

LISTOPAD 1986 • ROČNÍK XXXVII • CENA Kčs 4

11 modelář

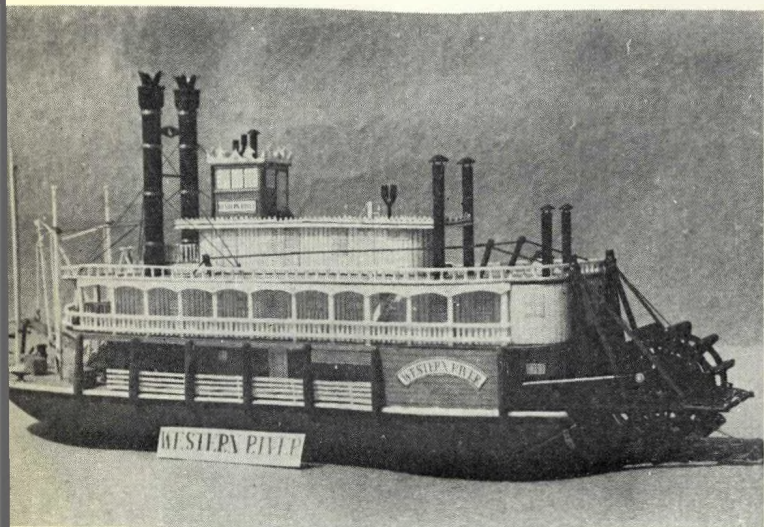
LETADLA • LODĚ • RAKETY • AUTA • ŽELEZNICE



**CO DOVEDOU
NAŠI
MODELÁŘI**



► Silvestr Kouřil z RC Modelklubu při VUT Brno létá s RC maketou Liberty Sport o rozpětí 1380 mm a hmotnosti 3,2 kg. Model je poháněn motorem MVVS o zdvihovém objemu 6,5 cm³



▲ Jiřího Honuse z KLM Ostrava-Poruba zajímají loďní modely stále, i přes jeho šedesát sedm let. Stolní model mississippského parníku Western River v měřítku 1 : 40 zhotovil podle plánu pocházejícího z PLR

K TITULNÍMU SNÍMKU

V těchto dnech si připomínáme 35. výročí vzniku Svazarmu. Kromě jiného je to příležitost k bilancování spolupráce mezi jednotlivými odbornostmi, pracujícími v naší branné organizaci. Příkladem hodným následování byl třeba Den otevřeného letiště, který 21. září připravili společně modeláři a letci Aeroklubu Benešov. Jednou z atrakcí šestihodinového programu byla obří RC maketa větroně VT-125 Šohaj o rozpětí 7 metrů, s níž létal Jindřich Stejskal z LMK Rokycany.

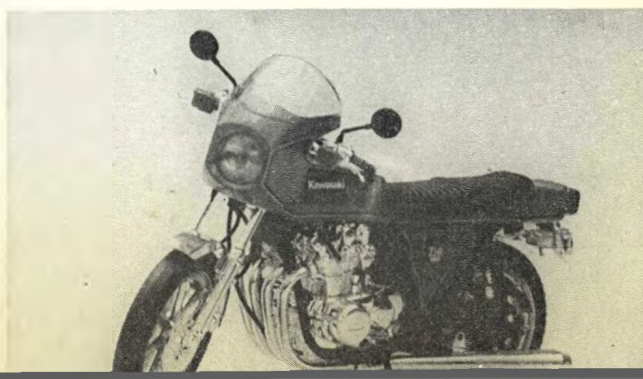
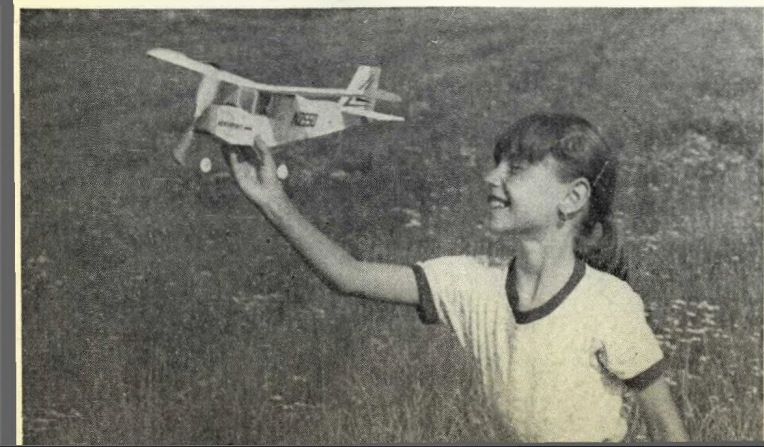
Snímek: O. Šaffek

▼ Jindra Křiváková z Kyjova si pod vedením svého otce postavila dobře létající gumáček Aerosport ze stavebnice v. d. Igra



▲ Přeborníkem ČSR v kategorii F3B se pro rok 1986 stal Bohumil Soukup z LMK Kamenné Žehrovice. Úlohu C zvládl se svým modelem za 20,4 s

▼ Asi tři týdny trvala Jiřímu Šmelovi z Vyškova práce na modelu motocyklu Kawasaki KZ-1000 Z1-R z plastické stavebnice firmy Revell. Model má délku 184 mm



Šedesátiny leteckého modelářství v SSSR

Albert Šajmirovič Nazarov
ÚV DOSAAF, Moskva

Desetitisíce mladých chlapců a děvčat ve všech koutech Sovětského svazu věnují svůj volný čas leteckým modelům, se záplem je konstruují, stavějí a létají s nimi. Kroužky leteckých modelářů patří neodmyslitelně k životu škol i mimoškolních zařízení, letecké modely jsou oceňovány v konstrukčních kancelářích, školách a vědeckovýzkumných centrech. Mnozí vynikající pracovníci vědy a techniky, stejně jako letci a kosmonauti, začínali svou dráhu jako modeláři.

Sovětská letecká modelářství jsou pyšní na to, že mezi prvními modeláři v jejich zemi byli M. V. Lomonosov, A. F. Možajskij, že stavbu modelů podporoval D. I. Mendělejev.

Základy skutečného leteckého modelářství položil profesor Moskevského vysokého učení technického N. J. Žukovskij, z jehož podnětu se v létě roku 1910 uskutečnila první leteckomodelářská soutěž. Mezi deseti účastníky prvního měření sil byl i pozdější letecký konstruktér A. N. Tupolev.

Teprve po vítězství VRSR však letecké modelářství zaznamenalo široký rozmach. Za datum zrodu organizovaného leteckomodelářského sportu je beze sporu možno označit srpen 1926, kdy byla na moskevském Ústředním letišti vztčena vlajka prvních celosvazových závodů leteckých modelářů, jež jsou od té doby až na řídké výjimky pořádány každoročně.

Sovětská vláda nový sport všestranně podporovala. V úvodníku Pravdy z 18. srpna 1933 psal K. J. Vorošilov: „... Letecké modelářství! To je nový pojem a nový obsah. Stává se součástí způsobu života naší drobtiny, upoutává ji a uchvacuje, nutí studovat vědu a techniku a tímto způsobem připravuje kulturní, schopnou směnu letců a leteckých konstruktérů...“ Modeláři však byli podporováni i materiálně. Od roku 1931 pracovala v Moskvě moderně vybavená Ústřední letec-



komodelářská laboratoř, jejímž úkolem bylo poskytovat konzultace, stejně jako vytyčovat směry rozvoje nové techniky a vytvářet předpoklady pro sportovní úspěchy.

Mezníkem v historii sovětského modelářství se stal rok 1936, kdy modeláři začali používat spalovací motory. Nová technika s sebou přinesla první výrazné mezinárodní úspěchy. V květnu 1938 proletěl spalovacím motorem poháněný model M. Zjurina trať dlouhou 21 km 957 m. Tento let je zapsán do listin FAI jako první světový rekord sovětského modeláře. O půl roku později již byli sovětská letecká modelářství držitelé šesti světových rekordů z dvanácti dosud ustavených a každý rok získávali další. Ještě na prahu války, v roce 1940, překonali osm světových rekordů.

Na všech frontách Velké vlastenecké války nedávni stavitelé modelů odvážně bránili svou vlast, mnozí padli, řadě z nich byla za odvahu udělena vyznamenání a medaile. Málo známá je skutečnost, že někteří z nich



vyžili modelářské znalosti v boji proti ne-náviděnému nepříteli. Například saratovský modelář A. Grigorenko byl vyznamenán za použití krabicových draků na frontě; k plejádě bývalých leteckých modelářů patřili i trojnásobný hrdina SSSR, maršál letectva A. Pokryškin, dvojnásobný hrdina SSSR A. Molodčín a dvojnásobný hrdina SSSR S. Luganskij.

V poválečných letech byla rychle obnovena síť kroužků a laboratoří, modeláři se opět setkávali na všesvazových soutěžích. V roce 1949 se po boku modelářů z Československa, Maďarska, Polska a Rumunska zúčastnili mezinárodní soutěže a vybojovali první cenu v soutěži družstev.

Zařazením leteckého modelářství v roce 1953 do jednotné celosvazové sportovní klasifikace, určující základní požadavky kladené na sportovce, vzrostla masovost leteckého sportu. Poprvé byly nejlepšími modelářům uděleny tituly mistr sportu SSSR. V té době měl velkou zásluhu na rozvoji letecko-

modelář

11/86 LISTOPAD XXXVII
Vychází měsíčně



měsíčník pro letecké, raketové, automobilové, lodní a železniční modelářství, nositel vyznamenání Za brannou výchovu II. stupně.

Vydává ÚV Svazarmu ve Vydavatelství NAŠE VOJSKO, národní podnik, 113 66 Praha 1, Vladislavova 26, tel. 26 15 51-8. Vedoucí redaktor Vladimír HADAČ, redaktori Martin SALAJKA, Tomáš SLÁDEK. Grafická úprava Jan ČERNÝ.

Redakční rada: Zdeněk Bedřich, Rudolf Černý, Zoltán Dočkal, Jiří Jabůrek, Jiří Kalina, ing. Jiří Havel, Zdeněk Hladký, Zdeněk Novotný, ing. Dezider Selecký, Ivan Skalský, Otakar Šaňfek, Václav Šulc, ing. Vladimír Valenta, Adresa redakce: 113 66 Praha 1, Jungmannova 24, tel. 26 06 51, linky 468, 465. Vychází měsíčně. Cena výtisku 4 Kčs, pololetní předplatné 24 Kčs. – Rozšiřuje PNS, v jednotkách ozbrojených sil Vydavatelství NAŠE VOJSKO – 113 66 Praha 1, Vladislavova 26. Objednávky přijímá každá pošta i doručovatel. – Inzerce přijímá inzertní oddělení Vydavatelství NAŠE VOJSKO. Objednávky do zahraničí přijímá PNS – vývoz tisku, Jindřichská 13, 110 00 Praha 1. Tiskne Naše vojsko, n. p., závod 8, 162 00 Praha 6-Liboc, Vlastina 710. Nevyžádané příspěvky se nevracejí.

Toto číslo vyšlo v listopadu 1986

© Vydavatelství NAŠE VOJSKO Praha

Index 46882

modelářského sportu Nikolaj Alexejevič Babajev, který stál mnoho let v jeho čele, rozpracoval řadu metodických pomůcek a vytvořil první soutěžní pravidla.

Rozvoji tělesné výchovy a sportu věnuje komunistická strana a sovětská vláda velkou pozornost i v současnosti. Masový sport si vyžádal nové formy organizace a řízení. Začaly vznikat leteckomodelářské kroužky ve velkých oblastních centrech a hlavních městech svazových republik, v roce 1977 byl založen Ústřední sportovně-technický klub leteckého modelářství DOSAAF SSSR. Jako vedoucí orgán byl přizván k plánování, financování a organizaci sportovních činností, podílí se na vyhledávání talentů a přípravě reprezentačních družstev SSSR. Prostřednictvím svého tisku rozšiřuje novátorské zkušenosti, zajišťuje vývoj a výrobu sportovní techniky, kontroluje její kvalitu a zajišťuje mezinárodní styky sportovců. Oddělení a laboratoře klubu v těsném kontaktu s Kanceláří leteckomodelářského sportu SSSR řídí letecký a raketový modelářský sport v celé zemi. Od počátku loňského roku pracuje také Ústřední modelářská konstruktérsko-technologická kancelář DOSAAF SSSR, jejímž úkolem je výrazné posílení materiálně technické základny masového sportu.

Na všestrannou péči odpovídají sovětské sportovci výbornými výsledky. Na počet reprezentantů SSSR zněla sovětská hymna v různých zemích světa. Mezi sovětskými modeláři je řada mistrů světa, mistrů Evropy a držitelů světových rekordů; počátkem letošního roku měli sovětské sportovci na svém kontě přes polovinu světových rekordů, oficiálně registrovaných FAI. Za vynikající sportovní úspěchy byli J. Sirotkin, B. Skurkij, V. Šapovalov, V. Onufrijenko a V. Kramarenko odměněni čestným titulem zasloužilý mistr sportu SSSR.

Představitelé leteckomodelářského svazu SSSR, který je členem FAI, pracují v řadě komisí a subkomisí a aktivně se účastní na zdokonalování sportovních pravidel FAI, rozhodují na mezinárodních soutěžích, mistrovstvích Evropy a světa. Z pověření FAI byl Sovětský svaz dvakrát organizátorem mistrovství světa. Desítky veteránů leteckomodelářského sportu z nejrůznějších míst Sovětského svazu se může pochlibit čestným diplomem FAI Paula Tissandiera.

Nemýlíme se, řekneme-li, že všichni známe sovětské letečtí konstruktéři mají určitý vztah k leteckému modelářství, že stavěli modely a motory. Nemýlíme se ani, když řekneme, že doslova v každém našem letadle, vrtulníku či větroni je kus práce leteckých modelářů. Modeláře nalezneme na palubách kosmických lodí, za řídicími pákami letadel, u rýsovacích prken konstrukčních kanceláří, v dílnách leteckých závodů a na katedrách vysokých škol. Organizace DOSAAF, vyznamenaná Řádem Lenina a Řádem Rudého praporu, dělá v těsné spolupráci s leninským komsomolem vše pro další úspěšný rozvoj sovětského leteckého modelářství. Také proto v současné době zaujímají sovětské letečtí a raketoví modeláři co do masovosti i mistrovství jedno z předních míst ve světě.

Zakončit bych chtěl myšlenkou hlavního leteckého konstruktéra, hrdiny socialistické práce O. K. Antonova: „Ten, kdo stavěl modely a tato záliba mu zůstala, ten se nikdy nestane byrokratem ve vědě. To je důvod, proč v našem kolektivu zvláště oceňujeme toho, kdo se zabýval modelářstvem, kdo od mládí nasákl z různých stran technikou, byť na prvním stupni její složitosti. Za prvním přijdou stupně další, vždy vyšší, náročnější, otvírající pole působnosti každému, kdo chce kráčet kupředu.

Z klubů a kroužků

30 let KŽM Plzeň

Začátkem září žila Plzeň malou a velkou železnicí. U příležitosti 125 let lokomotivního depa Plzeň byly na nádraží vystaveny historické lokomotivy a do Klatov a dalších měst vyjely zvláštní vlaky. Deset dní trávající výstava železničních modelů, uspořádaná k 35. výročí založení Svazarmu a 30. výročí vzniku KŽM, vytvořila spolu s přítomností naleštěných parních krasavic správnou atmosféru pro konání slavnostní schůze plzeňského klubu železničních modelářů — kolektivního člena Svazarmu.

Když se členové klubu a jejich hosté sešli 13. září v Domě kultury ROH, točila se řada rozhovorů kolem právě ukončené výstavy. Nebylo divu, o neuvěřitelném počtu návštěvníků — téměř 11 500 — mluvil ve svém projevu i předseda komise železničních modelářů RMO ÚV Svazarmu a náčelník KŽM Plzeň Karel Reischl, který připomněl založení klubu R. Valentýnem, ing. L. Kotnauerem a ing. F. Trojanem. Bohatou činností nynějších členů dokumentovala i vystavená kronika klubu, v níž jsou pečlivě zaznamenaný všechny akce. Za třicet let uspořádali plzeňští modeláři třináct plánovaných a sedm mimořádných výstav železničních modelů a kolejišť, na nichž se o práci klubu dozvěděla veřejnost nejvíce. Výstavy však nejsou jejich jedinou ani hlavní činností. Na úspěchy zakládajících členů důstojně navázali zástupci mladší generace, mezi něž patří z domácích i zahraničních soutěží známí J. Zelenka, V. Simbartl ml., V. Měřička, ing. I. Mahel a ing. M. Panský. Společně se staršími kolegy v posledních pěti letech každoročně organizovali přebor Západočeského kraje, v roce 1983 z pověření ČUV Svazarmu uspořádali přebor ČR a o rok později se zde uskutečnilo i mistrovství ČSSR, při němž proběhla soutěž o nejlepší model lokomotivy vyrobené v závodech Škoda Plzeň.

Řada akcí klubu přilákala i nemodeláře; oblíbené jsou například již deset let probíhající „Besedy o železničním modelářství a skutečnosti“ či promítání diapozitivů.

Činnost plzeňských modelářů je veřejnosti sledována, což ostatně potvrdilo i složení čestného předsednictva výroční schůze, v němž zasedli předseda Západočeského KV Svazarmu plk. V. Balín, zástupce MěNV V. Kilián a ředitel DK ROH M. Vršácký.

Jednání klubu železničních modelářů pozdravil člen modelářského klubu v Niesky a člen prezidia DMV (Svazu železničních modelářů NDR) W. Hanusch, jehož klub s plzeňským několik let spolupracuje.

Na závěr oficiální části schůze převzal náčelník KŽM K. Reischl ocenění MěNV

Náčelník KŽM Plzeň Karel Reischl předává pamětní plakety aktivním členům klubu



Plzeň a řada aktivních členů klubu čestná uznání za dlouholetou obětavou práci, za reprezentaci a za aktivní činnost a nakonec byly předány pamětní plakety připomínající třicet let činnosti klubu.

mas

LMK Liberec

O činnosti leteckých modelářů na severu republiky se čtenáři dozvídají v posledních letech jen v souvislosti se Severní ligou házedel. To je však jen jedna z akcí — nazvěme ji spíše zimní sportovní rekreací — kterou severočeské modelářské kluby pořádají. Rozsah práce LMK Liberec, největšího klubu v okrese a zároveň okresního metodického střediska, je podstatně větší.

LMK Liberec vznikl v roce 1957, je jedním z nejstarších dosud pracujících klubů na severu Čech. Na Liberecku se ovšem modelářsko daleko dříve. Pamětníkům soutěží z padesátých let nejsou neznámá jména Kutíl, Kupka, Krejčíř či Zurynek. Antonín Kupka dokonce reprezentoval Československo v kategorii akrobatických upoutaných modelů na mistrovství světa v Belgii v roce 1958.

Vysokou sportovní úroveň svých členů se klub snaží udržet od počátku své existence. I v současné době je zhruba polovina členů nositeli I. VT a pravidlem bývá stovka překonaných limitů I. VT za sezónu. Ostatně loňský titul mistra ČSSR v kategorii RC akrobatických modelů mladého V. Volfa a medailová umístění na přeborech ČR i úspěšná reprezentace v kategorii upoutaných akrobatických modelů V. Trnky jsou dostatečně výmluvné. Za výsledky v posledních letech se tedy Liberečtí stydět nemusejí.

O nejvyšší počty na okresních a krajských přeborech i na veřejných soutěžích však liberečtí modeláři většinou úspěšně bojují i v kategoriích volných větroňů a termických větroňů RC V2. Také RC makety V. Janoty bývají ozdobou každé soutěže i propagačních vystoupení.

Tyto výsledky ovšem nejsou náhodné a nepřišly přes noc. Všichni úspěšně létající členové klubu v něm začali pracovat již jako žáci v kroužcích mládeže. Ve vedení kroužků LMK dlouhá léta dobře spolupracuje s ODPM v Liberci. Práci s mládeží totiž považuje za těžiště své činnosti. Klub má přes dvě stě členů, z čehož je sto třicet žáků. Z takové základny pak mohou vyrůst — a také vyrůstají — i ti, kteří mají předpoklady k naplnění vyšších sportovních cílů.

Liberečtí se samozřejmě také potýkají s nedostatků. Je asi zbytečné zmiňovat se o problémech s materiálem, ty musejí řešit všude. V poslední době se však v Liberci projevují potíže při přechodu žáků z kroužků, kde jsou vedeni instruktory, do normálního klubového života, kdy již musejí projevovat značnou samostatnost. Nejednou se mladík, který jako žák dosahoval výborných výsledků, v podstatě vytratil. Na toto téma by Liberečtí uvítali nějakou polemiku na stránkách Modeláře, neboť jsou přesvědčeni, že nejde jen o jejich problém.

Pro své sportovní využití musejí mít pochopitelně žáci i dospělí členové klubu vytvořeny podmínky. Hned v začátcích své činnosti dostal klub díky péči svazarmovských orgánů do vlnu pěkné, prostorné, dálkově vytápěné místnosti. Modeláři si je postupně vybavili strojním zařízením, a dnes je jejich strojový park na velmi slušné úrovni. Aby toto zařízení bylo plně využito, vyrábějí ražená překližková žebra křidel a VOP modelů A3, A1 a F1A, která si u nich mohou objednat i ostatní modelářské kluby a ZO Svazarmu.

Největší akcí v historii klubu byla stavba modelářského areálu, kterou uskutečnili v akci Z. Je určen pro létání s upoutanými a RC modely. Dnes už je vybaven i klubovnou a potřebnou technikou, takže v Liberci se mohou pořádát i vrcholné domácí a mezinárodní soutěže. Že nejde o nějaké malé dílko, o tom svědčí skutečnost, že hodnota

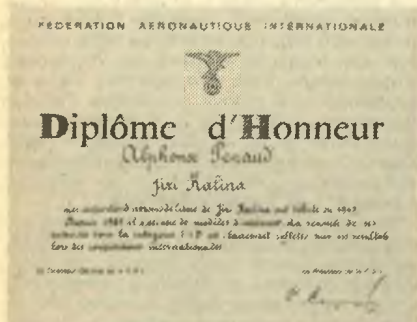
areálu je 580 000 Kčs a že členové LMK na jeho výstavbě odpracovali na pět a půl tisíce hodin. Nespočetné času při organizaci a zajišťování stavby strávili především s. Kotěra, ing. Haňáček a ing. Beroun, ČSC.

Provoz areálu byl zahájen před čtyřmi léty trojtkáním mezi reprezentanty družebních oblastí v SSSR, NDR a Severočeského kraje v kategoriích F2B a F3B. Další velkou akcí byl předloňský přebor ČSR v kategorii F2B. Kromě těchto významných soutěží klub každoročně pořádá osm až devět veřejných soutěží v různých kategoriích, z toho tři výlučně pro žáky a juniory. Připočteme ještě šest soutěží Severní ligy házedel, které se také létají na libereckém letišti, a dostaneme pěkný obraz čilého modelářského ruchu.

O propagačních vystoupeních, která klub pořádá, se ani nelze podrobněji rozepsat; je jich příliš mnoho. Jejich návštěvnosti pomáhá, že areál je umístěn blízko velkého sídliště. Přináší to s sebou sice některé problémy, ale na druhou stranu nejen propagační akce, ale i každý trénink modelářů přilákají řadu diváků.

Před několika léty se výlučně leteckomodelářský klub v Liberci rozšířil o další odbornosti. Pod jeho křídla přešli raketoví modeláři a stavitelé plastických modelů, pracující dosud v ODPM. Jsou to sice zatím jen žáci a junioři, ale ve svých věkových kategoriích dosahují značných úspěchů. A protože v libereckém okrese jsou činné ještě velmi dobré kluby ve Vratslavicích nad Nisou a v Českém Dubu, je pochopitelné, že při bilancování činnosti na OV Svazarmu stojí modeláři vždy na čelních místech.

Vladislav Trnka



Na 79. generální konferenci Mezinárodní letecké federace FAI byla oceněna dlouholetá práce i sportovní výsledky zasloužilého mistra sportu **Jiřího Kalina**, který převzal z rukou prezidenta FAI dr. Čenka Kepáka nejvyšší světové uznání pro leteckého modeláře: Diplom Alphonse Pénaud. Blahopřejeme!

■ Troubky u Přerova

Díky pochopení představenstva JZD československo-sovětského přátelství mají modeláři v Troubkách vlastní letiště. Právě na něm v rámci oslav 35. výročí vzniku Svazarmu uspořádali členové LMK Troubky a LMK Přerov 7. září veřejně předvádění RC modelů pod názvem Létáme pro Vás.

Počasí ráno zájemce spíše odrazovalo, ale

J. Ibermajer z LMK Přeštice často létá na propagačních vystoupeních s RC vrtulníkem.



přesto se na letišti sešly čtyři desítky modelářů s více než padesáti modely. Když krátce po zahájení létání vysvitlo sluníčko, mohlo v hlavním programu společně s diváky sledovat nejrůznější modely letadel, od těch nejjednodušších, cvičných, až po dokonale zpracované makety skutečných letounů. Potlesk vyvolaly pěkně létající Z-50L, Cessna Cardinal, Dalotel a další motoráky, stejně jako modelářský aerovlek. Krásná tichá akrobacie zmenšeného Blaníku chytla za srdce nejen ty, kteří ve skutečném Blaníku letěli, ale i náhodné diváky.

Aby si stavitelé RC modelů větroňů zalétali do sytosti, startovala celé odpoledne polomaketa letadla Oscar v roli nosiče větroňů. Ozdobou vystoupení byly skupinové lety motorových modelů, vlekokoucích prostrobových stuh, modelářské soubroje a kompletní akrobatická sestava, zalétaná modely kategorie F3A.

Děti mají na vše tradičně svůj názor, a tak se jim v Troubkách nejvíc líbila RC čarodějnice, která navzdory archaickému dopravnímu prostředku vynikala neobyčejnou obratností.

Čilý provoz ve vzduchu doplňovala výstava modelů, na niž byly zastoupeny snad všechny druhy dopravy. Vedle sebe o pozornost návštěvníků soupeřily makety lodí, RC vrtulník, RC automobil a amatérský RC motocykl.

Modelářský letecký den se návštěvníkům líbil a to se zase líbilo Jarodovi Skřenkovi z LMK Troubky, který celou akci řídil. Jemu a ostatním modelářům patří dík za důstojný příspěvek k oslavám 35. výročí založení Svazarmu.

Zdeněk Zdražil

■ Modeláři z Přeštic

si v říjnu připomněli 35. výročí založení leteckomodelářského klubu. V současné době se mohou pochlubit silnou členskou základnou. Ve čtyřech kroužcích stavějí členové klubu modely letadel, lodí, raket a vozidel, jeden z kroužků je zaměřen na stavbu plastických modelů; velké oblibě se těší RC modely a RC vrtulníky.

Aktivita Přeštických je celoroční — organizují pestrou sportovní a výchovnou činnost, na základních školách přednášejí o letectví, kosmonautice a Svazarmu, vedou kroužky DPM, v nichž nezapomínají ani na politicko-výchovnou práci. V loňském roce jednadvaacetkrát létali pro potěšení veřejnosti. Jejich modelářská vystoupení se vždy těšila zájmu přihlížejících, ať už to bylo na pionýrských táborech a školách v přírodě, nebo jako při oslavách 65. výročí založení KSČ, přímo na přeštickém náměstí.

Klub je pořadatelem okresních přeborů mládeže i dospělých, veřejných soutěží leteckých a lodních modelů, Dukelského a Sokolovského závodu branné zdatnosti i modelářského branného víceboje. Od roku 1981 usilují Přeštičtí o získání titulu Vzorný klub I. stupně.

LMK je platnou součástí víceúčelové ZO Svazarmu, například při výstavbě areálu Svazarmu odpracovali jeho členové řadu brigádnických hodin. Nyní zde mají dílnu a klubovnu.

Společně s ostatními svazarmovci se v říjnu modeláři podíleli na přípravě velkého branného odpoledne ke Dni ČSLA.

Karel Laštovička



Portrét měsíce:



Jiří Šosták

Když jsem se na něj mezi automodeláři poptával, dostával jsem hodně podobné odpovědi: Jirka? To je osobnost — nejen postavou, ale hlavně jednáním. A umí dělat!

Jiřímu Šostákovi v mládí učarovala čtyři kola. Začal tedy jezdit na motokárách — sítím postupových soutěží se probojoval na přebor ČSR. Výsledky měl dobré, ale čím dál obtížněji se do káry skládal. Rozhlížel se tedy po něčem jiném. Zakoukal se do dráhových modelů automobilů, a tak se v roce 1968 stal členem automodelářského klubu při Krajské stanici mladých techniků v Ostravě-Porubě. Podílel se na stavbě první šestiproudové autodráhy u nás, na niž se pak jela řada vrcholných soutěží. Při nich stačil nejen získávat funkcionářské zkušenosti, ale i vybojovat pět titulů přeborníka ČSR a jeden titul mistra ČSSR.

V roce 1975 mu začala být malá i autodráha, a tak přesedlal na právě se rozmáhající rádiem řízené modely automobilů. Když Jiří Šosták něco dělá, dělá to pořádně: od té doby je pravidelným účastníkem národních přeborů i mistrovství ČSSR, na nichž zatím vybojoval dva „malé“ tituly a jednu zlatou medaili mistra ČSSR. Takže není divu, že byl i členem reprezentačního družstva na první srovnávací soutěži automobilových modelářů socialistických zemí v Olomouci a o rok později reprezentoval i v Suhl v NDR. Potom měl reprezentační přestávku — po letošní úspěšné sezóně by se ale měl do družstva opět vrátit.

Příprava na soutěže zabere hodně času. Jiří si ale vždy najde v nabitém programu čas na kroužek mladých modelářů, který vede už od vlastních modelářských začátků. Má tedy obrovské zkušenosti, které uplatňuje i jako člen automodelářské komise rady modelářství KV Svazarmu i jako krajský trenér.

Dnes je jeho mateřskou organizací ZO Svazarmu při Středním odborném učilišti k. p. Vítkovice — Železářna a strojírna Klementa Gottwalda; ve stejném podniku pracuje jako konstruktér. Jedno mají základní organizace při KSMT a při SOU společné. Obě vytvářejí podmínky pro zájmovou činnost mladých ve spolupráci s dalšími organizacemi. Ta, které je dnes Jiří Šosták členem, má dokonce sídlo přímo v areálu podniku — už to svědčí o podpoře, které se mladým technikům a jejich vedoucím dostává od vedení k. p. Vítkovice. Jiným projevem jsou třeba patronáty nad vrcholnými modelářskými akcemi, které vítkovičtí modeláři pořádají. „Spolupráci svazarmovců s hospodářskými organizacemi a školskými zařízeními vidím jako nejvýhodnější. Sami bychom klukům nemohli dát ani zlomek toho, co mají dnes v dílnách k dispozici.“

Práce Jiřího Šostáka s mladými automodeláři i jeho sportovní úspěchy byly oceněny dvěma mistrovskými třídami (v „dráhových“ i v RC modelech) a především vyznamenáním Za brannou výchovu II. stupně. „Pořádný metal by si ale zasloužila hlavně moje manželka; bez jejího pochopení a pomoci bych to všechno nestihl.“

VI. Hadač





■ Naši „gumáčkáři“ měli po devítiletém půstu opět možnost zasáhnout do bojů na mistrovství Evropy a nepočínali si nijak špatně. Vždyť by dokonce získali medaili, nebýt nešťastného startu J. Libry, který si nevšiml, že má nalomený trup, takže jeho model odhoupal za 80 s. Vývoj se za oněch devět let nezastavil. Sběrání kusých informací z časopisů nemůže nikdy nahradit to, co člověk spatří vlastníma očima. Naši reprezentanti získali cenné zkušenosti, které jistě předají ostatním domácím příznivcům gumového pohonu. Osobně mám v úmyslu připravit o kategoriích F1B metodický materiál a dát jej k dispozici všem zájemcům.

■ Kromě obvyklého článku o technice na mistrovství Evropy, který vyjde v některém z příštích čísel, připravujeme do Modeláře plánek modelu mistra SSSR v kategorii F1B Maniševa, náčrt svého modelu přislíbil druhý nejlepší větroňář na mistrovství Evropy Markarov a k dispozici je i plánek zajímavého modelu Itala Venutiho (byl druhý v kategorii F1C), který má nosné plochy z pěnového polystyrenu přelaminované skelnou nebo kevlarovou tkaninou.

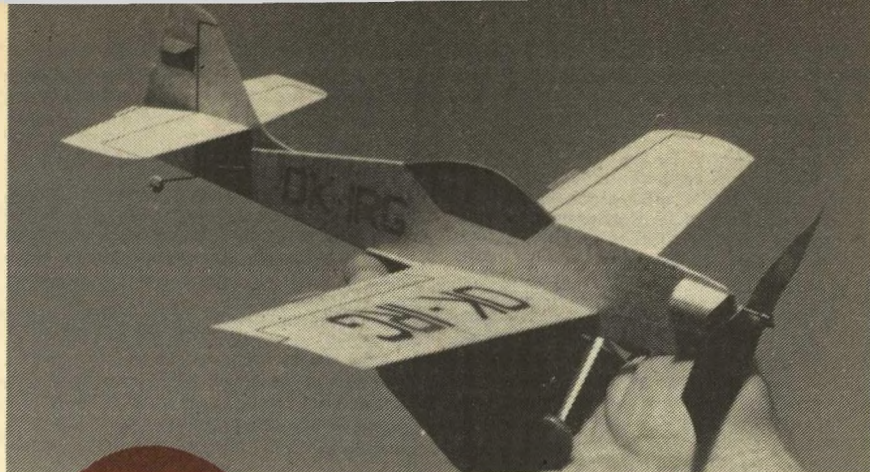
■ Nedávno vyšlo dvousté číslo časopisu Free Flight News, jehož redaktoři se toto jubileum rozhodli oslavit vydáním zvláštní ročenky. Na jejich devadesáti stránkách je velké množství výkresů, článků, technických podrobností i fotografií. Ian Keynes a Michael Warren odvedli opravdu kus práce. Čs. modelářství je v tomto sborníku zastoupeno plánky několika modelů kategorie F1A. Stojí za zmínku, že časopis FFN, stejně jako francouzský Vol Libre, se v poslední době připravuje do tisku na osobním počítači, což jeho amatérským redaktorům značně ulehčuje práci.

■ Významné jubileum oslavil i známý britský modelářský měsíčník Aeromodeller: před padesáti léty, v listopadu roku 1936, završil svůj první ročník. Na více než 38 000 stránkách přinesl za tuto dobu nepřehledné množství informací. V poslední době je jedním z mála „velkých“ modelářských časopisů, které se soustavně zabývají volnými a upoutanými modely. K jeho výročí vyšla ve Velké Británii kniha 50 let Aeromodelleru, jakýsi „výstřížkový sešit“ sestavený z minulých i současných stránek časopisu. Blahopřejeme!

■ Soutěže modelů kategorií F1A, F1B a F1C jsou velmi náročné nejen fyzicky, ale především časově. Organizátoři soutěží pak těžko shánějí ochotné časoměřiče i další nezbytné členy pořadatelské služby. Objevil se proto návrh, aby se veřejné soutěže — nikoliv tedy postupové — létaly pouze na pět startů. Případná změna našich národních pravidel v tomto smyslu by přicházela v úvahu nejdříve od roku 1988. Napište mi, co si o tomto návrhu myslíte. Moje adresa: Nad přehradou 15, 321 02 Plzeň.

