model lodí USS Enterprise v měřítku 1/700

kabiny a velmi jemnou pinzetu. Tyto propriety dnes seženete bez nesnází v každém větším modelářském obchodu.

Začnete už vlastně výběrem modelu, který si chcete postavit. Především musíte zjistit, zda je na trhu dostupný kovový set na vybraný model. Díky domácím výrobcům, Extratech, Eduard, Hauler atd., kteří se produkci doplňků především věnují, jdou počty dostupných fotoleptů do stovek. Dostupné jsou u nás i dovezené výrobky, např. polské firmy Part. Naše výrobky bývají běžně v modelářských prodejnách, polské fotoplanžety distribuuje firma Steva, která je zasílá i na dobírku. Může se tedy stát, že na jednu stavebnici existují fotolepty od různých výrobců, potom si vyberte ten, který vám nejlépe vyhovuje, jak zpracováním, tak i výběrem dílů. Většina modelářů bude přihlížet i k ceně, neboť sady s fotoleptanými díly nejsou právě nejlevnější. Jejich ceny mnohdy převyšují ceny stavebnic, pro které jsou určeny.

Běžné sady fotoleptů jsou určeny hlavně pro modely letadel v měřítcích 1/72, 1/48 a pro modely bojové techniky 1/72 a 1/35. Pro modely lodí bývají tyto sady hlavně v měřítku 1/700. Firma Eduard vydala také několik sad „kovů“ na modely letadel v měřítku 1/32. Zde je třeba podotknout, že fotoleptané díly bývají často přímo součástí plastických stavebnic, které jsou pak označovány Hi-Tech. Např. polská firma Part vydává sady na modely polských letounů a na modely ruského a ukrajinského původu, čímž vhodně rozšiřuje sortiment fotoleptů na našem trhu.

Jestliže jste si vybrali jak model, tak i doplňkový set, rozložte si je před sebe a porovnejte vzájemně ty díly, které chcete nahradit nebo doplnit. Pozorně prostudujte návod ze stavebnice i ze sady kovových dílů. I přes snahu výrobců „kovů“ je někdy dost problematické přesně určit, kam daný kovový díl přesně umístit. Proto je třeba mít kromě návodů ke stavbě i další podklady, ať již výkresové

nebo fotografické. Občas zjistíte, že některé díly z fotoleptu odpovídají méně realitě než původní plastické díly, proto je nenahrazujte - jak již bylo řečeno - za každou cenu. Pokud máte jasno, co a kam umístíte, nebo co nahradíte, začněte s vlastní přípravou kovových dílů.

Předně je si třeba uvědomit, že každý kovový výrobek může být, „díky“ výrobní technologii, mastný. Pro pozdější práci je nutné ho nejprve odmastit Jarem nebo lihem. Nejlépe však celou planžetu, a tím ji připravit na barvení. Doporučuji barvit veškeré drobné díly přímo na planžetě a teprve potom je oddělit. Některé složitější nebo větší díly barvěte společně s celým modelem.

Samotné barvení kovových dílů přináší nejedno úskalí. Jedním z nejpodstatnějších je to, že hlavně u drobných dílů a u různých mřížek vám může hustá barva zcela zalít jemně vyleptaný členitý povrch. Proto je optimální kovové díly stříkat, nebo je natírat velmi zředěnou barvou a nátěr opakovat. U některých součástí výrobce naopak doporučuje nátěr provádět velmi hustou barvou. Jde o díly mající kruhový nebo oválný průřez (řídící páky, stožáry antén, vzpěry atd.).

Máte-li veškeré díly natřeny, přistoupíte k jejich oddělování. Potřebujete tvrdou podložku a ostrý skalpel. Výrobci ulehčují práci tím, že místo oddělení je naznačeno a leptáním zeslabeno. Dejte však pozor, aby vám oddělovaný díl neodskočil do neznáma. Pomoci si můžete tím, že drobné díly podložíte lepicí páskou s malou lepivostí (vhodná je např. páska od firmy Tamiya, která nestrhává barvu) a potom opatrně oddělíte. Jednotlivé díly mají v místě oddělení nepatrný zoubek, který odbrousíte velmi jemným smírkem.

K lepení kovových dílů se používají nejčastěji dvousložková epoxidová, rychle se vytvrzující lepidla nebo kyanoakrylátová lepidla, tzv. vteřináky či prstolepy, což dostatečně charakterizuje jejich vlastnosti. Kyanoakrylátová lepidla používejte

raději gelové konzistence, protože po jejich aplikaci můžete na rozdíl od „prstolepů“ tekutých ještě nějakou dobu manipulovat s lepenými díly.

