

LISTOPAD 1998 • ROČNÍK XLIX • CENA 35 Kč

modelář 11

46 - a modely

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



LETADLA

VIKTOR
cvičný RC model
(plánek)

MS JUNIORŮ F1A, F1B

LODĚ

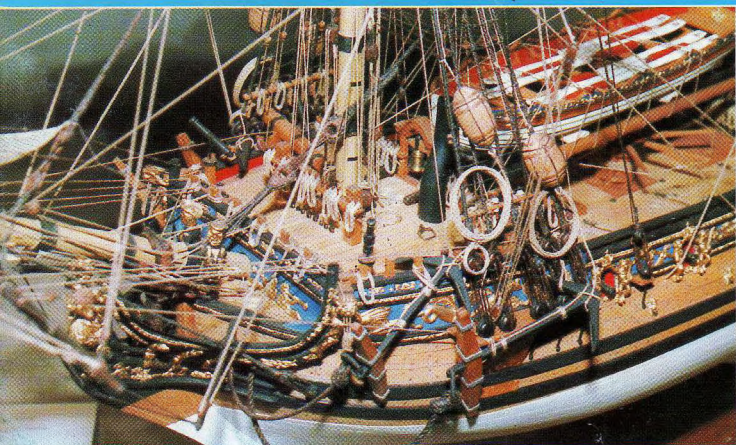
MS 1998 GDAŇSK

RAKETY

MS 1998 SUCEAVA

AUTA

INFORMACE
PRO SBĚRATELE

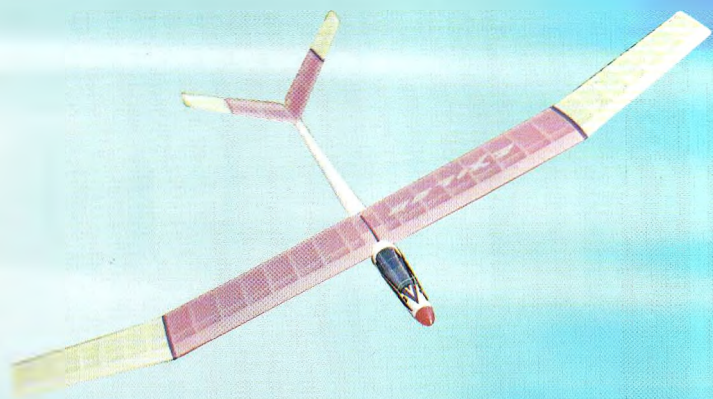


IX. MISTROVSTVÍ SVĚTA MODELŮ LODÍ kategorie C





Finalisté letošního „Viking-Cup“, který SAM Plzeň létal v Rokycanech. Zvítězil K. Haslinger z Walesu (klečící v čepici). Vedle něj je J. Vaníček - SAM Plzeň.



RC ultralehký elektrolet celobalzové konstrukce. Rozpětí 1400 mm, letová hmotnost 400 g, potah fólií Airspan, dvoulisťovou sklopnou vrtulí pohání elektromotor Speed 400 (buď přímým náhonem nebo přes převodovku 1:4), články Sanyo 500 mA. Postavil Miloslav Pospíšil.



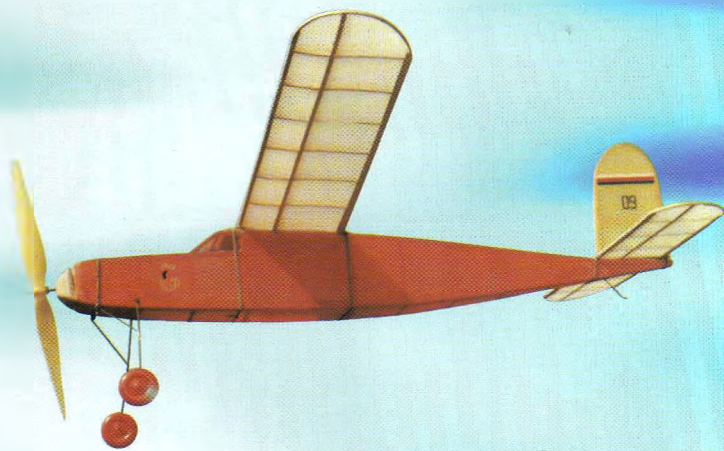
Dobře vyzbrojený „Korzárský křižník“ Pavla Zlínského z Loštic. Polomaketa křižníku (délka cca 2 m) s typickým maskováním loď třídy „V“, které má za účel rozostřit tvar lodí. Nachybí ani falešné přídové a zádové vlny.



Trostěžník Havets Vinthund postavený ze stavebnice fy IGRA vystavoval v Prostějově (Kit Show) Rostislav Navrátil.



Modelaři celá rodina. Michal Šebek z MK Černošice s malým Jakubem a manželkou Blankou. Předletová příprava RC větroně.



Podle plánu B. Semráda z roku 1938 si postavil dobře létajícího gumáčka „MLL-301-IPRO“ J. Mařas z Prahy. Rozpětí 760 mm, délka 650 mm, vrtule Igra N 240 mm, hmotnost 50 g.

Foto: JASAM, L. Putz, L. Apeltauer, ZŠ, J. Mařas, P. Zlínský



modelář a modely

OBSAH Novinka - 48 stran 11/1998

Mistrovství Evropy ve volném letu	2, 3, 4
Mistrovství světa leteckých modelářů-juniorů F1A, F1B, F1J	4, 5
Vystřelovací model prototypu S-37	6, 7
Dětský sen „98“ - mezinárodní veletrh hraček a modelů	8, 9, 10
Model Air Show Rakovník - již potřetí!	11, 12, 13
ModelCAD 98, Wingmaster 98 - software pro modeláře	14
Setkání obřích RC modelů letadel	15, 16
SAM 95, Bohemia	17
Balzové házedlo Nosálek	18, 19
12. mistrovství světa v raketovém modelářství	20, 21
Modelářské motory a jejich problematika (20)	22, 23
Viktor - cvičný motorový RC model	23, 24, 25
Steam... GO!	26, 27
IX. mistrovství světa lodních modelů „C“ (1)	28, 29, 30
Mistrovství ČR 1998 lodních modelářů	31
Automodely a sběratelé	32, 33
Anson - novinka	34, 35
Lledo - historie	36, 37
Herpa - novinky 1998	38, 39
Klub automodelářů SCRC-Praha 7, 30 let	40, 41
Výzbroj československého dělostřelectva v letech 1918 - 1939 (21)	42, 43
Dětský sen „98“ - mezinárodní veletrh hraček a modelů	44, 45
Nové lokomotivy - Revell	46
Problémy s úrovňovými přejezdy	46, 47
Novinky pro Vás	48

CONTENTS Novelty - 48 page

European Championships in Free flight	2, 3, 4
World Championship Modelaircraft F1A, F1B, F1J - Juniors	4, 5
Shooting model prototyp S-37	6, 7
„Dětský sen „98“ - International Fair of Toys, Kits of all kinds and Computer Games	8, 9, 10
Model Air Show Rakovník - already three!	11, 12, 13
ModelCAD 98, Wingmaster - software for modelers	14
Meeting big model aircraft	15, 16
SAM 95, Bohemia	17
Hand touched glider „Nosálek“	18, 19
12th World Championships in rocketmodeler	20, 21
Model engines and their problems (20)	22, 23
Viktor - training RC modelaircraft with engin	23, 24, 25
Steam... GO!	26, 27
IXth World marine C-class models Championships Czech Republic Ships modelers	28, 29, 30
Miniature model vehicles and Collectors	32, 33
Anson - novelty	34, 35
Lledo - history	36, 37
Novelties 1998 - Herpa	38, 39
Modelcars club SCRC-Praha 7 - 30 years	40, 41
Armament of the Czechoslovak artillery within the years 1918 - 1939 (21)	42, 43
„Dětský sen „98“ - International Fair of Toys, Kits of all kinds and Computer Games	44, 45
New locomotive - Revell	46
Problems with level crossings	46, 47
Novelties for you	48

