

Modelář

a modely

- Kamov Ka-50
- Tanky JS-2 a JS-3
- První Benz
- Cierva C.30
- Papírové formule
- Saab 37





Model těžkého tahače Faun s přívěsem A-Stoff Jana Pavlíka z Děčína



Stanislav Kreutzer (KPM Rokycany) se zúčastnil soutěže pětatřicetin s modelem automobilu VW typ 87

Memoriál Jiřího Vojty, veřejná soutěž stavitelů plastických modelů, se uskutečnil v sobotu 22. června v Chebu. V malé technice kategorie II. b zvítězil Jan Pavlík z PMK 95 Děčín/Ústí nad Labem s modelem těžkého tahačem Faun s přívěsem pro plnění raket V-2 kyslíkem a stal se také držitelem CMK Trophy. Podstatně lépe byla obsazena kategorie II. a, modely pozemní bojové techniky v měřítku 1:35. V ní nejlépe uspěl s rádiovou nástavbou Tatra T-805 Milan Krnáč ze stejného klubu. Petr Brojo (KPM CMK Praha) s nejrozšířenějším středním tankem Wehrmachtu Pz. Kpfw IVM vybojoval druhé místo v kategorii a na třetí pozici se umístil s typem WRC Pavel Nykodým z pořádatelského klubu. Juniorskou kategorií vyhrál domácí Ondřej Kulhavý s tankem Leopard KFOR. V kategorii diorámát dopadli mezi senlory nejlépe Zdeněk Kráček (KPM Aš), mezi juniory Ondřej Kulhavý s poničeným Bf 109K-4 nazvaným květen 1945.

ZDENĚK FABÍK



◀ Střední tank Pz. Kpfw. IVM v měřítku 1:35 postavil Petr Brojo z Prahy

Model bojového vozidla pěchoty BMP II v měřítku 1:35 postavil Petr Mácal ▼



Modelář

a modely

Měsíčník pro všechny modeláře
8 srpen 2002 ročník 53

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

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

Adresa redakce: Modelář
Svobodova 1, 128 17 Praha 2
Tel. (+420-2) 2491 8224,
Fax: (+420-2) 2492 1653

E-mail: model@aeromedia.cz

Obchodní a inzertní oddělení:
Aeromedia, a. s., Baranova 38,
130 00 Praha 3

Tel./Fax: (+420-2) 2271 8814,

E-mail: obchod@aeromedia.cz

Rádkovou inzerci přijímá redakce

Zásilková služba a předplatné:
(02) 22 71 88 14

Šéfredaktor: Martin Salajka
(salajka@aeromedia.cz)

Redakční rada:

Ing. Lubomír Koutný a Ing. Bohumil Votýpka (le-
tadla), Jiří Kašpar (rakety), Jiří Lejsek (lodě),
Tomáš Obermajer (železnice)

Objednávky a zvýhodněné předplatné:

Aeromedia, a.s., Baranova 38,
130 00 Praha 3

Tel./Fax: (+420-2) 2271 8814,

E-mail: obchod@aeromedia.cz

Cena časopisu 45 Kč (64 Sk)

Celoroční předplatitelé 540 Kč/636 Sk za 12 čísel,
pololetní 270 Kč / 328 Sk za 6 čísel.

Zvýhodněné předplatné pouze
u společností Aeromedia:
roční 444 Kč, pololetní 234 Kč.

Rozšiřuje PNS, Mediaprint, Transpress, vybrané
modelářské prodejny a další distributoři.

Distribuci, předplatné a inzerci pro Slovenskou
republiku zabezpečuje:

Magnet-Press Slovakia s. r. o, P.O. BOX 169,
830 00 Bratislava, Slovensko

E-mail: magnet@press.sk

Objednávky do zahraničí přijímá
Aeromedia, a.s., nebo

PNS, Hvozdanská 5-7, 148 31 Praha 4

For the foreign subscription please write to:
Aeromedia, a.s., Baranova 38, 130 00 Praha 3,
Czech Republic

Tel./Fax: (+420-2) 2271 8814,

E-mail: obchod@aeromedia.cz

One year subscription for Europe 38 Euro,
overseas 52 USD.

or PNS Hvozdanská 5-7,
148 31 Praha 4, Czech Republic

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

Předtisková příprava:

Reprodukce Baroa s.r.o.,

Svobodova 1, 128 17 Praha 2,
E-mail: baroa@atlas.cz

Grafická úprava: Veronika Fránová

Tisk: Polygrafia, a.s.

Svobodova 1, 128 17 Praha 2

Redakci nevyžádané příspěvky se nevracejí.

© Aeromedia 2002

ISSN 1212-2866

Registrační značka: MK ČR E 2275

K TITULU:

Vírník Cierva C.30 v měřítku 1:72,
Mercedes-Benz pro labužníky
a parní lokomotiva řady 555.088 ČSD

4 Z vaší dílny

5 Kluby, kroužky, soutěže

7 Létání s RC modely

8 Stavíme funkční modely

11 Tahače Faun a Mercedes

14 Suchoj Su-25UB

16 Vozy F1 z papíru

20 Tanky JS-2 a JS-3

24 Železniční modely

27 Cierva C.30

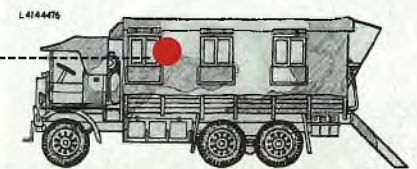
34 Kamov Ka-50

42 Montyho karavan No.1

45 Úvaha o vývoji plastického
modelářství v Čechách

46 Mega Cup po čtvrté

49 Nabídka zásilkové služby



Jsmo za polovinou

Nejen za půlkou roku a prostředkem prázdnin, ale také za polovinou ročníku našeho společného časopisu v nové podobě. Hned také musím podotknout, že se mi podařilo splnit sotva padesát procent předsevzetí o tom, jak bude Modelář vypadat, stejně jako odpovědět na půlku dopisů, kterými mne našťestí stále zahrnujete.

Dobrou zprávou snad je, že po přestěhování už jsme se jakž takž zabydleli, chod redakce se vrací do normálních kolejí, fungují všechna spojení uvedená v tiráži časopisu a na přípravu dalšího sešitu konečně budu mít více času i díky nové spolupracovnici.

V brzké době také bude mít náš Modelář internetovou podobu na vlastní webové stránce, kde budou články ze starších čísel, pokyny jak psát příspěvky i seznam témat, o něž máme zájem. Podle přání čtenářů (a našich možností) chceme rovněž vybudovat průběžně doplňovanou galerii fotografických podkladů pro stavbu modelů. Máte-li do ní co nabídnout, neváhejte a pište.

Martin Salajka



Maďarský modelář Andras Engresi se také soutěží v Čechách účastní s povedeným modelem motocyklu Zündapp 750

Celobalzový model závodního speciálu Gee Bee Model D Sportster postavil Peter Studený z Žiliny. Model o rozpětí 1500 mm a hmotnosti 3000 g je poháněn motorem MVVS 8 cm³ a ovládán RC soupravou Hi-Tec Focus 4 ▼



▲ Figurku Samuraje ve velikosti 120 pečlivě vybarvil Miroslav Skarytka

Martin Kumičák z Púchova soutěží s pohledným modelem automobilu Aero Minor v minidiorámě nazvané Historie na kolech ▼



Foto D. Hlinka, J. Miškovič a M. Salajka



Vladimír Daněk, člen LMK Čmelák Holešov, létá s modelem větroně L-33 o rozpětí 3500 mm a hmotnosti 4700 g, ovládaným RC soupravou Graupner MC-15 ▼



Letecký modelář 8/1952



Titulní strana modeláře oznamuje nový světový rychlostní rekord Zdeňka Husičky a k tomu i rekordní model U-7 s tryskovým motorem. Rychlostí 245,085 km/h se Husička stal i rekordmanem absolutním a nejrychlejším modelářem planety. Jak vidno, Paurův rekord vydržel jenom dva měsíce. Faksimile diplomů FAI – Paurova a předchozího Husičkova rekordu s “dvaapůlkou” U-5 – dokonce nalezneme na straně 120 (V Leteckém modeláři 6/1952 jsem v jednom článku narazil na dvojí odlišnou transkripci jména světového rekordmana Stanislava Paura/Paura; na diplomu FAI je uvedeno Paur.).

O pár stránek dále se ovšem v dopise čtenáře Pospíšila odkrývá paradox: “Upoutaný” začátečník se potýká s nejelementárnějšími problémy, na které bohužel v Modeláři nenachází odpověď. Zkušeným “učkařům” se opravdu moc publikovat nechtělo.

Vedle nezbytných politickovýchovných materiálů je tentokrát bohatě za-

stoupena i modelářská technika. Nepochybně zajímavý je soutěžní model větroně kategorie A2 Mira. Jeho konstruktér Emanuel Knittl, sám výkonný pracovník v leteckém průmyslu, byl znám svými exaktními přístupy, kompletní aerodynamické a pevnostní výpočty nevyjímaje. Ostatně rozsáhlou “kuchařku” k tomu později vydal i knižně.

Není pochyb, že se v Modeláři teoretizovalo mnohem více než dnes, ale v tomto případě to byl počín konstruktivní. O zmíněné kategorii se totiž opravdu debatovat...je-li zdravé, či nikoliv zavádět u nás stavbu těchto “malých” modelů.

Velký plán je věnován i soutěžnímu Wakefieldu Dominika Philippa z Trenčína, shodou okolností je uvnitř čísla také pěkný názorný článek o sklápěcí vrtuli pro gumáky. Aby byl obsah opravdu vyvážený, je v tomto sešitu vedle tryskového modelu TX-7 publikován také papírový kluzáček pro nejmenší.

pam

• Soutěže • Výstavy • Soutěže • Výstavy • Soutěže •



Výstava papírových modelů kosmické techniky se uskuteční v Hvězdárně a planetáriu v Hradci Králové od **10. srpna** do **30. října**. Na výstavě bude k vidění na padesát modelů družic, raket a raketoplánů, včetně právě budované Mezinárodní kosmické stanice. Výstavu doprovodí fotografie kosmonautů a fotografie skutečných kosmických těles.

Kontakt na pořadatele: Miloš Drábek, e-mail: milos.drabek@odds-dso.cz, tel.: 0602 501 460

Severočeské pylony v kategorii **F3D** se budou léhat **1. září** v Hradčanech.

Kontakt na pořadatele: Richard Velas, Anenská 1173, 470 01 Česká Lípa, Tel.: 0603 156 106, e-mail: velas.r@seznam.cz

Na veřejné soutěži **Zlínský Blembák** se **7. září** uskuteční setkání modelářů. Výstava se koná v Obchodní akademii T. Bati ve Zlíně od 8 do 15 h.

Memoriál V. Vlka v kategoriích **F4C** a **RCM4X** se uskuteční na Modelářském letišti **Hosín 6. září**.

Kontakt na pořadatele: František Frána, 373 81 Boršov nad Vltavou. Tel.: 038/7250008

V Brně na Slovanském náměstí pořádá **7. a 8. září KŽM Brno Královo Pole** v rámci Erbovní slavnosti Královo Pole výstava železničních modelů a členové klubu předvedou provoz na kolejišti

V sobotu **14.** a v neděli **15. září** bude letiště **Benešov** tradičně patřit velkým RC modelům letadel. V sobotu se dopoledne uskuteční soutěž obřích akrobatů kategorie **RCM3X**, ve 14 hodin začne tříhodinový letecký den s ukázkami “dospělých” letadel. Před i po nich budou na modelářské vzletové ploše léhat modely účastníků jednadvacátého ročníku setkání obřích RC modelů letadel. Hlavní modelářský pro-

gram vypukne v neděli v 9 hod. Po oba dny bude v areálu letiště možnost občerstvení, prodej modelářského zboží, atrakce pro děti a vyhlídkové lety. Pokud máte zájem vystoupit se svým atraktivním nejméně dvoumetrovým modelem s motorem aspoň 10 cm³, napište si ihned o přihlášku na adresu **Karel Zika, Kpt. Nálepky 1724, 256 01 Benešov**.

Další informace pro diváky i účinkující na www.benesov-info.cz

21. září pořádá KPM Mladá Boleslav veřejnou soutěž stavitelů plastických modelů v kategoriích I a II.

Kontakt na pořadatele: Jan Měkuta, Bradlecká 740, 293 06 Kosmonosy, tel.: 0326/726 046

Modelová kolejiště a železniční modely budou vystaveny **20. a 21. září** na nádraží ČD v **Hradci Králové**

Ve dnech **20. až 22. září** se v **Pizni** uskuteční velkolepé modelářské setkání **e-day**. Stavitelé plastických modelů mají možnost prokázat svou zručnost ve 49 soutěžních kategoriích, zkrátka nepřijdou ani zájemci o funkční modelařinu, na něž je pamatováno v bohatém doprovodném programu.

Kontakt na pořadatele: Jaromír Kohout, Těšínská 3, 312 00 Plzeň, e-mail: jaromir.kohout@e-day.cz

Veřejná soutěž stavitelů plastických modelů **Kaden Cup Model Náchod** se uskuteční v sobotu **19. října** v Tepna Clubu Náchod (směr Červený Kostelec). Soutěží se ve 13 kategoriích, dalších šest je vyhraženo dětem, a pro vítěze jsou připraveny hodnotné ceny a poháry. **Informace pro prodejce a modeláře: Martin Schuster (0737 400 825) a Petr Bohuš (0608 638 093)**



SVĚTOVÝ POHÁR F2

Rakousko, 10. – 12. června

Po dvou letech (střídání se švýcarským Breitenbachem) se mezinárodní soutěž pro upoutané modely, zařazená do světového poháru, opět letos ve dnech uskutečnila na malebném modelářském letišti v Salzburgu-Kreiwiesenu. Byl to rovněž již třetí ročník memoriálu před šesti roky zemřelého Hanse Niederwimera, který se velmi zasloužil o propagaci leteckého modelářství a mnoho let stál v čele místního klubu. Jeho pamětní deska je umístěna na budově letiště. Soutěž se létala v kategoriích F2A (rychlostní modely), F2B (akrobatické modely) a F2C (týmové modely).

Léta se ví (sám jsem zde také jednou soutěžil v kategorii F2C v roce 1968 s kolegou Komůrkou), že oba místní kruhy pro létání nejsou zcela regulérní. Travnatý kruh pro F2B v zadní části klesá pod myšlenou rovinu, v přední jej zase přetíná asfaltová dráha pro RC modely a na jejím konci je pilotní kruh. Asfaltové mezikruží se silonovou mobilní sítí pro kategorie F2A a F2C zase není vodorovné a středový kruh pro piloty je hodně vyvýšený. Přesto se soutěž stále těší obrovské oblibě a velké účasti, zejména v kategorii F2B.

Také letošních 42 soutěží v této kategorii lze srovnat pouze s počtem účastníků na mistrovství Evropy. Celkem se letos soutěže zúčastnilo 80 modelářů z 10 zemí (Česka, Francie, Itálie, Maďarska, Německa, Rakouska, Rumunska, Slovenska, Švýcarska a Ukrajiny). Startovné bylo 22 Euro, poplatek za protest 15 Euro. Organizační a technickou část

měli na starost jako vždy pánové Oswald Hajek a Walter Reinisch. Mezinárodní jury FAI pracovala ve složení Němec J. Schiffler, Rakušan E. Wieser a pisatel tohoto článku. Kategorii F2B hodnotila trojice mezinárodních bodovačů – Slovák V. Šaumbár, Rakušan F. Oberhuber a R. Rozbořil z Brna. Kategorii F2C sledovala zase jury v mezinárodním složení Ital A. Zana, Němec J. Schiffler a opět pisatel tohoto článku, který rovněž měřil čas v kategorii F2A.

Parkoviště a kemping jako součást areálu byly přeplněné a okolím se nesla vůně připravovaných jídel a občerstvení z bufetu v letištní budově. Počasí se – až na několik krátkých přeháněk – vyvedlo a poněvadž nebyly podány ani žádné protesty, mohly být vyhlášeny výsledky a předány poháry a diplomy soutěžícím a všem účastníkům diplomy a dárky.

BOHUMIL VOTÝPKA
Foto autor



Vítězný ukrajinský tým, mechanik Lerner (vlevo), pilot Bondarensko

◀ Úspěšné slovenské družstvo F2B, zleva nahoře Škarbálek, Stano, Burger, dole Bajer a vítěz Schrek

STRUČNÉ VÝSLEDKY:

Kategorie F2A (12 soutěžících, 5 zemí):
1. I. Elekes, Maďarsko (286,6 km/h); 2. P. Gründel, Německo (286,4); 3. N. Schmitz, Německo (280,4); **Kategorie F2B** (42/8): 1. A. Schrek, Slovensko (6398,8 bodů); 2. J. Vejmola, Česko (6318); 3. J. Stano, Slovensko (6268,8); 4. Z. Bajer, Slovensko (6185); 5. I. Burger, Slovensko (6131,5); 6. P. Beneš, Česko (6177); 12. P. Kapuscinský, Česko (6086); 15. J. Škrabálek, Slovensko (6002); 19. Z. Křížka, Česko (5887); 30. K. Meisl, Česko (5728,5); **Kategorie F2C** (17 týmů, 8 zemí, finále na 200 kol): 1. Y. Bondarenko/S. Lerner, Ukrajina (6:36,4 (min/s)); 2. T. Eugen/R. Suruge, Francie (6:40,9); 3. M. Magli/E. Pirazzini, Itálie (neklasifikováni pro zdravotní indispozici pilota). Nejlepší postupný čas (na 100 kol) pro účast v finále dosáhli Bondarenko/Letner – 3:10,7

Na mistrovství světa pro upoutané modely, které skončilo v sobotu 20. července v německém Sebnitz se skvěle umístili naši reprezentanti. Jiří Vejmola v konkurenci 69 pilotů v kategorii F2B (upoutané akrobatické modely) vybojoval stříbrnou medaili. Pavel Kučera vybojoval v kategorii F2D (modelářský soubor) čtvrté místo.

V minulém čísle Modeláře jsem v letních vedrech a zmatku stěhování redakce v článku o soutěži Chodovská chmelnice popletl popis u fotografie číslo 3. Není na ní SR-71 Blackbird Pavla Miloty z Nyřan, ale North American X-15A-2 v měřítku 1:48 Jakuba Vilingra. Oběma modelářům, čtenářům i autorovi se omlouvám.

M. Salajka

Ladislav Lacina soutěžil v Berouně s modelem nákladního automobilu GAZ-AA A5-1 v měřítku 1:72. Omylem byly jeho modely zapsány do jiné kategorie, což jej při konečném účtování připravilo o chvíli slávy „na bedně“ a teprve po zjištění chyby získal dodatečně ocenění za druhé místo.

Vážený kolego modeláři, přijmi od nás dodatečně gratulaci a omluvu od člověka, který se spletl. Mylit se je bohužel lidské.

Za pořadatele Kitshow
Vlastimil Bárta

Asi mi dáte za pravdu ze Mosquito patří mezi nejhezčí letadla všech dob. Mam pro tento stroj slabost, a tak i když mám doma v plastiku čtvrtkový model Tamiya a dvaasedmdesátinu Airfix, neodolal jsem a zakoupil také model v měřítku 1:72 od firmy Corgi.

Dřevěný ZÁZRAK JE kovový

Skutečný stroj byl sice převážně dřevěný, ale jeho model je kovový. Představuje stroj noční stíhací verze NF Mk. II vybavené radarem a zařízením SERAT, které zachycovalo vysílání radaru Lichenstein německých letadel. Mosquito sériového čísla DZ726, které bylo modelem předlohou, sloužilo nejdříve u 410. perutě RAF. Přechalo i neobvyklou havárii, při které se z letu nad Nizozemím vrátilo se 100 metrů dlouhým drátem omotaným okolo ocasu. Po opravě sloužilo u 141. perutě a F/O H. White a F/O M. Allen (oba DFC) v jeho kabině v únoru 1944 sestřelili Heinkel He 177. Letoun byl ztracen v Itálii 16. května 1944.

Model má podrobnosti obstojně vyznačené rytím do hloubky, rovněž ba-

revna úprava je dobrá. Ovšem mohla by být i lepší místy je vrstva barvy až moc tlustá a obtisk jedné kokardy je zmačkaný. Naštěstí to není moc vidět.

Na modelu jsou znázorněné kulometry, ale předloha je neměla. Podvozek může být zatažený nebo vysunutý, v krabici jsou

oba. Škoda, že podvozkové nohy skutečnosti příliš neodpovídají. Součástí modelu je i povedený akumulátorový vozík.

Model mě potěšil, jen cena by mohla být nižší.

Mimochodem, není to poprvé, co se Mosquito v měřítku 1:72 objevilo v nabídce firmy Corgi. V minulých létech už byly kovové modely s jinými obtisky a se změnami odpovídajícími předlohám prodávány jako Mosquito B IV (DK 333/HS-F) ze stavu 109. perutě RAF, Mosquito FB VI (MM403/SB-V) létající u 464. perutě RAAF a Mosquito NF Mk. II 23. perutě. V září se má objevit novinka, model Mosquita FB VI ze stavu 248. perutě RAF s in-
vazními pruhy

ALFRED RUDYS

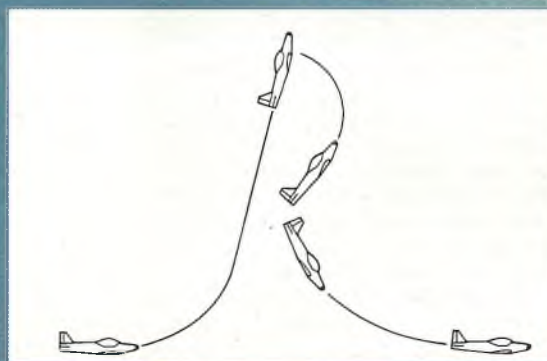


XIII. část

LÉTÁNÍ

s RC modely

JIRÍ PLAČEK



Pád. V tomto díle seriálu se naučíme zalétnout s RC modelem různé druhy pádů. Před zahájením nácvičku si ověříme pádovou rychlost modelu a jeho chování po odtržení proudnic na křídle.

Nejprve se naučíme zalétnout mírný pád. Pokud fouká vítr, nalétneme s modelem proti němu, ubereme plyn a začneme s modelem stoupat pod úhlem přibližně 20°. Jakmile model dosáhne pádové rychlosti, dotáhneme výškové kormidlo naplno. V okamžiku, kdy se proudnice na křídle odtrhnou, model skloní před k zemi a přejde do sestupného letu. Po překlopení přidě povolíme výškové kormidlo do neutrálu a zvýšíme otáčky motoru. Teprve když získá model rychlost, srovnáme výškový kormidlem let do horizontu.

Před zahájením pádu musíme mít model perfektně srovnaný. Během stoupavého letu korigujeme jeho dráhu křídélky, případně směrovým kormidlem. Jakmile se však blíží dosažení pádové rychlosti, směrové kormidlo k opravě dráhy letu zásadně nepoužíváme! Mohlo by se stát, že místo do pádu model přejde do vývrtky!

Pokud jsme si mírný pád dostatečně procvičili, můžeme se pustit do nácvičku pádu po ocase. Fouká-li vítr, je vhodně tento obrát letat po větru, neboť nám usnadní držení modelu při skluzu dolů tak, aby nepřepadl na záda.

Motoru dáme plný plyn a převedeme model do stoupavého letu, během nějž postupně vytrácí rychlost až do zastavení. Těsně před zastavením snížíme otáčky motoru. Ne však úplně na volnoběh, ale necháme je trochu vyšší. Tím se pojistíme proti zastavení motoru, jež by mohlo nastat v důsledku zadního ofukování listu vrtule během pádu po ocase, nebo jako následek působení gravitačních sil na palivo v nádrži a v palivové soustavě.

Jakmile se model zastaví a přestanou na něj působit aerodynamické síly, přitáhneme výškové kormidlo. Model začne padat po ocase, posléze se překlopí předí dolů a přejde do letu střemhlav. Výškové kormidlo na okamžik povolíme, pak jím střemhlavý let srovnáme do horizontu. Pokud máme dostatek výšky, je efektní střemhlavý let prodloužit.

Chceme-li s modelem předvést pád dozadu, musíme v okamžiku jeho zastavení výškové kormidlo potlačit. Vzniklý moment působení síly na vodorovnou ocasní plochu při zpětném pohybu převrátí model přes záda.

Na pádu je neefektivnější zpětný pád po ocase. Ten se však za určitých podmínek může prodloužit až nechtěně nepříjemně. Velmi důležité je proto při pádech dodržovat vždy bezpečnou výšku. Máme-li dostatečnou praxi a chceme-li pád zaletět v menší výšce, pojistíme si jej odklonem vertikály v konečné fázi dopředu či dozadu. Tím zkrátíme zpětný pohyb před klopením.

Správné zalétnutí pádu může ohrozit jak odchylka v poloze, tak nenadálá turbulence. I když na první pohled vypadá tento obrát jednoduše, teprve až začneme s jeho nácvikem, poznáme jeho náročnost a někdy i zálužnost. Obtížnost pádu se násobí tím, že o jeho úspěšném provedení se rozhoduje v jediném okamžiku.

Výkres autor
(pokračování)



STAVÍME FUNKČNÍ MODELY (3)

RNDr. OTAKAR LAUSER

PLAŇKOVÁNÍ TRUPU

(dokončení)

Pro polepení kostry si napežeme z prkénka balzy tl. 1 proužky o 15 mm delší než jsou nástavby trupu. Aby se lišty dobře slepily, celý obklad natřeme třemi vrstvami Kanagomu zředěného nitrolakem a necháme zaschnout do druhého dne. Potom vše opatrně ohoblujeme, obrousíme vibrační bruskou a nakonec opatrně dobrousíme ručně.

Povrch přetmelíme Kanagomem s dětským pudrem a necháme zaschnout do druhého dne. (Můžeme použít také neuvěřitelně lehké „bílé saze“, které se prodávají například jako šlehaný tmel v lahvičkách o objemu 2 dcl asi za 86 Kč).

Po přetmelení a vybroušení je třeba vše přetřít nitrolakem s trochou Kanagomu, opět nechat zatvrdnout do druhého dne a vybrousit. Drobné vady na povrchu nakonec opravíme dvousložkovým autotmelem.