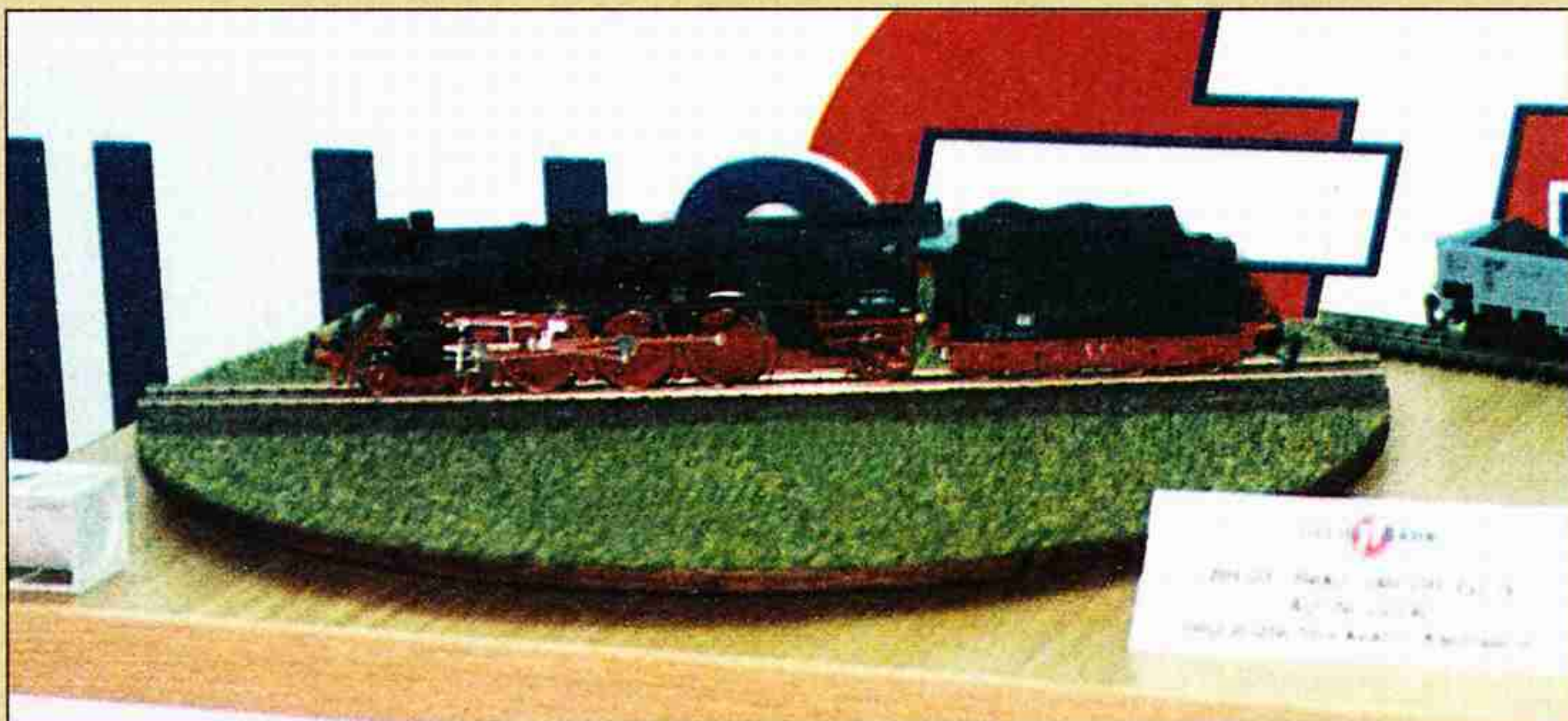
Velmi drobné díly není radno lepit lepidlem, které vám s nimi neumožní dostatečnou manipulaci. Pak hrozí, že se vám tyto díly přilepí na prsty nebo na pinzetu. Velmi vhodná jsou naopak různá disperzní lepidla (např. Herkules, Gama Fix, Duvilax). Vhodný je také průhledný lak na kabiny Clearfix. Těmito prostředky je možno lepit kovové díly nejen k sobě, ale také k plastickým dílům stavebnice. Lepidlo používejte ve velmi malém množství, a dávejte pozor, aby vám lepený díl nezůstal na pinzetě. Drobné díly lepte přímo na plastové části stavebnice (různé páčky, antény, táhla atd.), složitější díly (trupové přepážky, vany pilotních prostorů, přístrojové desky, chladiče, klapky atd.) si nejdříve sesadte a vyzkoušejte nasucho. Po přesném slícování k dílům stavebnice je opatrně přilepte. Některé kovové díly je nutno lepit natupo přímo na povrch modelu a vzniká problém s přesným umístěním. Je proto dobré si na povrchu modelu, rydlem nebo skalpelem, zhotovit jemnou rýhu, do ní opatrně nanést lepidlo a poté vsadit kovový díl.

Při dodržení těchto pravidel by práce s kovovými díly neměla činit potíže ani méně zkušeným modelářům. Jak bylo výše uvedeno, některé konstrukční části modelů letadel i bojové techniky, např. přístrojové desky, upínací pásy, vnitřní část vztlačových klapek, různé příhradové konstrukce, chladiče, kovové pletivo atd., vypadají v plastu velmi schematicky a použití fotoleptů je pro realistický vzhled modelu takřka nezbytné. Při trochu pečlivé práci bude výsledným efektem podstatné vylepšení vzhledu modelu, byť za cenu zvýšených nákladů. Konkrétní ukázkou použití některých fotoleptů vám vysvětlím v dalších dílech.

O. Beneš

V prodejně Deltax CZ ve Všeštarech u Hradce Králové proběhl (6. - 7. 5.) tzv. **TT víkend**. Malí i velcí příznivci modelové železnice velikosti TT (měřítko 1:120) si dali dostaveníčko v této hezké prodejně, která pod vedením majitele Tomáše Rejla nabízí od roku 1996 vše potřebné pro železniční modeláře od firem Märklin, Trix, TT Club Berlin a TT Tillig. Prodejna se nyní stala také vzorkovou prodejnou sortimentu Tillig TT Bahn v České republice - zahájení proběhlo právě při TT víkendu.

