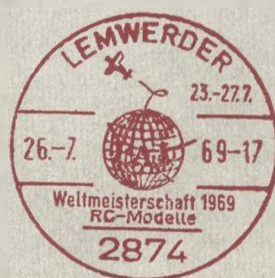


9

ZÁŘÍ 1969
ROČNÍK XX
CENA 3,50 Kčs

modelář

**PŘINÁŠÍME PŮVODNÍ ZPRÁVU Z MISTROVSTVÍ
SVĚTA FAI PRO AKROBATICKÉ RC MODELY**



LETADLA · LODĚ · RAKETY · AUTA · ŽELEZNICE

Co dovedou

NAŠI MODELÁŘI

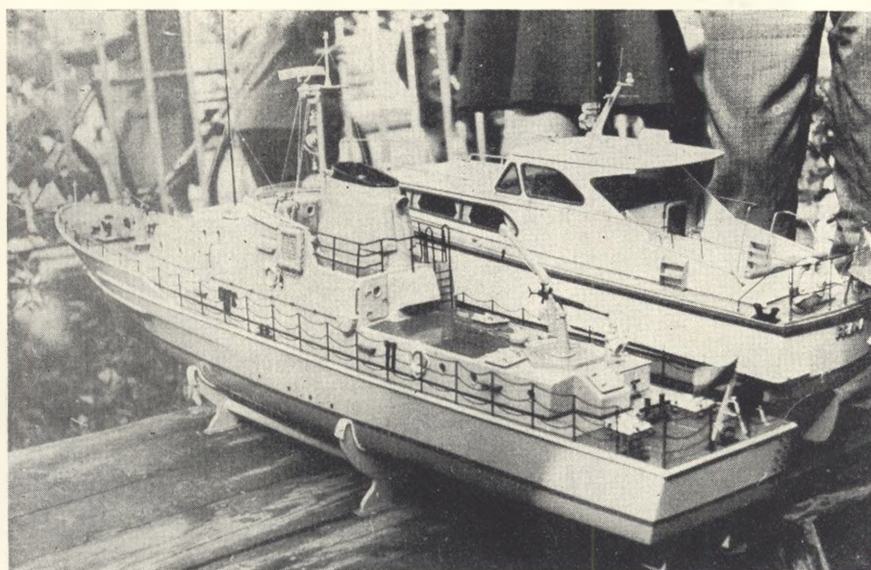
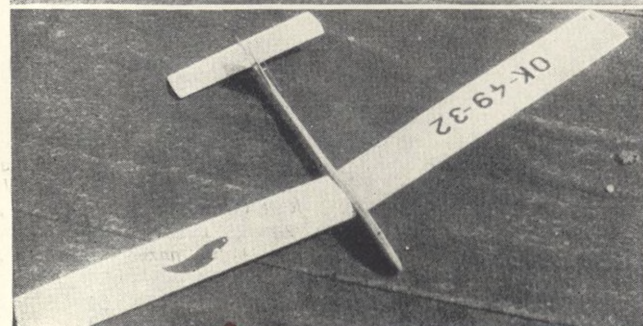


RC větroň Merlin II Jozefa Cerhy z LMK Zvolen. Rozpětí 2900 mm, délka 1350 mm, nosná plocha $60,9 + 12,3 \text{ dm}^2$, profil křídla E-385, profily ocasních ploch souměrné, váha 1750 g. Ovládána jsou obě kormidla čtyřkanálem Tonox

TAKÉ VÁŠ NOVÝ MODEL BY MOHL
OBOHATIT TUTO STRÁNKU - ČI NE?



Jaromír Bílý z Mělníka pokračuje ve své „tlačné“ koncepci RC modelů. Obojživelník o rozpětí 1300 mm a váze 900 g vzlétá z vody s motorem Pfeffer 1 cm^3 . – Máme vydat plánek?



NAHOŘE: volnou maketu Piper Super Cub o rozpětí 960 mm a na motor Jena 1 si postavil A. Horák z LMK Metra Brno ● DOLE: Jenom 15 hodin potřebuje J. Kysela z LMK Lomnice n. Pop. na stavbu své A-1 Jedelského koncepce. Rozpětí je 1240 mm, délka 720 mm, váha 230 g

modelář 9/69

Radiem řízené makety lodí, s nimiž jezdí v současné době mistr sportu Zd. Skořepa. Vzádu je starší, známá už z loňska, vpředu brazilská loď Pedro Quart, dohotovená letos a hned úspěšná v soutěžích

Modely na startu „Brněnského poháru“, který uspořádal letos poprvé na své čtyřproudé dráze Model Car Club Brno II





VI. MISTROVSTVÍ SVĚTA FAI PRO RC MODEL Y I. MEZINÁRODNÍ SOUTĚŽ PRO RC MAKETY

Bremen — Lemwerder - BRD - 23. — 27. 7. 1969

Text i snímky Jiří SMOLA

Troufali byste si vysvětlovat dlouhou hladovělou jemný rozdíl mezi dobře připraveným vídeňským řízečkem a kotletkou? Podobně nevděčně mi připadá psát právě o tomto mistrovství. Nakonec jsem ale „byl při tom“ — ani ne tak zásluhou vlastní, jako děvčat Pavly a Sylvy z mezinárodního oddělení ÚV Svazarmu, pracujících podle zásady „nemožné ihned, zázraky do tří dnů“. A tak nezbyvá než popsat pokud možno nejvíce z viděného, nechválit nekriticky, nikoho se nedotknout, naznačit souvislosti, povědět srozumitelně i nezasevěným, jaké to bylo.

První překvapení člověka letícího z rozpalené Prahy hnedle až na břeh Severního moře nastalo, když ve středu 22. července po 14. hodině jsem opustil útulně vychlazený Boeing 737 na letišti Brémy: 30° Celsia, ale dusno jako v pařeništi (vzhledem k blízkému moři průměrná vlhkost vzduchu 75 %). Polovysvěceného celníka těší, že jsem z Prahy, Češi prý už přiletěli včera, Italové také, byla jich plná velká vojenská mašina, asi 30; kufr mi pomáhá najít, jinak ho nezajímá.

Tady nemíváme v tenhle čas zimu — vykládá — ale tohle je nad normál. Kde že se mistrovství létá? No tady určitě ne, tady je Lufthansa a Aeroklub. Říkáte v Lemwerder? To je takových 20—30 km od města — na tu stranu já nepůjdu — ale měl byste se asi nějak dostat přímo tam, v městě už sotva někdo z pořadatelů bude. Taxi by bylo dost drahé — informuje — a ještě ve dveřích chce znát můj tip na vítěze...

„Nějak“ se dostávám asi v 16 hodin do hlavní vrátnice letecké továrny VFW v malé obci Lemwerder, 25 km severozápadně od Brém, na levém břehu řeky Weser. Vlidní strážník volí mezi návštěvenkou a cestovním pasem prvou možnost, nabízejí pivo, sprchu a volají pořadatelský vůz. Ukazuje se, že je to na místě, objekt je rozsáhlý. Přijetí v organizačním štábu MS je krátké, zařízení potřebných náležitostí rychlé a konkrétní, byť 6 týdnů po termínu. Za chvilku, aniž si to ještě uvědomuji, zapadám už do organizačního mechanismu, který mi později připomíná plně mechanizovanou výrobu.

Jako „Presse“ (tisk) přicházím do velikého nového hangáru, z části vyklizeného pro depa účastníků MS z 25 států. Jsou to jen sym-

NAHOŘE: Částečný pohled na depa v hangáru; naše tabulka se promítá na trup Noratlasu živčarského Červeného kříže, který vozil léky do Biafry a „léčí si“ tu průstřely

K TITULNÍMU SNÍMKU

Na I. mezinárodní soutěži pro RC makety pořádané v Brémách-Lemwerder při mistrovství světa v RC akrobacii patřil k nejlepším model č. letadla Z 526 AKROBAT SPECIAL, s kterým soutěžil Američan Maxey Hester. Miniaturní Trener působil zcela věrohodně nejen vizuální podobností a kvalitou povrchu předčící snad předlohu, ale zejména výborným létáním v rukou zkušeného pilota. Byl také mnohými pokládán za nejlepší maketu, čemuž by nasvědčoval i vůbec největší počet bodů za 1. let.

Když se o tom hovořilo ve skupince Čechů na MS, nadhodil kdosi: Což takhle postavit s podporou leteckého průmyslu aspoň tři takové RC modely a předvádět je při vhodných příležitostech? Byla by to možná nová, dosud neokoukaná a snad nikoli příliš drahá forma „živé“ propagace.

modelář

VYCHÁZÍ
MĚSÍČNĚ

9/69

XX - z á ř í

CONTENT RADIO CONTROL: RC World Championship + Ist International RC Scale Contest in Bremen 1-6 • On the cover 1 • **MODEL AIRPLANES:** Svahůňka — a miniature slope soarer 7 • Flying with the magnet steering 8-9 • Panorama JET 300 — a Czechoslovak jet engine 10 • BUBU — an A-1 glider 11 • „Scale racing“ — a hopeful category for young modelers 12-13 • Aerodynamic toys 13 • C/L Slovak Championship 14-15 • Wakefield MIKY 15-19 • News 18-19 • Advertisements 19, 20, 32 • Sport Sunday 20 • First report from the World Championship in Austria '69 20 • **MODEL ROCKETS:** Little John + Mercury 21-23 • **MODEL BOATS:** The Dutch port tug 24-25 • Czech Championship for model boats 25-26 • Rostock 1969 26 • Home made coiler 27 • **MODEL CARS:** The racing car Alfa Romeo „P 3“ 28-29 • Contest Brno Cup 28 • **MODEL RAILWAYS:** Construction of the railway scenery (commencement) 30-31.

СОДЕРЖАНИЕ РУПРАВЛЕНИЕ: Чемпионат Мира по радиоуправляемым моделям + 1-ое международное соревнование по радиоуправляемым макетам в г. Бремене 1969 г. 1-6 • На первой странице обложки 1 • **САМОЛЕТЫ:** Сваху́нька — миниатюрный планер для парения на склоне 7 • Полеты с магнитным управлением 8-9 • Чехословацкий воздушно-реактивный двигатель Panorama JET 300 10 • Планер категории A-1 „BUBU“ 11 • „Scale racing“ (гонки макет) — многообещающая категория моделей для юных моделлистов 12-13 • Аэродинамические игрушки 13 • Чемпионат Словакии по кордовым моделям 14-15 • Wakefield MIKY 15-19 • Сообщения 18-19 • Объявления 19, 20, 32 • Спортивное воскресение 20 • Первые информации из Чемпионата Мира в Австрии 20 • **РАКЕТЫ:** Little John + Mercury 21-23 • **СУДА:** Голландский портовый буксир 24-25 • Чешский Чемпионат по моделям судов 24-26 • Rostock 1969 26 • Самодельная машина для наматывания катушек 27 • **АВТОМОБИЛИ:** Гонимая Alfa Romeo „P3“ 28-29 • Соревнование Бременский Кубок 28 • **ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ:** Самодельная стройка местности с рельсами (начало) 30-31

INHALT FERNSTEUERUNG: Weltmeisterschaft für RC Flugmodelle + I. Internationaler Wettbewerb für RC vordbildgetreue Flugmodelle in Bremen 1-6 • Zum Titelbild 1 • **FLUGZEUGE:** Kleinsegler Svahůňka 7 • Wir fliegen mit Magnetsteuerung 8-9 • Tschechischer Düsenmotor Panorama JET 300 10 • Segelflugmodell „Bubu“ für die Kl. A-1 11 • „Scale-racing“, eine neue Kategorie für junge Modellflieger 12-13 • Aerodynamische Spielzeuge 13 • Meisterschaft der Slowakei für UC Flugmodelle 14-15 • Wakefield-Flugmodell MIKY 15-19 • Nachrichten 18-19 • Insertion 19, 20, 32 • Sportlicher Sonntag 20 • Erste Nachricht über die WM in Österreich 20 • **RAKETEN:** Little Joe + Mercury 21-23 • **SCHIFFE:** Holländischer Hafenschlepper 24-25 • Tschechische Meisterschaft für die Schiffmodelle 25-26 • Rostock 1969 26 • Eine Aufwickelhaspel zum Selbstbau 27 • **AUTOMOBILE:** Rennwagen Alfa Romeo „P3“ 28-29 • Wettbewerb „Brněnský Pohár“ für „slot-racing“ Modelle 28 • **EISENBAHN:** Wir bauen eine Zimmer-Schienenanlage (Anfang) 30-31



Novým mistrem světa se stal přesvědčivě skromný Bruno Giezendanner ze Švýcarska, 32letý nástrojař, otec dvou dcer

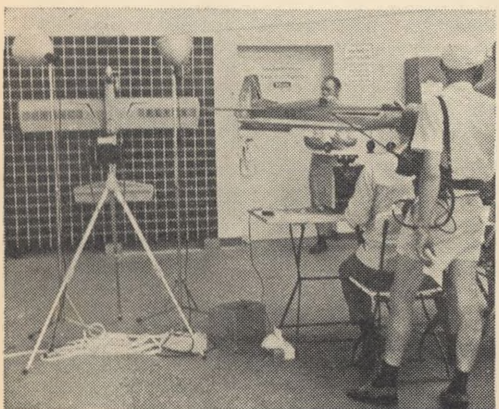
bolické provazové ohrádky na lakované (!) betonové podlaze, označené tabulemi, s pracovním stolem a židlemi a nezbytným rozvedením elektrického proudu. Panuje zde čilý mezinárodní ruch a zmatení jazyků, třebaže část soutěžících je venku na letištní ploše, asi kilometr odtud. Celý den se už trénuje podle určeného programu a přejímají se modely. Naši účastníci už to mají za sebou včetně létání pro televizi a rozbíjení Havlova modelu.

Depa jsou nevtrlivě střežena vlídnými, ale nesmlouvavými členy závodní stráže a požárního sboru, ale zelený štítek „tisk“ umožňuje přístup kamkoli. Pod ocasem obrovského transportního letadla Noratlas, které je tu na revizi, si všímám za hradbou lidí zvláštní ohrádky: „To je dost, že si se sem přece dostal – huláká na mně potěšeně přes hlavy davu náš Radouš (Čížek) – to je hrozný, co si některý lidi představují jako maketu...!“ A „pění“ vzápětí dál čistou českou němčinou nebo angličtinou s brýlemi na čele a „šibrem“ a metrem v ruce. Tady tedy hodnotí členové jury CIAM FAI pro makety stavební provedení modelů pro

První mezinárodní soutěž RC maket

mezinárodní třídy F4C, pořádanou při mistrovství světa pro dnes už klasické RC modely akrobatické. Hovořím-li o ní na prvním místě, pak nejen proto, že začala ještě před oficiálním zahájením MS, ale také že byla očekávána jako novinka s velkým zájmem. Nezapírám posléze ani vlastní „fandění“ této kategorii, kterou pokládám

Každý akrobatický model byl podle německého zvyku při přejímce fotografován na podložce se síti 10×10 cm



za perspektivní, – a nejen já – zejména až se RC akrobacie ještě více okouká.

Maket se tu sešlo napoprvé 17 z osmi států; pro začátek jistě přiměřeně. Atraktivní modely budily po celé mistrovství větší pozornost obecnostva než RC akrobaté, jak to ostatně známe i z domova u modelů upoutaných. Pro zasvěcené oči to byl slet velmi různorodých „ptáků“, od historických z 1. světové války až po současně létající. Všem společným znakem byl jen jediný motor. Také zpracování, co do shodnosti se vzorem, způsobu konstrukce, zpracování detailů, vtipnosti řešení a vůbec „maketářského“ pojetí bylo značně rozdílné. Souvisí to i s tím, že modeláři na Západě nejsou zvyklí zdaleka tolik sami tvořit jako u nás. Mohou si koupit skoro všechno hotové, v nejhorším případě v polotovarech a to i stavebnice tzv. „maket“ od různých výrobců, které však většinou spíše kazí „maketářský“ vkus podle našeho pojetí. Na mnohých národních soutěžích se tu také příliš nedbá na přesnou vnější tvarovou shodnost (tolerují se např. nosné plochy aj. v jiném měřítku než trup)



Startuje nejzdatnější francouzský reprezentant P. Marrot se svým modelem Styx

a výsledkem jsou potom názory méně vytríbené než u nás.

Za těchto podmínek nebylo stavební ohodnocení maket právě lehkou záležitostí. Členové subkomise CIAM FAI se tu poprvé společně v praxi přesvědčili, že soutěžní pravidla nejsou dosud jednoznačná a třbili si často protichůdné názory. Vyžádá si ještě mnoho trpělivé práce „převést na společného jmenovatele“ co neobjektivnější makety, lišící se navzájem mnohdy jako slepice od albatrosů.

Toto všechno samozřejmě nezajímá veřejnost, již se makety prostě líbí, zejména pokud také létají. A to „uměly“ v Lemwerder všechny makety bez výjimky, což je nesporný pokrok oproti dřívějším zahraničním soutěžím, o nichž jsme četli. Byly, pravda, opět veliké rozdíly, avšak – jak je vidět z výsledků – všechny modely bez výjimky prokázaly letovou schopnost. Nejčastější nedostatky byly v chybě poloze těžiště, profiláži křídla, seřízení, ve sladění motoru s vrtulí, ba i ve volbě typu letadla s ohledem na umění pilota. S moderní rychle a výkonně pracující vícestančnou RC soupravou se však dá mnohemu čelit, takže výsledkem je pak jen horší realismus letu

než by mohl být při správném konstrukčním řešení modelu.

K realismu letu alespoň pár postřehů. – Veselí vyvolával ostře žlutý švédský Piper J3, který na dvoukolém podvozku rejdlil jako čamrda a tvrdošíjně odmítal vzletnout; dal si vždy říci teprve hozením z ruky. – Rušivě působila přílišná rychlost, zejména šlo-li o typ „old-timer“ a také nevhodné obraty; taková skutečná Cessna 182 přece nedělá přemet (!). – Z historických dvojplátníků létal pro letecké fanoušky nejlíbivěji Nieuport 11 Američana Bridiho: pomalu, s „poštěkávajícím“ motorem. Zahajovací obrat „taxi“ byl mimořádně efektní, v náklonu při nízkém letu pomáhala přesná a dobře viditelná figurální pilota vytvářet iluzi „starých dobrých časů, kdy éra vypadala ještě jako éra“. – Všichni z ČSSR jsme se cítili dobře, když létaly makety našich Trenérů. Američan Hester „vodil“ svůj jedinečně zpracovaný červenomodrobílý pruhovaný Z-526 AS tak perfektně, jako kdyby v něm seděl; byl jen trochu rychlý. Návštěvníci mu tleskali při obrazech a po druhém přistání byl aplaudován a fotogra-

fován jako vítěz. Druhý den po vyhlášení výsledků mnozí nechápavě kroutili hlavou... Také druhý „chudší“ šedivý Z-326 Němce Regera dovedl létat celou sestavu a mohl startovat i na MS v akrobacii. Pilot byl trochu nervózní asi z toho, že model byl nedávno nový a neměl jej ještě „v ruce“. Let po soutěži byl téměř dokonale, působivé bylo předvádění funkce přistávacích klapek. – Vítězný Yatesův britský Percival Proctor víceméně unikal pozornosti tím, že – až dokonale vypracován včetně kabiny a dobře létající – byl v původní nenápadné vojenské kamufláži. – Překvapením a dokladem nedopracovanosti propozic je druhé místo makety Sirocco. Nic proti perfektnímu zpracování, zejména interiéru poměrně mohutné kabiny, avšak bez bedlivého řízení není tento model schopen letu. To se ostatně ukázalo, když bedlivost pilota polevila a Sirocco spadlo jako pytel.

Vcelku dopadla I. mezinárodní soutěž RC maket nad očekávání dobře. A protože se učíme právě chybami, budou příští ročníky – a snad již i první MS napřesrok ve Francii – jistě ještě dokonalejší – doufejme už také s naší sportovní účastí.

SNÍMKY RC MAKET SI LASKAVĚ PROHLÉDNĚTE NA 3. STRANĚ OBÁLKY



„Velitelské stanoviště“ na startovišti II, skříňka na stolku vpředu je počítač. Poštovní holubi na střeše obhlíží techniku, jež je připravila o práci

VÝSLEDKY RC MAKET

Poř.	Jméno	Stát	Ma.keta	Shodnost a stavba	1. let	2. let	Celkem bodů
1.	R. Yates	V. Británie	Percival Proctor	1293,5	2545,0	2378,5	3639,99
2.	M. Charles	V. Británie	Sirocco	1330,5	1789,0	—	2942,38
3.	F. Reger	NSR	Z-326	972,5	2075,0	2562,0	2801,76
4.	M. Hester	USA	Z-526 AS	926,5	2584,5	2488,5	2645,19
5.	J. Bridi	USA	Nieuport 11	1043,5	2081,0	2146,5	2614,73
6.	R. Godenzi	Itálie	Cessna 182	641,5	2111,0	2147,5	2329,47
7.	C. McCullough	USA	Fletcher FU-24	1133,5	1343,0	—	2238,78
8.	D. Bryant	V. Británie	RWV-D-8	995,5	1074,0	1353,0	1884,67
9.	W. Reger	NSR	Jak-18P	869,0	—	1732,0	1844,11
10.	A. Laline	Belgie	Fokker D-VII	597,0	1064,5	2380,0	1810,80
11.	B. Klupp	NSR	Fokker D-VII	1047,5	—	871,0	1705,10
12.	Dr. A. Elzondo	Mexiko	Fokker D-VII	491,5	1947,0	1775,5	1165,16
13.	A. Blansaer	Belgie	Spitfire IX	576,0	1525,0	—	1137,20
14.	Dr. J. Amman	Švýcarsko	De Havilland DH-2	804,0	465,0	—	1050,45
15.	R. Swenningsson	Švédsko	P 51D Mustang	254,5	2097,0	1857,0	587,92
16.	S. Hellström	Švédsko	Piper J3	414,5	207,0	641,0	586,28
17.	K. E. Tell	Švédsko	Piper Comanche	384,0	1370,5	1883,5	567,35

DRUŽSTVA: 1. V. Británie 8467,04; 2. USA 7498,70; 3. NSR 6350,97; 4. Belgie (2 členů) 2948; 5. Švédsko 1741,55 bodů.

Mistrovství světa v RC akrobacii

Slavnostní oficiální zahájení ve čtvrtek 24. července v 17 hodin muselo být přeloženo

do hangáru k depům. O hodinu dříve se totiž přihnala očekávaná prudká bouřka s průtrží mračen, přerušila létání soutěže maket a napojila vyprahlou písčitou půdu

„Sice jen pod plachtou, ale modelářský obchod se hýbal radost pohledět (pro nás) hlavně na sortiment). Vzadu je vidět necelá polovina stanu velikosti přízemního domku, kde vystavoval polečně modelářský průmysl NSR; nic se ale přímo neprodávalo, jak je zde zásadně zvykem



Poznamenáno MIMO SOUTĚŽ

● Jistě se zdá, že jste si přečetli o světovém rychlostním rekordu W. Käseberga s RC modelem v Modeldři 8/1968. A věřte, že je lépe o tomto druhu RC létání číst než být u toho. Když rekordman Käseberg od firmy Simprop na letošním MS se začal ubírat poněkud teatrálně na start, tušili zasloučení, že uvidí něco jako utržené rychlostní „účko“ a pořadatelé je nemuseli dvakrát pobízet, aby se uklidili co nejdříve.

Vypadalo to asi takto: Fritz Bosch hodil model (nemá podvozek) z ruky, a ten strmým stoupáním doslova „šel za rozvášněnou desítkou, která s ním začala cvičit“. V několika vteřinách zmizel necvičenému oku v kouřmu několik set metrů vysoko. Tam jej pan Käseberg púlpřemetem a výkrutem otočil a už se řítit s kvíličím motorem k zemi, aby prolétl rychlostní bázi vodorovným letem nad ranvejí a opakoval nálet z opačné strany (po a proti větru). Celkově to je velmi podobné akrobacii proudové stíhačky. Člověk musí jen obdivovat bystrost, rutinérskou přesnost a odvahu RC pilota. Ano, odvahu, protože při náletu na bázi mřít s modelem téměř na sebe a stačil nepatrná chyba nebo zdávka...

A tohle všechno se tak líbí jednomu našemu přednímu „účkaři“, že s tím míní vážně začít také.

● Zdá se, že startovní čísla z plastické fólie, která jsme viděli na tomto MS poprvé, mají oproti tkaninovým výhodu v tom, že se na těle příliš nevarhají a jsou lépe čitelná na dálku. Podklad (vestička) byl v tomto případě modrý, číslice bílé.

● Prosperující hospodářství v NSR vede lidi mimo jiné i k tomu, že si vážně peněz, byť šlo o nepatrné částky. Z mnoha postřehů aspoň jeden, nikoli výjimečný: ředitel známé velké firmy nebyl pohodlný jít na letiště osobně vrdit lahev od limonády a počkat ve frontě žlznících u stánku na vrdnutí zdlohy 20 feniků.

● Tým firmy Simprop v čele s F. Boschem předváděl v hangáru a před ním řádem řízené automobily Micart (viz MO 4/68). Miniaturní závodní vůz s motorem 10 cm³ je schopen skutečně všech pohybů jako skutečný: s motorem v chodu čeká na startu, vyráží prudce s protáječícími se koly, zatáčky projíždí smykem, brzdí a vrací se k noze „fidiče“. Je to asi zhmotnělý sen každého kluka, bohužel velmi drahý a ani v NSR zatím ještě nerozšířený.

● Jinou zajímavostí byla RC-delta s tryskovým motorem předváděná rovněž v letu. Děd to dojem malé bouřky zavřeně v sudě, let byl normální bez akrobatických prvků, trysce v závěru při ochuzené palivové směsi vždy uhořely ventily.

● V okolí Brém hnízdí mnoho čápů. Jeden z nich se vydal asi v 50 metrech na oběd přes startoviště I. Je zřejmě zvyklý na větší „ptáky“ na letišti, takže zrovna létající akrobatický model „čápiho“ rozpětí ho vůbec nevzrušil. Lekl se naopak pilot Laline, který uviděl čápa proti slunci v posledním okamžiku. Reflexivně s modelem vybočil, kdežto čáp jen mávnul křídly a pokračoval neochvějně přímo.

tolik, že po příštích 3 dny byla vlhkost ovzduší přímo tropická.

V pátek od 8 hodin se pak rozběhlo soutěžení 67 špičkových sportovců z 25 zemí o světový primát v zatím nejnáročnější mezinárodní kategorii F3A. Startovalo se současně na dvou „pistách“ (vzletových kružnicích) vyznačených ve vzdálenosti několika set metrů od sebe na betonové vzletové dráze továrního letiště, a to podle rozdělení a pořadí, platných pro všechny 4 soutěžní lety. Modely a vysílače zůstávaly v hangáru odkud si je soutěžící přiváželi před startem. Čtyři mikrobuses VW stačily dobře zvládnout veškerý pohyb soutěžících i funkcionářů, takže na první pohled „roztažené“ uspořádání mohlo ukázat své přednosti – zejména pořádek a nepřerušovaná startovní místa. Naproti tomu vyhodnocování výsledků bylo s pomocí moderní techniky opravdu pokrokové a téměř okamžité: pomocníci rozhodčích na startovišti předávali (kabelem) známku za každý obrat ihned počítači v blízkém stanu, který jednak vyloučil nejnižší a nejvyšší známku, jednak vypočetl a zaznamenal a vzápětí také „psal“ číselný

Avšak i toto zatím nejdokonalejší řešení mělo své nevýhody. Obvyklá veliká výsledková tabule sice byla (jen na startovišti 2), ale doplňovaná sporadicky a opožděně, prakticky tedy bezcenná. Vadilo to zejména novinářům, kteří v druhé půlce soutěže běhali jako mlsní psi, aby kvůli fotografování včas zjistili, jak se změnilo čelo pořadí. A když jsme už u nevýhod pro novináře, tak ještě jednu hlavní: nesměli na start, takže bez teleobjektivů pořídili jen „rodinné“ snímky v trávě.

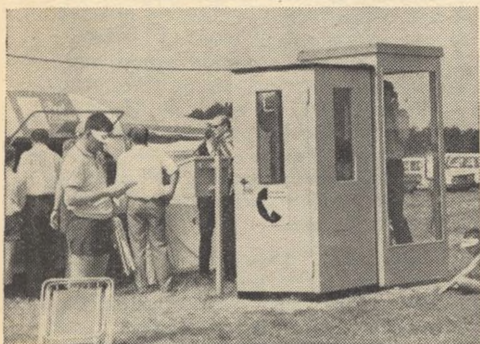
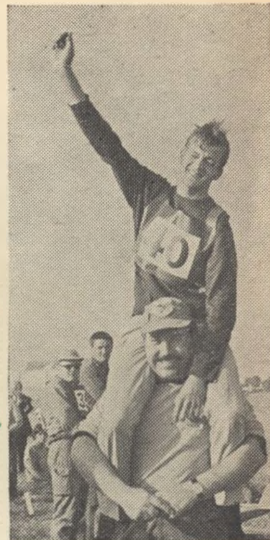
Kdo byl na nějakém MS v cizím prostředí, dovede si představit, jak je těžké se orientovat v modelech. Proto jsem ještě před soutěží nelitoval času na prohlídku celého depa. Získal jsem ale hlavně povědomost o tom, kolik prvotřídního řemesla se tu shromáždilo a přesvědčení, že dobrá polovina modelů je zralá na vítězství. Podle předcházejícího MS na Korsice a následujících mezinárodních soutěží (kde od nás nikdo nebyl) se všeobecně očekávalo, že hlavní boj svedou opět dlouholetí soupeři, družstva USA a NSR; to se také stalo. V jednotlivcích bylo tipování horší: kromě Němců a Američanů se vědělo o řadě výborných pilotů z Francie, Švýcarska, Lichtenštejnska, Japonska, Anglie i odjinud. Kromě toho tu přece jen záleželo i na mnohém dalším: momentální počasí, startovní pořadí před nebo po lepším pilotovi (podle něhož „nasadí“ bodovači) aj. Proto a také vzhledem ke škrtání nejhoršího letu ze čtyř a ke střídání soutěžících na startovištích I a II bylo nesnadné odhadnout ještě na začátku 4. kola, kdo bude novým mistrem. I mnozí ze zkušených novinářů se mylili, když předpokládali, že se rozhodne mezi mladým Schönfeldtem, který nejlépe zalétl hned v prvním kole a bystrým Francouzem Marrotem, jenž nejvíce zabodoval ve 2. kole. Po vydání přepočítaných oficiálních výsledků – i počítače resp. jejich obsluhy chybovaly – se mezi prvními desítkami objevili po 3. kole i Giezendanner ze Švýcarska, Brand z Jižní Afriky, dosavadní mistr světa Kraft z USA a další.

Viděl jsem dobrou polovinu soutěžních letů a s pomocí výsledků bych mohl vylíčit jednotlivá kola. Bylo by ale škoda místa.