Ing. IVAN HOŘEJŠÍ

Příznivcům volného letu



pro mladé i staré

Z – 50 LS

na pohon gumovým svazkem

Jednomístný celokovový akrobatický dolnoplošník s dvoukolovým podvozkiem patří mezi nejúspěšnější čs. letouny vůbec. Jeho úspěchy jsou neodmyslitelně spjaty se jménem ing. Petra Jirmuse, jenž s ním získal dvakrát titul mistra světa i Evropy. Prototyp letounu Z-50L, zkonstruovaného ing. J. Mikulou, vzletl poprvé v roce 1975; v současné době se vyrábí jeho vylepšená verze Z-50LS.

Základní technické údaje: Rozpětí 8,58 m; délka 6,62 m; výška 1,98 m. Prázdná hmotnost 600 kg; maximální vzletová hmotnost 760 kg. Největší rychlost ve vodorovném letu 308 km/h; stoupavost 14 m/s.

K STAVBĚ (výkres je ve skutečné velikosti, všechny neoznačené míry jsou v milimetrech):

Obrysy všech dílů překreslíme přes uhlový papír na kreslicí čtverku a přesně je vystříháme; vystřížené díly nám poslouží jako šablony. Celý model je sestaven z prkénka balsy tl. 1, jen hlavice je z odřezků balsy tl. 10. Model je lepen Kanagomem.

Vyřizneme dva shodné obrysy trupu 1 a slepíme je k sobě. Trup položíme na rovnou desku, zatížíme a necháme vyschnout do druhého dne.

Na křídlo 2 k sobě natupo slepíme dvě prkénka tak, aby spoj byl v místě vyznačeném na výkrese přerušovanou čarou. Zasklí slepené prkénko namočíme do vody, v místě spoje je podložíme lištou o průřezu 3 x 3, oba okraje zatížíme a prkénko necháme vyschnout. Pak vyřizneme přesný tvar křídla, naběžnou hranu zaoblíme brusným papírem a odtokovou část shora klínovitě sbrousíme.

Stejným způsobem obrousíme i vyřiznutou VOP 3 a SOP 4; odtokovou část SOP ale sbrousíme z obou stran, aby profil byl souměrný.

Křídlo, VOP i SOP dvakrát nalakujeme řídkým čirým zaponovým nebo vrchním lesklým nitrolakem. Po zaschnutí je přebrousíme jemným brusným papírem, nalepeným na prkénku. Křídlo v místě lomení rozřízneme holicí čepelkou. Sbrousíme styčné plochy do úkosu a křídlo slepíme do vzepětí podle výkresu.

Trup obrousíme na přesný tvar a zaoblíme obvodové hrany. Oba díly hlavice 5, znázorňující kryt motoru, vyřizneme z odřezků prkénka tl. 10 a přilepíme je na trup. Po zaschnutí je obrousíme do přesného tvaru. Do levé poloviny hlavice provrtáme kulatým jehlovým pilníkem otvor pro plastikové pouzdro hřídele vrtule 6, jež je součástí vrtulového kompletu Igra o průměru 150 mm. Osa vrtule je při pohledu z boku skloněna o 3° dolů. Pouzdro hřídele zasuneme a zalepíme do hlavice.

Trup nalakujeme dvakrát čirým nitrolakem a po zaschnutí lehce přebrousíme. Kabinu naznačíme tenkým modrým potahovým pa-

pírem, který na trup přilakujeme. Imatrikulaci značky OK-IRG, vyřiznuté z černého papíru, rovněž přilakujeme; nápis Z 50 LS a obrysy pohyblivých ploch narýsujeme černou tuší. Na zadní část SOP z obou stran přilakujeme čs. státní vlajku, rovněž vyřiznutou z tenkého barevného papíru.

Z ocelového drátu o průměru 0,6 až 0,8 ohneme podvozek 7 a ostruhu 8, jejíž druhý konec tvoří zadní závěs svazku. Jeho vzdálenost od trupu je shodná se vzdáleností hřídele vrtule. Kola 9 o průměru 15 a 17 použijeme buď hotová plastiková, nebo je vyrobíme z balsy tl. 3. Nasuneme je na podvozkové nohy, jejichž konce ohneme v tenkých plochých kleštích a zaštipneme je na patřičnou délku. Ostruhové kolo 10 z balsy tl. 1 na ostruhu přilepíme.

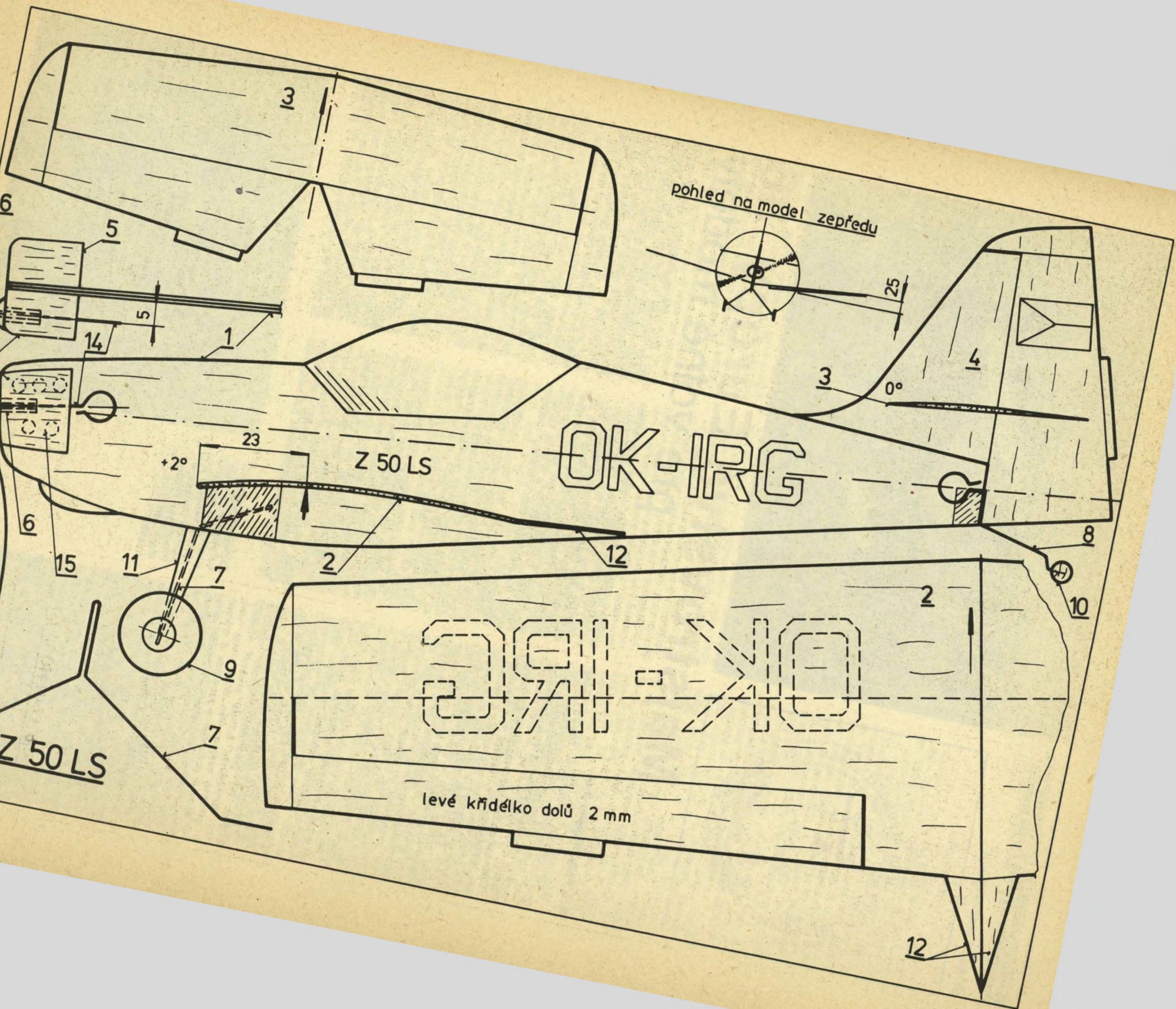
Na trup přesně označíme polohu zářezů pro křídlo, podvozek a ostruhu. Zářezy vyřizneme hrotem holicí čepelky. Do trupu vlepíme podvozek a ostruhu a přelepíme je z obou stran pásky tenké silonové tkaniny nebo papíru (na výkrese šrafované). Podvozkové nohy přelepíme z obou stran pásky kancelářského papíru 11. Do trupu zasuneme a zalepíme křídlo; během schnutí lepidla kontrolujeme pohledem zepředu jeho správnou polohu. Odřízneme přední část SOP a přilepíme ji k trupu. Po zaschnutí do výřezu v SOP zalepíme VOP; opět kontrolujeme polohu obou dílů. Pak přilepíme zadní část SOP, kterou vychýlíme o 2 mm vlevo. Nakonec z obou stran trupu přilepíme ke křídlu přechodové díly 12 z balsy tl. 1.

Motorová jednotka sestává z vrtule Igra 13 o průměru 150 mm, jejíž listy zastříháme nůžkami, aby její průměr byl 112 mm. Konce listů začistíme jemným brusným papírem, přičemž vrtuli i vyvážíme, aby po nasunutí na hřídel zůstávala ve vodorovné poloze. Na hřídel vrtule 14 z ocelového drátu o průměru 0,8 až 1 ohneme háček pro zavěšení svazku a hřídel ze zadu prostrčíme pouzdem. Zepředu na hřídel navlékneme vrtuli. Konec hřídele před vrtulí ohneme do pravého úhlu a přebytečnou část odštípeme. Gumový svazek tvoří dvě vlákna o průřezu 1 x 3 a délce 240.

Model se zavěšeným svazkem vyvážíme olověnými broky 15, které vmáčkneme a zalepíme ze zadu do hlavice tak, aby poloha těžiště odpovídala údajům na výkrese. Model létá v motorovém letu i v kluzu doleva. Pro vyrovnání reakčního momentu vrtule nařizneme holicí čepelkou „křídélko“ na levé polovině křídla a skloníme je o 2 mm dolů. Let seřizujeme nastavením (přihýbáním) zadní části VOP. Letové vlastnosti modelu odpovídají jeho velkému vzoru. Prototyp o vzletové hmotnosti 12 g se svazkem natočeným na 300 otoček dosahuje časů okolo 15 s.

Jiří Kalina

MODELÁŘ · 11/1986 · 325



pohled na model zepředu

OK-IRG

Z 50 LS

Z 50 LS

levé křídélko dolů 2 mm

5

M1:1



Majstrovstvá Európy '86 pre voľné modely

M. š. PhDr. Miroslav Šulc

Vyvrcholením tohtoročnej sezóny voľne lietajúcich modelov boli majstrovstvá Európy, ktoré organizačne zabezpečoval Rumunský modelársky zväz na letisku pri meste Pitești.

Československá výprava, zložená z deviatich reprezentantov, trénera D. Štěpánka a mňa ako vedúceho, odchádzala 8. septembra spred budovy ÚV Zväzarmu autobusom ČSAD. Po vyše dvadsaťhodinovej nonstop jazde sme dorazili v útorok doobeda do Pitești. Hneď po príchode sme museli riešiť prvý problém — ubytovanie. Nami pôvodne objednané ubytovanie v autocampingu, asi šesť kilometrov od mesta, bolo absolútne nevyhovujúce. Do chatiek rozmeru malého stanu nevošli ani debne s modelmi, nehovoriac o základných hygienických zariadeniach...

Po ubytovaní v hoteli v strede mesta sme stihli krátky tréning na blízkom letisku. Na večernej porade vedúcich družstiev, ktorá končila hodne po polnoci, bol upresnený program a zároveň vylosované štartovíská pre kategóriu F1A, čo súčasne určilo poradie štátov na preberanie modelov.

V stredu po ráňkách sme sa presunuli na letisko. Po poldruháhodinovom meškaní nám funkcionári súťaže prebrali modely a gumové zväzky. Pre silný vietor sme neriskovali poškodenie modelov a tréning sme posunuli na večer. Popoludní sme absolvovali otvárací ceremoniál na miestnom futbalovom štadióne 1. mája. Večer, po utíšení vetra, sme trénovali.

Piteštské letisko (stredných rozmerov, z jednej strany zarastené asi meter vysokou kukuricou) sa vyznačuje jednou zvláštnosťou. Vietor sa počas dňa pravidelne sťáča o 270°, čo značne sťažovalo organizáciu donáškovej služby. V blízkosti letiska je veľký petrochemický kombinát, splodiny z množstva komínov sme cítili počas celej súťaže.

Vo štvrtok 11. septembra od 9.00 h začala ako prvá súťaž v kategórii F1A. V prvom kole, za mierneho vetra v pomerne chladnom, málo výraznom počasí, ako prvý z našich letel J. Orel. Po pätnásťminútovom vleku naletel 177 s. Nebyť kukurice, vydalo by to na maximum. Ďalší letel I. Hořejší — bezpečne maximum. Posledný z družstva štartoval J. Náhlovský. Prvá časť letu vyzerala nádejne. Po prudkom rozpade začínajúcej termiky pristál za 173 s. Strata 10 s v družstvách po prvom kole bola na prvý pohľad značná. Ako sa však neskôr ukázalo, v ďalších kolách

strácali aj favoriti. Naopak, našim sa podarilo spoločným úsilím pretekárov, vedenia i donáškovej služby vo veľmi ťažkých podmienkach dolietať všetky ostávajúce štarty „bez straty kvetinky“. Už od tretieho kola sme sa usadili na prvom mieste, ktoré sme udržali do konca súťaže. Družstvo tak potvrdilo svoju vysokú vyrovnanosť a v silnej konkurencii devätnástich štátov získalo medailu najcenejšiu!

Ostávajúcich päť kôl bolo náročných. Trikrát sa menilo miesto štartu, J. Náhlovský v treťom kole zlomil ucho krídla po pristatí na strome, J. Orel v štvrtom kole letel maximum až v oprave, námi nekompromisne vyžiadané u medzinárodnej jury po predchádzajúcom krížení lanka s talianskym pretekárom.

Do prvého rozlietavania v súťaži jednotlivcov nastúpil náš najskúsenejší pretekár Ivan Hořejší spolu so siedmimi ďalšími. Bezpečne letel štyri minúty. V druhom rozlietavaní, do ktorého postúpilo šesť pretekárov, opustilo Ivana športové šťastie. Pri krúžení na lanku tesne pred vystrelením do istého „komína“, v ktorom sa usadzovali prvé modely, po kolízii s poľským pretekárom nestačil dokončiť otáčku vo vleku a pristál s modelom na lanku. Všetci ostatní uleteli päť minút, len

Ivan v sólo štarte tesne pred uplynutím času naletel iba 204 s, čo stačilo len na šieste miesto. Škoda, lebo v slabnúcim vetre s pripraveným modelom o veľkom rozpätí do kľudu by určite nebol bez šanci na lepšie umiestnenie. V treťom rozlietavaní uleteli šesť minút ešte Francúz Barberis a Soviet Makarov a také bolo poradie aj po štvrtom rozlietavaní. Tretí skončil Polák Jurczeniak.

V piatok začala súťaž kategórie F1C, do ktorej sme vkladali tiež určité nádeje. V tréningu tesne pred súťažou predvádzal perfektné štarty Václav Patěk. Ten začal ako prvý z našich. Po nie najlepšom odhode, spôsobenom značnou turbulenciou a vetrom pri zemi, naletel maximum, stejne ako Č. Pátek a nováčik družstva J. Doležel.

V druhom kole V. Patěk po zlom prechode do kľuzu získal malú výšku, vypadol z termiky a výsledok bol 123 s. Č. Pátek letel maximum, J. Doležel tiež, ale pristál na strom a musel opravovať nábežnú lištu krídla. V treťom kole leteli naši spoľahlivé maximum, V. Patěk s druhým modelom. Vo štvrtom kole V. Patěk pri problematickej oprave (v hluku štartujúcich modelov časomerači usúdili, že „pretiahol“) letel bokom od stúpajúcich modelov v takom „klesáku“, že padol ako na determalizátor za 106 s; Č.

Asi najznámejším súťažiacim na svete v kategóriách voľných modelov je T. Koster z Dánska. V Pitești jeho výkon stačil „len“ na 4. miesto



Pátek a J. Doležel leteli maximum. V piatom a šiestom kole sme odleteli všetci maximá. Kalich horkosti v tejto kategórii sme vypili do dna v poslednom kole. Č. Pátek a V. Patěk odleteli maximá, J. Doležel mal opravu: v štvrtej sekunde motorového letu klesli otáčky motoru a model bez poškodenia pristál. Domnievali sme sa, že ináč perfektne bežiaci Cox má vadnú zhvaciacu hlavu, Jirko ju preto tesne pred koncom kola vymenil. Na nemilé prekvapenie motor nešiel vyladiť do otáčok. Kým naštartoval motor náhradného modelu, vznesla sa raketa oznamujúca koniec kola. Škoda, Jirko lietel ináč spoľahlivo a vysoko, rozlietavanie mal na dosah. Príčina náhleho zlyhania motora? Prasknutý piest. Veľmi nešťastný bol i V. Patěk. Taký slabý výsledok nepamätá už dlhú dobu; prišiel práve na majstrovstvách Európy.

Do rozlietavania postúpilo trinásť súťažiacich, medzi nimi náš C. Pátek. V snahe vyhnúť sa spoločnému štartu, a tým riziku opravy, letel sólo — a to nemal! Model, ktorý v kľude lieta bežne cez päť minút, pristál tentokrát za 153 s. Čo predstavovalo len jedenáste miesto. Z rozlietavania na štyri minúty ostalo deväť, na päť minút osem, na šesť minút päť pretekárov. V štvrtom rozlietavani zviždzal E. Verbickij zo ZSSR a obhájil európske prvenstvo z Livna pred Talianom Venutim a svojim krajanom Nakonečným, posledným majstrom sveta. Športové šťastie sa odklonilo aj od veterána tejto kategórie Thomasa Kosteru. Po predchádzajúcich perfektných štartoch nového modelu s kevlarovým potahom práve v poslednom — rozhodujúcom — lete nevytladol dobre motor a dosiahol v motorovom lete najmenšiu výšku; výborným kľzavým letom sa prebojoval len na celkovo štvrté miesto.

V sobotu nastúpili na štart pretekári kategórie F1B. Úvodom je potrebné podotknúť, že naši „gumičkári“ mali nezávideniahodnú úlohu. Po temer deviatich rokoch sa znova zúčastnili na vrcholnej akcii a chceli potvrdiť oprávnenosť svojej účasti.

V prvom kole ako prvý odštartoval J. Klíma a nalietať maximum. J. Libra dosiahol 170 s, V. Kubeš maximum. V druhom kole leteli Klíma a Kubeš maximum. J. Libra odštartoval po pätnásťminútovom čakaní na závan, ale odhúpľal za 80 s. Pri dotyku so zemou odpadla zadná časť trupu — neviditeľne nalomená po predchádzajúcom pristatí na tvrdú plochu letiska. Vo štvrtom, piatom a šiestom kole leteli všetci naši maximá. Nebolo to jednoduché, dvakrát sa menilo štartovisko po zmene vetra. J. Klíma v piatom kole dvakrát vytáčať natočený zväzok, viac ako desať minút sa pri teplote 30 °C nedalo čakať.

Posledné kolo nám prinieslo rozčarovanie. Ako prvý letel J. Libra, ktorého model spolu so štyrmi ďalšími doplatil na prudký rozpad termiky a pristál za 122 s. Na veľmi sťažené podmienky, zmeny vetra až úplné bezvetrie, doplatila rada súťažiacich. Po sústavnom natáčaní a vytáčaní zväzkov vystihol V.

Kubeš s čerstvo natočeným zväzkom vhodný okamih štartu a nalietať maximum. Žiaľ — model bol vo veľkej výške zanesený nad spomínaný petrochemický kombinát a napriek maximálnej snahe sa nenašiel. Do konca kola ostávalo osemnásť minút. Až tesne pred koncom kola na sondu štartoval J. Klíma s čerstvo natočeným zväzkom americkej gummy. Model v motorovom lete vplyvom veľkého krútiaceho momentu zväzku letel viac vľavo, vyletel z úzkeho „kominá“, v ktorom sa pár modelov udržalo, a nedosiahol obvyklú výšku. Výsledkom bolo 123 s a zamarená nádej na rozlietavanie. Škoda, Pepo mal pripravený a na sústredení v Roudnici nad Labem viackrát overený model na rozlietavanie v podvečernom kľudnom počasí, určite nie bez ambícií na dobré umiestnenie. Do rozlietavania na štyri minúty sa dostalo dvanásť pretekárov, z ktorých len Maďar Zöld a Francúz Nocque boli úspešní. O menšiu športovú drámu sa postaral Nocque. Za asistencie celého francúzskeho družstva letel ako prvý. Na prekvapenie všetkých vo výške asi 40 m, v stabilnej „nulke“, kopol dormalizátor jeho modelu tak, že v strmej špirále pristál za 180 s. Možno povedať, že sa pripravil o takmer isté prvenstvo elementárnou chybou, chvilkou menšej koncentrácie. Až po jeho pristatí odštartoval Maďar Zöld. Po nekonečných sekundách prepukol v maďarskom družstve jasot nad novým majstrom Európy. Dosiahol výsledok 195 s.

Čo povedať záverom? Určený výkonnostný cieľ získať jednu medailu sme splnili a potvrdili vysokú výkonnosť v kategórii F1A. Modely našich reprezentantov boli predmetom veľkého záujmu. Značnú pozornosť pútal nový model J. Orla s kridlom v celku, zhotoveným z kompozitov v úzkej spolupráci s piešťanskými modelármi.

Veľmi pozitívne možno hodnotiť umožnenie štartu „gumičkárov“. Získané poznatky a priama konfrontácia s európskou špičkou sú k nezaplateniu. Účasť družstva F1B bola citeľná aj pri zabezpečovaní návratnej služby. Pri častých zmenách smeru i sily vetra, keď modely pristávali tri až päť kilometrov od letiska, odviekli nelietajúci členovia družstva obrovský kus práce. Svoj podiel na dosiahnutých výsledkoch má aj vedenie výpravy. Stáť desať hodín denne na štartovacej ploche pri teplote i nad 30 °C, sledovať okolie, prežívať každý štart, navádzať donáškovú službu nie najkvalitnejšími rádiovými pojičkami, absolvovať nočné porady vedúcich výprav ap. nám dalo riadne zabráť. Možno konštatovať, že každý člen výpravy, vrátane vodičov autobusu, odviezol maximum pre čo najlepší výsledok.

V silnej konkurencii najlepších európskych modelárov sme potvrdili vysokú výkonnosť vo všetkých kategóriách. Napriek zlyhaniu techniky (prasknutý piest), ťažko postrehnuteľnej praskline trupu (J. Libra) ap. súčet umiestnení nás radí na pekné piate miesto v Európe. Táto skutočnosť naznačuje reálne

šance na popredné umiestnenie jednotlivcov alebo družstiev vo všetkých kategóriách na majstrovstvách sveta v roku 1987 vo Francúzsku.

Foto: Drahošlav Štěpánek

VÝSLEDKY:

Kategória F1A: 1. D. Barberis, Francie 1260 + 240 + 300 + 360 + 234; 2. S. Makarov, SSSR 1260 + 240 + 300 + 360 + 216 s; 3. S. Jurczeniak, PLR 1260 + 240 + 300 + 327; 4. N. Nikolov, BLR 1260 + 240 + 300 + 270; 5. I. Bucazar, RSR 1260 + 240 + 300 + 220; 6. I. Hořejší, ČSSR 1260 + 240 + 204; 7. G. Madelin, Velká Británie 1260 + 220; 8. U. Edlund, Švédsko 1260 + 43; 9. M. Gabbo, Itálie 1258; 10. J. Orel, ČSSR 1257; 11. M. Fantham, Velká Británie 1255; 11. U. Rusch, NDR 1255; 13. J. Náholovský, ČSSR 1253; 14. E. Poglitsch, NSR 1248; 14. B. Avraham, Izrael 1248 s

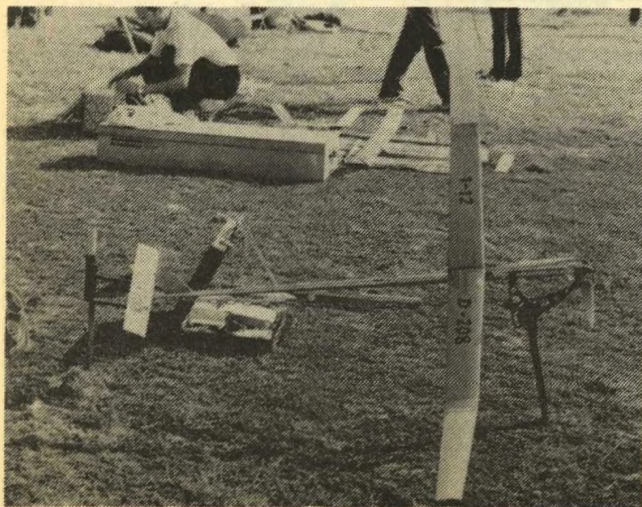
Družstvá: 1. ČSSR 3770; 2. NDR 3741; 3. Francie 3739; 4. PLR 3701; 5. BLR 3672; 6. NSR 3669; 7. RSR 3631; 8. SSSR 3623; 9. Švédsko 3610; 10. Nizozemí 3592 s

Kategória F1B: 1. C. Zöld, MLR 1260 + 240 + 195; 2. G. Nocque, Francie 1260 + 240 + 180; 3. R. Pollard, Velká Británie 1260 + 226; 4. F. Wutzl, Rakousko 1260 + 223; 5. O. Kilpeläinen, Finsko 1260 + 203; 6. S. Stefančuk, SSSR 1260 + 200; 7. S. Jordanov, BLR 1260 + 186; 8. A. Hacken, Nizozemí 1260 + 180; 9. E. Bror, Švédsko 1260 + 179; 10. V. Kubeš, ČSSR 1260 + 175; 11. B. Strauch, NDR 1260 + 160; 12. J. C. Cheneau, Francie 1260 + 142; 13. P. Zoppelli, Itálie 1256; 14. J. Gulugunov, SSSR 1250; 15. J. B. Kristensen, Dánsko 1239; ... 25. J. Klíma 1198; 44. J. Libra, oba ČSSR 1092 s

Družstvá: 1. SSSR 3715; 2. MLR 3710; 3. Švédsko 3649; 4. Velká Británie 3618; 5. Itálie 3592; 6. BLR 3579; 7. PLR 3570; 8. Francie 3557; 9. ČSSR 3550; 10. NSR 3538 s

Kategória F1C: 1. J. Verbickij, SSSR 1260 + 240 + 300 + 360 + 409; 2. G. Venuti, Itálie 1260 + 240 + 300 + 360 + 361; 3. N. Nakonečnyj, SSSR 1260 + 240 + 300 + 360 + 329; 4. T. Koster, Dánsko 1260 + 240 + 300 + 360 + 235; 5. G. Napkori, MLR 1260 + 240 + 300 + 360 + 188; 6. O. Vasiljev, BLR 1260 + 240 + 300 + 211; 7. G. Popa, RSR 1260 + 240 + 300 + 194; 8. D. Meissnest, NSR 1260 + 240 + 300 + 152; 9. R. Truppe, Rakousko 1260 + 240 + 233; 10. R. Czerwinski, PLR 1260 + 195; 11. Č. Pátek, ČSSR 1260 + 153; 12. A. Jack, Velká Británie 1260; 12. F. Rimoczi, RSR 1260; 14. C. P. Wachtl, NDR 1256; 15. J. Ablamskij, SSSR 1255; ... 36. Václav Patěk, 1129; 40. J. Doležel, oba ČSSR 1080 s

Družstvá: 1. SSSR 3775; 2. Itálie 3739; 3. Velká Británie 3737; 4. BLR 3723; 5. NSR 3641; 6. MLR 3630; 7. PLR 3612; 8. Francie 3606; 9. NDR 3599; 10. SFRJ 3534; 11. ČSSR 3469 s



Úradujúci majster sveta R. Hofsass z NSR lietať v kategórii F1B s týmto modelom s nezvyčajne dlhým trupom. Obsadil len 35. miesto (vľavo)

S. Stefančuk zo ZSSR obsadil v rozlietavani v kategórii F1B šieste miesto



Toto druhé palivo se skládá z 30 % terpentýnu, 40 % ředidla do olejových barev, 10 % acetonu a 20 % minerálního automobilového oleje AS-8.

Nemáme bohužel možnost porovnat komponenty obou paliv s obdobnými v naší obchodní síti. U benzínu označují čísla 76 a 93 oktanová čísla a lze předpokládat zaměnitelnost naším benzínem. MS-20 má být sovětský letecký olej a AS-8 mazací automobilový olej, víc o nich nevíme. Vyjasnit by také bylo třeba složení ředidel pro olejové barvy.

Najde se u nás podobný výzkumník jako N. Goluběv a V. Ivuškin?

Rudolf Laboutka

Model kategorie A3

MINI MAX

Při stavbě modelů v kuchyni v paneláku se mi do práce neustále pletl šestiletý syn a požadoval, abych postavil model i pro něj. To mě přivedlo na myšlenku zhotovit mu jakousi „superstavebnici“, v níž by všechny díly byly tak předpracovány, aby je mohl jen slepit. Ke konstrukci nosných ploch jsem použil plastických žebber Modela, jež se mi

výborně osvědčila. Reprodukovatelnost modelu je velmi dobrá a i při jeho běžném klukovském zpracování dosahuje lepších výkonů než modely ze stavebnic, které jsou na našem trhu. Všude, kde se s ním můj syn objevil, vzbudil model velkou pozornost. K STAVBĚ (všechny neoznačené míry jsou v milimetrech):

Trup tvoří hlavice z balsy tl. 5 a nosník ocasních ploch ze dvou borovicových lišt o průřezu 2 x 5. Do výřezu v hlavici je zalepen kus olova o hmotnosti přibližně 30 g. Celý trup je z obou boků polepen balsou tl. 2. Po obroušení je trup polepen vláknitým potahovým papírem. Po několikerém nalakování čírym vrchním lesklým nitrolakem jsou na trup nalepena žebra centroplánu a lože VOP z překližky tl. 1, pak je lakování dokončeno.

Křídlo je sestaveno na rovné podložce, střední části a uši zvlášť. K jeho zhotovení potřebujeme jednu a půl sady žebber křídla Modela. Lišty nosníku v středních částech jsou borovicové, v uších balsové. Mezi žebry jsou lišty nosníku spojeny balsovými stojkami tl. 2. Náběžná i odtoková lišta jsou balsové, ale při nedostatku tohoto dřeva mohou být i borovicové. Žebra v místě lomení jsou vyříznuta skalpelem z balsy tl. 5, zakončení uší z balsy tl. 7. Vždy dvě pole mezi žebry ve středu křídla jsou oboustranně polepena balsou tl. 1,5. Střed křídla je zakončen překližkovým žebrem tl. 1. Uši jsou ke středům přilepeny natupo po sbroušení styčných žebber do úkosu. Křídlo je potaženo vláknitým papírem. Po vypnutí napínacím lakem je jedenkrát lakováno vrchním lesklým nitrolakem. Na hotové nalakované křídlo je v místě zadní hrany náběžné lišty nalepen níkový turbulátor o průměru 0,8.

Vodorovná ocasní plocha má žebra opět plastiková, náběžná a odtoková lišta i lišty nosníku jsou z tvrdší balsy. Pole mezi

středovými žebry je polepeno balsou tl. 1. Lišty hlavního nosníku jsou mezi žebry spojeny stojinou z balsy tl. 1. Zakončení VOP jsou z balsy tl. 3. VOP je potažena vláknitým papírem a lakována pouze napínacím nitrolakem. Bambusový kolík a překližkový háček determalizátoru jsou přilepeny až na hotovou VOP.

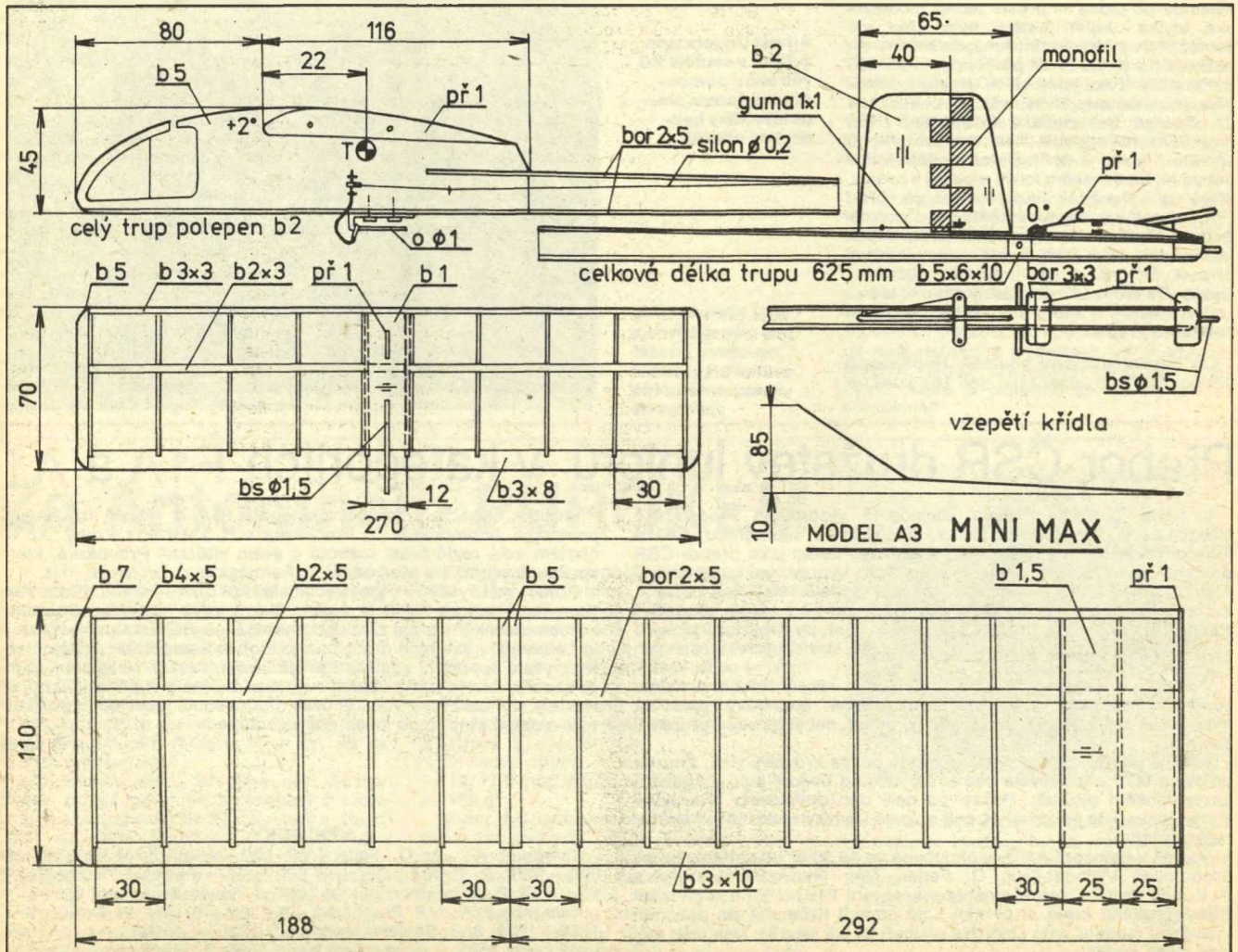
Svislá ocasní plocha je vyříznuta a vybroušena z balsy tl. 2. Směrovka je ke kýlovce otočně upevněna pásky monofilu. Povrchová úprava sestává z polepení vláknitým papírem a několikerého nalakování vrchním lesklým nitrolakem. Páka směrovky z překližky tl. 1 je zalepena až po dokončení povrchové úpravy. Jako dorazy směrovky používám špendlíků, vetknutých do trupu, s nimiž je nejjednodušší manipulace při seřizování modelu.