Motorovou přepážku vyřežeme na všechny strany asi o 10 mm větší než prozatímní falešnou. Slepíme ji ze tří vrstev překližky tl. 2 mm tak, aby léta na vnějších byla jedním směrem a na prostřední k nim napříč. Je možno mezi ně vlepít i skelnou tkaninu a použít Epoxi 1200, ale mám výbornou zkušenost s hustým sekundovým výřezem. Vylomíme falešnou přepážku, očistíme bočnice od zbytků lepidla a obkreslíme na přepážku tvar předku trupu. Bukové lyžiny pro motorovou přepážku vlepíme do bočnic, nasadíme na ně přepážku, zalepíme a vše zalaminujeme skelnou tkaninou a Epoxi 1200 (viz foto).

Abych mohl zůstat u popisu stavby trupu, budu zatím počítat s tím, že křídlo již máme hotové (jeho stavbě se budu věnovat později).

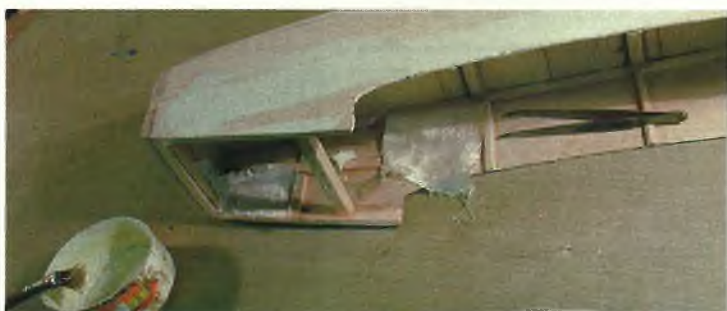
Vezmeme dva proužky překližky široké asi 30 mm o délce rovnající se vnitřní šířce trupu. Ke dvěma mosazným trubičkám o průměru asi 5 mm seženeme trubičky, které na ně jdou nasunout. Trubičky menšího průměru vlepíme do křídla, větší do trupu.

UPEVNĚNÍ PODVOZKU

Z bukového prahového prkénka vyřizneme úchyt pro podvozek široký 60 mm, dlouhý podle vnitřní šíře trupu a tlustý 15 mm. Na straně, která bude směřovat k trupu, si od krajů odměříme z obou stran 10 mm a vnitřek mezi značeními bruskou ztenčíme na 10 mm. Od krajů trupu odměříme 15 mm a vrátkem o průměru 2 mm si do hloubky 1 mm vyznačíme kudy budou procházet šrouby k připevnění podvozku.

Do vybroušeného místa v bukovém hranolu nalepíme 4 mm tlusté čtvercečky balzy pro „zakousnutí“ křídlových matek o vnitřním průměru 6 mm. Nyní prkénko položíme stranou pro





šrouby směrem dolů a na jeho část směřující k náběžné hraně křídla v pravém úhlu nalepíme úchyt křídla (destičku s trubičkami). Vyzkoušíme, zda destička s vnitřními trubičkami jde volně nasazovat do trupové destičky s většími trubičkami. Pak upevníme odtokovou část křídla s nástavbou pro křídélka k trupu, zapíchneme trubičky s destičkou do křídla v místě náběžné hrany a vše řádně zkontrolujeme, aby nebylo křídlo šikmo k rovině trupu. Do otvorů v křídle dáme trochu pětiminutového epoxidu a vše usadíme a vyčkáme až se lepidlo vytvrdí.

Na nástavbě křídélkové části křídla (vyztužené ze spodní strany křídla, kde budou otvory pro poutací plastové rouby křídla, zhotovíme destičku obdobným způsobem jako pro podvozek.

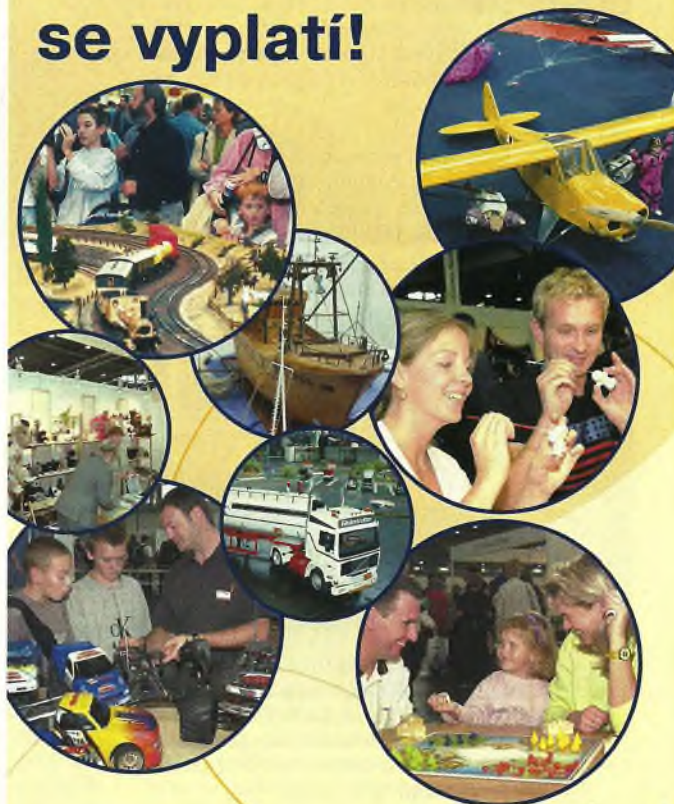
Nohu ostruhového ze struny o průměru 2,5–3mm provlékneme otvory vyvrtanými v těle šroubu o průměru 6 mm, upevníme na ni podvozkové kolo s pérkem a trnem pru spojením s kormidly a směrovkou (viz foto).

(Pokračování)

**Případné dotazy
posílejte na e-mail:
lauser.otakar@seznam.cz**



Cesta do Lipska se vyplatí!



- velká přehlídka plastových modelů
- show leteckých modelů na 600 m²
- fascinující parní lokomotivy a jiné železniční modely
- modely lodí, jachet a ponorek
- vše v akci: závody aut, představení letadel a vrtulníků, regata jachet a manévry ponorek
- modely, příslušenství, náradí, odborné poradenství
- 50 let Matchboxu – oslava jubilea na výstavišti v Lipsku

Otevřeno denně 10.00 - 18.00 hod. Výstaviště Lipsko.

MODELL & HOBBY



**Veletrh pro modeláře,
železniční modely a
kreativní práce**

11.-13. října 2002

www.modell-hobby-leipzig.de



Kontaktní adresa: SEPP International s.r.o.
Zastoupení Leipziger Messe pro Českou republiku
Premyslovska 32 • 130 00 Praha 3
tel. 02/22 73 44 83 • fax: 02/22 73 44 82, e-mail: info@seppint.cz

Těžké tahače Faun 40.45 6x6 a Mercedes Benz 3850 používal společnost ČSAD Ostrava (dnes Nosreti Specialtransport). Automobily Faun byly v provozu čtyři, ale po čase byly všechny prodány do zahraničí. Čtyři tahače Mercedes jezdí u firmy Nosreti dodnes a jsou používány na přepravu těch nejtěžších nákladů.

Oba modely jsou postaveny v měřítku 1:50 stejnou technologií, rámy jejich podvozku jsem spájal z mosazných nosníků. V obou případech je pak na rám



připájené přední náprava a oka pro vahadlo zadní nápravy. Nádrže, nárazníky, blatníky, schůdky a další doplňky jsou zhotoveny z mosazného plechu tl. 0,5mm a k rámu připájeny. Celý podvozek tvoří jeden tuhý celek.

Dísky kol jsou vysoustružené. Díly kabiny jsem vystříhl z mosazného plechu tl. 0,5 mm a spájen do požadovaného tvaru, některé prolisy jsou buď vyklepány z plechu nebo naleťovány na kabinu a vybroušeny do konečné podoby. Na zasklení jsem použil čirou fólii tloušťky 1mm.

Rozvody systémy sání vzduchu, výfuky, plochy pro uložení závaží a další doplňky jsou zhotoveny z mosazných plechů různé tloušťky a z tenkostěnných trubek. Všechny části jsou spájeny dohromady do „bloků“ a potom připevněny k rámu šrouby M2. Používat tyto bloky, vlastně jakési dílčí sestavy, se mi velmi osvědčilo. Na hrubo sestavené a neopracované je poskládám do konečné podoby, potom „hrubý“ model rozeberu a mohu pokračovat v práci na jednotlivých podsestavách bez obav, že posléze něco nebude lícovat jak by mělo. Má to



Pár kousků z autorovy dílny – skupiny tahačů Faun, Mercedes, Tatra 813 a 815, podvalníky Nicolas a Transporta P 63 z parku firem ČSAD nebo Nosreti

Tahače Faun 40.45 a Mercedes Benz 3850



i výhodu při barvené úpravě.

Nakonec dokončené a natřené bloky sešroubují a model je hotov.

JAROSLAV VOŘECHOVSKÝ
Foto autor



Po úvodní soutěži letošního seriálu FSR rychlostních člunů se spalovacími motory, která se jela v květnu ve veslařském areálu v Račicích, se první červnový víkend sešli závodníci v ATC Břehy u Přelouče. Pořadatelé z MK Delta Pardubice díky sjednání desetiletého pronájmu části břehu rybníka připravil pro letošní závod nové pevné a stabilně zabudované startovací plato. Za finanční podporu této akce je třeba poděkovat Svazu modelářů ČR.

SOUTĚŽ FSR v ATC Břehy u Přelouče

Již v pátek odpoledne se sjeli junioři. Dráhu měli vyhrazenou jen pro sebe, a tak v rámci plánovaného soustředění pilně trénovali ve všech objemových třídách. V sobotu 1. června byly postupně zahájeny rozjíždky hlavního mistrovského závodu. Vedení sekce i předsednictvo KLoMČR, by mělo uvažovat jak dát možnost většímu počtu mladých lidí začít v této kategorii (snad levným materiálovým zajištěním pro nějaké soutěže žáků a juniorů začátečníků – stavebnice pro český motor a pak hlavně propagaci takového počínání). V kategorii NS se to např. povedlo zařazením soutěží bez hodnocení stavby, která je dnes nejsilněji obsazována.

Ale k vlastnímu závodu. Junioři V 3,5 jezdili v šestičlenném obsazení a bylo vidět, že jejich jízda je proti loňskému roku vyzrálejší. Dobrou konkurencí jim byla i slovenská juniorka ze Šaly. Vcelku suverénně zvítězila v obou jízdách Lenka Rajnišová z Brandýsu nad Labem, která také zvítězila i v sedmá-půlkách a je jen škoda, že se z časové tísně nemůže zúčastnit mistrovství světa v Belchatově, kde by zajisté byla žhavou kandidátkou na medaile.

Startovní pole třiapůlek, oživila účast i dvou bratislavských modelářů, úspěšně se představil i nováček z Přerova Michal Pazdera. Letos v této třídě s přehledem vládne Martin Kadeřábek z Radčic, který již zvítězil ve dvou závodech, na paty mu šlapou pražský Karel Hájek a Michal Rajniš. Tato třída měla poněkud nečekaný závěr, když modely na prvních pěti místech těsně před koncem finálové jízdy pro poruchy či převrácení na vlně zastavily a připravily se tak o jedno či dvě kola.

Soutěžící ve třídě FSR-V7,5 mají zatím v letošní sezóně výkony s velkými výkyvy. Štikou v této kubatuře se zdá být Josef Koblre z Vysokého Mýta, který dojel jako třetí,

ale má již vítězství z prvního závodu. Za vítězným Dušanem Zvalou ze Šaly si neúspěch z prvního závodu vynahradil domácí Josef Navrátil. Byla to pro něj jistě nejlepší odměna za poctivou organizační přípravu celého závodu a jistě měl radost i z toho, že úspěšně zvládl jízdu s novým modelem.

Nejsilnější kubatura – patnáctky – jako obvykle poutala největší pozornost. Po dvou závodech vede tabulku seriálu junior Martin Raška z Přerova, který byl zatím v obou letošních závodech druhý. Tentokrát vyhrál další přerovský modelář a již zkušený reprezentant Petr Kuban.

Za krásného slunečného, i když trochu chladnějšího počasí proběhla soutěž ke spokojenosti většiny účastníků, kteří to dávali na vědomí pořadatelům. Trochu však by si měli sáhnout do svědomí závodníci, kteří někdy zbytečně zvyšují nebezpečí při závodech. Především když při míjení svázečích člunů nesnižují rychlost modelů a někdy jedou až příliš blízko. Ale také trochu nerytínským počínáním, kdy jsou i jen několik metrů sebe dva modely a závodník či mechanik vezme jen svůj a v zápětí do stejného místa jede další svázečící člun.

Každé vyjetí svázečícího člunu představuje určité nebezpečí. Něco jiného je, když je na vrcholových světových soutěžích svoz řízen přímo vedoucím startoviště a ne soutěžící. Každý musí poctivě na model počkat. Že je jízda z výsledků odepsaná je jasné, ale je to stejné pro všechny. Kdyby měli rozhodčí již za každý náznak nebezpečí dávat červenou kartu, dojíždělo by pak do konce rozjíždky jen torzo závodního pole a bylo by tak trochu (možná i více) po sportu.

JIRÍ LEJSEK, foto autor

VÝSLEDKY:

FSR V 3,5 junioři (6 soutěžících): 1. Lenka Rajnišová, Brandýs nad Labem 67/16,4 (kola/čas); 2. Lenka Zvalová, Šala, 60/27,9; 3. Petr Lejsek, Vysoké Mýto, 55/02,3; **FSR V 3,5 senioři** (19): 1. Martin Kadeřábek, Radčice, 60/00,0; 2. Karel Hájek, Praha 4, 59/00,0; 3. Michal Pazdera, Přerov, 57/00,0 společně s Mariánem Jurkovičem z Bratislavy, rovněž 57/00,0; **FSR V 7,5 junioři** (4): 1. Lenka Rajnišová, Brandýs nad Labem, 69/13,1; 2. Tomáš Raška, Přerov, 60/19,5; 3. Lukáš Haupt, Turnov, 45/18,4; **FSR V 7,5 senioři** (15): 1. Dušan Zvalou, Šala, 75/14,7; 2. Josef Navrátil, Pardubice, 71/24,1; 3. Josef Koblre, Vysoké Mýto, 63/25,4; **FSR V 15** (19): 1. Petr Kuban, Přerov, 78/01,8; 2. Martin Raška (jun.), Přerov, 74/14,4; 3. František Chvojka, Pardubice, 70/20,4



Nejúspěšnější v královské třídě FSR, patnáctkách, byli (zprava) Petr Kuban, junior Martin Raška (oba z Přerova) a František Chvojka z Pardubic



Desetiletý Petr Lejsek z MK Vysoké Mýto se s tímto modelem umístil na třetím místě za podstatně staršími juniorkami Rajnišovou (18 – to snad ještě můžeme sdělit) a Zvalovou (14)



Patnáctka Martina Kadeřábka z Radčic, který se po vítězství v prvním letošním závodech tentokrát zařadil na osmé místo



Nejstarším závodníkem byl Václav Žák z Jablonce, který se zcela spolehlivě probojoval do finále FSR V 7,5. Po třiceti kolech však jej zradil motor a skončil na dvanáctém místě



Model si po lehkém nárazu do bóje na hladině trochu zatančil



Jiří Brož se v kategorii čtvrtek umístil na 3. místě s modelem Fokkeru Dr.I

DĚČÍNSKÁ KOTVA PO PĚTADVACÁTĚ

Druhou květnovou sobotu pořádal PMK 95 Děčín - Ústí nad Labem jubilejní 25. ročník soutěže stavitelů plastických modelů Děčínská kotva. Množství vody protéká korytem Labe za čtvrtstoletí pořádání soutěže by jistě naplnilo pořádné moře, i proto se kdysi děčínská modeláři rozhodli věnovat květnové setkání především modelům letadlům operujícím z vodní hladiny a nad ní, ať už se jedná o plovákové, člunové či oboživelné letouny, stejně tak jako o stroje z palub letadlových lodí, letadla námořní pěchoty nebo pobřežního velitelství. Na prudký nárůst zájmu stavitelů o modely bojové a pozemní techniky začátkem devadesátých let reagoval klub pořádáním soutěže kategorie II, nazvané Děčínský šrapnel.

Počet účastníků loňského ročníku soutěže byl nepříznivě poznamenán letním počasím a zejména odpoledním televizním přenosem semifinálového zápasu české hokejové reprezentace na MŠ. Hokejistům ani fotbalistům se letos nedařilo, počasí mělo daleko k dokonalosti, a tak letos nebyli modeláři rozptylováni nežádoucími vjemy a Dům dětí a mládeže v Děčíně-Letné se 11. května zaplnil početnou návštěvou modelářů, posílenou kolegy z Německa. Podívat se na modely přišlo i množství návštěvníků, kteří měli šanci projevit své sympatie hlasováním v soutěži lodí, dvou kategorií figur a vozů F-1, zatímco modely letadel a vojenské techniky byly bodovány podle platných pravidel SMČR.

Sum při zahajování soutěže utichl vyhlášením minuty ticha k uctění památky zesnulého člena pořádajícího klubu pana Vladislava Hofmana a pana Rudolfa Schönbecka - člena KPM Česká Lípa.

V kategorii I.b (letadla 1:48) zvítězil model F-86D Jana Hermoch z Prahy, nejlepším modelem kategorie I.c (letadla 1:72) se stal Bf 109F-6 z dílny Jana Pavlíka, třetím v pořadí byl člen SPL Liberec Miloš Vojtíšek s nočním stíhačem F4U-2 Corsair, který za tento model také získal Děčínskou kotvu 2002.

V doprovodné soutěži odlévaných modelů nazvané Poslední Georgeův zub zvítězil již zmíněný Jana Pavlík s Bf 109F-

6, následován Robertem Vaňkem z Mělníka s modelem Ki-79B, a třetí pozici vybojoval pro domácí klub ředitel soutěže Jiří Šreiber s model Ki-60.

Kategorie II.a a II. b opanovali na předních místech stavitelé domácího klubu, podrobnosti jsou uvedeny v tabulce na konci reportáže. Dočasným majitelem rozměrné a hmotné putovní ceny Děčín-



Jiří Kučera z Teplic vyhrál kategorii figur bez omezení velikosti s Pancéřovým granátníkem (200 mm)

ského šrapnelu se stal Michal Pelikán s PMK 95 DC/UL, protože jím postavený model samohybného děla M7 Priest získal nejvyšší bodové hodnocení soutěže. Kategorii čs. bojové a pozemní techniky vyhrál domácí Milan Krnáč s pontovou verzí Tatro 813.

V Děčíně se druhým rokem konala soutěž figurek. Byly rozděleny do dvou kategorií podle měřítka. Kategorii figurek větších než 1:35 vyhrál teplický Jiří Kučera s Pancéřovým granátníkem (200 mm), stejný stavitel získal pro sebe i druhé místo s Čingischánem (120 mm) a Ondřej Dragoun z Teplic se umístil s G. I. Vietnam (120 mm) na třetí pozici.

Děčínská pořadatelé zachytili světový trend, neboť figury se stávají nejoblíbe-



Tahoun tankových vojsk Wehrmachtu Pz. Kpfw IV F2, vítězný model kategorie II.b



Busta siouxskeho náčelníka člena pořadajícího klubu Michala Pelikána



Na soutěžích nepřilíš často vídaný zástupce konstrukční kanceláře Berjev Be-4 postavil Ing. Josef Maier z PMK 95 DC/IL



Vítězem kategorie modelů čs. bojové a pozemní techniky se stal Milan Krnáč s Tatrou T 813 PMS



Tuto bustu „svlékal“ Jaroslav Michálek z Teplíc - Já husarka malá...

nějším a nejvíce rozšířeným odvětvím maketářské činnosti, a hodlají příští rok zavést bodovací soutěž podle pravidel SMČR, které by snad letos měli spatřit světlo světa.

V Memoriálu Vladislava Hofmana, vyhlášeného pro stavitele modelů lodí, s modelem ponorky U-99 v měřítku 1:125 uspěl Jana Pavlík, který tím prokázal svou univerzálnost.

ZDENĚK FABÍK, PMK 95 DC/UL



GMC 352 + M55 získal 2. místo v kategorii modelů v měřítku 1:35

VÝSLEDKY NEJLEPŠÍCH:

Letadla kategorie I.b: 1. Jan Hermoch, Praha (F-86D) 81,00; 2. Jiří Macháček, 1. KPM Liberec (Grumman F3F-1) 80,87; 3. Ing. Jiří Brož, Zatec (Fokker Dr.I) 76,33; **Kategorie I.c:** 1. Jan Pavlík, PMK 95 Děčín-Ústí nad Labem (Bf 109F-6) 89,16; 2. Jan Hajíček, 1. KPM Liberec (F-84 G) 82,50; 3. Miloň Vojtíšek, SPL Liberec (F4U-2 Corsair) 81,80; **Vojenská technika kategorie II.a:** 1. Michal Pelikán, PMK 95 Děčín-Ústí nad Labem (M7 Priest) 86,50; 2. Michal Pelikán, PMK 95 Děčín-Ústí nad Labem (GMC 352 + M55) 82,16; 3. Milan Krnáč, PMK 95 Děčín-Ústí nad Labem (Tatra 813 PMS) 82,00; **Kategorie II.b:** 1. Jan Pavlík, PMK 95 Děčín-Ústí nad Labem (Pz. Kpřw IV F2) 84,00; 2. Jan Pavlík, PMK 95 Děčín-Ústí nad Labem (Marder III) 82,00; 3. Pavel Zabák, (Pz. Kpřw 38(t)), 72,00; **Děčínská kotva:** 1. Miloň Vojtíšek, SPL Liberec (F4U-2 Corsair) 81,80; 2. Jiří Macháček, 1. KPM Liberec (F3F1) 80,87; 3. Jiří Buzovský, PMK 95 Děčín-Ústí nad Labem (AV-8B) 75,16 b.; **Figury 1:35 - Pelí Cup:** 1. Michal Pelikán, PMK 95 Děčín-Ústí nad Labem (Karel Lucemburský); 2. Martin Kunte, Teplice (Vůdce); 3. Jan Ptáček, KLM Litoměřice (Lovec); **Figury (bez omezení měřítka):** 1. Jiří Kučera, Teplice (Pancéřový granátník); 2. Jiří Kučera, Teplice (Čingischán); 3. Ondřej Dragoun, Teplice (G. I. Vietnam).



OH 6A Cayuse Romana Kouta z Jílového u Děčína



SUCHOJ SU-25 UB „FROGFOOT B“

Pred niekoľkými rokmi som si asi za 120 Kč zakúpil stavebnicu Su-25 UB v mierke 1:72 firmy **Cooperativa**, zabalený v tuhej krabici ozdobenej na hornej strane peknou kresbou letiaceho Su-25 UB Vojen-ského letectva ZSSR.

Vnútri nás čaká sáčok so štyrmi plastovými rámčekmi (z toho je jeden číry, obsahujúci prekryt kabíny a prístavacie reflektory, ktoré však v mojej stavebnici chýbali) celkovo obsahujúcimi 104 stavebných dielov, malý kovový štítok s drobnými časťami, fóliu s prístrojmi palubných dosiek, jeden list stavebného návodu a malý aršík so znakmi.

Stavebný návod ponúka veľmi stručný pohľad na históriu typu v troch jazykoch, zobrazuje rozloženie dielov v rámkoch, v štyroch krokoch popisuje stavbu a veľmi schématicky znázorňuje schémy kamufláže. Máme na výber z už spomínanej „bielej 72“, alebo druhou možnosťou je stavba oboch „spárok“ dodaných do bývalej ČSSR - 3348, resp. 3237 (dnes Letectvo ACR, resp. Letectvo ASR).

Pri pohľade na výlisky zistíme, že sú priemernej kvality, na dnešnú dobu trochu hrubé. Rytie je síce do hĺbky, ale také výrazné, že v skutočnosti by sa do spár asi zmestila i koľajnica. Navyše zobrazuje len niektoré detaily a aj tie nepresne. Tu sa len ťažko vyhneme rozsiahlym úpravám. Rozmerovo zodpovedá model svojej predlohe veľmi dobre, horšie už je to s podobou tvarovou. Pri hlbšom skúmaní (odporúčam hlavne publikáciu spoločnosti 4+) naozaj zistíme, že sa skutočnosti dosť vzdáľuje. Nápravu si vyžiada predná časť trupu, motorové gondoly, odtokové hrany krídel, koncové oblúky krídel, smerovka a výškovka.

Stavbu, ako obvykle, začneme zostavením vybavenia kabíny. Je veľmi chudobné a ešte aj to, čo tam je, sa nepodobá na svoj vzor. Sedadlá musíme nahradiť novými, vyrobíme bočné pulty, riadiace páky, pedály, zameriavač. Prístrojové dosky stavebný návod odporúča zostaviť nalepením fotoleptov s fóliami na plastové diely. Ak tak urobíte, nebudete schopný ich vopchať do kabíny. I samotné fotolepty, hoci sú pekné, nezodpovedajú skutočnosti a hlavne nepostihujú rozdiel medzi predným a zadným pilotným priestorom. Je len na staviteľovi, ako moc chce svoj kit vyšperkovať a v tomto prípade je

toho naozaj veľa, čo sa dá urobiť pre priblíženie sa predlohe. Keď budeme mať pocit, že sme urobili dosť, uzavrieme trup. Diely lícuju uspokojivo. Nezabudnime na závažie, aby nám model nepadal na chvost.

Dalším krokom by mala byť úprava nosu lietadla. Ja som volil metódu tmeľenia a brúsenia, ale i tak som nedosiahol dostačujúcej tvarovej podoby, a tak som sa nakoniec rozhodol rezať. Odklopil som kryt laserového zameriavača v špičke trupu a otvoril priestor s elektronikou na pravej strane. Zmenám sa nevyhlo ani uloženie kanónu GŠ-2-30.

Ak sa rozhodneme uzavrieť pilotný priestor už teraz, môžeme už prekryt ponúkaný stavebnicou, ktorým však zničíme svoju prácu na vnútornom vybavení. Má totižto hrúbku miestami viac ako 3 mm a tým sa viac podobá na steny bunkra. Preto je dobré vyrobiť kryt nový.