INHALT Neuigkeit - 48 seiten

Europa-Maisterschaft in Freiflugmodelle	2, 3, 4
Weltmeisterschaft der Klasse F1A, F1B, F1J - juniors	4, 5
Wurfmodell Flugzeugmusters S-37	6, 7
„Dětský sen „98“ - Internationale Messe der Spielwaren, Modelle aller Art und Computerspiele	8, 9, 10
Air Model Show Rakovník - schon dreimal!	11, 12, 13
ModelCAD 98, Wingmaster - software für modelliers	14
Begegnung Groß Flugzeugmodelle	15, 16
SAM 95, Bohemia	17
Nosálek - Wurfgleiter	18, 19
12. Weltmeisterschaft in Raketenmodellern	20, 21
Modellmotoren und ihre Problematik (20)	22, 23
Viktor - ein Übungs RC motorflugmodell	23, 24, 25
Steam... GO!	26, 27
IX. Weltmeisterschaft von Schiffmodellen der Klasse C	28, 29, 30
Meisterschaft Tschechischer Republik Schiffmodellen	31
Fahrzeug-Miniaturen und Sammlers	32, 33
Anson - Neuheit	34, 35
Lledo - Historie	36, 37
Neuheiten 1998 - Herpa	38, 39
Automodellen klub SCRC-Praha 7 - 30 Jahres	40, 41
Ausrüstung der tschechoslowakischen Artillerie im Zeitraum 1918 - 1939 (21)	42, 43
„Dětský sen „98“ - Internationale Messe der Spielwaren, Modelle aller Art und Computerspiele	44, 45
Neues Lokomotiven - Revell	46
Probleme mit Bahnüberführungs	46, 47
Neuheiten für Sie	47, 48



Mistrovství Evropy ve volném letu **2**
European Championships in Free flight
Europa-Meisterschaft in Freiflugmodelle



Mistrovství světa leteckých modelářů-juniorů F1A, F1B, F1J **4**
World Championship Modelaircraft F1A, F1B, F1J - Juniors
Weltmeisterschaft der Klasse F1A, F1B, F1J - juniors

Vystřelovací model prototypu S-37 **6**
Shooting model prototyp S-37
Wurfmodell Flugzeugmusters S-37



Model Air Show Rakovník - již potřetí! **11**
Model Air Show Rakovník - already three!
Model Air Show Rakovník - schon dreimal!

Modelářské motory a jejich problematika (20) **22**
Model engines and their problems (20)
Modellmotoren und ihre Problematik (20)



IX. mistrovství světa lodních modelů „C“ **28**
IXth World marine C-class models Championships
IX. Weltmeisterschaft von Schiffmodellen der Klasse C



Automodely a sběratelé **32**
Miniature model vehicles and Collectors
Fahrzeug-Miniaturen und Sammlers

Nové lokomotivy **46**
New locomotive
Neues Lokomotiven

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

TITULNÍ SNÍMEK

V polském přístavním městě Gdaňsk bylo uspořádáno IX. mistrovství světa modelů lodí kategorie C. Místo pořádání bylo zvoleno naprosto stylově v Námořním muzeu. Modeláři měli možnost čerpat inspiraci pro své modely doslova na každém kroku. Shodou okolností „navštívili“ přístavní kanál v průběhu MS také trojstěžník „LINDEN“ (reportáž na straně 28).

Foto: L. Putz, (Z. Tollar)



Mistrovství Evropy ve volném letu 1998. Máme mistra Evropy!



Kategorie F1C. Startuje V. Patěk. J. Hacar kontroluje délku motorového letu, J. Urbánek signalizuje vlajkou start modelu pro donáškovou službu.

Letošním ME byla pověřena Modelářská federace Portugalska, která jej uspořádala počátkem července ve městě Beja (4. až 10. července).

Účast naší výpravy předznamenalo několik okolností. Mistrovství světa 1997 (ČR, letiště Sazená) nám přineslo výrazné úspěchy - myslím, že dodnes nedoceněné. Navázáním na tyto úspěchy jsme měli potvrdit vysokou úroveň našich modelářů, kteří se věnují volnému letu. V letošním roce jsme se setkali s výrazným krácením dotací poskytovaných na reprezentaci MŠMT ČR, výše dotace byla známa až dlouho po nominační soutěži. Velká vzdálenost místa konání ME 1998 (3200 km) se promítla do zvýšení nákladů na účast. Proto se tentokrát objevilo při nominaci další kritérium - zájem (nebo spíše možnost) jednotlivců uhradit část nákladů. Důsledkem bylo vyslání neúplného družstva v kategorii F1C. Výprava odcestovala 1. července (středa) dvěma mikrobusey (jeden poskytl SMČR, druhý byl zajištěn díky osobní iniciativě, vypůjčením od známého) řízenými vedoucími výpravy (Pepa Hacar a autor článku) a soutěžícími. Po různých peripetiích a „nedobrovolné“ prohlídce Madridu jsme v sobotu ráno stanuli před branou letecké báze portugalské armády, s doprovodem ochotných vojáků jsme dojeli na modelářské letiště - místo konání ME. Pořadatelé - snad aby účastníky nevystrašili předem - informace o letišti v pozicích neuvedli. Letiště tvořila vyschlá bažina, jejíž povrch byl vytvarován kopyty dobytka. Výrazné nerovnosti (na závětrné straně dosahovaly výšky až 1,5 m) však byly ukryty porostem tvořeným agresivními bodláky o výšce cca 30 cm, navíc je celá krajina vyhlášena za přírodní rezervaci

a tak jsme se museli přizpůsobit. Lahve od dobré vody přilepené izolopou posloužily jako chrániče holení a větroňáři mohli vlekat. Jako nejvhodnější obuv se ukázaly pohorky a kožené návleky pod kolena. (Tyto zkušenosti jsme ale získali až v průběhu ME.) Po prezenci jsme se odjeli ubytovat. P. Hacar jednal několikrát s tajemnicí organizačního výboru aby domluvil přijatelné ubytování. Byli jsme trochu zvědaví jaké to bude, odpověď na otázku jsme dostali vzápětí. Naším dočasným domovem se stal katolický seminář. Skromné ubytování však mělo i své výhody, mírné ceny a chládek, který poskytla budova (aniž by byla vybavena klimatizací).

Neděle byla vyhrazena tréninku, poradě vedoucích družstev a zahajovacímu ceremoniálu. Počasí mělo průběh, jaký slíbili pořadatelé v informačním bulletinu, val pouze mírný vítr a tak jsme mohli naladit větromě na ranní start, také gumičkáři a motoráři si mohli v klidu zatrénovat a získat jistotu. V dalších dnech nás počasí přesvědčilo, že vše je každý den jinak.

Porada vedoucích družstev naznačila potíže, které nás měly ze strany pořadatelů čekat. Organizace nebyla dotažena a měla příliš mnoho improvizací, doprovázených úsměvem pořadatelů a podivem nad naší nespokojeností. (Většina účastníků vzpomínala na Sazenou a Jirku Kalinu.) Slavnostní zahájení proběhlo na fotbalovém stadionu, zpoždění bylo „pouze“ hodinové, zato ceremoniál byl dlouhý. Večírek na přivítanou v překrásném plaveckém areálu města Beja vylepšil dojem z rozpačitého zahájení, ale nemohli jsme se zdržet dlouho, ráno nás čekala soutěž F1A.