-LP-



KOŠICKÁ KOĽAJ



Klub železničního modelárstva pri Model klube VSŽ Košice, ktorý nepretržite vedie Ján Chromý, oslávi koncom tohto roku 25 let trvania. Každý rok poriada dnes už tradičnú súťaž zvanú Košická koľaj. V dňoch 6. - 7. 5. 2000 sa v priestoroch Strednej priemyselnej školy dopravnej uskutočnil už jej XXIV. ročník. Akcia bola súčasťou bohatého programu v rámci

prebiehajúcich „Dní Košíc“. V jej priebehu sa uskutočnila tiež odborná prednáška v slovenskom Technickom múzeu, spojená s premietaním videonahrávok, ktorú zabezpečil známy modelár ing. Jaroslav Pietrik z usporiadajúcej organizácie. Do súťaže sa prezentovali z ekonomických dôvodov výlučne modelári z východného Slovenska, ktorým súťažná jury prevzala

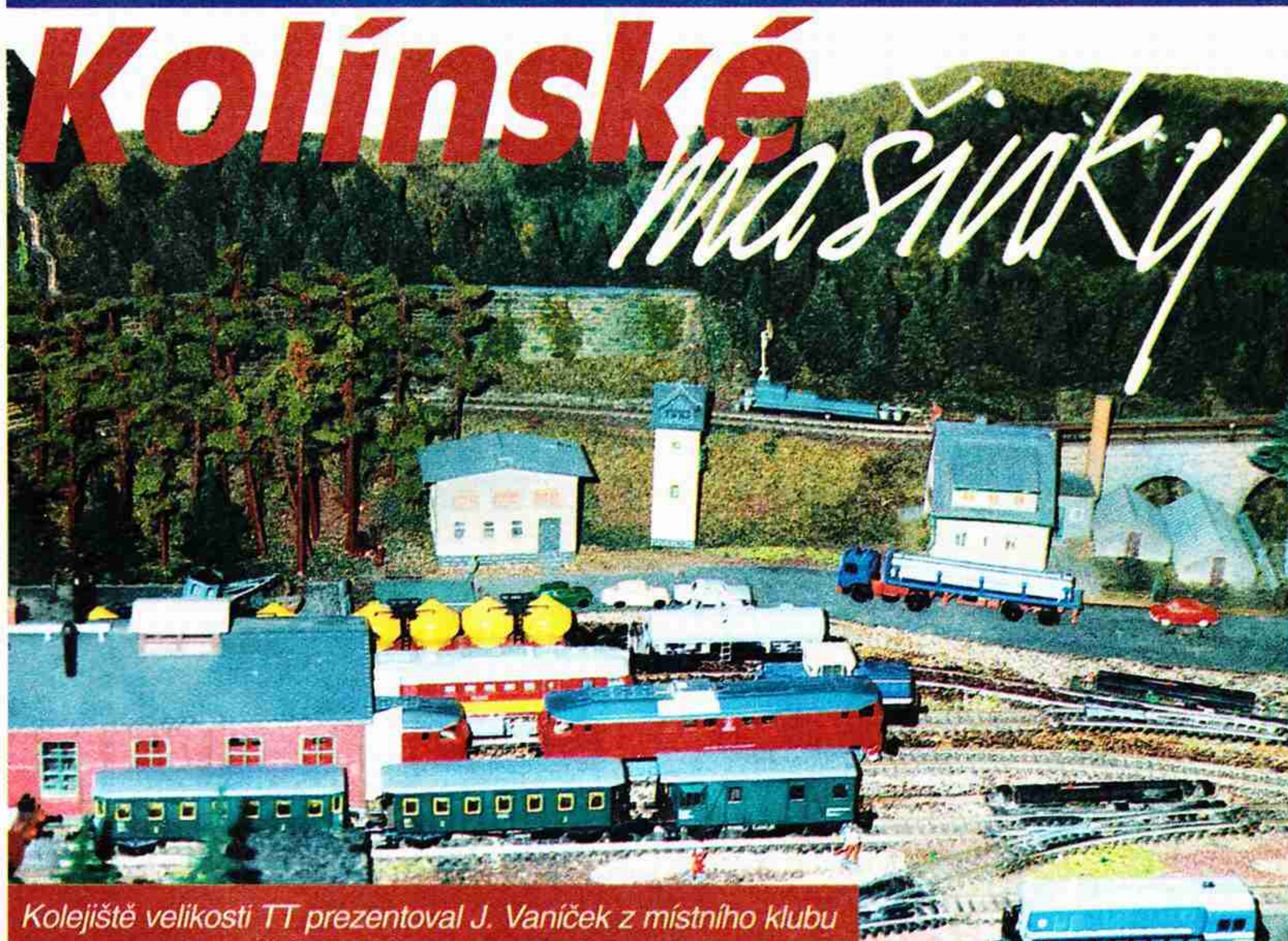
k hodnoteniu celkom 104 modelov v 9-tich kategóriách.

Po zahájení súťaže jej riaditeľom ing. Ladislavom Virágom priebežne bežala výstava súťažných modelov, ako aj ich vlastné hodnotenie. Na záver boli najlepšími modelom a ich tvorcom odovzdané diplomy a vecné ceny. Súčasne bol najvyššie hodnotenému modelu a jeho tvorcovi odovzdaný putovný pohár, ktorý znovu obhájil domáci ing. Jaroslav Pietrik.

Vítězy katogorií: **A1** H0,TT - Ing. J. Pietrik (TT - 498015), VSŽ Košice, 196,5 b.; **A2** H0,TT,N - I. Ševčík (H0 - 163031), Hrabovec, 190 b.; **A3** H0,TT - I. Ševčík (TT - 44.810148), Hrabovec, 189 b.; **B1** H0,TT - M. Takáč (H0 - nákl. vozeň Pz), VSŽ Košice, 188,5 b.; **B2** H0,TT,N - Z. Peško (H0 - osob. vozeň Be), KŽM Košice, 189,5 b.; **B3** H0,TT,N - J. Lukačovič (TT - nákl. vozeň Hx), VSŽ Košice, 189 b.; **C** H0,TT - KŽM SPŠD Košice (H0 - Košice predmestie), 188 b.; **E1** H0 - J. Chromý (H0 - 475 11 40), VSŽ Košice, 90 b.; **F** H0,TT,N - KŽM SPŠD Košice (H0 - elektr. trať s autoblokom), 190 bodů.