Pokračujeme zostavením motorových gondol. Ako som už spomínal, majú nesprávny tvar v prednej a koncovej časti. Keďže je do nich dobre vidieť, zhotovíme vstupné i výstupné kanály. Podvozkové šachty sú úplne plytké. Obe gondoly sadnú k trupu veľmi dobre. Zostaviť krídlo a nalepiť ho k zostave nebude problém, leň je treba obrúsiť odtokové hrany a upraviť koncové oblúky. V mojej stavebnici chýbajúce svetlomety som musel nahradiť novými.

Smerovka je ako keby z jednomiestnej verzie, nie je tak vysoká, ako by sa hodilo. Podobne je to aj u výškových kormidiel, ktoré potrebujú tvarové zmeny a doplniť detaily. Týmto by sme mali hrubú stavbu hotovú a tak sa môžeme pustiť do „maľovania“.

Návod nám moc nepomôže, keďže uvádza potrebné farby len názvom a teda si nebudeme úplne istý, či máme tú správnu „svetlo hnedú“. Rozhodol som sa pre verziu znázorňujúcu ruský stroj. Použil som farby FS 30219 (Light brown), FS 34079 (Dark green), FS 30045 (Dark brown), FS 34097 (Light green) a FS 36463 (Light blue-grey). Ak sa aj vy rozhodnete pre túto možnosť, nezabudnite, že „UB-čka“ mali na prekryte inštruktora vyklápači periskop (ja som na to zabudol).

Obltčky nám veľa práce nedajú, sú síce kvalitné, ale počtom skromné. Okrem výsostných znakov a evidenčného čísla

nám nič iné neposkytnú. Je už na každom z nás, ako znázorníme oľietanie, čo v tomto prípade predstavuje neľahký oriešok, keďže väčšina strojov síce nebola hangárovaná, ale mala väčšinou zaplachotvanú prednú časť trupu. Stroj ACR 3348 je dnes po generálke a v úplne novej podobe.

Stavbu dokončíme zostavením podvozku, „vyzbrojením“ modelu a nalepením drobných detailov. Podvozkové nohy opäť predstavujú asi úplne iný typ. Sú veľmi zjednodušené a nemodelové a navyše nohy hlavného podvozku nemajú správnu veľkosť a bez patričných úprav by nám model „stál“ veľmi zaujímavo a vôbec by sa to nepodobalo tomu typickému „sedeniu žabiaka“. Stavebnica ponúka všetkých 10 podvesov pod krídlo, ktoré svoj vzor vystihujú dosť nepresvedčivo. Máme možnosť na ne umiestniť dve prídavné palivové nádrže PTB-800 (ktoré majú nesprávnu dĺžku), dva typy pumovej výzbroje (naozaj neviem, ktorý presne typ bômb to malo znázorňovať), dve rakety R-60 a dve raketnice UB-32M. Možno zapátrať v domácom šrotovisku, alebo použiť súpravu Soviet modern air armament spoločnosti ICM.

Nakoniec už „len“ doplníme maketu drobnosťami ako pitovité trubicie a rôzne antény. Tým by sme mali model Su-25 UB (UBK) hotový. Jeho stavba nie je náročná, ale ak sa chceme bližšie skutočnosti, nevyhneme sa zložitým úpravám. Preto, ak silou mocou chcete mať postavenú dvojmiestnu verziu tohto „súčka“, skúste sa najprv poobzerať po inej stavebnici.

VLADIMÍR BEGERA
Foto autor



PÁR SLOV K PAPIROVÝM MODELŮM

VÝSTAVA V DDM V ŠALOUNOVĚ ULICI

Na počátku musím říct, že jsem nikdy nechodil do žádného modelářského kroužku (nepočítám-li dva roky u dráhových modelářů před 15 léty, což je mimochodem něco úplně jiného). Také mě nikdo nikdy neučil modely slepovat (i když první plastický model jsem stavěl se strýcem) a na výstavě papírových modelů jsem byl jako divák jen jednou. Tím víc jsem se koncem dubna těšil na modelářskou soutěžní výstavu v Praze 4. Mimo jiné proto, že jsem se jí účastnil aktivně. Pravda, s modelem slepeným za deset dní a dokončeným ve stresu někdy po půlnoci v den zahájení soutěže, když mi aktivní uklízečka tři dny před soutěží vyhodila díly k předním kolům a já neměl náhradní.

O to větší bylo mé zklamání, když jsem v sobotu na soutěž dorazil. Popravdě řečeno jsem očekával alespoň 3x více modelů, 3x více soutěžících i diváků a minimálně v kategorii seniorů skvosty (přesněji řečeno více skvostů), o kterých bych si mohl nechat zdát. Vždyť soutěž se konala v milionové Praze (nakonec jsem měl pocit, že nejvíce účastníků bylo mimopražských). Slabá účast asi není chybou organizátorů, i když nevím, či byla například chyba, že se o této akci údajně nepsalo ani v ABC.

Ale zpět k průběhu setkání. Jako člověk bez kontaktu s modelářskou komunitou jsem se popravdě řečeno nejvíce těšil na „modelářské workshopy“, kde jsem očekával ucelené informace o bodování soutěžních modelů, o zkušenostech jiných modelářů i tvůrců vystřihovánek. Na tyto workshopy jsem ale čekal marně, teprve při udělení cen v samotném závěru jsem se od ředitele soutěže dozvěděl, že pořadatelé nás „nechtěli rušit při soukromých debatách!“ Na jednu stranu to snad i chápu, na druhou mě to hodně mrzelo.

HODNOCENÍ MODELŮ

Nyní k vlastní soutěži. Zarazil mě hodně neprůhledný způsob bodování. Celkový



bodový zisk se skládá z několika samostatně hodnocených kategorií (viz tabulka).

Kategorie střih, ohyb, lepení a obtřnost modelu jsou vcelku jasné a jednoznačné. Kategorie interiéry se zdála též jasná, dokud jsem neviděl v hodnocení modelu jednoho tanku 3 body za interiéry, i když tank neměl otevřený žádný poklop, kapotu či jakýkoliv kryt. Podle vysvětlení jednoho z rozhodčích je za interiérem považován také prostor pod blatníky za koly tanku.

Kategorie exteriéry už není tak jasná. Co zahrnuje? Něco, co je venku, možná na povrchu modelu, nebo snad terén okolo modelu (dioráma)? Podle jednoho z rozhodčích tato kategorie hodnotí v podstatě členitost povrchu modelu, aby soutěž nevyhrál někdo, kdo pěkně slepí krabičku. Jenže to už je zahrnuto v náročnosti modelu, celkovém dojmu popřípadě v doplňcích, ne?

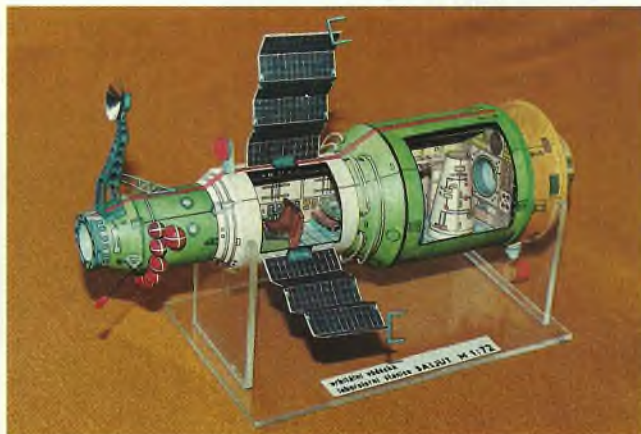
Jako příklad se podívejme řekněme na závodní automobil Lotus 72D, jehož základní tvar je celkem - až na nezakrytý mo-

tor - jednoduchý. Bude otevřený motor hodnocen jako interiér (něco co je uvnitř) či jako exteriér (členitost povrchu)?

Dále se podívejme na již zmíněnou kategorii doplňky. Podle názvu i dalšího komentáře v textu pravidel by doplňkem měl být něco, co u modelu chybí a bylo to podle dokumentace doplněno. To je sice pravda, ale mimo to je za doplněk považována i úprava modelu, při níž například nahradím papírový ochranný rám rámem z drátu.

A kategorie dokumentace? Ta má údajně význam pouze když model doplním nějakým dílem, který není ve vystřihovávce. Takže tato kategorie úzce souvisí s doplňky, bez nichž vlastně nemá význam.

Celkový dojem je zase příliš subjektivní kategorie, vliv bude mít vkus a zaměření rozhodčích, zejména však atraktivita modelu. Kvalitně výtiskovaná vystřihovávka závodního vozu s řadou zářivých reklam bude jistě působit lépe než vybledlý model závodního vozu z roku 1960, kdy se to s reklamou ještě nepřehánělo.



Možná by stálo za to nad systémem bodování ještě diskutovat, možná ne, ale každopádně by měl být jednoznačně a srozumitelně dokumentován. Perfektně je například zpracován systém hodnocení plastických modelů (nebo alespoň byl - měl jsem v ruce předlistopadovou brožurku věnovanou tomuto tématu).

VYSTAVENÍ MODELŮ

Zmínku si zaslouží také rozmístění soutěžních modelů na výstavě v DDM. Zcela chápu zájem modelářského klubu z Prostějova o umístění všech jejich modelů (jak soutěžních tak výstavních) pohromadě v jedné sekci. Ale jak z hlediska rozhodčích, tak vlastních i soutěžících, bych předpokládal, že soutěžní modely budou pohromadě, rozdělené podle kategorií, případně posléze seřazené podle umístění. Vadilo mi, když jsem musel běhat po schodech nahoru a dolů, abych mohl porovnávat svůj model (a bodový zisk) s dalšími modely stejné kategorie. Stejně tak by se lépe hodnotilo rozhodčím, a věřím, že by se například nestalo, že by model, u kterého byla patrná jedna asi milimetr široká a centimetr dlouhá mezera v přilepení přibližně 3 mm širokého dílu, měl v kategorii lepení stejný počet bodů jako model čistě splepený, byť jednodušší (konkrétně vítězný model Ferrari 2001 a Brabham BT 46B). Je pravda, že Ferrari bylo

krásné a vítězství si plně zasloužilo, takže protest by rozhodně na místě nebyl.

SOUTĚŽ KLUBŮ

I když nejsem členem žádného klubu, tudíž se mě to netýkalo, trochu mě způsob hodnocení soutěže klubů překvapil. Pořadí v této kategorii bylo dáno součtem veškerých bodů získaných členy klubu. Teoreticky by tedy klub s 25 podprůměrnými modely bez problémů porazil klub, který se účastnil deseti špičkovými modely.

Chápu, že kdyby se pořadí klubů určovalo podle průměru získaných bodů všech modelů klubu, že by každý do soutěže přihlásil jediný špičkový model, čímž by výrazně klesl počet soutěžních modelů, což rozhodně nechceme. Zlatá střední cesta by pak mohla být, kdyby se do soutěže klubů započítávaly pouze body modelů, které se umístily do třetího místa, nebo by se počítalo jen ono umístění (něco ve stylu: za první místo 3 body, druhé místo 2 body.). Tím by se soutěž stala objektivnější, bez nebezpečí snížení počtu modelů a soutěžících.

PÁR SLOV NA ZÁVĚR

I když jsem od tohoto soutěžního setkání čekal trochu víc, chci poděkovat organizátorům, že se vůbec těmto aktivitám

věnují. Zároveň apeluji spíše na modeláře, než na organizátory, aby se nebáli představit své výtvořiny. I když třeba model není úplně dokonalý, vždy stojí za to se na něj podívat.

Z výstavy jsem si odnesl dobrý pocit ze setkání s panem Vyškovským, z rozhovoru s dalšími modeláři a vedoucími modelářských klubů a hlavně z rozhovoru se zástupcem fan klubu F1.

Taktéž mě potěšilo získané třetí místo (pravda, z pěti soutěžících) s modelem postaveným za pár dní a hlavně snad po desetileté pauze, během které jsem souhrnem slepil možná tři papírové modely. Takže se už těším na další soutěž.

JAN JEZL

Tabulka bodování modelu

kategorie	nejvyšší bodový zisk
celkový dojem	10
střih, ohyb	10
lepení	10
retuš	15
geometrie	15
dokumentace	5
interiéry	10
exteriéry	15
náročnost modelu	5
doplňky	5

nejvyšší bodový zisk 100
(přežato z pravidel CPM)

VOZY F1 Z PAPÍRU

Letošní sezóna seriál mistrovství světa vozů formule 1 se zvolna chýlí ke konci a stejně jako vloni se na čelních místech umísťují dvě „klasické“ značky monopolů. Samozřejmě jde o značku Ferrari a McLaren. U stáje Ferrari letos k žádným zásadním změnám nedošlo a M. Schumacher a R. Barrichello stále krouží ve svých vozech, které doznaly kromě motoru a reklamních sponzorů, jen velice málo vzhledových či jiných úprav. Jinak je tomu u stáje McLaren jejichž vozy jsou o poznání vzhledově vylepšené a přiblížily se tvarům Ferrari. Ale hlavní změnou je odchod pilota M. Hakkinena. Jeho pozici zaujal Raikkonen a spolu s D. Coulthardem tvoří tým Ferrari neméně zdatné soupeře jako v loňské sezóně.

Koncem roku 2001 vyšly papírové vystřihovací modely automobilů těchto soupeřících týmů v časopise ABC. Zastánci klasických plastických stavebnic se nad papírem možná ušklíbou, ale z fotografií je jasné vidět, že nůžky a lepidlo v rukou zkušených modelářů dokáží z několika listů papíru vytvarovat žádaný tvar v odpovídající kvalitě. Takové makety pak mohou modelům plastickým vzhledem přinejmenším konkurovat, v praxi je to určitě předčít.

MCLAREN MP4

Stavebnici vozu McLaren MP4-15 verze 2001 pilota M. Hakkinena s číslem 1 se objevila na dvou listech formátu A4



v časopise ABC 46, č. 18; autory jsou P. Špinlra a M. Gabriel.

Vystřihovanka je v měřítku 1:24, v "Abičku" pro vozy formule obvyklém. Papír je poměrně měkký a dá se s ním dobře pracovat. Kvalita počítačové grafiky předlohy se autorům trochu nepovedla, protože všechny dělicí čáry jsou zubaté, ale při stavbě to není na překážku.

Vystřihovanku doplňují dvě stránky návodu. Je přehledný, ale je nutno jej před stavbou dobře prostudovat, což platí zejména pro začínající nebo méně zkušené stavitele. Model bych doporučil spíše zkušenějším, i když z obou recenzovaných je jednodušší.

Začneme přípravnými pracemi a postupně tvarujeme a slepujeme díly v návodem doporučeném po-



FERRARI F 2001/50

Druhým modelem je Ferrari F 2001/50. U této stavebnice máme na výběr vůz M. Schumachera, nebo R. Barrichella. Liší se od sebe čísly 1, respektive 2, některými nápisy a tvarem předního a zadního křídla. Model vyšel v listopadu 2001 ve speciálu ABC Století vystřihovánek 4, autorem je dlouholetý spolupracovník ABC pan M. Antonický.

I tato vystřihovanka je v měřítku 1:24, papír je o něco tlustší a grafické zpracování perfektní – jen červená barva vozu mohla být sytější. Díly stavebnice jsou na dvou stránkách A4 a na polovině další, což je dáno množstvím alternativních dílů. Návod je na dvou stránkách a také je velice vyčerpávající a přehledný, jen u kresby deflektorů na bocích vozu, které jsou umístěny před chladiči, může dojít vlivem perspektivy k omylu při slepování spodní části tohoto dílu – tvaruje a vlepuje se směrem ven od boku vozu. Model opět doporučuji zkušenějším i když autor uvádí, že stavba není složitá.

Stavba je o něco náročnější než u předchozího modelu, protože máme k dispozici více dílů a některé jsou složitější na tvarování a stavbu. Ale pokud budeme dodržovat návod, nebudeme mít problémy.

U podvozku je možno použít stejný způsob lepení jako u předchozího modelu: Slepíme obě části k sobě, zatížíme a ostatní díly difuzoru můžeme poté vlepit na tupo. Větší pozornost je nutno věnovat ohnutí „komínu“ nad motorem, který musí být v horní části zaoblený, což může někomu dělat problémy. Díl proto ohýbáme velice pomalu a po částech na nějakém předmětu oblém tvaru přiměřeně malého průměru. Při ohýbání by neměly vzniknout ostré hrany či lomy jež by znehodnotily vzhled.

Složitější je i slepování zadního a předního křídla na tupo (bez chlopní). Lepidla na hrany přitlačných ploch dáváme jen velice málo, postupně je vkládáme mezi boky křidel, svisle zlehka zatížíme a necháme řádně zaschnout. Je nutno dodržet rovnoběžnost a kolmost.

Další úskalí nás čeká při slepování boků chladičů. Díly je třeba ohýbat a tvarovat ve třech rovinách, což je poměrně náročné na přesnost. Velkou pozornost věnujeme ohnutí hran chlopní a opatrnému vystřihování a tvarování chladičů.

Dalšími složitějšími částmi jsou nápravy kol. Autor je navrhl s otočnými

osami v papírových ložiskách, což je jeho specialita. Nicméně tento postup doporučuji opravdu jen velice zkušeným stavitelům. I tak nám budou kola pravděpodobně „házet“, pokud ložiska více utáhneme, kola se nebudou otáčet. Nakonec jsem kola nalepil napevno.

Složitější jsou i přední závěsy s držáky náprav natačenými tyčí zhotovenou z drátu. Původní označení poloh předních chladičů brzd je opačné, proto značky zabarvíme (stačí černý fix) a chladiče nalepíme tak, aby nepřekážely tyčí při natačení kol.

Pro ostatní díly platí totéž co u předcházejícího dílu – potřebujeme zkušenost, trpělivost a šikovnost..

ÚPRAVY

Nakonec pro „fajnšmekry“ zmíním úpravy, jimiž lze v rozumných mezích modely vylepšit. Poutací pásy natištěné na sedadlech lze vystřihnout, sedadla zhotovit nová z černého papíru a pásy vlepit jako plastické. Podélné pruhy vytištěné na pláštích pneumatik přímo vybízejí abychom je rovněž vystřihli z černého papíru a nalepili na původní díly, čímž vzniknou efektní drážky na pneumatikách. Pokud k tomu přidáme vytvarování boků pneumatik do oblouku, které jsme se synem poprvé použili u těchto modelů. Ve srovnání s původní podobou, kdy byl pláště od okraje k disku ve tvaru V, jsou vyklenutá kola mnohem modelovější. Zaoblení dosáhneme postupným jemným ohýbáním slepených boků pláště po obvodu, za současného jemného vlhčení ze spodní strany (díly nesmí provlhnout) na hraně prstu. Tedy nikoliv pomocí kopyt (na každou formuli či auto bychom museli mít jiný průměr) či podobných pomůcek, jak se někteří kolegové domnívali. Je však třeba počítat, že na jedné polovině kola tato práce trvá asi 20 minut.

Dále je možno doplnit kovové matky na kola (dají se sehnat v modelářských prodejnách, ale musíme je převrtat na průměr odpovídající hřídelím), vystřihnout prostor pro pilotovy nohy, zhotovit čelní štítky z čiré fólie, naznačit na volantu kapkami barvy tlačítka, nebo nalepením stříbrné fólie oživit zpětná zrcátka. Možná přijdete i na další úpravy.

Oba modely jsou velice atraktivní jak do sbírky, tak na soutěže. Jsou-li slepeny kvalitně, odpovídá tomu i jejich umístění.

JIRÍ VELOCHA
Foto autor



řadí, které není vhodné měnit (nejen u tohoto modelu). Pozastavím se jen u podvozku, kde považuji za zbytečně vystřihování střední zelené části na horním dílu, což posléze komplikuje stavbu. Asi by bylo vhodnější tuto část obkreslit, zhotovit z kartonu o tloušťce asi 0,5 mm, vlepit na patřičné místo a pokračovat navazujícími díly. Oba díly podvozku a zadní části s difuzorem je možné rovnou slepit k sobě, úměrnou dobu zatížit mezi novinami (tím se podvozek zpevní a nezkroutí) a zbylé díly difuzoru přilepit na tupo.

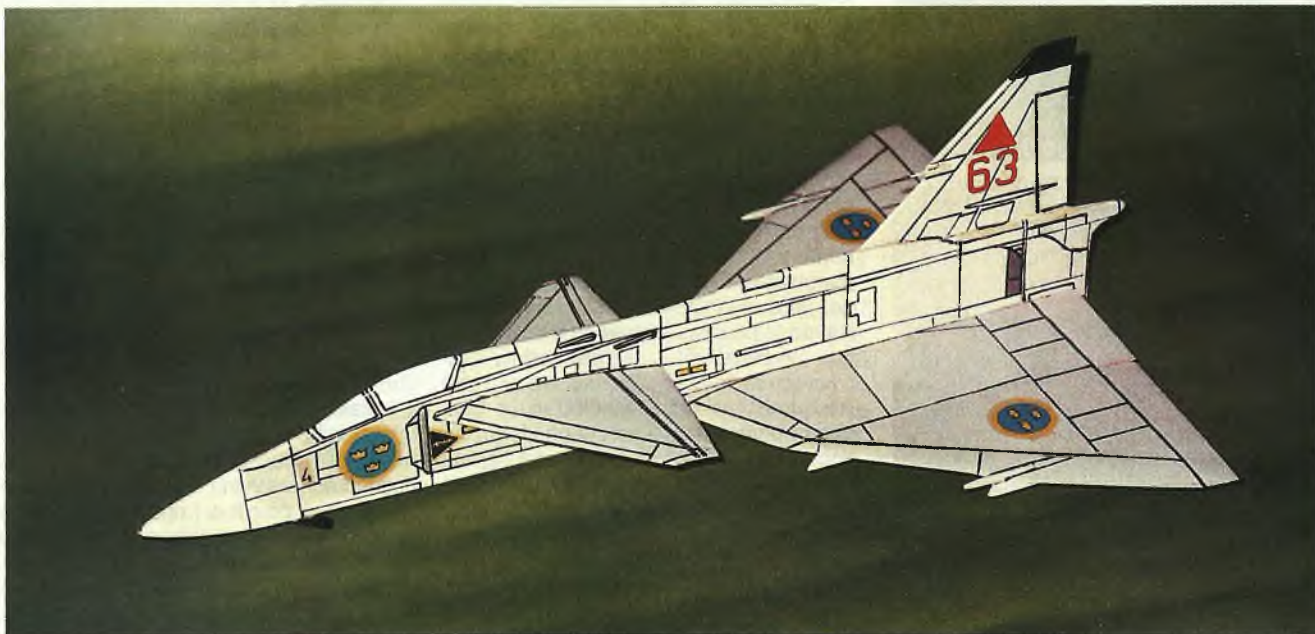
Dalším problémem může být slepení předních závěsů kol. Po zhotovení horních a spodních dílů závěsů je nutné střední výztužné vzpěry závěsů zkrátit a přilepit do takové pozice, aby střed osy kol byl ve stejné výšce nad podložkou jako osa zadní. Stejně tak je nutné upravit polohu ramen procházejících bočními deflektory, aby nebyly příliš prohnuté.

Nápravy kol jsou jednoduché, protože autoři zvolili pevné uložení kol. Na jedné straně je to výhodné při ustavení modelu na všechny čtyři kola, ale například na soutěžích papírových modelů je to nepovažováno za nedostatek, protože se pak takové modely posuzují jako nehybné.

Slepění ostatních částí a dílů je už jen otázkou zkušenosti, šikovnosti a trpělivosti modeláře.



VYSTŘELOVACÍ POLOMAKETA



Úvahy o náhradě letounů Saab J-32 Lanzen a J-35 Draken ve švédském vojenském letectvu jedním „univerzálním“ stroje se objevily již v roce 1952. Viggen se stal prvním skutečně bojově použitelným letounem tzv. kachní koncepce na světě. Jak dobře se konstruktéři vypořádali s náročnými požadavky na vlastnosti letadla ukazuje fakt, že ani dnes nepatří do starého železa a v mnohém se vyrovná i podstatnějším mladším konstrukcím. Letoun je přes svou robustnost velmi obratný a jeho start a přistání jsou podivuhodně krátká.

Když jsem tohoto krasavce spatřil na CIAF v Hradci Králové, bylo mi okamžitě jasné, jakou další vystřelovací polomaketu postavím. Bohužel, abych zachoval správné rozpětí křídla a kachní plochy, musel jsem učinit ústupek věrnosti předloze a úhly náběžných hran jsou menší než ve skutečnosti. Rovněž jsem zmenšil úhel náběhu kachní plochy a podélnou stabilitu doladuji klapkami na odtokové hraně křídla. Úpravy vzhled modelu příliš neovlivnily, ale jeho letové vlastnosti jsou velmi příznivé. Dobře postavený zmenšený Viggen dokáže zalétnout přemet, bojovou zatáčku, případně i souvrat či překrut, takže kdo má chuť vyzkoušet něco neobvyklého, může to s ním zkusit. Model snese opravdu hodně.

STAVBA

Výkres zvětšíme na kopírce na požadovanou velikost a z tvrdého papíru si zhotovíme šablony. Podle nich všechny díly vyřezeme ostrým nožem z předem obroušené balzy (její tloušťka je uvedena na výkrese, neoznačené údaje jsou v mm).

Křídlo obrousíme do autostabilního profilu (odtokovou část zespodu do klínu,

náběžnou shora do profilu) a hrany ostatních dílů jen zaoblíme. Všechny části natřeme dvěma až třemi vrstvami zředěného zaponového laku a mezi nátěry necháme zaschnout a lehce přebrousíme jemným brusným papírem.

Chceme-li mít model barevný, použijeme vodou ředitelné barvy Agama. Spáry na povrchu a ovládací plochy vyznačíme tenkým lihovým fixem (na tiskové spoje).