Spojovací dráty jsou z ocelových pletacích jehlic o průměru 1,8, jejichž pružnost často zachrání model při nezvládnutém vleku. Protože dráty z plastických žebrech kloužou, křídlo po sestavení modelu přelepují plastikovou samolepicí páskou.

Vlečný háček systému trhačka je zhotoven z pružinového drátu o průměru 1 až 1,2 a připevněn dvěma vruty do předvrtaných otvorů v hlavici. Hotový model je vyvážen olovem, vkládaným do výřezu v hlavici, aby poloha těžiště odpovídala údajům na výkresu. Po vyvážení je většinou model nutné dovážet na předepsanou hmotnost 150 g dalšími 15 až 25 g olova v těžišti.

Seřízení a létání. Na obou uších křídla jsou negativy 2 až 3 mm, pravý střed je pro létání v pravých kruzích překroucen do pozitivu 2 mm. Model se zalétává běžným způsobem. Prototyp létá s vlečným háčkem systému trhačka, ale je možné použít i bočního háčku. Výkony modelu se pohybují kolem 50 s.

Ing. Radomír Kuře, Olomouc





Snímky: VI. Hadač, ing. J. Jiskra, M. Salajka, O. Šaffek (2)

Výsledky kategorie CO₂ žáci: 1. J. Luňák, Borohrádek 555; 2. M. Erben, Mělník 554; 3. J. Tauer, Pňovany 529; — **junioři:** 1. M. Mareš, Vlachovo Březí 595; 2. L. Mokříž, Podhořany 503; 3. M. Fridrich, Kladno 497; — **senioři:** 1. V. Čejka, Mladá Boleslav 600 + 150; 2. J. Švagr, Praha 600 + 91; 3. V. Lihun, Pňovany 600 + 69; 4. V. Jiránek, Mladá Boleslav 600 + 18; 5. M. Švehla, Praha 600; 6. L. Bádovsky, MLR 593; 7. P. Kuneš, F. Rosler, oba Praha 588; 9. V. Vavřinec, Kryry 582; 10. J. Smitka, Pňovany 572 s.

Hrdinou soutěže maket s motorem Modela CO₂, v historii zatím nejlépe obsazené, byl ing. Antonín Alfery. Z Uherského Hradiště přivezl plný zavazadlový prostor wartburga (a že se do něj něco vejde) překrásných modelů. Když s nimi začal létat, málem přestali létat všichni ostatní. Sopwith Pup mu ulétl, Il-10 (z pěnového polystyrénu!) vydržel ve stejné termické bublině déle než soutěžní modely... Hezky postavené a také dobře létající makety předvedl i Stanislav Cipl z Kladna (snímek jedné z nich je na IV. straně obálky tohoto sešitu).

Naslouchejte, hovoří velicí: dr. Benedek, R. Čížek a J. Kalina (zprava)

Memoriál Jiřího Smoly 1986

Sedmé setkání modelářů, jimž učaroval tichý sykot plynu unikajícího ze sifonové bombičky, se uskutečnilo 7. září na letišti Aeroklubu Svazarmu Kladno. K jeho uspořádání spojily svoje síly modelářské kluby z Prahy 4, 6, 7, Kamenných Zehrovic a Kladna — ještě jednou děkujeme!

Příjezd na letiště byl neveselý — poprchávalo a kolem vzletové dráhy stála na obou stranách kukuřice. S přibývajícím hodinami se obloha rozjasňovala a i slabý vítr vál většinou po ploše — prostě téměř modelářská idylka. Jejimi aktéry bylo přes sto soutěžících a velké množství diváků — na parkovišti v jednu chvíli postávalo téměř 150 automobilů! Rádi jsme viděli všechny účastníky, jednoho ale přivítali všichni potleskem: dr. George Benedeka z Budapešti, živou modelářskou legendu. Není v silách nikoho spočítat, kolik v tu jedinou neděli létalo pouze na kladenském letišti modelů s profily, které dr. Benedek vymyslel skoro před čtyřiceti roky. A nejen na Kladně — i exmistr Evropy C. Breeman je používá na svých větronicích a Jiří Kalina se při této příležitosti přiznal, že jiné profily snad ani nezná... Doktor Benedek už není žádný mladík, ale za „sifonáčkem“ s motorem Modela pobíhal nesmírně křepce.

Co napsat o hlavní soutěži? Nepříjemně překvapila malá účast žáků (jen 15), jinak ve

všech věkových skupinách nechyběl snad nikdo ze stávající špičky. Vítězi jednoduché, ale spolehlivé modely. Ing. Alfery měl radost, že viděl hodně soutěžících používat flinty, které popsal ve svém článku v dubnovém Modeláři. Mladoboleslavští prý přijeli jen proto, abychom je jako loni nepomlouvali. Vyplatilo se jim to — s modely konstrukce V. Jiráňka (plánek vyjde co nejdřív) se prosadili a poprvé vybojovali i putovní pohár pro absolutního vítěze.

Arnošt Ungermann zvítězil v soutěži RC větroňů s pomocným motorem předešlým díky bezchybné pilotáži



Přebor ČSR družstev juniorů v kategoriích F1A a A1

V pátek 5. září přivítalo slavnostně vyzdobené modelářské středisko ve Slaném účastníky 39. ročníku Memoriálu Čeňka Formánka, který je v posledních letech vypisován jako přebor ČSR družstev juniorů. Po uvítání krajských výprav se organizátoři neprodleně věnovali přejímce a označení modelů i vlečných zařízení, takže v 19 hodin již mohlo proběhnout zahájení. Mělo skutečně slavnostní atmosféru: družstva přivedli k nástupu krojovaní pionýři, účastníky ve Slaném přivítali představitelé stranických, městských i svazarmovských orgánů.

V sobotu přesně v 8.30 h byla odpálením rakety zahájena vlastní soutěž. Účastníkům byly vytvořeny stejné podmínky jako na mistrovství světa: letové kolo trvalo 60 minut, nebyl omezen pracovní čas atd.

Většinou soutěžících už nedělal žádné potíže krouživý vílek. Zhruba polovina také absolvovala bez ztráty sekund úvodní kolo v klidném beztermickém ovzduší. Počasí po celý den dovolovalo hromadné starty; tomu, kdo ho zmeškal, pak muselo termiku usilovně vybíhávat celé družstvo.

Soutěž v kategorii A1 byla ukončena ve 13.30 h, do rozlétávání se probjovali Východočeňci O. Fejfar, člen jihočeského družstva V. Kubeš (syn čs. reprezentanta v kategorii F1B) a M. Krčmařík ze Středočeského kraje. V prvním kole odpadl Krčmařík po pozdním vypuštění modelu, zato zbyl dva soupeři se bili jako lvi. Nakonec měl více štěstí Fejfar.

Mezitím skončila i soutěž v kategorii F1A, z níž do rozlétávání postoupili Jihomoravák P. Procházka a R. Dvořák z Prahy. Až ve čtvrtém kole rozlétávání rozhodl o svém vítězství Procházka, který současně zvítězil i v Memoriálu Č. Formánka.

Přebor měl vysokou organizační, ale i sportovní úroveň. Přetrvávajícím nedostatkem však je účast žáků (i když například Sovadina z Jihomoravského kraje zdatně proháněl zkušenější soupeře), sporné je i autorství některých modelů, a to v obou kategoriích. S námětem na zvýšení sportovní zdatnosti přijeli Jihomoraváci. Netajili se s tím, že absolvovali týdenní prázdninový tábor, na který si přivezli každý tři modely, s nimiž intenzivně trénovali. Dobrá součinnost jejich družstva byla ostatně zřejmá po celou dobu soutěže.

V. Levý

VÝSLEDKY

Kategorie A1: 1. O. Fejfar, VČ 600 + 1140; 2. V. Kubeš, JČ 600 + 1026; 3. M. Krčmařík, StČ 600 + 69 — **družstva:** 1. Jihočeský kraj 1735; 2. Jihomoravský kraj 1687; 3. Severočeský kraj 1654 s

Kategorie F1A: 1. P. Procházka, JM 1260 + 1043; 2. R. Dvořák, Pha 1260 + 1031; 3. J. Schieferdecker, SČ 1250 — **družstva:** 1. Jihomoravský kraj 3625; 2. Severočeský kraj 3509; 3. Jihočeský kraj 3507 s



V dílech ing. Alferyho se snoubí přesná modelářská práce se znalostmi vývojového pracovníka n. p. Let Kunovice (vlevo)



Samokřídlo Racek M. Slívy připomínalo v letu pterodaktyla, o němž jsme psali nedávno — a přitom je nepoměrně lacinější

vyhlížející a agresivně vystřelovaná křídla slánského ing. Krajce, jedna úspěšná konstrukce Sověta ing. Klimova a dva stroje s dopřednými šípky. Pražský Martin Slíva s nevšední koncepcí Ginalského Raceka ještě trochu zápasil, ale moravský tandém Miroslav Kuba a ing. A. Alfery si vedl s „opačným“ samokřídlem přesvědčivě. V. Müllerovi a zmíněnému moravskému duetu se navíc podařilo učinit ze svých strojů sportovní náčiní — mají polystyrénové modely, zhotovené tudíž s minimálními materiálovými i časovými investicemi, a přesto odolné, spolehlivé a výborně létající. Chybělo jen

pověstné Hadačovo prkno Minicheckmate, které jeho provozovatel zaryl při letním tréninku do jihočeské louky. Přestože je neopravil, stal se zarytým příznivcem kategorie, která se už stala samozřejmou součástí memorიაlu, věnovaného památce zakladatele našeho časopisu.

Výsledky kategorie F1A — samokřídla, žáci: 1. V. Müller 279; 2. F. Spálený, oba Pyšely 221; 3. M. Slíva, Praha 77; — **senioři:** 1. J. Spálený, Pyšely 290; 2. S. Lesař, Rychnov nad Kněžnou 241; 3. M. Kuba, Brno 191 s.



Jiří Tábořský létal s osvědčeným soutěžním modelem, potaženým tenkou pokovenou plastickou fólií

Skoro symbolicky vysvitlo po ranním dešti slunce i nad nově zařazenou kategorií větroňů s pomocným motorem. Čtyřladiacet modelářů létalo za téměř ideálního počasí podle pravidel, která by měla platit v ČSSR v příštím roce.

Početný dav diváků okukoval, jak na to. Bylo se na co dívat. Jedno ale zatím není jasné — létat s motorem 1,5 cm³ nebo s „dvaapůlkou“? Největší výšky předváděli hosté z NDR Bierzie a Koch, jejichž motory byly opatřeny motory 2,5 cm³ BWF (NDR) a MVVS. Škoda, že jejich perfektní lety končily většinou mimo přistávací čtverec. Naproti tomu vítěz použil motor Enya 1,6 cm³. Nejdůležitější tedy asi bude optimální sladění modelu, motoru, vrtule a taktiky. Takže máme do příštího ročníku memorიაlu co dělat.

Výsledky kategorie RC V2-PM, junioři: 1. T. Sýkora, Praha 4 (419) 1129; 2. J. Smolík, Praha 4 838; 3. J. Sedláček, Klánovice (žák) 797 b.; — **senioři:** 1. A. Ungermann, Kladno 1587; 2. D. Bierzie, NDR 1526; 3. S. Perkovič, Chomutov 1439; 4. K. Proněk, Praha 8 1434; 5. L. Hladík, Blšovice 1342 b.

Pro úplnost je třeba dodat, že se ještě létala soutěž malých gumáčků kategorie B1, v níž zvítězil J. Krajc ze Slaného (568) před J. Vaníčkem z Plzně (564) a M. Pánem ze Strakonice (506 s).

Všichni nejuspěšnější účastníci si odvezli nejen diplomy, za něž patří dík PhDr. M. Šulcovi z Popradu, ale i věcné ceny, věnované naší redakcí a podnikem ÚV Svazumu Modela, jehož pracovníci zajišťovali (tradičně dobře a ochotně) servis motorů — děkujeme!

Za Antonínem PŮROKEM

V září letošního roku zemřel po krátké nemoci ve věku 71 let známý plachtařský rekordman Antonín Půrok ze Slaného. Byl nejen jedním z našich nejlepších plachtařů, ale v období druhé světové války se — při zákazu létání — věnoval i modelářství. Jako jeden z prvních v Československu zhotovil samozápalný motor.

Považuji proto za vhodné doplnit svou knihu Modelářské motory 1 na str. 66 za prvním odstavcem:

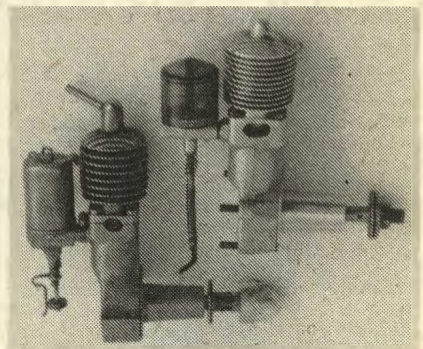
„Za zmínku stojí, že dříve než Gustav Bušek zahájil práci na podobném motoru známý plachtař Antonín Půrok, který v letech 1933 až 1935 pracoval v modelářském krámku Jaroslava Vyskočila společně s dalšími modeláři Šubrtem a Horáčkem. Antonín Půrok byl vlastně Buškovým předchůdcem ve výrobě vrtulí pro modely na gumu; po svém návratu z německého vězení v listopadu 1942 pak od něj dostal benzínový motor. Samozápalný motor zhotovil Půrok v libeň-

ské Pragovce pouze podle prospektu švýcarské firmy na motor Dyno. Z obrázku v prospektu ale nebylo patrné, že motor má výfuk i na druhé straně, a tak se jinak dobře zhotovený motor nedal spustit. Teprve po zhlédnutí Buškovy Dyna Půrok válec provrtal i z druhé strany a motor začal ihned běžet.

Půrok 2: Vzduchem chlazený dvoudobý samozápalný jednoválec; sání řízené pístem a křídlové (T) vyplachování.

Zdvihový objem — 1,99 cm³; vrtání/zdvih — 12/17,6 mm; výkon — neudán; hmotnost — 130 g”

Motor byl vyroben koncem války asi ve dvacetikusové sérii. Běhal dobře i v invertním uspořádání. Byla k němu vydána technická dokumentace, kterou v poněkud upravené podobě nabízela pod názvem motoru Uran pražská firma MKM. Při pátrání po autoru dokumentace jsem zjistil — téměř náhodou — skutečného tvůrce motoru Antonína Půroka. Při své skromnosti nevěnoval



těto své práci téměř žádnou pozornost; po osvození vlasti se ihned vrátil k plachtařství. Přesto je jeho přínos pro čs. modelářství nesporný.

Čest jeho památce!

Jiří Kalina



■ Modelářská dovolená akrobátů F3A na letišti v Hosíně u Českých Budějovic se letos opravdu vydařila. Nejenom že se všem účastníkům v areálu letiště líbilo, ale využívali i možnosti si dosyta zalétat na modelářské vzletové dráze přímo za chatkami, v nichž byli ubytováni. Navíc si zkoušeli v duchu hesla Těžko na cvičišti, lehký na bojišti létat kolmo na vítr, při zhoršené viditelnosti částečně ve slunci, nebo jsem jim jako trenér zadával úkoly — například odlétat sestavu zrcadlově, tedy z letu na zádech. Vedle létání byl na programu nohejbal, stolní tenis, kopaná, táborák, koupání — byla to prostě pěkná dovolená, za níž jsme vděčni vedení Jihočeského aeroklubu Svazarmu, které nám umožnilo prožít těch pěkných deset dní. Že toto soustředění něco účastníkům dalo, potvrdil i přebor ČSR F3A v Hradci Králové, na kterém se účastníci naší dovolené umístili na prvních pěti místech.

■ Letošní sezóna kategorie F3D již nebyla zcela jednoznačnou záležitostí mistrů světa bratří Malinů. O prvenství v žebříčku se rozpoutala pěkná bitva, potvrzující, že máme u nás několik špičkových dvojic. To konstatovala i rada modelářství ÚV Svazarmu, když jednala o plánu výjezdů na příští rok. Bohužel její rozpočet by stačil pouze na vyslání pylónářů na MS 1987 do Austrálie a nedostalo by se na žádné další akce — ani dalších odborností. Pokud se tedy nepodaří získat prostředky jinde — například u nějakého podniku zahraničního obchodu atp. — MS neobešleme a tudíž nezískáme žádnou medaili. Což je škoda — při vyrovnanosti našeho družstva bych jako trenér dal za medaili ruku do ohně.

■ Výsledky v kategorii RC-P dokazují, že majitelé zahraničních špičkových „třiapůlek“ jsou ve výhodě proti provozovatelům našich motorů Modela MVVS 3.5. To trochu kazí radost modelářům, kteří si nemohou pořídit zahraniční motory. Budeme proto uvažovat, že by v kategorii RC-P bylo povoleno použití pouze tuzemských motorů, čímž by měli všichni závodníci stejné podmínky. Malé pylony by přece měly být jakousi líhni a přípravkou pilotů pro mezinárodní kategorii F3D. Tento návrh předložím na nejbližším zasedání komise leteckých modelářů rady modelářství ÚV Svazarmu — pokud bude přijat, vstoupil by v platnost pravděpodobně od 1. ledna 1988, což by bylo modelářské veřejnosti dáno na vědomí metodickým listem.

Ing. JIŘÍ HAVEL

O řízení rádiem

Premiéra RC souboje

se uskutečnila 9. a 10. srpna v areálu ZO Svazarmu Nivnice. Z patnácti přihlášených se v sobotu prezentovalo jen sedm, kteří se v podvečer sešli k upřesnění pravidel. Hovořilo se i o vhodných typech modelů, taktice létání i dalších úpravách pravidel. Potom se uskutečnil trénink. Už během něho na sebe modely útočily o sto šest, unikaly škálou sevřených zatáček a mnohdy i nedefinovatelnými obraty. Asi po hodině bylo jisté, že useknout soupeřovu pásku během soutěže nebude vůbec snadné a že budou rozhodovat především rychlé starty do letového prostoru a manévrování s modelem bez vylétnutí z něj. Po tréninku se modeláři přemístili do Domu Svazarmu, kde se promítaly diapozitivy a filmy s modelářskou tematikou, za což patří dík především Jiřimu Klewarovi a jeho manželce z LMK Červená Voda.

Druhý den byla zahájena vlastní soutěž, na níž se bohužel nedostavili další očekávaní účastníci. Uznání si zaslouží Martin Šmíd a jeho kolega z Uherského Hradiště, kteří pracovali přes noc na opravě téměř zrušeného modelu, aby mohli nastoupit na start. Diváků se přišlo podívat na naše poměry dost. Složení soutěžních dvojic se losovalo, každý měl právo absolvovat pět startů. Pětiminutové soutěžní lety probíhaly v prostoru o rozměrech 80x100 m. Body byly přidělovány za useknutí pětimetřových pásky na modelu soupeře a za čas strávený v letovém prostoru. Trestné body se odečítaly za

opuštění letového prostoru a případně za čas, kdy byl model na zemi. Soutěžící i diváci si přišli na své — o dramatické souboje nebyla nouze. Některé modely létaly nízko nad zemí, což jim bylo osudné při pádu do vývrtky po ztrátě rychlosti. Při souboji jedné dvojice došlo dokonce ke kolizi modelů — pevnější dokončil let bez větších potíží, druhý havaroval. Díky laminátovému trupu a polystyrénovému křídlu, polepenému dýhou, byl ale snadno opravitelný.

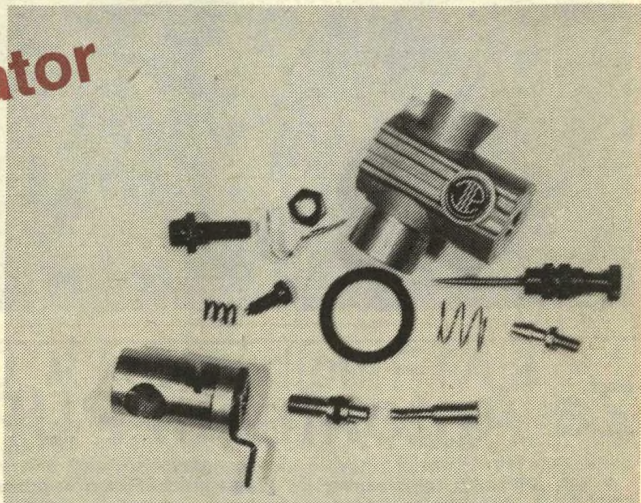
Výhodu měli ti soutěžící, kteří odstarkovali v krátkém čase do prostoru pro souboj, kde se jim počítaly body za čas. Při soutěži se nejvíce osvědčily modely typu QB-15 s laminátovým trupem, polystyrénovým křídlem s dýhovým potahem a bez podvozku. Nutné jsou poněkud větší výchylky kormidel. V budoucnosti budou určitě i u nás létat v těchto soutěžích speciály, zpravidla samokřídla, k nimž dospěl vývoj ve světě.

Závěrem děkujeme pořadatelům z LMK Uherský Brod za pomoc. Příští rok chceme soutěž uspořádat znovu a pomoci tak rozvoji nové kategorie. Stejnému účelu má sloužit i zvýšení povoleného zdvihového objemu motoru na 6,5 cm³.

M. Kablásek, M. Vrága

Konečné pořadí: 1. M. Vrága, 2. M. Kablásek, 3. F. Vicenik, všichni Nivnice, 4. M. Šmíd, 5. D. Slavětinský, oba Uherské Hradiště, 6. M. Horský, Uherský Brod, 7. J. Klewar, Červená Voda.

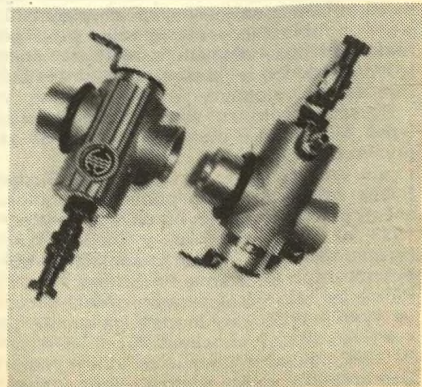
RC
karburátor
JIP



jsem zhotovil pro přátele, kteří potřebovali karburátor pro „desítku“; po přesoustružení osazení pro klikovou skříň se osvědčil i na motoru MVVS 6,5.

Tělo je odlito z duralu a je na povrchu oxidováno ochrannou vrstvou. Šoupátko je ocelové, kalené a broušené. Zvláštností karburátoru je hlavní tryska, která není klasická jehlová, ale štěrbinová. Posuvem nastavitelného pouzdra přes tuto štěrbinu se seřizuje bohatost směsi ve všech režimech chodu motoru. Motory osazené tímto RC karburátorem mají rychlé přechody otáček.

Jiří Patman



Soutěžní model kategorie RC M1 Monzun



Před čtyřmi roky jsem zvažoval, jaký model si mám postavit pro soutěžení v kategorii M1, s nímž jsem tehdy začínal. Protože se mi líbí obratné modely, které připomínají skutečná letadla, nechal jsem se inspirovat modelem Monsun ze stavebnice firmy Graupner.

Na výkrese je již sestávaná varianta modelu, mohu ale odpovědně prohlásit, že každá létala dobře. Každá ovšem vyžadovala jiné vychýlení motoru, což bylo dáno nepřesnostmi při stavbě, konkrétně zborcením nosných ploch atp. Hodnoty vyosení motoru na výkrese je tedy nutné považovat jen za

orientační. Optimální letová hmotnost modelu je 2400 až 2500 g.

Dobře zalétaný model Monzun zvládne celou soustavu kategorie M1 bez problémů a s jistou elegancí. V letech 1982 až 1985 jsem se s ním na

soutěžích umísťoval na prvním až třetím místě a loni jsem zvítězil v žebříčku sportovců ČSR.

Trup má bočnice z balsy tl. 3 mm, zesílené až za křídlo překližkou tl. 1 mm. Vrchní i spodní strana trupu jsou rovněž z balsy tl. 3 mm. Motorová přepážka je z překližky tl. 8 až 10 mm, uchycená je co nejpevněji. Překryt kabiny je vybroušen z pěnového polystyrénu, několikrát natřen Herkulesem, broušen, slícován s trupem a polepen tenkým papírem. Serva lze rozmístit tak, že pevná táhla ke kormidlům mohou být bez ohybů. Baterie je pod nádrží — model je jí vyvážen. Posunutí těžiště dozadu se projevuje neklidným letem.

Křídlo má hlavní nosník z balsy tl. 8 mm (2x 4 mm), uprostřed spojený do vzepětí 10° spojkami z překližky tl. 1 mm a z duralového plechu tl. 1 mm. Náběžná lišta je z balsy tl. 10 mm, přední část křídla je polepena z obou stran balsou tl. 2 mm. Mezi hlavním nosníkem a odtokovou lištou, slepenou z balsy tl. 2 mm, jsou žebra polepena pásky z balsy tl. 2 mm. Dvě středová žebra jsou z balsy tl. 5 mm, koncová mají tl. 10 mm, všechna ostatní jsou z balsy tl. 2 mm. K trupu je křídlo připevněno vpředu kolíkem a vzadu dvěma polyamidovými šrouby.

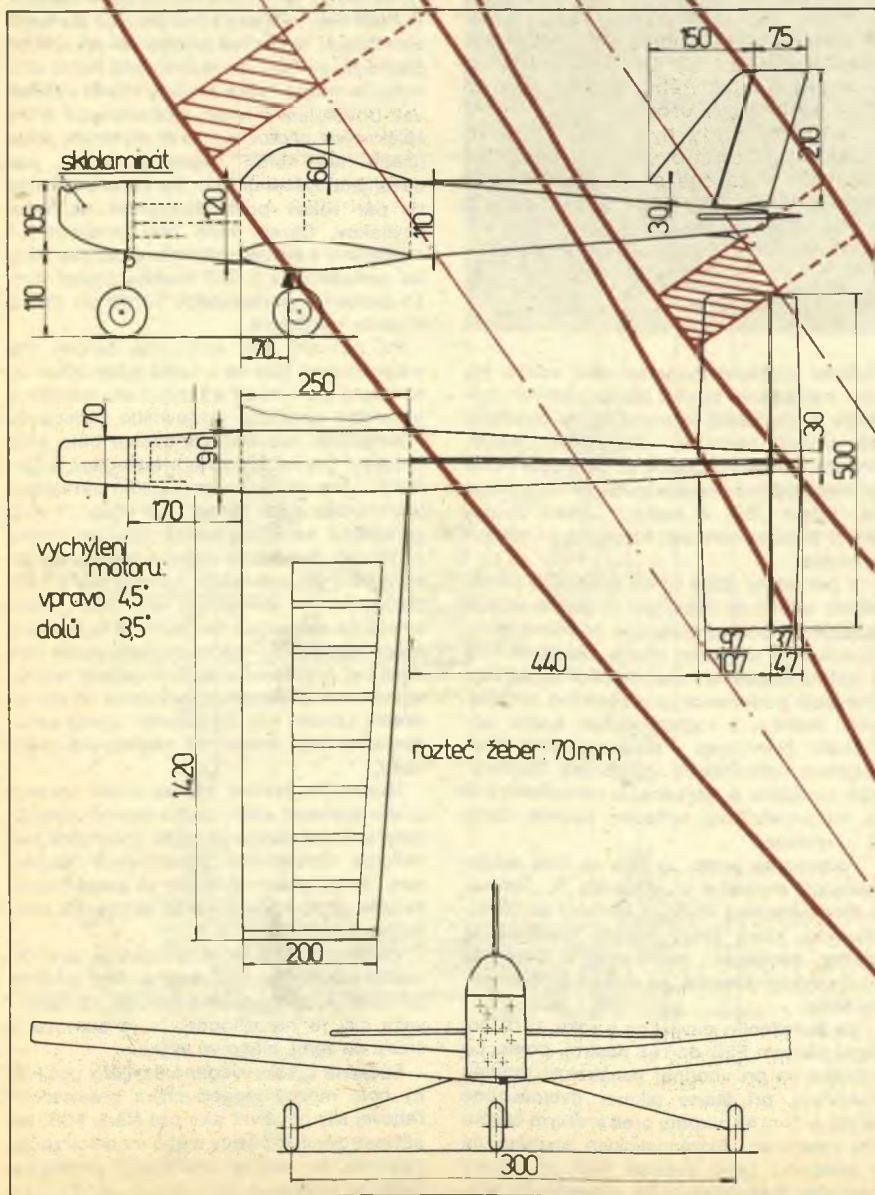
Ocasní plochy mají kostru z balsaových lišt o průřezu 5x 10 mm z obou stran polepenou balsou tl. 1 mm a papírem.

Motor o zdvihovém objemu 6,5 cm³ nemusí být opatřen leděným výfukem, ale musí být v bezvadném stavu. Plastická nádrž o objemu 250 cm³ stačí s menší rezervou na 15 minut letu.

Podvozek má nohy z ocelové struny o průměru 4 mm a kola o průměru 70 mm. Přední podvozková noha je připevněna k motorové přepážce dvěma šrouby M4 a třemi vtuhy. Hlavní podvozek je v křídle uložen v bukových hranolech jako u původní stavebnice, což umožňuje vzájemnou záměnu noh. Při létání se totiž nohy hlavního podvozku postupně ohýbají dozadu, což má za následek nežádoucí posun těžiště, který lze odstranit právě záměnou noh podvozku.

Prototyp modelu je potažen silonovým monofilnem.

Bohumil Kříž, Kutná Hora



AKO ĎALEJ V F3B?



Medzinárodná kategória rádiom riadených modelov vetroňov F3B prešla v posledných rokoch intenzívnym vývojom. Dá sa povedať, že nebolo jediného roku, v ktorom by modelári pestujúci túto kategóriu neprišli na svet s niečím novým. Zdokonalila sa konštrukcia modelov a technológia ich stavby. Zaviedli sa moderné klapkové laminárne profily a kompozitové materiály, zmenil sa spôsob a taktika lietania, na vlek modelov sa zaviedli motorové navijáky, najskôr so spaľovacím motorom, potom z dôvodov ochrany životného prostredia s elektrickým motorom, čo všetko viedlo k enormnému zvýšeniu výkonnosti modelov. Poetické časy prvých majstrovstiev sveta, ktoré sa konali v roku 1978 a v ktorých exceloval legendárny model Aquilla, sa už dávno minuli. Lhké celobalzoové konštrukcie s minimálnym plošným zaťažením sú nenávratným prežitkom minulosti. Dnešné modely F3B dozreli do tuhých nosných plôch s vysokým plošným zaťažením a vysokým koeficientom tuhosti a pevnosti celej sústavy. Práve vďaka tomuto veľkému pokroku, ktorý sa v kategórii F3B v poslednej dobe dosiahol, a najmä v dôsledku rôznych extrémnych vývojových tendencií sa táto kategória stáva čím ďalej tým viac silne individualistická a snáď aj elitárska, čo dnes mení náš pohľad na túto kategóriu z hľadiska nášho vnútorného presvedčenia a uspokojenia.

Ak sa pozrieme do minulosti, tak pomocou ručného vleku dosahovali modely po vypnutí v priemere výšky okolo 130 m. Rýchlosti modelov sa pri tom pohybovali okolo 15 m/s.

Súčasní špičkoví modelári však vďaka silným navijákam, tuhosti kompozitových modelov a špeciálnej technike štartu dosahujú po vypnutí modelov výšky okolo 300 m, pričom rýchlosti modelov sa pohybujú okolo 40 m/s (!). Dnes je preto oprávnená Hamletova otázka: „Byť, či nebyť?“, alebo čo dobrého či zlého nám táto kategória po rokoch priniesla.

V poslednej dobe sa na stránkach zahraničnej odbornej tlače, ale aj medzi našimi modelármi búrlivo diskutuje na rôzne témy, týkajúce sa ďalšieho vývoja kategórie F3B a najmä zaistenia relatívne rovnakých východziech podmienok pre všetky súťažiacich. Jedným z najpáčiivejších bodov súťažného lietania sa v súčasnej dobe stáva problém obmedzenia výkonnosti štartovacích navijákov a odstránenia nerealistického (a nebezpečného) spôsobu lietania úlohy C — rýchlosť.

Pozrime sa preto, ako sa na túto otázku pozerajú modelári v zahraničí. R. Schaub z modelárskeho klubu v Morsburgu (Švajčiarsko), ktorý svoje názory týkajúce sa otázky navijákov publikoval v časopise Flug-Modell-Technik, sa díva na problematiku takto:

So zavedením navijákov v roku 1979 bol daný pilotom F3B do rúk nástroj, pomocou ktorého sa pri vhodnej konštrukcii modelu dosahujú pri štarte takmer dvojnásobné výšky, o čom sa nikomu pred krátkym časom ani nespívalo. Extrémistickým snahám sa v priebehu času pokúsili čeliť tri zmeny pravidiel FAI (max. 12V olovená batéria,

obmedzené rozmery batérie a navijacieho bubna, zákaz používania zotrvačkových navijákov). Teraz sa však opäť ozývajú medzi modelármi volania po obmedzeniach. Prítom sa diskutuje o rôznych možnostiach, predovšetkým o tzv. normovanom navijáku, resp. normovanom výkone motoru 1,1 kW, avšak bez toho, aby sa celá problematika ozrejmila podrobnejšie.

Niektorí špičkoví piloti pri štarte enormne zrýchlia svoj model priamo navijákom len v krátkej časti pred vypnutím. Častokrát sa však k nasadeniu zrýchlenia využíva sila predpätej elastickej štartovacej šnúry, do ktorej naakumuluje silu premotorovaný naviják, a táto naakumulovaná energia predovšetkým v poslednej fáze štartu posluží k zrýchleniu modelu. Toto predpätie je účinnejšie ako samotné zrýchlenie navijákom. Tento spôsob štartu však vyžaduje extrémne tuhú konštrukciu modelu spojenú s vysokou hmotnosťou, čo je možné riešiť iba použitím moderných vysokopevných kompozitových materiálov. Propaguje sa teda normovaný naviják 1,1 kW, bez toho, aby bolo ďalej povedané, že odpovedajúcim priemernom bubna a popísanou technikou štartu je možné opäť dosiahnuť zrýchlenie s ťahovou silou 50 N, ktorá je potrebná na dosiahnutie požadovanej výšky 250 až 300 m. Zostane teda zase všetko po starom, ibaže tí ľudia, ktorí páriť vysokú pevnosť modelov s malou hmotnosťou, ešte lepšie využijú slabé navijáky. Pretože tieto navijáky v jednotlivých štartovacích fázach, teda pred zrýchlením pri vyšších otáčkach, vyvíjajú iba redukovanú ťažnú silu, nebude možné ťažké modely vôbec vyťahovať. Dovoľujem si tvrdiť, že štartovacie výšky špičkových pilotov s 1,1kW motorom sotva (alebo len veľmi nepatrne) budú pod dnešnými výškami. Tým sa bude bezpečne za pár rokov opäť diskutovať na tému navijákov. Okrem toho pre vynaliezavých modelárov s elektroznalosťami nebude žiadna nemožnosť z 1,1kW motoru dostať viac, čo postaví usporiadateľov súťaží do ťažkej situácie kontrolóra.