L.V.

Foto ing. I. Molnár



Kolejiště velikosti TT prezentoval J. Vaníček z místního klubu

Klub železničních modelářů z Kolína, vedený dlouholetým předsedou Ladislavem Javůrkem, uspořádal v termínu 5. až 11. června tradiční mezinárodní výstavu železničních modelů. Příznivci tohoto modelářství mohli zhlédnout téměř 480 exponátů. Od modelů „běžných“ velikostí H0, TT a N, přes velké modely velikosti 0 (měř. 1:45), až po miniatury velikosti Z, které jsou stavěny měřítkem 1:220. Jak už to bývá, nechyběla ani funkční kolejiště. A aby v tom kolínští modeláři nebyli sami, prezentovali zde své výrobky modeláři z dalších deseti klubů, např. z Hradce Králové, Jesenice, Chocně, Rumburku, ze slovenského Zvolenu i z německého klubu Gotthard-Bahn-Leipzig a Ruska. Kromě vystavených exponátů byla možnost koupit některé potřeby pro „mašinkáře“ přímo na výstavě. Zpeřtřením letošní akce bylo také vyhlášení výsledků mistrovství ČR.

L. Putz

E 225.001

Koloběžka



Elektrická lokomotiva ČSD E 225.001

Elektrická lokomotiva zkonstruovaná firmou Františka Křižíka byla původně určena pro vídeňskou městskou dráhu. Od roku 1904, kdy rakouské ministerstvo železnic za účasti ministerstva války vyhlásilo soutěž na elektrizaci vídeňské městské dráhy, začal se F. Křižík zabývat touto nabídkou. Požadavek ze stra-

ny zadavatele zněl na dodávku kompletního vybavení. To znamenalo, že výrobce dodá společně s pevným trakčním zařízením (měnícína, trakční vedení apod.) i elektrická vozidla. Firma F. Křižíka tehdy vyrobila elektrickou část lokomotivy, zatímco mechanickou část a kompletaci lokomotivy provedla firma Steg.

První provozní výsledky bylo možné ověřit na trati dlouhé dva kilometry se stoupáním 21 promile v úseku 332 metrů. Vzhledem k charakteru trati s častými zastávkami byla jízda vlaku značně náročná na rychlé rozjezdy, ale také na nízkou rychlost v obloucích o malých poloměrech. Zkušební provoz na vídeňské městské dráze však přinesl překvapivé výsledky. Elektrická lokomotiva nazvaná Wien (Vídeň), a označená číslem 1, uvezla vlak o hmotnosti 130 tun rychlostí 30 km/h.

Konečné stanovisko ke zkušebnímu provozu však zadavatel prodlužoval, proto F. Křižík lokomotivu a veškeré zařízení, do kterého vložil 200 000 korun, demontoval a odvezl zpět do Čech. Po několika letech nemohl pro lokomotivu najít uplatnění, až v roce 1925 byla zařazena do programu elektrizace pražských nádraží.

V té době ji Československé státní dráhy odkoupily za cenu 35 000 Kčs. Následně bylo nutné stroj rekonstruovat z původní třívodičové napájecí soustavy stejnosměrné s dvojí trolejí o napětí 3000 V mezi oběma póly na napájecí soustavu stejnosměrnou o napětí 1500 V. Dva sběrače na střeše tak nahradil jeden. Při rekonstrukci bylo použito shodných součástí, točivých strojů a ovládacích prvků z elektrických lokomotiv, dodávaných tehdy pro pražská nádraží a jejich spojovací tratě. Rekonstrukcí se zvýšila hmotnost lokomotivy z původních 29 na 31 t.

Elektrické točivé stroje, ventilátory trakčních motorů a odporů, kompresor, vývěva vakuové brzdy, sady odporů, vzduchojem a dynamo rozmístili do dvou malých představek. Stykače, hlavní vypínač a další ovládací prvky naopak umístili za ochrannou síť do středu stanoviště strojvedoucího. Podstatné změny prodělalo také toto stanoviště, kde byly zabudovány nové řídicí pulty s měřicími přístroji, které obsluhu umožňovaly lépe sledovat jízdu lokomotivy.

Vyměněny byly i trakční motory. Původní dvoumotory (vždy dva poháněly jednu nápravu přes společnou převodovku) o celkovém výkonu 397 kW nahradily čtyři motory, přičemž vždy dva poháněly přes vlastní převodovku jednu nápravu. Jejich celkový výkon dosáhl 336 kW.

Po nezbytném vykonání technicko-policejní zkoušky byla lokomotiva - u ČSD označená E 225.001 - zařazena mezi nově dodávané moderní elektrické lokomotivy na pražských nádražích a spojkách. Postupem času, vzhledem





nající začátky elektrického provozu. Tam, stranou na dvoře lokomotivního depa Praha střed, přežila všechna nebezpečí a nenechavce až do roku 1987, kdy došlo k jejímu vrácení na koleje ČSD. Dnes je uschována v jednom z depozitářů NTM Praha a je příležitostně vystavována při železničních výročích.

Vzhledem ke svému vzhledu posloužila „koloběžka“ několikrát jako předloha pro stavbu modelů ve velikosti H0 nebo velikosti 0. Na závěr nutno podotknout, že český „Edison“ - František Křížík ve svých pamětech přiznává, že mu lokomotiva působila značné potíže. Hlavně v období po skončení zkušebního provozu ve Vídni, kdy pro ni nemohl najít žádné uplatnění. Snad právě proto, že se záměr F. Křížíka nepodařil, a že tato zajímavá elektrická lokomotiva zůstala jediná, můžeme ji obdivovat ještě dnes.