Model lepíme acetonovým lepidlem. Kachní plocha je bez vzepětí, křídlo může mít vzepětí od 0 do 5 mm bez nebezpečí, že by model byl příliš stabilní. Do přídě vlepíme jako vystřelovací háček bambusový kolík (z párátko) a letadlo vyvážíme kouskem olova vetknutým do přídě tak, aby poloha těžiště odpovídala údajům na výkrese (rozsah centraže je poměrně velký).

LÉTÁNÍ

Model zakloužeme do trávy. Strmost klouzání seřizujeme ploškami nařiznutými

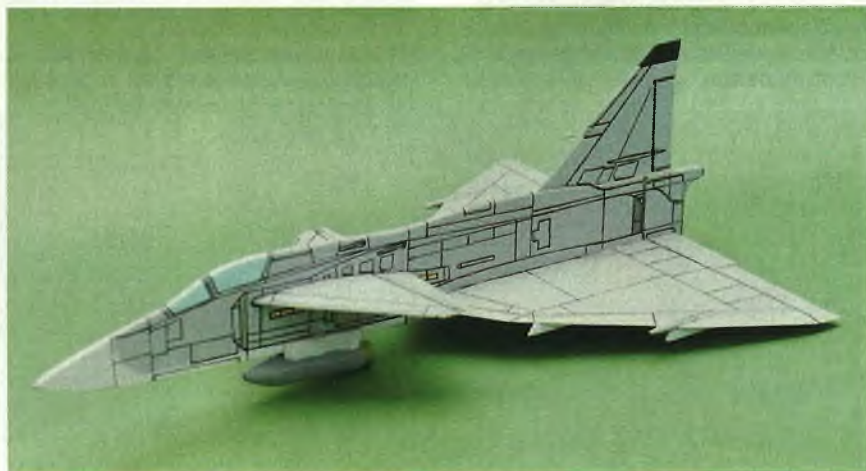
na odtokové straně křídla. Při létání model vystřelujeme gumou 1x4 do opačné zatáčky než je seřizen.

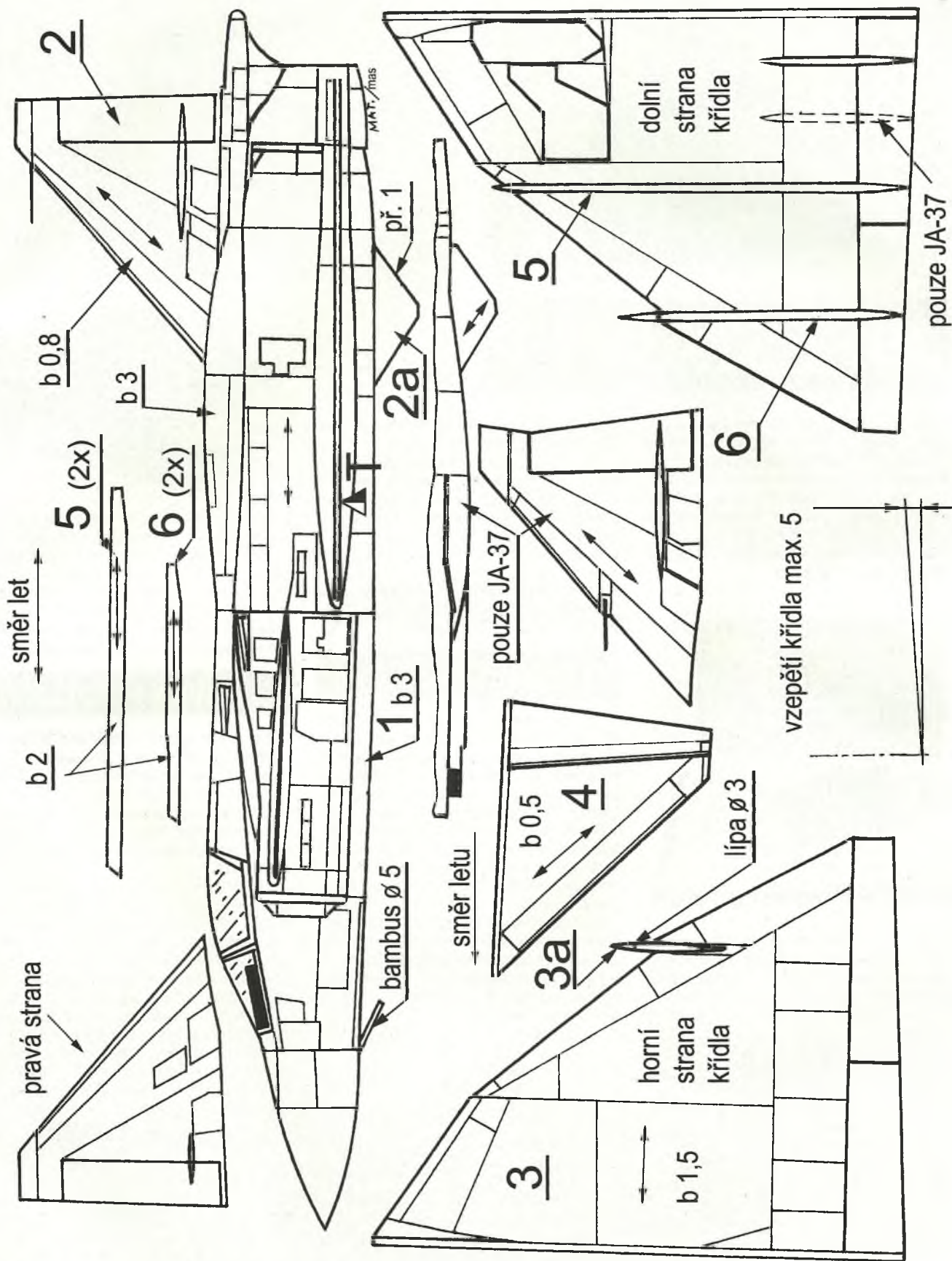
PÁR POZNÁMEK

Model lze rovněž zhotovit z extrudovaného polystyrénu. Ale pozor! Není polystyrén jako polystyrén. Pro daný účel je nevhodnější materiál od firmy Formoplast z Vyškova na Moravě, naopak jako nevhodující se ukázal málo tuhý polystyrén firmy Potenský. Model zhotovený z polystyrénu je asi o čtvrtinu lehčí než balzový.

Pokud se někdo rozhodne model Viggenu motorizovat, je pro balzový model vhodný tryskový motorek Rapier L-2, pro polystyrénový stačí L-1. V obou případech nezapomeneme na tepelnou izolaci trupu staniolem v místě, kam mohou dosáhnout plameny z motoru (platí zejména pro polystyrén).

VLADISLAV MATYSKOVIC
Foto a výkres autor





SAAB AJ (JA) - 37 WIGGEN
měřítko 1:1,5



JS-2 STALIN II

Stavbu tanku tohoto typu jsem vůbec neměl v plánu. Nicméně jednou jsem v prodejně hraček objevil několik stavebnic se značně odřeným povrchem polepeným mnoha cenovkami se stále nižšími hodnotami. Mezi nimi mě upoutal tank JS-2 firmy Dragon v měřítku 1:35. Když jsem zjistil, že je za 450 Kč, neodolal jsem.



Doma v klidu následovala prohlídka obsahu polotuhé rozměrné krabice, jejíž víko zdobí kresba polského tanku projíždějícího jakýmsi osvobozeným městem a na boku obalu fotografie postaveného modelu.

Uvnitř krabičky se skrývá pět rámečků s přibližně 240 díly ze šedého dobře obrábělného plastiku. Jednotlivé články pásů obsahují další dva rámečky z tmavě šedého, podstatně měkkého plastu, samostatně

je přiložena spodní část korby. Obtisky a plánek jsou samozřejmostí.

Návod v úvodu podává cizojazyčné informace o tanku, poté je deset přehledných sestav a na závěr dvě možnosti zbarvení a označení - polského a sovětského stroje. Za dobrý počín považuji volně vložený list papíru na kterém jsou z jedné strany pěkné perokresby Shin Uedy zachycující mimo jiné rozdíl mezi JS-2 a JS-2m, z druhé strany pak schematicky naznačený vývoj rodiny Stalinců.

VÝLISKY

Jsou zhotoveny ve slušné kvalitě, prosty otřepů a nedolitků. Velmi pěkně postihují mnoho detailů, zvláště naznačení litého pancíře na věži včetně licího čísla, ale povedla se i korba a ústová brzda. I spodní část tanku je pěkně znázorněna.

V mé stavebnici, asi díky dlouhému pobytu na pultě obchodu, byly odlomené zadní části blatníku. Zpočátku mě tato drobnost lehce rozladila, avšak po zhlédnutí fotografie v knize 1. československá samostatná tanková brigáda v SSSR jsem dostal nápad. Na fotografiích jsou JS-2m jedoucí na přehlídce 17. května 1945 v Praze (nutno podotknout, že naše jednotka je krátce před tím dostala od Sovětů a byly ještě ovládané jejich řidiči). Na fo-

tografiích zachycené stroje vskutku „prodělaly několik sovětských ofenzív“, jak padlo v jednom českém filmu. Jejich blatníky byly doslova orvány, z bedny na nářadí zbyly jen cáry plechu, na jednom stroji chyběla i prostřední vodící kladka. Přibližně v tomto stavu, i když zdaleka ne tak poničený, jsem se rozhodl stroj postavit.

STAVBA MODELU

Sestavení je bez problémů a držíme-li se plánek neskryvá žádné záludnosti. Napřed si sestavíme korbu tanku, jejíž základ vznikne sesazením tří částí - vrchního, spodního dílu a zadního čela. Pojedová kola doporučuji v tuto chvíli ještě nelepit kvůli pozdějšímu lepšímu přístupu při stříkání.

Torzo tanku necháme proschnout a můžeme si zatím postavit věž, se kterou nejsou větší problémy. Musíme si pouze lehce pohrát s usazením přední části věže (díle č. C3), také velitelská věžička je o něco větší, ale spraví to trocha tmelu. Madla doporučuji nahradit drátem.

Hlaveň mi připadá na konci před ústovou brzdou trochu tenká, ale ponechal jsem ji beze změny, neboť to celkový dojem nekazí. Kdo chce, může ji nahradit jinou, případně i kovovou. Další úpravy věž nevyžaduje.





Vylepšit lepty lze ještě periskop MK-4, můžeme odvrátit ústí kulometu. Tato část Stalince je tedy kompletní a může se vrátit ke korbě.

DOŠLO NA PLECH

Pokus zprohýbat blatníky nad plamenem byl marný, neboť plast je příliš tlustý a při ohýbání nedělá lomy jako plech. Při hloubání, co s tím, mne slovo plech přivedlo na spásný nápad a zakoupil jsem lepty Eduard, sice určené pro stavebnici Italeri, ale to nevadí. Balíček obsahuje dvě planžety s různými drobnostmi, síť nad přívody vzduchu, držáky přidavných nádrží, ale i přední a zadní díly blatníků a hlavně jeho výztuhy. Bylo rozhodnuto - plastové díly musely dolů. Před tím, než je ořežeme, si je obkreslíme a oměříme na papír, abychom měli šablonu na výrobu nových.

Jako stavební materiál zvolil plechovku od piva. Stačí klasické velikosti, neboť obvod bude po rozbalení větší než její výška. „Rozbalenou“ plechovku stačí, podobně jako pokroucenou čtvrtku, přetáhnout přes hranu stolu aby se vyrovnala. Poté můžeme rýsovat. Mě se osvědčilo ocelové pravítko a propisovací tužka. Určitě platí dvakrát měř a jednou řež. Propisovací tužkou si také můžeme pomoci při ohýbání - v místě ohybu směrem k nám stačí přitlačit a půl ohybu je hotovo. Pouze v místě zakulacení pancíře je nutno postupovat opatrně a plech lehce natáhnout a vytvářet plochou pinzetou. Z plechu jsem také zhotovil i bednu na nářadí, kterou jsem „ozdobil“ průstřely a deformacemi.

DALŠÍ ÚPRAVY

Detaily na povrchu poskytla sada plechových doplňků. Pouze přední výztuhy jsem zhotovil nové, neboť díly sady určené pro stavebnici jiného výrobce nefucovaly. Zhotovil jsem je z plechovky od ořšků, který o trochu tlustší než plechovka od piva. Tvar výztuh jsem obkreslil podle původních plastových, nezapomněl jsem ani na vybrání pro kulomet.

Nyní nezbyvá, než doplnit ostatní drobné díly. Jak dalece naznačíme další drobná poškození záleží na tom, čeho se odvážíme. Například světlomet jsem mírně „nakousl“ a doplnil dráty od žárovky. Zasklení, které je také ze šedého plastu, je nepoužitelné.

Nyní můžeme přejít ke zbarvení. V plánu jsou uvedeny dvě barvy. Podle převodníku vychází ruská polní zelená (Agama R-14) a tmavá zelená (Agama A-7). Rozhodl jsem se pro tmavou, kterou jsem nastříkal celý povrch tanku včetně pojezdů.

Pak přišly na řadu pásy. K jejich stavbě máme 180 dílů, které mají všechny na povrchu dvě nehezské stopy po vyhazovačích, které je nutno odstranit. Celkem nás tedy čeká 364 míst tmelení a broušení. Já jsem články pásů tmelil a brousil rovnou v rámečku, teprve pak jsem je odstříhl, zčistil a přebral. Ty povedenější přišly na místa viditelná, díly s nedostatky v tmelení pak na klady a další místa, kde chyby nebudou vidět.

Dobré je, že články do sebe alespoň pěkně zapadají, ba dokonce drží tak, že můžeme části pásu poskládat, vytvářet a teprve pak zakápnout lepidlem. Nastříkal jsem je barvou rzi s přidavkem dělo-

viny (Gunmetal). Po jejich zaschnutí a usazení na místo zbyvá jen patina a dolepení součástek, které jsme natřeli zvlášť (lopata, pila). Na patinu jsem použil zředěné barvy a „suchý“ štětec. V této fázi jsem také nanесl obtisky. Nestavěl jsem žádný konkrétní stroj.

Obtisky jsou kvalitní, polomatné a dostatečně tenké. Na lité povrch věže opatřený nástřikem lesklého laku při použití „vodíček“ velmi dobře přilnou. I obtisky jsem opatřil trochu „špíny“, ale na fotografiích stále dost svítí. Nakonec jsem povrch sjednotil matným lakem.

Na hotový model můžeme ještě doplnit řadu „potřebností“, které s sebou vojáci vozili - v mém případě jsou takovými doplňky dva batohy a tažná lana. Na lana mě upozornila perokresba pana Uedy, smotal jsem je ve stojanové vrtáče ze tří tenkých měděných drátků a oka na koncích zafixoval měděným plíškem. Napínací háky jsou také z drátků a ztenčených tyčinek na čištění uší.

HOTOVO

Tím je stavba u konce a můžeme zhodnotit stavebnici jako celek. Rozměrovou přesnost jsem neověřoval, neboť to nepovažuji za nutné. Ale i bez popsanych úprav výrobce nabízí povedenou stavebnici se spoustou detailů. Stavba není složitá a tmelu si mimo pásů moc neužijeme. Neuzavřený prostor pod blatníky, který vypadá jako nedokonalost modelu, nebude vůbec vidět. Takže naskytne-li se vám možnost získat Stalince, neváhejte.

VÁCLAV VOPALECKÝ
Foto autor



IS-3 „Stalin“ aneb Báňuška vskutku z oceli

Až doposud byla pro mne firma **Roden** synonymem stavebnic modelů letadel, tentokrát jsem však její logo objevil na obalu ukryvajícím miniaturu bojové techniky. Navíc se jednalo o stroj přímo ztělesňující poválečnou sovětskou útočnou (vlastně oficiálně obrannou) sílu, těžký tank IS-3 (či chcete-li JS-3 podle Josifa Vissarionoviče Stalina), hrdě nesoucí jméno tohoto nejvyššího z nejvyšších. Nezaváhal jsem ani na vteřinu.



Stavebnice je ukryta v krabici s bočním otevíráním jejíž zadní část obsahuje schéma zbarvení a vzorník barev. Přední strana informuje, že výrobek vznikl za přispění polské firmy IBG a nabízí socialisticko-realistickou malbu, znázorňující zřejmě předvádění obrněnce severokorejské delegaci. Ostatně právě tato země, spolu s Egyptem, nakonec kromě Rudé armády disponovala tankem ve větším počtu. Další export byl již s ohledem na vyrobené množství nepodstatný - například dva kusy získalo Polsko a jeden Československo, kde posloužil při výcviku instruktorů.

Kapka historie

IS-3 představuje poslední sovětský tank vyvinutý během druhé světové války, konkrétně v letech 1944-1945. Do bojů již nasazen nebyl, a tak se s ním bývalý protivník mohl seznámit až na přehlídce, která se konala v Berlíně u příležitosti vítězství nad Japonskem.

Obrněnec s velmi nízkou siluetou se vyznačoval korbou svařenou z pancéřových plátů (o tloušťce 230 mm na čelní straně) s maximálně možným úhlem zkosení. Méně zranitelná místa chránil 120 mm pancíř. Litá polokulovitá, elektricky poháněná věž byla opatřena kanónem ráže 122 mm. Sériová výroba, která dodala celkem 2 311 kusů, začala v květnu 1945. Koncem padesátých let prošel tank modernizací, jejíž výsledek se pak ukryval pod označením IS-3M.

Co máme

V krabici nalezneme kromě obligátního plastu ještě malý obtiskový aršík a osmistránkový návod, který sice hlásá, že se jedná o hračka pro děti od deseti let, avšak nevěte tomu, máte před sebou povedenou stavebnici modelu. K jeho sestavení slouží celkem 127 dílů, alespoň tak to výrobce uvádí na obalu, obsažených ve dvou rámečcích středně zeleného plastu, který je poměrně měkký, tudíž se dobře krájí, jenže o poznání hůře brousí. Všechny díly jsou, s ohledem na moje předchozí zkušenosti s výrobky Roden, až neuvěřitelně čisté, bez náliček, ořepů a propadlin, plné i těch nejnepříjemnějších detailů. Možná je právě toto výsledkem zmiňované spolupráce s polskou firmou? Stavební materiál tedy jedna radost, což jsem se s chutí pustil do díla.

Co s tím uděláme

Postup montáže je znázorněn přehledně včetně použití potřebných barev. Přesto se i zde chybička vloudila, a to ve znázornění dílů 16A a 20B, které je třeba vlepít opačně než vás nabádá návod. Dále jsem z kresby nepochopil, kam přesně patří díl 21B. Úpravu, respektive převrtání, vyžadují otvory pro instalaci madel na věž, neboť mají větší rozteč. Na spoj dílů 17A a 18A v přední části věže upotřebíme i trošku tmelu. V podstatě nás ale neřešitelné záležitosti nečekají a vše obstojně lícuje.

Poněkud nevšedním způsobem sestavíme vanu korby, ke které přilepíme ramena pojezdných kol. Je třeba si ohlídnout jejich správnou polohu tak, aby byla v rovině. Dále jsem nepostupoval přesně podle návodu, nýbrž sestavil kompletně horní díl korby a věž. Poté jsem vše nastříkal barvou. Na pojezdných kolech a nosných kladkách jsem před jejich nalením na osy naznačil pryžové obruče. Následně jsem kola „obul do pásů“, které jsou gumové a správné délky. Jejich spojení však neodpovídá obrázku v návodu, kde je spoj řešen kolíčky, nicméně zkušenější modelář si s tím poradí. Nakonec jsem sesadil oba díly korby a instaloval věž včetně protiletadlového kulometu DŠK.

Zbarvení tanků všech čtyř nabízených variant je shodné vyjma pásů a něco málo detailů - zelené. Pouze obtisky, které jsou tenké a dobré kvality, tak od sebe odlišíme stroj sovětský, egyptský, polský, nebo čínský. O používání IS-3 čínskou armádou se ale historická část návodu nezmiňuje.

Poté se už můžeme potěšit pohledem na zmenšeninu „generalissima“, jež vzhledem a rozměry přesně odpovídá



skutečnému ocelovému kolosu. Jeho charakteristická věž, ve tvaru převrácené misky, se stala typickým znakem ruských tanků, které jsou dodnes k vidění v nej-různějších koutech světa.

Mgr. IVAN VÍŠEK
Foto autor a M. Salajka

Literatura:

Concord:
Stalin's Heavy
Tanks
Chant. C.:
Encyklopedie tanků



4



5



1

Železničné modely Liliput vo farbách ČSD

Bývali časy, kedy český a slovenský železničný modelár iba obdivoval, čo všetko zahraniční výrobcovia modelových železníc dokážu vyrobiť pre svojich priaznivcov. S otvorením trhu po roku 1989 sa však situácia začína meniť, dôkazom čoho je aj integrovanie železničných modelov ČSD do firemných katalógov. V tomto prípade do výrobného programu nadnárodnej firmy Bachmann, ktorej od roku 1994 patrí aj značka Liliput.

Úvodom, už s ohľadom na mladších čitateľov, treba veci uviesť do poriadku a vysvetliť, že pod národnou (železničnou) modelárskou firmou Bachmann (USA) treba hľadať najväčšiu firmu špecializovanú vo svete predovšetkým na železničné modelárstvo takpovediac bez ohľadu na rozchodovú veľkosť. Povedať treba aj to, že európsku centrálu tejto spoločnosti, firmu Bachmann Industries Europe Ltd. nájdeme v Barwell/Leicestershire vo Veľkej Británii, zatiaľčo jej pobočku, vyrábajúcu železničné modely značky Liliput, nájdeme v nemeckom Altdorfe pri Norimbergu. A hneď dodajme, že

značka Liliput patrí firme Bachmann ne celú jedno desaťročie, predtým to bola značka dlhé roky najväčšieho rakúskeho výrobcu modelových železníc rovnakého mena a so sídlom vo Viedni...

BACHMANN LILIPUT MODERNIZOVAL

Nuž, i toto treba spomenúť, pretože aj keď väčšina železničných modelov zo súčasného katalógu Liliput je na prvý pohľad identická s modelmi rakúskej firmy Liliput (pre zadržanosť skončila svoju existenciu začiatkom 90. rokov minulého storočia), medzičasom sa pokrok nezastavil...

Nebodaj tak trochu ohovárame? Ani nápad! Vtedajšia rakúska firma Liliput totiž už na prelome 70. a 80. rokov patrila medzi svetovú špičku - jej vtedy najnovšie modely lokomotív a vagónov svojou dokonalou modelovosťou nepochybne predbehli o krok-dva ostatnú európsku konkurenciu. Keďže ich vývoj však čosi stál a pôžičky z banky naň vtedajší majiteľ nestihol včas splatiť, stalo sa, že tu boli

na jednej strane nádherné špičkové modely, na druhej strane dlžoby. Keď firma skrachovala, a začiatkom 90. rokov ju kúpil svetový mamut v danej oblasti, firma Bachmann, z bavorského Altdorfu pri Norimbergu prišla správa, že pôvodná produkcia sa bude vyrábať naďalej. Stalo sa. Dobrou správou pritom bolo, že Liliput (alias európsky Bachmann) nielenže zachoval dovtedajší výrobný program a okamžite ho začal modernizovať a rozširovať, ale popri dovtedy známych modeloch vo farbách nemeckých, rakúskych a švajčiarskych železníc ich začal vyrábať aj vo farbách ďalších európskych železničných spoločností z Československa, Poľska, Maďarska a Juhoslávie (popri železničných modeloch Talianska, Francúzska, Belgicka, Luxemburska, Holandska, Španielska a štátov Škandinávie). Ak dodáme, že popri tradičnej rozchodovej veľkosti H0 - 16,5 mm Liliput odjakživa ponúkal aj železničné modely úzkorozchodných železníc v mierke 1:87, behajúce po koľajničkách s rozchodom 9 mm (Steyrtalbah, Zillertalbah, Steiermärkische Landesbahn, Salzkammergut Lokalbahn), je zrejme, že takýto úžasný

2



6



1 Čelný pohľad na model parnej lokomotívy radu 555.088 ČSD

2 Parná lokomotíva radu 555.088 ČSD z depa Nymburk vo vyhotovení firmy Bachmann/Liliput v mierke 1:87 (H0)

4 Model jedáľenského vozňa radu Ara 1-0202 ČSD z roku 1952...

5 ... a detailný pohľad na elegantný jedáľenský vozeň ČSD z 50. rokov, ktorý prezrádza, že vagón možno integrovať do dobovej rýchlikovej súpravy systémom „nárazník na nárazník“ (s odpruženými nárazníkmi!)

6 Drevený dvojosý otvorený nákladný vagón radu Vut 4-90176 ČSD s brzdárskou búdkou z roku 1958 s osobitne integrovanými držadlami (madlami)

výrobný program jednoducho zaniknúť ani nemohol. A keďže išlo o rakúske úzkorozchodky, kdečo z nich nemalo ďaleko ani k úzkorozchodkám bývalého Československa.

A zlá správa? Náhradné dielce z modelov značky Liliput (do roku 1992) dnes možno zohnať len u maloobchodníkov s modelovými železnicami na Západe! Pravda, ak im ešte zostali, pretože od roku 1994 inovácie modelov značky Liliput priniesli nielen rad novších náhradných dielcov, ale aj novú obchodnú distribúciu...

INTERMEZZO: PÁČIA SA VÁM ČÍNSKE PARNÉ LOKOMOTÍVY?

Hoci v ďalšom odstavci chceme už hovoriť iba o tom, čo sľubuje titulok tohto príspevku, neuškodí, ak na tomto mieste ešte poznamenáme, že železničné modely značky Bachmann výrazne konkurujú tak najväčšej z európskych železnično-modelových veľkostí (LGB), ako aj najrozšírenejšej veľkosti H0, pričom ponuka zahŕňa modely podľa predlôh zo všetkých kontinentov - predovšetkým však z kontinentu severoamerického, európskeho a ázijskeho. Žiadny div, že medzi nimi nájdeme napríklad aj parnú lokomotívu čínsku... (Akoby aj nie, keď väčšina železničných modelov značky Bachmann sa dnes vyrába v Číne!).