VLEVO: Schönfeldtův elegantní model Prestige koncepce Boschova Super Delphina. Detaily zatahovací podvozku právě fotografuje redaktor Aero-Modelleru pan R. Moulton

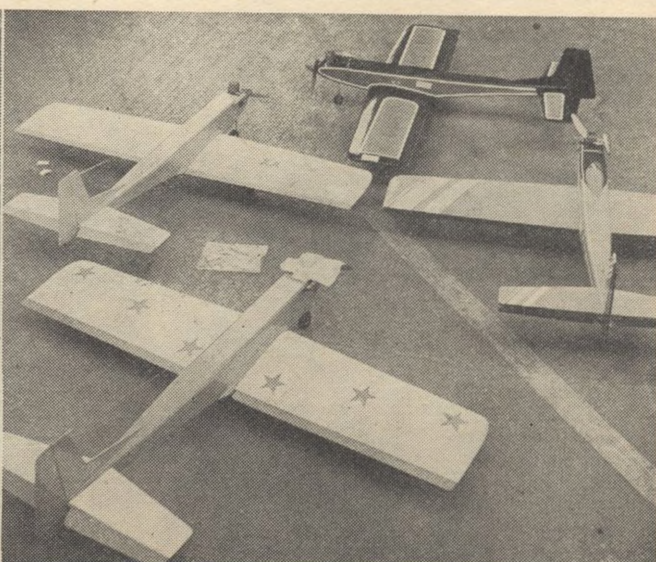
VPRAVO: Mexické modely nejjednodušší účelové koncepce ukazují, čeho lze dosáhnout povrchovou úpravou; nejdokonalejší černo-červenobílou má zadní model

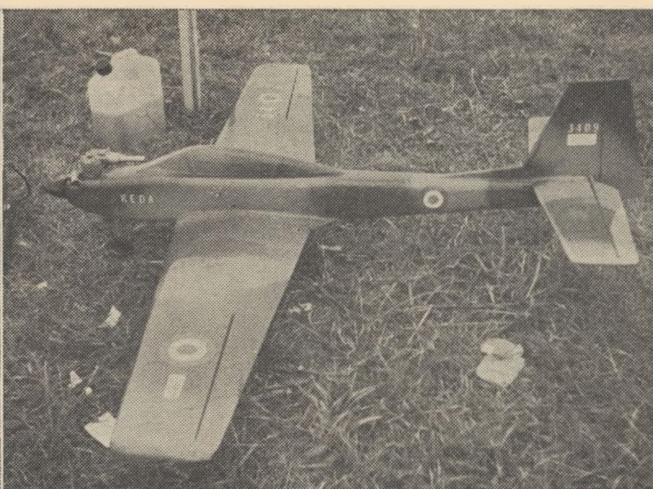
Některá družstva měla jako třetího člena mladíka. Zde je po úspěšném letu benjamíněk Francouzů, 17letý Guy Hardy, který létá RC teprve 3 roky



Z kabin postavených přímo na letišti bylo možno mluvit do celého světa. Pošta úřadovala v obytném přívěsu vlevo

výsledek pro obecnost (obdobu světelných novin – viz foto). Kdo tedy vydržel postávat na místě, mohl – alespoň ke konci soutěže – informovaně shlédnout lety favoritů a hned si také zanést do tabulky ve svém programu jejich výsledky. Výkony z obou startovišť byly také oznamovány rozhlasem, dobře slyšitelným jak v hledišti s tribunou, asi kilometr dlouhém, tak v depech v hangáru.





model – ale hlavně CIT při ovládní, který už během letu přímě tisícový dav k hlasitému „Aaách, prima!“ atp. Po přistání okamžik ticho, pak mohutný potlesk – lidé našli ještě před vyhlášením mistra a přijali ho! Vychutnáváme s Merrorym prožitek, hledáme výraz: Taková hodinářská jemnost a přesnost, ale jaksi soukromě, také pro vlastní potěšení z pěkného. – Ano, to je přibližně ono, proč zvítězil.

K létání všeobecně ještě pár slov. Vývojem techniky řídicích soustav se dostalo ve světě na takový stupeň, že v dohlednu asi bude potřeba něco udělat se sestavou či podobně, aby se ti nejlepší museli opět více snažit. Na MS se např. většina soutěžících bohatě „vešla“ do časových limitů na přípravu a start, mnozí startovali dokonce už za zvuku houkačky oznamující začátek pracovního času. Vysazení motorů či RC souprav bylo řídkým zjevem (cizí rušení zjištěno jen v několika případech), stejně jako neschopnost vůbec odstartovat či přistát po sestavě v kruhu. „Nuly“ za

VLEVO: Japonské modely byly velice libivé, tehle pana Isao Matsui byl ve fialové metalise s bílými plochami

VPRÁVO: Model Itala Redy měl jako jeden z mála vojenskou kamufláž

jemuž se motor dvakrát zastavil v soutěži z nejasné příčiny.

Jiná věc je, jak mnoho a proč nám tady ujel vlak. Osobně si opět myslím, že ujíždí čím dále tím rychleji. Několik zahraničních RC souprav, které v ČSSR zatím jsou, nemůže další zaostávání zastavit. Můžeme tak dokonce brzy dopadnout i vůči socialistickým státům. Například Bulhaři, kteří letos na MS byli, sice pro nezkušenost ještě nezasáhli do bojů, ale měli nové německé RC soupravy a italské motory. Kromě toho, – jak jsme slyšeli – zástupci jejich i dalších socialistických států jednají v NSR o dovozu větších počtů RC souprav.

O použitých typech a vybaveních modelů vás informuje aspoň v hlavních rysech **TECHNICKÝ PŘEHLED**, který je u 20 nejúspěšnějších modelů úplný, u dalších

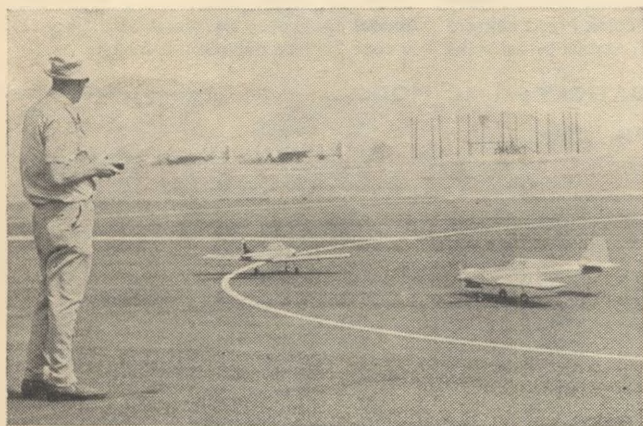
drahou předpracovanou rychlostavebnicí, z níž lze postavit RC akrobata za pouhé 3 dny.

Proto také většina modelů na letošním MS měla nějaký název, tj. název stavebnice nebo aspoň název původního úspěšného prototypu, podle něž podnikavý jednotlivec začal vyrábět polotovary. To ovšem neznamená, že třeba všechny modely Kwik Fly z Graupnerovy stavebnice byly shodné. Dokonce ani ne podobné! Často jde jen o trup, ostatní je z něčeho jiného nebo „lidová tvořivost“.

Některé znaky byly však přece většině modelů společné. Je to především účelné uspořádání pro akrobatický let: poměrně štíhlý trup bez zbytečných výstupků (neforemných kabin podle „gusta“), nevysoký v zadní části, dolnoplošník nebo křídlo vetknuté nejvýše do horního obrysu trupu, celkově co nejmenší čelní odpor, tříkolý podvozek, mnohdy už zatahovací (také vítěz, Němci a Američané). K tomu dokonalá povrchová úprava, ať už jen průsvitný Modelspan, tkanina či Super-Mono-Kote (novinka) nebo balsa v přírodní barvě či hluboce lesklý lak napastovaný silikonovým konzervačním prostředkem. Při častých soutěžích v západních zemích docenili už modeláři také význam zbarvení RC modelu: má napomáhat k okamžitému rozpoznání letové polohy nejen pilotovi, ale i rozhodčím. Proto se volí pestré barevné odstíny, lahodící nejen osobnímu vkusu, ale též kontrastní a dobře viditelné i za snížené viditelnosti, jako byla zrovna na MS. Z toho hlediska je neúčelná vojenská kamufláž, která nemá ostatně opodstatnění.

Pozoroval jsem, že opět přibývalo dřevěných vrtulí (jedna z mála věcí, jež bychom mohli snad ještě ve světě nabídnout). Řízení otáček motoru je samozřejmou nutností, svět takřka ovládá známý karburátor F. Kavana, napodobovaný už sice také jinými firmami, ale zatím nepředstižený. (Výrobce sám bedlivě sledoval celé MS a vlídně mi vysvětlil: Víte, oni sou někdy blbí – koupí si to a pak se to bojí používat. Dyť to sakra dneska není móda, ale nutnost...!) Skutečně, kromě startu a přistání ovládá přípust motoru při akrobacii stále ještě jen menšina soutěžících; naopak vynikali v tom Giezendanner a Schönfeldt.

S tlumiči výfuku, jejichž používání je v řadě zemí povinné, je to často asi jako se šlapkami na malém motocyklu, aby to nebyl motocykl, nýbrž kolo. – Přes rozdílné tvary a rozměry (jež u maket vystupují z obrysu a rozhodčím nevdají, zatímco nezakrytá hlava motoru je vydráždí) jsou tlumiče většinou málo účinné. Překvapilo, že hlukové neúčinnější a při tom bez újmy



Žádné zbytečné ztráty času: jeden model se vrací na stojánku, druhý startuje (z tréninku)



létání nad lidmi inkasovali někteří díky vlastní nervozitě či zapomětivosti, příčinou předčasněho zhasnutí motoru či překročení doby pro let bývalo zbytečně dlouhé či „kudrlinkovité“ létání mezi obraty.

O úrovni a výkonu našich reprezentantů nehovořím podrobně proto, že se necítím povolán dělat závěry. Podle mého osobního pozorování vyjadřuje jejich umístění celkem objektivně stav. Ostatně mnozí je znáte a můžete si sami porovnávat s tím, co uvádím o cizincích. V Lemweder měli všichni tři členové našeho družstva potíže s motory, které jim točily méně než při tréninku doma. Nejhorší na tom byl nováček Ing. Havel,

aspoň výtový. Podle něj i podle vlastního pozorování se mi nepodařilo vystopovat nějaký jednotný směr v konstrukčním řešení a stavbě RC akrobatů. Společná je na Západě snad jen snaha „rychle stavět a o to více létat“. Pro modelářskou výrobu je to vítané a nabízí rychle cokoliv nového, po čem začne poptávka. U RC modelů jsou to celé stavebnice (viděl jsem několik v krabicích o objemu menších dětských postýlek) nebo jen polotovary trupů, křídel a součástky. Každý si koupí to, nač mu stačí kapsa a volný čas. S tím tu lidé kalkulují, protože má pro ně cenu peněz (druhé zaměstnání). Často i obyčejný dělník či úředník raději volí



na výkonnosti se jevil černý tlumič MVVS na Michalovičově modelu; bohužel se zatím uklepává.

Zbývá zmínit se o ORGANIZACI mistrovství, pokud o ní nebyla už řeč. Byla německy důkladná a precizní, což se místy jevílo až jako přeorganizovanost. To souviselo do jisté míry jednak s tím, že početný organizační štáb netvořil jen modeláři, ale též funkcionáři aeroklubu a zaměstnanci závodu VFW. Faktem je, že bylo pamatováno na všechno, každý účastník dostal pokyny předem a dbal-li jich anebo včas ohlášených změn, „proplul“ celým MS bez potíží.

Na našince působilo nezvykle plné obrovské parkoviště, zaplněné jako při prvoligovém fotbalu v Praze, i tisíce diváků nebloumajících jen mezi stánky, ale sledujících modelářské létání a tipujících, jak to dopadne. Přitom nikdo neležel „za provaz“ a vykročil-li tam s fotoaparátem, byl všudypřítomnými požárníky-pořadateli bděle okouknut; neměl-li štítek k něčemu opravňující, byl promptně vyexpedován zpět. Konání a styk stovek zúčastněných a tisíců přihlížejících se odbyvaly bez nervozity a tvrdých slov, se vzájemnými ohledy a vlídně, přitom rychle.

Jen první den jsem vstával zbytečně brzy (aby autobus neujel, protože je asi přeplněn); jel jsem mikrobusem o 20 minut dříve

VÝSLEDKY RC AKROBACIE (součet tří nejlepších letů)

Poř.	Jméno	Stát	I	II	III	IV	Celkem
1.	B. Giezendanner	Švýcarsko	1301	1030	1444	1411	4156
2.	P. O. Kraft	USA	1219	1275	1328	1362	3965
3.	J. Wester	NSR	1233	1280	1229	1424	3937
4.	P. Marrot	Francie	1243	1421	1182	1257	3921
5.	W. Schönfeldt	NSR	1316	1291	1283	1197	3890
6.	W. Matt	Lichtenštejnsko	1267	1035	1120	1231	3618
7.	H. Elsaesser	NSR	1146	1148	1243	1211	3602
8.	R. Brand	J. Afrika	1258	1180	1140	1161	3599
9.	J. Kirkland	USA	996	1232	1153	1166	3551
10.	J. Whitley	USA	1171	1104	1162	1061	3437
11.	H. Tom	Kanada	1162	1086	1141	962	3389
12.	P. Stephansen	Norsko	1118	1121	1074	1143	3382
13.	M. J. H. Birch	V. Británie	1156	804	1147	1070	3373
14.	F. Schenk	Švýcarsko	1035	971	996	1148	3179
15.	D. Mackenzie	J. Afrika	899	1017	1027	1094	3138
16.	I. Matsui	Japonsko	832	973	1000	1146	3119
17.	D. Hammant	V. Británie	931	917	1026	1144	3101
18.	M. Bruls	Holandsko	959	1006	1039	1018	3063
19.	C. Sweetman	J. Afrika	931	1006	655	1123	3060
20.	G. Pagni	Itálie	1003	891	920	1096	3019

21. K. Saupé, Švýcarsko 3010; 22. J. Ikejiri, Japonsko 2985; 23. S. Foster, V. Británie 2980; 24. R. Chapman, Kanada 2894; 25. J. von Segebaden, Švédsko 2889; 26. G. Hardy, Francie 2853; 27. H. Sekirnjak, Rakousko 2787; 28. J. C. Cousson, Francie 2786; 29. G. Haegemann, Belgie 2778; 30. F. Schachinger, Rakousko 2641; 31. G. Reda, Itálie 2622; 32. H. Riihelä, Finsko 2576; 33. J. van Vliet, Holandsko 2559; 34. H. Sekirnjak, Rakousko 2556; 35. J. Tromp, Holandsko 2518; 36. Bo Bergstedt, Švédsko 2481; 37. W. Hitchcox, Kanada 2384; 38. J. P. Gobeaux, Belgie 2346; 39. K. Aker, Norsko 2326; 40. R. Guzman, Mexiko 2305; 41. L. Reineri, Itálie 2302; 42. T. Paulsen, Norsko 2277; 43. E. Villegas, Mexiko 2230; 44. L. Schramm, NDR 2146; 45. S. Feiner, Mexiko 1948; 46. R. Troy, Sev. Irsko 1927; 47. M. Vostrý, ČSSR (514; 610; 592; 716) 1918; 48. N. Betemes, Lucembursko 1752; 49. B. E. Stoevling, Švédsko 1745; 50. J. Michalovič, ČSSR (537; 519; 689; 442) 1745; 51. E. Jensen, Dánsko 1594; 52. K. R. Hansen, Dánsko 1584; 53. F. Buick, Sev. Irsko 1522; 54. P. Behm, Lucembursko 1507; 55. J. Dible, Irsko 1317; 56. Kujawa, Polsko 1220; 57. R. Fischer, NDR 1203; 58. P. Hoffmann, Lucembursko 1153; 59. J. Havel, ČSSR (—; 73; 640; 401) 1114; 60. J. Jorgensen, Dánsko 981; 61. P. Reinas, Finsko 851; 62. K. H. Wenisch, NDR 759; 63. A. Lalime, Belgie 294; 64. E. Karlev, Bulharsko 20; 65. J. Oki, Japonsko; 66. M. Bončer, Bulharsko; 67. N. Malinov, Bulharsko.

DRUŽSTVA: 1. NSR 11 429; 2. USA 10 953; 3. Švýcarsko 10 345; 4. Jižní Afrika 9797; 5. Francie 9560; 6. V. Británie 9454; 7. Kanada 9167; 8. Rakousko 8215; 9. Holandsko 8140; 10. Norsko 7985; 11. Itálie 7943; 12. Švédsko 7115; 13. Mexiko 6483; 14. Japonsko 6104; 15. Belgie 5418; 16. ČSSR 4777; 17. NDR 4108; 18. Lucembursko 4412; 19. Sev. Irsko 3449; 20. Finsko 3427; 21. Dánsko 2565; 22. Irsko 1317; 23. Lichtenštejnsko 1267; 24. Polsko 1220; 25. Bulharsko 20 bodů.

na „pistu“ (abych se tam včas dostal); šel dříve na oběd (abych nečekal ve frontě). Člověk si neuvědomuje rychle zvykne a už odpoledně se přestane divit, že žluté měřicí vozy spojí jsou už zase na místě, že řidič mikrobusu stále ještě s úsměvem natáčí od rána už třetí stovku kilometrů a veze zrovna 16 (!) lidí, že v trávě „zapichnutý“ automat vydává ještě nebo už zase cigarety, že létání pokračuje „genau“ od 13,30, že jsou všichni (i soutěžící!) na místech a na nikoho se nečeká, nic se teprve neshání.

Nejvhodnější se mi nezdálo pouze časový rozvrh v akrobatickém létání. Přejít některá z bouřek v trvalejší dešť, nastala by asi velká

časová tíseň; takto soutěž skončila v neděli k večeru. Program však zřejmě přihlížel k maximálnímu uspokojení diváků, s jejichž vstupným se počítalo. I když totiž vklady byly poměrně velké (pilot 40,—; mechanik 60,— US dolarů) a za mnoho dalších věcí se platilo, mohlo to sotva stačit, třebaže vypomáhal závod VFW mnoha službami, armáda dopravou a vydatně přispěl i modelářský průmysl NSR. Bude jistě zajímavé dozvědět se, nač celé uspořádání přišlo.

Byl to však podnik hodný skutečné názvu světový, který sportovně i organizačně ukázal pokrok. Pořadatel příštího MS v roce 1971 to nebude mít lehké.

TECHNICKÝ PŘEHLED AKROBATICKÝCH RC MODELŮ

Poř.	Soutěžící/stát	Model	Rozpětí (mm)	Váha (g)	RC souprava	Motor	Vrtule (palce)
1.	B. Giezendanner/Švýc.	Marabu	1680	3200	Digi-Fly	Webra 61	Top Flite 11 x 7 3/4
2.	P. O. Kraft/USA	Kwik Fly	1500	2880	Kraft	Enya 60	Top Flite 11 x 7
3.	J. Wester/NSR	AW 40	1660	3500	Varioprop	Super Tigre G 60	Graupner 11 x 7
4.	P. Marrot/Francie	Styx	1600	3340	Radio-Pilote	Rossi 60	Kavan 11 x 7 3/4
5.	W. Schönfeldt/NSR	Prestige	1650	4100	Simprop	Super Tigre G 60	Robbe 11 x 8
6.	W. Matt/Licht.	Super Star	1600	3400	Simprop	Super Tigre G 60	Graupner 11 x 7
7.	H. Elsaesser/NSR	Mäxi II	1480	2730	Robbe Digital	Super Tigre G 60	Kavan 11 x 7 3/4
8.	R. Brand/J. Afrika	Spitpanzer	1450	3000	Logicrol	Super Tigre G 60	Top Flite 11 x 8
9.	J. Kirkland/USA	Citron II	1580	2880	Kraft PRO-Line	Enya Lee Custom 61	Top Flite 11 x 7
10.	J. Whitley/USA	Daddy Rabbit	1580	3360	PRO-Line	Super Tigre G 60	Top Flite 11 x 7
11.	H. Tom/Kanada	Marlin	1450	2760	Kraft	Veco 61	Top Flite 11 x 7 3/4
12.	P. Stephansen/Norsko	Maximum 9	1480	3520	Kraft	HP 60	Top Flite 11 x 7 1/2
13.	M. J. H. Birch/V. Brit.	Moon Glow	1500	3000	Skyleader	Merco 61	Rev-up 11 x 8
14.	F. Schenk/Švýc.	Kwik Fly upr.	1500	3300	Digi-Fly 5	Veco 61	Graupner 11 x 7
15.	D. Mackenzie/J. Afrika	Cougar	1430	3120	Logicrol	Super Tigre G 60	Top Flite 11 x 8
16.	I. Matsui/Japonsko	Mako II	1600	2860	OS Digital	OS Max 60	OS 11 x 7
17.	D. Hammant/V. Brit.	Spectre	1450	2880	Skyleader	Merco 61	Top Flite 11 x 7 3/4
18.	M. Bruls/Holandsko	Baby-					
19.	C. Sweetman/J. Afrika	Kompromiss	1620	2200	Simprop	Super Tigre G 60	Robbe 11 x 8
20.	G. Pagni/Itálie	Lady Luck	1450	3240	Logicrol	Super Tigre G 60	Bartels 11 x 7 3/4
		Morris HF	1560	3200	Logicrol	Super Tigre G 60	Top Flite 11 x 8
ČESKOSLOVENSKÉ MODELŮ							
47.	M. Vostrý	Vlastní	1570	3400	Simprop	Enya 60	Kavan 11 x 7 3/4
50.	J. Michalovič	Vlastní	1730	3500	Simprop	Fox 59	Kavan 11 x 7 3/4
59.	Ing. J. Havel	Vlastní	1500	3200	Varioprop	MVVS 60	Kavan 11 x 7 3/4

U ZBÝVAJÍCÍCH MODELŮ se pohybovalo rozpětí křídla většinou ve výše uvedených mezích. Nejmenší model měl Ir J. Dible (1400 mm, váha 2550 g, vlastní konstrukce), největší Ital L. Reineri (1780 mm, váha 3800 g, název Kiki). Rovněž vzletová váha byla u ostatních modelů v „normě“ prvních dvaceti.

RC soupravy: Grundig TX 14 — 2 ks; Micronic — 1 ks; Digiplex — 1 ks; Telepilot — 1 ks; Digi-Fly — 1 ks;

OS Digital — 1 ks; Simprop — 8 ks; Orbit — 4 ks; Microprop — 3 ks; Heathkit — 1 ks; Nortrol — 1 ks; Kraft — 2 ks; PCS — 1 ks; Radio-Pilote — 3 ks; Spreng Brooks — 1 ks; Robot — 1 ks; Logic Bell — 1 ks; Dirigent 6 — 2 ks; CRC — 2 ks; Varioprop — 1 ks; Controlaire — 1 ks a Bonner — 1 ks.

Motory: Super Tigre 60 — 8 ks; Super Tigre G 60 — 3 ks; Enya 60 — 3 ks; Rossi 60 — 10 ks; OS Max 60 — 4 ks;

Merco 61 — 5 ks; Webra 61 — 4 ks; Webra 60 — 1 ks; HP 61 — 1 ks; Veco 61 — 2 ks.

Vrtule. Převládala značka Top Flite 11/6" až 11/8" — v 15 případech, dále Graupner 11 x 7" (5), Kavan 11 x 7 3/4" (4), Super Record 11 x 8" (4), Power Prop (3) a ojediněle se vyskytovaly další značky anebo vrtule amatérsky zhotovené. Jak už řečeno, více než z poloviny šlo o vrtule dřevěné.



pro mladé
i pro staré

svahůňka

Název vymysleli junioři z pražského raketomodelářského klubu pro malé svahové větroně, jakési „makety“ větroňů řízených magnetem. Kluci s nimi létají na sebemenším kopečku, jakmile začne trochu foukat vítr. Letos na kursu instruktorů raketového modelářství ve Spišské Nové Vsi byla dokonce uspořádána soutěž „svahůňek“, kterou vyhrál Oldřich Satzke z Biliny. Výkony těchto modelů jsou až neuvěřitelné – na svahu s převýšením 20 až 25 m dokáží hladce dvou až tříminutové lety.

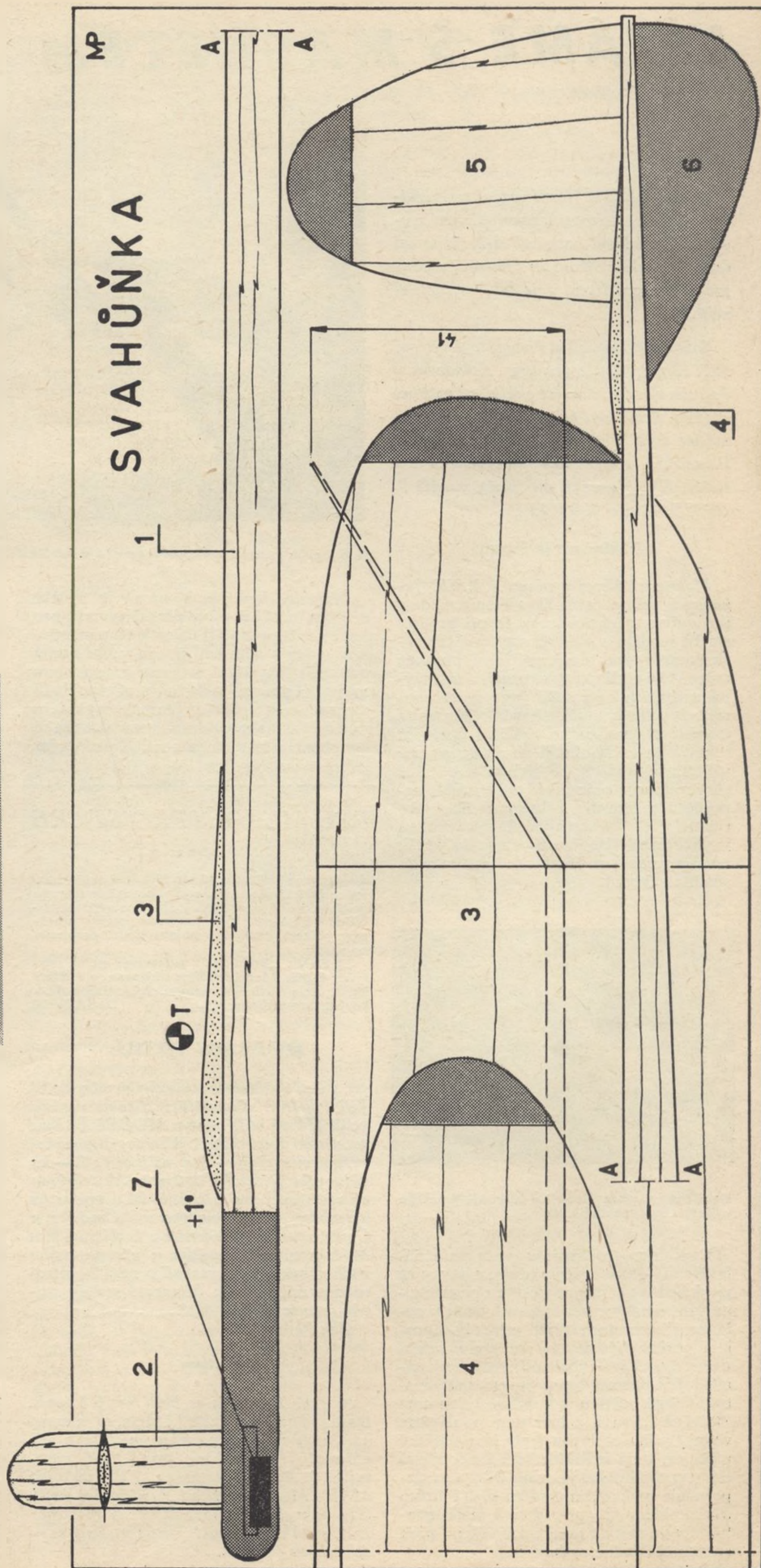


K STAVBĚ. Model je na výkrese ve skutečné velikosti. Trup 1 zhotovíme z tvrdé balsy tl. 3 mm. Ploška 2 je z balsy tl. 2 mm. Křídlo 3 vyrobíme z lehké balsy tl. 3 mm do profilu podle plánu. Z balsy tl. 2 mm vyrobíme výškovku 4. Obě části svislé ocasní plochy 5 a 6 vyřizujeme z balsy tloušťky 1 mm.

Všechny díly nalakujeme čtyřikrát fídkým nitrolakem a po každém nátěru povrch přebrousíme jemným brusným papírem. Nakonec potáhneme (přilakováním) ohrožená místa Modelspanem a celý model ještě jednou nalakujeme fídkým nitrolakem. Teprve nyní rozřízneme křídlo na tři díly, zbrousíme stykové plochy a slepíme Kanagonem do vzpěti „U“ podle plánu. Přilepíme k trupu ocasní plochy, nejprve vodorovnou a pak obě části svislé plochy.

Záleží na přesném ustavení křídla a přední plochy 2 podle plánu, jakož i na zachování vzdálenosti me-

(Dokončení na str. 8)



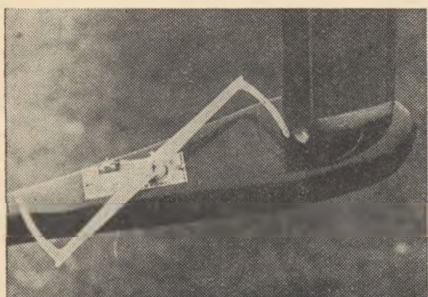
LÉTÁME S MAGNETEM

Modely větroňů řízené magnetem získávají stále více stoupenců, zejména mezi modeláři, kteří létají kategorií A-2. Je to asi i tím, že model velikosti A-2 je velmi vhodný pro magnetové řízení a je také nejrozšířenější.

Jako každá novinka, i magnetové větroňe mají svoje specifické problémy. Zvládnout se dají tím rychleji, čím více zkušeností můžeme převzít. Proto také nelitujeme místa a začínáme další poznatky a zkušenosti, které shromáždil trenér této kategorie Pavel LANŠKÝ. Navazují na články v MO 9, 10, 11/1968 a v MO 3/1969.

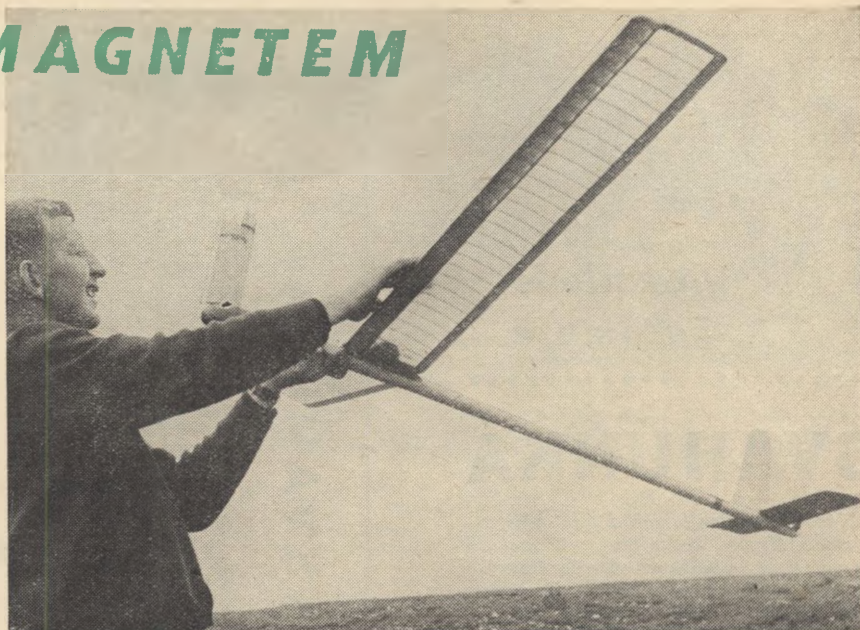
Základem je řízení

Magnetové řízení vyvinuté v LMK Jablonec n. N. se osvědčilo a létání s modely jím vybavenými dokázalo, že při kvalitní stavbě modelu a pečlivém seřízení lze výsledky srovnávat se zahraničními, přestože tam se létá většinou s dokonalými sériovými zařízeními. Přiblížili jsme se tak poměrně rychle k současné světové úrovni a trendu: zájemci mohou začít s hotovým fungujícím zařízením a nemusí se pracně jednotlivě zkoušet, obstarávat si obtížně různé odborné práce, nehledě k problematickému pořizování některých dílů, jako tlumicí dóza, ložisko apod. Další výhodou jabloneckého řízení je to, že se dá použít na více modelů, neboť dóza s řízením se dá snadno vyjmout.