Soutěž nezačala podle propozic v 7 hodin ráno, ale díky zmatkům s přidělováním

časoměřičů na startoviště byla zahájena až o půl hodiny později, ale krátce na to opět zastavena (někde chyběly startovní karty, nám chyběly i časoměřiči). Podruhé bylo mistrovství zahájeno v 7.45. První z našich odstartoval Dušan Frič. Po kratším vleku následoval perfektní výstřel a klidně uletěné první maximum - 210 s. Druhý letěl nováček družstva Bohouš Klíma. Počkal na termiku, kterou „mu ověřili“ jiní soutěžící, vystřelil model, ale skončil příliš vpravo a výsledkem bylo zklamání - 134 s. První setkání se zrádnou termikou. Třetím soutěžícím byl další nováček Václav Jiřínek. Odvlekal svůj model vpřed a našel si termiku. Nervozita způsobila nedotažený výstřel a silné zhrounutí modelu, ale termika vykonala svoje a tak jsme zapsali další maximum. V druhém kole se trochu rozfoukalo a naši reprezentanti přešli od „klidáků“ k modelům taktickým. Dušan našel solidní komín a letěl spolehlivě vysoké maximum. Václav dlouho hledal ten správný stoupák, nakonec se rozhodl, zapsali jsme maximum i když velmi těsně. Smůla se přilepila na Bohouše i v tomto kole. Zcela nepochopitelně do něho nalétl Dán a tak musel čerpat druhý pokus. Bohouš situaci zvládl dobře a naletěl maximum. Vítr zesiloval a sluníčko jsme viděli jen sporadicky. Ve třetím kole nám zabrnkl na nervy Dušan. Po výstřelu do termiky sestoupil do výšky asi 25 metrů a počal stoupat až po 150 s letu, ale maximum nakonec uletěl spolehlivě. Vašek předvedl vysoký let (spolehlivé maximum), přistál poměrně daleko, začali jsme uvažovat o nasazení auta na návrat modelů. Také Bohouš zaletěl - po kratším vleku - jisté maximum. Zdálo se nám, že termika začíná být výraznější a „čitelná“, ale let Dušana Friče ve čtvrtém kole nás opět přesvědčil, že portugalský vzduch je trochu jiný než ten náš. Po výstřelu do termiky následoval krátký stoupavý let, po něm sestup do 30 metrů a teprve po přeletu nad protisvah model opět nabral správnou výšku. Vašek našel s pomocí „sondy“ soupeřů silný komín a zapsal dalších 180 s. Také Bohouš odstartoval do silné termiky ověřené několika modely. Po dvou minutách dosáhl značné výšky, ale potom přišel rozpad a model šel dolů rychleji než nahoru. „Maxo“ jsme ale zapsali. V pátém kole použil Dušan menší model, chtěl tak docílit lepšího středění do termiky. Průběh letu byl, ale podobný těm předešlým - ve výšce 60 metrů let v délce asi dvě minuty nad mírný protisvah, potom silné stoupání a vykopnutí ve velké výšce. Rozhárané vzdušné proudy se podepsaly na letech obou nováčků. Oba museli v tomto kole čerpat druhý pokus, neboť byli donuceni přistát s modelem na šňůře. V druhém pokusu se Bohouš zkržil a vystřelil model v nouzi, ale do solidní termiky.

Oddechli jsme si. Václav měl na paměti, že jde o druhý pokus a proto žádné dlouhé vleky, počkal na sondy ostatních, vypustil a zapsal „maxo“. Šesté kolo přineslo útok na naše nervy. Posunuli jsme se na startoviště, kde byli 12letí nesoustředění skauti - rozuměj časoměřiči. Při letu Dušana jsme museli neustále udržovat jejich pozornost při sledování modelu (samozřejmě, že jen verbálně). Nervozita si vybrala svoji daň u Vaška. Při vleku rozepnul háček a při kroužení se model vypnul ze šňůry. Výsledkem bylo 43 s letu. To ale nebylo všechno. Bohouš zaletěl 150 s.

V tomto kole jsme pohřbili naději na umístění družstva definitivně a hluboko. Poslední nadějí byl Dušan Frič. Rozhodli jsme se jít na jistotu. Dušan dlouho vlekal za startovní čárou a odletěl do mohutného komína ověřeného několika modely. Výsledkem byl ohnutý háček, výška dne (vzpomínali jsme na výrok nejmenovaného pražského modeláře) a jediný náš větroňář v rozlétávání. Vašek i Bohouš se rozloučili se soutěží maximem. Na večerní poradě vedoucích družstev se rozhodlo, že rozlétávání se uskuteční až druhý den v 7 hodin ráno a letový čas byl stanoven na 10 minut. Na poradě vystoupil vedoucí ukrajinské výpravy Viktor Stamov s drtivou (a pravdivou) kritikou dosavadního průběhu mistrovství. Ředitel šampionátu přijal jeho slova s úsměvem - zlatá jižanská povaha. Do ranního rozlétávání postoupilo 17 modelářů. Vylosovali jsme si pravý okraj startovního pole. Dušan vyhodnotil let dvou svých konkurentů, odstartoval, dvakrát zakroužil a vzorově vystřelil svůj velký model do mírné termiky. Jeho let měřil vedoucí portugalské výpravy a tak jsme neměli obavu z chyby malých časoměřičů. Modely totiž odlétli do mírného oparu.

Pozorně jsme sledovali a zastavili stopky na čase 6 minut a 21 sekund. O výkonech ostatních jsme neměli celkový přehled, ale usoudili jsme, že to bude lepší než 17. místo. Než se rozběhla soutěž F1B dozvěděli jsme se neoficiálně, že Dušanův čas nebyl nejhorší, naopak byl to čas MISTROVSKÝ! Po předešlé smůle se karta obrátila a výkon Dušana Friče (foto v obsahu - D. Frič, sedící V. Jiřinec) v sobě spojil všechny podmínky, které jsou k získání titulu potřeba - soustředěný a klidný výkon sportovce, spolehlivý a výkonný model, dobré místo na startovní čáře (na opačném konci se letělo mimo nízký protisvah, který pomáhal mírnou „nulkou“) a nezbytné štěstí (to ale přeje připraveným). Druhé místo obsadil ruský modelář Alexej Rauzantsev a na třetím skončil Holanďan Maarten Van Dijk.

Ale rychle zpět do reality, o půl osmé začala soutěž gumičkářů. Udrželi jsme soustředění, přeskupili síly pro donáškovou službu a zaletěli 3 „maxa“ v prvním kole. Od druhého kola zesílil vítr a tak modely létaly do značné dálky. Václav Fejt zaletěl

maximum, po něm jeho syn Pavel také maximum. Vláda Kubeš starší zaletěl své „maxo“ druhým modelem (u prvního lepil ulomenou směrovku). Ve třetím kole odletěl Vašek vysoké maximum a v silném větru nám model po vykopnutí zmizel z dohledu. Pavel odstartoval na okraj termiky, model se správně ustředil a přistál pod kontrolou donáškové služby. Také Láda zaletěl maximum. Bohužel se nepodařilo vrátit zpět modely a tak jsme museli letět s náhradními. Ve čtvrtém kole odstartoval první Láda. Při motorovém letu sice trochu



Šťupně vítězů kategorie F1A. Uprostřed mistr Evropy 1998 Dušan Frič z České republiky, vlevo A. Ruazantsev z Ruska, vpravo Maarten Van Dijk z Nizozemí.

houpal, ale odletěl spolehlivé maximum. Pavel dopltil na ohraničené stoupavé proudy a silnější vítr. Neodstartoval přesně do termiky, model bojoval, ale neustředil se, houpal a výsledkem byla naše první ztráta - let trval 143 s. Václav zapsal maximum. V pátém kole jsme si připsali další tři „maxa“, i když Ládovo bylo velmi těsné a značně nám zrychlilo tep. Silný vítr působil problémy s návratem modelů, každý z našich reprezentantů již létal s modelem číslo dva. Také v šestém kole jsme se drželi - nějaký ten svazek sice praskl, ale připsali jsme tři maxima. Do sedmého kola odstartoval jako první Vláda. Letěl ale trochu později, výrazná bublina byla silně ohraničena, model nenasála a tak jsme zapsali jen 96 s. To jsme ještě netušili, že jsme až do této doby vedli soutěž družstev (výsledková tabule byla totiž značně vzdálena od startovní čáry). Oba Fejtové zapsala maximum, donášková služba vrátila všechny modely, ale přesto jsme zakončili základní soutěž s rozpaky - vždyť úspěch byl velmi blízko. V podvečer stihl ještě

Dušan Frič absolvovat bez připomínek kontrolní přeměření modelů a oficiálně se tak potvrdilo, že obsadil první místo.

Kvůli rannímu oparu nebylo zahájeno rozlétávání gumičkářů v třetím soutěžním dnu. Na poradě vedoucích družstev se rozhodlo, že rozlétávání proběhne až další den ráno. Soutěž motorových modelů začala až po osmé hodině a my jsme do ní přihlásili jediného startujícího - Václava Paťka. Ten v prvním kole odletěl pouze 160 s. Po slušném startu model odhoupal, minul termiku, ve které se ustředily jiné dva modely, a přistál. Začali jsme studenou sprchou! Ve druhém kole přetáhl Václav motorový let (5,08 s). Vítr vál ale jen velice mírný a tak návratová služba stihla model dopřít včas zpět. Václav odletěl v druhém pokusu spolehlivé maximum, za sondu posloužil model rakouského reprezentanta Truppeho. Ve třetím kole zalétl Vašek spolehlivě, model po celou dobu letu stoupal. Ve čtvrtém kole - po třech rozhodováních o tom zda letět či ne - následoval špatný odhad termiky a let za pouhých 132 s. Přesvědčili jsme se, že let na 5 s motorového chodu v termickém bezvětrném počasí je značně odlišný od letu v minulosti (při motorovém chodu 7 s). V dalším kole odstartoval Václav na sondu. Model ale zůstal v potlačení a za 14 s byl na zemi. Při druhém pokusu s náhradním modelem se mírný vítr otočil a vál po startovní čáře. Václav odstartoval na sondu. Jeho model, ale po chvíli z termiky vylétl a maximum odletěl s odřenými zády - kopal 3 metry nad zemí. V šestém startu letěl Vašek opět na dvě sondy, ale jeho model z termiky vylétl a uletěl pouze 152 s. Václav byl svými výkony rozčarován a konstatoval, že létáme jako vojenští piloti - tj. málo a špatně. V sedmém startu (za bezvětrí) odstartoval Václav svůj model do široké termiky a přes malé zhoupnutí se rozloučil s mistrovstvím maximem. V rozlétávání čtyř modelářů zvíťazila živoucí legenda této kategorie Evguen Verbitski. Stříbrnou medaili získal britský reprezentant Ken Faux a bronzovou ruský modelář Leonid Fouzeev. Ten chtěl moc zvítězit, příliš podložil výškovku svého technicky revolučního modelu (popis je uveřejněn v dalším textu) a k bronzové odhoupal.