PARNÁ LOKOMOTÍVA Z DEPA V NYMBURKU

Je vcelku logické, že orientácia aj na železničných modelároch v strednej a východnej Európe, ktorá sa u firmy Bachmann/Liliput uskutočnila takpovediac zo dňa na deň, musela vychádzať z už vyrábaných modelov, na ktorých sa však zmenili farby národných železníc. Logicky: Ak v ponuke Liliput figurovala napríklad ťažká parná lokomotíva radu 52 DR (ktorá sa po druhej svetovej vojne v rámci vojnových reparácií dostala hádam do všetkých štátov Európy a dlhé roky jazdila aj na tratiach ČSD), stačilo, aby tradične červené kolesá boli zamenené za čierne a k ešte nepopísanému modelu výrobca priložil aktuálne nápisy a znaky typické pre tú-ktorú európsku železnicu. Vďaka tomu tu dnes máme aj 268 mm dlhého obra (v exaktnom zmenšení 1:87), ťažkú parnú lokomotívu, ťahajúcu dlhé nákladné vlaky na tratiach ČSD prakticky až do 70. rokov. Ako prezrádzajú popisky, ide o lokomotívu radu 555.088 Ústeckej dráhy z železničného depa Nymburk v Československej republike. Verne predlohe nechýba na čelnej strane kotla ani za oných čias typická červená päťcípá hviezda. Čo je pritom mimoriadne chvályhodné, biele texty, červené značky a symboly i červené tabuľky s bielymi písmenami sú vyhotovené v najvyššej možnej kvalite tampó-

novej tlače (lepšej technológie na svete dodnes niet). Pravda, majiteľ nového modelu si to všetko musí preniesť na nepopísaný model vlastnoručne, pretlačení textu z plastovej fólie pomocou ceruzky či gulôčkového pera. Čo pritom očarí je fakt, že tento kovový model dostal u Bachmanna nové kolesá s supertenkými lúčmi i novým supertenkým (a teda supermodelovým!) súčtím (rozvodom). Keďže päťpólový, šikmo uložený motor -so zotrvačníkom sa nachádza v tendri, medzi podvozkovou časťou lokomotívy a kotlom je dokonale priehľad, takže pri pohľade proti svetlu vzniká dojem, že pred nami stojí ozajstná parná lokomotíva!

Voľná je aj kabína rušňovodiča, ktorej ohnisko „bliká ohňom“, pretože sa nezabudlo na jeho osvetlenie. Ako všetky modely Liliput má aj tento obor všetky nárazníky odpružené a v komíne miesto na dodatočné zabudovanie dynamového generátora firmy Seuthe.

A propos, tender: Ide o tzv. vaňový tender s už zabudovaným krátkym spriahadlom umožňujúcim pripojenie prvého vagóna „nárazník na nárazník“. Elektrický prúd sa zberá zo všetkých jeho štyroch osí (a z piatej na lokomotíve), čo spolu s adhéznymi plastovými prstencami na kolesách tendra - v nadväznosti na hmotnosť kovu - zaručuje skvelé jazdné vlastnosti. Aby sme nezabudli: Prírodné, lokomotíva i tender majú funkčné osvetlenie, ktoré sa aktivizuje v závislosti od smeru jazdy stroja.

7



OZAJSTNÁ PRALINKA: JEDÁLENSKÝ VOZEŇ ČSD Z ROKU 1952

Musím sa priznať: Hádám ešte viac ako supermodel lokomotívy radu 555.088 ma potešil elegantný jedálský vozeň radu Ara 1-0202 ČSD z roku 1952. Najskôr preto, že jeho predloha pre mňa v detstve predstavovala tajomnú reštauráciu na kolajniciach. V 50. rokoch som chodieval s babičkou na dlhé cesty za tetami v rýchlikových súpravách presne s takýmto vagonom s elegantnou tyrkysovo-svetlobéžovou farbou, nikdy nepreniknúc aj do interiéru samotného vagona, na stolíkoch ktorého tajomne svietili malé stolové lampy! Tie, vysústružené z mosadze, nájdeme aj v interiéri modelu, ktorý možno dodatočne znútra osvetliť.

Čo katalóg, ba ani naše obrázky neprezradia je, že už perfektne výrobcom popísaný, 264 mm dlhý vagon (s odpruženými nárazníkmi a krátkym spriahadlom) na ktorom nechýba jediný okom viditeľný detail vrátane textov v azbuke - jazdil podľa tabuľky na boku skrine kedysi na trati Cheb- Plzeň- Praha hlavné nádražie. Aj keď v Chebe, Plzni či Prahe nebývate, rozhodne by ste tento model nemali prehliadnuť! Už preto nie, že hoci kedysi na tratiach ČSD býval všadeprítomný, vo svete modelov je celkom ojedinelý. Čo nie je zo strany autora príspevku žiadna skrytá reklama, ale zážitok, akých doterajší výrobcovia modelových železníc československým priaznivcom tohto kornička privela nepripravili.

NÁKLADNÉ VAGÓNY ČSD Z 50. I 90.ROKOV

Tridsaťsedem rokov oddeľuje od seba dva nákladné vagóny značky Liliput vo farbách ČSD - klasický drevený dvojosi



vysokostenný otvorený nákladný vagon s brzdárskou búdkou radu Vut 4-90176 ČSD z roku 1958 a moderný ocelový štvorosi samovýsypný vagon na prepravu sypkých materiálov radu Faccs ČSD z roku 1991, vyrobený - čo všetko neprezradia dokonale čitateľné nápisy! - v ZOS Trnava na Slovensku. Keďže predlohy oboch modelov časove zapadajú do iných historických epôch (prvý do epochy III, druhý do epochy V podľa NEM), je jasné, že kým prvý má na „drevených“ stenách a podvozku vytlačené „predpočítačové“ označenie presne v zhode s vtedajšími normami ČSN, ten druhý sa už na svojich ocelových stenách pýši počítačovým označením podľa UIC, počnúc bielym nápisom 31 RIV/54 ČSD/699 7 935-7/Faccs v ľavom hornom rohu svojej kovovej (!) nadstavby a končiac českým textom „ROČNÍ OPRAVY 8.94“ na boku nosnej plošiny. Čo ho samo osebe robí nielen modelom dokonale verným svojej predlohe, aj historickou raritou, pretože v čase predpísanej revízie predlohy spo-

3 ...a pohľad na zadnú časť vaňového tendra radu 939.244 ČSD

7 Vagon na prepravu sypkých materiálov radu Faccs ČSD z roku 1991 (s kovovou nadstavbou)

ločný štát Čechov a Slovákov už neexistoval. Ešte šťastie, že sú tu aspoň dokonale zhotovené modely!

DOVETOK

Keď som na tohoročnom veľtrhu v Norimbergu na stánku firmy Bachmann/Liliput vyzvedal, či pod značkou Liliput môžu českí a slovenskí železniční modelári čoskoro očakávať aj ďalšie radosti, počul som aj túto vetu: „Naozaj budeme musieť tento problém čím skôr začať riešiť!“

Čo myslíte, bol to reálny prísľub?

Ing. ŠTEFAN ŠTRAUCH
Foto M. Štrauch



CIERVA C.30



Ve zlatých dobách letectví počátkem minulého století se snažil létat kde kdo. Není tedy divu, že se létání zachtělo i španělskému inženýrovi donu Juanovi de la Cierva, byť patřil profesí do podstatně vyšší hmotnostní kategorie, neboť pracoval u železnice. Když se během stavby několika letadel přesvědčil, že pro něj tudy cesta nevedá, stal se novátorem. Počátkem dvacátých let 20. století se nadchl na zcela novou kategorii létajících aparátů s rotující nosnou plochou, pro něž dokonce vytvořil dodnes používaný termín autogyra. V našich krajích jsou tyto létající prostředky známý též jako vírník.

Ale na tomto poli do té doby nezoraném však neskřízel hned. Úspěchu se dočkal až 31. ledna 1923, kdy pilot Gomez Spenser s jeho vírníkem C.4, což byly navzdory označení šestnáctý pokus o zhmotnění základní myšlenky, bezpečně vzlétl.

Doma není nikdo prorokem, a tak se osmadvacetiletý konstruktér v roce 1923 vydal do Velké Británie. Na letišti ve Farnborough předvedl zástupcům ministerstva letectví Velké Británie stroj, jehož základem byl trup, pohonná jednotka a ocasní plochy pocházející z letounu Avro 504. Chyběla mu však skoro celá křídla, zato se však nad pilotním sedadlem tyčil kozlík z profilovaných trubek, nesoucí čtyřlístý volnoběžný rotor. To

vše bylo za letu ovládáno směrovkou, výškovkou a křídélky na pahýlech křídla.

Důležité je, že jeho návštěva dopadla dobře. Cierva začal spolupracovat s britskými leteckými firmami A. V. Roe a Westland, o dva roky později se ve Velké Británii usadil natrvalo a založil konstrukční kancelář Cierva Autogyros Ltd.

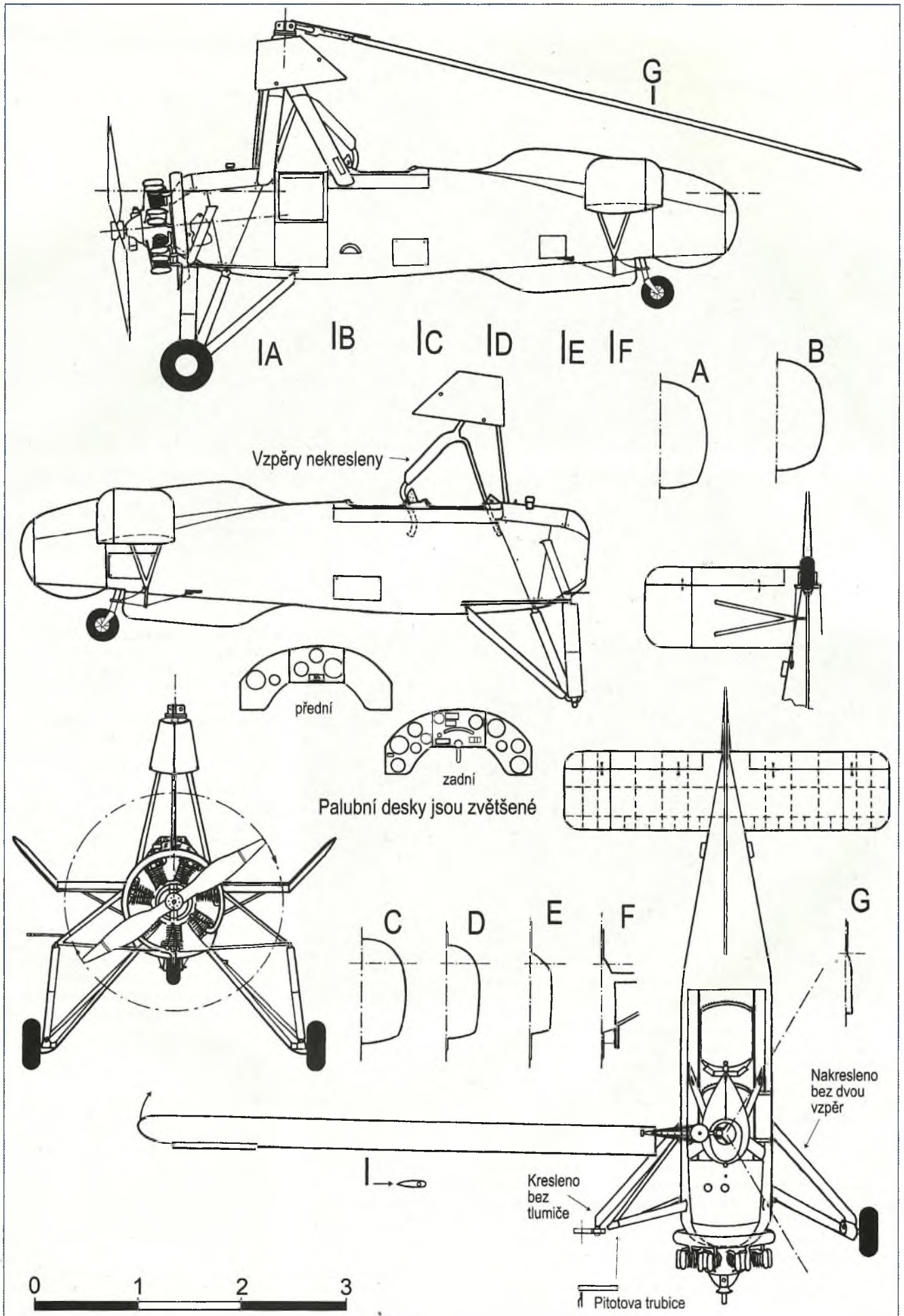
Od roku 1927, kdy získal pilotní diplom, zalétával a předváděl další vírníky sám. V roce 1929 bezpečně přeletěl s cestujícím kanál La Manche a v následujícím roce zahájil sériovou výrobu vírníků C.19.

Ve 30. letech své stroje zdokonalil natolik, že se už obešly bez klasických kormidel a křídélek, neboť listy rotoru byly upevněny na volně pohyblivém kloubu a rovina jejich rotace, určující směr letu, se měnila pohybem páky, směřující z rotorové hlavy do pilotního prostoru.

V dubnu 1933 Cierva v Hanworthu zalétal první vírník C.30 (s poznávací znač-

Technická data a výkony

délka	6,0 m
výška	3,3 m
průměr rotoru	11,3 m
hmotnost	554 kg
letová hmotnost	820 až 860 kg
nejvyšší rychlost	160 km/h
cestovní rychlost	120 km/h
nejnižší rychlost	
ve vodorovném letu	50 km/h
stoupavost	3,5 m/s
dolet	400 km
dostup	2500 m
rozjezd při startu	do 30 m
doběh	3 m





kou G-ACFI). Na rozdíl od předcházejících konstrukcí s volným rotorem byly rotorové listy u nového typu roztáčeny přes spojku motorem. Jakmile dosáhly 130 až 180 otáček za minutu, pilot jednou pákou zároveň odpojil náhon rotoru a odbrzdil kola, což podstatně zkrátilo rozběh. V roce 1936 upravený pokusný C.30A dokonce se zapnutým náhonem vzletl bez rozjezdu.

Na základě licence postavila firma A. V. Roe asi 100 vlníků C.30A, další byly vy-



plovácích. Do začátku války bylo pro RAF vycvičeno přes 350 pilotů vlníků, kteří létali u spojovacích letek a jednotek pro spolupráci s pozemní armádou. Pět vylepšených C.40 Rota II sloužilo

u britských expedičních sil ve Francii, řada C.30A, včetně původně civilních, se osvědčila při kalibraci radarových stanic na pobřeží Anglie. Poslední z nich byly vyřazeny až v roce 1945.

robeny ve Francii firmou Lioré at Olivier pod označením C.302. Civilní uživatelé s nimi létali v řadě zemí Evropy, včetně Polska a Československa, v Indii, Austrálii, Číně a Jižní Africe a zkoumali možnosti, jež jim neobvyklý létající prostředek nabízel. Například Angličané v roce 1936 z vlníku fotografovali fotbalový zápas na stadionu ve Wembley, ve Švédsku zase létal C.30A s lyžovým podvozkem.

O vlníky však měla zájem i armáda. Cierva při předvádění úspěšně přistál i odstartoval na palubě letadlové lodě a u RAF byl letoun K4296 zkoušen na





V Československu létal stroj s poznávací značkou OK-ATC u firmy Baťa, další, jehož další snímek byl otištěn v LK 52, 1976, č. 21, zkoušela armáda na letišti v Borku při řízení dělostřelecké palby. Tento vírník měl na bocích trupu kruhové výsostné znaky a evidenční číslo VTLÚ s8, je rovněž známo, že létal se světlým nátěrem (asi stříbrným), a tmavým (zelená nebo modrá).

TECHNICKÝ POPIS

Cierva C.30 byl dvoumístný vírník s motorem v tažném uspořádání, třílistým nosným rotorem a pevným podvozkem záďového typu

Trup

Svařený z ocelových trubek byl doplněn dřevěnými příčkami a podélníky; ce-



lek byl potažen plátnem, v přední části odnímatelnými duralovými panely. Vstup do předního pilotního prostoru znesnadňoval kozlík nesoucí rotorovou hlavu, proto byla na levém boku směrem dolů do trupu zasunovatelná dvířka.

Rotorové listy

Základem jejich konstrukce byla ocelová trubka, na níž byla navlečena dřevěná žebra; celek kryla překližka, polepená plátnem. Jeden list byl pevný, dva bylo možné sklopit. Na koncích listů byly malé vyvažovací plošky.

Ocasní plochy

Podépné vzpěrami tvaru V měly smrková žebra a nosníky potaženy plátnem. Levá polovina VOP byla opatřena „obráceným profilem“ (sací stranou dolů). Malá směrovka byla na konci nad trup protažené kýlové plochy.

Podvozek

Hlavní kola, nesená na robustních vzpěrách, byla opatřena brzdami Bendix

a tlumiči; otočné ostruhové kolo bylo ovládáno společně se směrovkou.

Pohonná jednotka

Sedmiválcový vzduchem chlazený motor Armstrong Siddeley Genet Major o výkonu 103 kW poháněl nestavitelnou kovovou dvoulistou vrtuli a při startu přes spojku roztáčel rotor. Palivová nádrž o objemu 105 l byla uložena v horní části trupu za motorem, pod ní, byla olejová nádrž o objemu 15 l.

Zbarvení

Vírníky C.30A britského letectva měly nejčastěji horní stranu trupu a ocasních ploch kryty nepravidelnými poli tmavě hnědé a tmavě zelené barvy. Spodní plochy byly středně šedé, u cvičných jednotek žluté. Vrtule byla v barvě kovu, kozlík a rotorová hlava byly tmavě zelené. Listy rotoru měly spodní stranu středně šedou, horní stranu měl jeden list tmavě zelenou, dva tmavě hnědou.

MARTIN SALAJKA
Foto autor a archiv NTM



Vírník (alias autogiro) je zvláštní létající stroj, kříženec mezi vrtulníkem (od něj má rotující nosnou plochu, ale nepoháněnou motorem) a letounem (z něj má pohonnou jednotku). Cierva C.30 pak představuje vrchol slávy vírníků. Proto je dobře, že se stavebnice tohoto stroje v měřítku 1:72 objevila na trhu v nabídce firmy Azur. Neváhal jsem a za 220 Kč ji koupil. Pro úplnost musím dodat, že konkurenční odlévané stavebnice firm Aircraft in Miniature a Miku jsem nikdy neobjevil.

Spaněl Juan de la Cierva postavil první letoun v roce 1917, první vrtulník C.1 v roce 1920. Postupně své vrtulníky zlepšoval a od čísla C.6 začal stavět vírníky, v jejichž konstrukci vynikl a stal se jejich významným, možná nejvýznamnějším, výrobcem. Ve Velké Británii se posléze dopracoval až k typu C.30, který byl od roku 1933 sériově stavěn v Anglii (Avro), ve Francii (Lioré et Olivier) a v



Nejúspěšnější vírník

Německu (Focke-Wulf). Celkem bylo postaveno 146 strojů, které se dostaly i do Španělska, Československa, Švédska, Belgie, Dánska, Argentiny, Jugoslávie, Nizozemí, Brazílie, SSSR, Indie, Hong Kongu a Austrálie.

V té době byly vírníky zřejmě většinou používány k výzkumným účelům – ve smyslu „na co se ta věc může hodit?“. Ale v Británii byly (s bojovým jménem Rota) za války použity pro kalibraci radarových stanic a ve Francii k pozorování, což určitě těší sběratele zaměřené na období druhé světové války. Sláva tohoto i všech dalších typů vírníků do značné míry pominula když se koncem války objevily funkční vrtulníky. Dodnes se stroje C.30 zachovaly v mnoha muzeích.

Stavebnice firmy Azur obsahuje dva díly „větší než malé“, tedy poloviny trupu (vírníky nebývají rozměrné), 40 drobných

dílů (z toho dva nepoužijeme, neb patří na francouzskou verzi s motorem Salmson, která je v prodeji ve Francii), dva číré větrné stítky, čtyři odlitky, obtisky a návod. Návodu bych vytknul, že neuvádí rozměry a další data o předloze, což napravuje předcházející článek.

Podrobnosti na trupu i dalších dílech stavebnice jsou vyznačeny jemným rytím do hloubky, rozměry a tvary modelu, k němuž se posléze dopracujeme, se shodují s nákresem i fotografiemi. Drobně se proti podkladům liší tvar kýlové plochy, ale možná je chyba v nákresu. Levá vodorovná ocasní plocha má shodně se vzorem „obrácený“ profil.

Hvězdicový motor je odlitý z polyuretanu. To je dobře, protože je bez krytu a je na něj vidět ze všech stran. Jeho vzhledu mohu vytknout jen absenci táhel ventilů, na které by se hodil „plechový“ díl. Podobně by prospěl plechový díl i vy-

bavení kabiny, které je velmi jednoduché. Interiér vírníku má být podle návodu světle modrošedý. To však neplatí pro sedadla, jež jsou hnědá. Odolal jsem pokušení doplnit na sedadla upínací pásy, neboť na nákresech po nich není ani stopa. Asi nejsou u vírníků zapotřebí.

Sestavení konstrukce nesoucí rotor (u trupu netmelit – otvory je vidět na fotografiích předlohy) a podvozkových noh vyžaduje pečlivost a sekundové lepidlo. Některé díly podvozku nelicovaly a musel jsem je prodloužit nebo zkrátit. Díl č. 16 (hřídel roztáčející rotor při startu) je asi lepší nahradit ocelovou tyčkou (kusem špendlíku).

Spojení hlavy a listů rotoru je problematické, neboť musíme na tupo přilepit listy (o průměru asi 0,5 mm) k rotorové hlavě. Kupodivu to drží, ale snad to výrobce mohl vyřešit jinak.

Z návodu není úplně jasná poloha motoru, pro mě následovníky při stavbě uvádím, že spodní válec má být v ose letadla.

Na model postavený z krabičky jsem doplnil madla před ocasními plochami a ovládání ostruhového kolečka.

Obtisky umožňují postavit vírník v jedné ze čtyř podob: československý, britský, španělský, nebo francouzský. Obtisky jsou přiměřeně tenké, dobře se s nimi zachází a jejich odstíny odpovídají kamuflážím v Air Magazine.

Postavil jsem si vírník létající ve Francii, protože se mi líbil emblém luční kobylky na boku trupu. Podle fotografií se zdá, že vrtule daného stroje je spíše černá, než stříbrná podle návodu. Když už jsem u té vrtule – výrobci se moc nepovedla.

Stavebnice není špatná, ale na jedničku jí chybí plechová planžeta s drobnými doplňky. Stavebnici doporučuji jak k oživení sbírky, tak zvláště sběratelům modelů vírníků.

JIŘÍ DOMINEC

Literatura:

Air Magazine 3/2001
internet
Beneš: Svět křidel II-III
Letadla A-Z.





Cierva C.30 aneb Skokem přímo do nebes

V duchu pořekadla „Ani ryba ani rak“ platí, že „ani letadlo ani helikoptéra“ rovná se autogyro neboli vírník. Nejvýznamnějším průkopníkem strojů s otáčivými nosnými plochami se po první světové válce stal španělský inženýr Juan de la Cierva y Codornia. První stroje, při jejichž konstrukci se musel potýkat zejména s řešením klopivé tendence při startu, vznikly v jeho rodné zemi a Ciervovo řešení nové rotorové hlavy, s listy uchycenými otočně v kloubech, později významně ovlivnilo vývoj vrtulníků.

Ovšem svůj neúspěšnější a nejznámější typ C.30 již Cierva postavil jinde. Po úspěšném předvádění svých konstrukcí v zahraničí totiž přijal nabídku britského ministerstva letectví i firem Avro a Westland. Přestěhoval se do Anglie a založil společnost Cierva Autogyro Ltd, kterou vedl až do tragické smrti roku 1936.



Stavebnici tohoto zajímavého samoletu v měřítku 1:72 nabízí za batovských 199 Kč domácí výrobce **Azur**. Plastická stavebnice je pochopitelně ukryta v oblíbené azurové krabičce s obrázkem licenčního francouzského stroje. Uvnitř nás čeká jeden světle šedý plastový rámeček s 42 díly, z nichž dva nepoužijeme. Dále čtyři odlitky z polyuretanu a acetátová fólie, ze které musíme vydolovat dva větrné štítky. Nechybí stavební návod a poměrně rozměrný aršík obtisků.



Předtím musíme instalovat větrné štítky, později je to v podstatě nemožné. Rozhodně si uijeme při kompletaci konstrukce podvozku, tvořeného řadou vzpěr. Návod nám stavbu neusnadní, ba právě naopak, některé díly jsou zde zaměněny či stranově otočeny a ani jejich spojení není z obrázku zcela jasné. Znovu jsem postrádal nákres čelního pohledu. Otázky zodpoví pouze další nahlédnutí do literatury.

K dokončení zbývá pouze sestavení rotoru a pohonné jednotky. Motor je odlit z poly-

retanu a detailisté jeho vzhled rozhodně vylepší. Předčasnou a posléze zbytečnou hrůzu jsem měl z rotoru, tvořeného odlitkem hlavy a plastovými díly listů. Řešení, které nabízí návod, tedy vyvrtání otvorů v tenoučkých listech, do kterých se vlepí závěsy jsem příliš nevěřil, ale funguje to! Spoj zatím drží a doufám, že vydrží co nejdéle.

Se stavbou souvisí barvení modelu, které jsem pro jeho členitost rozdělil do několika fází. První byl na řadě pochopitelně interiér. Dále jsem barvy použil po slepení trupu a připojení VOP. Díly kozlíku a podvozku jsem nastříkal ještě před kompletací a místa spojů později zakamufloval štětečkem. Závěrem barvy oživily rotor a motor.

Na co není návod skoupý, to jsou varianty zbarvení. Na výběr máme stroj francouzský, vévodčí rovněž obalu, dále britský, španělský a československý. Obohatit tak můžeme nejen sbírku typů, ale i kolekce národních letectev. Příslušnou kamufláž doplníme obtisky z rozsáhlého aršíku. Jelikož před novodobými válečnými dějiny Francie zrovna nesmekám klobouk (jako že ho nenosím), zvolil jsem britské kokardy, jejichž červená barva mi na obtiscích přišla až příliš dohnědá. Kvalita obtisků z dílny firmy Artograf je jinak solidní, sůstisk povedený a práce s nimi snadná.