Detail magnetem řízeného větroňe, který je vybaven časovačem Seelig

Dvojím zabezpečením magnetu zmíněného řízení – jednak připevněním kýlovky na jazyk, jednak otočným víčkem z plexiskla – se tvrdé nárazy značně utlumí, takže k poškození řízení dochází jen málokdy. Zdrojem poruch bývala též osa pro nastavení směrovky, jež se ohýbala při tvrdých přistáních. Její průměr byl proto po zkušenostech jednak zvětšen o $\varnothing$ 1,2 až 1,5 mm na $\varnothing$ 2,4 až 2,5 mm, jednak nyní používáme velmi tvrdou ocelovou jehlu pro sklářský průmysl, která se osvědčila. Běžné ocelové dráty rozhodně nevyhovují. Přesto se doporučuje po každém tvrdém přistání tuto osu prohlédnout, případně i malé pruhnutí vyrovnat a funkci celého řízení před startem důkladně vyzkoušet.



H. Schmidt vybavil svůj model profilem křídla Flamingo s lištou na vkládání

Mosazný kroužek, v němž je uložen magnet, musí být velmi přesně vyvrtán pro osu i pro čep; má být co nejlehčí a magnetová tyčka v něm smí jít jen velmi ztuhla posouvat. Vyrovnání magnetu kolem obou os je jedním ze základních předpokladů správné funkce řízení. Jemného vyvážení se dá dosáhnout nalepením kousků tenké samolepící pásky na magnet. Kromě toho

je třeba označit SEVER výrazným, nejlépe jasně červeným lakem. Uspadní to seřizování modelu, není-li k dispozici samostatný magnet (kompas nebo lépe busola). Neméně důležité je i zalepení magnetu po vyvážení; spoj se nesmí uvolnit ani při velmi tvrdých přistáních. Dobře se nám osvědčilo švýcarské lepidlo ARALDIT (epoxidové).

Konstrukční předpoklad správného seřízení modelu

Máme-li správně vyvážený magnet, dobře postavený model, který při seřízení na přímý let létá skutečně přímo, řízení je účinné pouze tehdy, jestliže

- boční plochy před i za těžištěm jsou v rovnováze (čím přesněji, tím větší je účinnost seřízení),

- je správně vyvážena směrovka vyvažovací ploškou (plošku podle potřeby zmenšujeme, až řízení reaguje správně na seřizený směr a model jednak nepřetáčí do jiného směru, jednak nastává případ, že nestačí model řídit).

Toto seřizování je nutné u každého modelu, i když je postaven podle osvědčeného plánu. Těžko se totiž vyhneme při stavbě menším nepřesnostem a i několik mm² plochy na vyvažovací plošce více nebo méně ovlivní fíditelnost modelu. Každý model řízený magnetem vlastně musíme „naučit létat“.

Když model bezpečně létá přímo, jak se zablokováným, tak i s volným magnetem, čili je magnetem řízen do nastaveného směru, zjistíme za bezvětří skutečnou rychlost modelu při normálním seřízení, při určité hmotnosti (váze), což v našem případě pro velikost A-2 činí 410 g. Létá-li model rychlostí např. 5 m/s, měl by při stejné rychlosti větru stát na místě. Ale pozor, vítr je v přízemní vrstvě nejslabší a s výškou sílí. Model by tedy po vystoupení do výšky couval. To je nežádoucí, neboť let by skončil velmi brzy a za svahe. Musíme proto let modelu zrychlit, a to buď:

- přidáním zátěže do těžiště (viz prostor v baldachýnu křídla modelu STANDART MAG I, II a III). Množství přítěže vyzkoušíme a sestavíme si tabulku závislosti

PRO MLADÉ I PRO STARÉ

(Dokončení ze str. 7)

zi výskokou a křídlem. Model létá dobře i s úhlem seřízení 0°, lepší je však podložit náběžnou hranu podložkou tl. 1 mm, čímž se dosáhne seřízení přibližně +1°. Model vyvážíme podle potřeby olověným plíškem 7 tak, aby poloha těžiště souhlasila s plánkem.

LÉTÁNÍ. „Svahůňku“ zalétáváme stejně jako každý kluzák. Model seřídíme směrovkou na přímý let. Při létání na delším svahu se vyplatí létat s olověným determalizátorem.

O. ŠAFKEK

DOBROU RADU

pro početné příznivce této rubriky nám poslal Jiří Hladil z Kroměříže: „Stavte modely podle plánek otištěných v MODELÁŘI na prostřední dvoustránce. Všechny díly můžete kopírovat přímo – tj. v měřítku 1:1 – na balsu nebo překližku tl. 1 mm. Modely jsou ve zmenšení velmi pěkné, lehké a prakticky nerozbitné. Sám jsem postavil Čmeláka a Čajku a na létání je nosím v krabici od bot. Modely větroňů pouštím u nás na svahu v Chalčově nebo je vytahuji pomocí 20metrového tenkého silonu. Motorové modely stavím jako malé gumáčky“.

Zkusíte to také?

● (eh) Z Anglie se hlásí nový časopis. Buď se jmenuje Scale Models, to znamená „mřížky“, buď vycházet měřičně a přinášet příspěvky z oboru letadel, lodí, automobilů a vojenské techniky. Vydavatelství MAP (Model & Allied Publications Ltd) tedy pokračuje ve specializaci a rozšiřuje svůj bezatka již bohatý sortiment šest modelářských časopisů.

rychlosti letu modelu na jeho hmotnosti (váze), případně na hmotnosti (váze) přítěže pro rychlé přizpůsobení modelu určité rychlosti větru nebo,

- změnou úhlu seřízení - nastavením výškovky, pomocí seřizovacího šroubu. Zde se uplatňují velmi dobré vlastnosti profilu E 387. Dokazuje to např. Ital M. Feruglio svým modelem těžkým 600 g, když bez přidání přítěže pouze změnou úhlu seřízení - šroubem pod odtokovkou výškovky - „ladí“ model pro rozmezí rychlosti větru od 6 do 12 m/s.

Obě naznačené metody se dají i vhodně kombinovat.

Další poznatky a zkušenosti

- Pro úspěšné létání má být model co nejlehčí. Každá „mrtvá váha“ (např. i barevný nátěr) zmenšuje možnost dovážení přítěží, kterou umísťujeme vždy v těžišti. Model však musí být tuhý, pevný a nezkroutčený.

- Do silnějšího větru zmenšíme rozpětí modelu; pro velmi silný vítr považujeme 1600 mm za maximum. Účinnost řízení se dá zvětšit prodloužením trupu, případně prodloužením páky od těžiště k hlavičce modelu, a také prodloužením páky zadní části trupu - k výškovce. Proto má jablonecký model STANDART MAG I, II a III prodlužovací trup z pertinaxové trubky. Mistr Evropy v magnetem řízených modelech 1968 Schubert má baldachýn posouvající na trubce; změnou jeho polohy seřizuje rychlost letu, případně i zvětšuje účinnost řízení.

- Dostatečně veliké vzepětí je nezbytné pro dobrou stabilitu. (U jednoduchého vzepětí 12° i více.)

- Neméně důležitá je i rovnováha bočních ploch. Zadní směrovku zmenšujeme tak dlouho, až model začne nepatrně kývat.

Dobré vyvážení - sladění - bočních ploch přináší lepší vlastní směrovou stabilitu, to opět zlepšuje spirální stabilitu, lépe řečeno spirální pádovou stabilitu.

Seřízení pro daný směr a sílu větru

Před každým letem je třeba přezkoušet znovu celý model: řízení, připevnění křídla, seřízení výškovky a zejména správné nasazení víka s kýlovkou. Víko je otočné a proto je potřebné označit přesně jeho polohu vůči hlavičce.

Zkušební „magnetáři“ v zahraničí před každým soutěžním letem udělají zkušební let v délce 15—20 vteřin a přesně si zapo-

matují seřízení směrovky v ozubeném kolečku. Teprve po úspěšném zkušebním letu startují soutěžně. Samozřejmým předpokladem je, že svůj model dobře znají a že zalétávání přesně vědí, jaký zásah potřebuje, je která úchylka.

Hledání modelu

Přistane-li model v nepřehledném terénu, osvědčuje se dobře busola pro určení směru pochodové osy. Ocenil jsem tuto zkušenost na mistrovství NSR na Wasserkuppe, kdy mi model zaletěl asi 2 km daleko a přistál v lese. Nalezl jsem jej velmi přesně - byl asi 30 metrů od vytýčeného směru. Důležité je pokud možno přesně určit směr letu (nejlépe pomocí nějakého bodu v terénu), ve kterém model přistál. Vyplatí se proto včas se zastavit při sledování modelu, přesně si určit směr přistání, seřadit si na busole pochodovou osu - azimuth - a pak teprve pokračovat v hledání.

Někteří modeláři chybují v tom, že se nevydají za modelem včas; když zmizí z dohledu třeba za terénní vlnou, bývá hledání velmi obtížné a časová ztráta může zavinit neúčast v dalším kole soutěže. Nejlépe je vyjít za modelem hned po startu a být pokud možno stále pod ním. Při správném seřízení nezaletí zpravidla příliš daleko od místa startu, ale pohybuje se jen pomalu proti větru.

SOUHRN DOSAVADNÍCH ZKUŠENOSTÍ

- Model s profilem křídla Eppler E 387 vyhovuje pro středně silný vítr od 5 do 12 m/s při vhodné kombinaci úhlů seřízení a zátěže v těžišti, případně při seřízení „mírně těžký na hlavu“.

- Pro slabý vítr pod 5 m/s použijeme jiné křídlo s profilem s více prohnutou střední čarou. Můžeme využít křidel modelu A-2, případně prodlužovacích konců křidel a přiměřeně větší výškovku. Model však musí být co nejlehčí.

- Pro střední až silnější vítr je stále nejvhodnější velikost A-2 (plošně) při rozpětí 1900 mm a zvětšené výškovce, jež má mít v tomto případě nejméně 5 dm².

- Řízení je nutno udržovat v dokonalém mechanickém stavu: dbát, aby osa nebyla prohnutá, čep nedrhnul, ložisko bylo čisté. Nezapomeňte také vždy uzavírat magnetický okruh, jestliže s modelem neletáte. Na začátku sezóny a před důležitými soutěžemi je zapotřebí dát znovu zmagnetizovat magnet (nejlépe v dílně, kde magnetizují magnety pro motorová vozidla).



Na posledním mistrovství Evropy startoval také docent Trevor Faulkner ze Sheffieldu (Anglie)

- Pro začátek si postavíme osvědčený model podle plánu a na něm se naučíme všechna „magnetická kouzla“, tj. zejména seřizování pro dané povětrnostní podmínky. A hlavně létat za každého počasí!

- Nepřenecháváme nic náhodě - každý nepodařený let vyhodnotíme, abychom poznali příčinu a poučili se o správném seřízení pro příští lety.

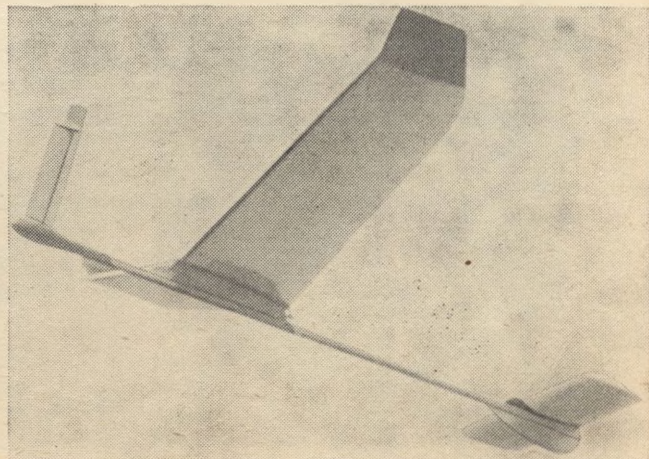
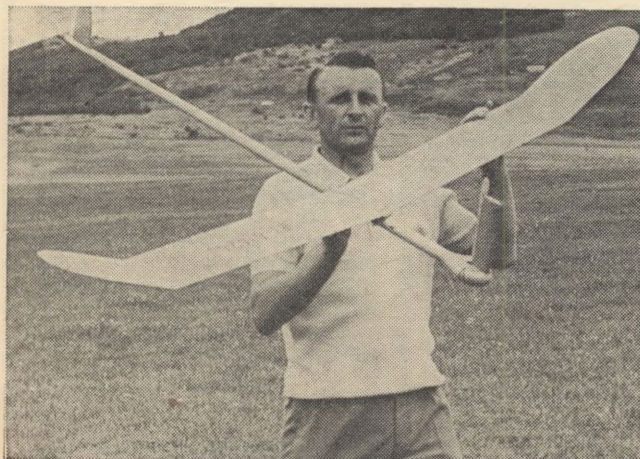
- Létat se dá i na malých svazích s převýšením třeba jen 10 metrů, pokud jsou kolmo na vítr. Čím silnější vítr, tím níže na svahu startujeme.

- Každý let, i tréninkový, považujeme za soutěžní a každým letem si ověřujeme nějakou vlastnost nebo předpoklad.

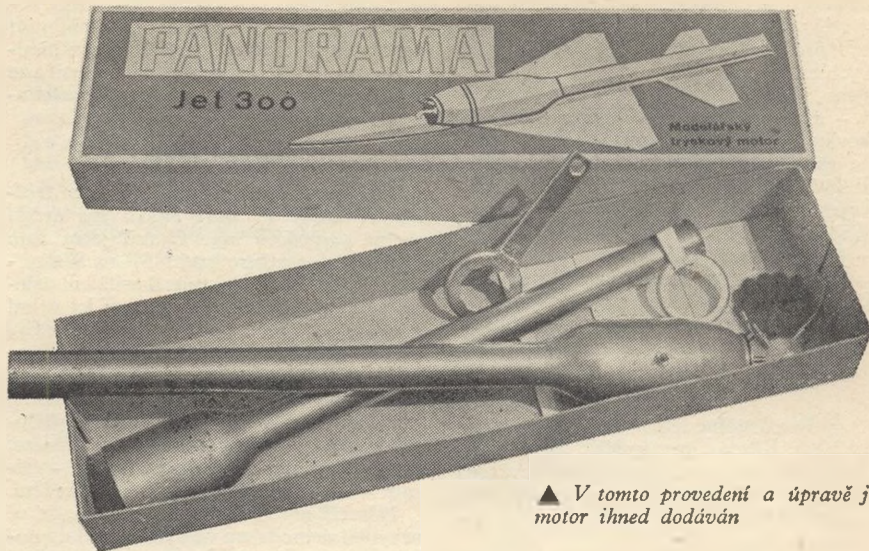
Zatím jsme se zabývali jen létáním v přímém směru. Někdy příště pojednáme o kroužení proti větru a jiných taktikách pro dosažení maxima 300 vteřin v jednom soutěžním letu.

Vítěz I. mistrovství Evropy na Spitzerbergu - H. Schubert z NSR

Magnetem řízený model H. Wienckeho je postaven celý z pěnového polystyrenu



Československý „JET“



▲ V tomto provedení a úpravě je motor ihned dodáván

▽ Ctitele tryskových motorů
▽ jistě potěší zpráva, že výrobně
▽ modelářských potřeb LMK Pa-
▽ norama v Karlových Varech se
▽ podařil kousek hodný následo-
▽ vání: vyrábí a dodává mode-
▽ lářské tryskové motory.

Motor PANORAMA 300 JET je obvyklé koncepce, známé z původních amerických motorů DYNAJET a pozdějších našich LETMO, vyráběných v Brně.

Technická data motoru

Délka	555 mm
průměr spalovací komory	65 mm
průměr výfukové trubice	33 mm
objem spalovací komory	275 cm ³
statický tah	2—2,15 kp
váha	320 g
spotřeba paliva	2,4—2,8 cm ³ /s
spotřeba vzduchu	60 l/s
palivo	benzín 62—75 oktanů

⚡ Spouštění motoru Panorama 300 Jet. Malý chlapec vpravo obsluhuje elektrický induktor, jímž se vyrábí přerušovaný proud pro jiskřivou svíčku



Technický popis

Trubice je dvoudílná (spalovací komora zhotovená kovotlačitelským způsobem je bodově svařena s výfukem stočeným do trubky a bodově svařeným), z ocelového plechu a je galvanicky pokovená. Závitový kroužek je k ní připájen na tvrdo. Hlava motoru je odlita z hliníkové slitiny, opracována a maximálně vylehčena. Pro dodržení aerodynamického tvaru je opatřena snadno snímatelným krytem, zajištěným pojistkou z ocelového drátu. Vymezovač průhybu ventilu je z duralu, šroub vymezovače a držák trysky jsou z oceli, galvanicky pokovené. Kuriózitou je jiskřivá zapalovací svíčka vlastní výroby (konstruovaná jen pro tento účel — nehodí se do pístových motorů).

Motor je řemeslně velmi čistě zpracován. Prodává se za 350,— Kčs v krabici s bohatým příslušenstvím (náhradní trubice, 2 další trysky s otvory jiného průměru, 10 náhradních ventilů, přední obálka pro montáž do makety, montážní klíč a obtisky na model). Návod k ob-

sluze obsahuje vše, co potřebuje i začátečník znát k úspěšnému létání. Tříměsíční záruka se vztahuje na vady výroby a materiálu. Výrobce LMK Panorama, Libušina 36, Karlovy Vary, pošt. příhr. 205 vyřizuje objednávky okamžitě ze skladu poštou na dobírku nebo na fakturu.

Motor Panorama 300 Jet prošel dlouhodobými ověřovacími zkouškami a plně se osvědčil. Uživatelům jistě poskytne plné uspokojení pokud ovšem budou dbát všech pokynů, zejména bezpečnostních. Považujeme za nutné připomenout, čeho by se uživatelé měli vyvarovat, neměli jejich provoz vést k omezování modelářské činnosti. Každý tryskový motor je velmi hlučný; je tedy třeba vyvarovat se jeho spouštění v blízkosti obydlí. Při provozu je i jisté nebezpečí požáru. Tryskový motor se smí proto montovat jenom na upoutané modely. (zl)

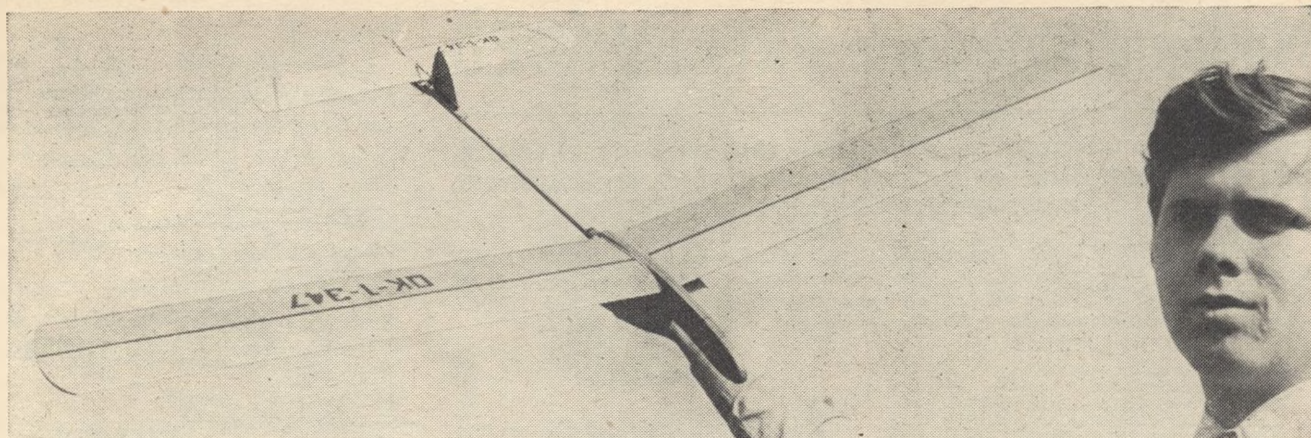
Dne 5. července 1969 jsme se naposled rozloučili s dlouholetým leteckým modelářem panem

Jaromírem Moučkou

Zahynul 1. 7. 1969 tragickou smrtí při dopravní nehodě ve věku 33 let.

Na milého, upřímného a obětavého kamaráda a velmi dobrého sportovce budeme vždy vzpomínat jako na nejlepšího přítele a vzorného člena klubu. Jeho památku uctíme každoročně na memoriálu Jaromíra Moučky, pořádaném poslední nedělí v měsíci červnu v kategorii A2. Čest jeho památce!

Členové LMK Brno III



„Prkenná“ A-1 BUBU

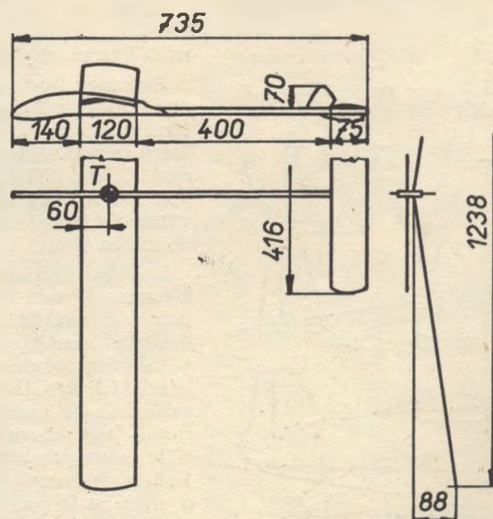
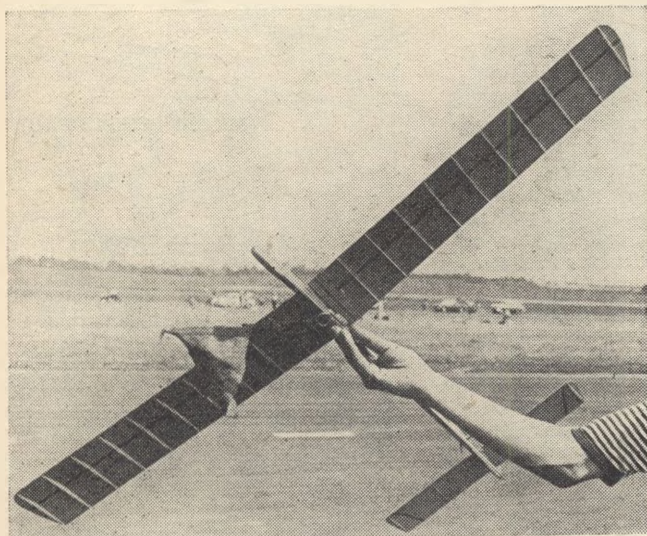
Název zní trochu podivně, ale odpovídá skutečnosti. A-jedničku postavili modeláři z LMK Praha 6 podle návrhu svého náčelníka Antonína Kotátka. (Konstruktérské žezlo se tedy v tomto nejsilnějším pražském klubu dědí po meči.) Je to jistě záslužný čin; ještě záslužnější však bude, jestliže se klubu podaří splnit to, čím „vyhrožuje“: že totiž bude dodávat stavebnice. Tím by se stavba modelu velmi usnadnila; křídlo je stavěno způsobem Jedelského a zhotovení profilového prkénka není právě snadné.

Klub Praha 6 už má na jejich výrobu nástroj. Předpokládá, že stavebnice A-1 Bubu by mohla stát asi 40,— Kčs.

Model se dá postavit v kroužku asi během čtyř pracovních schůzek a svými letovými výkony téměř nezůstává pozadu za špičkovými modely kategorie A-1.

Předkládáme zatím jen malý náčrtek modelu a fotografie, aby případní zájemci měli ponětí, o co jde. Přejeme si spolu s vámi, aby se chvaly-hodné záměry pražského klubu zdařily a zejména mladí modeláři si mohli koupit stavebnici jednoduchého a dobře létajícího větroně. (r)

Tvar a uspořádání profilu křídla 1:1 ▷



TOUŽÍTE PO VÍCEKANÁLU?

Již delší dobu si nemohou letečtí a lodní modeláři zakoupit vícekanálovou ovládací soupravu tuzemské výroby k řízení svých modelů.

Vzhledem k tomuto nedostatku rozhodl se Radioklub Smaragd udělat touto cestou mezi modeláři průzkum zájmu v případě, že by na trh přišla dvou- až dvanáctikanálová souprava s názvem TRIMIX s možností ovládat současně až 3 kanály.

Vysílače i přijímače by byly dodávány v základním provedení jako dvoukanálové. Podle požadavků zájemce je možno jak vysílače tak přijímače rozšířit i dodatečně na čtyř-, šesti-, osmi-, deseti-, nebo dvanáctikanál a to ve všech 17 variantách. Pohodlné dodatečné rozšiřování umožňuje modulová konstrukce celého zařízení i možnost výměny ovládacích prvků podle individuálních požadavků zájemce.

Ke koncovým stupňům bude možno připojit relé, magnet nebo servo. Navíc bude zájemcům do-

dáváno servo s automatickou elektronickou neutralizací. Totéž servo bez neutralizace bude možno použít pro řízení otáček motoru, klapky anebo s přídatným mechanickým zařízením jako trim k vyvažování kormidel.

HLAVNÍ ÚDAJE

Vyzářený výkon	100 mW
Kmitočet řízený krystalem	27,12 nebo 40,68 MHz
Napájecí napětí vysílače	12 V
Rozměry vysílače	185 × 100 × 40 mm
Modulační kmitočty pro 12 kanálů	2,8 až 10 kHz
Variety vysílače	2/1; 2/2; 4/1; 4/2; 4/3; 6/1; 6/2; 6/3; 8/1; 8/2; 8/3; 10/1; 10/2; 10/3; 12/1; 12/2; 12/3

(prvé číslo značí počet kanálů, druhé počet současně ovládaných kanálů)

Ovládání vysílače: 1 nebo 2 řídicí páky + 1 nebo 2 tlačítka nebo max. 12 tlačítek (provedení podle přání objednatel)

Rozměry přijímače s maximálním ovládáním, tj. 12 kanály 50 × 50 × 120 mm

Rozměry vlastního přijímače	50 × 50 × 23 mm
Rozměry serva s elektronickou neutralizací	55 × 35 × 45 mm výška
Napájení přijímače	9 V (2 ploché baterie)
Prostorové rozměry – vysílače	0,722 dm³
přijímač, frekvenční filtry, 6 serv a napájecí zdroje	1,033 dm³

Podle předběžné přibližné kalkulace budou se ceny pohybovat u vysílače v rozmezí od 1500,— Kčs pro dvoukanál do 2500,— Kčs u dvanáctikanálu a u přijímače od 900,— Kčs u dvoukanálu do 2000,— u dvanáctikanálu. Cena serva s elektronickou neutralizací se bude pohybovat kolem 250,— Kčs. Tyto hrubé odhady cen budou upřesněny po zjištění zájmu a včas oznámeny v tomto časopise.

Prosím proto všechny zájemce, aby nám na adresu **RADIOKLUB SMARAGD, Pošt. schr. 116, Praha 10** oznámili, v jakém provedení by měli zájem o tuto novou soupravu. Uveďte laskavě počet kanálů, současnost ovládání a nároky na ovládací prvky ev. způsob dodatečného rozšíření.

Na tutéž adresu můžete zasílat i zcela nezávazné předobjednávky, které zájemcům v případě realizace zajistí pořadí v dodávce; s tou se počítá při dostatečném zájmu již v roce 1970. (Alek)

Nadějná kategorie PRO MLÁDEŽ

PROGRAM PRO U-MODELY SE „STÍNOVÝM“ TRUPEM • VÍTĚZÍ SCHOPNÝ PILOT A MECHANIK • VHODNÉ MODELY UŽ MÁME • DOROST PRO „UPOUTANÉ“ KATEGORIE?

Americké modelářství vyniká různorodostí. Obrazí se to i v množství kategorií, které se každoročně létají na mistrovství USA. Nám se to množství zdá být nadměrné, jím to je asi ještě málo. Můžeme tak soudit z toho, že opět vymysleli novou kategorii – SCALE RACING – závod maket (v tomto případě přesně řečeno polomaket).

O co vlastně jde?

Našemu čtenáři bude nejbližší asi tato představa: polomakety s plochým trupem, jak je známe např. ze stavebních plánek základní řady Modelář: P-51 Mustang; Spitfire; Zero; AVIA B 135. Takové modely poháněné motory o objemu 2,5 cm³ létají něco jako týmový závod.

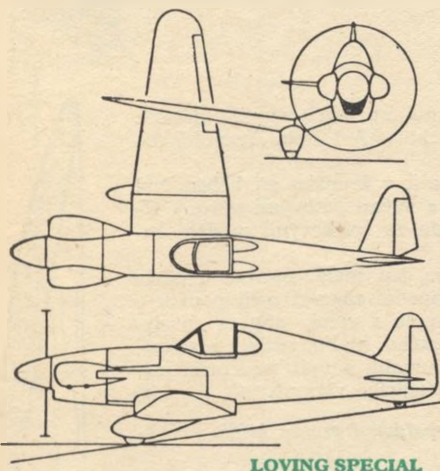
Kategorie vznikla ve snaze dát mladým modelářům příležitost vyžít se ve zdravé soutěživosti, aniž k tomu potřebují technicky a finančně náročné vybavení (proto byla volena i „světová“ kubatura motoru 2,5 cm³). V USA mají totiž podobné problémy mladými modeláři jako my, byť z jiných příčin.

Pravidla

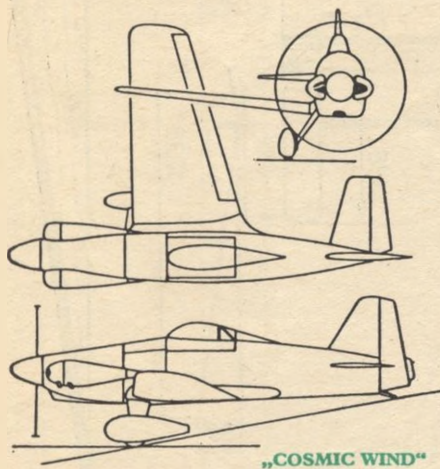
Modely pro SCALE RACING mají být vzhledné a vybarvené po způsobu skutečných letadel, aby i diváci si přišli na své.