Tím pro nás, ale mistrovství neskončilo. Ve čtvrtek (v rezervní den) v 6 hodin ráno jsme byli na letišti znovu. Václav Fejt se připravoval na rozlétávání kateg. F1B. Jeho šance jsme pod dojmem fantastického kluzu modelů z Ukrajiny a Ruska posuzovali střízlivě. Václav dobře odstartoval a i když model nedosáhl výšky obvyklou u modelů svých největších konkurentů, předváděl klidný klouzavý let. Po určité chvíli se nám zdálo, že se zastavilo jeho mírné klesání. Týmový manažer rakouského družstva - přidělený nám jako časoměřič - naměřil 6 minut 42 sekund. Čas byl

výborný a tak jsme s napětím očekávali výsledky dalších 15 účastníků „fly-off“ (rozlévání). Jury vyhlásila pořadí, Václav byl čtvrtý, pro něho malé zklamání „až čtvrtý“. Hodnoceno s odstupem jde o úspěch. Mistrem Evropy se stal Alexandr Andriukov z Ukrajiny, druhý skončil Holanďan Anselmo Zeri a třetí byl také Ukrajinec Evgenij Gorban.

S mistrovstvím Evropy jsme se rozloučili na banketu, který uspořádali pořadatelé v místní sportovní hale. Předcházelo mu ještě vyhlášení vítězů v městském parku, a nechyběla ani naše hymna. Jak to všechno celkově skončilo se můžete dočíst ve stručných výsledcích.

Pro ty, kterým chybí informace o technice připojuji několik poznámek na závěr. U modelů větroňů se postupně začíná prosazovat elektronické ovládání. Cena trupu s multifunkčním programovatelným servem se pohybovala kolem 390 USD (v modelářském supermarketu Belgičana Melise zastupujícího přední světové modeláře a jejich výrobky). Vítězný model F1B byl velmi podobný - svými rozměry a tvarem - modelu Václava Fejta. To si Václav ověřil při kontrolním měření vítězných modelů, rozdíl je tady „jenom“ v mechanizaci hlavičky, která vytáhne ukrajinské modely do větší výšky. Největší změny začaly u motorových modelů. Omezení doby chodu motoru na 5 sekund se projevilo dramaticky v předváděných letech a docílených časech. Vypadá to tak, že odzvonilo hliníkovým stíhačkám, ty nekoužou tak, jak by bylo z malé výšky třeba. Bude nutné uvažovat také o nakroucení křidel obdobně jako u větroňů, model by měl číchat termiku a středit se do ní. Dalším krokem k udržení výkonů jsou technické no-

vinky. Jednu z nich představuje reduktor, který zkouší E. Verbitski. S modelem odvažné koncepce létal spolehlivě ruský modelář Fouzeev. Model, má na 3x skládané křídlo, mezi půlený centroplán se skládá ucho. Takto startující motorák vypadá jako raketoplán. Po vylétnutí do solidní výšky se křídlo elegantně rozloží a model začne kroužit jako větroň. Je to krásné efektní, ale nic pro začátečníky. Otázka, kam kráčí a kde skončí kategorie F1C u nás (ale i ve světě) zní stále naléhavěji. Optimistickou odpověď si netroufám předložit.

Cesta domů proběhla obdobně jako cesta na mistrovství (poděkování patří P. Klímovi za pomoc a úsporu financí při cestě tam i zpět). Při noclehu ve Francii jsme zažili finále mistrovství světa v kopané včetně oslav vítězství domácích. Noční jízda po francouzských dálnicích byla provázena mnoha překrásnými ohňostroji. Vedli jsme diskuzi, zda je to na počest našeho mistra Evropy nebo na oslavu výročí dobytí Bastily.

Jaroslav Urbánek,
vedoucí družstva ČR

Foto: autor

VÝSLEDKY

(zestručněno)

Kategorie **F1A** (78 startujících)

jednotlivci		celkové	
poř. jméno	stát	body	fly-off
1. Dušan Frič	CZE	1290	381
2. Alexei Ruazantsev	RUS	1290	296
3. Maarten Van Dijk	NED	1290	290

4. Eran Wish	ISR	1290	267
5. Sergej Makarov	RUS	1290	265
- Ivan Treger	SVK	1290	65
družstva (30)		celkové	
poř. stát		body fly-off	
1. Slovensko		3870	28
2. Německo		3870	35
3. Itálie		3834	-

Kategorie **F1B** (70)

jednotlivci		celkové	
poř. jméno	stát	body	fly-off
1. Alexandr Andriukov	UKR	1290	472
2. Anselmo Zeri	NED	1290	461
3. Eugenij Gorban	UKR	1290	447
4. Václav Fejt	CZE	1290	402
5. Igor Zilberg	GER	1290	372
6. Mihály Váradi	HUN	1290	366
družstva (27)		celkové	
poř. stát		body	
1. Německo		3822	
2. Polsko		3818	
3. Velká Británie		3780	

Kategorie **F1C** (38)

jednotlivci		celkové	
poř. jméno	stát	body	fly-off
1. Eugenij Verbitsky	UKR	1320	300
2. Ken Faux	GBR	1320	285
3. Leonid Fouzeev	RUS	1320	126
4. Phil Ball	GBR	1320	0
5. Alex. Mikhailenko	RUS	1307	
6. Ralf Unbehann	GER	1302	
družstva (17)		celkové	
poř. stát		body	
1. Velká Británie		3910	
2. Ukrajina		3766	
3. Rusko		3740	

Mistrovství světa leteckých modelářů juniorů, F1A, F1B, F1J



V rumunském městě Sibiu bylo uspořádáno (14. - 22. 8. 1998) mistrovství světa volných modelů pro modeláře-juniory. Naši výpravu tvořili Petr Hájek, Ondřej Krucký, Libor Stárek (F1A) a Vladislav Urban (F1B). Vedoucím byl Jaromír Orel, mikrobús řídil Karel Koudelka. Úkol repre-

zentačního týmu byl nesnadný, navázat na úspěšná vystoupení družstev juniorů z předchozích ME a MS.

Odjíždělo se Hradce Králové v pátek, všichni byli dochvilní, a tak odjezd proběhl bez problémů. Další průběh cesty byl poněkud dramatický, u Piešťan se nám doslova rozpadla pravá zadní pneumatika. Vše však dobře skončilo a bez rezervy jsme v sobotu v pořádku dorazili před hotel Boulevard Centrum, kde byli ubytováni všichni účastníci šampionátu.

Naše ubytování proběhlo hladce, všichni účastníci obdrželi propagační materiály a trička s emblémem mistrov-

Družstvo juniorů České republiky na MS v Rumunsku. O. Krucký P. Hájek, L. Stárek, (zleva). S vlajkou ČR nejmladší člen výpravy V. Urban, vpravo vedoucí týmu J. Orel.



ství 1998. Já jsem na oplátku předal vedoucím všech zúčastněných družstev propagační materiály a pozvání na MS juniorů v kategoriích F1A, F1B a F1J, které bude uspořádáno v roce 2000 v Sezimově Ústí.

Druhý den proběhl oficiální trénink a prezentace. Dopoledne jsme trénovali skutečně naplno - start za startem. V tréninku jsme pokračovali i po obědě, počasí bylo ideální, vše proběhlo bez potíží. Večer bylo skutečně zahájení (s minimem oficiálních projevů). V pondělí byl první soutěžní letový den. Pořadatelé využili skutečnost, že mezi 9.30 až 10. hodinou měla na letišti mezipřistání vnitrostátní linka, a změnili pořadí kategorií. „Nasadili“ kateg. F1J (motorové modely), která létá jen 5 startů. Náš tým to využil k dalšímu tréninkovému doladění modelů a taktiky - létání za slabé termiky atd.