Po poznaní, aký vplyv má ťahová sila v zrýchľovacej fáze na určenie výšky, chcel by som toto zlo vyhubiť a ťahovú silu navijákov obmedziť pomocou prídavného zariadenia. Principiálne podobné zariadenie bolo pred nejakým časom úspešne predvedené Angličanmi, pravdaže iba za účelom zkrátenia letu modelu a nie na súťažné účely. Princíp zariadenia na obmedzenie ťahu je zrejmý z výkresu. Zariadenie pracuje tak, že naviják sa vypína pri prekročení ťahovej sily a opäť sa zapína pri poklesnutí sily. Ako jediná zmena na súčasných navijákoch je tá, že kábel medzi spínačom motora a štartovacím relé musí byť prerušený a spoj prepojený mikrospínačom z prídavného zariadenia na obmedzenie ťahovej sily. Zavedením tohoto zariadenia sa dajú dosiahnuť nasledovné prednosti:

Maximálna ťahová sila sa môže nastaviť podľa pravidiel, alebo podľa návrhu usporiadateľa. Preskúšanie sa môže uskutočniť bez veľkých technických prostriedkov minciom. Ak je potrebné môže sa nastavovacia skrútka zaplombovať, takže sa zabráni svojoľnej manipulácii.

Všetky navijáky, ktoré boli doteraz pre F3B postavené, môžu sa v nezmenenej podobe používať aj naďalej. Pre funkciu obmedzovača sily je nerozhodné, či je štartovacia šnúra na zemi, alebo vo výške.

Súčasný vysokovýkonný naviják pre F3B by bolo možné jednoduchým prestavením ťahovej sily použiť ako pre štarty F3B, tak päťmetrových modelov alebo modelov začiatočnikov, čo značne zjednoduší prevádzku každého klubu.

Ak sa zjednotí používanie zástrčiek (napríklad banánkami), môže byť obmedzovač sily poskytnutý aj poriadateľom, prípadne sa môže zapožívať.

R. Schaub je toho názoru, že by sa komisia CIAM nemala na svojom zasadnutí zaoberať otázkou normovaných navijákov, ale sa prihovára zato, aby sa zaoberala otázkou zavedenia prídavného zariadenia na obmedzenie ľahovej sily, napríklad na 25 N, stanovenia priemeru bubna maximálne na 200 mm a obmedzenia priemeru štartovacej šnúry maximálne na 2 mm, pričom ostatné pravidlá by mohli zostať v platnosti.

Iného názoru je však jeden výrobca navijákov: podľa doterajších predpisov je ťažké postaviť naviják, ktorý by bol predajný a akceptovateľný modelármi F3B. „Akceptovateľný“ v tomto prípade znamená pre väčšinu modelárov, že ide o naviják 12 V, ktorý musí vyvinúť výkon okolo 4 kW a najlepšie — pokiaľ je to vôbec možné a reálne — 5 kW (!). Pre výrobcu navijákov takéto požiadavky znamenajú, že sa musí zaoberať prúdmi okolo 500 až 700 A, čo je veľmi nerozumné a nereálne. Preto alternatívny návrh by mohol znieť:

- zrieknutie sa predpisov v širšom zmysle
- obmedziť prúdové hodnoty motorov na 300 A pri 12 V, resp. 150 A pri 24 V, merané na zablokovanom navijáku.

Uvoľnením veľkosti motoru, napätia a konštrukcie by sa mohli vyrábať malé, cenovo priaznivé navijáky pre všetkých. Obmedzením odoberaného prúdu prostredníctvom vnútorného odporu motoru a predradenými odpormi mohli by sa odstrániť trhacie členy na šnúre a pretaviteľné tepelné poistky, ktoré iba vytvárajú nebezpečie pri štarte modelov. Či má byť naviják riešený s prevodovkou, s klinovým remeňom, alebo priamym pohonom, je vecou výrobcu.

Úlohou klubov by bolo vyvinúť jednoduché meracie zariadenie na meranie prúdu pri zablokovanom motore navijáka (tu odoberá motor najväčší prúd), pre napätie 12, resp. 24 V, ktoré by mohlo byť pre všetkých poriadateľov súťaží jednotné. Myslíme si, že takéto riešenie by mohlo priniesť ukľudnenie.

Pozrime sa však v ďalšom, aké sú naše názory v tomto smere. V zásade možno povedať, že oba navrhované spôsoby sú realizovateľné, no ťažko ich je možné považovať za všeliek. Modelári, ako vieme, sú vynaliezaví a iste vynájdu protidopoved' týmto obmedzujúcim opatreniam, aby zachovali vysokú výkonnosť svojich modelov a hlavne vysoké výšky po štarte. Iste bol by nezmysel v dnešnej dobe znova požadovať zavedenie ručného vleku, alebo inak drasticky obmedziť konštrukciu modelov. Ide však

v podstate o to, aby sa všetkým súťažiacim zabezpečili aspoň čiastočne rovnaké podmienky pri štarte modelov a aby sa zvýšila bezpečnosť modelárskej prevádzky. Prihovárame sa preto za zavedenie obmedzovača ľahovej sily navijákov, čo má skutočne mimoriadny význam v tom, že navijáky sa dajú všestrannejšie zúžitkovať pri klubovej prevádzke a klesajú náklady na navijáky. Zostáva však otázka, čo s väčšími a ťažkými modelmi na súťažiach, na ktorých bude stanovená jednotná ľahová sila navijáku, ktorá bude pre takéto modely nedostatočná, takže ich nebude možné vyťahovať.

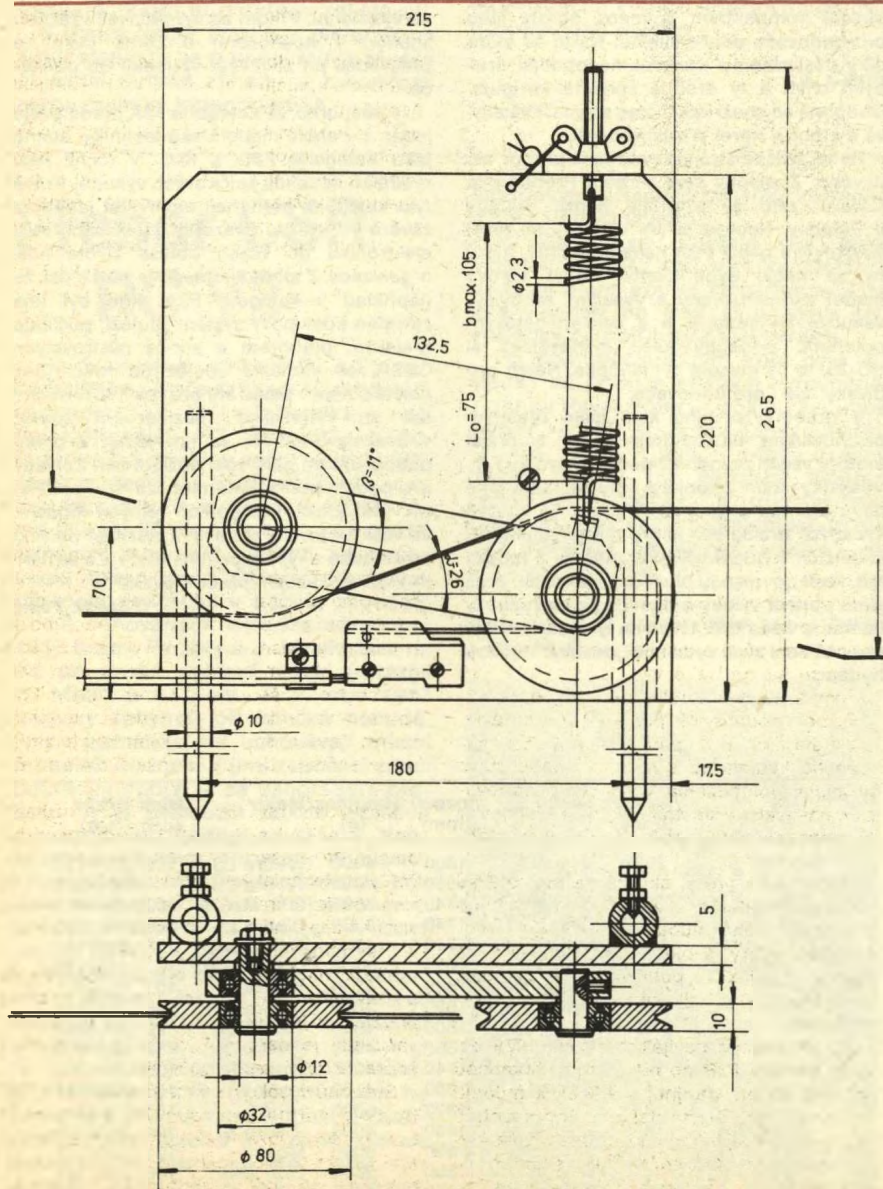
Ďalej diskutovaným problémom u nás je otázka lietania úlohy C (rýchlosť). V tejto problematike sa názory modelárov značne rozchádzajú. Napríklad je známe, že v NSR sa na domácich súťažiach lieta úloha C na dva prielety. Vidieť takýto let majstra sveta Deckera, ktorý zahajuje túto úlohu z výšky asi 300 m a dosiahne čas okolo 8 s, znamená vidieť letieť samovražedný let Kamikadze a nie elegantný model vetrohá. Odhliadnúc od toho, že tieto lety sú vrcholne nerealistické pre modely vetrohov, sú aj vrcholne nebezpečné, prinajmenšom tým, že pri havárii dochádza spravidla k totálnemu zničeniu ako modelu, tak rádiovej súpravy, čo podstatne zvyšuje investície do tieto kategórie.

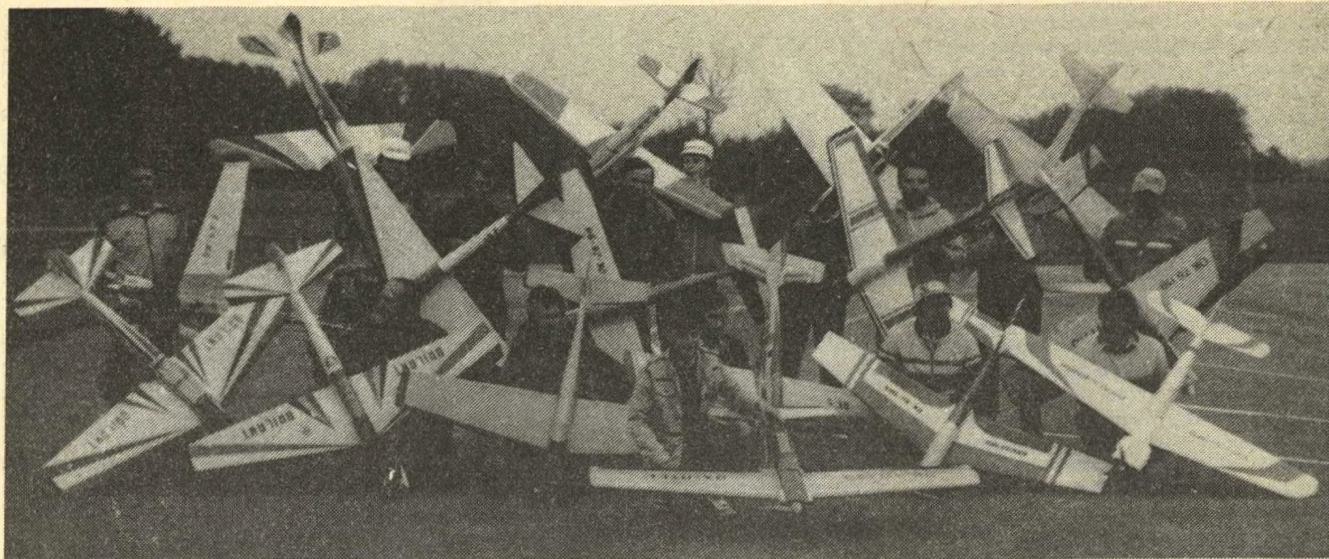
Jedno je isté: lietanie úlohy C by sa malo radikálne prehodnotiť. Zatiaľ platí na súťažiach nepísaný zákon, ktorý hovorí, že kto vyhrá rýchlosť a neurobí inú väčšiu chybu v úlohách A a B, vyhrá závody. Teda v kategórii F3B zohráva nežiaducu prioritu boj o rýchlosť, ktorá sa dá dosiahnuť iba špeciálnou konštrukciou modelu, zvýšením plošného zaťaženia, vysokým výkonom navijáku a samozrejme precíznou pilotážou. Ak chceme preto prinavrátiť modelom F3B aspoň trochu realizmu letu a poézie plachtenia, bude nutné v úlohe C vykonať radikálne úpravy alebo zaviesť novú úlohu. Istým riešením by bolo predĺžiť dĺžku trate zo 150 m na 200 m a lietať štyri prielety tak ako doteraz. Iným návrhom je tiež zavedenie letu po trojuholníkovej trati s otočnými bodmi, s celkovou dĺžkou ramien 600 až 1000 m tak, ako je to u veľkých vetrohov. Modely F3B sú vďaka svojej vynikajúcej výkonnosti schopné v dnešnej dobe túto trať bez problémov absolvovať. Zavedenie tohoto spôsobu by prakticky znamenalo zmenšenie uhlu letu modelov, zníženie absolútnych rýchlostí letu a v neposlednom rade by sa objektívnejšie zhodnotili kľúčové vlastnosti modelu, čím by sa tiež aspoň čiastočne zabránilo nebezpečným situáciám.

Odpoveď na túto otázku by mala dať príslušná podkomisia CIAM FAI, pretože popísaná problematika je viac ako aktuálna. Cieľom by nemali byť drastické opatrenia, ktoré by brzdili vývoj tejto kategórie, ale vytvoriť také podmienky lietania, ktoré by boli aspoň vo východnej časti, teda pri štarte, zrovnateľné pre väčšinu súťažiacich a pri požiadavke vysokej výkonnosti modelov znamenali dosiahnuť zkrátenie priebehu celého letu, obmedzenie kritických situácií a objektívnejšie zhodnotenie výkonov jednotlivých modelov. Otázka kategórie F3B bola na jarnom zasadnutí CIAM FAI prejednávaná, avšak bez podstatných záverov. Sporné veci a živo diskutovaná otázka navijákov zostali po starom. Návrhy boli stiahnuté z prejednávania a subkomisii bolo uložené sa touto problematikou naďalej zaoberať. Takže zatiaľ je všetko po starom a bez zmeny.

Ján Bartovic,
Intermodel Piešťany

Použitá literatúra: FMT 4/86, Prop 5/86





Přebor ČSR F3A

uspořádal ve dnech 30. a 31. srpna Modelklub Hradec Králové. Hradečtí mají s pořádáním vrcholných soutěží dostatečné zkušenosti a dalo se tedy předpokládat, že soutěž proběhne po organizační stránce bez potíží. To se také potvrdilo, i když pořadatelům ke klidu rozhodně nepřispěly pozdní nominace účastníků z některých krajů, na poslední chvíli poslané přihlášky soutěžících a skutečnost, že ze čtyř nominovaných rozhodčích se dostavili pouze dva.

Soutěž začala důslednou kontrolou členských průkazů Svazarmu, sportovních licencí, povolení Inspektorátu radiokomunikací k provozování RC soupravy i potvrzení o zdravotní způsobilosti. Je potěšitelné, že všichni soutěžící měli „administrativu“ v pořádku.

Létalo se za chladného počasí pod zataženou oblohou a ve větru 2 až 5 m/s, který později zesílil až na 8 m/s. Turbulence v přízemní vrstvě akrobacii rozhodně nesvědčila. Většina soutěžících se s ní však vypořádala, a přesto že zkušení bodovači (Ing. J. Havel, MUDr. Janšo a M. Vostrý) nasadili poměrně nízké hodnocení, dosáhlo šest soutěžících výkonu přes 1000 b. Nejlepší let prvního kola předvedl Vilém Volf, naopak smolařem byl Ing. Dorazil, kterému v posledním obratu zmlknu motor a po krátkém rozpočtu přistál v blízkém potoce. Po vylití vody z motoru ale mohl pokračovat v soutěži.

Druhé kolo, létané v zesilujícím větru, již naznačilo konečné pořadí. Vilém Volf opět zaletěl nejlépe, oba Chvátalové si kvalitními výkony zajistili druhou a třetí příčku. Značné zlepšení předvedl Ivo Dorazil, který dosáhl čtvrtého nejlepšího výkonu druhého kola. Nejhůře dopadl Libor Weissbrod, který nedokázal ve stanoveném čase přinutit svůj motor k poslušnosti, a zapsal tak jedinou nulu soutěže.

Třetí kolo, které se létalo v neděli za téměř stejného počasí, nepřineslo nic nového. Většina soutěžících se zřejmě smířila se svým umístěním a létala na jistotu. Pouze Vilda Volf neponechal nic náhodě a předvedl nejlepší výkon celé soutěže. Po Michalu Mikulcovi v roce 1980 a Antonínu Zedkovi v roce 1982 se tedy stal již podruhé přeborníkem republiky — v šestnácti letech. Otec a syn Volfové se totiž svým pojetím létání nejvíce přiblížili představě tvůrců pravidel. Přitom nelze konstatovat, že by jejich modely byly nějak výrazně pomalejší. Vilda však

dokáže využívat ovládání otáček motoru k tomu, aby v přímých úsecích mezi obraty model náležitě zpomalil. Sestava potom působí kompaktním dojmem, obraty jsou pro bodovače dobře čitelné. Navíc se Vilda díky důslednému tréninku nedopouští hrubých chyb a ty drobné správně koriguje. Obdobně se snaží létat i otec a syn Chvátalové a Libor a Karel Weissbrodové.

Po technické stránce nepřinesl přebor nic nového. Z oblohy sice zmizela Prettnerova Curare, zato se tam ale hemžili Sultány a Dalotel. Nechce se mi věřit, že se mezi špičkovými piloty F3A nenajde jediný, který by se nebal experimentu. Vždyť takový model zkonstruovaný s využitím sendvičů, vakuové technologie a s celolaminátovým potahem, podobný naší „padesátce“ či SU-26, to by musela být lahůdka. Nejen pro diváky, ale i pro bodovače.

V průběhu prvního kola jsem přesným cejchovaným hlukoměrem měřil hluchost motorů všech závodníků podle metody FAI. Výsledky jsou v připojené tabulce, která také dává přehled o technice. Přesto, že v nově vydaných pravidlech je pro měření hluku při soutěžích v ČSSR výjimka, měli by ti modeláři, kteří povolenou hluchost překročili, přes zimu upravit výfuky a tlumiče svých motorů. I u nás je třeba brát ohled na ty spoluobčany, pro něž není zvuk vytočené „desítky“ rajskou hubdou.

Na dobrém průběhu přeboru měli vedle pořadatelů velký podíl i bodovači. Dokázali soustředěně sledovat a hodnotit bez naděje na vystřídání. Přitom se vyznačovali vřadnou shodou v hodnocení, o čemž jsem se přesvědčil při zadávání výsledků do počítače.

Je nesporné, že kategorie F3A představuje jeden z vrcholů modelářské techniky, stejně jako kategorie F3D a F4C, v nichž naši modeláři dosahují špičkových výkonů. Právě tyto kategorie pomáhají naplňovat jeden ze závěrů VII. sjezdu Svazarmu, totiž rozšiřovat elektroniku do všech oblastí života naší organizace. Z tohoto pohledu je zářázející, že například v kategorii F3A, kde byl léta zaveden postupový systém soutěží, počínaje krajským přeborem a konče mistrovstvím ČSSR, se vrcholná soutěž od roku 1985 nelétá a není v plánu ani pro rok 1987. Stejně tak se vytratila i mezinárodní soutěž v Bratislavě. Ztrácí se tím jeden z prvků podporujících další růst odbornosti. Základy pro podchycení zájmu mládeže jsou položeny v národních kategoriích volných modelů. Je však třeba dát mladým i možnost dalšího odborného a výkonostního růstu. Že se nám to vrátí, dokazuje i přeborník ČSR.

Zdeněk Teplý

Poř. Jméno	Výsledek Model (body)	Rozpětí (mm)	Hmotnost Motor (g)	Hluk Vrtule (dB) (mm)
1. V. Volf	2622	Dalotel 1800	4000	Webra LS 102 350/120
		Sultan 1650	4000	Webra LS 280/200
2. V. Chvátal j.	2318	Dalotel 1740	3500	O.S. Max 61 103 třílistá
3. V. Chvátal s.	2238	Dalotel 1740	3300	Webra LS 105 300/250
4. L. Weissbrod	2120	Sultan 5 1740	4100	O.S. Max 61 105 280/175
5. K. Weissbrod	2108	Sultan 5 1650	3800	O.S. Max 61 107 280/175
6. J. Malec	2104	Challenge 1800	4200	Webra S. 101 třílistá
7. I. Dorazil	2069	Sultan 1650	3600	Webra R. 108 280/180
8. J. Navrátil	2028	Challenge 1800	4300	Webra LS 99 280/250
9. F. Frána	2004	Brushfire 1650	4000	Webra S. 102 280/200
10. A. Jilek	1912	Dalotel 1740	4000	Webra S. 105 280/200
11. Z. Vlach	1901	Dalotel 1800	4100	Rossi 61 103 280/175
12. F. Kamrla	1828	1820	3900	HP 61 105 třílistá
13. J. Vyčichl	1822	Challenge 1850	4000	Webra S. 104 280/200
14. J. Janšo	1820	Skymaster 1600	3500	Moki 101 280/180
15. P. Bilavčík	1770	Dalotel 1800	3800	O.S. Max 108 280/180
16. M. Číp	1729	Dalotel 1850	4800	HP 61 102 280/180

Majstrovstvá SSR F3A

Vzhľadom na veľmi dobré organizačné zaistenie majstrovstiev ČSSR F3B v minulom roku bol náš LMK pri ZO Zväzarmu SNP Zvolen požiadaný o usporiadanie majstrovstiev SSR v kategórii F3A. Súťaž prebehla v dňoch 30. a 31. augusta na letišti VLM Pliešovce, ktoré je 20 km od Zvolena. Zahájil ju riaditeľ súťaže J. Cerha za prítomnosti zástupcov OV KSS a OV NF Pavola Mojžity a Dr. Františka Mikušíka a predsedu OV Zväzarmu súdruha Majerčíka. Počasie, i keď ešte deň pred zahájením bolo hrozivé, sa zlepšilo, no i tak prvý deň súťaže vietor dosahoval v nárazoch až 11 m/s. Druhý deň však bolo počasie takmer ideálne.

Deň pred súťažou mali účastníci sústredenie talentovaných modelárov, pri ktorom sme sa snažili odstrániť aspoň najhrubšie chyby v pilotáži. Ako slovenský tréner pre túto kategóriu som zistil, že hlavne modelári z východu našej republiky sú „odvážni“, keď dvaja prišli na súťaž s úplne novými modelmi, ktoré tu prakticky zalietavali.

V piatok večer sme si v zvolenskom autocampingu za pomoci Mirka Musíla objasnili mnohé záhady a zákonitosti aerodynamiky kategórie F3A.

Pre účasť sme stanovili pomerne mäkké kritériá, čím sa dosiahol cieľ, ktorý sme sledovali — bohatá účasť. Štartovalo rekordných 21 pretekárov, ktorých športová úroveň bola dosť rozdielna. No i tak prvých osem až desať modelárov znesie i prísnejšie merítko čo sa týka lietania, ale aj modelov. Najpočetnejšie modely boli Joker a Sultán v rozličných úpravách. Najlepšie letové vlastnosti pre súčasnú zostavu vykazovali modely typu Joker. Najpoužívanejším motorom bol HP, ktorý — keď je vybavený ladeným výfukom — vcelku vyhovuje, ak nie je model príliš ťažký. Druhá v poradí bola značka Webra Racing, i keď väčšinou krátkozdvihová. Štvortaktné motory, menovite O. S. Max, sa zatiaľ ukazujú ako problémové, takže s nimi nikto nesúťažil.

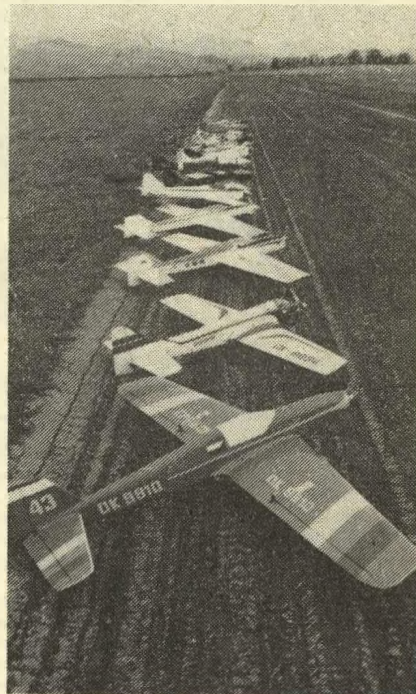
V závere súťaže všetci súťažiaci zhodne hodnotili nezastupiteľnosť veľkých súťaží, kde sa v priamej konfrontácii môže jedine posúdiť vhodnosť jednotlivých konštrukcií modelov, motorov atď. Neoceniteľná je tiež možnosť porovnať svoj spôsob lietania s lietáním popredných modelárov a dostať do oka správnu veľkosť a spôsob lietania jednotlivých figúr.

Majstrovstvá Slovenska F3A mali jednoznačne vysokú športovú i politicko-výchovnú úroveň.

J. Cerha

Výsledky:

1. J. Cerha, Zvolen 2485; 2. p. m. I. Dúbravec, Piešťany 2384; 3. VI. Perniš, Prievidza 2014; 4. Ing. Fr. Šustek, Trenčín 1769; 5. J. Bleha, Prievidza 1653 b.



Přebor ČSR RC V2

Po dvou létech se sešli 20. a 21. září na letišti ve Dvoře Králové 42 modeláři, aby bojovali o titul přeborníka v naší nejrozšířenější RC kategorii. Uspořádáním byl pověřen velmi aktivní LMK, který je nedílnou součástí ZO Svazarmu Aeroklub Dvůr Králové. Přesto, že má jen asi 30 členů a několik kroužků mladých modelářů, zhostil se svého úkolu velmi dobře. Členové klubu tak důstojně pokračují v tradici, započaté podle uchovaných dokumentů v roce 1938 bratry Pacáky a J. Myslivcem, na niž po druhé světové válce navázali O. Mach a K. Seitl. Ti v roce 1947 tragicky zahynuli při letecké nehodě, jejich památku ale uchovávají místní modeláři dodnes. V jimi započaté práci pokračují dobře — za uspořádání přeboru by si zasloužili velkou jedničku s hvězdičkou. Ředitel soutěže J. Fejk, tajemník Pěnička, Pitrman, Mülhstein i hospodářka Mazalová a řada dalších odvedli dobrou práci. Velkou měrou přispěli i členové aeroklubu — vždyť přebor pořádali „jejich“ modeláři!

Přebor zahájil předseda OV Svazarmu Ladislav Myšák za přítomnosti náčelníka Východočeského aeroklubu plk. M. Galla, předsedy ZO ing. K. Vávry a M. Navrátila z ČUV Svazarmu. Přesně podle programu pak na povel startérů Harryho Kopala a Oldřicha Kaděry vzlétlo k modré obloze prvních pět modelů. Jen slabý vítr, vanoucí přes blízký horský hřeben, působil pilotům potíže. Vyhledávání

stoupavých proudů v blízkosti větrného rotoru nebylo snadné.

V sobotu se odlétala dvě kola, v neděli zbývající třetí. Všichni účastníci vyslovili přání, aby se vrcholné soutěže létaly aspoň na šest soutěžních kol, výsledky by pak byly objektivnější.

Po prvním soutěžním kole byly výsledky na prvních místech vyrovnané: 1. junior Pavel Höfer — 458 b., 2. Luboš Rezler — 456, 3. junior Libor Dvořák — 455, 4. J. Tůma — 454. Krásný dojem z letu byl většinou zmařen zabodnutím modelu k přistávacímu bodu. Při současných pravidlech to ale pro dosažení špičkových výkonů ani jinak není možné.

Přeborník ČSR pro rok 1986 Luboš Rezler z Chotěboře



Po druhém soutěžním letu byl nejlepší opět P. Höfer s celkovou ztrátou 3 b., druhému L. Rezlerovi ztráta narostla na 5 b. Úřadující přeborník ČSR F. Langr z Chrudimi po dvou slabších výkonech soutěž vzdal a nesporně odjel domů.

Nedělní obloha zatažená nízkou oblačností přinesla dramatický závěr přeboru — „lety pravdy“ bez výrazných stoupavých proudů. Téměř bezvětří prověřilo i fyzickou kondici pomocníků při vzletech. Vítězství a titul přeborníka vybojoval Luboš Rezler z Chotěboře výkonem 1370 b. z 1380 možných. Jeho model běžné konstrukce o rozpětí 2900 mm má profil křídla E392/387 a při hmotnosti 1400 g létal velmi spolehlivě. Na druhém místě skončil M. Prašivka, na třetím L. Knop, oba z Ostravy. Mezi šesti juniory zvítězil Radovan Otto z Ústí nad Labem, jehož výkon 1352 b. byl druhý nejlepší na celém přeboru. Druhý junior, M. Drštička z Třebíče, nalétal 1337 b. Smůlu měl ve třetím kole P. Höfer z Vítkovic — slabší výkon jej odsunul na třetí místo.

Po vyhlášení vítězů připravili pořadatelé se členy aeroklubu Den otevřeného letiště. Ukázky svazarmovské činnosti různých odborností a malý letecký den zakončil akrobacií na Z-50L čs. reprezentant J. Saller. Na shledanou na přeboru 1988!

Jaroslav Suchomel

Další výsledky: 4. F. Candra, České Budějovice 1355; 5.—6. M. Souček, Velké Meziříčí, J. Hanzelka, Frenštát 1333; 7. V. Pergler, D. Chabry 1316; 8. P. Kopal, V. Meziříčí 1283; 9. J. Tůma, Ústí nad Labem 1267; 10. J. Kropáček, Protivín 1216 b.

④—NIE NACISKAĆ

⑦—NAPEŁNIĆ INST. HAMULCOWA
MIESZANKA AMG 10 A

⑤ OLEJ
12L

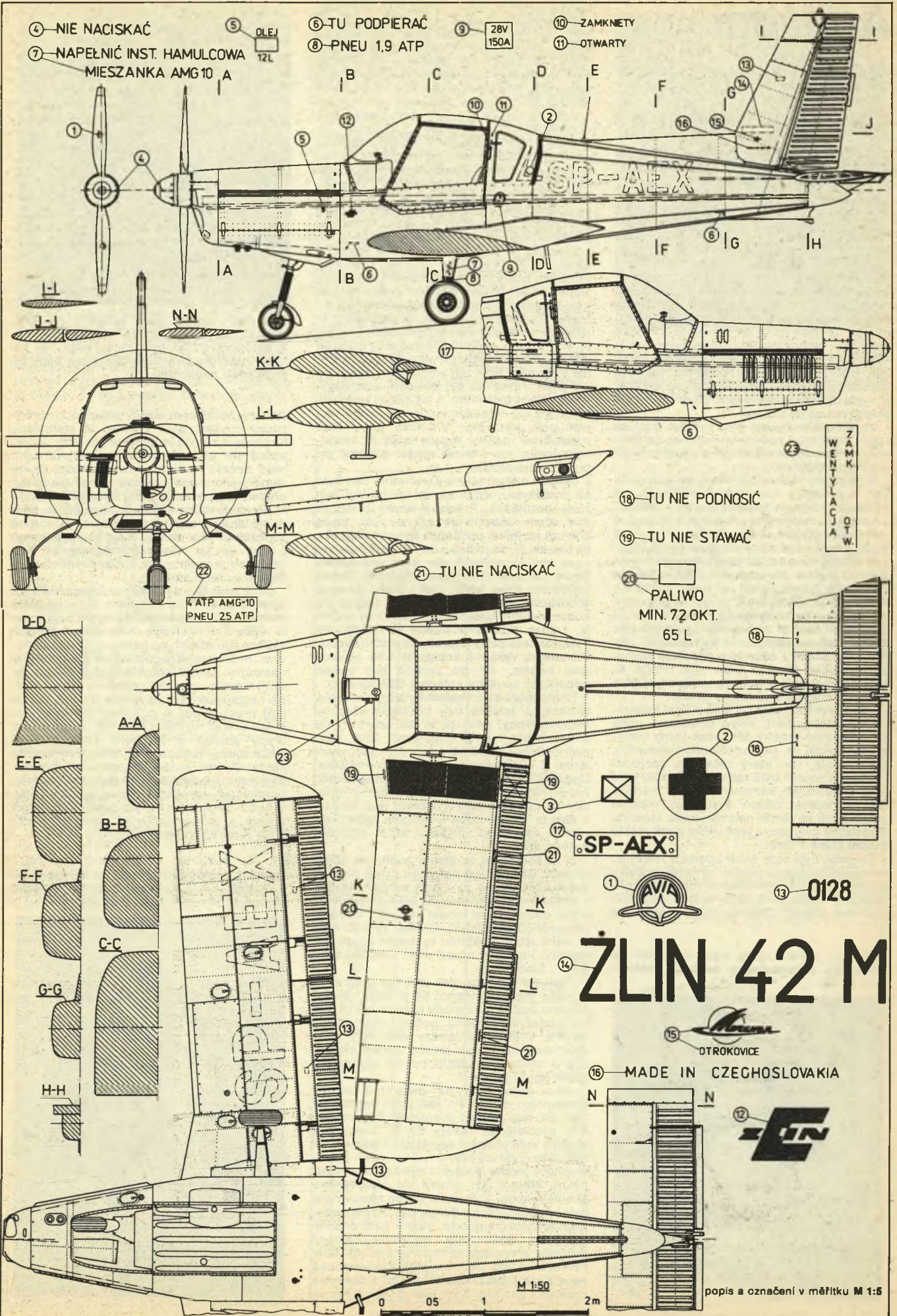
⑥—TU PODPIERAĆ

⑧—PNEU 1,9 ATP

⑨ 28V
150A

⑩—ZAMKNIĘTY

⑪—OTWARTY



⑱—TU NIE PODNOSIĆ

⑲—TU NIE STAWAĆ

⑳—TU NIE NACISKAĆ

㉑ PALIWO
MIN. 72 OKT.
65 L

ZAMK.
WENTYLACJA
OTW.

4 ATP AMG-10
PNEU 25 ATP

SP-AEX



0128

ZLIN 42 M



MADE IN CZECHOSLOVAKIA



M 1:50
0 05 1 2m

popis a označení v měřítku M 1:5

Armádní soutěž raketových modelářů

Stalo se již tradicí, že nejlepší armádní raketoví modeláři se k pravidelnému měření svých sil jednou za dva roky sjíždějí do Liptovského Mikuláše. Nejinak tomu bylo i letos, ve dnech 9. až 11. září, při XIII. ročníku této soutěže. A budiž hned řečeno, že pověra o nešťastné třináctce v armádě zřejmě neplatí. Technicky bylo vše zajištěno perfektně, jak už jsme na to od příslušníků Vysoké vojenské technické školy československosovětského přátelství zvyklí. Přidejme i pečlivou přípravu ze strany oddělení zájmové technické činnosti Ústředního domu armády a vyjde z toho soutěž, jejíž účastníci mohli žehrat pouze na počasí.