Za vzory jsou určena skutečná letadla pro Goodyear Trophy, což je velmi populární závod malých letadel kolem pylonů, který se v USA létá už od předválečných časů. O jeho oblibě svědčí i to, že také závod RC modelů kolem pylonů, který se v Americe létá již několik roků, razí si cestu do celého světa.

Stavební pravidla pro skutečná letadla k tomuto závodu jsou dosti přísná a meze poměrně úzké; to se dobře hodí i pro modelářské použití, neboť modely mají velmi příbuzné charakteristiky. Pro modely SCALE RACING je stanoveno měřítko vzhledem ke vzoru, a to 1½ palce na 1 stopu (typické vyjadřování měřitek ve sféře palcových měr). Jinak je to přesně 1:8, neboť stopa má 12 palců. Předpis o měřítku se pochopitelně netýká šířky trupu, neboť ten je plochý. Zachovává však

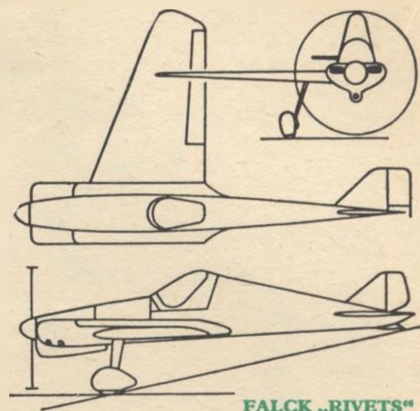
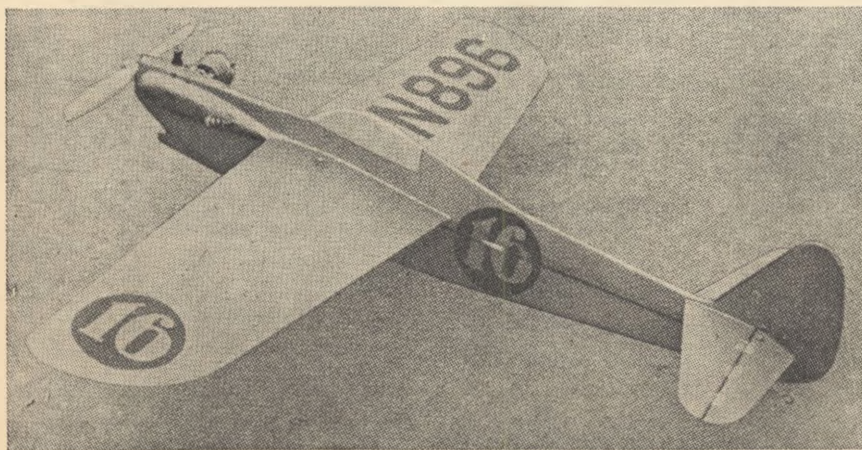


„LOVING SPECIAL“

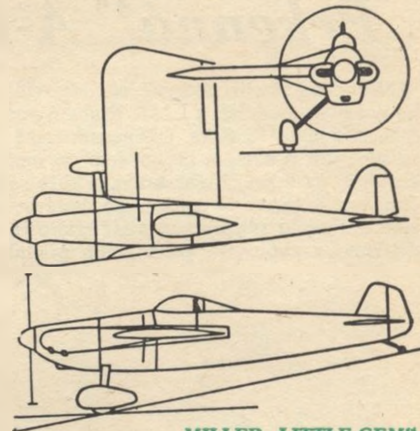


„COSMIC WIND“

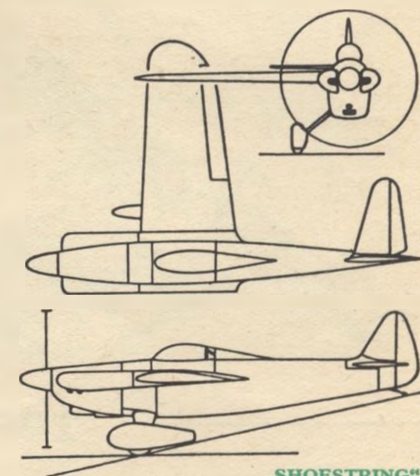
Model nové kategorie „Scale Racing“, postavený podle oblíbeného a vzhledného letadla Shoe-string



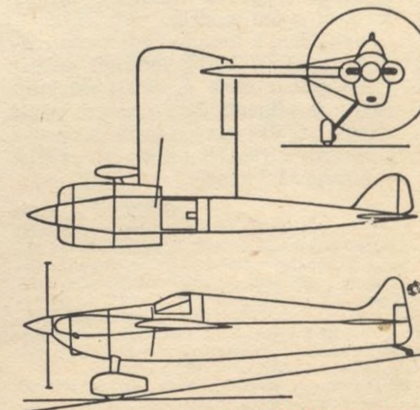
FALCK „RIVETS“



MILLER „LITTLE GEM“



„SHOESTRING“



WITTMAN „BONZO“

přesný bokorysný tvar. Dovolena odchylka od předepsaného měřítka je $\pm 5\%$; vodorovná ocasní plocha může mít až 25% plochy křídla, ovšem při zachování tvarové věrnosti. Podvozek musí vycházet z téhož místa jako na skutečném letadle, může však být delší, vyšší a vyhnutý vpřed.

V závodě letí současně 4 týmy (pilot-mechanik). Rozlétávání je na 80 okruhů, během nichž model musí nejméně jednou přistát pro naplnění nádrže (její objem však pravidla nestanoví). Čtyři týmy s nejlepšími časy postupují do finále, jež se letí na 160 okruhů. Při něm musí model uskutečnit 3 mezipřistání. – Pro představu přinášíme jednoduché nákresy několika známějších letadel pro Goodyear Trophy.

Je to pro nás, či ne?

Máme zato, že naši mladí modeláři by něco podobného také uvítali. Je jen potřeba, aby někdo projevil iniciativu, promyslel věc v našich podmínkách a vypsál soutěž.

Je sice pravda, že pokusů zainteresovat mladé k soutěžení bylo u nás už několik, ale měly nejméně jednu společnou vadu: chyběly vhodné modely a než se našly, už se na to zase zapomělo. Tentokrát je to jiné: pokud se nechceme držet přesně amerických pravidel, jsou tu už vhodné plány a tisíce modelů postavených. Jejich mladí majitelé by bezpochyby vděčně přijali, kdyby jim modelářské kluby daly letový program. – Dočkají se?

CO a KDE koupit?

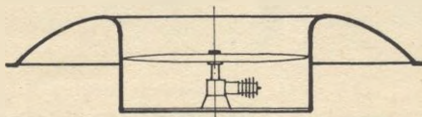
V Modeláři 5/69 jsme upozornili na novinku n. p. Barvy a laky, závod Uher-ské Hradiště: **soupravu barevných nitrolaků UNICOL v malých lahvičkách**, tedy v balení zvláště vhodném pro modelářské použití.

Zpráva zřejmě „zabrala“, neboť mimo-pražští zájemci žádají výrobce, aby jim zaslal UNICOL na dobírku. Je to zbytečné (výrobce na to není ani zařízen), neboť nový kvalitní a žádaný výrobek byl již dodán do celé republiky a má být k dostání v obchodní síti n. p. Drobné zboží, na Slovensku Drobný tovar.

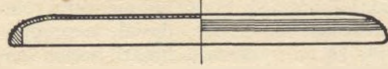
Redakce

Procestujete-li alespoň dva, tři technicky vyspělé cizí státy a máte-li trochu technického citu zaměřeného na speciality u nás nevidané – zatímco ostatní obdivují svetry nebo auta – naleznete brzy i mezi hračkami kousky, s nimiž si vydrží hrát i dospělý. Tak například v ITÁLII se prodává bumerang, samozřejmě z plastické hmoty. Nalezneme zde však i tzv. rotující kolo importované ze západního Německa (viz snímek na 4. straně MO 1/69 – pozn. red.), ježž není problémem zhotovit modelářsky.

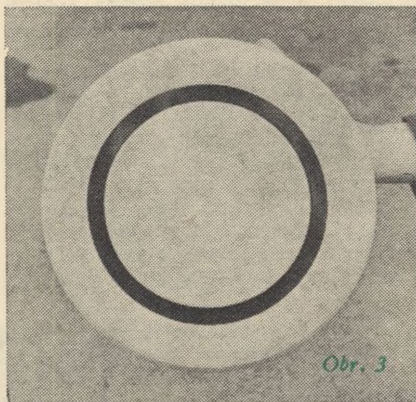
Můžeme tu dále vidět různé druhy raket a rotujících kol či vrtulníků nebo rotujícího kola kombinovaného s parašutistou. Rakety se vystřelují prskem nebo mají malý raketový motor a podle toho dosahují výšky 30 až 100 metrů. Snázeji se na padáku nebo odha-



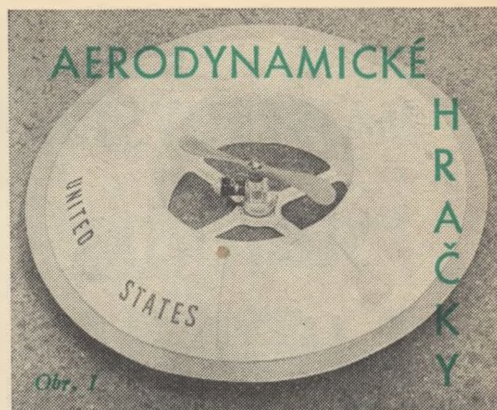
Obr. 2



zuji kontejner (viz MO 11/68 – pozn. red.). Rotující kola se roztáčí ručně a mohli jsme je vidět i u nás – bohužel nikoli v současné době. (Zato jsme před časem dovezli z Itálie plastické „motorky“ na koloběžku, které za 35,— Kčs vyrábějí příslušný rámus, takže malý jezdec má dojem, že v jeho koloběžce se probouzí alespoň 10 koní a podřimující penzisté v parku se nelibě probouzejí.) Rotující kolo bývá vylepšeno někdy spojením s kostrou



Obr. 3



Obr. 1

helikoptéry nebo parašutisty a pro modeláře budiž připomenuto, že výkon se zvyšuje malou zátěží na koncích rotorových listů.

Za patřičný obnos lze také koupit dokonale provedený model letadla z plastické hmoty s detonačním motorem, na němž už modelář nemá žádnou tvůrčí práci, takže modelářské srdce může jásat jen nad perfektností provedení.

Ale prodává se – teď mám na mysli AMERIKU – něco, co tu ještě nebylo: létající talíř. Létají skutečně a hned dva druhy.

Firma Olson z Kalifornie nabízí za 11 US dolarů motorový létající talíř o průměru asi 400 mm (obr. 1, 2). Jde o jednoduchý jednodílný výlisek z pružné plastické hmoty tloušťky asi 1 mm. Uprostřed je ve vřetové dutině o průměru asi 170 mm namontován detonační motor Cox 0,8 cm³ se žhavicí svíčkou. Pohání plastickou vrtulí o ϕ asi 160 mm. Osa tahu je svisle vzhůru. Malá palivová nádrž (patří k motoru) na zadním víku motorové skříně postačí prý objemem k tomu, aby se talíř vznášel do výšky až 100 metrů.

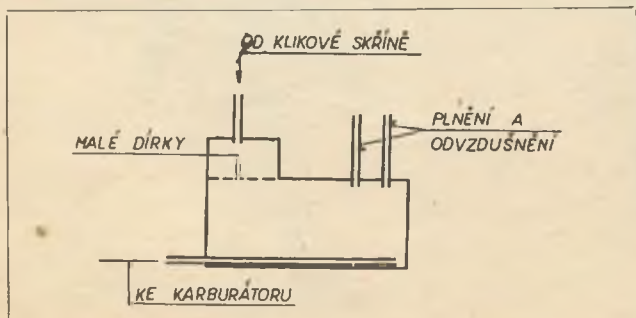
Druhý typ talíře o ϕ 235 mm je také z pružné plastiku, ale tlustšího (obr. 3). Létá pouze hrozením z ruky. Při vhodném protivětru a cviku se dokonce vrací jako bumerang. Poblíž obvodu má vroubkování. Lze se domnívat, že jeho význam je spíše aerodynamický než ozdobný (asi jako turbulátor či pro vyvolání slabého Coandova efektu). Vtipný výrobek je chráněn U.S. patentem číslo 3.359.678.

Hračky? Jistě, ale kdoví, co se z nich vyvine za několik let. Ostatně vznášedla již existují dlouho, ale zatím se drží při zemi.

Ing. V. PATROVSKÝ

Přetlaková nádrž pro motor MVVS TRS

Můj australský přítel pan Paul Straney, kterému jsem svého času zaslal jeden upravený motor MVVS 2,5 TRS, mi píše o tomto motoru velmi pochvalně, nazývá jej příhodně „domečkem plným výkonu“ (powerhouse) a dodává:



„Pro ty, kteří chtějí použít motor MVVS TRS na volných modelech, mám malou poznámku. Motor běží s přetlakovou nádrží nádherně, ale než nádrž zhotovíte, poraďte se s odborníky létajícími kategorií U-modelů.

Svou nádrž jsem zhotovil s dvěma normálními trubkami (plnění a odvzdušnění) a s vývodem k motoru, pak jsem na horní část nádrže přidal malinkou nádrž. Obě nádrže jsou spojeny malými dírkami, kterými se přivádí tlak z klikové skříně motoru přes přídavnou nádrž do nádrže hlavní. Tímto uspořádáním se zabránilo nasátí paliva do klikové skříně a přepavení motoru. Motor má k tomu sklon a je-li přepaven, poznáte to na prstech. Z poslušného a poddajného motoru se změni v účinný sekáček na prsty. Vyloučíte-li však možnost přepavení, máte výborný motor.

Popsané uspořádání nádrže slouží jako jednoduchá a spolehlivá náhrada za zpětný ventil, který je jinak třeba vložit do potrubí z klikové skříně do nádrže.“

Své sdělení doprovodil pan Straney nákresem, který reprodukujeme.

Bohumír KRAJČA, Studénka

MAJSTROVSTVÁ SLOVENSKA U-MODELOV

Text i snímky

Ing. A. JIROUŠEK

KOŠICE hostili v dňoch 28.—29. 6. 1969 výkvet slovenských upútaných modelárov. Žiaľ, zišlo sa ich tu len 26, čo je oproti minulým rokom určitý pokles.

Modelárska dráha na severnom okraji mesta poskytla priestor pre zvädzanie tých bojov vo všetkých kategóriách, okrem rýchlostných modelov; tieto ešte na Slovensku nenašli záujemcu. Asfaltový povrch je však prísľubom, že snád v najbližšej budúcnosti sa košíckí modelári pričinia o zrod tejto kategórie. Bolo by na čase.

V akrobatických modeloch Jozef Gábris potvrdil svoju stabilnú formu na svetovej úrovni. Milým prekvapením však boli výkony ďalších súťažiacich, ktorí oproti minulým rokom vykázali podstatné zlepšenie (Ing. Škrabálek, Bohuš Feigl, František Šim).

Makety mali „ťahák“ v modele Aero 45 R. Ferlicu, ktorý sa musel poriadne preháňať, aby prekonal odstredivú silu pri plnej rýchlosti. Dva motory a väčšia váha ukázali, čo dokážu. Smolu mal však Anton Omelka, ktorý rozbil krátko po štarte veľmi pekne vypracovanú maketu Zlín 526, takže nemal možnosť zasiahnuť do bojov. V tejto kategórii sa konečne objavili nové tváre – Štefan Kuzmický a Jozef Kadlec, obidvaja z Nového Mesta

Aj „vrchný šéf“ od makiet Zd. Kaláb so záujmom očakáva štart R. Ferlicu...



Bohumír Feigl z Košíc zaznamenal oproti minulému roku najmarkantnejšie zlepšenie

nad Váhom. Ak budú pokračovať v činnosti tak usilovne ako dosiaľ, je predpoklad, že sa vypracujú medzi našich popredných „maketárov“.

Súťaž combatov prebiehala v znamení západ – východ. Vylisovanie však nie vždy bolo ochotné prispôbiť sa tomuto zámeru. Nakoniec vo finále košícký Vlado Cilli vzdal bez boja bratislavskému Kočvarovi, keď krátko po štarte sa mu utrhol jedno lanko, model poškodil a náhradný nemal. Diváci, ktorých najviac priťahuje práve táto kategória, prišli takto o možnosť zhliaďnúť najnapínavejší súboj. Tretie miesto si vybojoval neúnavný a všestranný košícký Ľudvík Mucha, ktorý okrem makiet štartoval vo všetkých ostatných kategóriách.

Dobrá povrch dráhy dal podnet k tomu, že v Košiciach začínajú konečne poletovať **tímy**. Takto sa súťaž kategórie UTR stala záležitosťou domácich pretekárov. I keď sa venujú tejto kategórii len rok, svojimi výkonmi naznačili, že sa tu začne „blýskať na lepšie časy“. Súčasné výkony poznačila nervozita, takže boli podstatne slabšie ako výkony podávané bežne v tréningu. Tu sa dokázalo,

čo znamená rutina a „vylietanosť“. Po veľkých „křčoch“ nakoniec vyšiel z boja víťazne tím Feigl-Henrich.

VÝSLEDKY

UA: 1. J. Gábris, z. m. šp., Bratislava 2346; 2. Ing. J. Škrabálek, Bratislava 2036; 3. B. Feigl, Košice 1757 bodov.

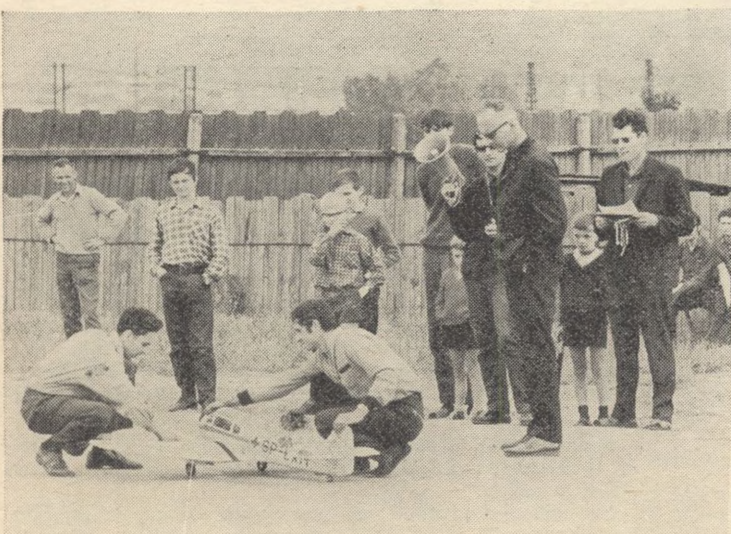
UM: 1. R. Ferlica, Trenčín 1886; 2. Š. Kuzmický, Nové Mesto n. V. 1233; 3. J. Kadlec, Nové Mesto n. V. 1069 bodov.

UTR: 1. Feigl-Henrich 14 min.; 2. Mucha; Levkuš 14 min. 30 sek.; 3. Renner-Valanský 0 (všetci Košice).

UC: 1. J. Kočvara, Bratislava; 2. V. Cilli, Košice; 3. L. Mucha, Košice.

Na margo súťaže možno povedať asi toľko: Po zrušení funkcie platených modelárskych inštruktorov v krajoch padla veľká záťaž na aktív dobrovoľných pracovníkov, ktorí nie vždy majú možnosť udržať rozvoj modelárstva na žiadanej úrovni. Zdá sa, že táto „úspora“ nepriniesla želaný výsledok. Ved vedenie klubov po organizačnej, hospodárskej, športovej i výchovnej stránke vyžaduje veľa času i energie, takže niet sa čo čudovať, že sem tam niektorý funkcionár po čase prehlási „ja už toho mám dosť, viacej nevládzem“. Výsledok: náhrady niet a čin-

... a takto sa preháňal Rastó pri letaní s Aero 45





Veľmi vzhľadnú akrobatickú polomaketu postavil O. Henkrich z LMK Košice. Predlohou mu bol výkres švédskeho lietadla SAAB-DRAKEN

PRAKTIKUS

(SPRAV SI SÁM)

Najúspešnejšia kniha v zahraničí pre domácich majstrov. Ide o kolektívne dielo, ktoré z nemeckého originálu preložil a čo najpraktickejšiemu použitiu u nás prispôbil Karol Ryšavý ● Obsahuje návody na takmer všetky remeselné práce. Jednotlivé technologické postupy sú ilustrované názornými farebnými obrázkami ● Kniha má vyše 300 strán a 574 obrázkov. Cena viaz. asi 30,- Kčs ● Objednávky čitateľov časopisu Modelár prednostne vybaví Nakladateľstvo ALFA, Bratislava, Hurbanovo nám. 6

nost upadá. Myslím, že by bolo veľmi aktuálne urýchlene porozmýšľať o zlepšení organizačnej práce, ak nám záleží na ďalšom rozkvetení modelárstva. Na konkrétnych príkladoch by bolo možné uviesť rad klubov, kde to kedysi prekvitalo, no teraz to nejde, práve z uvedených dôvodov.

MIKY víťezný Wakefield z mistrovství Čech 1968

Konstruoval a píše mistr sportu ing. VI. POPELÁŘ

Ve sportovní sezóně roku 1967 jsem létal pouze s modelem W 1967 F, který byl v orientačním plánu uveden v Modeláři 1/69. Během sezóny 1968 jsem použil téměř na polovinu soustěžných startů – jak na mistrovských soutěžích, tak i na mezinárodní ve Wiener Neustadt – variantu W 1967 F „MIKY“, lišící se tvarem křídla, výškovky, použitým profilem a vrtulí o nepatrně větším průměru. Výkony modelu v obou variantách jsou zhruba stejné, W 1967 F je zalétán do klidu na velké otevřené kruhy o průměru 200 až 250 m, MIKY je „točivější“ do turbulentního počasí, létá kruhy o průměru 25 m.

K STAVBĚ

Trup je sestaven ze 4 stejných bočnic ze středně tvrdé balsy tl. 2 mm. Bočnice je vhodné vyřiznout podle překližkové šablony (na plánu je nakreslena úhlopříčně) a opracovat broušením všechny společně. Přesný tvar bočnic je bezpodmínečně nutný pro úspěšné sestavení trupu.

POSTUP: Na každou bočnici ze stejné strany se nalepí balsaová lišta trojúhelníkového průřezu (viz řez A-A). Vždy ze dvou bočnic se sestaví dva stejné úhelníky. Vnitřek úhelníků se potáhne po celé délce polským vláknitým papírem a přední část až k zadnímu závěsu svazku se nalakuje třikrát lepicím lakem. Vlastní sestavení trupu z bočnic slepených do úhelníků se započne 35 mm za zadním závěsem svazku, kde je umístěna přepážka, od které se postupuje oběma směry. Nejprve se slepí přední část ukončená motorovou přepážkou z gabonové překližky tl. 5 mm, přes kterou je přetažena přepážka z překližky tl. 2 mm. Přední „motorová“ část trupu v délce gumového svazku se potáhne zevně vypnutou dámskou silonovou punčochou. Potahuje se tak, že u hladké (nikoli křížové) punčochy se ustříhne chodidlo, punčocha se navlékne na trup, zašpendlí se pevně do

jedné z hran trupu a napne se zašpendlím kováním přes tři strany trupu tak, aby se dvě strany mohly prolakovat lepicím lakem, aniž se pučocha hrnula. Po zasknutí se punčocha ořízne na hraně trupu (tam, kde byla poprvé zašpendlena), napne se přes zbývající dvě strany trupu a prolakuje se.

V místech průchodu duralové trubky, tvořící zadní závěs gumového svazku, jsou stěny zpevněny překližkovými náklížky (viz řez B-B). Tyto náklížky se přilepí epoxidovým lepidlem až po sestavení trupu, a to zevnitř (otvorem pro kontrolu gumového svazku). Pylon křídla se zhotoví až po potažení a nalakování celého modelu – po zjištění polohy těžiště modelu včetně hlavičky s vrtulí, gumového svazku, časovače a výškovky.]

Svislá ocasní plocha je rovněž běžného řešení; žebra se zhotoví pro každou polovinu zvlášť podle překližkových šablon „rašplovou interpolací“ – obdobně jako na „uší“ křídla.

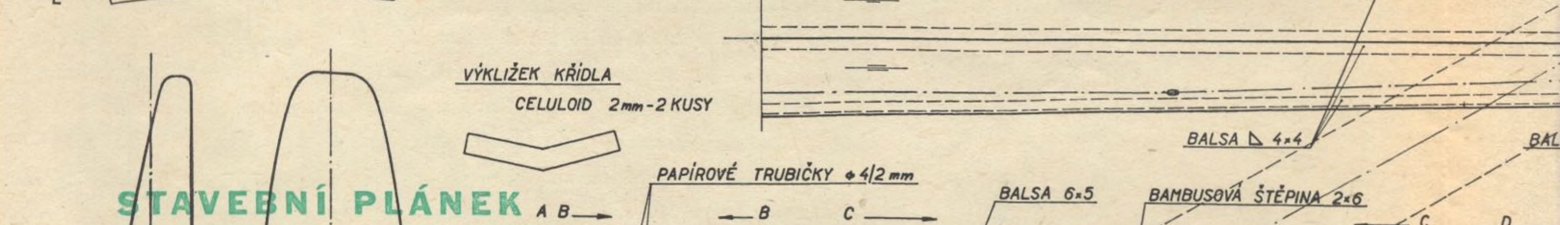
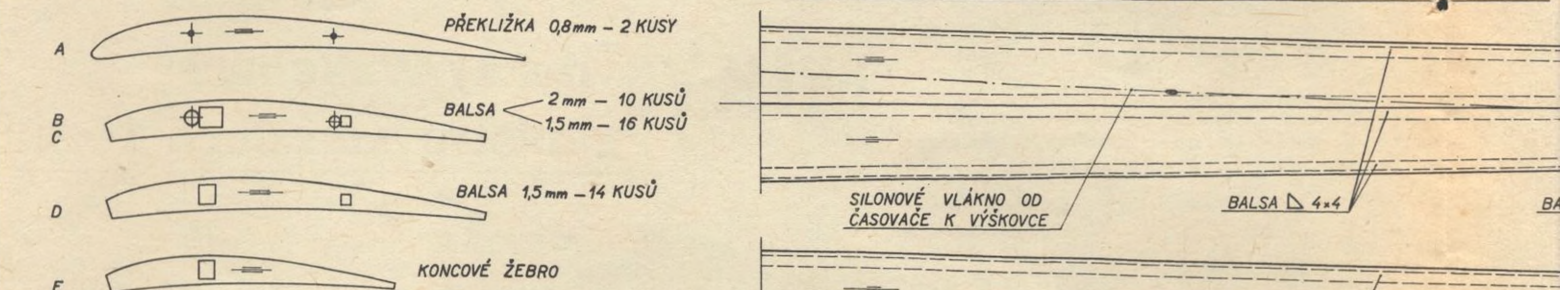
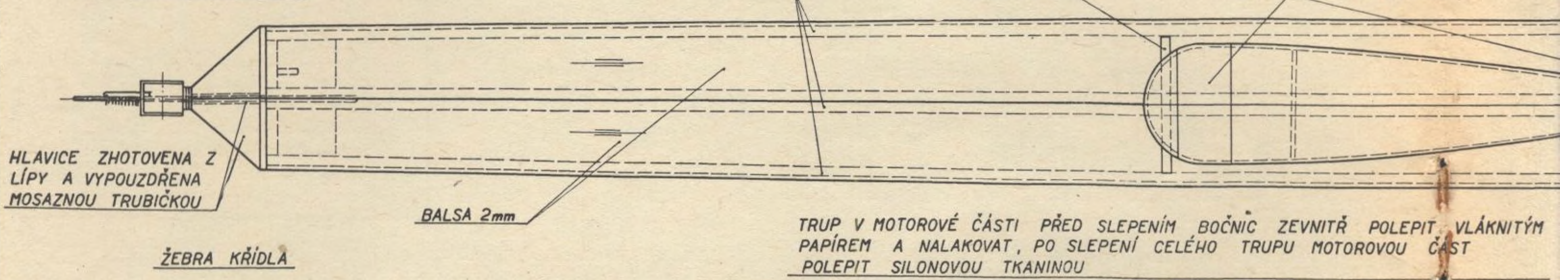
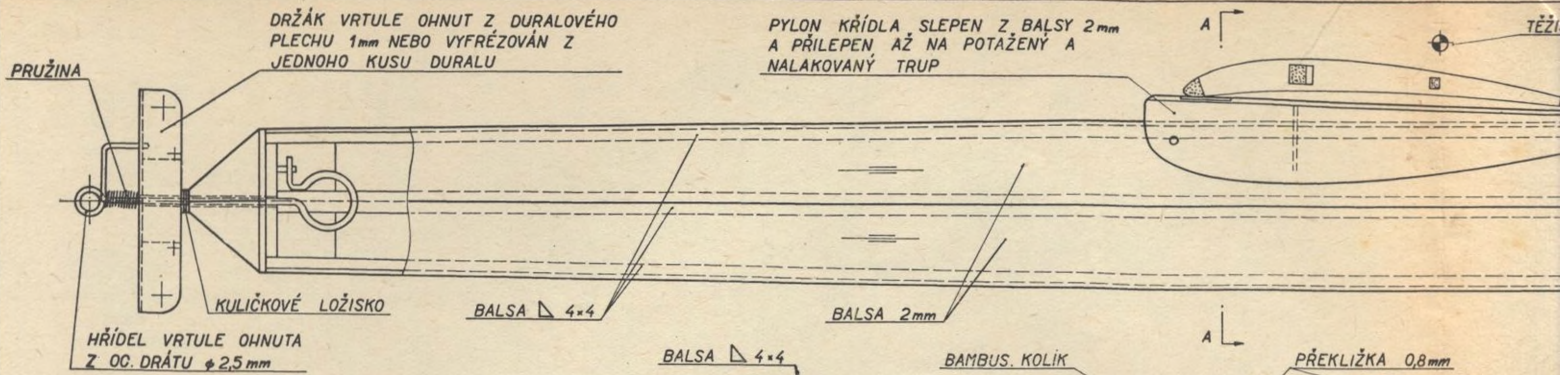
Lepení a povrchová úprava. Všechny části modelu jsou spojeny lepicím lakem C 1107 s výjimkou těchto: první přepážka, uchycení závěsu gumového svazku, bambusové kolíky pro determalizátor výškovky a uchycení křídla; tyto díly jsou lepeny epoxidovým lepidlem. Kostra



Kto sa vlastne chystá odštartovať...? (B. Feigl s combatom Vlada Cillího)

Ondrej Henkrich nechce dupnúť na model, ako by sa zdalo, on len v rámci „zrýchlenia prevádzky“ takto štartuje svoj model kategórie TR





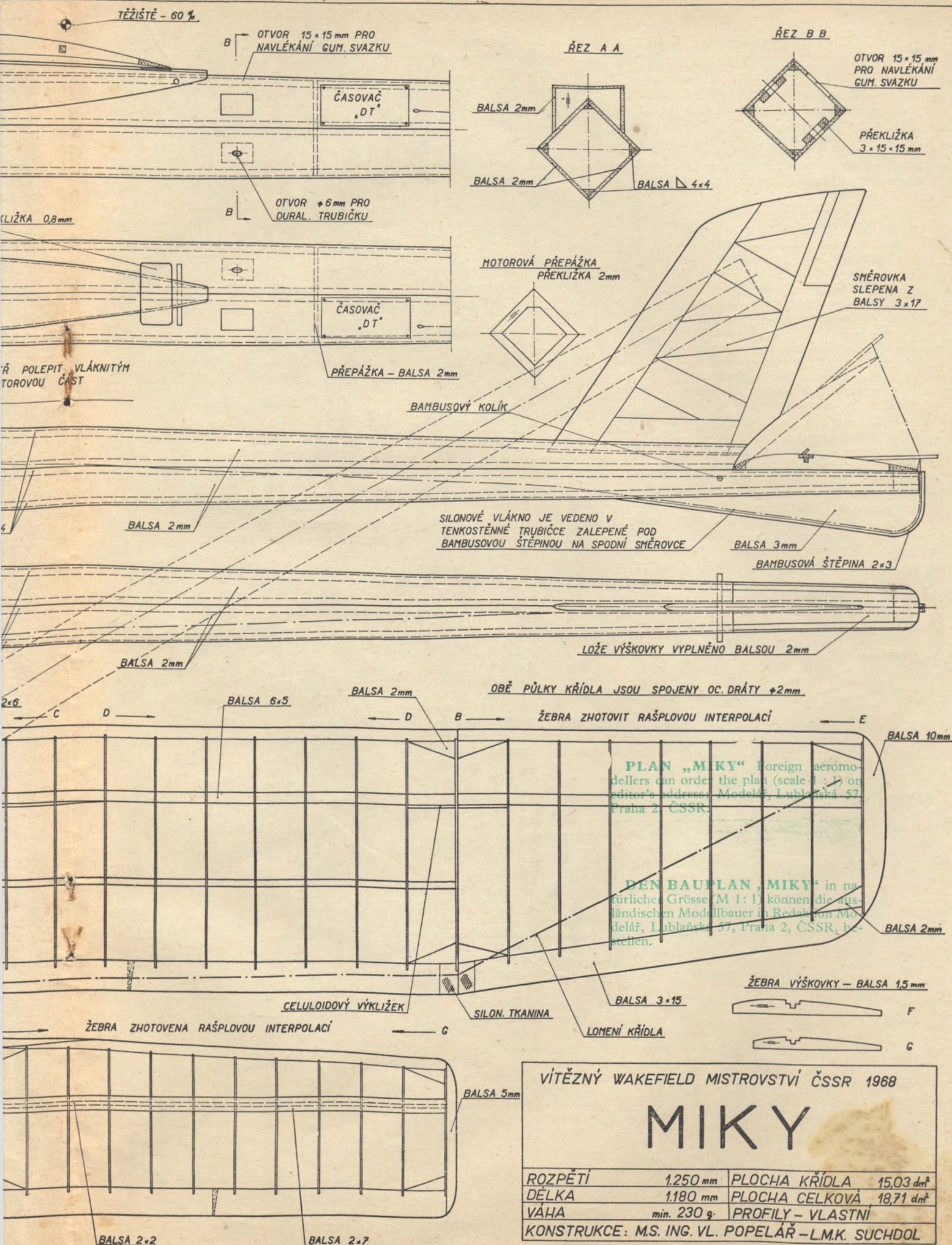
STAVEBNÍ PLÁNEK

ve skutečné velikosti (jeden formát A1)
se stavebním popisem na druhé straně
vyjde jako pláněk č. 25(s) „speciální
řady MODELÁŘ“. Cena výtisku je
5,50 Kčs.