V úterý se létaly větromě F1A. Hned v 1. kole si vybral slabší chvílku Ondra Krucký (LMK Praha 4). Výsledný čas 174 s znamenal pro něj vyřazení z rozlétačství, a i když v dalších 6. kolech létal beze ztrát, v celkovém pořadí to stačilo



Nejmladší člen našeho družstva V. Urban, který získal z našich nejlepších umístění v jednotlivcích (kateg. F1B).

na 16. místo na světě. Velmi nezdařený start předvedl ve 3. kole L. Stárek (LMK Choceň). Start do prostoru kde se několik modelů „chytá v termice“, po vystřelení let v náklonu, srovnání ve výšce 20 metrů s výsledkem 90 s. (Další ztrátu - 15 s - přidal v 6. kole, což mu vyneslo 32. místo.) Bez zaváhání a jakékoliv ztráty absolvoval svůj první velký závod Petr Hájek (LMK Prachatice) a dostal se do



Tým ČR, při přebírání poháru za 3. místo na světě.



Tým ČR pro kateg. F1A, který získal na MS bronzovou medaili. P. Hájek, O. Krucký, L. Stárek (zleva).

rozlétačství osmi finalistů. Zde však zaplatil nováčkovskou daň. Při kroužení se mu odjistila pojistka: na háčku, model se odpoutal ze šňůry ve výšce cca 25 m, s finálovým výsledkem 112 s pak obsadil celkově 8. místo ze 47. kvalifikovaných. Radost nám však přinesl pohled na výsledky družstev. Izraelský závodník si zapsal v posledním kole „0“ a my jsme třetí na světě mezi sedmnácti týmy.

Středa. To byl den pro nejmladšího účastníka naší výpravy Vládu Urbana (LMK Chlumec n. C.). Nejenže absolvoval všech sedm kol kateg. F1B (modely poháněné gumovým svazkem) bez ztráty jediné sekundy (byl poprvé na MS), ale stal se - i se svým poměrně jednoduchým modelem celobalzóvé konstrukce nosných ploch a kompozitovým trupem - miláčkem všech přítomných odborníků a časoměřičů. Zvláště pak když se zavěsil při natáčení svazku do záklonu (12 a půl roku, 35 kg), budil zasloužený obdiv. Členové mezinárodní jury - Pierre Chaussebourg, ale hlavně Martin Dilly - kroutili nevěřícně hlavami nad tím, jak si „Malý“ připravuje sám model ke startu, při čekání na startovišti dotáčí gumu atd. Je jen škoda, že při rozlétačství neměl více štěstí. Do maxima 300 sekund mu jich chybělo pouze 7!!! V dalším rozlétačství na 420 s se pak oba ruští junioři dopustili chyb, a jen průměrný výkon (209 resp. 123 s) jim stačil na 2. a 3. místo. Vyhrál Marjanovič z Jugoslávie, kterému model v depu připravoval Vívčar z Ukrajiny. Náš Vládík obsadil tedy „pouze“ 4. místo.

Další den (čtvrtek) byl rezervním dnem a většina účastníků včetně naší výpravy jej využila na výlet k horským vodopádům. Večer se konal závěrečný ceremoniál v hotelové jídelně, která byla pro daný účel velmi vhodná. Asi největší ovace zde sklídila hezká Rakušanka Brigitte Truppe, která získala v F1A bronzovou medaili. Poháry i medaile pro první

tři místa byly velmi vkusné. Celkově byl banket pěkně uspořádaný (alkohol pro juniory pouze na slavnostní přípitek), panovala zde příjemná a upřímně srdečná atmosféra.

V pátek - na památné datum 21. srpna - se vracíme zpět do ČR. Bouřka a silný déšť nás provázely až do Kunovic kde bydlím. Po třinácti hodinách cesty všichni rádi přijali nabízený azyl v domě č. p. 170. Ráno po snídani se výprava (již beze mne) vrátila opět do Hradce Králové. Mistrovství světa juniorů v kateg. F1 bylo po všech stránkách vydařenou akcí a jsem rád, že i modeláři České republiky svou sportovní úroveň i společenským vystupováním k ní nemálo přispěli. Děkuji tímto článkem všem přímo i nepřímo zúčastněným, kteří se zasloužili o dobrou reprezentaci Svazu modelářů ČR i naší republiky.

Jaromír Orel - vedoucí výpravy
Foto: autor, K. Koudelka, L. Stárek

Výsledky (zestručněno)

F1A (47 soutěžících)

1. P. Drapeau	FRA	1576
2. M. Sivonen	FIN	1527
3. B. Truppe	AUT	1519
4. M. Polonec	SVK	1507
5. E. Aliakbarov	RUS	1481

F1A (17 týmů)

1. Slovensko	(SVK)	3844
2. Rusko	(RUS)	3759
3. Česká republika	(CZE)	3729
4. Francie	(FRA)	3691
5. Ukrajina	(UKR)	3658

F1B (16)

1. A. Marjanovič	YUG	1904
2. A. Grushichev	RUS	1799
3. P. Geraskin	RUS	1713
4. V. Urban	CZE	1583
5. M. Szafranski	POL	1279

F1J (17)

1. E. Kanakhin	RUS	1275
2. A. Bogach	UKR	1268
3. S. Deshevoi	RUS	1253
4. I. Kolic	YUG	1217
5. D. Belic	YUG	1189

Vystřelovací model prototypu S-37



Tryskové letouny s dopředným šířím křídla jsou stále poměrně vzácné, ačkoli první vznikl už za 2. světové války (prototyp německého bombardéru Ju-287). V Německu (NSR) se od poloviny šedesátých let vyráběl dopravní typ HFB 320 Hansa, v letech 1984 - 92 se v USA důkladně prověřovaly vlatnosti tohoto křídla na dvou zkušebních strojích X-29 A. Projevily se dobré vlastnosti při nižších rychlostech a vyšších úhlech náběhu. Současná technologie už umožňuje postavit křídlo, které odolá zvýšenému namáhání koncových částí i při vysokých nadzvukových rychlostech, takže se tato koncepce možná objeví i u stíhacích letounů. První z nich by mohl pocházet z konstrukční kanceláře P. O. Suchoje - v loňském roce na podzim byly zahá-

jeny zkušební lety prototypu S-37 (S je označení prototypu, sériový letoun Su-37 je zcela jiný). První zveřejněné fotografie ukazují nový ruský letoun v elegantním modročerném zbarvení s bílými kryty antén, na koncích křídla jsou červeno-bílé pruhy, červené lemují vstupní otvory vzduchu.

K STAVBĚ (výkres ve skutečné velikosti):

Základní díl **1** nalepíme na destičku **2**, na okraje pak nalepíme bočnice **3**. Nahoře trup uzavřeme přilepením VOP **4**, obou polovin křídla **5** a přední plochy **6**. Pro křídlo vybrousíme v dílu **1** před touto montáží drážku hlubokou asi 0,5 mm, abychom dosáhli mírného vzepětí.

Do zadního výřezu v dílu **1** vlepíme destičku **9**, která zpevňuje zadní část, abychom zde model mohli držet při vystřelování. Příklad je z obou stran zesílena destičkami **7** a **8**. Doplníme hřbet **11** a obě směrovky **10**, které jsou nakloněny od sebe (každá asi 5 mm od svislé roviny). Balzový hranolek průřezu 5x5 mm rozdělíme úhlopříčným řezem na dvě poloviny a takto vzniklé díly **15** vlepíme zepředu do spodních bočních částí vstupních otvorů.

Po zaschnutí lepidla přední část vstupních otvorů obrousíme dokulata. Doplníme trn **14** z bambusu nebo kuchyňské špejle. Nyní celý model nalakujeme bezbarvým nitrolakem a obrousíme jemným smirkovým papírem. Náběžné hrany křídla zpevníme přilakováním proužku modelářského papíru (asi 10 mm širokého). K barvení použijeme modelářské barvy (např. lihové zn. Agama). Z modré a černé namícháme tmavý odstín a nabarvíme celý model kromě přídě, která je bílá. Z průhledné



destičky (např. z krabičky od magnetofonové kazety) vyřízneme kabinu **12** a infračervený detektor **13** a oba tyto díly přilepíme sekundovým lepidlem. Barevné doplňky jsem vystříhl z bílých nebo obarvených samolepicích štítků, hvězdy jsou obtisky z plastických stavebnic.