Zdeněk Bek

Foto: autor

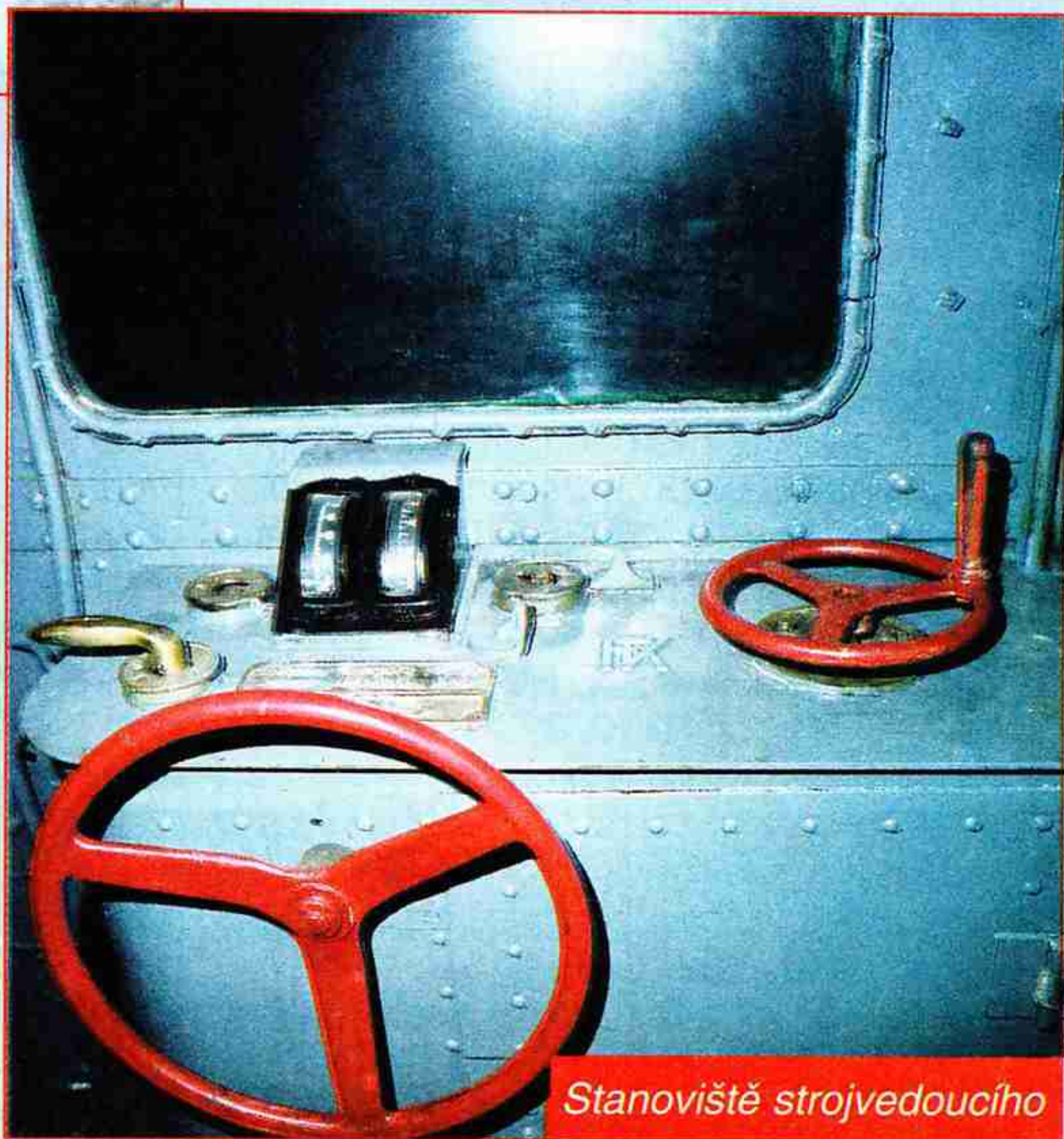
k zvyšování hmotnosti osobních vozů, a tím i celých vlakových souprav, nepostačoval stroj svým výkonem na traťové výkony. Převážnou část provozu byl proto využíván při posunu na Wilsonově nádraží (Praha hlavní nádraží), nebo ve zdejší pobočném lokomotivním depu.

Dne 15. května 1962 došlo k přepnutí pražských nádraží na napěťovou soustavu 3000 V stejnosměrných. Tím se i tak malý akční rádius této lokomotivy ještě více zmenšil. Od té doby, až do svého vyřazení pouze posunovala v pobočném lokomotivním depu Praha hlavní nádraží. Zde se mohla pohybovat pouze malou rychlostí, protože trakční vedení bylo v obvodu depa napájeno jen svařovacím agregátem o napětí 60 V! Brzdění posunující lokomotivy se provádělo zařazením opačného směru, tedy protiproudem, nebo ruční brzdou. I takové podmínky stačily k provádění jednoduchého posunu, zasouvání a vytahování moderních elektrických lokomotiv na jednotlivá stání k opravě v depu.

Postupem času ČSD začaly obnovovat svůj lokomotivní park motorovými lokomotivami (tzv. lokotraktory) určenými pro posun v depech. Řada T 211.0 z ČKD, „prasátka“, jak je příznivci železnice i železničáři začali přezdívat, se postupně prosazovala nejen v lokomotivních depech, ale i na vlečkách. Příchodem těchto lokotraktorů, které zjednodušily a změnily pracovní prostředí strojvedoucích, muselo vyhasnout hodně malých parních lokomotiv posunujících na vlečkách a v depech. Došlo tak i na naši elektrickou lokomotivu F. Křížíka - „koloběžku“, jak ji strojvedoucí a opraváři přezdívali.