Výkres modelu MIKY si můžete ihned
objednat tak, že POUKÁŽETE předem
poštovní poukázkou typu C peníze na
adresu: Vydavatelství MAGNET, admini-
strace, Vladislavova 26, Praha 1. Dožadů
na poukázku napište ještě jednou HŮL-
KOVÝM písmem svoji úplnou adresu a
uvedte, za co platíte. Zvláštní písemná ob-
jednávka není zapotřebí.

Pláněk MIKY přijde do prodeje asi v I.
čtvrtletí 1970, vyjití oznámíme v časopise.
Prosíme vás proto, abyste zaslání zbytečně
neurogovali. Objednávky na pláněk MIKY
přijímá administrace do měsíce po vyjití
tohoto sešitu.

BALSOVÁ VRTULE — 580 mm, S 700 mm



VÍTĚZNÝ WAKEFIELD MISTROVSTVÍ ČSSR 1968

MIKY

ROZPĚTÍ	1.250 mm	PLOCHA KŘÍDLA	15,03 dm ²
DĚLKA	1.180 mm	PLOCHA CELKOVÁ	18,71 dm ²
VÁHA	min. 230 g	PROFILY - VLASTNÍ	
KONSTRUKCE: M.S. ING. VL. POPELÁŘ - L.M.K. SUCHDOL			

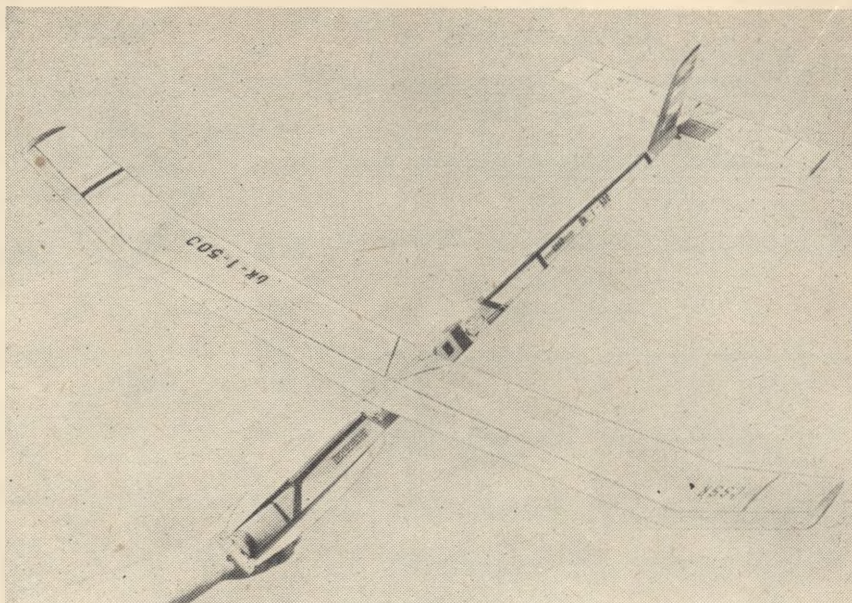
modelu je lakovaná dvakrát řídkým lepicím lakem, broušena a potažena tenkým Modelspanem. Na křídlo a ocasní plochy je potah lepen Glutofixem (možno použít i Lovosu), na trup prolakováním papíru řídkým lepicím lakem. Celý model je lakován třikrát řídkým a dvakrát hustším napínacím lakem C 1106.

Vrtule o $\varnothing$ 580/700 mm je zhotovena z tvrdší balsy, kořeny listů jsou zpevněny v délce 50 mm překližkou tl. 1,2 mm, lepenou epoxidem. Listy jsou potaženy polským vláknitým papírem a lakovány, poslední nátěr je vrchním lesklým lakem.

Originál modelu MIKY je opatřen soustruženou hlavicí, frézovaným raménkem a kardanovým závěsem (viz snímek). Avšak vzhledem k tomu, že většina modelářů, kteří budou mít chuť si model postavit, nemá možnost si zhotovit tuto velmi pracnou část, je v plánu zakreslena klasická hlavice, zhotovená z lípy či tvrdé balsy.

Při použití soustružené hlavice je provedena úprava přední části trupu, kde v délce 150 mm je použito trojúhelníkové lišty z balsy tl. 10 mm (místo 4 mm) vlepěné epoxidem až do sestaveného trupu. Přední přepážka je kruhová, přizpůsobená průměru soustružené hlavice a hrany trupu jsou zbrušeny tak, aby přechod k motorové přepážce byl plynulý.

Seřizení: úhel seřizení je $+2,5^\circ$, úhel nastavení křídla $+1,5^\circ$, vodorovné ocasní plochy -1° ; osa tahu vrtule je vychýlena



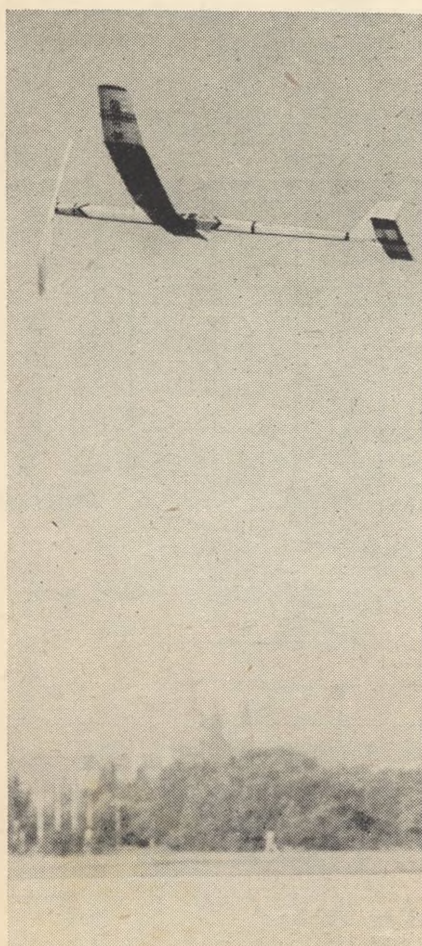
o 3° dolů a o 2° vpravo. Motorově létá model pravou spirálu, v kluzu levou.

Váhový rozbor: trup s časovačem Graupner 80 g, hlavice včetně vrtule 50 g, křídlo 55 g, vodorovná ocasní plocha 9 g, gumový svazek 40 g (16 nití Pirelli 6×1 mm) – celkem 234 g.

ZALÉTÁVÁNÍ

a vlastní soutěžní létání bylo povolanými lidmi v Modeláři několikrát popsáno. Připojím jen několik slov: nedělám žádné

záměrné zborcení křídla, ale snažím se, aby obě poloviny byly stejné (včetně natrpného negativního zkroucení „uší“). Zatáčku vpravo-vlevo řídím v motorovém letu sklonem hlavy a v klouzání směrovkou (popřípadě výškovkou – podložením z levé strany při pohledu zezadu tak, aby byla maximálně rovnoběžná s lomením levé poloviny křídla). Létat vpravo-vlevo je podle mého názoru jednodušší než vpravo-vpravo (kde použitím „ostřejšího“ svazku či přitocněním otoček se povede i velmi zkušeným modelářům „vytvoření



Zajímavá stavebnice

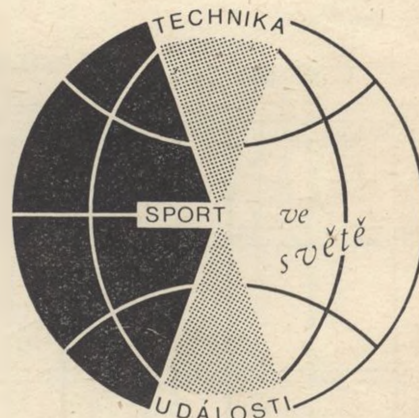
(eb) Italská firma Aviomodelli dala do prodeje stavebnici na RC maketu populárního letadla Cessna 182. Stavebnice obsahuje trup, křídla a koncové oblouky křídla ze skelných laminátů, vyřezaná okna kabiny, hlavní podvozek z ocelového pružinového plechu, nylonovou přední podvozkovou nohu (nasunutou na nosný drát – aby budila dojem skutečného letadla) a řadu dalších hotových dílů. Model a rozpětí asi 1850 mm má funkční přístávací klapy; na propagačních snímcích je k nerozeznání od skutečného letadla.

Z britské „celostátní“

(eb) K nejatraktivnějším soutěžím modelářského mistrovství Velké Británie patřily radiem řízené modely a z nich samozřejmě makety. Zúčastnilo se jich 27, postavených podle nejružnějších letadel z dob od první světové války až do současnosti. Zdaleka nikoli všem se však dařilo v letu: například v prvním kole úspěšně letěly jen čtyři makety.

Zvítězil M. Charles s maketou francouzského amatérského sportovního letadla Sirocco (další vývojový stupeň letadla M. J. 2 Tempête – viz MO 8/69) před R. Yatesem s anglickým spojovacím a cvičným letadlem Miles Proctor 4 a D. Bryantem s polským předválečným sportovním letadlem RWD 8.

Shodou okolností právě tyto RC makety byly nejúspěšnější také na letošní první mezinárodní soutěži, pořádané při mist-



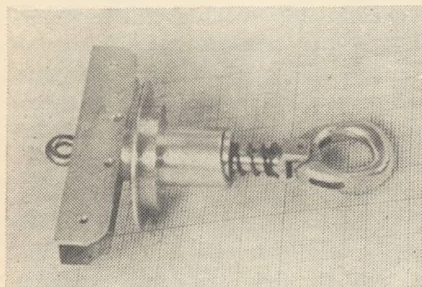
rovství světa v Brémách; jejich snímky najdete v tomto a v příštích sešitech.

Neobvyklý způsob ovládání

modelu řízeného radiem vyzkoušel s úspěchem jeden z předních západoněmeckých modelářů Walter Schmitz (známý i u nás z mezinárodních soutěží v K. Varech). Vypustil křídélka a jejich funkci přezvala výškovka, jejíž púlky se mohou vychylovat buď souhlasně (funkce výškovky) nebo protichůdně (funkce křídélka). Takto řízený model SONNY má rozpětí křídla 1500 mm, rozpětí výškovky 750 mm a váží 2800 g. Pohání jej motor Super Tigre 10 cm³. Model má těžšíše poměrně vzadu, neboť plocha výškovky činí téměř 35 % plochy křídla (ve

na uchu“). Znamená to ovšem mít model poměrně rychlejší v motorovém letu – „přemotorizovaný“ – to je používat poměrně tvrdší gumu nebo rychloběžnější vrtule.

V Modeláři 1/69 jsem se zmínil o problému s kvalitní gumou. Nebylo to díky bohu nadarmo. Generální tajemník Čs. modelářského svazu R. Černý „zapracoval“ a opatřil 6 kg gumy pro čs. reprezentanty na mistrovství světa v Rakousku,



Autor má v modelu hlavici s kardanovým závěsem, zhotovenou Svat. Štátným, Zátíší 1593, Uherský Brod, okr. Uherské Hradiště

a to dvě různé várky. A pro letošní rok je projednáno s dovozním podnikem, aby byla dovezena guma Pirelli přímo od výrobce v několika dodávkách. Jak vidět, jde to tedy, jen chtít!

Kvalitní guma je – jak už nesčetněkrát řečeno – spolu s vrtulí Alfou a Omegou úspěšného soutěžního létání. Pokud pro model MIKY použijete gumu jinou než zaručeně značkovou Pirelli a ještě z dobré výrobní šarže, neočekávejte zázraky.

□□□□□□□□□□□□□□□□□□

Mistrovství Polska

pro upoutané modely se konalo v rámci padesátiletí polského letectví na modelářském stadionu v Sosnowci pod zázvem „IV. sosnowiecký týden malého letectví“. Z celkem 90 účastníků ze 14 aeroklubů zvítězili: S. Skotniczny v rychlostním závodě tř. 2,5 cm³ (200 km/h); Z. Wróbel v souboji (combat); J. Ostrowski v akrobacii; J. Rosinski – A. Sulisz v týmovém závodě (10'15") a J. Koczkojad s maketou



Douglas Havoc (na snímku). Počty soutěží v jednotlivých kategoriích v uvedeném pořadí (10; 6; 17; 15 a 27) naznačují, že nejoblíbenější jsou v Polsku makety, jež předstihly i akrobatické modely.

Stanislav Meus



Znáte knihu Zdeňka Škody

ŠOLIM, JÁ

A TRANZISTORY?

Stalo se vám někdy, že jste uviděli krásný model letadla nebo rakety, který byste si přáli udělat, a řekli jste si: „Teď by bodnul plánek“? A plánek samozřejmě ne a ne sehnat. Pro tento a jiný případ byste měli mít knihu, která vám poradí při každé příležitosti.

Vladimír Procházka: UŽ TO JEZDÍ, LÉTÁ, PLUJE

je přesně taková knížka, u které nevíte, kdy se vám bude hodit. Obsahuje velký počet návodů a plánů, podle nichž si zhotovíte pohyblivé modely aut, lodiček, kluzáků všech možných typů, motorového člunku, ponorky, rakety, a samozřejmě si uděláte přísně vědecky mlýnek, větrník, draka a ještě leccos. K tomu se dovíte i něco z historie dopravního prostředku, jehož model si chcete zhotovit. Kniha má 216 stran, bohatou přílohu, ilustrace Františka Škody a stojí 23,— Kčs.

Mladší kluci, kteří se zajímají o techniku, ocení knížku – skládku

Jana Doubka CO JE UVNITŘ,

která je seznámí s jedenácti tématy z oblasti techniky. Řekne se požární hlásič, knoflík za sklem a hotovo, ale co je uvnitř? To právě se vám vysvětlí slovem i obrazem o stopkách, požárním i telefonním automatu, bankovním trezoru, autu, elektrických vozidlech, tanku, stíhačce, ponorce, oceánské lodi, raketě. Kniha má mnoho barevných rozkládacích obrázků Teodora Rotrekla a stojí vázaná 12,— Kčs.

Všechny tyto knihy vám dodá Zásilková služba

NAKLADATELSTVÍ ALBATROS.

Objednejte si je ještě dnes!

Objednávám si u vás na dobírku

..... výt. Procházka: Už to jezdí, létá, pluje	23,— Kčs
..... výt. Doubek: Co je uvnitř	12,— Kčs
..... výt. Škoda: Šolim, já a tranzistory	15,— Kčs
..... výt. Šmíd: Lodi včera, dnes a zítra	23,— Kčs
..... výt. Běhounek: Fregata pluje kolem světa	34,— Kčs

.....
jméno

.....
adresa
(okres)

Dům dětské knihy
zásilková služba

Staropramenná 12
Praha 5



□ Již XVI. ročník tradiční **Soutěže mladých modelářů** uspořádal ve dnech 24. a 25. května LMK Krnov spolu s krajskou stanicí mladých techniků v Ostravě. V kategorii **školních kluzáků** zvítězil R. Hruška z DDaM Hlučín časem 268 vt. před J. Zapletalem (223) a M. Šimčákem (206) z Krnova. V kategorii větroňů **A-1** se o první dvě místa rozdělili modeláři z LMK Litovel. Lepší byl S. Poles (644 vt.) před Z. Dostálem (556). Třetí skončil J. Franek z DDaM Třinec (493). V kategorii **A-2** obsadili tři první místa modeláři z ODDaM Olomouc. Vyhrál M. Pospíšil (852 vt.) před C. Ptáčkem (732) a M. Hanákem (684).

V kategorii **raket na padáku** zvítězil B. Legierski z ZDŠ Bystřice výkonem 151 vt. O. Kuchař ze ZDŠ Šenov obsadil druhé místo časem 148 vt. před K. Gillem z DDaM Třinec (141). Na snímku, nahoře jsou v rámci našich reprodukčních možností zachyceni všichni nejlepší mladí účastníci.

□ „**Juniorské polomaketky**“ se létaly 29. června na vzletové dráze v Hrobě –

Křižanově. Startovalo se pouze v kategorii **upoutaných polomaket**, o první tři místa se rozdělili modeláři z Děčína. Zvítězil F. Sobotka s polomaketou SIAT 223 – Flamingo (238 b.) před J. Frišencem, který s Leningradcem nalétal o bod méně a J. Pražským, jenž s polomaketou Bella nabodoval 220 b.

□ **Radiem řízené termické větroně** se mají jako nová kategorie čile k světu. Do Drozdova se sjelo 5. července 23 modelářů, z nichž nejlépe zalétal domácí J. Tuček s 656 body. Na dalších místech skončili modeláři z Kamenných Žehrovců, J. Hlaváček (493) a zasl. m. s. R. Čížek (485).

□ V. ročník „**Slánského radia**“ se létal za pěkného počasí v neděli 6. července na Slánském letišti. V kategorii **RC-VI** zvítězil J. Daněk z Drozdova (559 b.) před M. Žaludem ze Slaného (538) a J. Šimáněm z Rokycan (524). V kategorii **RC-V2** byl první zasl. m. s. R. Čížek (710 b.) před m. s. F. Dvořákem (591) a J. Hořavou (288) – všichni z Kamenných Žehrovců.

Mistrovství světa FAI

pro nejvíce rozšířené tři kategorie volně létajících modelů se konalo ve dnech 12. až 17. srpna ve Vídeňském Novém Městě v Rakousku. Létalo se za nejrůznějších povětrnostních podmínek – slunce, déšť, vítr – a po této stránce patřilo letošní mistrovství k nejobtížnějším. Soutěžili modeláři z 33 států, včetně osobně přítomných reprezentantů Austrálie, Brazílie, Argentiny a Japonska. Poprvé startovali na mistrovství také modeláři Sjednocené arabské republiky.

Ve větroních A-2 zvítězil E. Drew z Velké Británie, v družstvech obsadili první místo sovětské modeláři. Naši byli jako družstvo druhí, v jednotlivcích byl mistr sportu O. Procházka třetí, ing. I. Hořejší šestý a A. Škabraha čtyřicátý.

A. Oschatz z NDR zvítězil v kategorii Wakefield, soutěž družstev vyhráli opět modeláři SSSR. Naše družstvo skončilo jako šesté, A. Šimerda obsadil patnácté, mistr sportu L. Ďurech třicáté druhé a J. Klíma třicáté čtvrté místo.

Mistrem světa v motorových modelech se stal F. Bauman z NSR. Výborně létající náš B. Kryčer se probjoval mezi 11 finalistů (!) a v rozléťávání byl osmý. J. Sedlák byl ve výsledném pořadí čtrnáctý a mistr sportu Z. Malina čtyřicátý pátý. V družstvech zvítězili Italové, družstvo ČSSR se umístilo jako osmé.

Tuto zprávu jsme zařadili po uzávěrci, v Modeláři 10/69 přineseme původní reportáž. (oš)

POMÁHÁME SI

Inzerce přijímá vydavatelství MAGNET, inzertní oddělení, Vladislavova 26, Praha 1, telefon 234-355, linka 294. Poplatek je 5,90 Kčs za tiskovou řádku. Uzávěrka 27. v měsíci, uveřejnění za 6 týdnů.

PRODEJ

- 1 RC jednobáňový motor. model za 500,— Kčs, 2kánalový přijímač za 700,— Kčs, servo s el. neutralizací za 100,— Kčs, vysílač za 400,— Kčs. O. Rezáč, Hronov 574, ok. Náchod.
- 2 RC souprava TONOX 6kánal. + 2 serva K1 + nabíječka za 3200,— Kčs. J. Krajča, Gottwaldova 18, Hustopeče u Brna.
- 3 Plány: torpéd. ORKAN 45,— Kčs; křižník R. MONTECUCCOLI 40,— Kčs; raket. torpéd. KOTLIN 35,— Kčs; torpéd. člun B. BORDERER 30,— Kčs; korveta TOBRUK 30,— Kčs; stíhač ponorek MAS 25,— Kčs; ponorka LA CREOLE 25,— Kčs. M. Svoboda, Sídliště sv. III/8, Prostějov.
- 4 Stolní soustruh, t. pr. 150 mm, t. d. 300 mm, samočín. posuv a řezání závitů za 2300,— Kčs. J. Lhoták, Nemocniční 32, Aš.
- 5 Modelář: jednot. čís. roč. 1959; neúplné roč. 63, 65, 68; úplné roč. 64, 66, 68. Letectví (Křídla vlasti): úplné roč. 1957–68; neúplné 62, 64. Ing. J. Malý, Kaprova 11, Praha 1.

- 6 Nový Jena 2,5 za 175,— Kčs; Jena 2,5 a výbrus 2 cm² za 175,— Kčs. T. Slabý, Chopinova 8, Praha 2.

- 7 Desetikanálový vysílač + přijímač (celotranzistorové, 2 kanály současně). M. Dufek, Přemyslova 1496, Hořice v Podk.

KOUPĚ

- 8 Nový motor FOK 1,5 cm². Z. Kotek, Na stráži 3, Praha 8 Libeň.

- 9 Nutně knihu „Modely letadel řízené rádiem“ od Schuberta a „Modely a hračky s tranzistory“ i za trojnásobnou cenu! E. Durinik, Jesenského 19, Žilina.

VÝMĚNA

- 10 Zánovní fotoaparát Mikroma II za vysílač Gama nebo prodám za 340,— Kčs. Fr. Krejčí, Nový Petřín 20, ok. Znojmo.

- 11 Kužel el. magnet 10 Ω nebo 40 Ω za el. mot. Piko do 4,5 V. M. Pešák, Domažlice 117, ok. Píseň.

- 12 Benzino-elektr. agreg. 24 V — motor 4dobý 100 cm², vřzduch. chláz., za vícepovelovou RC soupravu včetně ovládacích serv. M. Hájek, Vochov 88, ok. Plzeň-sever.

RŮZNÉ

- 13 Polský modelář nabízí výměnou za časopis a plány Modelář polské „Plany modelarzikie“ apod. Przemysław Szustak, Pruszków, ul. Obroncow Pokoju 8/m5, Polska.

- 14 Za motor 2,5 až 6 cm² (kromě Jany a sovětských motorů) nabízí polský modelář anglické laky na plastik a stavebnice („Kity“), popř. i plastikové stavebnice polské výroby. Tomasz Piotrowski, Wrocław 2, ul. Smoluchowskiego 52/8, Polska.

JEŠTĚ Z MISTROVSTVÍ SVĚTA v Brémách

● Jeden z nádvětníků MS, mladý Švýcar, létal vždy večer v campingu s roztomilým dvouplátníkem. Stačilo mu k tomu fotbalové hřiště obklopené ze tří stran vysokými stromy, jež se ohýbaly ve větru. Velmi čistě postavený model byl potažen jen žlutým Modelsanem, měl rozpětí 1200 mm, profily křídla 15% souměrné, vše v „nule“ a vážil 2700 g. „Nemohu si dovolit nic drahého – vysvětloval rozpačitě – mám jen amatérský „pětikanál“ a 5 let starý motor Merco 10 cm². Tak jsem si stvořil tohohle „bastarda“ mezi C-104 a americkým racerem.“ – Ale klobouk dolů, ten „bastard“ předčil mnohé soutěžní akrobaty (!).

Rakety Little Joe I a Little Joe II patří k nejhezčím vůbec. Mezi modeláři jsou oblíbené zejména pro dostatečné stabilizátory a objemné trupy, které umožňují použití velkých padáků. Protože se domníváme, že většina modelářů se také hlouběji zajímá o skutečnou raketovou techniku, přinášíme kromě plánu na maketu LITTLE JOE I a nákresu kosmické kabiny MERCURY ještě několik zajímavých údajů z let, kdy se projekt MERCURY uskutečňoval.

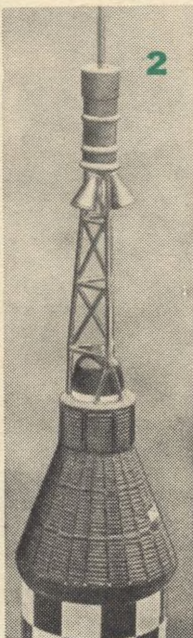
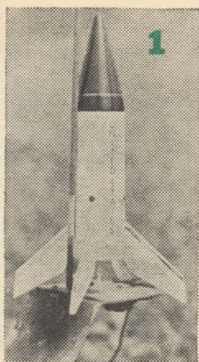
Na počátku amerických letů člověka do vesmíru stál pouze třicetiosmičlenný tým NASA Space Task Group. Projekt MERCURY se narodil 26. října 1958 a stanovil požadavky na vynesení kosmické kabiny s jedním astronautem na oběžnou dráhu kolem Země. Bylo však potřeba dohnat v té době značný náskok Sovětského svazu a proto nebylo možné věnovat čas zdlouhavému vývoji nosných raket.

Pro první zkoušky byla postavena velmi krátké době v závodech North American Aviation nosná raketa LITTLE JOE I. Základní varianta byla určena pro vynášení užitečné zátěže, hned další kusy nesly kosmickou loď MERCURY. Raketa dosahovala výšek 12 až 30 km s užitečným zatížením 1000 kg. Celková váha byla 18 630 kg. Tělo rakety bylo z ocelového plechu, stejně tak i stabilizátory. Základní typy měly 4 motory CASTOR - XM33-E2 (blíže středu) s tahem 102 120 kp po dobu 25 s a 4 motory RECRUIT - XM19-E1 s tahem 66 720 kp po dobu 1,5 s. Oba typy motorů byly vyrobeny v Thiokol Corporation. Při některých pokusech byly nahrazeny motory CASTOR motory POLLUX s tahem 20 520 kp po dobu 26 s.

V letech 1959—61 odstartovalo na základně NASA Wallop Station ve Virginii sedm těchto raket. Byly zbarveny různě, popisovaná varianta měla trup a stabilizátory bílé se stříbrnou náběžnou hranou. Mezi stabilizátory byl na trupu dvakrát svislý červený nápis UNITED STATES. Nad každým stabilizátorem byl červený terč. Špička nesoucí užitečnou zátěž byla černá.

Po úspěšných letech s „mrtvou“ zátěží startovala kosmická kabina MERCURY s živým tvorem na palubě. Ke binu, nesenou tentokrát již raketou Redstone 2 „pilotoval“ dne 31. ledna 1961 šimpanz HAM.

L
I
T
T
L
E
J
O
E



+
M
E
R
C
U
R
Y
○

1 Maketa LITTLE JOE I, s kterou startoval na letošním mistrovství ČSSR ve Vrchlabí O. Šafek

2 Maketa kosmické kabiny MERCURY osazená na nosiči REDSTONE. Model postavil K. Urban z Prahy

3 „Ukázkový“ nestabilní start makety LITTLE JOE I, autor v „křečích“ před startem zapomněl dovážet hlavičci.

Mercury Redstone 3 vynesla do kosmického prostoru prvního amerického astronauta; Allan B. Shepard letěl v kabině „Freedom“ 5. května 1961 19 minut po balistické dráze. Mercury - Redstone 4 vynesla 21. července loď „Liberty Bell 7“ řízenou Virilem I. Grissomem, zatím rovněž na balistickou dráhu. Šimpanz ENOS záhájil 29. listopadu 1961 sérii pokusů s novým nosičem ATLAS.

První skutečný kosmický let na oběžné dráze kolem Země uskutečnil až 20. ledna 1962 John H. Glenn v kosmické kabině „Friendship 7“. Po něm přišel na řadu 24. května 1962 M. Scott Carpenter v „Auroře 7“ a 3. října 1962 veterán Walter M. Schirra v kabině „Sigma 7“. Úspěšný projekt MERCURY dovršil pět roků po jeho vypsání L. Gordon Cooper na palubě kosmické lodi „Faith 7“. Oblétl Zemi 22krát a přistál úspěšně po 34 1/2 hodinách.