LÉTÁNÍ. Stejně jako u jiných modelů je i zde základem úspěchu dodržení polohy těžiště (v případě potřeby model dovážíme pomocí špendlíků zaražených do přídě) a souměrnost, i malé zkroucení křídla může způsobit problémy. Podél směrovek vzadu nařízneme VOP v délce asi 10 mm, opatrným ohýbáním takto vzniklých výškových kormidel (nahoru) seřídíme model do přímého letu po hrození z ruky. Potom jemným ohnutím směrovek nastavíme mírnou zatáčku doleva a opět zkusíme hodit. Je-li vše v pořádku, můžeme model vystřelovat pomocí proužku gumy (průřez 2x2 mm, délka asi 0,5 m) do pravé zatáčky. Samozřejmě je dodržování opatrnosti ve směru vystřelování nikdo nesmí stát!

Ing. Jan Moravec
Výkres a foto: autor

JETI model

výroba modelářské elektroniky

Regulátory:

Spolehlivé regulátory JES od 5 A do 150 A, nyní již také s mikroprocesorem pro proudy 5 A až 50 A.

Mikropřijímače:

REX 4 micro: 4 kan. FM, 9g, 24 x 31 x 14 mm

REX 7 mini: 7 kan. FM, 12g, 26 x 41 x 14 mm

U obou přijímačů možno použít konektory Graupner nebo Futaba, standardní velikost krystalu.

Všechno výše uvedené zboží žádejte u svých obchodníků!

JETI model

Okružní 1424

742 58 Pířbor

tel/fax: 0656- 72 33 44

mobíl: 0603- 438 389

Sabo RC modely

Laurinská 17
811 01 Bratislava
Tel.: 0905/643 389
Fax: 44 88 13 61

KYOSHO MVVS



robbe

Vám ponúka:

Regulátory JETI

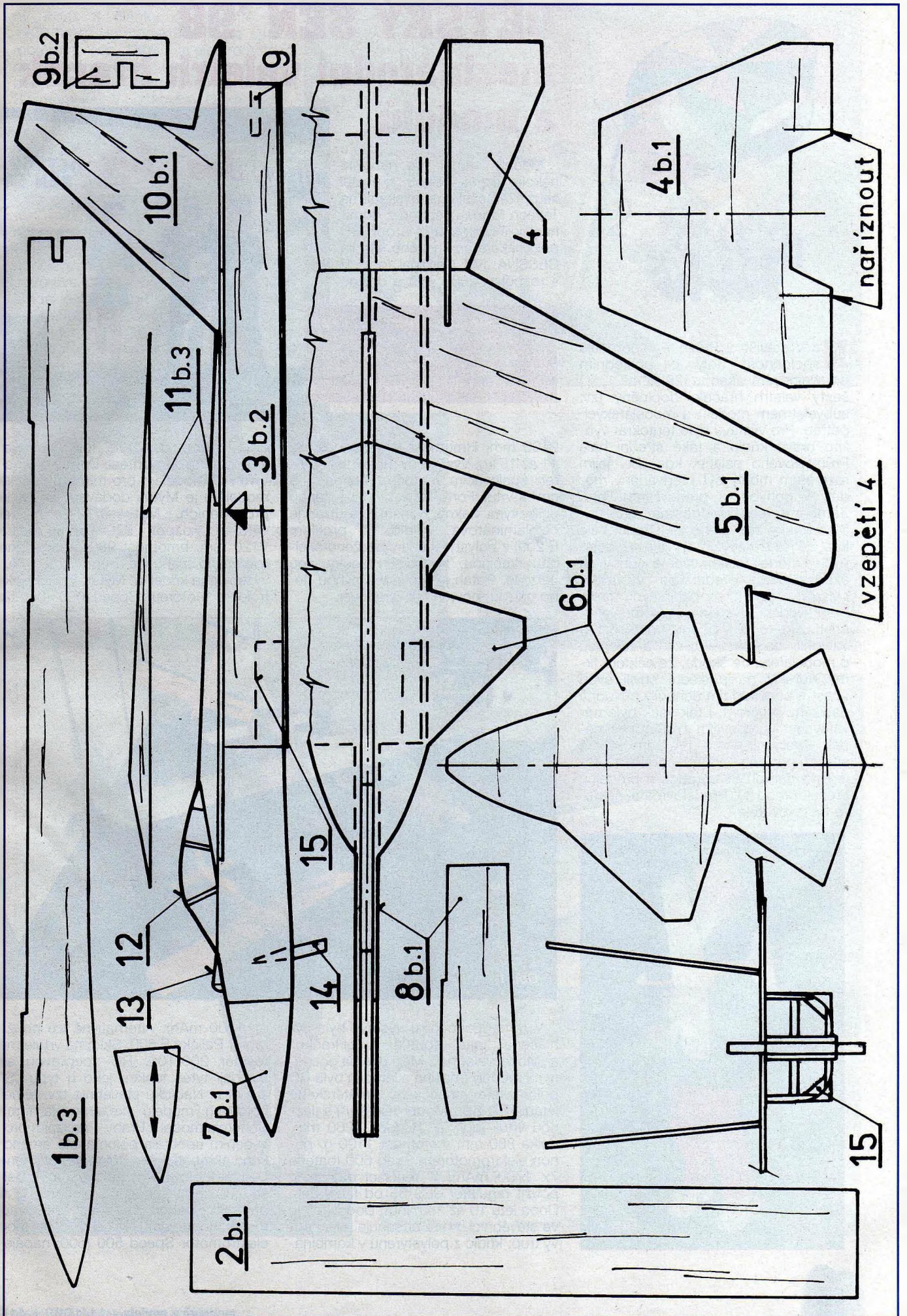
05 micro	875,- Sk
10 JETI	1215,- Sk
25 JETI	1500,- Sk
35 JETI	1680,- Sk
050 JETI	875,- Sk
110 JETI	1215,- Sk
250 JETI	1500,- Sk

Motory MVVS, OS MAX

2,5 MVVS D/RC	1550,- Sk
3,5 MVVS G/RC	1980,- Sk
4,6 MVVS G/RC	2080,- Sk
6,5 MVVS G/RC	2250,- Sk
OS MAX 40 G/RC	3400,- Sk

Náhradné diely, výfuky atd.

Veľa ďalšieho materiálu pre modelárov.





Na Výstavišti v Praze 7 uspořádala společnost Joly o posledním prázdninovém víkendu (29. 8. až 1. 9.) šestý veletrh hraček, doplněný tzv. subveletrhem modelů a modelářských potřeb. Pro výstavu bylo tentokrát využito pravé křídlo a také střední hala Průmyslového paláce, kde díky jejím rozměrům mohly být předváděny modely v pohybu, a především v letu. Zaměříme se přednostně na tzv. Modelářský subveletrh ve střední hale kde se prezentovalo 21 firem spojených s modelářstvím, včetně klubových expozic. Proti předchozím výstavám byl větší zájem modelářských firem o předvedení svých výrobků před veřejností, z které lze v budoucnosti očekávat příliv dalších zákazníků a zájemců o modelaření. Je škoda, že některé firmy odřekly na poslední chvíli svou účast a poněkud tím ochudily původně nabízený program, i tak však byla návštěvnost - především v sobotu a v neděli - velmi dobrá a program včetně soutěží pro děti bohatý. V pravém křídle bylo dalších 66 výrobců a prodejců hraček i modelů. Představme si některé vystavovatele.

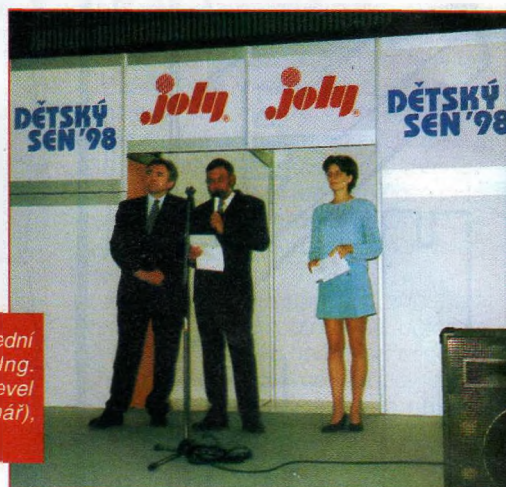


Obr. 7

DĚTSKÝ SEN '98 mezinárodní veletrh hraček a modelů

Modely letadel zde nabízelo několik firem. Velkou expozicí se prezentovala ostravská firma Teltech Model. Jednou z dominant jejích stánků byla obří RC polomaketa amerického letadla CESSNA 177 Cardinal (obr. 1) s rozpětím 2800 mm a délkou

Zahájení 6. ročníku veletrhu ve střední hale Průmyslového paláce - Ing. J. Odcházal (ředitel fy JOLY), G. Revel (francouzský modelářský novinář), I. Mejstříková (vedení výstavy).