Vojáci ovšem musejí něco vydržet, a tak se i přes nepříznivé podmínky nakonec odlétalo vše, co se odlétat mělo, byť s několika hodinovým zpožděním.

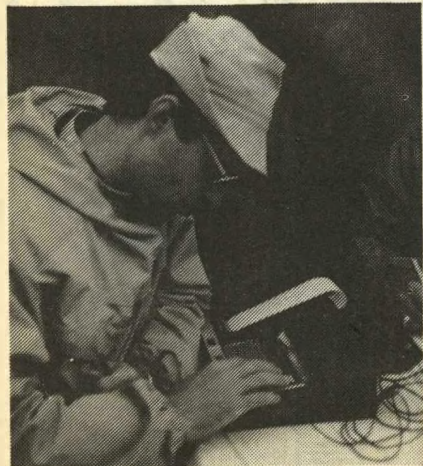
K prezenci účastníků, která se konala 8. září v pozdních odpoledních hodinách, se dostavilo celkem osmatřicet soutěžících — vojáků i rodinných příslušníků. Původně jim mělo být ještě více, ale jak už to na vojně bývá, přede vším ostatním musí být služba.

V sobotu ráno odvezli účastníky autobus na letovou plochu. Na ubytování zůstalo jen pět bodovačů maket, kteří se hned pustili do práce. Ostatní očekávala na vzorně připraveném startovišti snídáně. Po ní se uskutečnil slavnostní nástup soutěžících i funkcionářů. Přítomnost náčelníka PO VVTS-ČSSP plk. PhDr. A. Škody i náčelníka oddělení zájmové technické činnosti ÚDA pplk. PhDr. K. Mastného svědčí o tom, že velitelství ČSLA přikládá modelářství velký význam.

Jako první se měla od 9.30 h lézat kategorie S6A (streamer). Nízká oblačnost, mlha a nepříjemný drobný déšť však starty nedovolily. Počasí se ale zanedlouho umoudřilo. Mlha klesla, vítr, který začal vát, rozehnal i mraky a soutěž byla zahájena. Úvodní kolo bylo průběžným kamenem kvality modelů. Slunce teprve začalo vysušovat mokrou trávu, a tak se téměř neprojevovala termika. Podstatné bylo jen, z jaké výšky a jak rychle model klesá k zemi.

Favoritů bylo více. Mistr sportu V. Pavljuk, domácí plk. ing. L. Jurek i mladé družstvo z Plzně, složené převážně z rodinných příslušníků. Další dvě kola ovšem potvrdila platnost úsloví: „Neříkej hop, dokud jsi

Výsledky měření výšky byly okamžitě na startovišti zpracovávány osobním počítačem Sharp



nepřeskočil!" Výrazná turbulence nad letovou plochou dokázala nejen model „podřet“, ale občas ho donutila i předčasně přistát. Doplatil na to například právě plk. ing. Jurek, který ve druhém kole zaznamenal čas jen kolem osmdesáti sekund. Velmi dobrý výsledek v posledním kole už mu stačil jen na čtvrté místo. Neuspěli ani ostatní favorité, a tak se zrodilo určité překvapení: výsledkem 425 s zvítězil rtm. K. Cermák.

Teplý oběd se podával v průběhu soutěže v kategorii S6A přímo na startovišti, takže okamžitě po jejím skončení se mohla začít lézat kategorie S4B (raketoplány). Vítr mezitím značně zesílil a slunce nadále vytvářelo silné termické proudy. Motem této soutěže by nejspíš mohla být parafráze známého přísloví: „Kdo donese (model), vyhraje!”

Přestože z civilních soutěží už klasické raketoplány s pevným křídlem prakticky vymizely, zde s nimi ještě několik zatvzrcelů létalo. Ve větru, jaký panoval, ovšem neměli nárok, přestože oběťvát časoměřiči dělali, co mohli. Zajímavou novinkou, o jejichž výhodách by se ovšem dalo polemizovat, předvedl V. Pavljuk: dvouplošné rogallo. Bohužel vzájemně splepený potah obou křidel znameenal v druhém kole jen velmi slabý čas a po uklidnění větru mu ani poslední kolo nevyšlo kýžené maximum. A tak zvítězil zaslouženě muž s asi nejdelšíma nohama ve startovním poli, kpt. ing. V. Kúst, který létal s poměrně malými rogally dnes již klasického typu, ale hlavně model dokázal po prvním kole přinést.

Jestliže počasí ráno v první letový den bylo na pováženou, vypadalo to následující den zcela bezútešně. Přšelo a lezavý chlad se dral všem účastníkům až na kůži, takže chmury na jejich obličejích se vyrovnaly těm na obloze. Snad jediný, kdo neztratil optimismus, byl nemodelář, ale zato modelářský fanda, „proviánťák“ nprap. Haladěj. Stejně svědomitě jako horký čaj a kávu dodával soutěžícím víru, že se počasí nejpozději kolem poledního zlepší. Jeho slova se vyplnila, i když slibované slunce se neobjevilo. Přestalo však pršet a mraky se trochu zvedly. Plánovaná výšková kategorie S1A se sice lézat nedala, ale po poradě jury začala odpoledne soutěž v kategorii S3A (padák).

Dohlednost byla skutečně na hranici regulérnosti. A jestliže byly prakticky všechny starty měřeny, patří za to dík sportovnímu komisaři plk. ing. J. Maixnerovi, CSc., bezpečnostnímu komisaři npor. J. Adlovi, startérovi S. Sklenákovi i všem časoměřičům. Upřímně řečeno, já jsem mnohdy neviděl nic. Ani při nejlepší vůli však nešlo zabránit tomu, aby se někdy model po chvíli letu neskrýl v čárech mraků nebo v mlžném oparu. Ke všemu se znovu chvílemi začal spouštět drobný déšť...

O taktice se dá za těchto podmínek těžko hovořit. Jediné, co šlo dělat, bylo namířit vypouštěcí rampu tam, kde světlejší skvrna v mracích naznačovala, že jsou o něco výš, a pak doufat, že se model neztratí z dohledu časoměřičů předčasně. Určitou výhodu měli ti, kdož létali s těžšími raketami s velkými padáky. Podobný model měl i vítěz soutěže, voj. P. Slabiňák.

Poslední soutěžní den byly na programu soutěže maket kategorií S7 a S5C. Všichni s sebou sice vezli i modely kategorie S1A, ale na zázračnou změnu počasí nikdo příliš nevěřil. Veškeré prognózy však byly opět postaveny na hlavu: jakoby počasí chtělo, aby si nakonec soutěžící odvezli vzpomínky přece jen příjemně.

Jako první byla na programu soutěže bodovacích maket. Po statickém hodnocení vedl plk. ing. Jurek s dvoustupňovým modelem protiletcecké rakety SA-2. Stejný typ modelů měli i ostatní soutěžící z Liptovského Mikuláše. Velmi pěkně zpracovaný dvoustupňový model Meteor 3 měl kpt. ing. Kúst, pěkný Meteor 2H přivezl do Liptovského Mikuláše svob. V. Budjač. Dobře zpracována byla i dvoustupňová Sonda por. A. Panochy. Bohužel tato kategorie, stejně jako pozdější kategorie S5C, byla narušena častými průšlehy a explozemi motorů, a to jak řady FW13, tak i RM, pocházejících z nevyvedené série z roku 1982. Doplatil na to, a dokonce dvakrát, i kpt. ing. Kúst, jemuž však body za



Kpt. ing. Václav Kúst posbíral na XIII. ročníku armádní soutěže nejvíce medailí. V kategorii S7 to byl bronz, když mu po havárii motoru byly započítány jen body ze statického hodnocení

statické hodnocení stačily alespoň na bronzovou medaili. Svůj náskok ze statického hodnocení zúročil ve vítězství plk. ing. Jurek, jemuž při přípravě modelu asistoval syn, mistr sportu L. Jurek mladší. I když druhý stupeň jeho modelu neletěl „po dráze blízké předem propočtené“, start byl zcela regulérní. Méně se dařilo ostatním Liptovákům, kteří druhé stupně svých „SA-dvojek“ postupně zapichovali do země, když ani jednomu z nich se jej nepodařilo zažehnout. Pro stříbrnou medaili si tak spolehlivým startem doletěl svob. Budjač.

Již v průběhu soutěže bodovacích maket se mraky roztrhaly a vysvitlo sluníčko. Jury rozhodla, aby následující kategorií byla prostá výška S1A. V prvním kole létala naprostá většina soutěžících na jistotu, s jednoduchým modelem. Do dalších dvou však již nastoupilo několik soutěžících s dvoustupňovými modely, od nichž očekávali lepší výkon. Asi nejzajímavější byla raketa plk. ing. Jurka, jejíž první stupeň o průměru 18 mm byl po délce třikrát rozříznut. Do něj se zasunoval druhý stupeň o průměru 14 mm, jehož stabilizátory zapadaly do zářezů v prvním stupni. Dosahované výšky však byly překvapivě malé. To, že výškové kategorie jsou jeho „parketou“, prokázal kpt. ing. T. Tatár, světový rekordman v kategorii S5B, který zvítězil s jednoduchým, aerodynamicky čistě propracovaným modelem.

Domácí soutěžící startovali v kategorii S7 s modely SA-2; zažehnout motor druhého stupně se jim však prakticky nepodařilo



Poslední soutěží byla kategorie S5C, výškové makety. Pro nedostatek času se létaly jen dva starty. Po statickém hodnocení vedoucí r. p. T. Geidl s výborně zpracovanou dvoustupňovou Sondou letěl „za roh“, takže druhý stupeň ani nenalezl a nemohl svůj pokus zopakovat. Ještě hůře dopadli liptovští soutěžící s dvoustupňovými „M-stovkami“: ani jednomu z nich se nepodařilo druhý stupeň zažehnout. V záplavě Sond a Skylarků nakonec překvapivě dominovaly Vikingy 7. S jedním zvítězil kpt. ing. Kůst — a správil si tak chuť z kategorie S7 — s druhým získal stříbrnou medaili svob. Budjač.

Koncem každé soutěže bývá slavnostní vyhlášení výsledků. Bylo tomu tak pochopitelně i zde. Nejlepší tří soutěžící a nejlepší junior v každé kategorii obdrželi diplom a medaili. Nejlepším účastníkem soutěže se — podle součtu umístění — stal kpt. V. Pavljuk, což mu bylo příjemnou hojivou náplastí na to, že nezískal ani jedinou medaili. V soutěži družstev zvítězil tým PVOS, jehož členové si z Liptovského Mikuláše odvezli pěkné broušené vázy. Určitým překvapením bylo, že se na přední místo neprobojoval domácí tým, který v předchozích ročních pravidelně vítězil. Neznamená to ovšem, že by Liptováci zapomněli stavět.

Naopak to svědčí o tom, že raketoví modeláři v armádě se rozrůstají a zlepšují, na čemž má právě VVTŠ-ČSSP velkou zásluhu. Vždyť většina z těch, kteří její tým tentokrát porazili, jsou zdejšími odchovanci. A když žák předčí svého učitele, co víc si ten může přát?

Tomáš Sládek

Výsledky

Kategorie S1A: 1. kpt. ing. Tibor Tatár 521; 2. svob. Petr Luxa 518; 3. por. ing. Aleš Panocha 512 m

Kategorie S3A: 1. voj. Přemysl Slabiňák 717; 2. voj. Michal Souček 695; 3. npor. ing. Ivan Ďurkovský 650 s

Kategorie S4B: 1. kpt. ing. Václav Kůst 635; 2. svob. Petr Luxa 632; 3. voj. Milan Voráč 629 s

Kategorie S5C: 1. kpt. ing. Václav Kůst (Viking 7) 1285; 2. svob. Viktor Budjač (Viking 7) 1219; 3. voj. Pavel Bouše (Sonda S9) 1139 b.

Kategorie S6A: 1. rtm. Karel Čermák 425; 2. voj. Pavel Bouše 407; 3. r. p. Jiří Jindáček 385 s

Kategorie S7: 1. plk. ing. Lubomír Jurek (SA-2) 860; 2. svob. Viktor Budjač (Meteor 2H) 783; 3. kpt. ing. Václav Kůst (Meteor 3) 743 b.



Velmi pěkný klasický raketoplán s odhazovacím kontejnerem a geodetickou konstrukcí křídla přivezl na Liptov r. p. Tomáš Geidl. Ani on však proti rogalům neuspěl

Vítězný model S1A z MS '85

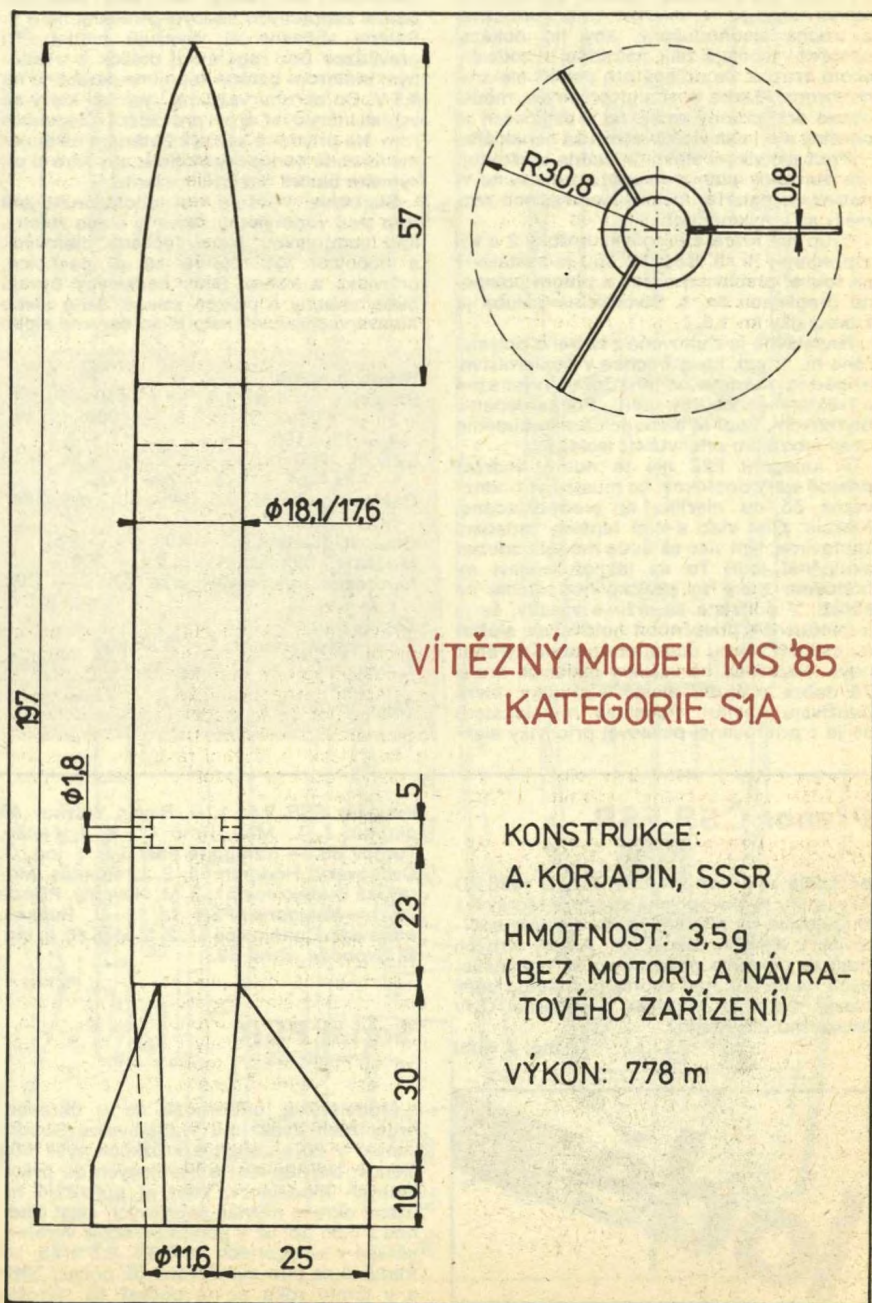
Na loňském mistrovství světa v bulharském Jambolu získal v kategorii S1A zlatou medaili sovětský reprezentant A. Korjapin vynikajícím výkonem 778 m. Nákres jeho vítězného modelu jsme převzali z časopisu *Modelist konstruktor* 8/1986.

Trup je laminován ze skelné tkaniny na trnu o průměru 17,6 mm. Spodní část se kuželovitě ztenčuje až na průměr 11,6 mm. V trupu je zalepena balsová přepážka s otvorem uprostřed, který slouží k dokonalému ustředění motoru. Napříč přepážkou i trupem je provrtán otvor o průměru 1,8 mm pro kolík, jímž se motor v raketě fixuje.

Stabilizátory jsou vyříznuty z balsy tl. 0,7 mm a oboustranně přelaminovány tenkou skelnou tkaninou. Hlavice je stejně jako trup laminátová.

Hmotnost modelu bez motoru a návratového zařízení je 3,5 g. Návratovým zařízením je streamer z pokovené lavsanové fólie o tl. 0,012 mm a rozměrech 30×3500 mm. Model startuje z dotykové rampy.

—áš—



VÍTĚZNÝ MODEL MS '85 KATEGORIE S1A

KONSTRUKCE:
A. KORJAPIN, SSSR

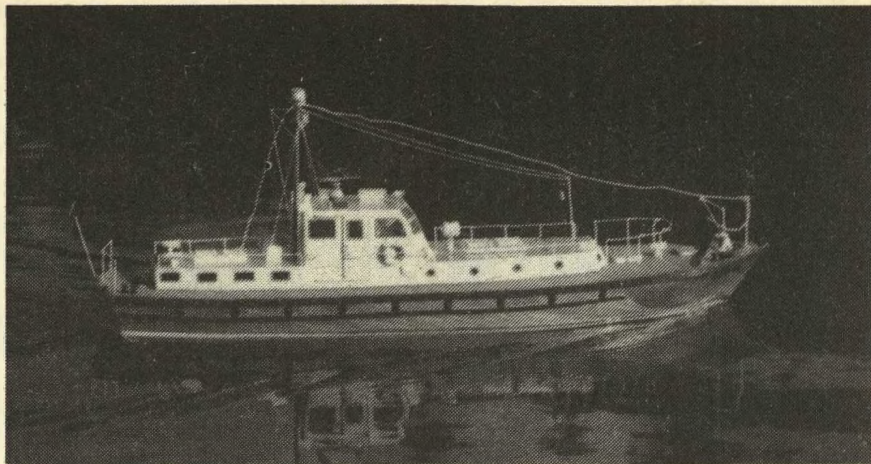
HMOTNOST: 3,5 g
(BEZ MOTORU A NÁVRATOVÉHO ZAŘÍZENÍ)

VÝKON: 778 m

rakety

RC model kategorie F2Ž-A

PRÍSTAVNÝ KUTER LEADER



Vzorom pre tento model bola loď sériovo vyrábaná britskou firmou Thornycroft a popísaná v časopise Modelarz 5/1959. Jej určením je preprava lodivodov na zaoceánske lode a inšpekčná služba v prístavoch. Maximálna rýchlosť lode je až 17 uzlov.

Model je určený pre žiacku kategóriu polomakiet riadených rádiom. Oproti skutočnej lodi je v mierke 1:27 (približne) a trochu zjednodušený, aby ho dokázal postaviť vyspelejší žiak, najradšej v modelárskom krúžku. Je určený pre pohon elektromotorom. Plavba s ním je príjemná, model dobre drží priamy smer, no v zatáčkach je obratný a pri ostrých obratoch sa nenakláňa.

Pred začiatkom stavby si riadne preštudujeme stavebný plán a návod a pripravíme si potrebný materiál. Všetky neoznačené rozmery sú v milimetroch.

Trup má rebrá z preglejky hrúbky 2 a kýl z preglejky hr. 3. Kostra trupu je zostavená na rovnej pracovnej doske a potom polepená preglejkou hr. 1. Štvordielna paluba je z preglejky hr. 1,5.

Nadstavba je zhotovená z tvrdého polystyrénu hr. 1 mm, ktorý kúpime v papieriectve, prípadne získame od aranzérov (výstražné a reklamné tabuľky ap.). Počas lepenia Styrofixom, Lepí-M alebo toluénom budeme diely navzájom prichytávať Isolepou.

V kategórii F2Ž nie je nutné dodržať presné tvary doplnkov, no musia byť hodnotovné čo do merítka aj predpokladanej funkcie. Čím viac a čím lepších zariadení zhotovíme, tým viac sa bude model podobáť skutočnej lodi. To sa taktiež prejaví na bodovom zisku za statické hodnotenie na súťaži. V podstate sa držíme zásady, že je jednoduchšie prispôbiť hotovú vec slúžiacu celkom inému účelu, ako pracne vyrábať novú. Napríklad na uzávery pínacích hrdiel 73 dobre poslúžia plastové skrutky, ktoré používajú knihári. Podstava radiolokátora 55 je z príbrúsenej plastovej príchytiky elek-

trických káblov, rám je zo zvyškov liacích rámkov a anténa z kúska celuloidu.

K pohonu modelu je vhodný motor Mabuchi RS 380 na 6 V, predávaný za 35 Kčs, alebo iný o príkone aspoň 15 W. Ku hriadeľu je pripojený cez spojku — na výkrese je jeden z jednoduchých a postačujúcich spôsobov. Ako zdroj slúži šesť plochých batérií zapojených sériovo-parallelne na 9 V. Batérie súčasne aj vyvažujú model. Pri prevádzke bez regulátora otáčok s uvedeným motorom batérie zapojíme parallelne na 4,5 V. Do okruhu vsadíme vypínač, ktorý sa vyplatí inštalovať aj pri prevádzke s regulátorom. Na privodné káble k batériám naletujeme farebné koncovky Modela, aby sme si pri výmene batérií nezmylili polaritu.

Sfarbenie. Väčšina lodí tohoto druhu má trup pod vodoryskou červený alebo zelený, nad vodoryskou čierny včítane oterových a bočných líšt. Čierne sú aj pacholce, prievlaky a kotva. Boky nadstavby bývajú biele, strechy a paluba zelené, sedé alebo hnedé, záchranné kruhy bielo-červené alebo

oranžové. Pozičné svetlo vpravo je vždy zelené, vľavo červené. Nápis Pilots je čierny na bielom podklade, zvnútra je osvetlený. Pretože neide o maketu, môžeme loď nafarbiť aj veselšími farbami, keď dodržíme zvyklosti v rozložení odtieňov.

Pre súťaženie je potrebná proporcionálna RC súprava. Regulátor otáčok nie je nutný, ale je výhodný. Rozmiestnenie zariadení včítane batérií pre pohon si skúsime najprv doma vo vani, kde model vyvážíme.

Loď skúsime na kludnej a čistej vodnej hladine. Malé odchylky od priameho smeru plavby doladíme trimom kormidla, ktoré potom na brehu pootočime. Vyvarujeme sa zbytočných plných výchyľok kormidla, pohyby páčkou vysieláča robíme plynulé a vláčne. Tým dosiahneme čistú a realistickú plavbu.

Konštrukcia, výkres a popis:
Dušan Chudjak, Ružomberok
Stavební výkres ve skutečné velikosti a s úplným stavebním návodem vyjde pod číslem 147s ve speciální řadě plánek Modelář.

Hlavní materiál

Preglejka hr. 1 až 1,5 mm — 850×480, hr. 2 — 700×200, hr. 3 — 500×40, hr. 4 — 180×190

Lišty dl. 1000 5×5 — 4 ks, 2×5 — 2 ks, 3×10 — 2 ks, 4×4 — 1 ks, 7×7 — 1 ks

Oceťový plech hr. 0,5 alebo duralový plech hr. 1 — 30×170

Oceťová gulatina \varnothing 2 — 400, \varnothing 4 — 220

Modsazný (hliníkový) drôt \varnothing 1 — 200

Modsazná (hliníková) rúrka \varnothing 8×1 — 200, \varnothing 4×1 — 30

Zbytky balzy — 1 dm²

Tvrdý polystyrén hr. 1 — 300×800

Epoxy 1200 — 1 malá súprava, Styrofix — 1 ks

Elektromotor 6 V/15—25 W

Priehľadná fólia, modurit, epoxidový lak, farby Celox, Unicol, brúsný papier, Isolepa a ďalší drobný materiál

Název: Leader
Konstrukce: Dušan Chudjak
Typ: RC model
kategorie F2Ž-A

Měřítka: 1:27
Délka: 795 mm
Šířka: 175 mm
Výtlak: 2300 g

Hlavní materiál: překližka, polystyrén, borovice
Doporučený motor: Mabuchi 380
Ovládané prvky: směr jízdy, smysl jízdy

Přebor ČSR FSR

pořádala ve dnech 28. a 29. června 1986 ZO Svazarmu Královopolská strojírna Moravské Budějovice na příkladně připraveném sportovišti v Nových Svojcích. Aktéry tvrdých bojů za pěkného počasí bylo 38 nominovaných modelářů, nad sportovní čistotou bděli hlavní rozhodčí J. Lejsek a dohlizitel ČUV Svazarmu Zd. Hladký.

Ing. J. Mátl



Výsledky FSR 3,5: 1. D. Bayer, Slavkov 49 okruhů; 2. L. Mátl, Brno 47; 3. J. Fapšo, Turnov 39. — Kategorie FSR 6,5: 1. ing. Č. Čechovský, Hodonín 55; 2. L. Runkas, Moravské Budějovice 51; 3. M. Novotný, Přerov 39. — Kategorie FSR 15: 1. J. Runkas, Moravské Budějovice 61; 2. L. Mátl 56; 3. ing. D. Svoboda, Brno 52.

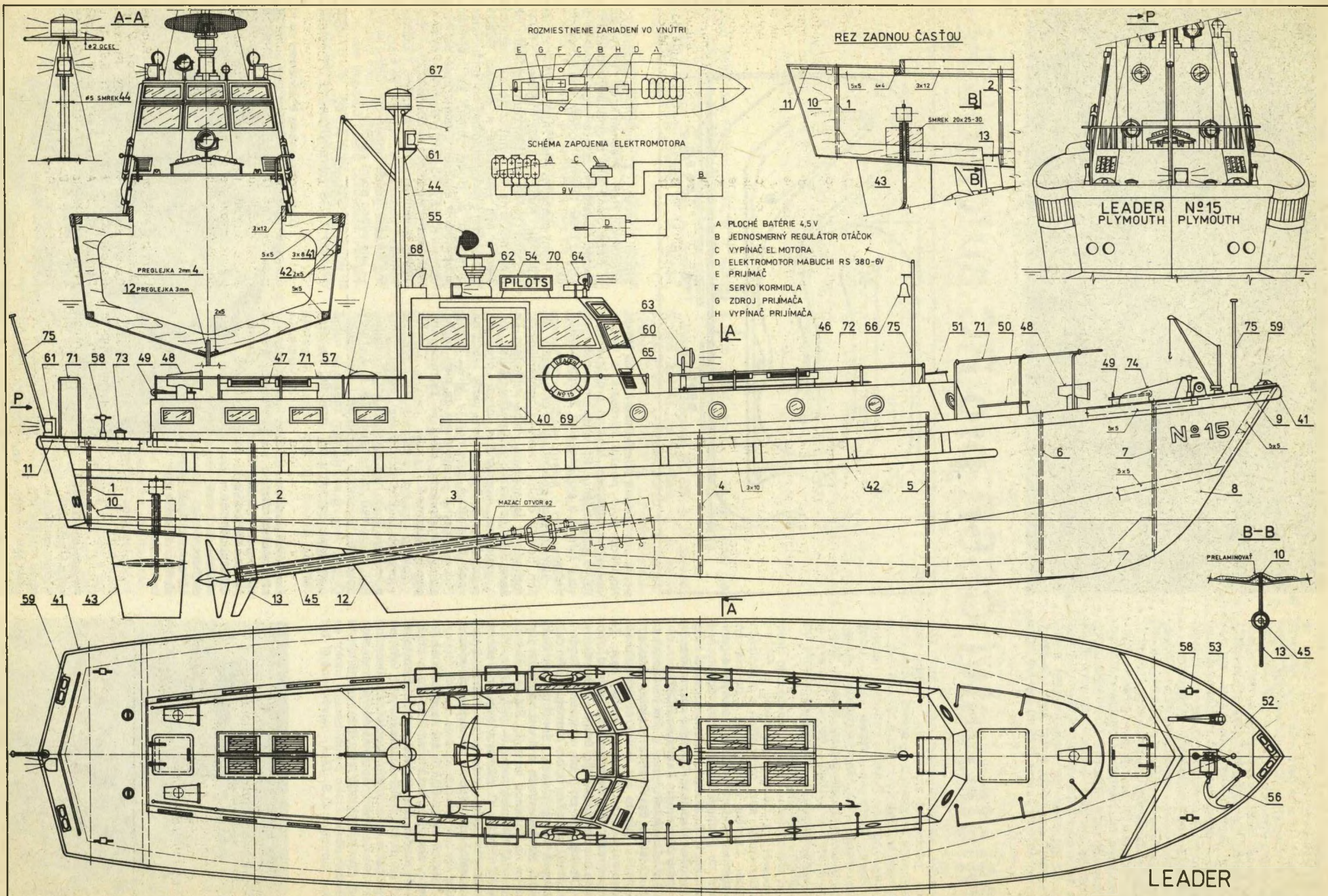
Seriál FSR

Modelářskej odbornosti sa v okresnej organizácii Zväzarmu v Rimavskej Sobotě venuje v 20 kluboch a krúžkoch vyše 500 členov. Najviac ich je zapojených do práce lodných modelárov, ktorí aj poriadajú na území okresu najviac športových akcií. Jednou z nich bol už v poradí 8. ročník verejnej súťaže v kategóriách FSR 3,5, 6,5 a 15. Už tradične sa táto súťaž koná na počesť SNP a v tomto roku aj na počesť 35. výročia

zniku Zväzarmu. Naviac bol tohoročný pretek zaradený do seriálu FSR rady modelárstva SÚV Zväzarmu, čo sa odzrkadlilo aj na účasti: zaprezentoval sa rekordný počet 38 pretekárov zo 17 klubov z celej ČSSR. Na vodnej nádrži Kurinec sa teda v dňoch 23. a 24. augusta nadvyhňali diváci súbojmi hlavne medzi pretekármi z Moravských Budějovic a domácimi z Rimavskej Soboty.

Štefan Panáček

Výsledky kategórie FSR 3,5: 1. L. Runkas, Moravské Budějovice 40 okruhů; 2. D. Bayer, Slavkov 39; 3. A. Mátě, Rimavská Sobota 33. — Kategorie FSR 6,5: 1. L. Runkas 46; 2. A. Mátě 41; 3. M. Dudáš, Rimavská Sobota 31. — Kategorie FSR 15: 1. B. Krpelán, Banská Bystrica 62; 2. M. Dudáš 58; 3. L. Runkas 56.

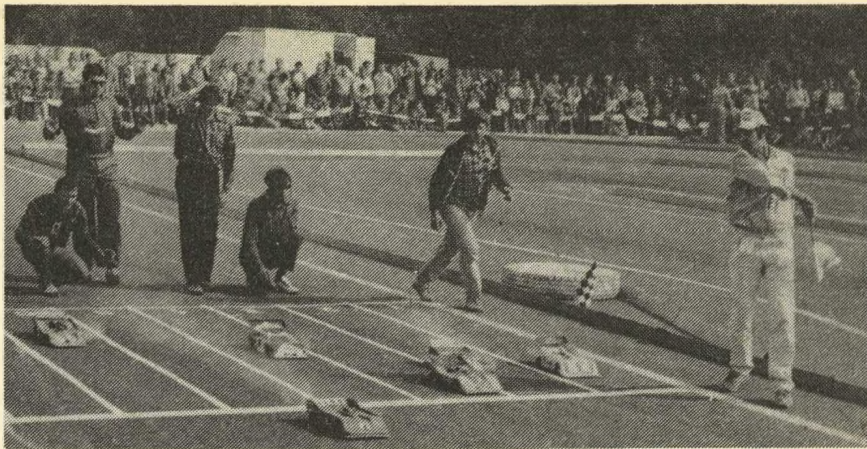


MODEL PRISTAVNÉHO KUTRA KATEGORIE F2-Ž A
 DĹŽKA 795 mm ŠÍRKA 175 mm VÝTLAK 2300g MER11
 KONŠTRUKCIA: D CHUDJAK RUŽOMBEROK 1985

VYKRES V/2

uspořádala 5. až 7. září ZO Svazarmu AMK SOU Vítkovice. Už v pátek odpoledne se postupně sjelo na parkovišti Dolu Jeremenko 28 modelářů z 30 nominovaných. Jeden modelář z Plzně a jeden z Košic se nedostavili; škoda, mohli za ně startovat náhradníci. V čistých a prostorných pokojích internátu SOU v Ostravě-Hrabůvce, kam se pak soutěžící odjeli ubytovat, vadilo snad jen nedostatečné osvětlení a to, že netekla teplá voda. Zato byla k dispozici i malá dílna.

První díkuse mezi soutěžícími a pořadatelem se týkaly trvání finálové jízdy kategorie RC ES. Poněvadž ale byly propozice vydány již v březnu a nikdo oficiálně neprotestoval, neobstála ani několikrát opakovaná připomínka, že jsme kritizovali pořadatele „srovnávačky“ v BLR za osmiminutové finále a sami pojedeme sedmiminutové, zatímco všude na světě se jezdí na šest minut. Rozpaky vyvolávala i trať pro „čudřáky“. Poměrně krátký okruh (225 m) měl jen jednu



Mistrovství ČSSR pro RC automobily

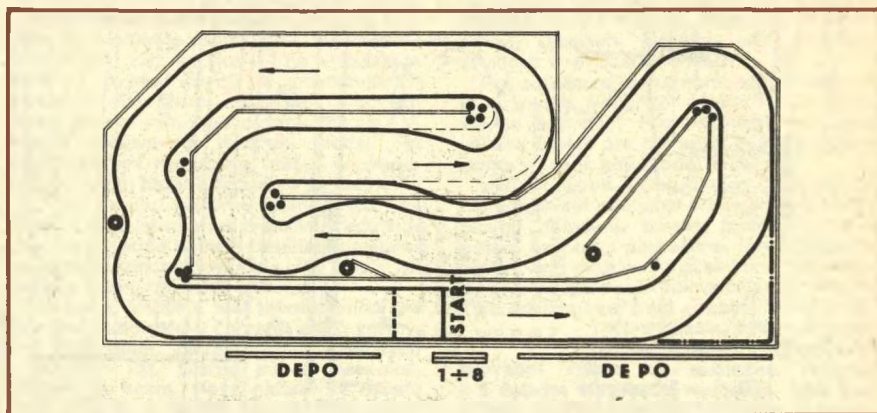
pravou „vracečku“ (viz nákres). Přitom plocha parkoviště dovolovala vytyčení tratě technicky zajímavější — prostě mistrovské. Ohraničení trati kovovými profily se ukázalo jako výhodné. Povrch trati byl nerovný a hrubší živice se ukázala jako „žrout“ pneumatik — po několika okruzích modely vypadaly jako po projetí sazemi. Obavy z nečistot v ovzduší „černé“ Ostravy se ukázaly jako liché, výsledky neovlivnilo ani nepříliš přívětivé počasí.