Příchodem „prasátka“ na posun v depu pražského hlavního nádraží ztratila „koloběžka“ své opodstatnění a byla v roce 1967 zrušena.

Nutno podotknout, že určitou roli sehrál i její technický stav, stáří a náročnost na obsluhu při posunu. Vzhledem k tomu, že se již dříve počítalo s jejím zachováním pro další generace, převzalo ji v roce 1974 do svého majetku Národní technické muzeum v Praze. Mezitím ji železničáři z depa, kde mnoho let posunovala, umístili jako pomník připomín-



Stanoviště strojvedoucího

POZOR! VÝRAZNÉ SLEVY VYBRANÝCH SERV



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

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

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

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

| název | katal. č. | cena Kč |
|--------------|-----------|---------|
| NARO MAX | 3770 | 749,- |
| NARO MAX BB | 3780 | 829,- |
| NARO F HP | 3783 | 879,- |
| NARO F HP BB | 3784 | 959,- |
| S03 NXF | 3175 | 395,- |
| S03 NXF BB | 3176 | 535,- |

**Žádejte u svých prodejců
nebo přímo u
firmy:**



GERASIS

PG GERASIS spol. s r. o.
O. Březiny 48
790 01 JESENÍK
Česká republika

tel. 00420 645 411855
00420 645 412796
fax. 00420 645 412797
mobil. 00420 602 531574
E mail: gerasis@ova.pvt.net.cz
http://www.gerasis.cz

■ **Prodám** mot. naviják na větroně (mot. Stadion) 3000 Kč; motor MVVS 1,5D nepoužitý 500 Kč; motor Modela CO2 0,27 nepoužitý 250 Kč; polyst. výřez plováků 1=80 cm 100 Kč; polyst. výřez křídla na Faraona 50 Kč. Létané mot. modely historiků Stardast 600 Kč, Bukanyr 500 Kč, růz. model. plánky, seznam za zn. 16 Kč. Tel.: 02/991 16 14

■ **Prodám** RC truck Kenword 1:14 s plošin. návěsem, 2 rychlosti, 2 difer., truck fanfára, sklápěcí nájezd, osvětlení, mot. Speed 600 (10.000). RC auto 1:12 na pásovém podvozku Bradley, odpruž. 2x motor Mabuchi 540, lam. karos. (3000). RC amer. pásov. raketo-met MLRS 1:14, plně funkční včetně odpal. raket, 2x Mab. 540 (dohoda). Plány (50 listů A4) na RC tank Tiger 1:10 s 4takt. mot. OS Max 8,5 ccm - celá mechanika, (500), na nápravy s difer. na RC truck 1:14 (200), na 3rychlostní převodovku s reverzem a olej. náplní do RC vozidla 1:7-10 (300). Díly na stavbu pojezdu RC tanku Bradley 1:14, pásy, kola, převody, odpruž. atd. (1600). Obousměr. regulátor ot. motoru 16 A (700). F. Lamka 0447/586 197

■ **Prodám** soustruh „Unimat 1“ pro modeláře (soustružení kovu, dřeva, vrtání, řezání, broušení, frézování). Cena 6500 Kč. Tel.: 02/900 256 53

■ **Prodám** RC maketu motor. větroně RF5 B-Sperber - rozpětí 2800 mm, motor 3,5-6,5 ccm, laminát. trup, jinak balza (cena 4000 Kč); RC maketu Avia BH-9 - rozpětí 1800 mm, motor 6,5-10 ccm, celobalz. stavba (2000 Kč). RC maketu Bébé Jodel - rozpětí 1800 mm, motor 6,5-10 ccm, celobalz. stavba (4000 Kč), osobní odběr tel. 019/745 15 72

■ **Prodám** 1kan. RC soupravu vč. serva (600), cuprexit levně, překližku 3,5 mm levně, aku NiFe 2,4 V (100), RC loď levně. J. Hirman, Krásnohorské 19, 323 11 Plzeň

■ **Prodám** dva detailně propracované modely válečných lodí z 2. sv. války: bitevní loď USA „Pensylvania“ a japonský křižník „Nači“. Oboje v měř. 1:200 a schopné plavby (za přijatelnou cenu, dle dohody). J. Smola, Švermova 168, 562 03 Ústí n. O. - Hylváty

■ **Prodám** originál. plány vál. lodí od r. 1850 po současnost - seznam za známky 2x 5,40 Kč. J. Pavlík, Průběžná 144, 261 01 Příbram

■ **Prodám** plány modelů 19 historických plachetnic a 40 válečných lodí i jednotlivě. Ing. J. Švec, Slunečná 4556, 760 05 Zlín 5

■ **Koupím** funkční dvoukanálovou RC soupravu s příslušenstvím (2 serva, bater. atd.) za rozumnou cenu (do 2000 Kč). M. Haupt, Bor u Skutče 43, 539 44 p. Proseč

■ **Koupím** materiál na stavbu U-modelů překližku, balzu, lišty, potahový papír, vrtule a jiný materiál. St. Broža, Pod zámkem 767, 691 42 Valtice