NA VÝKRESE je zakreslena kabina i s redukčním kuzelem pro připojení k nosné raketě ATLAS (označena písm. B). Kosmická kabina je označena písmem C; záchranný systém včetně aerodynamické jehly na špičce D. Celkový rozměr A platí tedy pouze pro spojení s nosnou raketou ATLAS. K raketě LITTLE JOE I se kabina připojovala v místě na rozhraní kót B a C.

Dveře dokabiny jsou značeny písmenem a, hlavní pozorovací okno b, pomocné okénko e. Kabiny byly vesměs černé s dvěma bílými nápisy UNITED STATES a vlajkou USA na bocích a znakem kabiny, záchranný systém byl jasně červený.

Maketa rakety LITTLE JOE

Měřítko 1 : 48,8 je dáno průměrem trupu skutečné rakety, který je 2,03 mm a trubkou, která byla k dispozici. Je možné pochopitelně volit i jiná měřítka. Celková délka skutečné rakety je 11,47 m, rozpětí stabilizátorů 6,5 m. Velikost modelu rakety odpovídá soutěžím v I. a II. třídě, popřípadě v bodovací soutěži při použití kosmické kabiny MERCURY.

K STAVBĚ. Hlavici 1 vytvoříme na vrtačce z balisy, otvor pro zátěž vystružíme nebo vydlabeme. Do hlavičky zalepíme bambusový kolík 2 o $\varnothing$ 3 mm. Trup 3 zhotovíme z papírové trubky o vnějším průměru 41,6 mm a celkové délce 116,2 mm. Budete-li stavět raketu s kabinou MERCURY, musíte ještě přilepit kuželový adaptér dlouhý 14,5 mm s horním průměrem 37,9 mm (u makety na plánu je tento adaptér součástí hlavičky). Z měkké balisy tl. 3 mm vyřízneme dvě mezikruží 4 a nalepíme je na trubku 5 o vnitřním průměru 17,8 mm a délce 60 mm. Tento adaptér pro montáž motoru zalepíme pevně do trupu. Čtyři stejné stabilizátory 6 jsou z měkké balisy tl. 8 mm.

Sestavenou maketu pečlivě vyrobíme, lehce zatmelíme a po přebroušení nastříkáme několikrát bílým nitrolakem. Hlavici stříkáme černě. Po zaschnutí model přebrousíme brusnou pastou a přeleštíme leštěnkou. Písmena, terče a ostatní doplňky zhotovíme nejlépe pomocí amatérských obtisků, o kterých jsme již několikrát psali.

Do makety se vejde padák o $\varnothing$ až 800 mm; nezapomeňte však zkontrolovat polohu těžiště a dovážet hlavičci. Vodička stočená z hliníkové fólie lepte až před startem pomocí průsvitné lepicí pásky.

RAKETY V PEZINKU

(3) O práci s mládeží hovoří v poslední době kdekdo. Snad žádná modelářská odbornost se však nemůže pochlubit takovým úspěchem, jako raketoví modeláři na Slovensku. Na veřejné soutěži, která se létala 18. května v Pezinku, startovalo 43 (!) žáků a 25 juniorů. Přijeli chlapi z Trnavy, Topolčanu, Leopoldova, Bratislavy, Nitry, Levic, Galanty a samozřejmě z pořádajícího RMK při okresním domě dětí a mládeže v Pezinku.

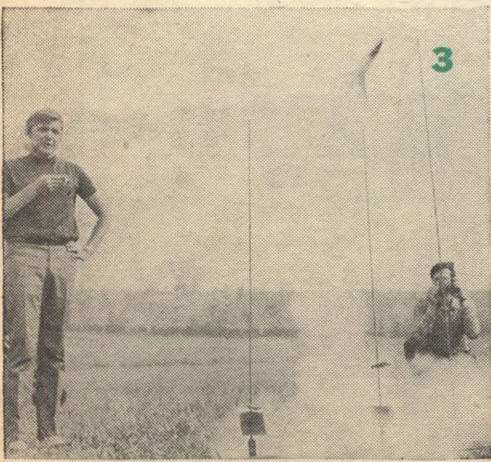
V nejsilnější obsazené kategorii raket se streamerem, kde právě startovalo všech 43 žáků, zvítězil M. Gregor z Pezinku výkonem 52 vteřin. Další pořadí: 2. L. Repta 67; 3. I. Kirinovič 65 (oba Trnava); 4. E. Ondříčka, Topolčany 64; 5. V. Mazák, Bratislava 64; 6. E. Galánek, Pezínok 60; 7. J. Kilian, Trnava 60; 8. P. Böhm 57, 9. P. Vamerneck 57 (oba Bratislava); 10. J. Ivacek, Topolčany 57 vt.

V kategorii juniorů obsadili první tři místa trnavští modeláři E. Kesely (90 vt.), J. Borončo (73) a J. Petrás (70). V kategorii seniorů zvítězil J. Jančík z Pezinku výkonem 68 vteřin před E. Praskačem z Bratislavy (58) a J. Galánkem z Pezinku (43).

V raketoplánech byl z juniorů nejlepší L. Krásula z Bratislavy výkonem 180 vt. Na druhém místě skončil F. Roman z Trnavy (177) před J. Vrbou z Bratislavy (174). Kategorii seniorů vyhrál J. Jančík z Pezinku (130 vt.) před E. Praskačem (100) z Bratislavy a J. Galánkem z Pezinku (72).

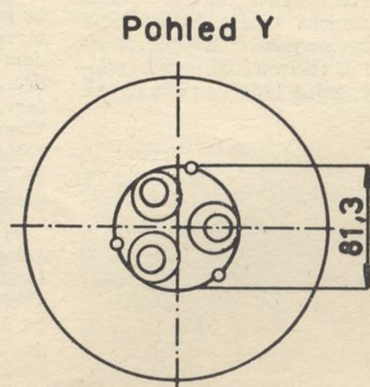
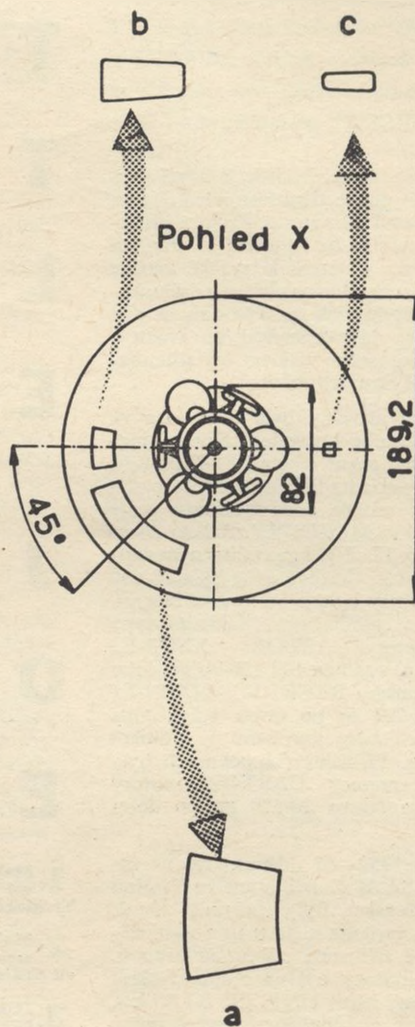
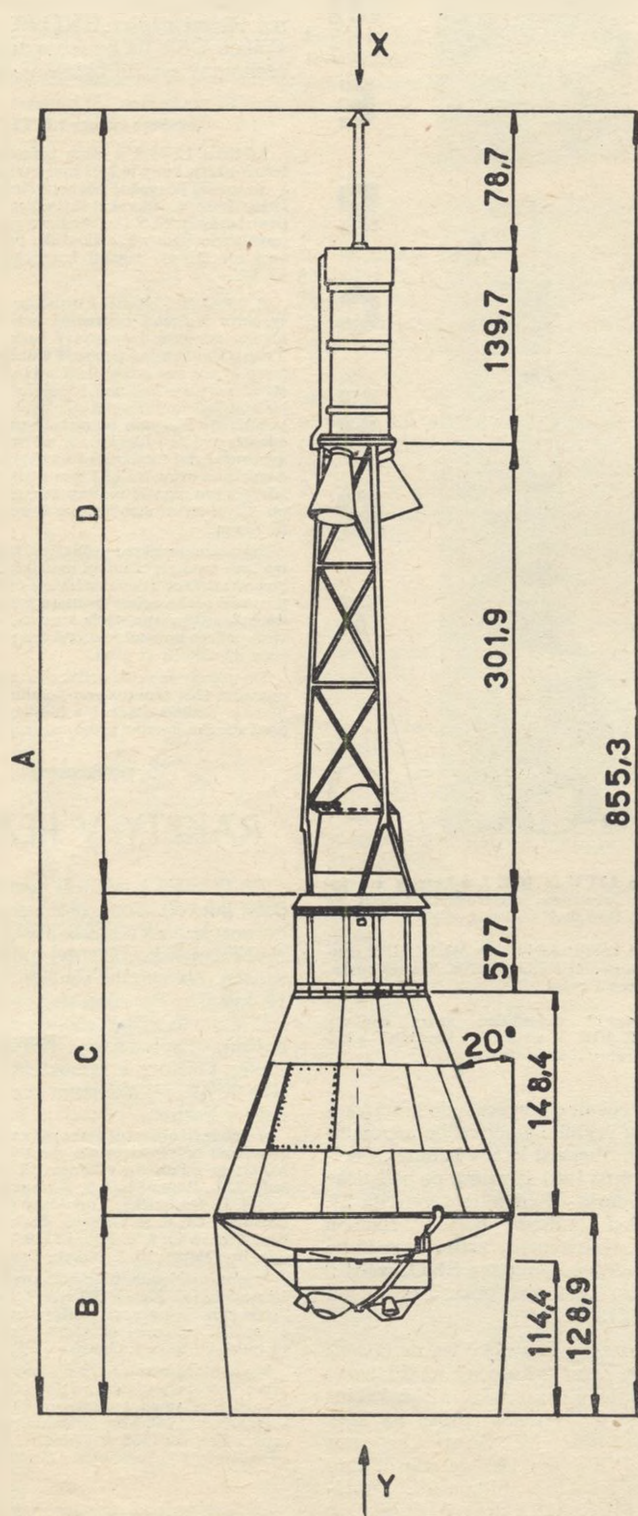


DVA VÝKRESY VIZ DALŠÍ DVOUSTRANA



měřítko 1:50

míry jsou v cm

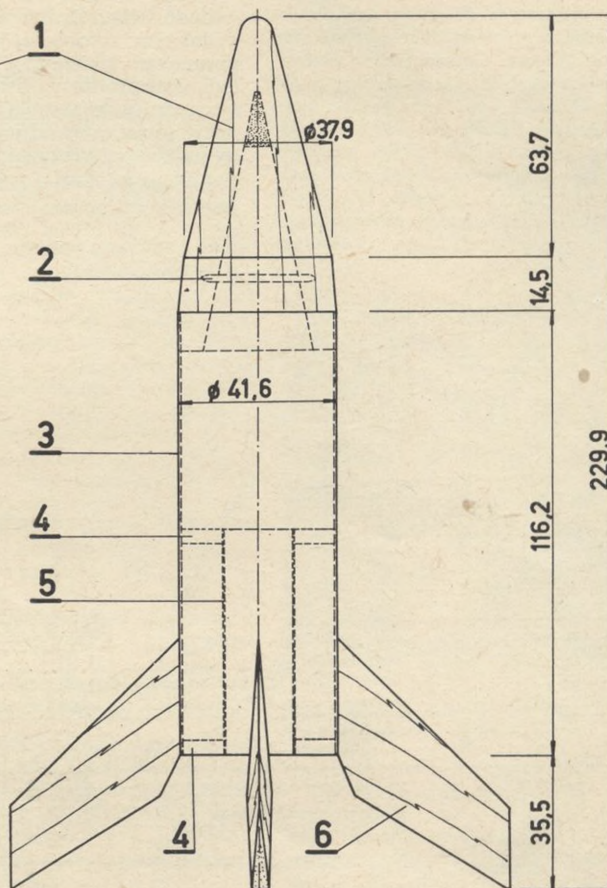
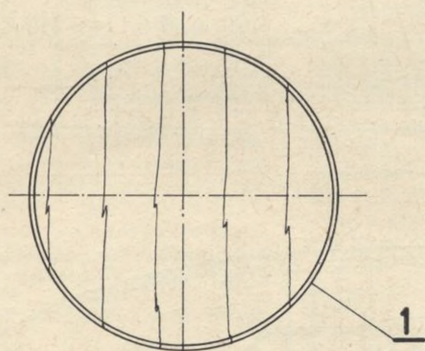
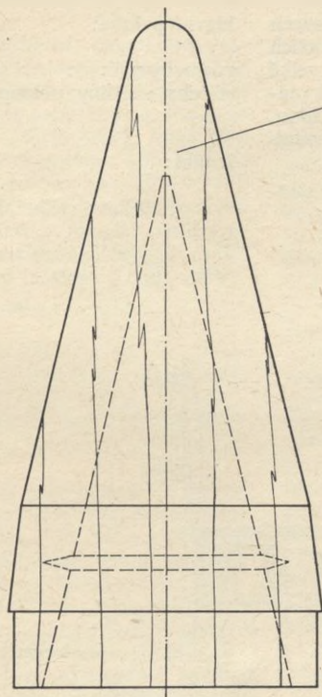


KOSMICKÁ KABINA

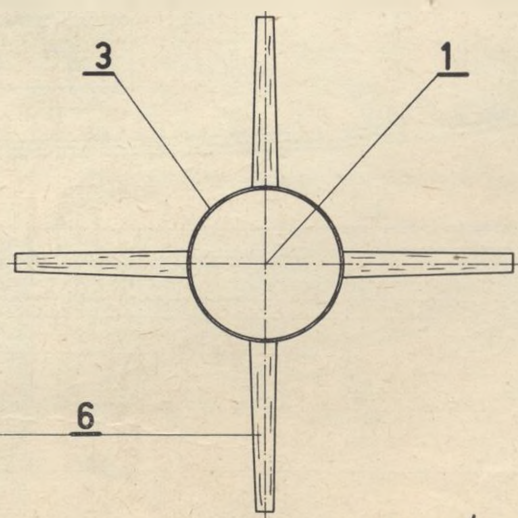
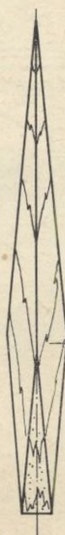
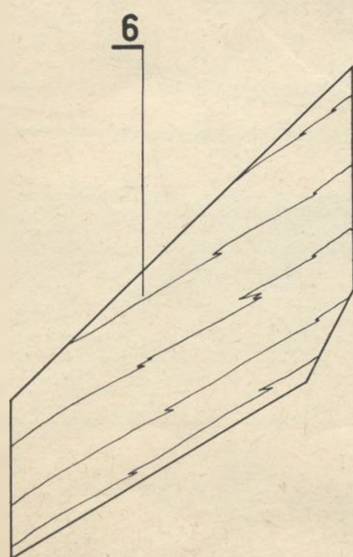
MERCURY

DETAILY

1 : 1



SESTAVA 1 : 2



NOSNÁ RAKETA

LITTLE JOE

KONSTRUKCE O ŠAFEEK

HOLANDSKÝ PŘÍSTAVNÍ REMORKÉR

Remorkéry jsou vděčné vzory pro „make-táře“ a podklady pro jejich stavbu jsou jimi často vyhledávány. Chceme našim modelářům v jejich snažení trochu pomoci a tak sdělíme, kde se dá. Opět nám pomohl francouzský časopis *Le Modèle Réduit de Bateau*, kde jsme našli jednoduchý remorkér. Horší je, že o něm je málo údajů, chybí fotografie a není uvedeno ani jméno. Přesto však jsme přesvědčení, že je lepší uveřejnit alespoň to, co máme, a že čtenáři budou stejného názoru.

Lodě tohoto druhu slouží v přístavech podobným způsobem, jako na nádražích posunovací lokomotivy. Přemísťují velké lodi, jimž prostor v přístavu nestačí k manévrování, a ani nesmějí plout vlastní silou, neboť proud vody od jejich lodních vrtulí by poškozoval přístavní mola.

Remorkéry bývají zbarveny podle jednotného schématu:

trup pod čarou ponoru: tmavočervený
trup nad hladinou: černý

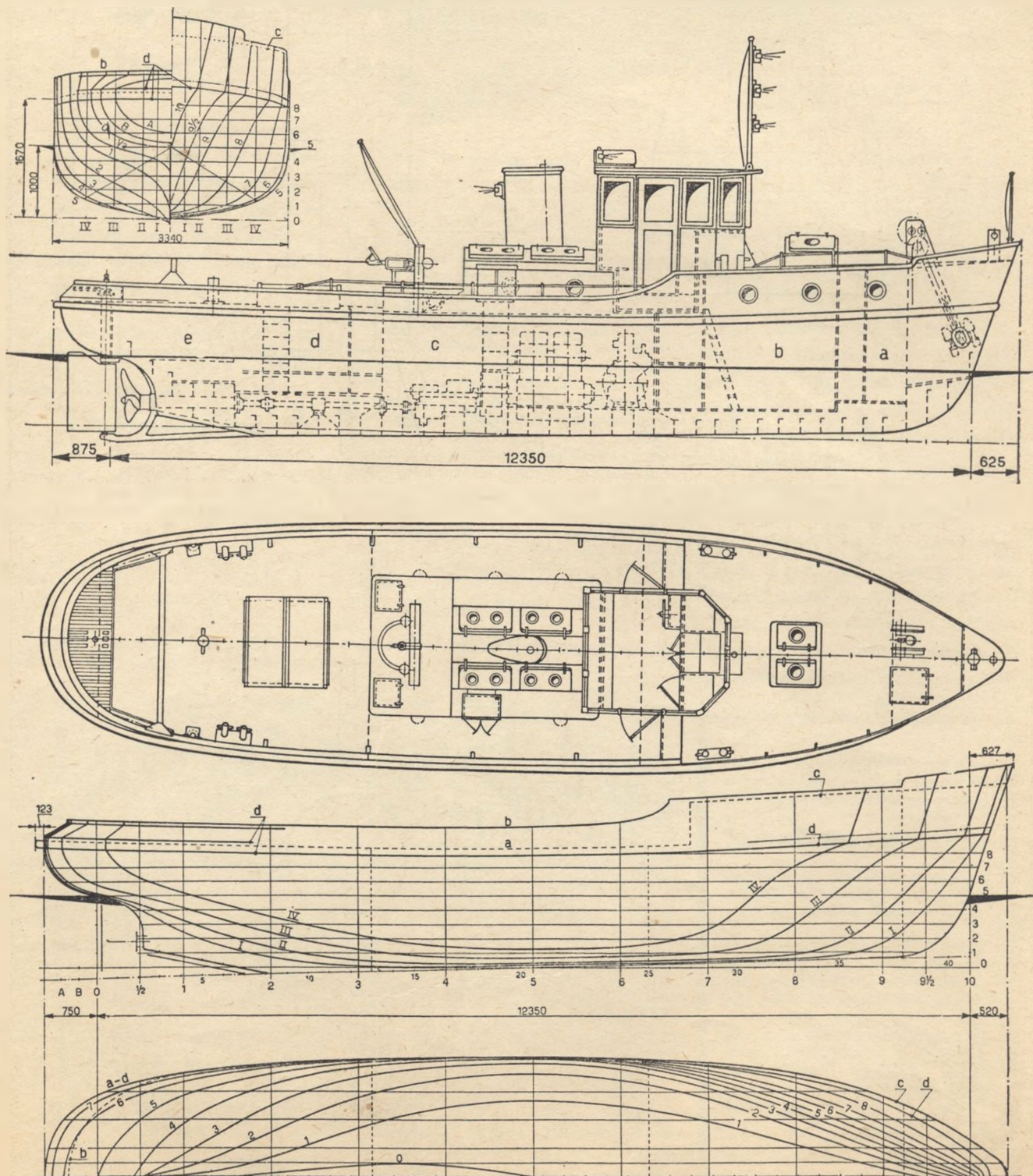
hlavní paluba:

nástavby (stěny):
střechy, světlíky, poklapy:

komín:

stožár, vlajkové stěžně, kotvení naviják, kotvy, řetězy, pacholata, vlečné zařízení (háky apod.) a ostatní drobnosti

cihlově červená
bílé
světle šedé nebo cihlově červené
černý s bílým pruhem



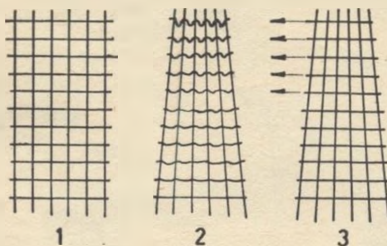
né díly: černé
záchranné čluny, člunové
jeřáby: bílé
lodní šrouby: bronz

Remorkér na obrázku pochází z Holandska a jeho konstruktérem je F. Jorisson. Délka v kýlu je 12,35 m, celková délka je 13,85 m, šířka 3,34 m. Kormidelna je dřevěná. Na přídi, pod zvýšenou palubou, jsou kabiny posádky, osvětlované třemi kruhovými okny v každém boku a světlíkem na palubě. Strojovna má čtyři světlíky. Komín je kapkovitého průřezu; na zádi je průvlak do prostoru pro uskladnění lan. Remorkér pohání dvouválcový vznětový motor (diesel) o výkonnosti 75 k.

Uveřejněný podklad skýtá možnost postavit dokonale trup modelu; u nástaveb bude třeba trochu improvizovat. – Pošlete nám snímek, až model postavíte.

Dr. V. Provazník + Z. Hladký

Lanové žebříky pro historickou plachetnici



Zhotovení takových žebříků je dosti pracné, zejména pro začínající modeláře. Příčky je nutno k lanoví buďto vázat jednotlivými uzly, nebo lepit; obojí je dosti obtížné. Pro některé mo-

dely lze však zhotovit žebříky velmi snadno:

Z tenké provázkové sítky, v níž se prodávají např. pomeranče, ustříhne se pruh potřebných rozměrů (obr. 1), ježž jedním koncem upevníme vespod k napínákům, druhým ke stěžni pod stěžňovým košem (obr. 2). Správného tvaru žebříku dosáhneme protáhnutím vodorovných příček podélnými lany (jde to celkem snadno – obr. 3). Styčné plochy pak zalepíme a odstříháme přebývající části. Takto zhotovený žebřík vypadá velmi realisticky, je vlastně zadarmo a takřka hned.

M. SVOBODA, Prostějov

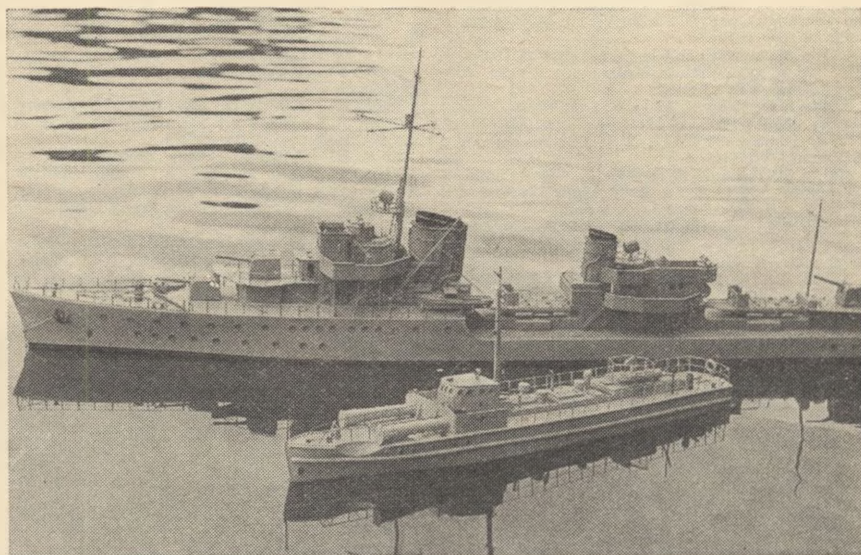
MISTROVSTVÍ Čech a Moravy pro LODNÍ MODELÝ

se konalo 27. až 29. června 1969 v Jablonci n. Nisou. Uspořádáním byl pověřen tamní mladý Klub lodních modelářů. Jablonečtí modeláři připravili mistrovství dobře, až podnik takového rozsahu pořádali poprvé. Pomáhali jim také skauti a samozřejmě jablonecký Svazarm. Všem za to patří poděkování a uznání.

Na startu se sešlo 120 účastníků se 150 modely. Potěšitelná byla velká účast žáků (do 15 let) jichž bylo 39. Jejich malé modely byly mnohdy pěkně postavené a jezdily velmi dobře.

Počasí závodům příliš nepřálo. Kromě pátku bylo chladno, v sobotu poprchávalo téměř celý den. To samozřejmě odradilo mnoho diváků; je to škoda, bylo na co se dívat.

Soutěž se konala na přehradě nad Jabloncem v celkem klidné zátocce, kde byla všechna startoviště až na RC plachetnice. Ty jezdily na volné vodě. Bylo dosaženo některých dobrých výkonů, zejména v rychlostních kategoriích, kde si udržují evropský standard ve třídě A2 m. s. J. Šustr, a z. m. s. Jiří Baitler a ve třídě B1 Jiří Černický. Nebyla nouze ani o rekordy. Vytvořili je ve třídě F1-E 30 W m. s. F. Podaný (57,7 vt.), ve třídě F3-E mimo soutěž



Modely kategorie EK jabloneckých modelářů: torpedoborec Ničitel a torpédový člun

Z. Bartoň (134,4 bodů), ve třídě F2-B m. s. Zd. Skořepa (189,6 bodů) a ve třídě EK V. Vrba s maketou raketového torpedoborce docílil 197,2 bodů.

Mistrovství se zúčastnilo mnohem méně závodníků než se předpokládalo a než se jich původně přihlásilo. Zejména v rychlostních disciplínách byla účast minimální. Následkem toho ve třídách A1, A2, A3, F1-V15, F1-E30, F1-E500 nemohl být vyhlášen mistr, protože v žádné z nich se nezúčastnili alespoň 3 závodníci. Zde se zřejmě projevuje stará bolest „rychlíků“ – velká technická náročnost.

U plachetnic se sice zlepšilo vypracování modelů i ušití plachet, přesto však jsou nedostatky ve znalosti, jak správně podle směru a síly větru nastavovat plachty. Totéž můžeme říci i o plachetnicích řízených radiem. Tam je to ještě snazší, přitáhnout nebo povolit plachty je možno za jízdy radiem. Jistě úkol k zamyšlení pro trenéra.

U maket a modelů vlastní konstrukce mají vypracování a povrchová úprava modelů stále vysokou úroveň. Velkou slabinou však zůstává jízda do branek a bodování měřítka odpovídající rychlosti. Je skutečně slabý výsledek, skončí-li třeba ve třídě EK v cíli pouze 31 % ze všech jízd, u třídy EX (volné modely) dokonce jen 1 %!

Radiem řízené modely si udržují svůj standard a docílily proti loňsku menší zlepšení.

Účast žáků na tomto mistrovství znamenala sice trochu větší zatížení pro pořadatele, výsledky však nutno hodnotit jako přínos. Žáci se představili s celkem dobře vypracovanými modely o max. délce 500 mm, které přes nepříznivý boční vítr vykazovaly poměrně dobré jízdní vlastnosti.

Průběh soutěže byl plynulý a celkem bylo možno dodržet vypracovaný program. Díky za to patří nejen pořádajícímu klubu, ale také II. oddílu Junáka za pomoc při přípravě soutěže i v jejím průběhu, kynologům, kteří převzali ochranu startoviště a vodáckému oddílu LIAZ za vydatnou (ač trochu opožděnou) pomoc na startovišti plachetnic při jejich vracení po dojezdu. Díky patří také školskému odboru MNV za věnované upomínkové předměty juniorům i dalším dobrovolným pracovníkům.

VÝSLEDKY

DX žáci – soutěž o nejhezčí model (28 lod J. Pikart, Č. Budějovice, 79,3 bodů).

DX žáci – soutěž v jízdách (28 lodí): 1. J. Jeřábek, Č. Budějovice 86,6; 2. J. Tůma, Ledenice 70 3. J. Veselka, Blansko 60 bodů.



Třída DJ - žáci (11 lodí): 1. J. Krouman, Kolín 210; 2. Z. Belza, Kolín 120; 3. A. Svoboda, Kolín 110 bodů.

Třída A 1 (2 modely): 1. m. s. J. Šustr, Šestajovice 136,363 km/h - VT I; 2. J. Fapšo, Turnov 104,651 km/h - VT I.

Třída A 2 (1 model): m. s. J. Šustr, Šestajovice 152,545 km/h - VT I.

Třída A 3 (1 model): m. s. J. Šustr, Šestajovice 131,387 km/h - VT I.

Třída B 1 (4 modely): 1. m. s. J. Baitler, Brandýs n. L. 197,802 km/h - VT I; 2. J. Černický, Šestajovice 193,548 km/h - VT I; 3. m. s. V. Dvořák, Brandýs n. L. 169,811 km/h - VT I.

Třída DF (7 lodí): 1. L. Cukrová, Kolín VT I; 2. J. Machovský, Kolín VT I; 3. J. Krouman, Kolín VT I.

Třída DX - junioři (4 lodě): 1. J. Krouman, Kolín VT; 2. J. Machovský, Kolín VT; 3. J. Ptáček, Kolín VT.

Třída DX - senioři (4 lodě): 1. L. Vráblík, Kolín, VT; 2. V. Jeník, Kolín, VT; 3. J. Bartoš, Praha, VT.

Třída DM - junioři (4 lodě): 1. A. Svoboda, Kolín, VT; 2. J. Semrád, Kolín, VT; 3. Z. Belza, Kolín, VT.

Třída DM - senioři (5 lodí): 1. L. Vráblík, Kolín, VT I; 2. P. Vorlíček, Kolín, VT; 3. V. Jeník, Kolín, VT.

Třída D 10 - junioři (4 lodě): 1. L. Pluhá, Kolín, VT; 2. L. Cukrová, Kolín, VT; 3. M. Kubera, Kolín, VT.

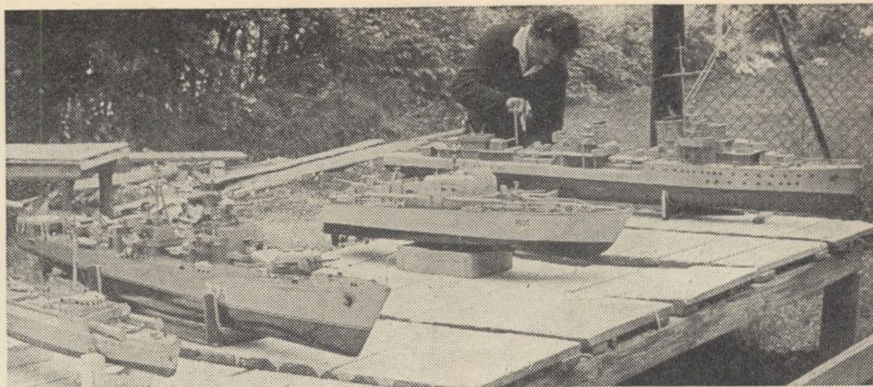
Třída D 10 - senioři (6 lodí): 1. J. Bartoš, Praha, VT I; 2. m. s. L. Vráblík, Kolín, VT; 3. m. s. V. Jeník, Kolín, VT.