K slavnostnímu zahájení nastoupilo deset modelářů z Čech a po devíti z Moravy a Slovenska, sbor rozhodčích a organizační výbor. Zazněla státní hymna a po krátkém projevu a uvítání hostů z významných organizací a podniků složil za závodníky slib domácí Jiří Šosták a za rozhodčí ing. František Macálka. Po krátké rozpravě začal trénink pěti skupin kategorie RC V2.

Pořadatelé jako první u nás instalovali za stanovištěm časoměřičů účelnou výpočetní techniku, přesto ani tentokrát neexistovalo zdvojení počítání okruhů a měření času. Ze třiceti rozjížděk tak musela být jedna opakována pro neodpovídající údaje z jedné dráhy.

Diváků se po oba dny sešlo hodně, k čemuž přispěla i dobrá propagace. Po celé Ostravě visely plakáty, dokonce i krajský deník Nová Svoboda zval v sobotním vydání nejen na kopanou hostující Slávie, ale i na modelářské mistrovství — to bychom rádi viděli i jinde. O dění na trati, výsledcích i různých zajímavostech informoval divky hlasatel podle předem připravených dokladů.

Někteří zvědavější diváci se dostali až do depa, ale nikdo jim to neměl za zlé — chtěli vidět modely. I modelářskými očima bylo na co se dívat. V RC soupravách už vládnou vyslače s volantovým řízením, v podvozcích je pak odpružení náprav samozřejmostí, více než čtvrtina modelů měla dokonce náhon na všechna kola. Jako nejoblíbenější motor se jeví japonský O.S. Max, nejvýkonnější byl



podle dostupných údajů italský Rossi Nova. Novinkou bylo použití karosérí z dobře viditelným odstínem tovarně probarveného PENU (polyetylénu). Při vyšší hmotnosti mají větší tuhost a při haváriích z nich nelétají třísky.

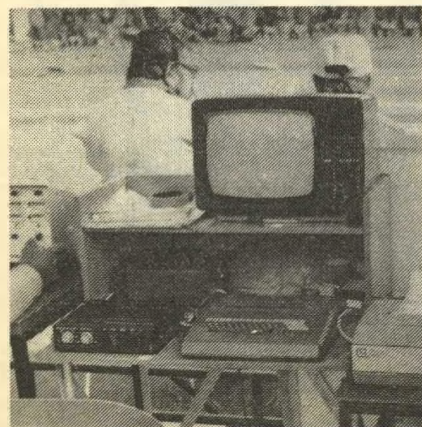
Samostatnou kapitolu tvoří pneumatiky. Je jich hodně druhů (vesměs zahraničních), rozhodující je správná volba vzhledem ke konstrukci podvozku a samozřejmě trati, ale i vzájemná kombinace obutí předních a zadních kol. Poprvé jsme viděli jezdit na vodě bezdušové pneumatiky MRC Grand Prix a Majoma — zůstávala za nimi suchá stopa se vzorkem, který je zachycen na připojené kresbě.

Sobotní závod kategorie RC V2 už v prvních rozjíždkách ukázal, že na přímý postup do finále nebude stačit ani 17 okruhů. Pět závodníků totiž najelo 18 a J. Hudý dokonce 19 okruhů. Tužili se i mechanici. O tom, že i ve sportovním zápalu je nutné dodržovat bezpečnostní pravidla, se pře-

svědčil jeden z mnichovohradištských závodníků, který „mechanikoval“ V. Vopatovi. Běžel otočit jeho převrácený model a na zpáteční cestě byl zasažen dost bolestivě do nohou hned dvěma modely, které nesledoval.

Přímý postup si vyjeli Hudý (19/57), Hanzel (19/116), Kunz (18/33), Jirásek (18/47) a Bohuš (18/92). Další osm modelářů jelo malé finále na 10 minut, z něhož postoupili otec a syn Rehákové a domácí Šosták. Následoval dvacetiminutový boj o titul, který obhajoval J. Hudý, jemuž byl největším soupeřem P. Hanzel. Znalost tratě potvrdili domácí Kunz a Šosták; o Bohušovi se ví, že umí. Obdiv patřil nové amatérské „čtyřkolce“ vlastní konstrukce mistra sportu Ladislava Reháka i podvozku J. Hudého, se kterým jel ing. Jirásek. Jejich modely byly úplně syrové — jely vůbec první závody.

Výsledky kategorie RV V2: 1. J. Hudý, Trenčín 71/95 (okruhy/čas); 2. P. Hanzel,



Po projetí posledního modelu cílem zpracoval výsledky počítačem PMD-85 s tiskárnou D-100, obsluhovaný soudruhem Marenčákem. O tištěné výsledky rozjížděk byl velký zájem

Pavol Hanzel z Nového Mesta nad Váhom obsadil v obou kategoriích „čudřáků“ druhé místo



Grand Prix Laugaricio 1986

Z poverenia RMO ÚV Svazarmu usporiadal ZO Zväzarmu Matra pri k. p. TOS Trenčín v súčinnosti s CZV Zväzarmu k. p. TOS Trenčín a pod patronátom n. p. Slovák v. VIII. ročník medzinárodnej súťaže kategórie RC-V2. Zmenou súťažnej kategórie (z RC-V1) nastalo oživenie, čo sa prejavilo aj v účasti 55 pretekárov z piatich štátov. Už z prihlásiek bolo možné vyčítať, že trend v konštrukcii podvozkov s pohonom oboch náprav je trvalý — v súťaži ich bolo 17, z toho päť amatérskej konštrukcie (domácich pretekárov), päť továrenských Serpent Quattro, šesť SG Columbia a jeden Associated, s ktorým štartoval víťaz šiesteho a siedmeho ročníka súťaže Axel Faust z NSR.

Už v piatkovom celodennom tréningu bolo možné tipovať kandidátov na víťazstvo. Štvorkolky boli jasne v čele. Bola prekonaná rýchlosť vlnajšieho najrýchlejšieho jazdca M. Dorna z NSR (43,2 km/h) — bolo nameraných 48,15 km/h. To dávalo predpoklad, že finalisti najazdia za 30 minút vyše 100 okruhov.

Boje v rozjazdách boli zahájené po slávnostnom otvorení súťaže, ktorého sa zúčastnili riaditeľ k. p. TOS Trenčín Ing. Jozef Margetinec, CSc., predseda CZV KSS k. p. TOS Ing. Štefan Hlavanda, predseda PV ROH k. p. TOS Dušan Černický, predseda CZV SZM Milan Jucha, podpredseda OV Zväzarmu Bronislav Škára a za MsNV Ing. Trška. Riaditeľ pretekov, predseda CZV Zväzarmu k. p. TOS Milan Čecho, pripomenul v slávnostnom priehovore tradíciu súťaže, ktorá sa pravidelne koná v mesiaci osláv výročia SNP. Vyzdvihol úsilie trenčianskych automodelárov, ktorí brigádnickou činnosťou prispievajú k dobudovaniu areálu autodromu i budúceho Domu mladých technikov. V tomto prekrásnom stánku nájdu miesto k aktívnej polytechnickej činnosti automodelári, leteckí modelári aj záujemci o výpočtovú techniku a elektroniku. Ocenil pochopenie orgánov mesta Trenčína, ktoré podporujú rozvoj technickej tvorivosti mládeže.

Pre rozjazdy boli pretekári rozdelení do desiatich skupín po šiestich. Najrýchlejší bol M. Dorn, ktorý zajazdil 20 okruhov s krátkym

časom dojazdu. To mu stačilo na priamy postup do finále. Druhým najlepším výsledkom sa k nemu pridali Axel Faust (19/30). Z troch seminálových jazd postupovali vždy prví dvaja do finále. Prvé dve jazdy boli odjazdené pod hrozbou dažďa, tretiu už nebolo možné odjsadiť, nakoľko prúdka a stály dažď narušili regulérnosť trate.

V nedeľu ráno sa počasie umúdrilo, a tak mohla byť odštartovaná tretia jazda. Seminále preverilo aj zručnosť mechanikov — niektorí dokázali natankovať i za 1,5 s! To ocenili aj stovky divákov v hladisku.

Finalisti nastúpili na štart systému Le Mans — modely boli postavené šikmo z pravej strany dráhy. Pri štarte mal smolu náš v súčasnosti najlepší pretekár Juraj Hudý, ktorému sa pri „túrovaní“ motoru na štarte zadrela ojníčne púzdru na kľukovke motora O. S. Druhý z našich reprezentantov Š. Bohuš krúžil stabilne na štvrtom až šiestom mieste; až v závere musel zmierniť tempo, pretože mu z predných pneumatík zostali len disky so zbytkami gúmy a lepidla — nakoniec bol rád šiestemu miestu.

Celkovým víťazom GP Laugaricio 1986 sa stal po najazdení 115 okruhov a 103 impulzoch Manfred Dorn z NSR, druhý bol Heinz Fritsch z NDR (104/37), tretí Milan Punčoch z Juhoslávie (104/61), štvrtý Axel Faust (102/13) a piaty Tadeusz Gorka z PLR (101/9). Umiestnenie ďalších čs. reprezentantov: 14. M. Reháč, 15. J. Tuček, 25. V. Vopat; umiestnenie ďalších čs. pretekárov: 9. J. Sedláček, 11. P. Hanzel, 13. M. Drtina, 16. V. Zámečník. Hodnotenie družstiev: 1. ČSSR 28 b., 2. PLR 42 b., 3. NDR.

V závere možno konštatovať, že kvalitná technika žiada aj kvalitný servis. Tento našim pretekárom zatiaľ chýba. Na druhej strane ale nemožno poprieť, že máme veľmi dobrých a konkurencie schopných pilotov. Na škodu je, že tak sľubne sa vyvíjajúci motor Modela MVVS 3,5 Car zostal len na papieroch v šuplíkoch konštruktéra a naši modelári si preto musia hľadať iné možnosti zabezpečenia kvalitného motora.

Majster športu Ladislav Reháč

Nové Mesto nad Váhom 70/68; 3. J. Kunz ml., Vitkovice 67/98; 4. Š. Bohuš, Trenčín 65/143; 5. m. s. L. Reháč, Trenčín 59/64; 6. J. Šosták, Vitkovice 59/88; 7. Ing. A. Jirásek, Mnichovo Hradište 56/99; 8. M. Reháč, Trenčín 51/88.

Hned po dojazdu tohoto závodu vytyčili pořadatelé trať pro společný závod elekter. Použití vypuštěných požárních hadic nebylo zrovna nejšťastnější, protože modely pod ně často zajížděly. Pro opakované rušení podal protest V. Vopat, po diskuzi s jury ho stáhl zpět, ale k rozjízdkám nenastoupil.

Po několikahodinovém koncertu spalovacích motorů se zdály rozjízdky elekter příliš klidné nejen divákům, ale i závodníkům. Nebylo tomu tak úplně. Už v první rozjízdce ukázal V. Strnad, jak rychle jeho model jede — najel 16 okruhů, další tři závodníci 14 a tři 13 okruhů. Do semifinále se postupovalo s 12 okruhy a dobrým časem. Přímý postup zajeli kromě Strnada ještě Hudý, Bohuš, a Fojtů, z malého finále postoupili L. Reháč a Plášek. Někteří finalisté pro závěrečný souboj ještě zdvojnásobili akumulátory — je s podivem, kam se jim pod karoserií vešly.

Finále dopadlo podle očekávání. Po prvním okruhu vedl Strnad, jehož model už nikdo nepředjel. Jen v počáteční fázi závodu

s ním držel krok J. Hudý, který jel s podvozkiem konstrukce Ing. Jiráska.

Výsledky kategorie RC ES: 1. V. Strnad, Kvdně 35/141 (okruhy/čas); 2. J. Hudý 33/33; 3. m. s. L. Reháč 30/50; 4. Š. Bohuš, všichni Trenčín 27/118; 5. J. Fojtů, Slavičín 23/21; 6. J. Plášek, Praha 21/60.

Po závodě zněl obcí modelářskou jednotný hlas, aby se přišlo mistrovství elekter jelo zvlášť a třeba v hale. Návrh, aby to bylo uprostřed republiky (třeba v Gottwaldově), kde je nejen hala, ale i schopní pořadatelé, má něco do sebe!

V neděli ráno pokračovalo mistrovství v dešti závodem kategorie RC V1. Tři první skupiny odjely trénink na suché trati, čtvrtá na zvlhlé a další již na mokru. Kolem půl jedenácté ale zase přestalo pršet a trať postupně osychala. Zatímco v prvních rozjízdkách najel jen Landl 15 okruhů, ve druhých dosáhl stejného výsledku už pět závodníků a tři — Hudý, Jirásek a Reháč — dokonce najeli 16 okruhů. O postupu do finále nebo semifinále se rozhodovalo až v poslední rozjízdce. Po jejím dojetí byla známa pětice finalistů: Sedláček (17/101), Hudý (16/87), Jirásek (16/127), Reháč (16/141) a Drtina (15/6). Ze semifinále pak postoupili Landl (29/15), Šosták (29/95) a Hanzel (29/150).

Finále formulí bylo co do počtu najetých okruhů pomalejší, ale průběhem předčilo „placky“. Start se podařil nejlépe Ing. Jiráskovi, kterého stíhal Sedláček — jejich modely se střídaly ve vedení, což se asi líbilo i divákům. Přestože jeden druhému nedarovali ani metr, byl to souboj bez kolize (na rozdíl od některých rozjízděk). Po ukázkovém prvním tankování vedl Jirásek a před druhým tankováním ve čtrnácté minutě už měl náskok více než jednoho okruhu. Mechanici však zjistili částečné odlepení jedné bezdušové pneumatiky, nervózní přezouvání „čtyřkolky“ jim trvalo nezvykle dlouho, a tak se do čela probojoval Sedláček, který také vítězně projel cílem. Pozornost upoutal Hanzel, který i v této kategorii vybojoval druhé místo; jel přítom s amatérským podvozkiem HZ, zatím ještě s hnanou pouze zadní nápravou. Favorit Hudý odpadl pro závadu serva. Drtina předvedl technicky čistou jízdu.

Výsledky kategorie RC V1: 1. J. Sedláček, Slušovice 61/66 (okruhy/čas); 2. P. Hanzel, Nové Mesto nad Váhom 58/70; 3. M. Drtina, Mnichovo Hradište 57/88; 4. J. Šosták, Vitkovice 56/95; 5. Ing. A. Jirásek, Mnichovo Hradište 55/83; 6. T. Landl, Bratislava 55/89; 7. m. s. L. Reháč, Trenčín 54/111; 8. J. Hudý, Trenčín 47/79.

Tečka za mistrovstvím bylo slavnostní vyhodnocení. První tři soutěžící v každé kategorii převzali na stupních vítězů medaile, diplomy a věcné ceny z rukou ředitele mistrovství J. Žureka a dohlážitelé ÚV Svazarmu, státního trenéra mistra sportu Jana Kuneše.

Závody rádiem řízených modelů se spalovacími motory jsou jednou z nejnáročnějších modelářských kategorií — jak po stránce finančních nákladů a času na přípravu modelů, tak po stránce sportovního výkonu. I na tomto mistrovství bylo vidět, že se dá úspěšně závodit jak technickou jízdu, tak razantnějším způsobem. Druhé pojetí by ale nemělo přejít do agresivity, vedoucí ke zbytečným kolizím a následnému odepisání modelu soupeře. To by se mělo v budoucnu trestat černou vlajkou a vyloučením.

Ludvík Jirásek

Přehled použité techniky

Motory:

MVVS (ČSSR) 3 ks; O. S. Max (Japonsko) 15; Picco (Itálie) 4; OPS 21 (Itálie) 2; HB 21 (NSR) 1; Mondial 1; KB 21 (USA) 1; Rossi Nova (Itálie) 1

Podvozky:

Neodpružené — 1 amatérský; odpružené amatérské — Cumis 5; Special 4 WD 4; HZ 401 3; HZ 402 2; Serpent 1; 4 WD 1; ostatní 6; odpružené tovární — Columbia Mk. IV 2; Delta 1; PB Alpha 83 1; Serpent 4 WD 1

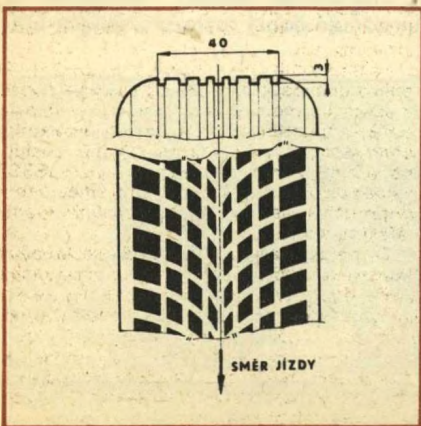
Pneumatiky:

vesměs tovární značek Ufra, Robbe, Graupner, Top (Axel), Hightrac, Speed Models, Gandi PB, bezdušové MRC Grand Prix a Majoma

RC soupravy:

amatérské — 1; tovární — Multiplex EX-1 11; Robbe Colt (Junior) 6; Futaba 7; Varioprop E8 SSM 2; Acoms 1

Otisk bezdušové pneumatiky MRC



Zajímavé novinky z Lipska

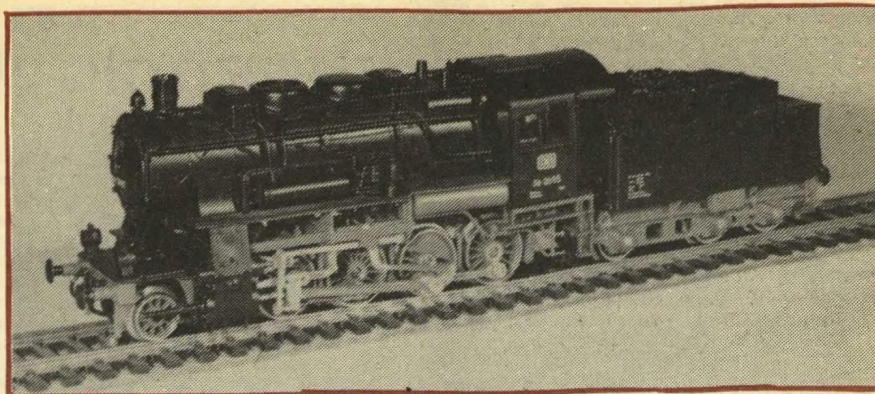
Ing. Ivan Nepraš, ČSc.

Stovky železničních modelářů a tisíce dalších návštěvníků podzimního lipského veletrhu si nenechaly ujít návštěvu obchodního domu Petershof, zvláště stánky výrobců modelové železnice. Hlasy v kuloárech tentokrát zněly téměř stejně: „... ujde to, alespoň něco, zase nové modely, konečně hezké vozy, dekorace je vynikající...“. Nepřímou tak potvrdily, že vítr inovace začal silněji vát i ve vývoji a výrobě železničních modelů.

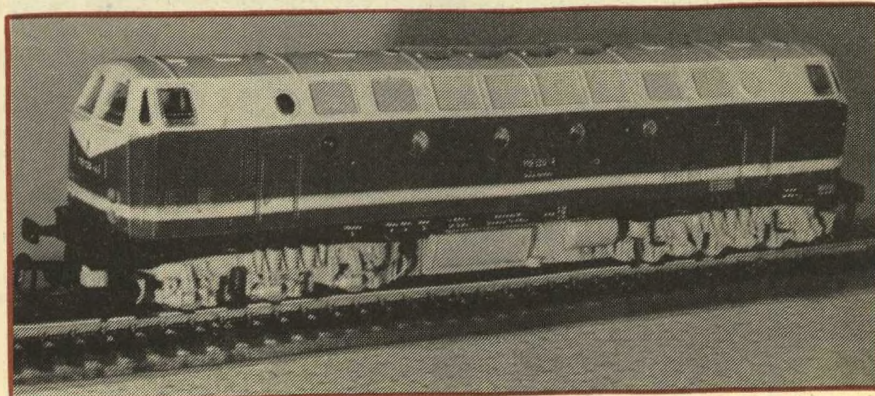
Alé teď už konkrétně. V modelové velikosti H0 byl největší zájem o model parní lokomotivy řady 56, představené tentokrát v barvách železniční správy DB. Zlatá veletřní medaile potvrdila špičkovou kvalitu modelu, který je až na odlišné nápisy shodný se stejným modelem předvedeným před půl rokem v barvách DR.

V kategorii trakčních vozidel v modelové velikosti TT byl novinkou model dieselelektrické lokomotivy řady 119 správy DR. Jeho předloha, jezdicí ve velkém počtu na tratích DR, je vyráběna v Bukurešti. Dopravuje vlaky rychlostí až 120 km/h a má zabudovaný agregát pro vytápění vogonů. Model má jedním motorem poháněný jeden podvozek, přesnější dvě dvojkolí, opatřená bandážemi. Vyznačuje se dobrými jízdními vlastnostmi, značným tahem a přepínatelným osvětlením na čelech kabin. Někteří modeláři však tvrdí, že právě čela modelu neodpovídají skutečným strojům řady 119, že jsou okna vsazena příliš hluboko. Barva a nápisy odpovídají velkému vzoru a celkově lze říci, že model nevybočuje ze standardu VEB Berliner TT Bahnen.

Stejný výrobce předvedl dvojici kontejnerových vozů, „naložených“ deseti-stopovými kontejnery, ve zbarvení skutečně existujících dopravních společností Sea Land a Happag Lloyd. Vlastní vozy úpinou novinkou nejsou, neboť vycházejí ze známého modelu klanického vozu. Oba však mají nové uchyacení spřáhel, které dovozuje bezpečné tlačení většího množství vozů trakčním strojem. Výrobce to ostatně předváděl na výstavním kolejišti. Jen tak mimochodem, pokud potřebujete předváděcí kolejiště o rozměrech 4,8x2,8 m



Model parní lokomotivy řady 56 ve verzi správy DB



Novinkou VEB Berliner TT Bahnen v modelové velikosti TT je model dieselelektrické lokomotivy řady 119

a máte na něj 25 tisíc korun, napište do Berlína. Technici vám kolejiště přivezou, sestaví a vybaví potřebnými vlakovými soupravami. Pro výstavu totiž stavějí nové, větší.

VEB Berliner TT Bahnen představil také oblíbené modely patrových souprav v novém kabátě — v kombinaci barev světle modré a slonové kosti, tedy v podobě, v které jsou skutečné vozy k vidění na příměstských tratích DR.

Sérii rychlíkových vozů ve velikosti H0 výrobce Prefo z Drážďan nemusíme představovat. Modeláři je znají a vědí, že k jejich kompletnosti chybí nová verze restauračního vozu, která však ve výrobním programu není, a hned tak nebude. Jako zajímavost však mohu uvést, že výrobce modelů upouští od oranžového nátěru dveří, jelikož od něj upustil i provozovatel ČSD. Modely s oranžovými dveřmi již nejsou vyráběny a modeláři je budou brzy vyhledávat jako raritu.

Na tradice bývalé firmy Ehlke, proslulé výrobou modelů kotlových vozů, navázala firma Prefo dvojicí inovova-

ných kotlových vozů, které mají nové rámy a jsou detailně propracovány. Zdá se, že Prefo skutečně nabírá dech a že v blízké době zastíní ostatní výrobce. Potvrzuje to i další novinka, model rychlíkového vozu 1. třídy železniční správy ÖBB, který, ač zdánlivě jednoduchý, je propracován do nejmenších detailů. Přesně odpovídá předloze, kterou je v tranzitním provozu možno zahlédnout i na našich tratích.

Z technických doplňků kolejišť mne zaujal nový typ ovladače, jenž lze použít pochopitelně pro všechny modelové velikosti. Má elektronické řízení a pracuje ve třech režimech, závislých na velikosti nastaveného trakčního napětí. V režimu do 4 V dodává jednocestně usměrněné napětí, rozjezd modelů je tedy plynulý, netrhavý a hlavně pomalý. V režimu nad 6 V dodává dvoucestně usměrněné trakční napětí, zabezpečující modelům rychlost a potřebný tah. V intervalu od 4 do 6 V dodává také dvoucestně usměrněné napětí, ale v impulsním režimu. Modelům to umožňuje dobrý rozjezd s velkým pře-

Inovovaný model kotlového vozu, vyráběný nyní firmou Prefo



železnice

nosem kroutícího momentu a tedy s velkým tahem. Zajímavé řešení ovladač je inovací typu 1771, prodávaného počátkem osmdesátých let.

Další novinka, která zatím vystavena nebyla, ale pozorný návštěvník ji na stánku nalezl, má svůj původ také v Drážďanech. Výrobce autodrah vytvořil nový typ „silnice“, na kterém je jedna vodič drážka, a to užší než na klasické autodráze. Jezdil po ní nákladní automobil s přívěsem v měřítku vhodném pro kolejiště velikosti H0. V blízké budoucnosti snad tedy bude možné vidět na kolejištích i modelový provoz automobilů.

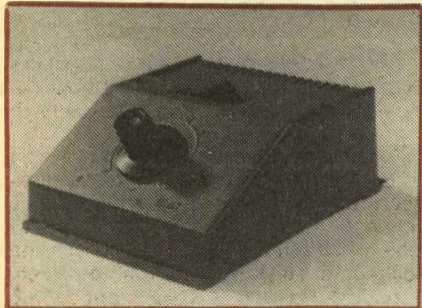
A na závěr ještě dvě poznámky. Katalog modelů TT má tradiční formát A4 na šířku. Zajímavé však je, že v něm nejsou retušované fotografie známé z katalogu H0. Konečně si tedy můžeme prohlédnout věrné fotografie modelů.

Podnik VEB Berliner TT Bahnen zavádí nové druhy obalů. Trakční modely jsou nyní v červených krabicičkách, nové vozy poznáme podle zelených obalů a starší modely jsou v tradičních modrých krabicičkách. V obchodech tedy snadno poznáte, na co zaměřit pozornost.

To už je skutečně všechno z letošního podzimního veletrhu v Lipsku. K vidění bylo ledacos, a tak i když tradiční nespokojenci poukazovali na to, že to mohlo být lepší, nebo že měly být vystaveny i „naše“ modely, lze opět končit konstatováním, že se mají modeláři na co těšit.

Foto: ing. Ivan Nepraš, CSc.
a ing. Dezider Selecký

Elektronický ovladač s třemi pracovními režimy

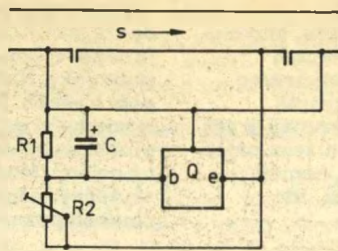


Snížení rychlosti při jízdě po spádu

Na traťových úsecích se stálým (neregulovaným) trakčním napětím bývá nezbytné snížit rychlost vlaku při jízdě po spádu; pro jízdu v opačném směru je pak zapotřebí nesnížený trakční výkon.

Obvykle se část tratě ve spádu napájí přes srážecí rezistor přemostěný diodou. Toto jednoduché řešení je však nevýhodné, pokud na trati jezdí trakční vozidla, jejichž proudový odběr je značně rozdílný.

Tranzistorový obvod podle připojeného schématu umožňuje při jízdě po spádu (ve směru šipky *s*) snížit přiváděné trakční napětí téměř bez ohledu na proudový odběr lokomotiv. Potřebné snížení rychlosti je možné seříditi odporovým trimrem **R2**. Vlastním regulačním prvkem **Q** je obvod KD367, což je



v podstatě dvojice tranzistorů v Darlingtonově zapojení v jednom pouzdře doplněná diodou.

Hodnoty použitých součástek nejsou kritické; jako **R1** vyhoví rezistor 3,3 až 4,7 kΩ, **R2** může mít 3,3 až 5,6 kΩ, elektrolytický kondenzátor **C** má 200 μF/35 V.

Je-li s ohledem na ostatní část kolejiště účelnější odizolovat ve spádu druhou kolejničnici (levou), je třeba použít obvod KD366 a změnit polaritu kondenzátoru **C**.

PH

Rozpojovač pro TT

Nemodelový vzhled rozpojovačů firmy Berliner TT Bahnen a jejich nedostatek v modelářských obchodech mě přivedl ke stavbě rozpojovačů vlastní konstrukce. V provozu plně obstály, proti továrním výrobkům mají výhodu ve větší modelovosti a je možno je umístit tam, kam se tovární výrobek nevejde. Dodatečná instalace rozpojovače na hotové kolejiště vyžaduje pouze vyvrtání jednoho otvoru v základové desce. Zanedbatelná není ani cena — náklady na zhotovení jednoho rozpojovače jsou doslova haléřové. Jedinou podmínkou, kterou je třeba pro instalaci dodržet, je alespoň 35 mm volného prostoru pod základovou deskou kolejiště.

Funke rozpojovače je jednoduchá: Mžikový proud, přivedený do cívky **A**, přitáhne jádro **1** ke středu cívky. S jádrem je spojena trubička **2**, na níž je rozpojovací ploška **3**, která spřáhla zdvihem rozpojí. Pružina **6** udrží plošku v horní poloze i po zániku proudového impulsu; spřáhla zůstanou rozpojena a stroj nebo vlakový díl může odjet. Rozpojovací plošku stáhneme do základní polohy zavedením mžikového proudu do cívky **B**. Pásek **4**, vedený pružinou **6**, zabráněje otáčení rozpojovací plošky, a proto jsou další vodič prvky zbytečné. Zdvih rozpojovací plošky je omezen zarážkou na pásku **4**.

Základem rozpojovače je kostra obou cívek, zhotovená z trubičky navinuté z hnědé lepicí pásky na trn o průměru 2,8 mm (postačí i nepoškrábaná stopka vrtáku). K ní přilepíme čela z překližky o tloušťce 1,2 mm. Ze strany vinutí kostru natřeme epoxidovou pryskyřicí, abychom čela zajistili proti vylovení.

Cívky jsou navinuty z Cu drátu o průměru

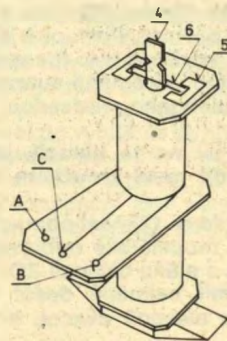
0,125 mm na průměr asi 8 mm. Bez poškození vydrží průchod proudu po dobu nejméně pěti sekund. Přívod **C** je společný oběma cívkám.

Jádro cívky **1** je z hřebíku o průměru 2,5 mm. K němu je připájen pásek **4** z mosazného plechu. Trubička **2**, opět z hnědé lepicí pásky, je k jádru přilepena Lepoxem. Její délka je dána tloušťkou základové desky kolejiště; přesně ji určíme až po konečné montáži rozpojovače do kolejiště, kdy k ní také přilepíme rozpojovací plošku **3** z tvrdé balsy. Pružina **6** je z kytarové struny **H**.

Na vnější čelo cívky **A** přilepíme dva proužky tlustšího papíru, jimiž bude rozpojovač přilepen k základové desce. V případě nutné demontáže je pak možno rozpojovač bez poškození oddělit.

Na vnější čelo cívky **B** přilepíme dvě destičky z polystyrénu o tloušťce 0,6 až 0,7 mm s vybráním pro pružinu. Po vložení pružiny vybrání přilepíme kouskem polystyrénu; dbáme na to, abychom pružinu nezalepili. Zarážku, omezující zdvih rozpojovače, zhotovíme z měkkého drátu.

Vyzkoušený rozpojovač instalujeme do kolejiště: Mezi pražce vyvrtáme otvor o průměru 3,5 mm a k spodní straně základové desky přilepíme rozpojovač. Po zaschnutí lepidla nasuneme na trubičku **2** rozpojovací plošku **3**, kterou upravíme tak, aby mezeru mezi ní a vnitřními stranami kolejí byla alespoň 2 mm. Zdvih rozpojovače seřídíme na 3 mm, plošku zalépíme a barevně upravíme tak, aby byla co nejméně nápadná. V nádrži jí můžeme upravit také jako přechod kolejí. Polohu rozpojovače,



kteří pod vozidly nebude vidět, označíme kolíčkem či jinou značkou poblíž kolejí. V zájmu spolehlivého rozpojování je totiž žádoucí, aby spřáhla byla vždy co nejbližší středu plošky.

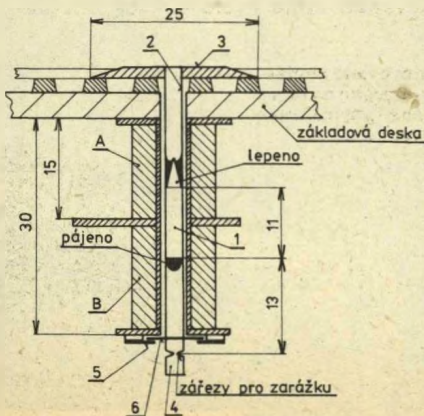
Spřáhla staršího provedení, pokud nejsou správně seříděna, nelze vždy bez problémů rozpojit, zvláště jsou-li po zastavení těžšího vlaku natažena. Před rozpojením je třeba vlakem napřed nepatrně couvnout, aby se spřáhla uvolnila. Tato manipulace je však z hlediska skutečného železničního provozu modelová.

Budeme-li rozpojovat dvounápravové vozy o délce do 92 mm (vlečka k pile nebo šterkovně), můžeme rozpojovač umístit i v mírném oblouku. U delších vagonů není rozpojování v oblouku spolehlivé, neboť osa spřáhla a osa koleje jsou již značně mimoběžné a rozpojení znesnadňují radiální síly.

Rozpojovače můžeme na kolejiště zapojovat k ovládacím tlačítkům buď jednotlivě, nebo skupinově. Osvědčilo se mi zapojení do skupin po pěti až šesti, které mimo jiné přináší úsporu vodičů. Cívky **B** zapojujeme do skupin i tehdy, pokud cívky **A** zapojujeme jednotlivě. Transformátor **FZ 1**, který je k napájení používán nejčastěji, „utáhne“ až 10 cívek najednou, není-li z něj současně odebrán proud jiným spotřebičem.

Rozpojovač s jednou cívkou s větším počtem závitů pro trvalý proud, jejíž jádro drží rozpojovač a je vysunutě poloze po dobu průchodu proudu a po jeho vypnutí samo klesne, se mi neosvědčil. Jádro působením střídavého proudu vibruje, chvění se přenáší na základovou desku kolejiště a na spřáhla vozů, čímž vznikají nežádoucí zvuky.

Ing. Pavel Šimek



Psali jsme už v našem časopise o spoustě lidí. O vynikajících sportovcích, instruktorech mládeže, funkcionářích rad modelářství všech stupňů i o pracovnících aparátů Svazarmu. Na svých cestách se však setkáváme — a to především — také s těmi, kteří nikdy nevyhráli žádnou významnou soutěž, nehonosí se tituly, neznají je výš než na OV Svazarmu. Jsou jich tisíce, a právě oni jsou páteří činnosti svazarmovských modelářů. Nebýt jich, neměli bychom si ani kam jet zalétat na veřejnou soutěž. Jde o „obyčejné“ funkcionáře modelářských klubů.

A tak jsme dostali nápad vám jejich práci trochu přiblížit. Jenže jak? Koho vybrat za „prototyp“? Vždyť každý člověk je nějak výjimečný, v každém klubu jsou trochu jiné podmínky. Nakonec jsme se rozhodli nepsat o nikom, ale psát o všech. Řeknete si možná, že je to nesmysl. Následující odpovědi jsme vložili do úst vymyšleného předsedy modelářského klubu, ale zase tak úplně vymyšlené nejsou. Mají reálný podklad v mnoha rozhovorech se skutečnými funkcionáři, s nimiž jsme se za léta modelářské činnosti poznali.