2100 mm. Hmotnost je podle výbavy 11 až 15 kg. Vystavený model byl opatřen spalovacím motorem Zenoah 45 cm³ a vrtulí Forte 22 x 11" vyztuženou uhlíkovými vlákny. Konstrukce trupu je celolaminátová, křídlo (s profilem E 209) z polystyrenu je vyztuženo skelnou tkaninou, koncové oblouky jsou balzové. Potah je proveden dýhou nebo balzou, povrch fólií Oracover.

ci s balzou potažené fólií Oracover a modelářskou bižuterií. Dalším zajímavým RC modelem pro mírně pokročilé modeláře je Mýtus dodávaný ve dvou provedeních. Mýtus-S: RC model věttroně (rozpětí 2200 mm, délka 1120 mm, hmotnost 980 g) určeného k létání na svahu má řízenou směrovku výškovku a křídélka. Mýtus-E: RC elektrolet s motorem Speed 600 (baterie



Obr. 1

V rámci 6. ročníku výstavy byla vyhlášena také soutěž o „Hračku“ a „Model veletrhu“. Mezi dvěma oceněnými modely (mašina a letadlo) byla RC polomaketa amerického amatérského letadla BD-5D („Model veletrhu“) s tlačnou vrtulí (obr. 2). Rozpětí 1260 mm, délka 880 mm, hmotnost 1100 g, pohon elektromotorem Seed 600 (baterie 7x 1700 mAh). K regulaci otáček je použit regulátor JES 35 od firmy Jeti. Doba letu 10 až 15 minut. Dodáváno je ve stavebnici, která obsahuje laminátový trup, křídlo z polystyrenu v kombina-

ci 7x 1700 mAh). Alternativně lze použít motor Palička E 600. Sklopná vrtule má rozměr 200/100. RC soupravou si ovládají tytéž funkce jako u typu „S“ a motor. Nabídku stavebnic tzv. téměř hotových modelů prezentovala firma Bohemia model z Prahy. Precizním provedením upoutala polomaketa amerického akrobatického dolnoplošníku Oni Design (obr. 3) o rozpětí 900 mm, délce 800 mm, s nosnou plochou 17,1 dm². Pro pohon lze použít spalovací motor do objemu válce 2 cm³ nebo elektromotor Speed 500 (600) napáje

ný 7 až 8 články o kapacitě až 1700 mAh. Hmotnost 800 g (se spal. motorem) resp. 1300 g (s elektromotorem). Plošné zatížení činí 45 g/dm² nebo 73 g/dm². RC soupravou se ovládá S (směrovka), V (výškovka), Q (křídélka) a M (motor). Polomaketa amerického námořního letounu Vought A7 - Corsair II byla další lahůdkou pro příznivce modelů letadel (obr. 4). „A7“ - rozpětí 860 mm, délka 940 mm, nosná plocha 18,2 dm². Pro pohon lze použít spalovací motor o objemu válce 2 až 3,5 cm³ nebo elektromotor se 7 až 10 články. Plošné zatížení činí podle druhu pohonu 74 g/dm² při hmotnosti 800 g. RC souprava ovládá opět S, V, Q a M. Model je vhodný pro létání na svahu při součinnosti směrovky a křidélek. V expozici firmy Modela Březinka byl předveden „Nový“ Mentor (viz č. 7/98) a celá řada jednoduchých házedel, která měla úspěch (i obchodní) u mnoha ná-



Po zatažení posloužilo připravené podium jako stojánka pro obří RC maketu historického stíhacího dvouplošníku Spad XIII z roku 1917.



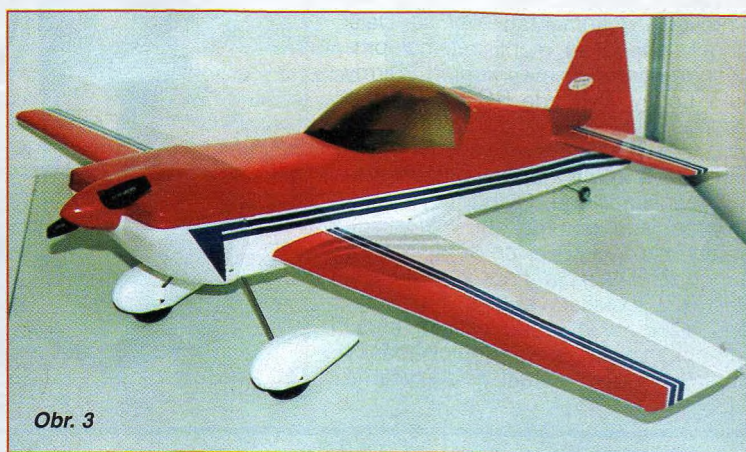
Obr. 2



Obr. 9



Obr. 4



Obr. 3

KATANA 1:500

Rozpětí: 1080 mm
Délka: 700 mm
Plocha: 14,5 dm²

Vyrobce modelů:
Katana, Dimona, Fox, Bella, Ventus 2c, Discus, DG 800, DG 600, ASW 24, ASW 27, Coci, Coco,

Dovozce a distributor serv:
NARO, NARO + NARO MAX S 01, S 02, S 3002 ...

PG GERASIS

Výhradní zástupce firem

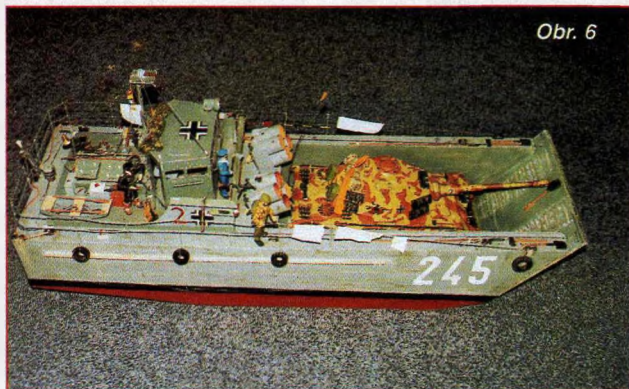
MGS

Laminovací pryskyřice
Plnidla
Skelné, kevlarové a uhlíkové tkaniny

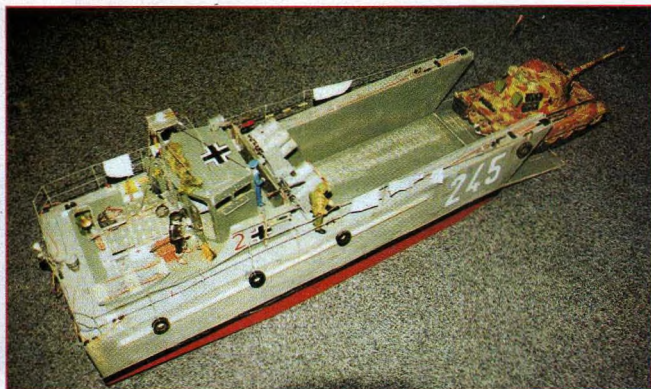
...a ostatní materiály
a pomůcky k laminování

ceník obdržíte na níže uvedené adrese proti obálce s 15 Kč známkou

PG GERASIS spol. s r.o., O. Březiny 48, 790 01 JESENÍK tel./ fax. 0645 411855, gerasis@mbox.vol.cz



Obr. 6



vštěvníků a jejich ratolestí. Modela plně využila prostor pro jejich předvádění a mladí návštěvníci si mohli vyzkoušet jak létají. Sdružení GM představilo čtyři druhy pístových motorků poháněných stlačeným oxidem uhličitým (CO₂) z lehké letové nádrže. Mě zaujal dvou-