Protože modely vírníků a vrtulníků z válečného období trh nehýří, musí zájemce o zpestření sbírky sáhnout po této stavebnici, a to i za cenu určitého trápení. Dokončený model proporcemi i rozměry vcelku povedeně imituje svůj velký vzor a rozhodně mezi klasickými křídly nezanikne.

Mgr. IVAN VIŠEK

Plastové díly sice neobsahují žádné obří propadliny či deformace, ale s očišťováním zejména malých kousků si dosti uijeme. O podtlakově tvárných dílech jsem se už zmínil. Už při zahájení přeměny stavebnice v model se tak utvrdíme, že se nepouštíme do výtvoru pro začátečníky či lepiče-pohodáře.

Stavbu zahájíme „naplněním“ trupu, jehož pravá polovina je proti levé delší, což musíme korigovat při jejich pozdějším spojení. Nejprve však sestavíme vnitřní vybavení prostorů obou letců, jejichž propracování není z nejpodrobnějších. Protože jsou prostory otevřené a je do nich dobře vidět, jeví se alespoň některá vylepšení nezbytná. Rozhodně doplníme poutací pásy na sedadla a opravíme přístrojové desky, které nám stavebnice nabízí jako identické. Ve skutečnosti se však podstatně lišily, což dosvědčuje příslušná literatura. Po odstranění náلتků zevnitř trupu a vlepění interiérů prožijeme marný pokus o jeho spojení. Zjistíme totiž, že nejen podlážka, ale i trupové přepážky jsou širší a dílo se podaří až po náležitých úpravách. Rovněž připojení VOP k trupu není bez potíží. Otazník vystane už při jejím sestavování, neboť není jasné, jaký úhel vzepětí je nutné dodržet. V tomto případě, ale i dále během stavby, by spekulace odstranil nákres stroje v čelním pohledu, který ovšem v návodu nenajdeme. Posléze nás nesmí zarazit, že je levá polovina VOP otočena sací stranou dolů. Odpovídá to realitě, na rozdíl od zjištění, že je oproti pravé posunuta zhruba o 1 mm vzad, což je chyba, kterou musíme napravit.

Sestavení kozlíku nesoucího rotor není složité, pouze doporučuji upravit zkosnění vzpěr, aby dokonale lícovaly k trupu.



Literatura:

Donald, D.: The Complete Encyclopedia of World Aircraft
Modelář 4/1989
Replic N° 113 (2001)
Scale Aviation Modeller 6/2000
Svoboda, V.: Vrtulníky



KAMOV KA-50

Výrobce: Italeri

Měřítko: 1:48

Cena: Kč 470 (v roce 2002 u AMC Slaný)

HISTORIE A KONSTRUKCE VRTULNÍKU

Ruský bojový úderní vrtulník Ka-50 je určen k ničení obrněné a mechanizované techniky protivníka, při dodržení obranyschopnosti proti nepřátelské protivzdušné obraně. Dale může být použit pro boj se vzdušnými, pomalu se pohybujícími cíli. K jeho hlavním charakteristikám patří řízení jednočlennou posádkou a použití sousošých protiběžných nosných rotorů (bez zadního vyrovnávacího rotoru).

Historie vzniku vrtulníku je velmi zajímavá a vyžádala by si samostatný článek. Mnohého se dopátráte v literatuře uve-

deně na závěr, a tak jen připomínám pár zajímavostí. Předběžný návrh vrtulníku byl dokončen v konstrukční kanceláři N. I. Kamova koncem roku 1977. Při jeho vzniku byly do projektu zapracovány nejnovější poznatky z války v Afghánistánu a navržena osobitá koncepce vrtulníku, značně se lišícího od všech jiných strojů této kategorie. Na projekt tehdejší ministerstvo obrany pohlíželo jako na alternativu amerického AH-64 Apache. Souhlas k realizaci projektu vojenské letectvo dalo v květnu 1980, prototyp vzletl v červenci 1982. První zmínky o novém bitevním vrtulníku se objevily na Západě v létě 1984, fotografie ovšem až roku 1989. Dlouhodobé utajování projektu umožnilo kon-

strukterům narušeně pracovat na vývoji a zkouškách zbraňových systémů.

Koncepce první jednomístný bitevní vrtulník pro leteckou podporu je originální sloučení bitevního a pozorovacího vrtulníku (v americké terminologii řady AH a OH).

Kamov Ka-50 je silně pancéřován ocelí (legovaná ocel vykazoval při zkouškách lepší balistické vlastnosti než moderní keramické či kevlarové materiály). Speciální kompozitové materiály na bázi skelného laminátu tvoří skříňový, torzně tuhý trup, který je složen z celkem pěti různých vrstev a má stěny tlusté 75 mm. Navíc je na vrtulníku ještě vnější oddělitelný potah.

Pilot je vybaven záchranným raketovým a padákovým systémem Zvezda K-37 s ověřenou spolehlivostí v celém rozsahu výšek a rychlostí (včetně 0/0). Před nouzovým opuštěním kabiny katapultážní jsou buď automaticky pyrotechnicky odděleny listy nosného rotoru, případně, pokud pilot opouští stroj nouzovým odhodem vstupních dveří, jsou odděleny pylony pro podvěšení výzbroje.





Výzbroj tvoří jednohlavňový kanón 2A42, ráže 30 mm se zásobou 500 nábojů, lafetovaný těsně v těžišti vrtulníku na pravé straně boku trupu. Dále může být na pylonech zavěšeno až 80 raket B-8, ráže 80 mm ve čtyřech blocích nebo až 12 PTRS Vichr (AT-9) s laserovým naváděním, případně kontejnery s kanóny ráže 23 mm, protiradiolokační RS Ch-25MP (AS-12) či přidavné nádrže.

STAVEBNICE

Na víku pevné, obsah dostatečně chrání papírová krabice, je vcelku vkusná kresba letícího Ka-50. Tři rámečky (135 dílů, z toho 9 čirých) se součástkami jsou v krabici vloženy volně, v mé stavebnici byly některé díly vylomeny, ovšem během dopravy se neztratily, takže se „tragédie“ nekonala.

Součástky jsou zhotoveny ze světle hnědého plastiku, dobře opracovatelného. Detaily jsou znázorněny zdařile kombinací spár do hloubky a vystupujících nad povrch. Čiré díly jsou opravdu průhledné a čisté, překryt kabiny je nabízen s otevřenými bočními vstupními dveřmi. Škoda jen, že Italeri čiré díly nechrání zabalením.

Součástky jsou zhotoveny bez zbytečných otřepů, stopy po vyhazovačích jsou úměrné a na místech kde nevadí, případně jdou lehce odstranit broušením nebo tmelením.

Návod rozkreslený do 11 kroků je přehledný a popisuje i zbarvení detailů, přičemž uvádí odstíny Model Master. Je to věc, která může být dobrou pomůckou, zejména začátečnickům. Orientace v návodu je snadná a provádí nás stavbou krok za krokem. V závěru návodu jsou dvě barevná schémata - zkušebního stroje 015 z roku 1991 a předváděcí verze z roku 1992, tak jak byla představena ve Farnborough. Těmto kamuflážím odpovídá i obsah obtiskového aršíku. Aršík je doplněn rovněž o nejzákladnější popisky. Obtisky jsou standardní kvality, soutisk barev je dobrý.



Obrysově model odpovídá publikovaným podkladům a fotografiím, jeho rozměry jsou rovněž ve shodě s velkým vzorem. Výhradu bych měl pouze k označení panelů, místy nepřesnému a trochu zjednodušenému. V zásadě ale odpovídá vzoru.

STAVBA

Stavba modelu není složitá. Je promyšlená a zvládne ji určitě středně pokročilý modelář (sestava rotorové hlavy je přece jen trochu náročnější na dodržení geometrie). Pro stavbu doporučuji použít sadu leptů firmy **Eduard**, obsahující detaily interiéru i vnějšku. Ale i bez ní lze postavit slušný model.

Prvním krokem je sestavení kabiny pilota a jejího nabarvení. Pro zvýšení věrohodnosti jsem nahradil boční pulty a palubní desku díly z již zmíněné sady plechů. Znamenalo to ovšem odbrousit původní reliéf. Operace není složitá a výsledný efekt je mnohem lepší. Interiér kabiny jsem nastříkal světle modrou barvou Agama N5M. Sedadlo záchranného systému Zvezda K-37 jsem rovněž doplnil o detaily z planžety (upínací pásy, madla,...)

Protože jsem se rozhodl pro instalaci pevného rotoru a kanónu (stavebnice umožňuje jejich otáčení či sklápění), mohl jsem hotový interiér vlepít do trupu a jeho poloviny slepit. V mé stavebnici byly poloviny trupu mírně deformované, slepovat jsem je tedy postupně. Po slepení a obroušení se nevyhneme v rozumné míře tmelení.

Dalším krokem je přilepení motorových gondol a zatmelení jejich přechodu do trupu. Na trup vybavený lepty a nabarvený nalepíme dobře líčující překryt kabiny. Při lepení je nezbytná opatrnost, abychom nepoškodili čiré díly lepidlem. Můžeme také nalepit podvozkové nohy a pomocná křídla, doplněná o závěsníky. Při těchto operacích pečlivě sledujeme správnou geometrii modelu!

Samostatně si připravíme a nabarvíme vcelku složitý souosý protiběžný nosný rotor. Jeho stavba vyžaduje hlavně pečlivost a přesnost, zvláště tehdy, použijeme-li detaily ze sady plechů. Práce je to pro trpělivé modeláře, ale výsledek rozhodně stojí za to, zejména doplníme-li rotor o rozvody hydrauliky a kabely. Rotorové listy jsem nabarvil matnou černou barvou, stejně jako hlavu rotorových listů. Vycházel jsem z fotografií v časopise Military



Technology, kde je vyfotografován zkušební Ka-50 v poušti v okolí Taškentu. Na obrázcích se objevuje také zbarvení rotorové hlavy a ramen rotorových listů světle modrou barvou, což doporučuje také stavebnice. V každém případě je obojí správně.

Samostatně sestavíme podvěšenou výzbroj - dva bloky raket B-8 a dvakrát šest PTRS Vichr (AT-9). Na kanonu otočíme ústovou brzdu o 90 stupňů, neboť konstruktéři Italeri si nejspíše ušetřili práci. Je zcela logické, že vytékající plyny z ústového nástavce musí, vzhledem k uspořádání zbraně a její lafetace, odcházet vertikálně.

Tím máme hrubou stavbu hotovou. Trup ještě doplníme o detaily na povrchu, například různá madla, mřížky a antény, především kovovými díly Eduard. Jejich použitím získá model na detailnosti a maketovosti.

ZBARVENÍ A POVRCHOVÁ ÚPRAVA

Pro model jsem zvolil podobu zkušebního stroje Ka-50 evidenčního čísla 015, pro nějž jsou obtisky součástí stavebnice a fotografie v časopisu Military Technology.

Kamufláž jsem nastříkal podle návodu stavebnice barvami Agama odstínů R2M (světle modrá), R8M (šedozeleň) a R11M (světlá zelená), černé pole proti oslnění matnou černou barvou Agama 07M.

S obtisky se pracuje dobře, k povrchu přilnou bez problémů. Možná by neškodilo, kdyby byly trošku tenčí. Je dobré, že



Ka-50 ve skutečnosti...



...a v měřítku 1:48



aršík obsahuje také popisky. Jejich rozmístění je uvedeno v návodu.

Olétání jsem na modelu nenaznačil, pouze jsem jej pro sjednocení vzhledu povrchu celý přestříkl tenkou vrstvou matného laku Aeromaster.

ZÁVĚR

Sestavením modelu Ka-50 firmy Italeri získáme při troše pečlivosti a trpělivosti do sbírky čtvrtkových modelů velice zajímavý a atraktivní model vrtulníku.. Dokonalost

modelu lze zvýšit použitím plechů Eduard, ale i bez nich je model velice pěkný. Stavba není náročná, výjimku tvoří pouze složitější nosný rotor. Pěkně postavený model rovněž není bez šancí na soutěžích.

Cena modelu není sice nízká (asi 470 Kč, ale v porovnání s jinými stavebnicemi zase nijak závratná. A pokud se rozhodnete pro stavbu, přeji vám, aby dílo, které dokončíte, odpovídalo vašim představám a aby se model stal ozdobou a obdivovaným klenotem vaší sbírky.

VÍTEZSLAV GURYČA
Foto autor a M. Salajka



Použitá literatura a reference

Firmní materiály společnosti
Rosvooruzhenie
L+K 69, 1993, č.16 a č.25
ATM 4/1997
Monografie Bílek modelářům č.2
HT model magazin č.5
Military System line: Kamov Ka-50/52
Internet: www.military.cz



TURBOČMELÁK

s gumovým pohonem

Výkres modelu pro radost (neoznačené rozměry jsou v mm), jehož vzorem byl československý dolnoplošník Z-37T Čmelák Turbo, je nakreslen ve skutečné velikosti. Tvar dílů překreslíme na čtvrtku, vystříháme a dáme tak vzniknout pomocným šablonám. Bočnice trupu překreslíme podle vnitřního obrysu, který je menší o tloušťku balzového potahu!

Podle papírových čablon vyřízneme jednotlivé díly z balzových prkének tl. 1 až 1,5, díly hlavičky z balzy tl. 5. Balzu použijeme co nejlehčí, protože letové vlastnosti modelu jsou závislé na celkové hmotnosti modelu.

TRUP

Stavbu začneme bočnicemi 1, ve kterých vyřízneme štěrbinu pro nasunutí křídla a VOP. Vyřízneme spodní a vrchní díly potahu 2, 3 a 4. Spodní část motorového krytu 3 musí mít léta dřeva napříč, aby se lépe ohýbala do požadovaného tvaru. Vyříznuté díly natřeme z vnější strany zaponovým nitrolakem C1005 a po zaschnutí přebrousíme jemným brusným papírem. Tuší nakreslíme obrisy rámu kabiny, krytů a dělicí spáry potahu. Na vnitřní strany bočnic 1 přilepíme výztuhu k uchycení svazku 5, kterou zhotovíme z překližky nebo dýhy tl. 0,6, a na vyznačeném místě vyvrtáme otvor o průměru 2. Shora i zdola na bočnice přilepíme balzový potah (díly 2, 3 a 4); během lepení stále kontrolujte kolmost stěn trupu. Z kousku balzy tl. 5 vybrousíme díl 7, vlepíme ho i se zesílením 6 (balza tl. 1,5) do spodní části motorového krytu a základ trupu je hotov.

KŘÍDLO A OCASNÍ PLOCHY

Vyřízneme díly 10 a 11 křídla, navlhčíme je vodou a v označených místech podložíme lištou o průřezu 3x3. Okraje dílů zatížíme a balzu necháme dokonale

proschnout. Křídlo tak získá klenutý profil. Nábežnou a odtokovou hranu zaoblíme brusným papírem a povrch lehce přebrousíme jemným brusným papírem. Stejným způsobem vyřízneme a opracujeme ocasní plochy (VOP 9 a SOP 8), avšak bez klenutí.

Všechny díly přelakujeme zaponovým nitrolakem a po zaschnutí je opět lehce přebrousíme. Tuší nakreslíme obrys křídlelek, klapkek, stupátek a pohyblivých ocasních ploch tak, jak jsou vyznačeny na výkresu. V místě lomení křídla jednotlivé díly sbrousíme do úkosu a slepíme do požadovaného vzepětí (oba konce křídla jsou zvednuty o 24).

PODVOZEK

Z balzy tl. 1,5 vyřízneme čtyři žebra 12 a vždy mezi dvojicí žeberek vlepíme podvozkovou nohu 13, pro kterou na vnitřních stranách žeberek vytváříme drážku. Podvozek je zhotoven z ocelového drátu o průměru 1. Žebra s připevněnými podvozkovými nohama vlepíme do křídla v místě lomení a vyčnívající konce drátů přilepíme na spodní stranu křídla. Na nohy hlavního podvozku nasuneme kola 14 a pojistíme je epoxidovým lepidlem. Kolo záďového podvozku 16 vybrousíme z balzy a přilepíme k noze 15, která je vytvářena z ocelového drátu o průměru 1 a připevněna k zadní části trupu.

SESTAVENÍ DRAKU

V místě uložení křídla prořízneme trup až ke štěrbině a vyříznutou část trupu sejme. Do vzniklého výřezu vložíme sestavené křídlo, dokonale ho srovnáme a zalepíme. Centroplán musí být na bočnice trupu kolmý, vzepětí musí být na obou koncích stejné. Také VOP 9 zasuneme do štěrbin v trupu a zalepíme; na konec kolmo na VOP přilepíme SOP 8.

POHON MODELU

Z balzy tl. 5 zhotovíme oba díly hlavičky 17 a 18, přičemž díl 18 opracujeme tak, aby šel do přední části trupu těsně zasunout. Do hlavičky vyvrtáme otvor pro plastikové pouzdro vrtulového hřídele 19, které je součástí kompletu Igra. Osa vrtule je skloněna 3 stupně dolů. Hlavičky přelakujeme dvěma až třemi vrstvami nitrolaku a po zaschnutí lehce přebrousíme. Pouzdro 19 nasuneme do hlavičky a zalepíme. Listy vrtule o průměru 150 zkrátíme na průměr 140 a konce listů začistíme jemným brusným papírem; dbáme přitom na vyvážení.

Hřídel 20 zezadu prostrčíme pouzdem v hlavičce, když jste před tím vytvarovali očko k uchycení gumového svazku. Na hřídel nasuneme korálek 21, vrtuli 22 a konec hřídele ohneme do pravého úhlu. Přebytečný drát odštípneme. Z kousku bambusové štěpiny uděláme kolík 23 (průměr 2, délka 13), který slouží jako zadní závěs gumového svazku.

Pohon modelu zajišťuje gumový svazek o průřezu 6, který zhotovíme ze dvou gumových nití o průřezu 3x1 a délce 200.

ZBARVENÍ

Pokud budeme chtít model vybarvit podle skutečného letounu, můžeme použít barevné fixy. Základní barvou většiny Turbočmeláků je žlutá barva s černými doplňky a černou poznávací značkou. Na SOP umístíme státní vlajku.

VYVÁŽENÍ A SEŘÍZENÍ MODELU

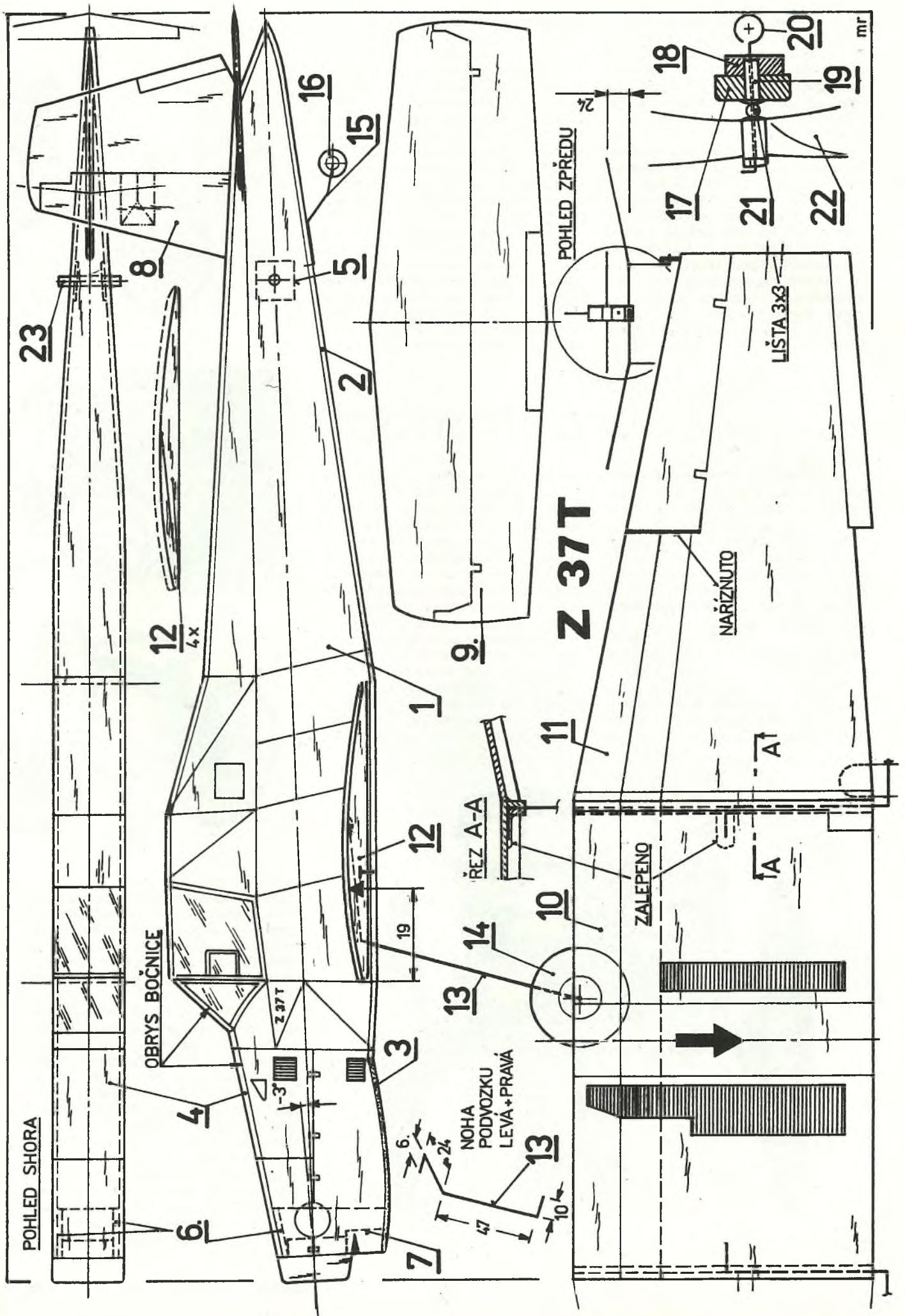
Do trupu zavěsíme gumový svazek, model podepřeme v místě těžiště a podle potřeby dovážíme kouskem olova. Je-li model těžký na ocas, olovo vmáčkneme do hlavičky, v opačném případě do zadní části trupu. Holící čepelkou nařízneme na vyznačených místech odtokovou část křídla. Levé křídélko vyhneme zhruba o 2 mm dolů, pravé o 2 mm nahoru.



ZALÉTÁNÍ

Model zalétneme v motorovém letu i v kluzu do levé zatáčky. Velikost kruhů seřídíme přihýbáním SOP. Vzpíná-li se model při motorovém letu, zmenšíme výchylku levého křídélka, letí-li naopak v levé spirále k zemi, výchylku levého křídélka zvětšíme. Prototyp létal při plném natočení svazku kolem patnácti vteřin.

*Konstrukce, výkres a model
Miroslav Rohlena
Návod Václav Šorel*



Ako je známe, prvý osobný automobil v histórii motorizmu, Benzova trojkoleska, sa na svoju oficiálnu premiérovú jazdu vybral 3. júla 1886. Muselo však uplynúť 110 rokov, aby sa na scéne objavil jeho model v kvalite extratriedy.

Vráťme sa späť do onoho vzrušujúceho obdobia, keď úžasní muži takpovediac na vlastnú päsť dokázali uskutočňovať svoje fantastické sny, napríklad vymyslieť a skonštruovať vozidlo, pred ktoré už nebolo treba priaháť koňa či vola. Čiže do polovice 19. storočia, keď ešte Nemecký Carl Benz (1844–1929) písal svoje krstné meno v zhode s vtedajším pravopisom s písmenom C, keď jeho krajan Nikolaus August Otto (1832–1891) vymýšľal svoj nový plynový motor s väčšou účinnosťou a Francúz Jules

l'avedomou snahou vyvinúť plynový spaľovací motor s väčšou účinnosťou. Bol to práve on, kto vynášiel štvortaktný pracovný cyklus spaľovacieho motora, do dnes často označovaný aj ako Ottov cyklus: nasávanie zmesi vzduchu a paliva do valca motora, jej stláčanie, expanzia a jej výfuk z valca, za čo mu Nemecký patentový úrad udelil patent (DRP 532) v roku 1877. Celý pracovný cyklus pritom prebehol počas dvoch otáčok kľukového hriadeľa. Je zrejme, že Ottov motor (t. j. spaľovací motor) počítal s existenciou ľahko odparovateľného paliva, benzínu, ktorý sa neskôr naozaj stal ideálnym zdrojom pohonu najmä osobných dopravných prostriedkov. Otto postupne vylepšoval zapalovanie stlačenej plynnej zmesi – v roku 1867 skonštruoval v spolupráci s E. Langenom atmosférický motor s výkonom 0,37 kW (0,5

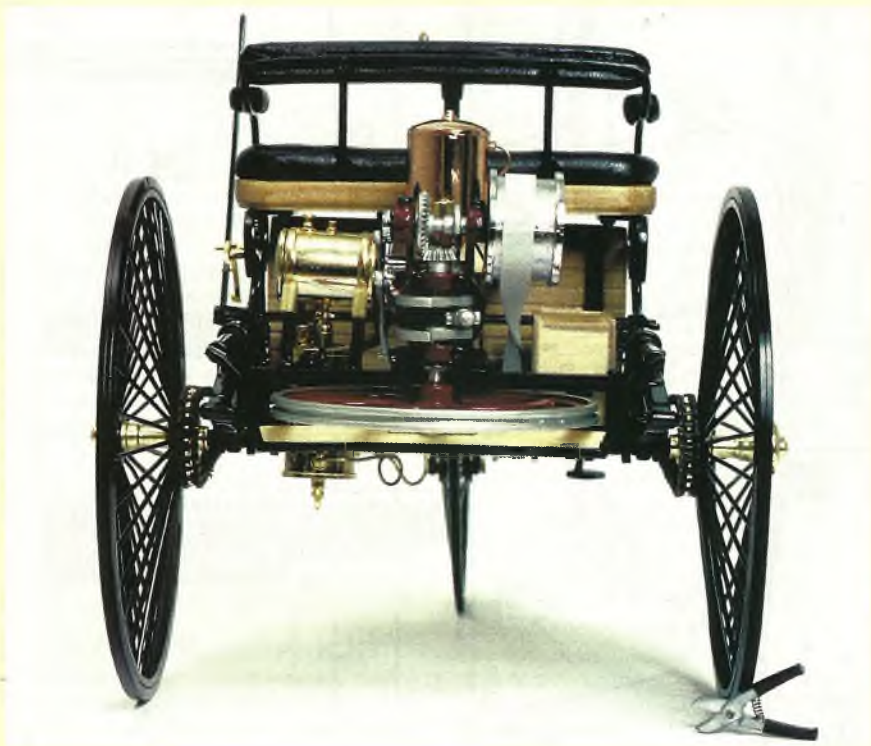
To bol prvý automobil

Verne (1928–1905) v svojich 65 románoch nielenže popularizoval výsledky súdobej vedy a techniky, ale v mnohých prípadoch ich aj predpovedal. Prečo sa máme vrátiť? Nuž, aby sme si pripomenuli, že v onom roku 1886 sa na scéne objavili vlastne až dva prvé automobily – trojkolesový i štvorkolesový. Aj preto, že hrdinom roka nebol iba jediný Carl Benz, ale de facto až piati muži!