Obyčejný předseda klubu

Jak ses vlastně stal předsedou modelářského klubu?

To se musíme vrátit tak asi o deset let zpátky. Chodil jsem létat s A-dvojkami za město, tehdy tam ještě byly pastviny. Nebyl jsem sám, pobíhalo nás tam s éroplány asi deset. Časem jsme se seznámili a dohodli se, že bychom mohli splupracovat. A tak se ostatní přihlásili do naší ZO Svazarmu, kde modelářská odbornost do té doby nebyla. Já jsem ve Svazarmu už byl, jako člen automotoklubu. Tak vznikl náš tehdy ještě kroužek. Vedoucího měl určit výbor ZO, jenže jak, když nás vlastně neznal. Proto jsme se měli dohodnout mezi sebou. Kluci usoudili, že když už mám se Svazarmem nějaké zkušenosti, budu na tu funkci asi nevhodnější. Výbor ZO pak už jen jejich volbu potvrdil. Postupně jsme se rozrůstali, a když nás bylo třicet, stal se z kroužku klub. Víceméně automaticky jsem byl zvolen jeho předsedou.

Když už jsi na to narazil, jaký je vlastně rozdíl mezi kroužkem a klubem?

Zásadní žádný. Činnost obou vychází z koncepce modelářské odbornosti ve Svazarmu a z plánu činnosti ZO. Kroužek musí mít nejméně deset členů, kdežto klub alespoň dvacet. Kroužek

má jednoho vedoucího, v klubu je ustavena rada. U nás se skládá z předsedy, místopředsedy, jednatele, hospodáře a člena pro práci s mládeží a sportovní činnost. Když to shrnu, z kroužku se stává klub tehdy, jsou-li předpoklady pro další rozšíření jeho členské základny a činnosti.

Díky za vysvětlení, ale vraťme se k tobě. Co vůbec musíš jako předseda všechno dělat?

To je dost složitá otázka. Když jsme začínali, dělal jsem všechno prakticky sám. Pomalu jsem se ani nedostal k létání. Postupně se ale činnost rady vykristalizovala a dostali se do ní ti, kteří skutečně chtěli dělat, takže teď už všechno klope.

Řekl jsi to sice hezky, ale nepověděl vlastně vůbec nic. Vezměme to popořádku: Jaké jsou tvé povinnosti třeba v oblasti finanční?

Tak na to je odpověď celkem jednoduchá. Klub nemá právní subjektivitu, to znamená, že o financích rada rozhodovat nemůže. Máme právo pouze na to, abychom navrhli výši klubových příspěvků a připravili podklady pro sestavení rozpočtu ZO. Klubové příspěvky navrhujeme jednak podle zkušeností z předešlého období, jednak

podle vyhlídek na příděl peněz z připravovaného rozpočtu ZO. Pak jejich výši projednáme na členské schůzi klubu. Tam se sice kvůli nim občas pohádáme, ale vždycky se to brzy srovná. Ostatně výše příspěvků se většinou nemění, snad jen když pro dané období plánujeme nějakou finančně náročnější akci. Výroční členská schůze ZO pak klubové příspěvky už většinou schválí bez připomínek. Horší to bývá při přípravě podkladů pro sestavení rozpočtu ZO. Znáš to, každému členu se zdá, že naše odbornost je opomíjena, že bychom potřebovali na svou činnost víc. To je asi stejné i v ostatních klubech. Já pak funguji jako nárazník mezi členy našeho klubu a výborem ZO, kterému se naopak pravidelně zdá, že potřebujeme prostředků moc. Naštěstí jsou tyhle problémy jenom jednou do roka.

Domníval jsem se, že tyto záležitosti má na starosti hospodář?

Jistě. Hospodář připraví podklady pro návrh výše příspěvků i rozpočtu, které projednáme v radě. Ale já potom musím předložit konečný návrh a obhájit ho před výborem ZO i na schůzi klubu.

Dobrá, to jsou tedy finance. Jak je to

Modeláři a filmová pohádka

Koncem května letošního roku obdržela naše ZO Svazarmu Modelářský klub v Rokycanech požadavek sestavit pro natáčení filmové pohádky O princezně Jasněnce a létajícím ševci rádiem řízený model, nesoucí 35mm filmovou kameru o hmotnosti 5 kg. Současně filmaři z Barrandova požadovali zajištění natáčení u hradu Frýdštejna v severních Čechách. Záběry kamery měly simulovat pohledy čarodějnic, létajících kolem hradu, a pohledy ševce Jíry, zachraňujícího Jasněнку z hořícího hradu.

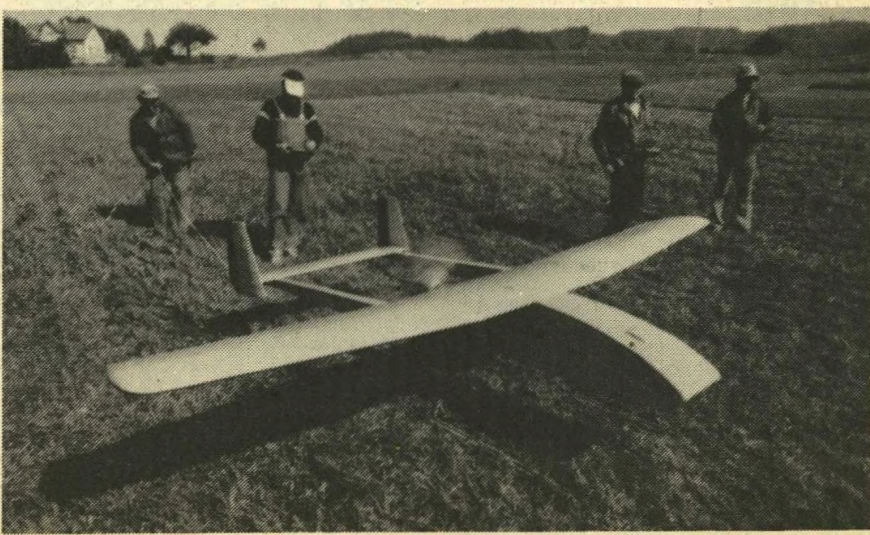
Nebyli jsme první, na které byl tento požadavek vznesen, byli jsme však první, kteří ho přijali. Při návrhu jsme se inspirovali snímky bezpilotního průzkumného letadla.

Model Fimor (filmový model Rokycany) jsme poprvé sestavili 17. července a hned jsme natočili motor. Okamžitě začaly první potíže. Vibrace křídélka byly takové, že se trhaly závěsy a po jejich zesílení dokonce i křídélka. Následovala rekonstrukce křídélka podle velkých letadel tak, aby závěs křídélka byl v jeho těžišti. Poprvé jsme vzletli 2. srpna a objevil se další problém: při vzdálenosti modelu přes 300 m byly impulsy od zapalování motoru silnější než signál vysílače a model odmítal poslušnost. Předělali jsme tedy zapalování tak, aby bylo dokonale odstíněno, přesto jsme se s tímto problémem potýkali ještě celou první polovinu srpna. Poté následovaly zkoušky s kamerou na našem letišti. Vše probíhalo téměř bez

závad, jen kamera odmítla chodit. Po její opravě byly kamerové zkoušky zcela úspěšné a kameramani z Filmového studia Barrandov byli s výsledkem velmi spokojeni.

Na Frýdštejn jsme odjeli filmovat 25. srpna. Protože okolí hradu je velmi členité

(skály, stromy, hluboké údolí), rozhodli jsme se startovat a přistávat na poli ve vzdálenosti asi 1,5 km od hradu. „Poini“ pilot model odstartoval a letěl k hradu, kde ho po domluvě vysílačkami předal „hradnímu“ pilotovi. Ten létal podle požadavků kamerama-



s materiálně technickým zabezpečením?

To je skoro to samé. To víš, že bychom měli rádi třeba RC soupravy, serva a motory pro každého člena. Ale zase musíme vycházet z toho, jaké má naše ZO, a tím i my, možnosti. Postup je stejný: rada klubu, členská schůze klubu, výbor ZO, schválení členskou schůzí ZO. Nejbouřlivější to bývá na členské schůzi klubu. Větroňáci potřebují časovače, ostatní rádia a nedávno jsme se rozrostli o lodní modeláře, a ti zase chtějí motory. Na druhou stranu ale z těchto schůzí často vyplynou nové zajímavé podněty, takže návrh podkladů pro plán ZO téměř pravidelně potom upravujeme.

Jak je to s plánováním činnosti?

Jako v předešlých případech i v tomto směru musíme vycházet z plánu činnosti ZO. Do svého plánu zařazujeme společně akce celé ZO, především soutěže v masově branných sportech a brigády, propagační akce požadované ZO. Plán vlastní modelářské činnosti už je především naší záležitostí, ale měl by být v souladu s koncepcí modelářské činnosti ve Svazarmu a s potřebami okresu. Někdy nastávají potíže. Koncepce modelářské činnosti nám například ukládá masový rozvoj odbornosti zejména mezi mládeží. Loni se nám podařilo zajistit prostory i instruktory pro zavedení dalšího kroužku mládeže, ale nakonec jsme se ho museli vzdát, protože ZO nemohla uvolnit prostředky na jeho činnost. Podklady pro plán připravuje opět rada klubu. Teoreticky je to především úkolem jejího člena pro práci s mládeží a sportovní činností, dále pak místopředseda, který má na starosti politicko-výchovnou činnost a kádrovou práci. Jenže na nejnižším článku řízení, jakým jsme, tohle rozdělení nemůžeš brát tak úplně doslova. Kluci sice připraví podklady, ale nako-

nec plán vypadá úplně jinak. Schůze rady při jeho přípravě jsou vždycky nejdělní. Já pak musím plán opět předložit — a obhájit ho — výboru ZO.

Mluvíš o schůzích rady klubu. Jak se scházíte často?

Oficiálně jednou měsíčně, to se ze schůze pořizuje zápis. Ale jinak se v sezóně vidíme skoro každý víkend na letišti, a to víš, že se při té příležitosti také dostaneme na otázky, které bychom měli v radě projednat. Někdy musím také svolat mimofádnou schůzi, třeba když dostaneme od ZO nebo OV Svazarmu za úkol uspořádat původně neplánovanou propagační akci.

A jak často se konají členské schůze klubu?

Stejně jako členské schůze ZO, tedy jednou za čtvrt roku.

Plnění plánu vaší činnosti asi někdo kontroluje?

Samozřejmě. Zprávu o činnosti musím pravidelně předkládat při členských schůzích klubu — tím jsme kontrolováni zezdola. Stejně tak musím o stavu činnosti informovat při členských schůzích ZO a samozřejmě i výbor ZO. Ne ovšem na každém jeho zasedání. Buď si mne pozvou, anebo se o to přihlásím sám, když jsme uskutečnili nějakou větší akci, třeba propagační letání, veřejnou soutěž, brigádu atp. Připravujeme také podklady pro statistická hlášení ZO na OV Svazarmu.

Shrňme si to. Čtyřikrát do roka schůze klubu, dvanáctkrát schůze rady klubu, čtyřikrát schůze ZO, dejme tomu šestkrát schůze výboru ZO, na které jsi přizván. Vychází mi jedna schůze za čtrnáct dní?

Asi bys musel ještě trochu přidat. Občas máme aktiv modelářské odbornosti na okrese, pak nějaké mimofádné

schůze. Ale není to zase tak hrozné, jak to vypadá. Nezapomeň, že něco za mne vyřídí místopředseda a třeba na schůze výboru ZO jsem zván, jen abych podal zprávu o naší činnosti, nesedím tam celou dobu. A některé schůze rady se také odbudou velice rychle.

Ale na všechny schůze si musíš připravovat podklady, musíš je svolávat a máš určitě i další povinnosti?

S těmi podklady máš pravdu. Něco mi ovšem připraví ostatní členové rady, do jejichž působnosti projednávání věcí patří. Je to zase jak kdy. Někdy přípravu zvládnou za hodinu, jindy si s ní hraju celou sobotu a neděli. Schůze rady svolávám jen mimofádné, pravidelné se konají podle ročního plánu činnosti. Jako předseda klubu se ale musím zúčastňovat také všech akcí, které pořádáme. Jak by to vypadalo, kdybych tam nebyl? Občas také musím jménem klubu jednat na úřadech, třeba na národním výboru, s JZD atp.

Připadá mi, že tím strávíš všechn volný čas. Modelářš je ještě vůbec?

To víš, mistr světa už ze mne asi nebude, na pravidelný trénink a tři nové modely za zimu opravdu čas nemám. Ale na veřejné soutěži si občas zalétám a sem tam si nějaké to éro také slepím.

Poslední otázka: Nebylo by ti lépe, kdybys toho předsedu nedělal? Třeba bys ještě tím mistrem světa mohl být?

Občas přijdou chvíle, kdy mám chuť s tím praštit. Třeba když mně na schůzi klubu někdo vyčítá, že se něco neudělalo. Většinou jsou to ti, kteří si chodí do klubu jen pro materiál, ale na brigádu nebo propagační akci nemají čas. Ale kdybych toho nechal, věříš, že by mi to chybělo?

Tomáš Sládek

na, na jehož pokyn byla spuštěna kamera a natočeny příslušné záběry. Potom letěl zpět k polnímu letišti, kde model předal na přistání. Každý záběr se několikrát opakoval, takže celkem jsme uskutečnili asi 40 patnáctiminutových letů, což znamená přibližně 10 hodin letového času. Filmování se zúčastnil kromě čtyř filmařů šestčlenný tým z MK Rokycany. Létalo se v nelehkých podmínkách v těsné blízkosti hradní věže, hradeb, skal, stromů i země a k tomu dost často i v nepříjemné turbulenci. Požadavky kameramanů byly z modelářského hlediska opravdu extrémní. Mimofádná vlastně byla celá akce, na které pracovalo 12 členů našeho klubu a která trvala od prvního seznámení s úkolem přes konstrukci, stavbu, letové zkoušky, rekonstrukci křídélka a zapalování motoru, zkoušky s kamerou až k ukončení filmování pouhé tři měsíce. O to větší pak byla spokojenost filmařů i modelářů, když se dílo podařilo.

Na závěr technická data modelu Fimor: rozpětí 3800 mm, délka 2850 mm, plocha křídla 2,1 m², hmotnost modelu s kamerou 33,5 kg, plošné zatížení křídla 160 g/dm², motor z motorové pily Stihl o zdvihovém objemu 105 cm³ točil s vrtulí o rozměrech 650/200 mm asi 6500 otáček za minutu. Start z lyžin probíhal gumovými lankami, napnutými silou asi 250 N. Statický tah vrtule byl asi 140 N, přistávací rychlost 45 km/h, maximální rychlost asi 100 km/h.

Ing. Alois Pelánek, ZO MK Rokycany

RC makety v Plzni

Dne 20. září uspořádal LMK Svazarmu Plzeň-Bory 7. ročník soutěže RC maket kategorie F4C. Zúčastnilo se jí šestnáct soutěžících, kteří představili řadu novinek letošní sezóny. Patřily mezi ně Michalovičův Cap-21, Páníkův Swordfish, Šišková Dewoitine D-510, Košnarova Fly Baby a Rajchartův DSA-1 Miniplane. Díky ideálnímu počasí se prosadily především pomalejší modely, di-

váky byl nejvíce obdivován let tříplošníku Fokker Dr. I Z. Všešťála z pořadajícího klubu. Zaslouženě zvítězil ing. J. Heyer z Odolena Vody s modelem Fleet 2 před m. s. J. Černým z Rožmitálu s modelem Volkspiane VP-1 a A. Němečkem z Dolních Chaběr s Pragou Baby. -ipr-

Na soutěži se sešly dvě „Bejbinky“. Majitel automobilu Praga Baby z roku 1933, Z. Všešťál (vlevo), udržuje svoje vozidlo v perfektním stavu s přímo maketářskou pečlivostí. S modelem Praga Baby E-114 obsadil A. Němeček třetí místo. Model v měřítku 1:5,0 o hmotnosti 3600 g a plošné hmotnosti 65 g/dm² pohání čtyřdobý OS 60 F. RC souprava Modela ovládá kromě základních funkcí otvírání kabiny a odhoz letáků



sportovní neděle



■ V Nových Zámčích se 23. srpna uskutečnila soutěž o „Putovní pohár SNP“ v kategorii RC V2. Za silného větru zvítězil mezi sedmi juniory D. Birčák z Levic (714 b.). Boj jedenácti seniorů pro sebe rozhodl I. Vančo z Trnavy (981 b.), na dalších místech skončili domácí P. Procházka (920 b.) a V. Čvirík ze Šuran (914 b.).

„Memoriál M. Golušky“ v kategoriích SUM a F4B se létal na Černé louce v Ostravě. V kategorii sportovních upoutaných modelů byl ze dvou startujících juniorů lepší Š. Tillinger z Olomouce (1150 b.), mezi seniory se nejvíce dařilo J. Bartoňovi z Ostravy (1221 b.). V kategorii F4B zvítězil V. Betka z Nymburka (2838 b.).

O den později, za ideálního počasí a velkého zájmu diváků, proběhla v Litomyšli soutěž RC maket. Pěkný putovní pohár získal na jeden rok do svého držení P. Fencel z Reže s modelem Christen Eagle II (3512,2 b.), další místa obsadili Ing. V. Handlíř z Mladé Boleslavi s modelem Morane Saulnier N (3451 b.) a K. Voděšil z Benešova s Po-2 (3331,7 b.).

■ „Lipůvský štít“ v kategorii RC V2 uspořádala 30. srpna MK ZO Svazarmu Lipůvka. Mezi žáky si nejlépe vedl P. Höfer z Vítkovic (982 b.), mezi juniory J. Kuchař z LMK Metra Blansko (783 b.). Mezi seniory byl neúspěšnější P. Pokorný z Dukovan (1173 b.), za ním skončili M. Souček z Velkého Meziříčí (1117 b.) a P. Doubravský ze Šumperka (1116 b.).

Den nato proběhla soutěž ve stejné kategorii I v Blansku. Mezi žáky se tentokrát nejvíce dařilo M. Vojáčkovi z Uničova (1120 b.), mezi juniory zvítězil R. Vašíček rovněž z Uničova (912 b.) a mezi seniory obsadili první tři místa J. Tupec z České Třebové (1348 b.), M. Souček z Velkého Meziříčí (1311 b.) a jeho klubový kolega P. Trojan (1287 b.).

O „Pohár Jabloneckých sklárů“ v kategorii F1A bojovali účastníci soutěže v Desné. Za nepřívětivého počasí si mezi juniory nejlépe počínal P. Flégl z Hradce Králové (1181 s), mezi seniory zvítězil M. Hadrbolec z Liberce (1247 s) před Ing. M. Machačkou z Vratislavic nad Nisou (1223 s), a V. Jiránek z Mladé Boleslavi (1211 s).

S modely kategorie A1 soupeřilo sedm účastníků soutěže v Žatci. Mezi žáky se nejvíce dařilo domácímu P. Trochymčukovi (432 s), mezi seniory byl neúspěšnější J. Smolek z Teplíc (488 s).

■ Soutěž v kategorii A1 „O putovní pohár SNP“ se uskutečnila 6. září v Hranicích na Moravě. Mezi žáky zvítězil kroměřížský V. Hladil (546 s) před L. Šmahlíkem z Frenštátu pod Radhoštěm (526 s) a P. Urbáškem z Přerova (495 s). Mezi seniory dosáhl maximálního výsledku 600 s jediný V. Babůrek ze Studénky, další místa obsadili frenštátští J. Kubalec (592 s) a V. Raška (586 s).

Modelklub Praha 5-Lipence uspořádala 11. ročník „Memoriálu O. Soukupa“ v kategorii RC V2. Mezi juniory se nejlépe dařilo P. Šidákovi z Prahy 10 (1287 b.), mezi seniory byli neúspěšnější O. Neumann z Prahy 4 (1365 b.), Z. Švagr ze Sedlčan (1362 b.) a V. Pergler z Dolních Chaběr (1360 b.).

■ Ve stejné kategorii se za téměř ideálního počasí konala 13. září soutěž v Komárně. Mezi juniory obsadil první místo D. Birčák z Levic (951 b.) před D. Kronkem ze Šuran (877 b.) a jeho klubovým druhem V. Šrámkem (683 b.). Mezi seniory bezpečně zvítězil dr. J. Littva z Levic (1295 b.), druhý byl I.

Mikulec ze Šuran (1206 b.) a třetí M. Šedík z Nitra (1197 b.).

LMK Brno I uspořádala „Memoriál Rudolfa Drnce“ v kategorii minimaket na gumový pohon. Ráno bohužel přelilo, a tak část soutěžících na letišti vůbec nedorazila. Mezi žáky vynikl vysokými letovými výkony P. Toman s jednoduchým modelem Komet (na snímku ing. L. Koutného). Díky mnohem nižšímu statickému hodnocení však skončil na druhém místě za V. Kunertem. Mezi juniory byl bez konkurence P. Dolejšek s Hurriganem Mk.I. Mezi seniory potvrdil pověst favorita V. Kunert st. s modelem Macchi MC-202, na dalších místech skončili ing. L. Koutný s Bf-109F a T. Hejnl s P-51H.



V Třebíči se konal již XIV. ročník soutěže o „Cenu SNP“ v kategoriích H, A3, A1 a F1A. S házedlem si mezi žáky nejlépe vedl V. Hladil z Kroměříže (289 s), další místa obsadili P. Novák z Hodic (276 s) a domácí M. Drštička (270 s). Jediný junior P. Kubíček z Třebíče nalétal 398 s. V kategorii A3 zvítězil mezi žáky L. Štefka z Břeclavi (281 s) před M. Sedlákem z Třebíče (250 s) a P. Novákem z Kroměříže (232 s). Ze dvou zúčastněných juniorů byl opět lepší P. Kubíček z Třebíče (220 s). V kategorii A1 byl mezi žáky neúspěšnější L. Štefka z Břeclavi (505 s), druhý skončil L. Klenovský z Kroměříže (504 s) a třetí M. Sedlák z Třebíče (498 s). Mezi juniory zvítězil P. Palán z Batelova (563 s) a mezi seniory si nejlépe počínal J. Hladil z Kroměříže (600 s), J. Musil st. z Ivančic (588 s) a L. Štefka st. z Břeclavi (572 s). V kategorii F1A mezi juniory získal palmu vítězství R. Melkes z Bilovic nad Svitavou (1249 s), mezi seniory B. Urbánek z Jihlavy (1150 s).

V neděli se v Boleradicích létala soutěž v kategoriích P3 a M-of. S „pokojákem“ byl nakonec neúspěšnější náčelník LMK Boleradice V. Zahradník (na snímku ing. L. Koutného). S „oríškem“ zvítězil mezi žáky V. Kunert s osvědčeným modelem Jak-55, mezi seniory pak o pouhé tři body V. Kunert st. s modelem Snail před F. Bártou se Zeppelinem CS-1.



Majstrovstvá Slovenska pre upútané modely

sa uskutočnili v dňoch 6. a 7. septembra na letisku v Bratislave-Vajnorochoch. Zorganizovali ich, ako už mnohé významné preteky, skúsení členovia LMK Bratislava I.

Majstrovstvá boli vypísané vo všetkých piatich kategóriách FAI. Zúčastnilo sa 32 z nominovaných pretekárov. Atmosfére súťaže priložilo ideálne modelárske počasie.

Úroveň jednotlivých kategórií bola rozdielna. Prekvapujúco sa ozdobou majstrovstiev

stala kategória rýchlostných modelov, ktorej sa — v rámci družobných stykov — zúčastnili aj pretekári z PLR na čele s Andrzejom Rachalom. Výborné výkony vyvrcholili novým slovenským rekordom vynikajúcej úrovne, ktorý dosiahol Marián Jurkovič z Bratislavy.

Kategória akrobatických modelov sa niesla v znamení súboja m. š. Ing. Jána Škrabálka a z. m. š. Jozefa Gábriša. Veľmi dobrým výkonom sa k nim priblížil ďalší Bratislavčan Ing. Igor Burger, v prvých dvoch letoch sa však nevyvaroval chýb (zhasnutý motor a nedokonečný obrat, rešp. prekročenie pracovného času).

Po dlhšej dobe sľuboval hodnotné výkony skupinový pretek kategórie F2C, avšak nakoniec z vážnych dôvodov sa nemohli zúčastniť dve dvojice z Košíc, a tým nebolo možné ani vyhlásiť majstra Slovenska.

Podobné problémy sa spočiatku rysovali aj v kategórii makiet, avšak nakoniec sa potrebný počet pretekárov zišiel. Pri neúčasti Bohumila Feigla z Košíc sa majstrom Slovenska stal súčasný tréner SSR pre upútané modely, Ing. Ferdinand Lendvaj z Košíc.

Najdramatickejšie boje priniesol modelársky súboj. Jedenásť pretekárov potrebovalo štyri kolá, kým sa vykryštalizovala semifinálová štvorica. Za zmienku stojí semifinálový súboj bratov Vaňovcov z Ilavy, ktorí by si zaslúžili cenu fair play, nakoľko v prípade ich taktizovania sa mohlo lieť trojkoľenné finále. Vďaka ich športovému duchu do finále postúpil lepší Rudolf Vaňo, ktorý záverečný súboj s Mariánom Jurkovičom tiež vyhral.

Ing. Vendelín Svetlík

VÝSLEDKY

Kategória F2A: 1. A. Rachwał, PLR 276,9; 2. M. Jurkovič, Bratislava I 272,5; 3. M. Obrovský, Brno 266,6 km/h

Kategória F2B: 1. Ing. J. Škrabálek, Bratislava I 5895; 2. J. Gábriš, Bratislava III 5819; 3. Ing. I. Burger, Bratislava I 5459 b.

Kategória F2D: 1. R. Vaňo, Ilava; 2. M. Jurkovič, Bratislava I; 3. A. Vaňo, Ilava

Kategória F4B: 1. Ing. F. Lendvaj, Košice 2519; 2. J. Smolka, SOUS Žilina 1493 b.

POMÁHAME SI

Inzerci prijímá Vydavateľství Naše vojsko, inzertní oddělení (inzerce Modelář), Vladislavova 26, 113 66 Praha 1; telefon 26 15 51, linka 294

PRODEJ

■ 1 Laminátové trupy epoxidové na FSR 3,5; 6,5; 15. Fr. Valentin, Solivarský 27, 821 03 Bratislava, tf. 22 09 806

■ 2 Jednokanáň. soupravu Mars (500); auto Škoda 130, laminát, karosérie, motor MVVS 2,5 cm³ (1200). R. Bednář, 378 41 Jarošov nad Nežárkou č. 158

■ 3 Komplet. soupravu Futaba 2-kanál. + 2 serva + bat. 12 V/500 mA + 4,8 V/450 mA a 7,2 V/1200 mA sint. + auto na el. motor a náhradní příjmač + pár krystalů + univerzální nabíječ 6 V—12 V/50 mA—1500 mA (5000). Auto na el. motor Lancia + 2 serva + bat. 7,2 V/1200 mA sint. + motor Mabuchi 540 (2200). Katalogy Graupner, Robbe, J. Krejčík, Vysočanská 553, 190 00 Praha 9, tf. 88 51 82

■ 4 RC soupravu Acorns Techniplus 2-kan., v dobrém stavu, kompletní sestava (2800). R. Bittmann, Barvy 20, 638 00 Brno-Lesná

■ 5 Perfektní soupravu 4-kanál. (1000) na serva Futaba S7 — bez serv. 6 ks šedé serva Varioprop (ž 250) Dalej soupravu Mars II, ako novú, 40,68 MHz (600), E. Selepová, Štúrova 70, 059 21 Svit

■ 6 Čtyřkanálovou amat. prop. soupravu Inprop. čtyř šedá serva Varioprop, zdvoje (2600). J. Fatka, Dvořákova 583, 332 14 Chotěšov

■ 7 Moki 10 RC s reduktorem + náhr. ozub. kola + vrtule (2000); RC Moskvy 2,5—3,5 nový (250); Centaur nový, vhodný pro začátečníky na 2,5—6,5 (400); Max 3,5 (200); Lagg 3 1,5—2,5 (150). U modelů nejlépe osobní odběr. V. Šipl, Lužinky 47, 676 00 Mor. Budějovice

■ 8 Staveb. plast. modelů letadel a lodí, vialčky, vagony a přísl. TT. J. Kovář, Slovinská 4/724, 101 00 Praha 10

■ 9 Na dobřík Styropor měkký či tvrdý v rozm. 20×10×2 cm, přesná mězikruží ø 85/47, 75/47, 85/40, 75/38×20 mm (ž 12,50). F. Stodola, Kvítková 80, 760 00 Götting

■ 10 Jednokan. RC soupravu Delta + servo (500), nelátaný RC větroň Junior (200). J. Mládek, Jungmannova 1387, 500 02 Hradec Králové, t. (dopol.) 61 32 17

■ 11 Nezabroušený trup b.l. Bismarck + nástavby + plány 1:100 (600); t.b. Kotlín 1:200 (80); t.k. Prinz Eugen 1:250 (100); t.k. Swerdlow 1:200 (100); t.b. Orcan 1:200 (100); t.k. Raimondo Montecucoli 1:250 (100); Long Beach rak. t.b. 1:200 (150). J. Havlíček, Rudé armády 637, 539 01 Hlinsko v Č.

■ 12 PB-6 Racek; lam. tr. Cessna, ASK 14, Admiral 2, Cirrus, mot. MVVS 1.5; 2.5; 6.5 RC; Rad. 7 RC; MK 17; dily 2,5 D 7; mot. do serva Graupner, el. pohon Graupner 540 F G6 + bat., RC auto BMW; serva Fut. S12; vys. prop. 4-kan., pár X-t. AM, příj. Digi. Os. odběr. Končím, zdrav. důvody. Koupím Jumbo (Mabuchi) 540, 550 a příj. Acoms 227. J. Zeman, Sokolská 343, 289 11 Pečky, t. 0324/94 529

■ 13 Obří model Piger PA-18 Super Cup rozpětí 3,30 m, motor 32 cm³, perfektní zpracování (8000); nové servo ST-1 (450). I. Valenta, U Čertova kamene 1064, 388 01 Blatná

■ 14 Rozestavěnou stavebnici QB-20 H II (350—400); novou stavebnici větroň Vega (450); nebáhaný MK-17 (100) + nový MK-17 na náhradní díly — nemá hlavu válce (80); balsu + lišty; smrkové lišty; polystyrén; kolečka; vrtule; barvy; detonační palivo; L+Kosmonautika; Modelář. Zp. Spěchá. J. Groda ml., Bohuňovice 55, 747 41 okr. Opava

■ 15 Soutěžní dráhové modely. V. Reich, Kollárova 393, 783 53 Velká Bystřice

■ 16 RC soupravu Robbe Terra 4-kanál. (3000) + 2 serva (1000). K. Tichý, Poděbradova 124, 664 42 Modřice, t. 30 45 27

■ 17 Motor MK-17 1,5 cm³ (120). M. Ryž, Křížkova 17, 746 01 Opava

■ 18 Podrob. staveb. plány na obří makety L-60 Brigady rozp. 3,2 m (350), PZL-101 Gawron rozp. 3,1 m (300), vhodný pro motor asi 30 cm³, staveb. plán na mak. F4C Kašpar rozp. 1,55 m pro 10 cm³ 4C (200), dále nové motory HB 61 (1600), Homelite uprav., 34 cm³, bezdotyk. zapal. (2600). M. Dobeš, Edisonova 1978, 407 47 Varnsdorf

■ 19 Vysílač Acoms AM 27 MHz, pár krystalů Acoms 27,255 MHz. Koupím přijímač Multiplex FM 40 — nepoužít. V. Hřebíček, 340 34 Pláncé 292

■ 20 Inovovaný Tx, Rx Modela Digi (1000), 3 Futaby (1350), Porsche fy Tamiya (400), bez motora a reg. (200), sint. aku. 1,2 Ah/6 V (550), nabíječ (150), servotester (100), jachtu Carina fy Graupner (150), el. jachtu vlastněj konštr. (200), ryb. čin Artur (100). Všechno vo výbornom stavě, málo používané. M. Čudný, Latorická 25, 821 07 Bratislava

■ 21 Jeden rok starou RC soupravu Graupner JR E8 40 MHz, 4/4/1 (3500), 1x motor MVVS 2,5 DR (200), 1x MVVS 2,5 DR + RC karb. + výfuk (400), nabíječ automat, pro 10 aku 450 mA, napájení 220 V a 12 V (250), 1 pár krystalů Graupner 27 MHz 30. kan. (300). P. Petráček, Daliborova 1504, 251 01 Říčany, t. 3969

■ 22 Model, motor Enya 3,5 cm³, Z ABC 2,5 cm³, MK-17, MVVS 1,5 cm³ a jiné. Popládek vyměním za jiné. M. Vondráček, s. Míru 15, 742 35 Odry

■ 23 Poběžní dělový člun z roku 1945 s motorem Mabuchi 540 a baterií 6 V/4,5 Ah, el. motor Mabuchi 540 6 V, spal. motor Enya 1,5 cm³, servisní skřínku a vrtáčku Piko z NDR, M. Vrba, Zahradní 15, 664 44 Ofčehov u Brna

■ 24 Dvě šedá (200) a jedno žlutá (250) servo Varioprop. Jan Pukl, Součkova 126, 685 01 Bučovice

■ 25 Motor 50 AV Schill s tlačnou vrtulí, levně. J. Parůžek, Dimitrova 368, 582 22 Přibyslav

■ 26 Lam. kryt motoru na RC mot. Oskar (50), Cessna 150 Aerobat (60), Fournier RF-5 (60), Orion (50). M. Mertl, Černíč 36, 341 72 Hradešice

■ 27 Soupravu Techniplus (2700), amat. neprop. 2-kan. soupravu se servem (800). F. Tupy, Nová 55, 370 01 Č. Budějovice

■ 28 Málo jetů neodpuzující podvozok pro RC V2N s motorem MVVS 2,5 GF, diferenciál + laminát. karosérie 1:8, V1 — Lotus 79, V2N Škoda 130 (1600). Koupím nové nebáhané el. motory Mabuchi 380 RS, Mabuchi 540 RS, J. Marvan, 5. května 1205, 399 01 Milevsko

■ 29 Model lokomotivy M 262 006 H0. Zájemci odpovím proti známce. R. Vyhlička, V. I. Lenina 722/III, 377 04 J. Hradec

■ 30 Větroň Saper 13, rozpětí 2196 mm s motorem 1,5 cm³ D MVVS (250); 2 větroň Chroust s motory CO₂, rozpětí 950 mm, hmot. 80 g, větší množství bombiček (400). Vše doře řešení. Motor MK-17, 1,48 cm³ D pouze zaběhnutý (80), MVVS 2,5 cm³ D (150), M. Černý, Roudnické 54, 411 18 Budyně n/O

■ 31 Tov. soupr. Webra FM 6 S (Rx i Tx 6-kan.) 4 serva Microprop, náhrad. zdroje, anténa, nabíječ + přísluší. Servis zajištěn, rodinné důvody, cena podle dohody. Ing. L. Kaprál, S. Svobody 18/64, 796 01 Prostějov

■ 32 RC středoploš. Škorpion na motor 10 cm³; riad. kormidla, klapy, motor a podvozok, rozp. 1800 (450), množství nových nádrží Modela, dřev. vrtulí, lod. skrutice — spolu (55) a nedokon. staveb. plachet. Racek (45). Unger, Jesenského 10, 974 01 B. Bystrica

■ 33 Dvě serva Futaba FP-S9 černá (1000), 2 serva Varioprop šedá + 1 na součástky (600), lam. trup + plexi kabina Kestrel (rozp. 3 m), motory Tono 3,5 RC, MK-17, A. Mazáč, 687 38 Nedakonice 263

■ 34 Spolehlivý amat. 4-kan. soupravu + 2 serva Futaba FP-S7 + zdroje (2800). S. Zapletal, Máchova 638, 768 11 Chropyně

■ 35 Motor HP 21 VT nové, Tx Mars + Rx Mini 40,66

I s modelem. V. Richter, Dvořákova 667, 360 17 K. Vary

■ 36 Čtyřkan. neprop. vysílač Multon + 2-kan. a 4-kan. přijímač Poly + servo Servomatic — vše vhodné do modelu lodí (700). Mot. Modela CO₂ poškoz. (80). E. Holát, Jemčinská 259/IV, 377 01 Jindř. Hradec

■ 37 Soustruh na kov. t.d. 180 mm, závit neřeže. Koupím tov. prop. 2 (4)-kanál. RC + serva. V. Hynek, Aišova 344, 551 00 Jaroměř III

■ 38 Fénix + Tono 5,6 RC, vše nové (500), kryst. Modela č. k. 22 nepouž. (150). Plány: mot. větr. M-17 Universal na 1,5 cm³ (30), Klemm L-25d 2,5—3,2 cm³ r. 1860 mm, MO 1/86 (40), Don Quijote 6,5—10 cm³ r. 2500 (60), Startlet 6,5—10 cm³ r. 1900 (60). M. Kutmon, Přátelství 397, 506 01 Jičín

■ 39 T4 AM 27; R4 AM 27; 4 ks Futaba FP-S28 (nová); MVVS 3,5 GFS (nezaběhnutý); hotový QB-20 H2; 4 ks NiCd 550 mA, vše rok staré, málo používané. M. Brandejs, Dlouhá 430, 679 63 Velké Opavice, t. 501 95 345

■ 40 Kofaje, lokomotivy, vagony a příslušenství na rozchod H0. Zoznam zašlem. P. Komrska, Obr. mieru 33, 811 05 Bratislava

■ 41 RC soupravu Mars II 40,68 MHz + model lodí Scheveningen 3, Artur, Carina, motor Mk-17. J. Vrabec, Havlíčkova 1382, 286 01 Čáslav, t. 3533

■ 42 Mot. model 1 m (pěkný) s příj. Acoms Mk II, dvěma servy Acoms, motorem MVVS 1,5 D (tlumič Enya), zdroji 0,5 Ah sint., kompl. (2500); větroň RC V2 Liliie, případně s přijímačem Acoms, servy Acoms, zdrojem 0,5 Ah sint. (2500); auto el. Škoda 120 LS (150); nabíječ 4,8—9,6—12 V/50 mA (170); vakuovou vývěvu (230); motor Enya 3,5 po záběhu, případně s palivem (350). M. Kyncl, Souběžná 25, 466 00 Jablonec n/N.