Třída EX - junioři (13 lodí): 1. J. Tykal, Mnichovice, 102,9 bodu, VT II; 2. V. Vávra, Mnichovice, 87,3 bodu - VT III; 3. J. Rözler, Mimoň, 86,3 bodu - VT III.

Třída EX senioři (8 lodí): 1. J. Nývlt, Dubí, 138,9 bodu - VT II; 2. Z. Budíš, Dubí, 124,4 bodu - VT II; 3. J. Mach, Praha, 101,9 bodu - VT II.

Třída EH - senioři (2 lodě): 1. K. Fabián, Litvinov, 169,3 bodu - VT I; 2. J. Slížek, Děčín, 105,6 bodu - VT III.

Třída EX (8 lodí): 1. V. Vrba, Chomutov, 197,2 bodu - VT I - rekord ČSSR; 2. KLM Jablonec



Depo kategorie EK. Zleva: torpédový člun B. Šimáčka z KLM Jablonec n. N. (3. místo), křižník Kotlin J. Vrby z Chomutova (1. místo), torpédový člun Brave Borderer M. Tesaře z Lo un (5.-6. místo), torpédoborec Ničitel - kolektivní práce KLM Jablonec n. N. (2. místo)

nec n. Nis. (Mil. Adamec) 144,3 bodů - VT II; 3. B. Šimeček, Jablonec n. Nis. 141,0 bodu - VT II.

Třída F 1 - V 2,5 (3 lodě): 1. m. s. V. Dvořák, Brandýs n. L. 41,9 vteřin - VT III; 2. J. Novotný, Kolín 49,9 vteřin - VT III.

Třída F 1 - V 5 (3 lodě): 1. m. s. J. Severa, Kolín, 29 vteřin - VT I; 2. J. Novotný, Kolín, 41,8 vteřin - VT III.

Třída F 1 - V 15 (2 lodě): 1. V. Smola, Liberec, 85 vteřin - VT.

Třída F 1 - E 30 W (2 lodě): 1. m. s. F. Podaný, Liberec, 57,7 vteřin - VT I - rekord ČSSR; 2. J. Snížek, Plzeň, 68,5 vteřin - VT I.

Třída F 1 - E 500 W - žádný účastník.

Třída F 2 A (3 lodě): 1. F. Tůma, Vrchlabí, 183,8 bodů - VT I; 2. m. s. Z. Skořepa, Praha, 178,0 bodu - VT I; 3. M. Štanc, Praha, 166,0 bodu - VT I.

Třída F 2 B (3 lodě): 1. m. s. Z. Skořepa, Praha, 189,6 bodu - VT I - rekord ČSSR; 2. Z. Kolář, Praha, 185,6 bodu - VT I; 3. F. Jirků, Praha, 150 bodů - VT II.

Třída F 3 - E (7 lodí): 1. m. s. F. Podaný, Liberec, 129,0 bodu - VT I; 2. J. Snížek, Plzeň, 113,0 bodů - VT II; 3. m. s. Z. Skořepa, Praha, 112,2 bodu - VT II.

Mimo soutěž Z. Bartoš, Hulín, 134,4 bodu - VT I - rekord ČSSR.

Třída F 3 - V (8 lodí): 1. m. s. J. Severa, Kolín, 137,2 bodu - VT I; 2. m. s. F. Podaný, Liberec, 134,2 bodu - VT I; 3. Ing. Valenta, Praha, 133,2 bodu - VT I.

Mimo soutěž B. Štefan, Hulín, 127,2 bodu - VT I; Z. Bartoš, Hulín, 120,2 bodu - VT I.

Třída F 5 - DX (5 lodí): 1. J. Linhart, Srnojedy, VT I; 2. J. Bartoš, Praha, VT II; 3. V. Toman, Klatovy, VT II.

★

Na snímky jsme tradičně chudí. Lodní modeláři jsou nějak na štíru s fotografováním. Je to škoda, jejich kolegové by jistě rádi viděli pěkné snímky pěkných modelů. Red.

ROSTOCK 1969

(jb) Naše družstvo lodních modelářů se zúčastnilo již tradiční mezinárodní soutěže NAVIGA, která byla uspořádána ve dnech 10. - 13. 7. 1969 v Rostocku v NDR. Dále startovala družstva Rakouska, Švédska, Maďarska, Polska, SSSR a 2 družstva NDR.

VÝSLEDKY

Třída A 1: 1. J. Šustr, ČSSR (MVVS 2,5 RL) 152,542 - nový evropský rekord; 2. J. Werderits, Maďarsko (Super Tigre) 142,857; 3. H. J. Tremp, NDR (MVVS 2,5 RL) 139,535 km/h.

Třída A 2: 1. J. Šustr, ČSSR (MVVS 5 R) 153,191 - nový evropský rekord; 2. L. Ladonyi, Maďarsko (Super Tigre) 109,756; 3. H. J. Tremp, NDR (MVVS 5 R) 109,422 km/h.

Třída A 3: 1. J. Šustr, ČSSR (MVVS 10 R) 150,628; 2. P. Nikolajev, SSSR (Super Tigre) 134,328; 3. I. Pajer, Maďarsko (MOKI) 131,387 km/h.

Třída B 1: 1. J. Baitler, ČSSR (MVVS 2,5 RL) 199,353; 2. J. Černický, ČSSR (MVVS 2,5 RL) 189,474; 3. J. Werderits, Maďarsko (MOKI - Resonater) 181,818 km/h.

Třída E H: 1. J. Röpke, NDR (2) 215; 2. H. Fink, NDR (2) 200; 3. H. Schwarzer, NDR (1) 199 bodů

Třída F 1 - V 5: 1. H. Tischler, NDR (MVVS 5 R; Grundig 10kan.) 27,1; 2. W. Thiede, Švédsko (Super Tigre; Simprop 4+1) 27,5; 3. J. Severa, ČSSR (MVVS 5 R; radio vlastní) 28,4 vteřin.

Třída F 2 a: 1. M. Papušán, SSSR (Grundig 10kan.) 188; 2. H. Konschak, NDR (Grundig 4 kan.) 187; 3. E. Pauchli,

Rakousko (Grundig 8kan.) 182; 4. Z. Skořepa, ČSSR (Grundig 2/4 kan.) 176 bodů.

Třída F 2 b: 1. Z. Skořepa, ČSSR (Grundig 2/4 kan.) 188; 2. H. Speetzen, NDR 2 (Junior 3kan.) 175; 3. S. Konschak, NDR 1 (Grundig 8kan.) 174 bodů.

Třída F 3 E: 1. H. Tischler, NDR 1 (Grundig 10kan.) 137; 2. B. Gerhardt, NDR 1 (vlastní proporcional.) 133;

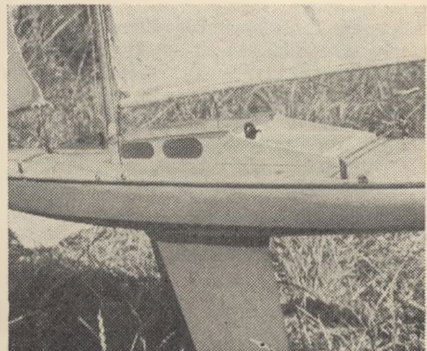
3. E. Pauchli, Rakousko (Simprop 4+1) 130; 4. F. Podaný, ČSSR (Grundig-Varioprop) 120 bodů.

Třída F 3 V: 1. B. Gerhardt, NDR 1 (vlastní proporcional.) 140; 2. K. Kruhsberg Švédsko (Simprop 4+1) 139; 3. O. Lind, Švédsko (Simprop 4+1) 137; 4. F. Podaný, ČSSR (Grundig-Varioprop) 134; 6. J. Severa, ČSSR (vlastní) 130 bodů.

JEN KRÁTCE



Náš stálý spolupracovník Jan Horák se elektrifikoval - pořídil si RC soupravu. Použil ji samozřejmě - jak u něho ani jinak nemohlo být - v plachetnici. Byli jsme se na ni podívat, zajezdili jsme si s ní a vyfotografovali ji. I



Lod jezdí dobře a máme v úmyslu vydat její plánek. Prozatím je řízena jen kormidlem, ovládaným servem bez neutralizace. Na rekreační pojezdění to úplně stačí. Majitel čtyřkanalu si může pochopitelně dovolit i stahování a uvolňování plachet, pokud k tomu ovšem bude mít servo.

AMATÉRSKÁ NAVÍJEČKA pro doma

Zpracoval Ing. H. ŠTRUNC

Modelářství se stále více „elektrifikuje“, at jsou to RC soupravy, znovuzkřížené jiskrové zapalování výbušných motorů magnetem, či dráhové modely automobilů aj. Všude je nějaká cívka, která se obvykle nesežene a je třeba ji navinout.

V německém časopise *Practic* 1/68 byla popsána amatérská navíječka na transformátorové cívky, kterou vám předkládáme jako námět. K jejímu zhotovení je zapotřebí soustruh; oproti originálu jsme se vyhnuli sváření a nahradili je dostupnějším nýtováním a šroubováním. Rozměry jsme použili podle originálu, ale úprava je možná podle u nás dostupného materiálu.

Navíječka je namontována na dřevěné desce 1 rozměru asi 400 × 400 mm. Stojan 2 je z plechu 5 mm tlustého. Patky 3 tvoří dva úhelníky 35 × 35 × 4 až 5 mm, které jsou se stojanem snýtovány nebo sešroubovány. Hlavní hřídel 4 je uložen na dvou valivých ložiskách o $\varnothing 32/12/10$ (6201) umístěných v tělese 5, upevněném na konzole 6. Na jednom konci hřídele je červíkem držena řemenice 7, do druhého konce je zašroubováno vřeteno 8 se závitkem pro upevnění navíjené cívky. Vřeteno má na protilehlém konci důlčík, jímž je nasazeno na trnu 9, otočném ve valivém ložisku o $\varnothing 22/8/7$ (EL 8). Ložisko s trnem je upevněno v tělese 10 na sloupku 11, nasunutém na hřídeli 12 a zajištěném šroubem 13. Sloupek je odnímatelný, aby bylo možno cívku sejmout. Hřídel je upevněn na stojanu v matici 14, vodící kladka 15 z plastické hmoty se na něm pohybuje.

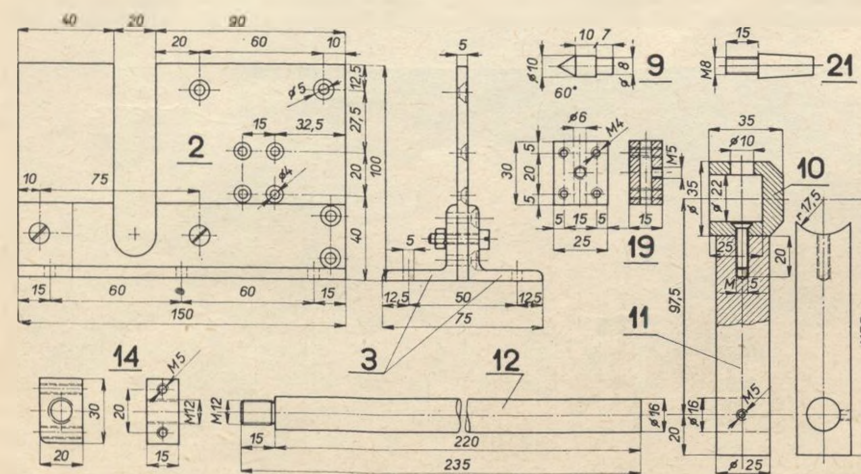
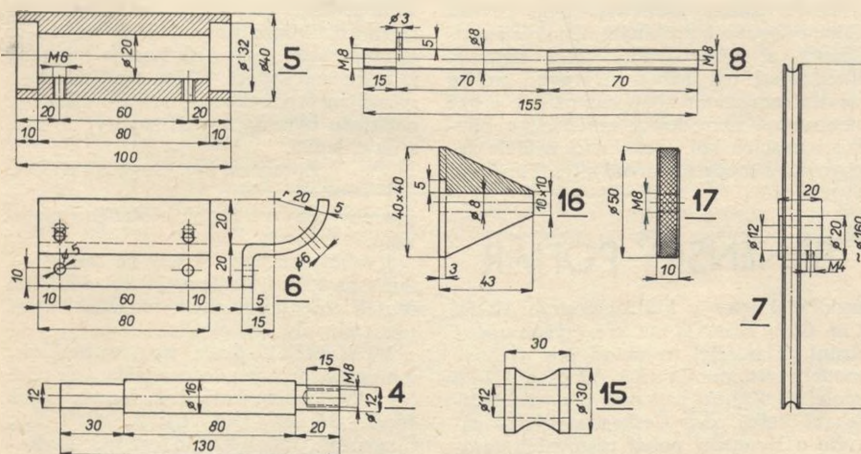
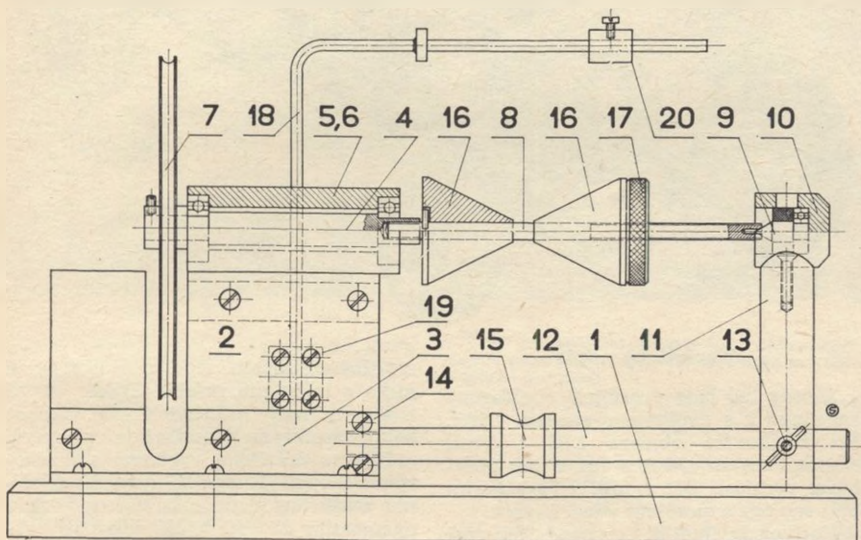
Navíjená cívka je na vřetenu zajištěna dvěma čtyřbokými komolými jehlany 16 z tvrdého dřeva. Jeden z nich má zářez, jako zajištění proti otáčení; zářezem je nasunut na unášecím kolíku vřetene. Druhý je přitlačován k cívice maticí 17. Cívka s drátem je nasunuta na konzole 18 upevněné na stojanu v ložisku 19 a je zajištěna stavěcím kroužkem 20. Při navíjení malých cívek s kruhovým otvorem se nahradí vřeteno 8 kuželem 21 a cívka se upevní mezi ním a trnem 9.

Navíječku je možno vybavit počítacem závitů. K pohonu je nejvhodnější motor z elektrického gramofonu nebo magnetofonu. Otáčky nemají být příliš vysoké, je doporučeno asi 50–60 ot/min.

Kdo má příležitost, může stojan 2 svařit s patkou z ocelové desky, která nahradí úhelníkové patky 3. Konzolu pro přišroubování ložiskového tělesa 5 a matici 14 nahrazenou přesnou šestihrannou maticí je možno rovněž přivařit ke stojanu. Těleso 10 pro ložisko trnu je možno také svařit se sloupkem 11 a ložisko 19 pro konzolu cívky 18 přivařit ke stojanu 2.

Já vím, ty uši nevypadají hezky, ale zato model líp poslouchá!

Kresba: Ivo a Karla Pejmlůvi



ZÁVODNÍ VŮZ



ALFA ROMEO

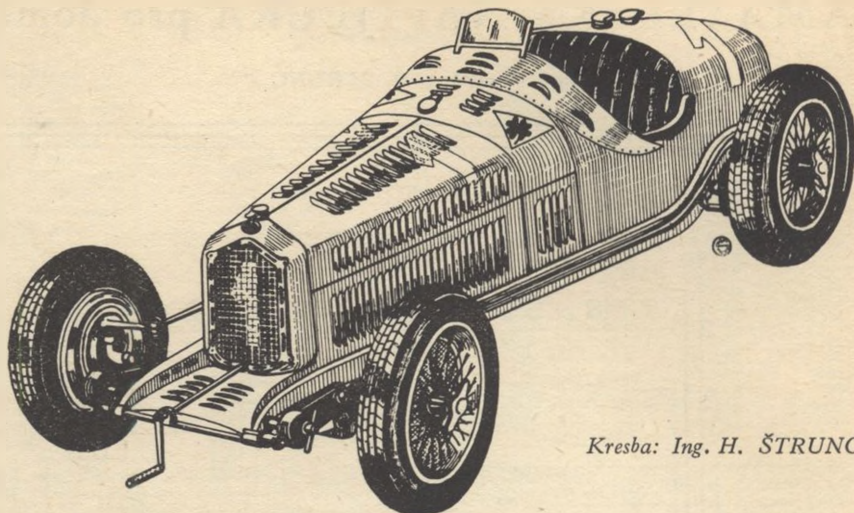
V létech mezi oběma světovými válkami byla Itálie reprezentována v automobilových závodech dodnes existující a známou značkou ALFA ROMEO. Byla to v oné době vlastně jediná automobilka, která se zabývala stavbou závodních vozů.

První vozy této značky se objevily v roce 1923, byly to šestiválce s kompresory označené „P1“. Rok na to přišel dvoulitr „P2“, který byl pak úspěšný až do třicátých let. Teprve v roce 1932 byl nahrazen typem označeným „P3“. Na Masarykově okruhu v roce 1933 na tomto voze zvítězil L. Chiron. Dosud žijící a u nás dobře známý závodník dobyl s „alfou“ vítězství celkem na šesti z osmi Velkých cen, kterých se zúčastnil během dvou let 1932—33.

Typ „P3“ tak přerušil plynulou řadu vítězství vozů Bugatti a prohrál teprve s vozem Bugatti 51, který rovněž uveřejníme. Alfa Romeo si pak nadále držela prvenství, o něž se dělila s „bugatkami“ až do nástupu fašistické moci v Německu a zrodu koncepčně nových vozů AUTO-UNION a MERCEDES, jež se pak dělily v dalších letech střídavě o prvenství na závodních drahách.

Alfa Romeo přestala být v roce 1933 továrním vozem a vytvořil se soukromý tým závodníků Scuderia Ferrari (doslovně „stáj“), jenž závodil se střídavými úspěchy a neúspěchy. Stáj pokračovala v závodech s vozy „P3“. Byly provedeny postupně různé úpravy: rozšířena karosérie, zvětšen rozchod a rozvor. Rovněž byl zvětšen zdvihový objem motoru nejprve na 2,9 l, čímž vzrostla výkonnost ze 190 na 210 k, později se zvětšil objem na 3,2 l a výkonnost na 265 k, posléze při objemu 3,8 l měl motor výkonnost 305 k.

„P3“ měl klasickou koncepci tehdejší doby s výjimkou pohonu hnací osy, který byl dvojitý (viz dále). Z řady vozů „P3“ uvádíme nejúspěšnější, který již neměl motor šestiválcový, ale osmiválcový.



Kresba: Ing. H. ŠTRUNC

Technický popis

Motor byl řadový osmiválec, chlazený kapalinou a s dvojitým rozvodem OHC. Při zdvihovém objemu 2,65 l dával s kompresorem 190 k a vůz s ním dosahoval rychlosti 225 km/h. **Převodovka** byla spojena s motorem v jeden celek.

Podvozek tvořily podélné lisované profilové nosníky propojené příčkami.

Přední náprava byla tuhá, kovaná, odpružená podélnými listovými pružinami a opatřená třecími tlumiči.

Hnací **zadní náprava** byla rovněž tuhá, odpružená podélnými listovými pružinami a měla dvojitě třecí tlumiče. Zvláštností byl náhon nápravy: tvořily jej dva samostatné spojovací hřídele a dvě samostatné rozvodovky umístěné v blízkosti hnacích kol. Oba hnací hřídele zachycovaly současně surné síly. Tím bylo

umožněno umístit sedadlo řidiče velmi nízko a snížit tím polohu těžiště.

Brzdy byly mechanické na všechna kola a působily na bubny velkých průměrů.

Kola s drátěným výpletem s drážkovým nábojem (Rudge Whitworth) a jedinou zajišťovací maticí měla vpředu i vzadu pneumatiky 28×5,5" (28" je vnější průměr).

Karosérie byla kovová, jednosedadlová, opatřená velkým množstvím větracích otvorů. Pro italské závodníky byla zbarvena červeně, pro jiné podle národní příslušnosti. Mimo firemní znak na masce chladiče byly vozy Alfa Romeo opatřeny z boku na kapotě bílým trojúhelníkem s černým čtyřlístkem. Startovní čísla bez podkladu byla na bocích kapoty, na zádi a na chladiči.

Zpracoval ing. Hugo ŠTRUNC

BRNĚNSKÝ POHÁR

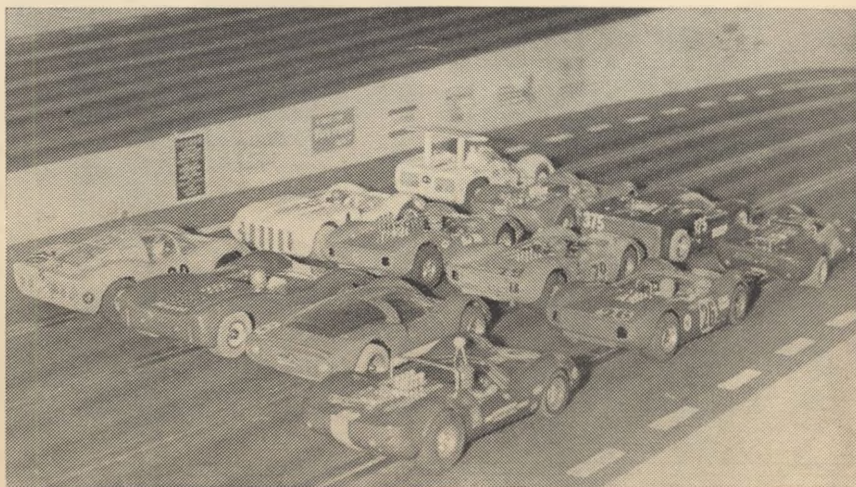
uspořádal letos v květnu poprvé Model Car Club Brno II na své čtyřproudové jízdní dráze. Byl to závod pro dráhové modely automobilů tříd A2/25 a C2/24 společně. Zástitu nad ním převzalo ředitelství Velké ceny Československa – závodu o Evropský pohár cestovních automobilů, který se jel na trati Masarykova okruhu v Brně o týden později. Modelářský závod zahájil ředitel VCC pan Kunc, ředitelství věnovalo modelářům putovní pohár. Pro první čtyři závodníky byly při-

praveny ceny ve formě hledaného materiálu.

Kvalifikační jízdy se jely na čas, semifinále na 15 kol, finále na 20 kol. Finalisté museli tedy projít sítím rozjížděk, které představovaly 170 okruhů.

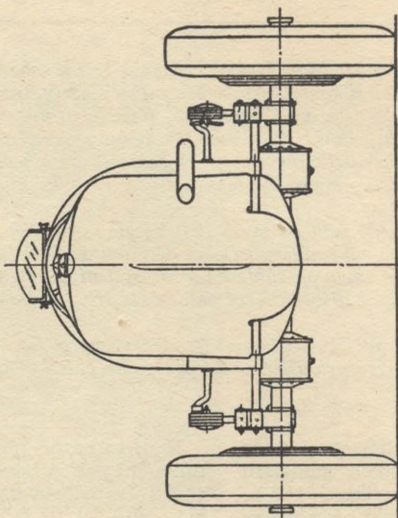
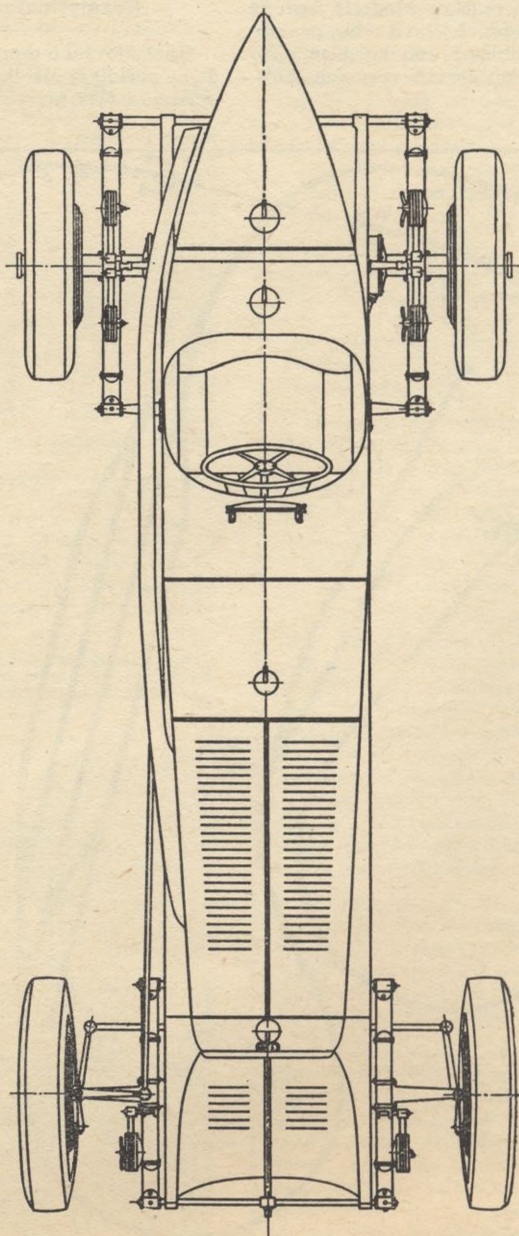
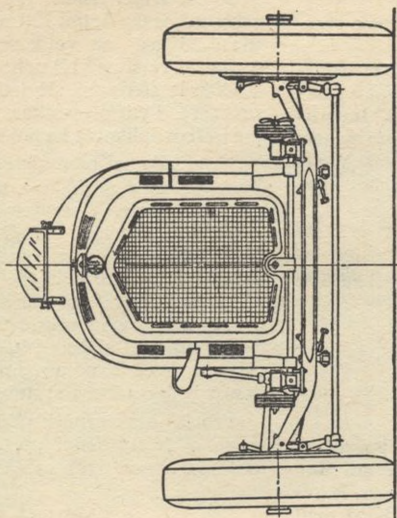
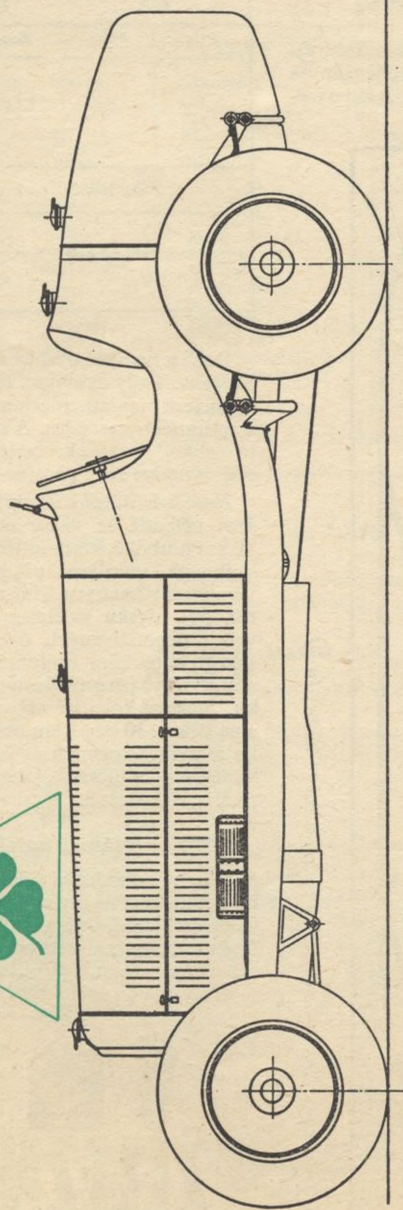
VÝSLEDKY finále jsou v bodech, v první závorce je uvedena třída, ve druhé čas v kvalifikační jízdě: 1. L. Vacek, Lotus 40 (A2/25) 24 (33,3 vt.); 2. M. Tichý, Chaparral (C2/24) 22 (30,6 vt.); 3. D. Remiš, Lotus 40 (C2/24) 17 (33,2 vt.). – Bylo hodnoceno 8 závodníků, jednak z pořádacího klubu, jednak z MCC Brno I. Příští ročník bude jistě již bohatší i na účast.

M. MACHÁČEK





ALFA ROMEO 'P3'



Stavíme DOMÁCÍ KOLEJIŠTĚ (1)

Čtenáři železniční rubriky v Modeláři jsou většinou buď mladí nebo bez vlastních modelářských zkušeností. Tedy ti, kdož si koupili nějaké železniční modely, trochu si pojezdili a začínají uvažovat: Co s tím dál? Nejsou ani členy klubů – jichž je ostatně pořídku – a tak se obracejí na redakci a žádají o radu, jak si pořídit kolejiště. Jde jim převážně o kolejiště pro domácí potřebu, které by se ještě nějak vešlo do beztak již plného bytu a pomohlo tak sladit protichůdné názory modeláře s názory maminky, manželky či rodiny na „ty krámy, za které zbytečně vyhazuješ peníze“.

Takový kompromis jsme tedy měli na mysli, když jsme se radili po několikerém přečtení hromádky dopisů se zkušeným odborníkem z Domu dětí a mládeže v Praze – Karlíně, panem Karlem ŠUPIKEM. Ujal se úkolu po důkladném rozmyšlení, zato s pečlivostí jemu vlastní, kterou už někteří čtenáři znají z dřívějších ročníků Modeláře. Výsledkem je seriál na pokračování, s nímž začínáme.

Ještě než dám slovo autorovi, doporučujeme čtenářům, aby se hned ptali na věci, jimž by snad přes požitý výklad neporozuměli; na dotazy podle povahy odpovíme buď jednotlivě nebo najednou.

Redakce

V DDaM v Praze – Karlíně stavěl letos jeden člen klubu železničních modelářů kolejiště rozchodu N o velikosti 150 × 120 cm zabudované do skříně, z níž se dá vysouvat. Kolejiště dopadlo nad očekávání pěkně a zabere velmi málo místa. Na základě žádosti redakce Modelář jsem se rozhodl popsat právě jeho stavbu, protože představuje přibližně ono kolejiště „pro doma“, jež žádají čtenáři ve svých dopisech.

Není to návod pro modeláře pokročilý, tím méně pak špičkové, kteří si poradí sami a takovéto začátky už mají za sebou. Popis je určen – jak již řečeno – těm, kdož mají už nějaké modely doma a nevědí kudy kam.

Rozmyšlení před stavbou

Rozhodování o tom, zda si kolejiště můžeme pořídit či nikoli, závisí především na prostoru v bytě, který pro ně můžeme uvol-

nit. Popisované kolejiště lze stavět ve všech třech běžných velikostech, tj. HO, TT nebo N. Stačí jenom přepočítat rozměry základní desky 150 × 120 mm (obr. 1) takto: 1,332krát na velikost TT (tedy asi o třetinu větší než N) nebo na velikost HO 1,840krát (tedy téměř jednou tak veliký prostor). Tyto přepočítací koeficienty nelze ovšem aplikovat na poloměry oblouků.