PREČO SA SPALOVACÍ MOTOR NAZÝVAL OTTOVÝM MOTOROM?

Pretože nemecký vynálezca Nikolaus August Otto začal svoje úspešné pokusy roku 1861 konštrukciou malého motora podľa Lenoirovho princípu s cie-

l'om, a to pri 75 otáčkach za minútu a neskôr aj s výkonom 1,47 kW (2 k). Jediným problémom pritom bolo, že tento „supervýkonný“ motor bol vysoký až tri metre a mohol sa teda používať len ako ťažký stacionárny agregát slúžiaci na pohon iných strojov. Je síce pravdou, že v roku 1884 bolo súdne napadnuté jeho právo na spomenutý patent, pretože už v roku 1882 štvortaktný princíp teoreticky prepracoval aj francúzsky inžinier Beau de Rochas (1815–1893), respektíve, že takýto pohon používal dokonca už v roku 1883 mníchovský hodinár Reithmann (na pohon svojich obrábacích strojov)... Tak sa stalo, že po napadnutí patentu Otto stratil svoje patentové vý-



hody a štvortaktné motory vzápätí začal – bez iných poplatkov za využívanie patentu – vyrábať celý rad friem. Tak či onak, už od roku 1864 tu existovala prvá firma Otto & Cie, ktorú v roku 1872 premenoval na firmu Gasmotorenfabrik Deutz.

V tejto firme začal svoju činnosť ako vedúci výroby aj Gottlieb Daimler (1834–1900) i konštruktér Wilhelm Maybach (1846–1929). Obaja títo muži časom spojili svoje tvorivé sily, a keď v roku 1882 G. Daimler založil v Cannstatt vlastnú dielňu, stal sa Maybach jeho blízkym spolupracovníkom v snažení spoločnými silami skonštruovať benzínom poháňaný spaľovací motor. Čo najmenší, s najnižšou možnou hmotnosťou – aby mohol poháňať nejaké kolesové vozidlo! Po získaní niekoľkých patentov (napríklad na zapalovaciu žeraviacu rúrku, predchodcu sviečky, na



Model Benzovej trojkolesky v mierke 1:10 firmy CMC s bábikou v rovnakej mierke

Hračku? Samozrejme, že nie; išlo predsa o naozaj verný model, vyrobený z rovnakých materiálov ako predloha: trojkolesku ľahkej kovovej konštrukcie, s funkčnou otočnou pákou na mieste (neskoršieho) volantu, samozrejme, s riadením spojenou prostredníctvom plne funkčného ozubeného súkolia, s dreveným, kožou potiahnutým čalúneným sedadlom pre pohodlie konštruktéra a jeho manželky. Nechýba ani drevená debnička na nástroje, ktoré museli byť po ruke už preto, že na začiatku éry automobilizmu bol vodič aj svojím prvým servisným technikom! To všetko určite privítala aj pani Berta Benzová, ktorá o čosi neskôr podnikla s touto motorizovanou trojkoleskou vôbec prvú diaľkovú dámsku jazdu z Mannheimu do Pforzheimu k príbuzným. Svetu tak predviedla, čo pocíti manžel – majiteľ nového automobilu, keď vojde do garáže a ne nájde tam ani auto, ani svoju lepšiu polovičku.

Možno sa vôbec diviť, že na svetovej výstave v Paríži (1889) sa táto, bez konského záprahu pohybujúca sa vecička, stala výstavným šlágom?

Pokiaľ ide o model firmy **CNC**, ani na ňom sa nešetrilo mosadzou: karburátor, spojovacie rúry, benzínová nádrž i všetky kovania sú zhotovené z tohto farebného

kovu s pri. Pokiaľ ide o chladič, ten sa už v zhode s predlohou pýši medou. A keďže automobil znamená pohyb, aj na modeli sú; plne funkčné zotrvačkové koleso, hnací remeň, remenica, diferenciál, ručná brzda, reťaze i piesty... Summa-summarum: Model zo série Exclusive Modelle je naozaj exkluzívny, a ako šperk osobitného druhu vhodný na zaparkovanie do sklenej vitríny, ktorá ho dobre ochráni pred prachom a v očiach návštevníkov zažne zelenomodrú závišť...

Prečo sme tento príspevok začali slovami „To bol...“? Nuž, slávna Benzova trojkoleska v mierke 1:10 dostala ako čerstvá novinka v roku 1997 katalógové poradové číslo 005, čo naznačovalo, že nejde ani o prvý, ani o posledný exkluzívny model dovedy málo známej značky CNC. S odstupom niekoľkých liet sa nemožno diviť ani tomu, že dnes tento model v aktuálnom katalógu už nefiguruje – zohnať sa dá iba ak na modelovej burze. Ale ktovie, možno časom na rad príde aj druhá séria tohto limitovaného modelu...

Pre tých, ktorým takáto útecha nestačí, konštruktívna rada: Než sa tak stane, potešte sa modelom najstaršieho z automobilov v podobe, ako ho v roku 2002 uviedla na trh firma Busch v mierke 1:87 – už v plastovej minivitríne...

BRANISLAV KOUBEK

Foto: M. Štrauch,
Foto M. Štrauch

nové ovládanie výfukového ventilu vačkovým hriadeľom) sa k cieľu významne priblížili a už v roku 1885 skonštruovali svoj dvojkolesový (s bočnými podperami) petrolejový jazdný vozík, ktorý bol a dodnes zostáva pradedom všetkých motocyklov. Náhoda chcela, že v tom istom čase sa inštaláciou spaľovacieho motora na ľahkú trojkolesku zaoberal aj ďalší z bývalých spolupracovníkov Ottovej firmy Gasmotorenfabrik Deutz, Carl Benz. Slávnostná premiérová jazda jeho mobilu sa uskutočnila 3. júla 1886. Tento deň odštartoval históriu motorizmu – napriek skutočnosti, že v tom istom roku sa uskutočnila aj prvá jazda spaľovacím motorom poháňaného štvorkolesového koča, ktorý Daimler (samozrejme, bez motora!) kúpil od stuttgartskej firmy Wimpff & Sohn, následne integrujúc naň svoj a Maybachov spaľovací motor.

NOVÁ PREMIÉRA PO 110 ROKOCH?

Jedno celé storočie a jedno desaťročie po verejnom štarte prvého automobilu poháňaného spaľovacím motorom, oficiálne nazývaného Benzovým patentovaným motorovým vozom (trojkoleskou), sa prakticky na rovnakom geografickom mieste uskutočnila aj ďalšia premiéra, tentoraz exkluzívneho modelu Benzovho patentovaného motorového voza v mierke 1:10. O čo išlo vidno na priložených obrázkoch. Prečo však „exkluzívneho“? Pretože jeho ideový tvorca, pán Herbert Nickerl si povedal: Ak už treba skonštruovať dokonalejší model prvého automobilu v histórii, potom to musí byť miniaturizovaná replika – presne podľa dobových originálnych plánov!

Pán Nickerl mal prístup do historického archívu, čo riešilo prvý problém, a na otázku, kto a kde bude vyrábať miniatúrnu Benzovu trojkolesku, mu odpovedala jeho čínska manželka, pani Shu-xiao Jia: „Prirodzene tam, kde je dostatok schopných a zodpovedných pracovníčok rúk, v Číne!“. V Európe by sa sice tento nádherný model dať vyrábať takisto, ibaže v Číne za to pýtali podstatne nižšiu plácu, takže konečná cena za túto exkluzívnu „hračku“ na svetovom trhu napokon nemusela byť astronomická...



Benzova trojkoleska z roku 1886, prvý automobil v histórii, bola vystrojená aj skrinkou na nástroje. Keďže skrinka na modeli v mierke 1:10 je prázdna, možno odporučiť ako náhradné riešenie nástrojov v mierke 1:12 z ponuky nemeckej firmy **Mini-Mundus**. Ako vidno, nástroje sú naozaj plne funkčné.





vozu Leyland Retriever a vůz byl pak používán veliteli osmé armády, včetně generálů Ritchieho a Auchinlecka.

V srpnu 1942 začal vůz používat na tažení od El Alameinu generál Montgomery a v jeho držení pak zůstal nejen do konce války, ale i v poválečném období, kdy byl umístěn spolu s ostatními dvěma vozy v přístřešku na dvoře Montgomeryho domu a později byly všechny vozy předány muzeu.



Zajímavý vůz, který za války používal legendární Monty, jinak též Field Marshal, The First Viscount Bernard Law Montgomery of Alamein, se dochoval do dnešních dnů a je možné jej spatřit v expozici pozemní techniky v muzeu Duxford spolu s karavanem No. 2 na podvozku amerického Macku a třetím vozidlem - tahadčem Fordson WOT-7 se sedlovým návěsem obsahujícím mapový sál.

Určitě alespoň v průběhu celého afrického tažení z El Alameinu do Tunisu a později při přesunu do Tripoli byl řidičem vozu G. H. Woods. Tento řidič měl k vozu



Fotografie detailů vozidla vystaveného v nové expozici věnované Bernardu Montgomerymu v hale pozemní techniky v Duxfordu. Všechna vozidla (No. 1, No.2 a taháč s mapovým sálem) jsou bohužel umístěna na velmi malém prostoru a obklopena plošinami usnadňující návštěvníkům podívat se do kabiny, takže z vnějšku je téměř nezahledneme

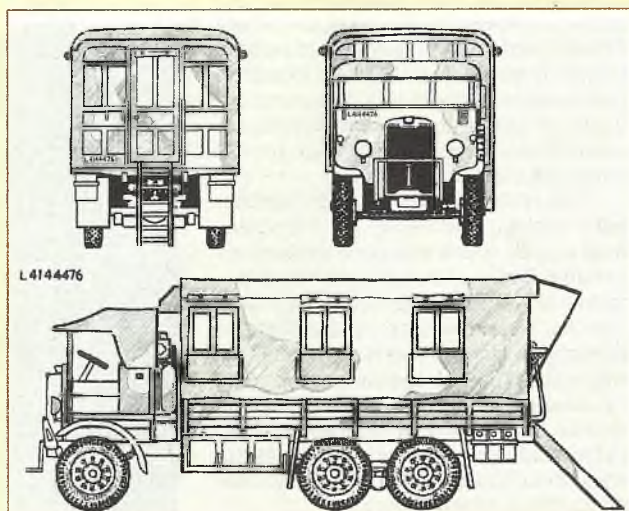
velice vřelý vztah, pečlivě se o něj staral a měl také své osobité názory na provoz a údržbu. Například celé africké tažení vůz provozoval na silně podhuštěných pneumatikách a dosáhl tak toho, že vůz měl i po překonání více než 36 000 mil pů-

MONTYHO KARAVAN No.1 - LEYLAND RETRIEVER

Stručnou historii vozu, který doprovázel generála Montgomeryho po všech jeho bojištích od Afriky přes Sicílii až po Evropu přibližuje článek v květnovém čísle britského motoristického časopisu Autocar z roku 1944. Obytná nástavba vozu je italského původu a původně byla montována na třinápravovém chassis Lanci. Kdy a kde byla vyrobena napoví mosazný výrobní štítek, který se nalézá uvnitř vlevo na přičce mezi pracovním a koupelnou nad barevným obrazem. Stojí na něm: Parco Automobilistico Lobotaria, Tripoli, December 1940, XIX.

V únoru 1941 byl vůz během tažení generála Wavella, jižně od Beghazi ukořisťen jednotkami 7. pancéřové divize. Předtím sloužil na severoafrickém bojišti italskému generálu Bergonzolimu. Vůz byl záhy odeslán do Alexandrie, kde byla nástavba přemístěna na chassis britského

Nákres Montyho karavanu No.1 v podobě z tažení na Sicílii. Nápisy JUNGLE GODDESS a AUDREY na chladíči byly pravděpodobně v černé barvě. Na konzoli před řidičem byly štít ze žlutým křížem a symboly bojišť. Číslo L4144476 bylo v barvě černé. Na levé straně je označení jednotky - bílé číslo 35 v barevném obdélníku, snad červeném





vodní čtveřici pneumatik na zadních nápravách.

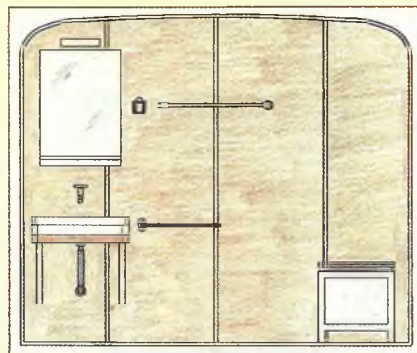
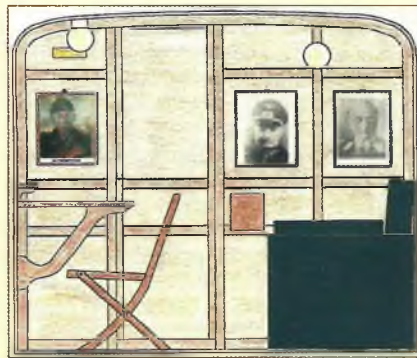
Vůz byl pokřtěn na Jungle Goddess, neboli Bohyni džungle, a toto jméno bylo napsáno na masce chladiče po stranách hrdla pro dolívání chladicí kapaliny. Pod hrdlem pak bylo napsáno jméno Audrey, což bylo jméno řidičovy manželky. V průběhu bojů na Sicílii byl vůz opatřen dvoubarevnou kamufláží, kdy na základní pískový nátěr byly nanесeny široké pásy tmavé barvy, pravděpodobně britské černo-modré. (Nákres rozmístění kamuflážních polí na obrázku). V této podobě se také na přední stěně kabiny na konzoli před řidičem objevoval zavěšený malovaný štít, jehož bílý podklad byl rozdělen žlutým křížem na čtvrtiny a každá z těchto částí obsahovala symbolickou kresbu a název bojiště, kterými vůz prošel (Egypt,



Tripolitania, Tunisia, Sicily). V horním rameni žlutého kříže byl svisle umístěn nápis Italy. Tento štít je znázorněn na kresbě přídě vozu.

Vůz měl přiděleno registrační číslo L4144476, vyvedené v černé barvě, avšak stroj v pozdějším zeleném zbarvení z průběhu evropského tažení nesl bílou registraci L4410754 a v této podobě stojí i v muzeu. Na zeleném voze zmizely také oba nápisy na chladiči. Domnívám se, že tato změna mohla vzniknout přemístěním nástavby na nový podvozek stejného typu. Záměna by mohla proběhnout na jaře 1944, kdy byly oba karavany (No.1 a 2) opravovány a vylepšovány u firmy Wolseley Motors, Ltd.

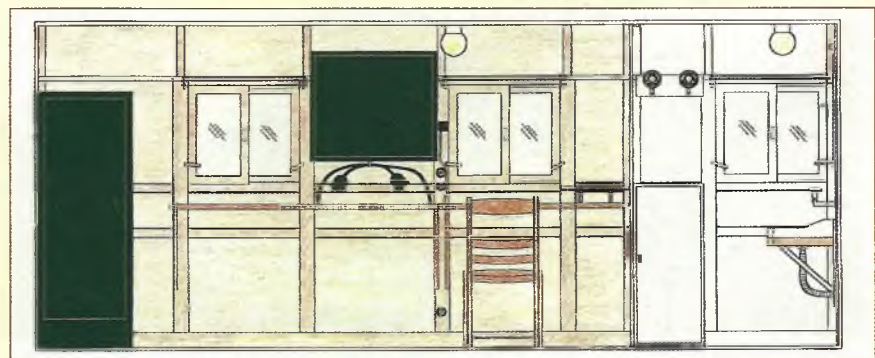
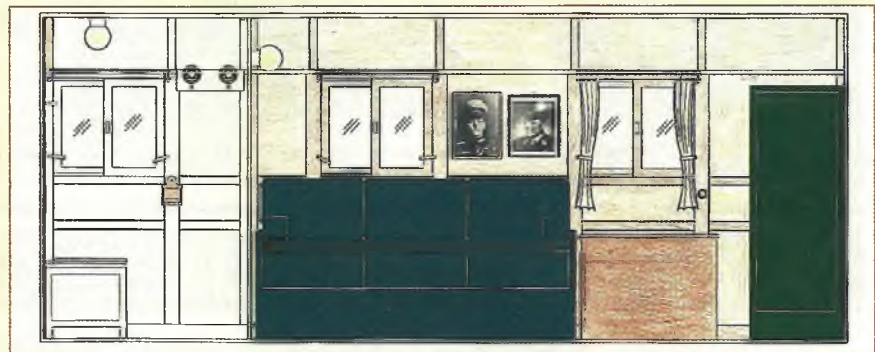
Vlastní nástavba má kostru tvořenou dvojitou vrstvou překližky s malou vzduchovou mezerou, která zajišťuje alespoň částečnou teplotní izolaci. Z vnějšku je pak překryta plachtou se srolovatelnými záclonkami přes trojici oken na obou bocích. Nad kabinou řidiče je umístěna nádrž na vodu pro koupelnu. Vnitřní plochy nástavby jsou potaženy lakovanou dýhou. Prostor je rozdělen příčkou na dvě části. V přední části je malá koupelna, v zadní pak vlastní pracovna. Do nástavby se vstupuje jednoduchými dveřmi uprostřed zadního čela. Po obou stranách dveří jsou



pro dokumenty a mapy. Je rozdělený na dvě části a obě lze sklopit směrem dolů po zaklopení dvou dvojic dřevěných podpěr. Nad stolem je zavěšena další černo-zelená skříňka a pod ní jsou dvě malé zelené lampičky na tvarovatelných nohách. Vnitřní plocha stínítek obou lampiček je bílá.

Mezi prostředním oknem a příčkou je nad stolem ještě malá polička. U stolu je přistavena dřevěná skládací židle. K osvětlení pracovního slouží dvě kulové lampy. Jedna je umístěna na stropě a druhá na přepážce nad gaučem. Na příčce a pravém boku je rozvěšeno celkem pět portrétů německých velitelů. Na příčce vlevo je to barevná malba v dřevěném rámečku znázorňující pravděpodobně polního maršála Rommela. Uprostřed je v černém rámu černobílý snímek generálporučíka Guderiana a vpravo pak opět v černém rámu snímek polního maršála Kesselringa. Na pravém boku visí vpravo v dřevěném rámu snímek polního maršála Rundstedta a osoba na levém snímku v černém rámu se mi nepodařilo identifikovat. Jestli byly obrazy rozvěšeny po stěnách již během jednotlivých tažení, nebo postupně doplňovány, mi není známo.

Rekonstrukce vnitřního uspořádání Montyho karavanu No.1

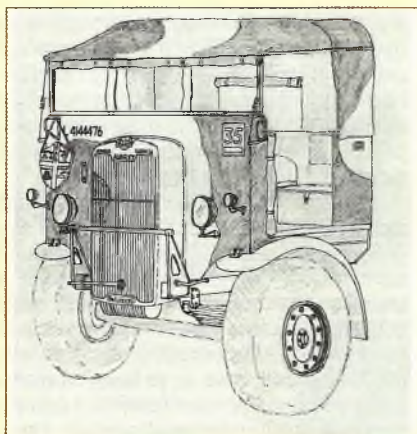


vysoké skříně v černo-zelené barvě. Na pravém boku je dále nízká skříňka barvy lakovaného dřeva a za ní gauč sloužící i jako postel. Gauč je kompletně potažen černo-zelenou koženkou. Na přepážce vedle gauče je malý sklápěcí noční stolek. Na levém boku je pak široký pracovní stůl

Odsuvnými dveřmi v přepážce lze projít do malé koupelny. Všechny stěny koupelny jsou natřeny bílou barvou s výjimkou přední, která je opět potažena lakovanou dýhou. Na pravém boku je malý chemický záchod a držák na toaletní papír. Po obou stranách jsou ve výšce horní hrany okna dvojice chromovaných věšáků. Na levém boku nalezneme nízkou rohovou skříňku a umyvadlo s chromovaným kohoutkem a zrcadlem. Nad zrcadlem je podlouhlá lampa na holení, na přední stěně chromovaný držák kelímku na čištění zubů, věšák na osušku a dvojice sklápěcích držáků na ručníky. Na stropě koupelny je opět kulová lampa.



Kresby autor, foto M. Salajka



Podlaha nástavby je v prostorech pracovní z lakovaného dřeva, v koupelně je jakýsi koberec neidentifikovatelné tmavé barvy. Všechna okna mají odsouvací zadní polovinu a mohou být opatřena záclonkami k jejichž uchycení v roztaženém stavu slouží jakási oka z textilního popruhu po obou stranách.

Karavan No.1 sloužil generálu Montgomerymu pouze jako pracovna, obytný byl karavan No.2. Za zmínku však stojí, že karavan No.1 posloužil jako ložnice několika vzácným návštěvám včetně britského krále, Winstona Churchilla, generála Eisenhowera, admirála Cunninghama a dalších.

Generál Montgomery byl také velkým milovníkem tuctva a na jeho tažení Afri-



kou ho doprovázel párek andulek. Klec těchto ptáčků byla prý na noc umístěna v jednom z karavanů a přes den vynášena do stinného místa na čerstvém vzduchu (že by využití plošinky na zadní stěně nástavby pod stínící stříškou?)

Kdo má chuť si postavit model legendárního vozu například v měřítku 1:35, může vlastnoručně vytvořenou nástavbu umístit na podvozek převzatý z některé stavebnice. Pokud se spokojíme s měřítkem 1:76, nabízí do této velikosti zmenšený Montyho karavan firma Airfix.

PAVEL KLOUČEK

NOVOPACKÝ ŠUTRÁK



V sobotu 25. května uspořádal novopacký klub ve spolupráci s domem dětí a v dětským klubem (po tři dny se jeho členové starali o občerstvení) třetí ročník soutěže stavitelů plastických modelů. Společně připravili akci, která svými rozměry a účastí může být řazena po bok věhlasných soutěží.

O tom, že zde bylo na co se dívat a obdivovat svědčí fakt, že do Nové Paky zavítalo 75 modelářů z celé republiky a bylo vystaveno přes 250 modelů, které - zvláště pro juniory a seniory - hodnotila jak komise zkušených modelářů, tak laická veřejnost. Za obtížný úkol, který rozhodování mezi velmi dobrými modely nesporně představovalo, pak byli autoři 25 hlasovacích lístků z 350 odevzdaných odměněni věcnými cenami.

Celá soutěž byla okořeněna nejen mezinárodní účastí ale i například vystoupením místních mažorettek nebo předvedením funkčního modelu vrtulníku; v doprovodném programu bylo předvedeno několik RC modelů aut a příznivci rychlých kol si mohli změřit síly na velké autodráze.

Svůj již tradiční koutek měl na výstavě i novopacký stíhací pilot Otakar Hruby, který podnikl v řadách RAF 218 náletů nad nepřátelská města, byl účastníkem Battle of Britain a útočil na nepřátelské lodě. Válečná vyznamenání již bohužel zesnulého pilota bylo možno na výstavě shlédnout za přísného dohledu pořadatelů. K vidění tu bylo i mnoho dobových obrazů novopackého kreslíře Radima Karla, vystavených u příležitosti 60. výročí smrti dalšího novopackého rodáka, pilota RAF Stanislava Fejřara.

MILAN BRENDL,
předseda KPM Nová Paka

Aby nezakrnl, potrebuje každý obor lidské činnosti neustálou výchovu nastupců a pokračovatelů. Nejinak je tomu i v plastickém modelářství.

Děti začínají se stavbou plastických modelů na základě nějakého impulsu, kterým je zpravidla vzor u tatínků nebo strýčků. Druhým podnětem pak může být návštěva výstavy nebo soutěže plastických modelů a touha dětí mít doma podobný model. Pokud junioři nemají doma pro modelářské podmínky a navíc tomu v jejich okolí nikdo nerozumí, obracejí se na domy dětí a mládeže, kde obvykle fungují příslušné modelářské kroužky. V tomto zlomovém okamžiku je potřeba mládež podchytil a věnovat jí pozornost. Domy dětí a mládeže (dá jen DDM) sice vytvářejí podmínky pro tuto mimoškolní činnost, ale potřebují k tomu pomoc zkušených modelářů, kteří dětem poradí a vedou je cílevědomě k zdo-



Úvaha o úvozi PLASTIKOVÉHO MODELÁŘSTVÍ V ČECHÁCH

konalování práce a dosahování stále lepších výsledků.

Až sem by bylo všechno v pořádku. Musíme si však uvědomit, že modeláře zastřešuje Svaz modelářů ČR, pod jehož hlavičkou jednotlivé odbornosti svou činnost rozvíjí. Republikový klub stavitelů plastických modelářů vypracoval soutěžní pravidla a finančně dotuje kluby, které pořádají jednou do roka mistrovskou soutěž seniorů a žáků. Vítězové seniorského přeboru jsou pak nominováni pro reprezentaci ve Velké Británii a jsou jim k tomu poskytnuty finanční prostředky. O dospělě, dalo by se říci, tak je postaráno, či spíše se postarají sami.