■ 43 Málo používanou 3-kanál. soupravu Modela Digi, inov. typ, + 3 serva Futaba FP-S7 + nab. (2900). V. Olšán, O. Kubina 4, 680 01 Boskovice

■ 44 Soup. Modela T4 AM 27 vys., 1x příjím., 4x servo (5000). Rok staré. RC model Miky (100); Leticia rozp. 3 m (100) a další model. materiál. Levně. M. Vondráček, s. Míru 15, 742 35 Odry

■ 45 Čas. Modelář 1980—84 (kompletní), čas. L+K 1980—84 (nekompletní). Knihy Václav Němeček, Československé letadla I., II. díl, Václav Svoboda, Vrtulníky; plány lodí, letadel, rakety, prospekty leteckých firem. Zoznam za 1 Kčs známku. P. Horváth, Odbojová 13, 060 01 Kežmarok

■ 46 Poliomakro bitevního letounu Jaguar bez RC soupravy a motoru 10 cm³ (1800). M. Ponocný, Kpt. Jána Nálepky, 339 01 Klatovy III

■ 47 Sklopnou vrtulí pro elektrolet — Graupner, šedá, laminátový trup na dvoumistrovku (200). Z. Ulrych, Josefa Hory 17, 466 04 Jablonec nad Nisou

■ 48 Motory MK-17, MVVS 1,5 D zánovní a různé modelářský materiál + modelovou železniční TT a příslušenstvím. Z. Sobolík, Medlánecká 18, 621 00 Brno

■ 49 Motor MVVS 2,5 GR + karb. Mikro Univerzální + 2 palivo, skoro nový, nezabehany (300). A. Brajerčík, 053 62 Bystrany 129

■ 50 Čas. Modelář r. 1974—80; Letectví r. 1976—80; 28 plánu Modelář (150); nové motory 2,5 Sokol (150); 1,5 MK-17 (120); 1,5 MVVS D (180). E. Bartoš, Tyršova 366, 294 21 Bělá p. B.

■ 51 Záv. ital. podvozok, náhon na čtyři kola, Columbia MK 4 WD (9800), na Columbia: lex. karos. V1 + V2 (500), disky s pneu 20 ks (1200), náhr. díly (převody, ramena, klouby, hřídele apod.) (1800), el. startér s Power panelem (1500), zad. hřídele s rychloupínáním (180), před. otč. čep. levý (120), sada disků (220), amat. disky 4 sady (200), RC soupravu Robbe Colt (volant) + 2 serva + sint. zdroje + kabely (5550), příj. zdroje Sanyo (420), 2 serva Acoms (1000), krystal č. 9, 19 (po 200), digit. odtáčkometr NSR (1200), přijímač Robbe 2-kan. (750), kabel s vypínačem Modela (95), zahr. pneu před. (85, 105), pneu zad. (110), motor Picco 21 Car (2650), motor OPS 21 Car Competition (2950), výbrus OPS (850), výbrus ST 21 Car (350), vzduch, filtr s manžetou (145), náhr. díly na motor MVVS 3,5 (kartery, zad. víka, ojnice, válce, pist. čepy apod.), chl. hlava MVVS 3,5 leštěná (80), pískovaná-leštěná (105), rezon. výfuk (160), let. spojka (145), kulové klouby řízení L — P záv. (po 10), převody mod. 1/1:5, 1:4:6, 1:2:6, 1:2:4 (po 50), el. motor Mabuchi 380 (120), šoup. karb. s manžetou (325), redukce karb. MVVS 3,5 (75). J. Tuček, Fučíkova 560, 295 01 Mn. Hradiště

■ 52 Kvalitní spracovaný laminátový trup, krídlo a VOP na Dassela, rozpětí 2—2,2 m (250; 650; 150). Laminátový pult na vysílač Microprop, Modela atd. (150). P. Strapec, Tajovského 2606, 058 01 Poprad

■ 53 Amatérsku proporcionálnu RC súpravu WP-23 2+1, vysílač a přijímač bez serv a zdrojov. Súprava je funkčná až na malé doladenie vysílača. K súprave dám nabíjač zdrojov zo siete 220 V alebo z 12V autobaterií, skúšač krystalov a dokumentáciu. Súprava WP-23 2+1 a nabíjač zdrojov + skúšač krystalov dám za (1200). Mária Euderlová, Segnerová 5, Karlova Ves, 841 04 Bratislava

■ 54 RC dvoukanál. amatérsky vysílač + mikro serva Graupner Varioprop (2000). Koupím: plány větroň VSO-10 5 m, Mistral 5 m a jiné. V. Štolcpart, Buchovcova 1, 130 00 Praha 3

■ 55 Vozy a lokomotivy ve velikosti H0. L. Šprýl, Kovařovicova 6, 140 00 Praha 4

■ 56 Modelář — končím. Hübner, Dobešské 873, 140 00 Praha 4.

■ 57 Kompletní RC modely včetně RC soupravy a modelů a další modelářský materiál. Seznam zašlu

proti známce. J. Racek, Čtyřkolská 127, 104 00 Uhřetěves, t. 75 95 67

■ 58 Železnice TT 21 lokomotiv, 15 osobních vozů, 45 nákladních vozů, 6 výhybek oboukolej, 35 výhybek, 17 rozvěšovačů, 10 návěstidel světelných, 17 relé, 23 klávesnic, 20 staveb, 2 transformátory, větší množství kolejí, bohaté příslušenství, náhr. díly k lokomotivám, seznam zašlu. Z. Matas, Hausmannova 3045/16, 143 00 Praha 4-Modřany

■ 59 Levně soupravu Modela-Digi, vys. příj. + 2 serva Futaba, cena (2000). M. Kokrdová, Katovická 410, 181 00 Praha 8, t. 85 55 350

■ 60 Am. 7-kan. Digi Pilot + 2 serva, baterie + nabíječ — perf. stav (3200), RC Oscar nelátaný (550), 1-kan. Delta (komplet) + 2 letadla (350), Striz 1,5 (50), MVVS 1,5 (70), RC Simplex nelátaný (550). V. Petrák, Němčistí svobody 23, 263 01 Dobříš

■ 61 RC elektu Holiday Buggy (1200), RC model Apollo + MVVS 1,5 D RC karb., na tři funkce (500). J. Tůma, Jarníkova 1874, 149 00 Praha 4, t. 79 29 795

■ 62 Páknou soupr. WP-75 + 4 nová serva Acoms + NiCd 4,8 V (3750), I jednotl. P. Nešleha, Školní 401, 252 43 Průhonice

■ 63 Soupravu Robbe Tera TOP-FM modul 27 MHz. Komplet. J. Racek, 104 00 Praha 10-Uhřetěves 127

■ 64 Motor Quadra 34 cm³ nový (4000). M. Chřůma, Leninova 669, 250 88 Čelákovice

■ 65 Kompletní stavebnici RC modelu helikoptéry Bell 47 G včetně motoru, kabiny + plaváky, startér 12 V, 4x servo CL posuvné 4,8 V Graupner, J. Černý, Vičkova 462, 294 71 Benátky n. J.

■ 66 Nedokoncovanou staveb. vrtulníku Bell 47 G, Graupner, vys. Grundig Varioprop C 40 MHz a další vyb. Pouze v celku. A. Peciválková, N. Tesly 5, 160 00 Praha 6

■ 67 RC soupravu Futaba FP-5TL, FM 40 MHz, 5 funkcí, kř. a výšk. dvojit. výhyčky, vys. NiCd aku, pult, 2 serva (6000). Motory Enya 60 TV zaběhnutý (1400), Raduga 10 cm³ ABC nový (1100), M. Kvaňtoň, V náspju 3, 152 00 Praha 5, t. 54 48 41

KOUPĚ

■ 68 Model jakékoliv ponorky nebo plány. S. Žizka, Kamenná 5276, 430 04 Chomutov

■ 69 Malý model parního stroje jedno- + dvouválec, amatérské nebo i tovární výroby. Jan v bezvadném stavu. K. Vyroubal, Husova tř. 6, 370 01 Č. Budějovice, t. 349 62

■ 70 V perfektním stavu RC soupravu Graupner Expert 6014/PCM 18. Nebo FM. Popřádek jinou kvalitní soupravu. Dále kvalitní nažehlovači lóli a motor 20 cm³ — čtyřtakt. Z. Steigl, ČSLA 7, 789 01 Zábřeh n. M.

■ 71 Výhybky a kolejevo H0 a minimodely požárních vozů. J. Hais, Gottwaldova 336, 385 01 Vimperk

■ 72 Expressní vlak Silverlines č. kat. 545/715, barva vlaku je stříbrnomodrá. Lokomotiva je BR 221, č. kat. je 545/761 nebo 2510, kat. č. vagonu je 545/791 nebo 545/792. Vše je ve velikosti TT. Může být i jednotlivé, dále loko E 70 kat. č. 545/L2, T 334 č. kat. 545/S01 (2), dále jakékoliv vagony, auta, panáčky. Cenu respektuji. M. Kunst, Felixova 1724, 560 02 Česká Třebová

■ 73 Návod na sestavení plastického modelu lodí Victory od firmy Airfix. M. Široký, SNP 1353, 516 01 Rychnov n./K.

■ 74 Zložené i nezlžené modely Burago v mierke 1:24 a väčšie modely Polistil série S a modely F1. M. Maslák, 9. mája 7/10, 957 01 Bánovce n./Bebr.

■ 75 Čtyři serva Graupner Varioprop šedá. M. Garda, Nádražní 1193, 580 01 Havl. Brod

■ 76 Čtyři elektromotory Mabuchi RS 380, dva kusy RS 540. Mohou být i jednotlivé. D. Svoboda, Kono-páčekská 409, 538 03 Heřm. Městec

■ 77 Motory Mabuchi 380, 540; časopisy Modelář ročník 1976 kompletní, i jednotlivé na dobírku. R. Vohralík, VÚ 8186/D, 342 01 Sušice

■ 78 Časová Thermik, lodní šrouby ø 50, 65, 70 L + P, kovové plastikové, rychlostní ø 35, 40, motory Mabuchi 540, 380, akumulátory 6 V, 4,5 Ah, možná i výměna za mosazný plech 0,32 mm, 90x2000 mm a ms. trubičky ø 2,3 dlouhé 3000 mm. J. Darvaš, 544 04 Žirče 106

■ 79 Model B0-209 Monsun nebo alespoň plán. J. Brokeš, Dukelská 773, 570 01 Litomyšl

■ 80 Súťažné lode RC — kat. F1, F2, F3, FSR s elektroohonom, komplet bez batérií + rychlonabíjač na 12V na sintrov. akumulátory. J. Smolka, Nešporova 41, 010 01 Žilina

■ 81 Sadu MF jap. trať 7x7, serva Futaba, lam. trup + plán na model QB-15, model Orion, Adam bez motoru a jiné. Prodám šedá serva Varioprop 4 ks, žlutá Mikrot 05 3 ks. S. Bačák, 675 03 Budišov 280

■ 82 Magnet ø 10x50 mm nebo magnetové řízení (kompletní). Cenu respektuji. J. Hanulík, Krňovská 120, 763 12 Verovice

■ 83 Plánek modelu lodí Mayflower. J. Blažek, Babice n./Svit. 50, 664 01 Blonvice n./Svit.

■ 84 RC model automobilu Porsche 911 nebo buggy elektu. Popis, cena. Motor Mabuchi na elektu. M. Bárta, 592 33 Radešinská Svatka 22

■ 85 Plastikové modely historických osobních vozů v měř. 1:16, a 1:12, i velmi poškozené. P. Svorada, SNP 1203, 293 01 Mladá Boleslav

■ 86 Lodní trup na loď Pilot 24 v měřtku 1:30. Cena do 100 Kčs. Plány řady Modelář č. 103, 51s. L. Zimmermann, Solniční 3a, 602 00 Brno II

■ 87 Příjímáč Acoms ARA 540 FM nebo jiný 2-3-kanál., použitelný s vysílačem Acoms AP 440 FM. Š. Zúbek, Štepnická 1075, Uh. Hradiště

(Dokončení ze str. 31)

- 88 Dokumentáciu k lietadlám F4U-1 Corsair (1:78), P-51D Mustang (1:48, príp. 1:24). Podrobné trojohľadové nákresy, nákresy kabín a vnútorného vybavenia, kamufláže, popis. Číslo L+K, v ktorých sú monografie a kamufláže týchto lietadiel. R. Šímko, SNP 99/17, 924 00 Galanta
- 89 Dobrou RC soupravu, 5—7 kanálů, nejraději FM 40, novou. B. Janáček, Družstevní 544, 549 01 Nové Město nad Metují.
- 90 Elektromotory Mabuchi RS 540, RS 380, 6 V, Jumbo 540, 6 V. Z. Hrdlička, Halasova 992, 666 03 Tlňov
- 91 Serva Futaba S-29 (S-28), jap. MF 7x7, SO41P, SO42P. M. Borový, Betlém 560, 572 01 Polička
- 92 Vypínač k přijímači RC soupravy. T. Souček, Na vepichu 30, 162 00 Praha 6
- 93 Parní loko HO BR 42 Gültzold. J. Novotný, Českolipská 395, 190 00 Praha 9
- 94 Tlumič na OS Max 60, i poškozený. J. Pácal, Michelská 10, 141 00 Praha 4
- 95 Diorámu fy Matchbox PK-173 a elektromotor Mabuchi 540. Cena dohodou. Z. Kosáček, Sulanského 694, 149 00 Praha 4
- 96 Na HO: stavebnice budov firm Volmer, Falter apod. — neslepené, vozy Roco, Lima, Fleischmann. Motory Mabuchi, el. výhybky. J. Jilek, Pivovar 2988, 276 01 Mělník
- 97 Nesestavenou tovární RC elektrú s motorem, motory Mabuchi RS 380, 540, 550. Kdo zhotoví ozubená kola, různé soustružnické a frézovací práce podle výkresu na RC automobilů! J. Svoboda, sídl. V. I. Lenina 590/III, 377 04 J. Hradec
- 98 Vysoká škola dopravy a spojov Žilina, katedra železniční dopravy a přepravy odkúpí od krúžkov železničných modelárov SZM elektricky prestavované výmeny Piko, rozchod HO, také aj pravé. Svoje ponuky posielajte na adresu: VŠDS Žilina, katedra železniční dopravy a přepravy, Ing. Dušan Lichner, Moyzešova ul. č. 20, 010 88 Žilina
- 99a Podrobný plán řv. plachetnice Vasa. J. Křížka, V zahrádkách 42, 130 00 Praha 3

VÝMĚNA

- 98 Plast. modely DH-2; SE-5, 1:72 a P-39; P-40E; FA-200, 1:48 (Revell); BE-6, 1:72 a Tu-144, 1:100 (Plasticart), Drakar Osberg, Cutty Sark (Smer), Il-10 (Kovozávody Prostějov), LWS Czaplja, 1:72 (Plastic) za F-4K/M Phantom; F-4U-1D Corsair; B-17; P-38J; Westland Wyvern; Ju-88; F-111; FW-190; F-9F Panther; A-4E Hawk, všetky 1:72, Bf-110, 1:48 západných zahraničných firm. Vymením i jednotlivc. Správa platí stále. M. Škovran, ul. Družby 8, 071 01 Michalovce
- 99 Tov. auto RC Ford Escort (50 DM) za parní stroj s mod. lodí. Nebo prodám a koupím. J. Veselský, M. Huzová 28, 783 13 Štěpánov
- 100 Nepostavený 1:72 Ju-87B Stuka (Alfix) za elmotor Mabuchi 380 alebo 540. E. Ježík, Beethownova 22, 917 08 Trnava
- 101 570 odznaků za dvě fungující serva. Nebo prodám (à 2). D. Studený, 751 03 Majetín 69
- 102 Stavebnice letadel 1:48, 1:72 a tanků 1:35 zahr. firm za stavebnice os. automobilů let 1920—40 firmy Heller, Italtare, Monogram 1:24. K. Heřmánek, Havlíčkova 84, 472 01 Doko
- 103 Neslepené plastické modely letadel 1:72 Il-10 Avia B-33; Supermarine Spitfire; L-29 Delfin; Jak-1M; MIG-21MF; MIG-15 UTI; 1:50: Avia B. H.-11; 1:48 Let L-13 (J) Blanik a částečně slepený plastický model letadla 1:50 Savoia S. M.-79 Marchetti Sparvero za jakékoli panáčky HO — množství nerozhoduje, automobily osobní, nákladní, autobusy HO, žarovky do lokomotiv, do návštěvidel i pouličních svídel HO, jehličnaté i listnaté stromy. Nebo prodám a koupím. P. Křížek, Donská 948, 463 11 Liberec 30
- 104 Kity Revell 1:48 P-51D, P-40E, 1:72 F-4B, Hurricane Mk.II, F4F-4, 1:100 A-6A, F-15A, 1:144 F-16A, Harrier FRS. 1, A-4M/N — Matchbox 1:72 a F-16A — Monogram 1:48 za kity Mirage různých verzí 1:72 a 1:48, príp. predám. J. Masaryk, Poštová 8, 941 06 Komjatice
- 105 Kompletní plány minikary M1—M4 za RC dvouplošník, i bez motoru. F. Kias, Huštěnovice 239, 687 03 Babice
- 106 Kit Sopwith Camel firmy Revell za Hawker Typhoon 1B firmy Novo nebo Alfix. Vše v měřtku 1:72. P. Novosad, U náhonu 128, 760 00 Gottwaldov
- 107 Kity P-39, F4U-1, P-51D, P-38J, Beaufighter, LWS Czaplja, (Novo, Revell, Mikro — 1:72) a iné, zoznam proti známke, KV — 1954—55, 1957 (zviazané), knihy A magyar repülés története, Letic-ká doprava, ročenka L-K 66 za L-K 1962, 64, 65, 67, 1970—73 a Vojská letadla 3 alebo zahraničnú leteckú literatúru z obd. 1939—45. P. Strachan, Krosníanska 29, 040 01 Košice
- 108 Na modelovou železnici TT nová spfáhla za stará, prípadná ďalší spolupráce. J. Velín, Václavské nám. 30, 110 00 Praha 1
- 109 Za čs. plány 135s Čmelák a 145s Christen Eagle II výměním polské modelářské plány Modelarz, Malý modelarz s výkresy letadel a lodí. P. Bednarski, ul. 1. Maja 8/14, 31-133 Krakow, Polska

RŮZNÉ

- 110 Kity, ev. model. materiál dám za voj. vyznamenání, odznaky, čepice, čsl. předvá. přílbu, části uniform, výstroje. Prodám nový nezaběhnutý motor MVVS 2,5 DF (370), helikoptéry Fujimi 1:48 Aérospatiale SA-341D Gazelle (100), Bell AH-1J Sea Cobra (200). P. Nežyba, Nedašovská 341, 252 24 Praha 5-Zličín
- 111 Stavíme autodráhu větších rozměrů a hledáme zajímavé plány. Okresní stanice mladých techniků, M. Kudělíková 14, 736 01 Havlíčkov-město
- 112 Koupím Mo 1, 5/69, 10/71 a roč. 78—79. Prodám r. 72 a jedn. č. 89—83, Let. obzor 73—76 a kity letadel. J. Rychtera, D. N. Ves 78, 507 81 Lázně Bělohrad
- 113 Chtěl bych si vyměňovat plastické modely letadel a leteckomodelářské knihy. Stavím modely kategorie F1A. Mohu zaslat výkresy volně létajících modelů a maket. Zajímají mě výkresy větroňů F1A. D. V. Děmčenkov, prospekt Korabíastrojiteljei, d. 38/2, kv. 112, g. Gorkij, 603139 SSSR
- 114 Chtěl bych navázat kontakt s modeláři z ČSSR. Je mi 36 let, jsem báňským inženýrem. O modelářství se zajímám již 20 let, v poslední době mě nejvíce zajímá stavba plastických modelů. Sbíráám literaturu a modely v měřtku 1:72. Chtěl bych si vyměňovat modely různých firem s modeláři z ČSSR. N. Kozłowski, Graniczna 53A/7, 40-018 Katowice, Polska
- 115 Leteckomodelářská laboratoř Sokol hledá partnera k výměně motorů a výkresů modelů F2B. Hledá motory: MVVS 8,5 GRR-S ABC, OS Max 40 FSR-S, OS Max 60 FSR, Super Tigre 46. Má a může zaslat motory: CSTKAM 1,5 KR — AS, CSTKAM 2,5 KR, Taika 2,5 K, KMD 2,5, MDS 10 a také B 51, CAML 50, CSKAM 1, MK 12 S. AML Sokol, ul. M. Raškovoj, d. 33, kv. 34, gorod Saransk, Mordovskaja ASSR, 430019 SSSR
- 116 Modelářský klub Dobrolet města Korkino v Čeljabinské oblasti hledá čs. modelářský klub k dopisování, výměně plánek, materiálu, knih a časopisů, novinek a leteckomodelářských teorií, suvenyrů, odznaků a známek s leteckou tematikou, modelů letadel v měřtku 1:72 pro sběratele. Pište na adresu F. P. Krechov, klub Dobrolet, per. Bankovskij, d. 3, n/Ja 52, g. Korkino, Čeljabinskaja oblast, 456550 SSSR
- 117 Chci si dopisovat a vyměňovat modely letadel v měřtku 1:72 polských i zahraničních firem za modely Kovozávody Prostějov a Směr. Mám rovněž hodné materiálu o letectví z let 1914 až 1945, které chci vyměňovat za materiály z československých

- časopisů. B. Agatowski, osol. Dolnoslaska 118/277, 97-400 Belchatow, Polska
- 118 Výměním plány válečných lodí z 2. svět. války (1:200) Pensylvania, Vittorio Veneto, Yamashiro, Adm. Scheer, Suffolk, Nürnberg, Conte di Cavour, Prinz Eugen, Blamarck, Grom II za plány histor. lodí. R. Bartkowski, 51-604 Wrocław, ul. Cieszkowskiego 9, P. R. L.
- 119 25-letý letecký modelář hledá přátele k dopisování a výměně plastických modelů letadel v M 1:72, časopisů a knih s leteckou tematikou. D. Szaleniec, ul. Domasarsiewicza 2/37, 96-106 Skier-wiewice 6, Polsko
- 120 19-letý sběratel modelů v M 1:72 hledá kontakt s čs. modeláři pro výměnu modelů a literatury. P. Jaworak, ul. Slowackiego 2, Zbrosławice, PRL. 42-674

PRODEJ

- 121 RC soupravu Robbe Promars komplet (10 000); motory Webra Speed 61 + lad. výf. (2000); HP 61 + výfuk (nový 2000); zdroj zhavení, Moncoote, model Blue Angel před potažením, 2 ks (po 450); serva, NiCd články, drobný mat., balza atp. Končím. R. Jelínek, Brechtova 829, 149 00 Praha 4
- 122 Kit hist. plachetnice Sea Witch, Revell 1:96, délka 782 mm, výška 533 mm (800). Osobní odběr. Do redakce
- 123 Kompl. soupr. T4 AM27 + příj. Futaba, 2 serva S7, nabíječ NiCd, RC buggy a Porsche 934 Tamiya, RC Trystar, RC rychl. člun, nepost. st. Spurt, loď NDR, model. mat., balza, el. motory a j., málo použ. (6000), M. Komárek, Smilovského 12, 120 00 Praha 2
- 124 RC soupravu T6 AM27, vys. + příj., 3 serva Futaba + NiCd zdroje, málo použ. (4200). J. Antonův, Bražkovská 4, 162 00 Praha 6-Dolní Liboc, tel. 36 62 15
- 125 RC soupravu Digi, 9.k., příj. + vys. (nové prov.) + 3 serva Futaba S7 + zdroje příj., vše 20 h v provozu (3000). J. Lněnička, Talafúsova 62/IV, 566 01 Vysoké Mýto
- 126 ST X21 Car + let. spojka + karb. + tlumič (1700); před. a zad. kola. J. Hejkrlik, Nad pískovnou 736/22, 140 00 Praha 4
- 127 Kolejiště TT, panel 180x90 + přísl. M. Pinkas, Běchovská 1844, 250 96 Praha 9, tel. 86 74 82

СОДЕРЖАНИЕ / INHALT / CONTENTS

60 лет спортивному моделизму СССР 1 ● Известия из клубов 2, 3 ● САМОЛЕТЫ: Резиномоторная модель 3-50 ЛС 4, 5 ● Чемпионат Европы по свободнолетающим моделям 6, 7 ● Модель Б. Ромака для полетов в закрытых помещениях 8 ● Модель АЗ МИНИ МАКС 9 ● Мемориал Иржи Смолы 10, 11 ● РАДИО: Карбюратор ИИП 12 ● Радиоуправляемая модель категории М1 МОЗУН 13 ● Перспективы категории ФЗБ 14, 15 ● Первенство ЧСР по ФЗА 16 ● Чемпионат ССР по ФЗА 17 ● Первенство ЧСР по радиоуправляемым моделям В2 17 ● АВИАЦИОННАЯ ТЕХНИКА: Чехословацкий самолет многократного назначения 3-42 М 18, 19 ● РАКЕТЫ: Армейский чемпионат ЧСР 20, 21 ● Модель С1А чемпиона мира А. Коряпина 21 ● СУДА: Радиоуправляемая моделькопия ЛИДЕР 22, 23 ● АВТОМОБИЛИ: Чемпионат ЧСР по радиоуправляемым автомобилям 24, 25 ● Большой приз ЛАУГАРИЦИО 25 ● ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ: Новинки из Лейпцига 26, 27 ● Отцепщик для ТТ 27 ● СПОРТИВНОЕ ОБОЗРЕНИЕ: О деятельности председателя клуба модельстов 28, 29 ● Модельсты помогают мастерам кино 28 ● Результаты соревнований 29, 30 ● Чемпионат ССР по кордовым моделям 30 ● Объявления 30—32 ●

60 Jahre Modellbau in UdSSR 1 ● Klubnachrichten 2, 3 ● FLUGMODELLE: Z-50 LS mit Gummiantrieb 4, 5 ● Europameisterschaft im Frieflug 6, 7 ● Saalflugmodell von B. Romak 8 ● Flugmodell der Klasse A3 Mini Max 9 ● J. Smola's Gedenkspiel 10, 11 ● FERNSTEUERUNG: Vergaser JIP 12 ● Flugmodell der Klasse RC M1 Monzum 13 ● Wie fern in der Klasse F3B 14, 15 ● ČSR-Meisterschaft der Klasse F3A 16 ● SSR-Meisterschaft der Klasse F3A 17 ● ČSR-Meisterschaft der Klasse RC V2 17 ● FLUGTECHNIK: Tschechoslowakisches Mehrzweckflugzeug Z-42 M 18, 19 ● RAKETENMODELLE: ČSSR-Armeemeisterschaft 20, 21 ● Raketenmodell der Klasse S1A des Weltmeisters A. Korjapin 21 ● SCHIFFSMODELLE: RC vorbildähnliches Schiffsmo- delle Leader 22, 23 ● AUTOMODELLE: ČSSR-Meisterschaft in RC Automodellen 24, 25 ● Grand Prix Laugaricio 25 ● EISENBAHNMODELLE: Neuerscheinungen auf Leipziger Messe 26, 27 ● Entkuplung für TT 27 ● SPORT und INFORMATIONEN: Tätigkeit des Modellklubvorsitzenden 28, 29 ● Modellbauer helfen Filmleuten 28 ● Wettbewerbsergebnisse 28, 29 ● SSR-Meisterschaft in Fesselflugmodellen 30 ● Anzeigen 30—32 ●

Sixty years of model activity in the Soviet Union 1 ● Club news 2, 3 ● MODEL AIRPLANES: Z-50 LS — a rubber powered semiscale 4, 5 ● F/F European Championship 6, 7 ● B. Romak's indoor model 8 ● Mini Max — an A3 sailplane 9 ● Jiří Smola Memorial Contest 10, 11 ● RADIO CONTROL: The JIP carburettor 12 ● RC Monzum — an M1 contest model 13 ● F3B time to come 14, 15 ● ČSR F3A Nationals 16 ● SSR F3A Nationals 17 ● ČSR RC V2 Nationals 17 ● AIRCRAFT TECHNOLOGY: Z-42 M — the Czechoslovak multipurpose airplane 18—19 ● ROCKET MODELS: ČSSR Army Championship 20, 21 ● The S1A model of the world champion A. Korjapin 21 ● MODEL BOATS: Leader — an RC semiscale 22, 23 ● MODEL CARS: ČSSR RC Car Nationals 24, 25 ● Grand Prix Laugaricio 25 ● RAILWAY MODELS: Leipzig news 26, 27 ● Disconnecting device for the TT size 27 ● SPORT and INFO: Model club chairman's activity 28, 29 ● Modelers collaborate with film producers 28 ● Contest results 29, 30 ● SSR C/L Nationals 30 ● Advertisements 30, 32 ●



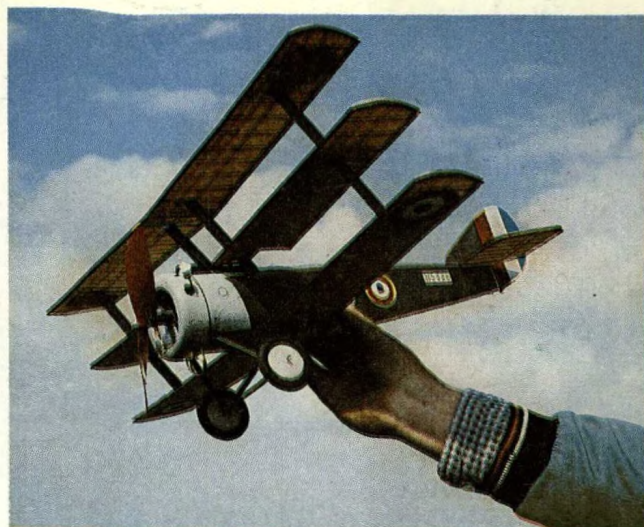
BÁJEČNÝ VÍKEND



prožily tisíce diváků, mezi nimiž byli i členové naší redakční rady, 20. a 21. září na letišti v Nesvačilech. V sobotu předváděli pracovníci podniku ÚV Svazarmu Modela a výrobního družstva Igra stávající i připravované výrobky pro modeláře, pak jsme si zalétali a večer proběhlo ve školícím a rekreačním středisku v. d. Igra (ještě jednou děkujeme za vzornou péči) první veřejné zasedání redakční rady Modeláře. V neděli jsme se vrátili na Nesvačily, na Den otevřeného letiště. Bezzvadná organizace, spousta krásných éroplánů (větších a ještě větších), krásné počasí – co víc si přát. Zdeněk Bedřich si nad svojí Avii B-534 popovídal i s ing. Jiřím Koblíkem, který pak předvedl poprvé mimo Prahu lehký letounek Špunt z VZLU. Rudolf Liehmann z Rokycan si zase zavzpomínal na doby, kdy létal na skutečném letadle K-65 Čáp, Michal Waupel z NSR neúnavně startoval s obří Wilgou, z níž skákali RC parašutisté O. Schulzeho... Snímky všech, kteří se zasloužili o dva krásné dny, prosycené radostí z létání, by vydaly na celý sešit Modeláře. Naše poděkování patří všem, hlavně ale členům Aero klubu Svazarmu Benešov.

Snímky: Marcela Šaffková, Martin Salajka





▲ Sopwith Triplane St. Cipla z Kladna létá na motor Modela CO₂, velmi dobře – důkazem je i druhé místo v soutěži maket na letošním Memoriálu Jiřího Smoly

◀ Holanďan Cenny Breeman vybojoval na letošní mezinárodní soutěži volných modelů v Sezimově Ústí třetí místo v kategorii F1A



◀ Pro propagační vystoupení má ing. Zdeněk Švagr z LMK Sedlčany tuto RC polomaketu Partenavia Oscar o rozpětí 2 m, poháněnou motorem MVVS 6,5 cm³

Šnímký: Ing. Pavel Hulák, Zdeněk Kolář, ing. Zbyněk Novák, Martin Salajka, Tomáš Sládek

▼ Podle skutečného tanku, vystaveného v Klatovech, zhotovil RC polomaketu T-34 Jan Kubička z LMK Strakonice. Model v měřítku 1 : 8 o hmotnosti 18 kg má ovládaný směr a smysl jízdy, otáčení věže a střelbu z kanónu

▼ Model německé lokomotivy řady 89.7462 vyrábí ve velikosti H0 západoněmecká firma Fleischmann