■ **Koupím** plány na stavbu maket lodí. Chci poprosit ty, kteří se zabývají touto činností nebo staví tyto makety o prodej plánů a veškeré dokumentace o stavbě maket, od historických po současnost: Pyroscaphe r. 1783; Clermont r. 1807; Comet r. 1812; Savannah r. 1819; Great Western r. 1838; Britannia r. 1840; Persia r. 1856; Great Eastern r. 1858; Massachussetts r. 1877; Bogatyr r. 1836; Charlotte Dundas r. 1801; Esploratore r. 1863; Ferdinando Primo r. 1818; Fuad r. 1864; Fulton r. 1803; Gladiator r. 1844; James Watt r. 1820; Aleto. M. Lubarda, 5. května 1539, 756 61 Rožnov p. Rad., tel. 0604/651 442

■ **Koupím** postavené modely Monti systém - Vista Semily, i poškozené a nekompletní. Hledám modeláře, který se zabývá přestavbou těchto modelů k výměně zkušeností. V. Tichý, Nad stadionem 366, 267 01 Králův Dvůr, tel. 0311/636 678

■ **Koupím** knihy od autora V. Procházky, „Už to jezdí, létá, pluje“, a „Co uděláme svým dětem...“. Dále starší stavebnice IGRA, plast. stavebnice dopravních letadel, motory vyrobené před r. 1970 a elektr. naviják na RC větroně. Tel.: 02/719 131 13

■ **Sháním** podklady pro stavbu RC makety BE 60 Bestiola. Nabídky prosím na tel. 0602/583 209, večer na 0444/381 412

Baterie Duracell Ultra



Nová generace alkalických baterií je navržena tak, aby splňovala výkonové nároky dnešní moderní elektroniky. Jde o řady 1,5voltage článků AA (tzv. tužkové), AAA (mikrotužkové), C a D a 9voltage baterii. Nové baterie, využívající při své

konstrukci novou technologii pro katodu a anodu, a také nový (patentově chráněný) materiál separátoru, vydrží až o 80 % déle.

Vyrábí: Duracell, USA

Prodává: Běžná obchodní síť

Doporučená cena: 132 Kč (AA - 4 kusy, resp. podle druhu)

Nové barvy AGAMA

Pardubický výrobce modelářských barev uvedl nyní na trh nové odstíny barev určených pro stavitele plastových a rezinových modelů letadel. Jde o 16 barev určených na sovětská a ruská letadla do současnosti (katalog. čísla: R17 P až R32 P). Např. R17 P - konstrukční zelená (podvozkové disky a některé části podvozku), R19 P - světle zelená (horní plochy letadel taktického letectva), R25 P - písková (horní plochy letadel operujících v pouštních oblastech), R26 P - jasná tyrkysová (základní barva vnitřků kabin) atd. Barvy jsou baleny v osvědčených malých plechovkách (objem 14 ml). V celkové nabídce je nyní 322 odstínů.



Vyrábí: Agama, Pardubice
Prodává: Modelářské prodejny
Doporučená cena: 28 Kč

Co najdete v čísle

9

● **Všitý plánec Fairchild F-24**

● **Minigalerie - UTI MiG-15**

● **Kolem papírových kol**

● **Pěchotní tank MK II Matilda**

Modelář a modely

Měsíčník pro všechny modeláře
8/2000 srpen 51

Vydavatel:

PRAŽSKÁ VYDAVATELSKÁ SPOLEČNOST

Pro Slovenskou republiku ve spolupráci s MAGNET-PRESS Slovakia

Adresa redakce: **MODELÁŘ a MODELÝ**

Křižíkova 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, Křižíkova 35, 186 00 Praha 8 (případně P.O. BOX 72)

Vychází měsíčně, cena časopisu 35 Kč (49,90 Sk). Rozšiřují PNS, Mediaprint, Transpress, vybrané modelářské prodejny a další distributoři.

Cena pro celoroční předplatitele 385 Kč za 12 čísel (564 Sk), 195 Kč za 6 čísel (292 Sk). Objednávky a zvýhodněné předplatné zajišťuje pouze Oddělení předplatného - Modelář a Modely Křižíkova 35, 186 00 Praha 8-Karlín. (tel.: 02/ 218 634 03).

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

Plošnou inzerci - reklamu - zajišťuje: PVS Inzertní oddělení, Na Poříčí 30, 112 86 Praha 1 (tel./fax: 02/ 232 51 00, tel.: 02/ 21 73 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 **ČESKÁ TYPOGRAFIE a.s., Na Poříčí 30, 112 86 Praha 1**

Redakci nevyžádané příspěvky se nevracejí.

© Pražská vydavatelská společnost, 2000
ISSN 1212 - 2866

Další číslo vychází 5. 9. 2000

HISTORIE na kolech

V areálu nádherného lipského výstaviště byl začátkem roku uspořádán autosalon. Prezentovány nebyly pouze novinky z produkce světových automobilek, ale ve zvláštní expozici také historická sanitní vozidla. Představím vám alespoň několik z nich.

Text a foto L. Putz



Automobil značky Framo znají pamětníci také z provozu na našich silnicích. Na snímku je **Framo / V 902** z roku 1958 v sanitní verzi (motor 900 cm³, výkon 23 PS, tj. cca 17 kW, maximální rychlost 72 km/h)



Americkou sanitku připomíná **Opel Kapitän** ročník 1956, však také firma Opel patří do koncernu GM. Sanitní Opel byl v aktivní službě od roku 1956 do roku 1974. S šestiválcovým motorem objemu 2473 cm³ jezdí až „stočtyřicítkou“.



Mezi automobily, které jsou nasazovány při větších haváriích, byl prezentován **Borgward B 4500/a** z roku 1958. S téměř pětilitrovým motorem jezdí rychlostí až 90 km/h



Mezi nejstaršími exponáty byla sanitka **Mercedes-Benz 170** z roku 1953, sloužící u prezidia německého Červeného kříže (Präsidium Deutsches Rotes Kreuz) v letech 1953 až 1979. Vůz s motorem objemu 1767 cm³ dosahuje rychlost 80 km/h.