Noví zájemci také obvykle nevědí, pro který rozchod se vůbec rozhodnout, kde je největší výběr. V současné době je u nás největší sortiment výrobků měřítka HO a pomalu se mu vyrovnává sortiment měřítka TT, kdežto nejmenší výběr je v měřítku N. Přesto však měřítko N vzhledem k našim bytovým prostorům přece jenom asi časem nad oběma většími zvítězí, jako tomu bylo dočasně u rozměru HO nad O. Takový je ostatně i světový vývoj.

Pro ještě názornější představu poslouží tabulka 1, uvádějící přehled poloměrů oblouků všech třech měřítek.

TABULKA 1

Poloměry oblouků kolejiva (mm)

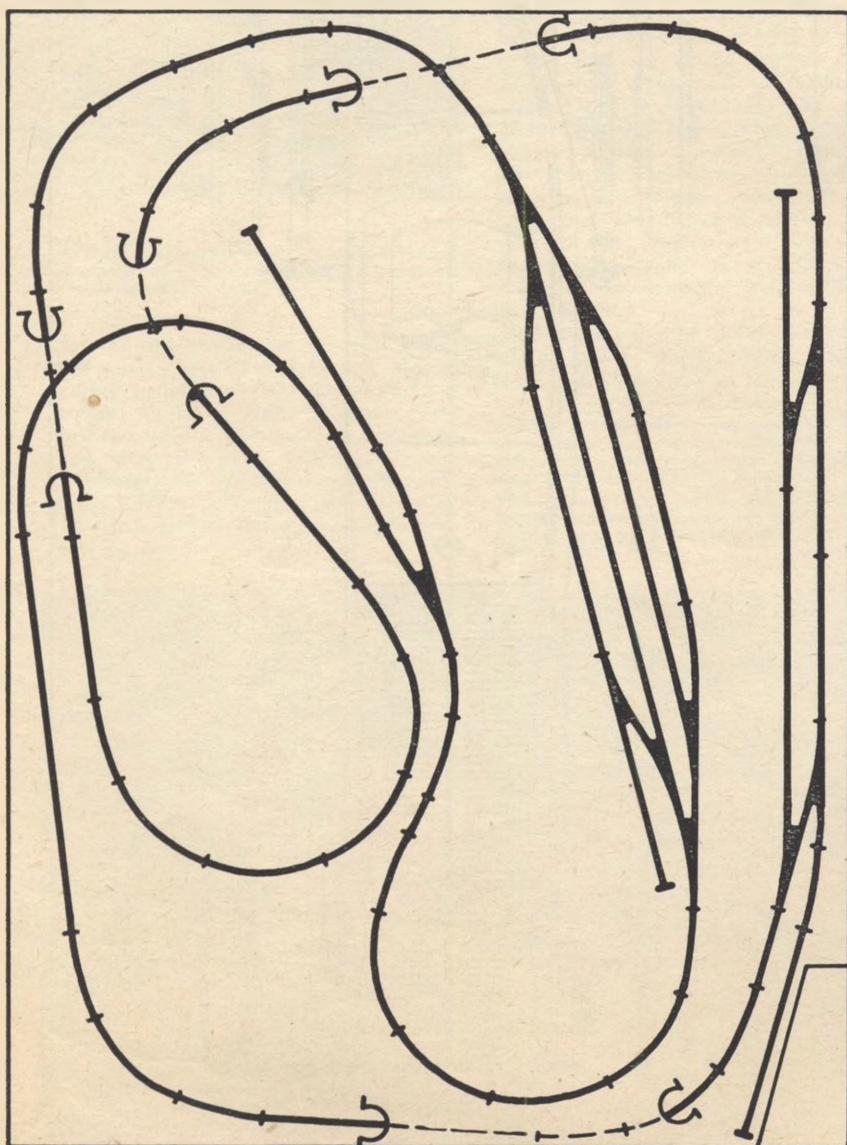
HO		TT	N
Pilz	PIKO	Zeuke	PIKO
440	380	572	193
500	440	660	425
550			
600			
Šířka jednokolejné trasy (mm)			
HO		TT	N
50		40	30

Další a neméně ožehavou otázkou je nákladnost. Tady ovšem už žádný přepočítací koeficient neplatí, jde jen o to, co zbyde z rodinného rozpočtu. A ono přece jenom to „enko“ je daleko nejlevnější. Má tedy obě výhody: šetří prostor i kapsu.

Kam kolejiště uložit mimo provoz? V našem případě se vejde např. do skřínky 30 cm hluboké, která může stát v bytě jako knihovna, vnějškem přizpůsobená celkovému interiéru bytu. Jiná možnost je montáž pod desku jídelního stolu nebo do veřejně nepoužívaných dveří. Skřínku lze zakrýt barevným kretónem nebo nákladnější dvířky, přizpůsobenými opět nábytku. Složené kolejiště zabere na výšku 160 a na šířku 130 cm. Rám nesoucí celou stavbu je uvnitř upevněn na čepech, které pojíždějí v kolejničkách, jaké používají elektrikáři při instalaci.

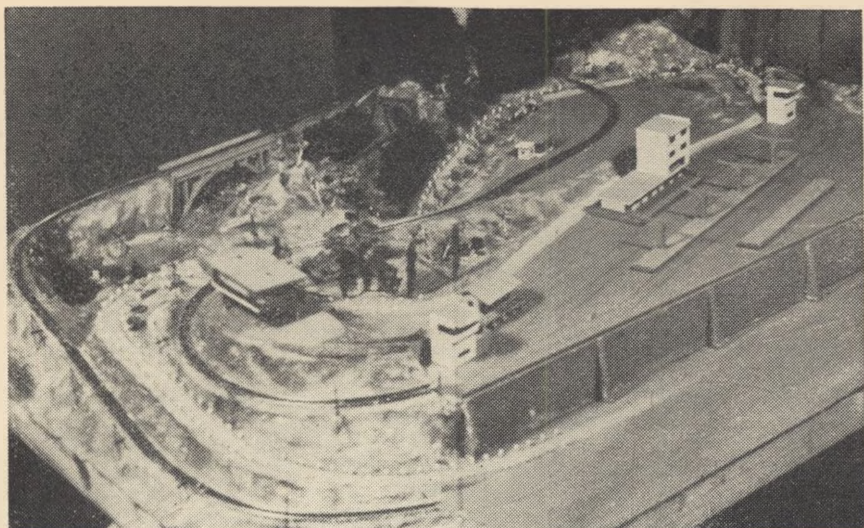
Námět kolejiště

je celkem jednoduchý (obr. 1). Je tu napříč hlavní nádraží o čtyřech kolejích, z nichž jedna je hlavní, dvě odbočné a jedna nádražní s protažením na odstavnou kolej pro skladištní rampu. Je možno ji též protáhnout na volnou skládku nebo postavit skla-



OB. 1. Schéma popisovaného kolejiště ve zmenšené přibližně 10 : 1





OBR. 2. Celé popisované kolejištie během stavby, dosud bez dolního nádraží

diště s rampou nejen boční, ale i čelní. Dole je pak druhé nádraží dvukolejné pro předjíždění souprav a opět jedna kolej od-

stavná nebo skladištní. Nahoře na hlavním nádraží je pak malá zastávka s vlečkou třeba k pile nebo továrně či lomu. Délka tu-

DIALKOVÉ OVLÁDÁNIE

Nápad ovládat modelovou železnicu HO dialkove pomocou kábla vznikol v snahe o zlepšení prehľadu celého koľajiska a zvýšenie atraktívnosti prevádzky.

Základ tvorí **krabica ovládacieho panelu**, zhotovená z preglejky hrúbky 12 mm. Obsahuje obvyklý transformátor PIKO, všetky výhybkové koľajové tlačítka a ovládače rozpojovačov, ktoré sú pripevnené k odnímateľnému vrchnému víku krabice. Najdôležitejším článkom je **spojovací kábel** medzi panelom a koľajiskom. Použil som telefónny vodič o 64 žilách s vonkajším priemerom 18 mm (počet žíl určuje množstvo ovládaných prvkov). Dĺžku kábla 3 m je možné zväčšiť podľa

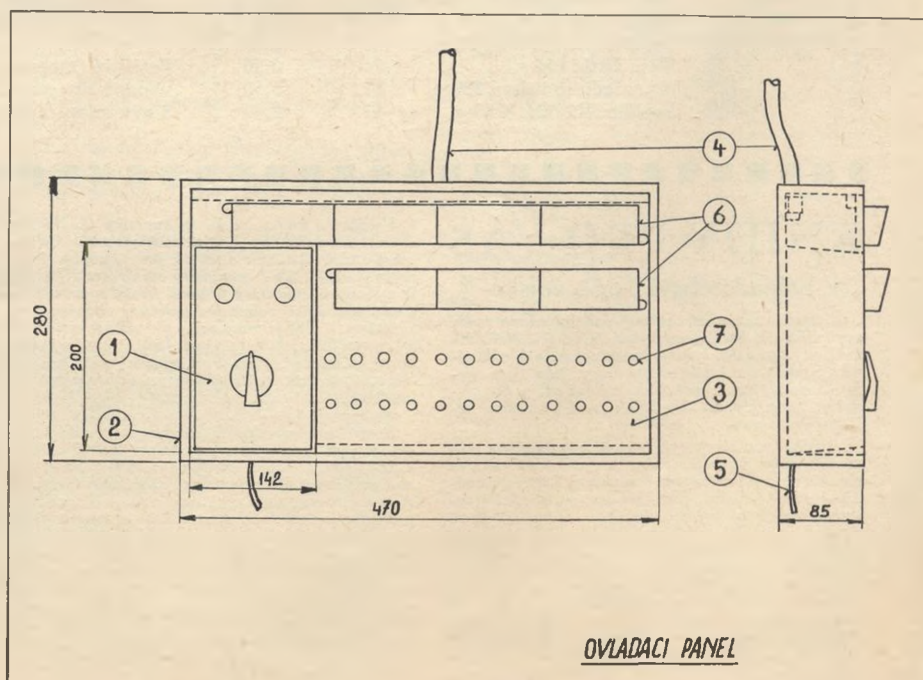
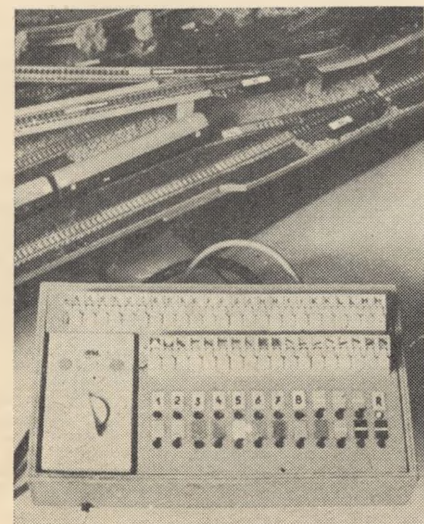
rozmerov miestnosti, v ktorej máme koľajisko. Kábel je ako k doske koľajiska, tak ku krabici pripevnený objímkou s dvoma šroubami. Upevnenie musí byť spoľahlivé, aby nedošlo k prípadnému vytrhnutiu vodičov.

Výhybkové tlačítka (štandardný výrobok PIKO) sú umiestnené na víku krabice vo dvoch radoch nad sebou. Koľajové úseky ovládam páčkovým vypínačom k stolnej lampe.

Rozmery uvedené na výkrese sú len informatívne a každý si ich môže prispôbiť podľa množstva ovládacích elementov potrebných k prevádzke svojej modelovej železnice.

Tibor PLATZNER, Komárno

LEGENDA K VÝKRESU: 1 - transformátor PIKO; 2 - krabica z preglejky; 3 - víko krabice; 4 - kábel; 5 - šňúra k transformátoru 6 - ovládače výhybiek; 7 - ovládače koľajových úsekov.



nelú dáva možnosti skryt v nich niekoľko souprav a tak znázorniť jejich poíždění mezi stanicemi. Je tu možno poíždět jak rychlíkovými soupravami pro dálkovou dopravu, tak malými vlaky pro dopravu místní, jakož i vlaky nákladními, vzhledem k odstavným kolejím skladištním i tovární vlečce.

Také krajinu na tomto kolejišti, jak poznáte z fotografií i výkresů, jde udělat mnohotvárně a působivě.

Kolejivo pro rozchod N

(Ceny za 1 kus v Kčs; červenec 1969)
 12 párů vyhýbek po 18,—
 35 kusů přímých kolejí dlouhých po 2,—
 20 kusů přímých kolejí polovičních po 1,—
 20 kusů přímých kolejí krátkých vyrovnávacích po 1,—
 45 kusů oblouků r 425 po 2,—
 20 kusů oblouků r 193 dlouhých po 2,—
 15 kusů oblouků třetinových po 1,—
 20 kusů oblouků nejkratších, vyrovnávacích po 1,—

Náklady na pořízení kolejiwa celkem dosáhnou necelých 500,— Kčs. Celé kolejištie velikosti N, tak jak je vidíte na obrázku 2, a to včetně dvou patrových souprav, několika vagonů nákladních a tří lokomotiv přišlo asi na 1000,— Kčs. V tom je započten i materiál na vybudování rámu, roštu, podkladů a trasy včetně potřeb pro vytvoření krajiny. Rozdělíme-li tento obnos do několika měsíců - a stavba vám jistě bude trvat déle, protože většina součástí pro rozchod N je u nás k dostání jen sporadicky - není snad náklad neúnosný.

V rozchodu TT by byly náklady asi o 500,— až 600,— Kčs větší podle počtu trakčních vozidel i vagonů. To všechno se ovšem dá pořídit za delší dobu bez ohrožování domácího rozpočtu, který není radno těmito nákupy přetěžovat. Lépe je našetřit si po malých částkách, aby byly peníze pohotové na dobu, kdy je u nás zrovna k dostání to, co je nutně zapotřebí. Je zbytečné utrácet za to, co sice k dostání je, ale nutně to nepotřebujete a můžete si zhotovit sami, jako domky, nádraží, skladištní budovy, nástupiště atp.

(Pokračování)

Speciální modelářské prodejny:

PIŇŘIŠSKÁ 27, Praha 1, telefon 236492

PAŘÍŽSKÁ 1, Praha 1, telefon 67213

NABÍDKA V ZÁŘÍ

Číslo zboží	Název	Jedn. množství	Cena
5306-5390	Modelářské lišty		
	všech rozměrů	ks	0,10—1,—
5694-5	Vrtule soutěžní 200/140	ks	9,50
5692-2	Vrtule soutěžní 180/200	ks	8,—
5768	Vrtule 180/90	ks	5,50
6102	Letecká překližka spec. tloušťka 0,8 mm	dm²	0,35
6104	Letecká překližka 1 mm	dm²	0,35
6106	Letecká překližka 1,2 mm	dm²	0,55
6112	Letecká překližka 2 mm	dm²	0,60
6035	Vrtule z polyamidu 225/120 mm	ks	7,—
6036	Vrtule z polyamidu 250/120 mm	ks	8,—
6060	Kužel vrtule plastic typ I vnější Ø 25 mm	ks	0,60
6061	Kužel vrtule plastic typ II vnější Ø 28 mm	ks	0,70
6202-129	Borové lišty 5 × 20 × 1500 mm	ks	2,10
6304	Balsová prkénka tloušťka 2 mm	dm²	0,35
6306	Balsová prkénka tloušťka 3 mm	dm²	0,45
6308	Balsová prkénka tloušťka 4 mm	dm²	0,50
6310	Balsová prkénka tloušťka 5 mm	dm²	0,60
6312	Balsová prkénka tloušťka 7 mm	dm²	0,75
6314	Balsová prkénka tloušťka 10 mm	dm²	1,—
6349-1—7	Nitroemail různé barvy 200 g	ks	5,20
6350-1—6	Nitroemail různé barvy 100 g	ks	3,—
6401	Nitrolak napínací C 1106 250 g	ks	5,50
6406	Nitrolak lepicí C 1107 250 g	ks	6,50
6408	Nitrolak vrchní lesklý C 1108	ks	5,50
6470	Acetonové lepidlo v tubě 50 g	ks	2,—
6473	Lepidlo kasein sáček 50 g	ks	1,50
6473-107	Lepidlo RESOLVAN 50 g	ks	2,50
-128	Plexi čistíč 100 g	ks	3,50
-129	Nitroředidlo balení 350 g	ks	5,50
-139	Lepidlo KOVOFIX 40 g	ks	2,40

-153	Lepidlo L 20 70 g	ks	19,50
-157	Tmel LA	ks	25,—
-162	Lepidlo LOVOSA 200 g	ks	4,—
-163	Lepidlo Viskosin 100 g	ks	5,80
-164	Ricinový olej 200 g	ks	8,80
6500-177	Sklotextil – SE dovoz		
	delubrik	bm	13,—
6500-182	Sklotextil – YPLAST 60	bm	26,—
-190	Sklotextil 800	bm	32,—
6520-1	Guma v kotouči rozm.		
	1 × 1—3 m	ks	0,40
-2	Guma v kotouči rozm.		
	1 × 1—10 m	ks	1,—
-6	Guma v kotouči rozm.		
	2 × 2—5 m	ks	1,70
8722-800	Guma PIRELLI dovoz NSR	kg	125,—
6561-102	Člásky NiCd 225	ks	7,50
6654-307	Kolečko pro modely na gumu		
	Ø 18 mm	ks	0,70
-309	Kolečko pro modely na gumu		
	Ø 34 mm	ks	1,—
-310	Kolečko pro modely na gumu		
	Ø 40 mm	ks	1,10
6670-404	Kolečko gumové polopneu- matické – Ø 37 mm	ks	6,50
-405	Kolečko gumové polopneu- matické Ø 75 mm	ks	9,—
671-100	Cín pájecí	ks	1,50
6771-102	DIFUZON – cínová pájecí pasta 40 g	ks	8,—
8489-801	Potahový papír MODELSPAN bílý tlustý	arch	2,—
-804	Potahový papír MODELSPAN barevný tenký	arch	1,60
-806	Potahový papír MODELSPAN barevný tlustý	arch	2,—
6625	LEDŇÁČEK II – školní větroň A1	sk	4,—
6856	KUBÍČEK – volný sportovní model na motor 1 cm³	ks	3,—
6909-151	ŠIPKA – sportovní U-model na motor 1—1,5 cm³	ks	3,—
-154	MIRKA – větroň A2 mistra republiky	ks	3,—
-156	PEGAS – akrobatický U-model na motor 2,5 cm³	ks	3,—
-160	VÍTĚZNÁ – A2 z mistrovství světa	ks	3,—
-162	„7 modelů na neděli“ – pro rekreační létání	ks	4,—
-163	MUSTANG – upoutaná polomaketa stíhačky na motor 2,5 cm³	ks	4,—

Feritové magnety různých rozměrů v ceně 1,50 Kčs
vhodné pro některé druhy hraček, pro školní účely apod.
S výhradou meziprodeje

NEOTÁLEJTE S NÁKUPEM

KNIHY PRO VÁS

z nakladatelství Naše vojsko

V ilustrované edici Světový válečný román vyjde vynikající dílo Stephana Heyma KŘIŽÁCI NA ZAPADĚ, jedno z děl, která se trvale zařadila do základního programu světové válečné literatury. Jeho děj se odehrává na západní frontě druhé světové války, kde příslušníci americké armády bojují proti úhlavnímu nepříteli – nacistu.

Laholův povídkový cyklus patří k nejsilnějším literárním dílům slovenské prózy posledních let. Sbírka vznikla na základě vlastních autorových otřesných zážitků, neboť Lahola, citlivý umělec, prošel ohnům pováleckých front a řadu otřesných okamžiků, které v knize líčí, prožil na vlastní kůži. **POSLEDNÍ VEC** je kniha ze slovenského prostředí. Je to celkem odlišný pohled na prostředí než na jaký jsme si zvykli, neboť autor vidí lidské údolosti zcela jinak; proto mohou být jeho vtišeni zvrhli a poražení zase morální a čisti, zločinu se dopouštějí stejně tak přátelé jako nepřátelé. Jednotlivé povídky, kruté a ošerné zároveň, nepřekročily mase bizarnosti jediné díky velké Laholově kultivovanosti.

Vynikající kniha italské spisovatelky C. Fioriové **ŽENA ZA MRŽEMÍ** líčí dramatické události z prostředí italských věznic a tůžeb, jejichž obyvateli byli nejen političtí, ale i kriminální vězni. Zcela původní je vykreslení osudu žen v tomto strašném prostředí a úvahy nad jejich zvláštními problémy citovými a sexuálními. Kniha je proto nejen pravdivým svědectvím o krutosti fašistického režimu a řadě muslimoniovských represálií, obranou ženy proti krutosti fašistického zadržování, ale zároveň i oslavou solidarity a pemosti italských lidí v boji za lepší život.

Steve Carella, neúnavný detektiv a prohledovatel zločinů je opět hrdinou detektivky Ed. Mc Baina ZABIJÁK, v níž se snaží dopadnout rafinovaného slunce, který má na svědomí již několik přepadení. Nakonec se mu, zcela neočekávaně, podaří dovést případ ke zdárnému konci a zcela šokovat čtenáře konečným řešení té komplikované, ne právě běžné zápletky. Tato kniha, jakož i ostatní Mc Bainovy detektivky, je neobyčejně napínavá a vzrušující a má nepochybnou pečeť autentičnosti, jaká se nadeje ani předstírat ani napodobit (postava detektiva Carelly i ostatních jeho spolupracovníků jsou skuteční lidé, šlapající skutečnou dlažbu velkomsta). Mnohé Mc Bainovy práce jsou známy i z populárních amerických seriálů. Kniha vyjde v oblíbené edici Napětí.

modelář

měsíčník pro letecké, raketové, automobilové, železniční a lodní modelářství. Vydává Vydavatelství MAGNET n.ř. podn., Praha 1, Vladislavova 26, tel. 234355-9. Šéfredaktor Jiří Smola, redaktor Zdeněk Liska. **Redakce Praha 2, Lublaňská 57, tel. 223-600** - Vychází měsíčně. Cena výtisku 3,50 Kčs, pololetní předplatné 21,- Kčs - Rozšiřuje PNS, v jednotlivých obzvojených sil MAGNET - administrace, Praha 1, Vladislavova 26. Objednávky přijímá každá pošta i doručovatel - Dohledací pošta Praha 07. Inzerce přijímá inzertní oddělení Vydavatelství MAGNET. Objednávky do zahraničí přijímá PNS-vývoz tisku, Jindřišská 14, Praha 1. Tiskne Naše vojsko, závod 01, Praha.

Toto číslo vyšlo v září 1969.

© Vydavatelství MAGNET Praha

I. MEZINÁRODNÍ SOUTĚŽ pro RC makety

Bremen — Lemwerder - BRD - 23. — 27. 7. 1968

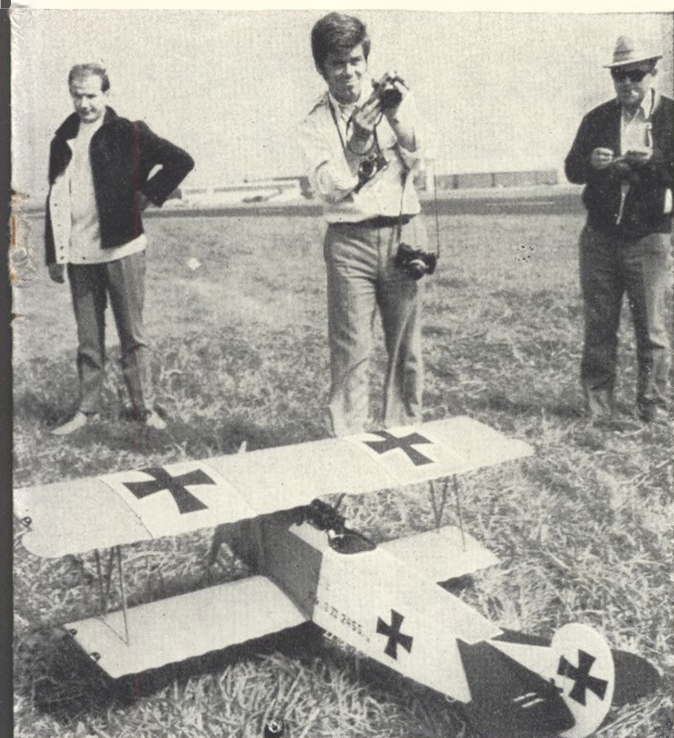


S maketou Percival Proctor zvítězil Richard Yates z V. Británie hlavně díky „nazobání“ značného počtu bodů za stavbu. S výjimkou detailně vypracované kabiny model příliš nezaujal (byl ve vojenské kamufláži)

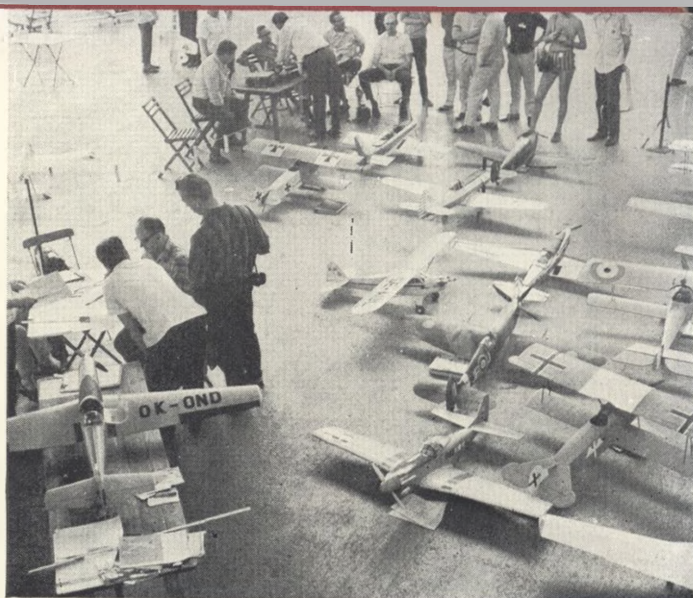


Maketa Fokker D-VII získala nejvyšší stavební ohodnocení a celkem překvapivě byla druhá ve výsledném pořadí, ač udělala jen jeden let ze dvou

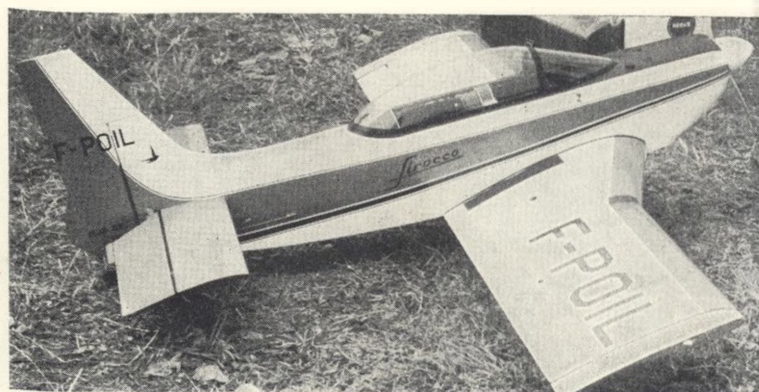
Ze tří soutěžících maket Fokker D-VII byla nejlépe provedena tato, jejímž autorem je Bruno Klupp, známý již našim čtenářům z titulu MO 1/1967



De Havilland DH-2 z pionýrských časů letectví se zalíbil Dr. J. Ammannovi ze Švýcarska tak, že se nedal odradit „stromořadím“ vzpěr, ani „houštinou“ drátů, ani problematickým spouštěním motoru



Pohled na depo maket v hangáru při přejímce. U stolu vlevo uprostřed (sedící) „úřaduje“ náš bodovač, zasl. mistr sportu Radoslav Čížek. V práci má právě maketu Z-326 OK-OND, s kterou soutěžil H. Reger z NSR



Po Američanovi Mc Culloughovi (viz MO 7/69) si vybral také W. Reger z NSR za předlohu akrobatické letadlo Jak 18P; obsadil 9. místo

SNÍMKY: JIŘÍ SMOLA



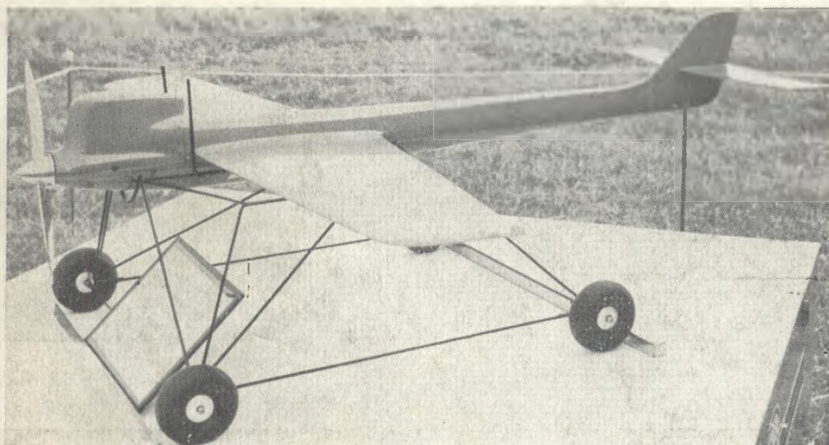


SNÍMKY: P. Delfeld,
Piko, O. Schmolinske (2),
J. Smola (2)



Klub Ikarus
v Harsewinkel
 („u Simpropů“) po-
řádal letos zase
novou soutěž pro
RC modely – „Kdo
nejpomaleji?“. Byla
zajímavá a napíše-
me o ní podrobněji

Je tohle model
anebo skutečný
parník Stadt
Bregenz? Je to RC
model a klobouk
dolů před němec-
kým „budovate-
lem“ (jméno
neznáme), hlavně
za ty nástavby

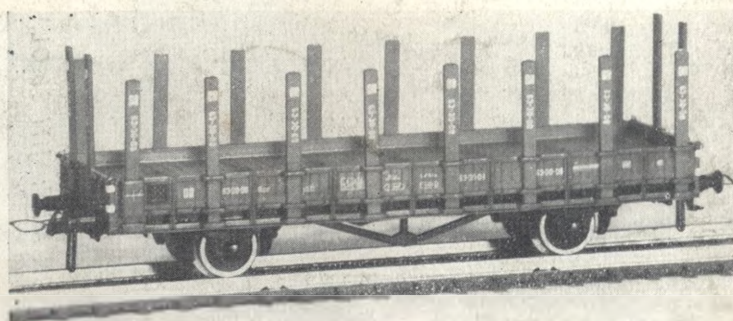


Nový rychlostní RC model F. Kavana z Norim-
berka bude na rozdíl od dosavadních startovat
z vozíku, nikoli z ruky

modelář 9/69

Záběr z finále letošní 5. „akce větroně“, kterou
pořádá belgický královský aeroklub pro nábor
mládeže

Československé Trenery lákají i modeláře úhledností
a dobrými letovými vlastnostmi. Na snímku je Z-326
Herberta Regera, o níž se dočtete podrobněji na str. 2–3



Klanicový vůz, podobný naší řadě Md, v provedení DR. Rozchod
HO, výrobek firmy PIKO