Co ale děti? Na mistrovský přebor mladších a starších žáků se nominují soutěžící z okresních a krajských kol. Všechny tyto soutěže pořádají DDM, ale modely jsou hodnoceny podle bodovacího systému SMČR pro dospělé. Přitom kroužky plastických modelářů vedou mnohdy modeláře, kteří s tímto systémem nepřišli do styku a ani neví, na koho se mají obrátit o radu. Proto se nezúčastňují se svými svěřenci těchto žákovských soutěží a tím mnohdy přicházíme o budoucí kvalitní modeláře.

V červnu letošního roku jsem se zúčastnil jako rozhodčí mistrovské soutěže mladších a starších žáků v Rychvaldu na Karvinsku. Soutěž byla ze strany pořadajícího DDM Rychvald skvěle zajištěna. Hlavní pořadatel zajišťuje ceny, ubytování a stravování dětem, jejich doprovod i rozhodčím. Byla jenom škoda, že se zúčastnili soutěžící pouze z poloviny krajů. Veškerá zásluha a podíl SMČR na pořádání takové vrcholné akce byla v poskytnutí částečného finančního krytí nákladů spojených s cestovními náklady rozhodčích a doprovodu soutěžících.

Předsednictvo republikového klubu stavitelů plastických modelářů SMČR (dále jen Předsednictvo) ani nenominovalo rozhodčí, ani nikdo z jeho členů oficiálně za Svaz na tuto soutěž nepřišel. Zajištění rozhodčích tak bylo plně v rukou pořadajícího DDM. V tomto směru však měli pořadatelé štěstí, protože v Karvině a okolí aktivně působí modelářské kluby, které pořadatelům pomohly.

S účastníky mistrovské soutěže jsme se shodli na tom, že Předsednictvo by mělo žákovským soutěžím věnovat zásadní pozornost již od počátku, nikoliv až od úrovně vrcholných soutěží. Není vhodné, aby současná soutěžní pravidla nutila žáky k práci s doplňky a lepty, aby pak na soutěži získali více bodů, když žáci mnohdy nevládají ani základní modelářské techniky. Proto je potřeba působit na členy Předsednictva, aby odpovědný člen za práci s dětmi, kterým je v současné době Lumír Apeltauer z Černošic, intenzivně začal pracovat na tomto úseku. Prostřednictvím odborů školství krajských úřadů je potřeba oslovit všechny DDM a zjistit kde a kolik je činných kroužků stavitelů plastických modelů. Dále je potřeba rozhodnout jak budou organizovány postupové soutěže na mistrovství republiky – zda prosazovat dvoukolové postupové soutěže i po zániku okresů, nebo budou stačit krajská kola. Je však nebezpečí, že jednokolové postupové soutěže v některých oblastech výrazně zneemožní účast dětí na vrcholné soutěži, protože při sebevětším počtu soutěžících (například Praha) mohou postoupit pouze první tři. Je potřeba získat informace o minulých postupových kolech a o účasti soutěžících na nich.

Dále doporučuji Předsednictvu vytvořit zjednodušená pravidla hodnocení žáků na soutěžích s tím, že do soutěží budou přijímány pouze modely kategorie "Standard kit". Tímto zjednodušením se ulehčí práce rozhodčím a bude to mít i výchovný vliv na děti v tom, že je snad povede nejprve ke zvládnutí základní techniky modelářské práce a teprve pak se budou pouštět do složitějších úprav modelů. Bude tím i zjednodušená obhajoba modelu v případě podezření rozhodčím, že model postavil někdo jiný. Tato zjednodušená pravidla je pak třeba předat všem domům dětí a mládeže jako metodický návod. DDM pak nebudou mít problémy se zajištěním dostatečného počtu rozhodčích na soutěže, protože rozhodovat podle těchto zjednodušených pravidel mohou i zkušenější modeláři.

Také by mne zajímalo, zda ve všech krajských proběhla krajská postupová kola pro

nominaci na mistrovskou soutěž. Například já vedu kroužek plastických modelářů při DDM v Chodově, ale pozvánku na okresní nebo krajské kolo jsme nedostali. Tím jsem přesvědčen, že v Karlovarském kraji žádná soutěž neproběhla. Kde je chyba? DDM nemají pravidla pro pořádání takových soutěží a mnohdy ani prostředky na ceny. Předsednictvo by mělo požádat všechny školské odbory krajských úřadů o poskytnutí grandů na pořádání krajských soutěží. Pak se určitě najdou i v DDM pořadatelé, kteří soutěže uspořádají.

Na základních školách mají děti v učebních osnovách pracovní výchovu. Je možnost doporučit školským odborům krajských úřadů jako jednu z náplní této osnovy i stavbu plastických modelů. Děti by při vyučování získávaly základní informace o této modelářské odbornosti, kterou by pak mohly rozvíjet v kroužcích při domech dětí a mládeže. Podle mých informací to již na některých školách zavádějí.

Dětem se musíme věnovat. Ať z důvodu výchovy nastupující modelářské generace, nebo k jejich uchránění před negativním působením okolí. Tato činnost bychom měli věnovat maximální úsilí i prostředky. Bylo by určitě lepší poskytovat významnou část finančních prostředků sekce plastických modelářů na výchovu a činnost dětí, než pouze dotovat několik jedinců při jejich cestách do Anglie.

Pro děti, které se nominují na vrcholnou soutěž v jejich věkové kategorii, by účast na této akci měla být vrcholem jejich celoroční práce a soutěžím by podle toho měla být věnována pozornost. Dětem by měl být zajištěn doprovodný program a věnovány hodnotné ceny (nikoliv jen finančně), aby na významný okamžik svého modelářského života dlouho vzpomínaly. Pochopili to již například ve firmách CMK a MPM, které se zúčastnily Mistrovství republiky žáků jako hlavní sponzor. Obě hodlají i do budoucna svoji sponzorskou činnost zaměřit hlavně do oblasti práce s dětmi, za což jim patří poděkování. Na zástupcích plastických modelářů SMČR pak leží úkol metodicky řídit, podporovat a rozvíjet plastické modelářství dětí.

JUDr. JAN MIKAČ
člen předsednictva stavitelů
plastických modelů Svazu modelářů ČR



MEGA CUP PO ČTVRTÉ Brno, 8. a 9. června

Zatažená obloha, drobný déšť a později i sílí vítr vítal početné příznivce elektroletu v Brně, ale nakonec sponzoři z firem Mega Motor a MGM Com Pro Zlín a pořadatelé z místního RC model klubu mohli být spokojeni s mezinárodní účastí, s níž ani nikdo nepočítal.

lěmem jsou starty těchto krasavců. Odhod pomocníkem je možný u menších z nich. Velké startují z pomocného vozíku a potřebují dráhu. To jsou všechno důvody, které hrají důležitou roli při rozhodování, zda si pořídít nebo nepořídít maketu větroně.



Do soutěže maket větronů s rozpětím nad tři metry se přihlásilo pět soutěžících. Je pravda, že to byl nejmenší počet ze tří vypsanych soutěží, ale přesto majestátné lety modelů stály za podívání. Nemá význam pátrat po příčinách malého počtu soutěžících. Při pohledu na sestavené a na stojance připravené modely je vše jasné – kde na to brát peníze a kde sice nádherná letadla, ale o rozpětí přes tři metry sestavovat a skladovat.

Nechme rozumování, protože pohled na ladné kroužení v termice, přelety při hledání stoupavých proudů, nízkých průletech a nakonec i krásná přistání stojí za obdiv.

Diskutovalo se, a jistě ještě bude, o vhodnosti elektropohonu i o vzhledu makety, důležité je, aby při sklopení vrtnule byl zachován estetický dojem. Prob-

Výsledky:

1. Pavel Kos (model Blizzard) 908 bodů; 2. Karel Werbický (ASW 27) 884; 3. Stanislav Valnoha, (Jantar M) 860; 4. Jaroslav Pavlík (Cirrus) 841; 5. Marek Werbický (Ka-6e) 707



◀ ASW 27 Karla Werbického těsně před startem. Motor Mega S7 je napájený 16 články

▼ Z Klobouk u Brna přivezl větroně Cirrus na Megu S4 Jaroslav Pavlík ▼



▲ Pavel Kos s větroněm Blizzard s motorem Meg AC 22/45/3 na 12 článků

◀ Páté místo obsadil Marek Werbický s maketou Ka-6e. Motor BG Mega je napájen 16 články

▼ Pomocník startuje motorem Mega opatřený větroně Jantar M Stanislava Valnohy

Pojďme se raději projít soutěží. Všechna tři kola se létala za moc příznivých podmínek. Nízká oblačnost a slabý vítr nutily závodníky k dosažení předepsaného času více využívat pohonu. O konečném pořadí nakonec rozhodovalo přesně přistání do vymezeného prostoru.

JINDŘICH SOUKUP
Foto autor



CHODOVSKÁ CHMELNICE

V neděli 25. května se v Chodově u Karlových Varů uskutečnilo jubilejní páté soutěžní setkání stavitelů plastických modelů (což jsme připomenuli v LK 14. kde také byli zmíněni vítězové leteckých kategorií.

Již tradičně nejlepší modely vozí modeláři z Rokycan, Děčína a Liberce. Například Milan Krnáč z Děčína se svými modely Tatrovek nemá konkurenci v kategorii techniky a diorám. Také letos v kategorii diorám z vítězů v divácké soutěži s Tatrovou T 805 Třinec v měřítku 1:35.

K pohlázení modelářovy dušičky však bylo vystaveno mnohem více modelů. Například se velmi líbil automobilů Caterham Super Seven v měřítku 1:12 Jiřího Capuliče z Chebu nebo Ferrari F 310 B v měřítku 1:24 jediné modelářky ve startovním poli, Miluše Stepalenkové z Chebu.

JUDr. JAN MIKAČ, KPM Chodov
Foto: P. Brojo

CO SE PODLE HLASOVÁNÍ NEJVÍCE LÍBIL O NÁVŠTĚVNÍKŮM?

Tatra 113 PMS (Milan Krnáč); Tatra 805 radiovůz (Milan Krnáč); Ardeny (Pavel Schulda); bez názvu (Luboš Krátký); Švihov 1420 (Pavel Schulda); BR-52 Kriegslokomotive (Petr Brojo); Ilja Muromec (Pavel Schulda); Zveno (Pavel Schulda); El Alamein (Miloslav Šedina); technika USA ve Vietnamu (Miloslav Šedina); Ju 52 (Michal Šourek); SDK fz.222 (Daniel Lorenz); F-14A (Pavel Schulda); MiG 29A (Pavel Schulda); SR 71 (Pavel Milota); Douglas DC-3 (Milan Purkart)

1 Ferrari F 310B v měřítku 1:24 postavila Miluše Stepalenková z Chebu

2 Jiří Capulič z Chebu postavil v měřítku 1:12 auto Caterham Super Seven

3 Tatra T-805 Třinec (novostavba v měřítku 1:35 z dílny Milana Krnáče (člena KPM Děčín





**NEJVĚTŠÍ PREZENTACE LETECKÉ TECHNIKY
V ČESKÉ REPUBLICĚ**

**THE LARGEST PRESENTATION OF AVIATION
IN THE CZECH REPUBLIC**

***CZECH
INTERNATIONAL
AIR FEST***



CIAF
31. 8. - 1. 9. 2002



**Vojenské letiště Hradec Králové
Military Airfield Hradec Králové**

CZECH AIR FORCE BENEVOLENT FUND'S AGENCY, s.r.o.,
Ocelářská - Matějkovy domy 799, 190 00 PRAHA 9, CZECH REPUBLIC
tel.: 00420/2/6603 5226, 6603 4683, fax:00420/2/6603 4678
<http://www.airshow.cz>, e-mail: airshow@airshow.cz, ciaf@airshow.cz



MIMOŘÁDNÁ NABÍDKA STAVEBNIC

obj. číslo	stavebnice	výrobce	měřítko	cena Kč	cena Sk
100/48049	Fi 103 A-1/Re-4 Reiche	MPM	1:48	199	279
100/48051	L-39C Albatros	MPM	1:48	599	839
100/72072	Messerschmitt Me 163 S	MPM	1:72	99	139
100/R35007	obojživelný tank T-38 (s lepty)	Cooperativa	1:35	49	69
100/T35023	Škoda LT-35 upgradet (+ figurky)	CMK	1:35	299	419
101/1616	P-51C Mustang	Academy	1:72	199	279
101/1653	Messerschmitt Bf 109G-14	Academy	1:72	185	259
105/AP4	Focke-Wulf Fw 190F-8	Hasegawa	1:72	249	349
105/JT79	Spitfire Mk.IXc	Hasegawa	1:48	669	937
105/MT50	Sd. Kfz. 162/1 Panzer IV/70(V) Lang	Hasegawa	1:72	279	391
107/14481	Boeing B737-300 (Continental)	Minicraft	1:144	369	517
108/14081	Suzuki RG-V1 (XR89)	Tamiya	1:12	769	1077
108/24241	Ford Focus RS WRC 01	Tamiya	1:24	969	1357
108/35250	M4A3 Sherman 75 Gun s figurkami	Tamiya	1:35	939	1315
108/61082	Me 262 A-2a w/Kettenkr	Tamiya	1:48	1199	1679
108/77520	Gneisenau Ger. Cruiser (waterline)	Tamiya	1:700	449	629

Tučně jsou vyznačeny novinky roku 2002, barevně nejzřetlivější novinky

Stavebnice si můžete objednat u společnosti Aeromedia, a.s., Baranova 31, Praha 3

Balné neúčtujeme, poštovné se řídí sazebníkem České pošty.
Uvádějte vždy objednávkové číslo, tak název stavebnice a měřítko

Prodejny, ve kterých získáte
se slevou časopis

Modelář

a modely

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

Prodejna společnosti Aeromedia
s bohatou nabídkou knih,
videokazet a stavebnic

Krakatit, Jungmannova 14, Praha 1

Krakatit, Dlážděná 5, Praha 1

Legato-Modelář, Mendelova 542, Praha 4

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

MPM, Budějovická 1126, Praha 4

MPM, Kounicova 87, Brno

MPM, Masarykova 82, Teplice

MPM, Mánesova 807, Hradec Králové

MPM, Myslíkova 15, Praha 1

MPM, Šrámkova 1379, Havířov-Podlesí

MPM, Nám. J. z Poděbrad 32, Cheb

MPM, bratraců Veverkových 681,
Pardubice

MPM, Moskevská 42, Česká Lípa

MPM, Mariánské nám. 11, České
Budějovice

MPM, Šeříkova ul., bl. 529/1054, Most

MPM, OD Excel, Pavelčákova 7, Olomouc

MPM, Viničná 1308/III., Mladá Boleslav

MPM, OD Dvořák, Třída 9. Května 2886,
Tábor

MPM, Náměstí Republiky 3, Plzeň

MPM, Krkonošská 22, Vrchlabí

MPM, Hračky Spona, Nové náměstí 1746,
Česká Třebová

Š-Hobby, S. K. Neumanna 281, Hradec
Králové II

Výroba a prodej modelů, Křížová 16,
Děčín 1

Modelářské potřeby - Ladislav Dvořák,
Fibichova 988, Třebíč

Model centrum, Radčická 2, Plzeň-Výstaviště

Reichard - modelářské potřeby, Grohova
52, Brno

INZERCE

Čitelné psané soukromé řádkové inzeráty zveřejňujeme zdarma, pokud je zašlete e-mailem na adresu

model@aeoimedia.cz, nebo písemně (stačí korespondenční lístek) s inzerčním kupónem, který je v každém čísle, na adresu Modelář, Svobodova 1, 128 17 Praha 2

PRODEJ

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

■ **Prodám** RC soupravu. Modela T6AM27 2x x-tal. + servo Futaba S12 (600), RC soupravu. Futaba FP-T4L 35 MHz + servo Futaba S12 (1000), servo Varioprop Best. Nr 3765 (50), spínací hodiny "Křížík" + nabíječ Hama NC4 standard (400), model. plánky + časopisy seznam za známku. Odsávačka cinu (50). Kánský Jiří, Dělostřelecká 5, 460 14 Liberec 14

■ **Prodám** nesestavené plastické modely helikoptéry MH-16 Stealt (1:48) Medicopter 117 (1:72), letadlo Curtiss SC-1 (1:72), ponorku OPR Sokol (1:400), 4 německé vojáky Bundeswehr (1:35), a 4 německé z 2. svět. války "Destroyer" set. Prodám i jednotlivé kusy, mohu zaslat na dobírku. Cena za vše cca 550 Kč. Domluva SMS. Tel.: 0723 851992

■ **Prodám** Plastic Kits Revue čísla 1–29, komplet za 600 Kč. Tel.: 0606 416 688

■ **Prodám** nesestavené plast. modely letadel od fy. VEB Plasticard Tu-134, Il-62, DC-8, Trident, Mi-10K, Jak-40, An-14 jen vcelku za 1700 Kč. Rozestavěný He 59 firmy USK 1:72 za 400 Kč. Tel.: 0604/821293.

■ **Prodám** Světovou encyklopedii letadel od International Masters Publishers. Jedná se o jednotlivé karty vkládané do pořadače. 100 % stav. Levně. Tel.: 0732 812684.

■ **Prodám** levně nesestavené kity našich i cizích firem, převážně 1:72, 2. sv. válka. Seznam zašlu za známku. Modely dobírkou či

dle dohody. Petr Mrňák, Rumburských hradinů 266, 473 01 Nový Bor. Tel.: 0424/224266.

■ **Prodám** svázané ročníky časopisu Modelář 1966-1987, 1989-1993, dále Letectví 1985, 1988, polsky Modelarz 1987 a Radiomodels 1979-1982. Cena dohodou. E-mail: baz@yo. cz, GSM: 0737 755 399

■ **Prodám** stavebnice letadel z 2. sv. války v měřítku 1:72 a 1:48. Seznam zašlu za nadepsanou obálku se známkou. Pavel Bilanič, Gen. Mrázka 954, 675 71 Náměšť nad Oslavou

■ **Prodám** celé ročníky L+K 1966-1969, 1971-1991 a další leteckou literaturu i zahraniční. Dále nesestavené modely 1:48 OH-13 Sioux, Ho-229, RF-4B/C/E. Seznam za známku. Jan Mrkvička, Mírová 65, 582 82 Golčův Jeníkov

■ **Prodám** vagonky na TT, asi 350 Kč za kus. Tel.: 0618/821337, 0608/431379

■ **Prodám** ojedinelou knihu Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One autorů: Peter M. Grosz, George Haddow, Peter Schiemer, vydal: Flying Machines Press, Stratford, USA v roce 2002, hardcover 26x31 cm, 528 stran, 3220 g, ISBN: 1-891268-05-8. Pošlu na dobírku. Cena: 3850 Kč plus poštovné a pojištění, nebo osobní odběr. Tel: 0602/255105, fax: 02/67913414, e-mail: feudal@mbox. vol. cz

■ **Prodám** modely současných letadel 1:72 cca 15 ks, modely letadel WWII, cca 15 ks. Dále příslušenství, kovové díly, doplňky atd. Seznam za známku. Tel: 0618 821 337, 0605 731 986

■ **Prodám** model buginy značky TL Baja Champs Buss za 3500 Kč, vysílač C4-X Graupner pák, cena 2500 Kč a baterie Pack 7.2V/2000mAh (700). Vše nové, nepoužité, nezobalené. E-mail: motovskyt@tiscali.cz

KOUPĚ

■ **Kúpim** překryt kabíny na McDonnell FH-1 Phantom 1:72 MPM. Marek Mojžiš, Sládkovičova 52, 974 05 Banská Bystrica, Slovenská republika

■ **Koupím** plánek, foto nebo obrázky voproštorovacího tanku T-55 používaného u vojenských obranných útvarů a u Českých drah. Petr Borka, Valštejnská 2113, 436 01 Litvínov 1. Tel.: 035/7753614 nebo 0602 944 007

■ **Koupím** plán U-makety Avia BH-3 na motor 2,5 vyšel v 50.-60. letech, plány U-maket, modelářský materiál, balzu, překližku, palivo, polské časopisy Malý modelář (vystřihovánky letadel), motor MVVS 2,5D, nebo MVVS 2,5 DFS/R a vše co se týká U-modelů maket. Stanislav Broža, Pod zámkem 767, 691 42 Valtice

■ **Koupím** plán labského remorkéru řady TR nebo jakékoliv zajímavé říční stavební lodi. Martin Urban, Štíbrova 1215/14, 182 00 Praha 8. E-mail: urbig@seznam.cz

■ **Koupím** plán parního vozu Škoda Sentinel v měřítku 1:10 v perfektním stavu z dílny Ing. Hugo Štrunce, nabízený zájemcům k odběru u vyšlé monografie v Modeláři 11/68. Nutně ho

potřebuji, cenu respektuji. Tel: 0602 255 105, fax: 02/679 13414, e-mail: feudal@mbox.vol.cz

■ **Kúpim** 2ks časovačov do F1E (magnet), aj používané. Súrne. drmla@pobox.sk, +421/903 807 309

■ **Koupím** parní lokomotivy, vagonky a modely budov, velikost N a Z. V jakémkoliv stavu - i poškozené, nabídněte cenu. Karel Štěpánek, Hřebečská 2678, 272 01 Kladno 2, tel.: 0312 / 666 360

RŮZNÉ

■ **Sbírám** kovové figurky rytířů, vojáků apod. Nejlépe z Kinder vajíček. Tel.: 0737/927284.

American Art Publisher looking for young Cz artist his is able to illustrate aviation subjects. Emphasis will be on very precise mixed media renditions of aircraft pilots and aviation emblems. Examples on www.aviationautographs.com. For more information write to ondrej.zak@seznam.cz

Modelář číslo 9 vychází 5. září

- Zveno SPB ● Samohybné dělo SU-122 v měřítku 1:35 ● Jak-1
- Pro pamětníky: NV-03 Triska z roku 1953 ● Osobní lodě a parníky na Vltavě ● Tank Challenger v měřítku 1:72 ● Morane 406 ve Švýcarsku ● Nové tmely a barvy ● Kamiony pro radost



**ZAJÍMÁTE SE O RC MODELY? ČTĚTE ČASOPIS.
KAŽDÝ MĚSÍC 64 STRAN RAD A INFORMACÍ**

RCrevue

právě vychází srpnové číslo

...z obsahu vybíráme



- RC souprava Futaba Field Force FF-9
- Historický kolesový parník Bohemia
- Mistrovství ČR RC maket letadel
- RC Souprava Hitec Ranger 2
- Obří RC maketa T-6G Texan
- RC vrtulníky v Kroměříži
- RC elektrolet Piďa
- Piper Cub na CO₂
- Let po okruhu
- Plachetnice

RCrevue

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

mnoho dalších informací naleznete na
WWW.RCREVUE.CZ

modelářský měsíčník
80 stran

RC
modely

Součástí časopisu RC modely jsou vyčerpávajícím způsobem zpracované monografie letadel na osmi až deseti stranách formátu A4 od autorů otce a syna Nožičkových. Neváhejte! Starší čísla si objednejte na níže uvedené adrese redakce.

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

Závody o Schneiderův pohár 08/2001 - 12/2001
01/2002 - 02/2002

MONOGRAFIE:	
De Havilland D.H.82 Tiger Moth	02/2001
Supermarine Spitfire L.F. Mk XVI E	03/2001
Avia B-35	04/2001
Focke Wulf Ta 152 H	05/2001
Avia BH-3	06/2001
Stinson Reliant	07/2001
Fabre 1910	08/2001
Deperdussin G	09/2001
Supermarine Sea Lion I až III	10/2001
Curtis CR - 3	11/2001
Curtis R3C - 2	11/2001
Supermarine S - 5	12/2001
Macchi M.39	12/2001
Macchi M52	12/2001
Macchi M.67	01/2002
Savoia Marchetti S.65	01/2002
Gloster VI „Golden Arrow“	01/2002
Macchi M.C.72	02/2002
Supermarine S. 6 B	02/2002
Supermarine Type 300 (K-5054) Spitfire	02/2002
Aero Ae - 45	03 - 04/2002
Hawker Hurricane Mk.I - Mk.XII	05/2002
Curtiss Hawk 75	06 - 07/2002



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

Nezapomeňte si objednat za 200 Kč publikaci **Bratři Wrightové**

Kritické pojednání o přínosu bratrů Wilbura a Orvílla Wrightových k rozvoji letectví obecně a aviatiky zvláště, a to jak v oborech stavby a výroby letadel a letadlových motorů a jejich praktického využívání zejména k vojenským účelům, tak k rozvoji aplikovaných inženýrských věd. V knize jsou popsány - pokud to umožnily dostupné podklady a údaje - všechny konstrukce kluzáků, motorových letadel i motorů, jež bratři Wrightové vytvořili.



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

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

GŤOVANY 2002

Šestý ročník setkání příznivců obřích modelů se ve dnech 25. – 26. května uskutečnil na zemědělském letišti GŤovany u Liptovského Mikuláše na Slovensku

Foto J. Miškovič



▲ DH Tiger Moth Vladimíra Perníša z LMK Príevídza má rozpětí 2200 mm a hmotnost 7 kg, poháněn je motorem Quadra 32 cm³



▲ Pohár za největší model si do Rokycan odvezl Jindřich Stejskal za celobalzový větroň Z-24 Krajánek v měřítku 1:1,8. Při rozpětí neuvěřitelných sedm metrů má model hmotnost 24 kg



Hlavním organizátorem a duší celé akce byl Miško Vlha, člen LMK PDA Liptovský Mikuláš. Létal s modelem M-2 Skaut v měřítku 1:2,8 o rozpětí 3340 mm a hmotnosti 14,5 kg



Ne příliš lákavou cenu Největší smolař získal Jozef Mataša z Žiliny za havárii svého modelu Zlinu 526AFS o rozpětí 2800 mm a hmotnosti 16 kg



Jano Hlebaško z Košic dokázal obraty svého modelu akrobatického speciálu Extra 300 o rozpětí 3000 mm přivést do varu všechny diváky. Model o hmotnosti 14,5 kg pohání motor ZD2 160 Boxer ovládaný RC soupravou Futaba FC-28, stejně jako směrovka, výškovka, křídélka a vztlakové klácky



Pohár za nejkrásnější letovou ukázkou tentokrát putoval do Holešova. Za vystoupení s modelem letadla Staudacher 300S o rozpětí 2500 mm jej získal Miroslav Poláček