Mikrobus **Volkswagen - Bulli** jste mohli potkat na ulicích v Norimberku v letech 1964 až 1972. Jeho jedenapůllitrový motor (1483 cm³) mu umožňuje rychlost přes 100 km/h.



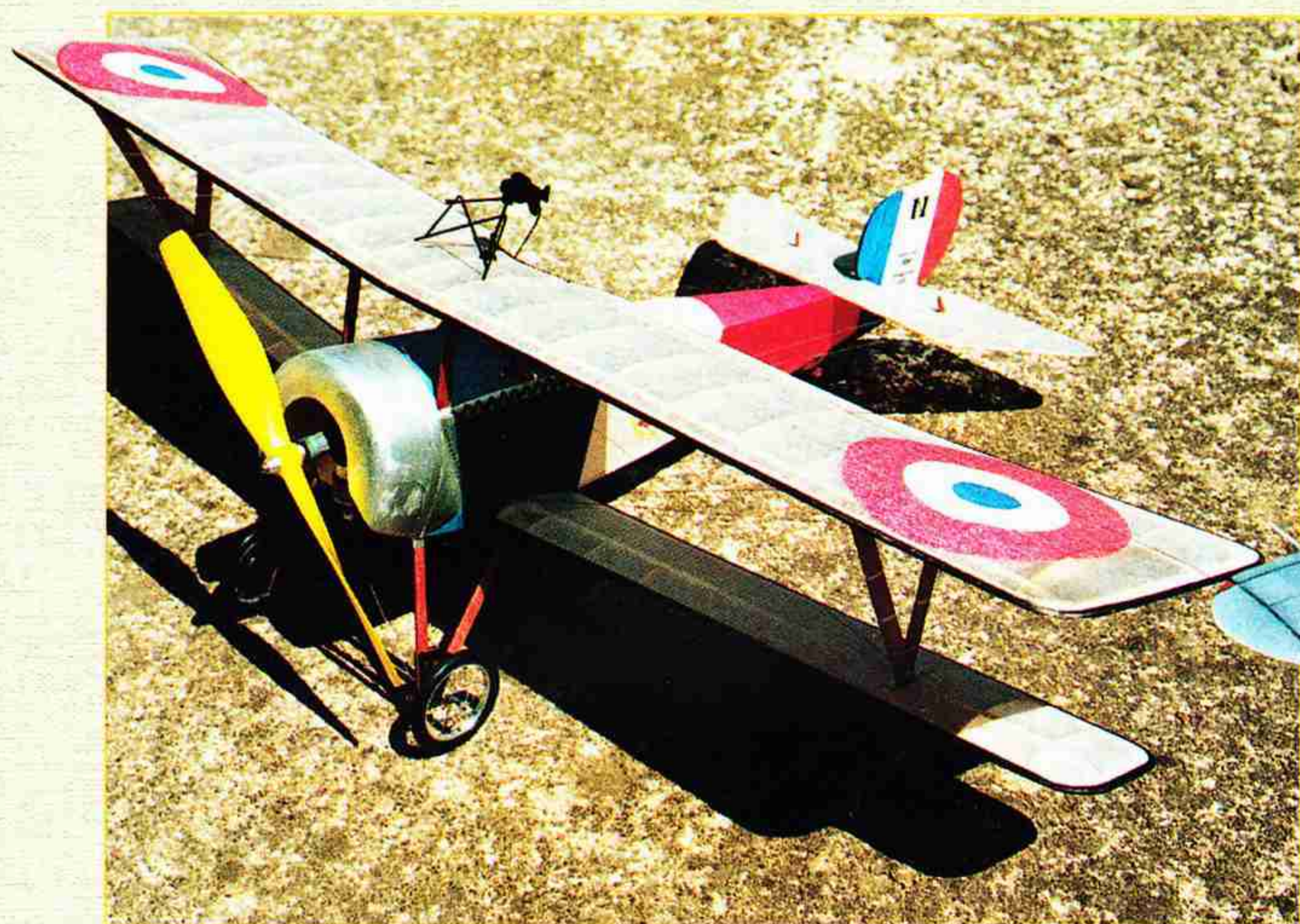
Obdobný automobil „Katastrophenschutz“. Tentokrát jde o vůz **Robur LO 2002 A** (ročník 1984), s motorem o objemu 3345 cm³ dosahuje rychlost 80 km/h.



Makety amerických letounů **Republic P-47D Thunderbolt** jsou zkompletovány ze stavebnic firmy CZ model. První létá s motorem MVVS o objemu 12,7 cm³, druhý s motorem Moki 25 cm³ (viz článek Kotláři po 55 letech).



S RC modelem hlídkového člunu **P 562 Thoaban** třídy F4-B soutěží Miroslav Havel z KLM „Royal Dux“ Duchcov. O mistrovství žáků čtěte uvnitř časopisu.



Dvouplošník **Nieuport XI Bebe** jako minimaketa s motorem na CO₂ a s hmotností 79 g. Na soutěži Openscale s ní Jaroslav Man ze Strakonice obsadil 5. místo.



RNDr. Jiří Merta z Brna startoval na soutěži minimaket Openscale 2000 s modelem **Republic P-47B Thunderbolt**. Dolnoplošník v měřítku 1:20 má rozpětí 615 mm.



Novinka pro sběratele modelů od italské firmy Bang. Na modelu **Ferrari 250 GTO** v měřítku 1:43 prezentuje tato firma 10 let své činnosti. V zákrytu stojí model **Ferrari 412 P** st. č. 11 týmu Meiresse-Beurllys. Takto startoval v roce 1967 ve Francorchamps.