Obr. 5

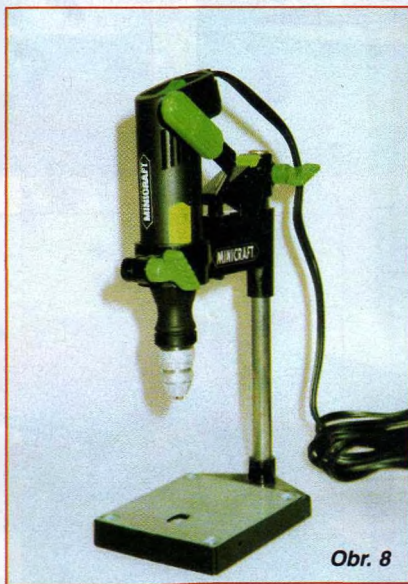
válec boxer GM 120 T o zdvihovém objemu 2x 120 mm³ a celkové hmotnosti 20 g. Motor s letovým příslušenstvím je nabízen v atraktivním vkusném obalu s provozní dokumentací (obr. 8). Další modely letadel si mohli zájemci prohlédnout (samozřejmě i koupit) u firmy SuPr Louny. Byly zde RC modely pro náročně, ale i jednoduchá balzová házedla pro začátečníky. Svě známé polystyrenové modely letadel prezentovala brněnská firma Flying Styro Kit. Výborné jsou polomakety vojenských letadel, ale své příznivce si našly také jednoduchá házedla, např. malý kluzák Kolibřík - rychlostavebnice z polystyrenu s inovovaným uchycením křídel pomocí oboustranné lepicí pásky (obr. 7). Modely letadel a lodí včetně

příslušenství a elektroniky nabízela Turbinia Modell Praha. Modelářskou mikroelektroniku špičkové kvality našli návštěvníci na stánku pražské firmy Ceto. Kdo se chtěl vybavit výborným elektrickým nářadím (vše na 12 V) jistě nepřehlédl stánek jihlavské firmy Canov, která nabízí kompletní nabídku nářadí Minicraft (obr. 8 - Např. vrtačka s univerzálním vrtacím stojánkem.).

Své modely zde prezentovaly také modelářské kluby a modeláři. Byla zde maketa letošního mistra světa kateg. F4C P. Fencla - dvouplošník Knoller C II s krásnou lozengovou kamufláží. Klub

lodních modelářů Merrimack Club Praha tradičně předváděl výborné funkční modely vojenského námořnictva. Např. model vylodovacího člunu německého námořnictva z 2. světové války, který postavil M. Nový v měřítku 1:16 (délka 1300 mm, šířka 350 mm). Člun poháněný el. motorem Mabuchi je schopen plnit různé funkce. RC souprava Futaba ovládá motor, kormidlo, příďová vrata, světlomet a 8hlavňový bombomet. Dále lze simulovat bojové nasazení s výbuchy na palubě a dýmovníci znázorňující zasažení lodě. Bomby pro střelivo bombometu jsou vyrobeny z pláště „Kinder vajíček“. Po odpálení vylétnou do vzdálenosti 5 m od člunu, kde vybuchnou. Z člunu (obr. 6) se může vylodit funkční maketa německého tanku King Tiger (stavebnice Tamiya, měř. 1:16). RC soupravou lze ovládat jízdu, její směr, otáčení dělové věže, střelbu, dýmovníce nebo výbuch pod tankem. Pro předvedení modelů v plavbě sloužil připravený bazén (zapůjčený dalším vystavovatelem - firmou Aspekt). Špičkové plastické modely (kity) předvedla obrnická firma Eduard Model Accessories. Jak už název napovídá nejde pouze o klasické kity, ale také o příslušenství (např. lepty), kterými lze „běžně“ modely dovybavit, případně zhotovit jejich konverze. Z „Nové generace“ pochází „čtvrťka“ (měř. 1:48) stíhačky Hawker Tempest Mk. V dodávána jako tzv. „Profipack“ (obr. 9) nebo známý bitevník IL-2m³ „Sturmovik“.

(pokračování na straně 44)



Obr. 8

MODERNÍ PONORKY

Bohatý ilustrovaný průvodce všemi typy atomových i konvenčních ponorek v činné službě.

Váz., 164 str., 224x120 mm
Cena: 199 Kč



Objednávka knih

Objednávám ks knihy Moderní ponorky

Příjmení a jméno

Adresa

Adresujte přímo inzertnímu odd. PVS, Na Poříčí 30, 112 86 Praha 1



JR MODELS

VÝROBA A PRODEJ LETECKÝCH MODELŮ

MODELÁŘSKÁ PRODEJNA

Ing. Jan Rumreich
679 22 Šebrov 113

Hana Zapletalová
602 00 Brno, Veverí 109

Tel./fax: 0506/43 16 11

Tel./fax: 05/4121 7654

Vyžádejte si kompletní katalog a ceník našich modelů a příslušenství.

PŘEHLED NAŠICH VÝROBKŮ

MAKETY:	POLOMAKETY:	SPECIÁLNÍ MODELŮ:	VĚTRONĚ (E-VĚTRONĚ):
CAP 232, SUPERSTAR, MOSQUITO, ZLIN 242, HABICHT, GROB G109, HELICO COURIER, ULTIMATE	LIGHTNING P38, EXTRA 300, DISCUS, CESSNA SKYMASTER, ISLANDER BN2, CRI-CRI, B-25 MITCHELL, BD-5J, VIVAT	ESCAPER (F3A), FUN-FLY, DIABLOTIM, EASY-FLY, TRENER AKKO, EXTASI, RUMFAL	REGENT, BLUE ANGEL, FENIX, HANDSEL, RAPID, DISCUS, HANDSEL SUPER



CESSNA SKYMASTER

Rozpětí	1260 mm
Délka	900 mm
Hmotnost	1320 g
Motor	2x Speed 400
Aku	7x 1700 mAh
Profil	S 3021



MODEL AIR SHOW RAKOVNÍK - již potřetí!

Letošní ročník tohoto leteckomodelářského svátku (který je vzhledem ke své finanční a organizační náročnosti konán jedenkrát za dva roky) byl uspořádán 1. a 2. srpna na letišti v Rakovníku. I přes to, že někteří z přihlášených museli z osobních důvodů účast na MoAS odložit, sjelo se na rakovnickou šou dvaapadesát účinkujících, v akcích se představilo 85 modelů.

Sobotní ráno přivítalo všechny zúčastněné krásnou modrou oblohou, která vydržela po celou dobu konání MOAS. V depu vládla dobrá nálada a od 9 hodin se začaly létat tréninkové lety, přičemž každý z účinkujících měl možnost jednoho sólo letu. Ve 13 hodin začala generálka programu, ten byl koncipován tak, že ve vzduchu byly spolu makety letadel, které mají něco společného, např. představují letouny ze stejného období, bojovaly proti sobě, jde o vyložené stejné typy, kterých se zde také sešlo několik. Generálka také odhalila malou pružnost některých účinkujících při přípravě na start, nicméně v sobotu čas pořadatele zase tolik netlačil, a přetažení o 20 minut nevadilo. Diváci vydrželi do konce letového programu, a nejen oni. V sobotu odpoledne navštívil rakovnickou Model Air Show pan generál František Peřina, kterého zaujaly především makety těch letadel (jak v letu, tak na stojance) na kterých sám létal, nebo s kterými se utkával ve skutečných vzdušných soubojích 2. světové války. Členům rakovnického předváděcího týmu vyslovil uznání za koncipování programu „Nebeští jezdci“, který maximálně vystihuje realitu vzdušných bojů 2. světové války.

Večer došlo na tradiční „posezení“, kterému - také tradičně - vévodila skupina Taxmeni, mj. zahrála své „letecké“ písně „Spitfire a Flak“, „30 vteřin nad Tokiem“, „Memfiská kráska“ a nechyběli „Nebeští jezdci“. Zde ještě malé odbočení, Taxmeni vyrobili pro LMK Rakovník zvukový doprovod k novému programu imitací vzdušných bojů, to dává celému vystoupení ten správný rámec. Mimo hudební produkce bylo připraveno i noční létání, do kterého se zapojilo několik modelářů zvukových jmen. Prvním, kdo před půl desátou odstartoval, byl Karel Hacker s osvětlenou Belancou, která však vzápětí po odlepení od země zhasla, takže diváci i pilot toho moc neviděli. (Závada prostá, vadný konektor typu Sanwa.) Karel si s modelem poradil a po absolvování akrobatické sestavy - díky osvětlené dráze - přistál. Proslýchá se, že od svých klubových kolegů obdržel ocenění „nejlepšího pilota za noční let bez světel“. Precizní



Piper PA-18 Aloise Šimona z Uherské Hradiště, který je vybaven funkčními světly a osazený motorem o objemu 62 ccm.



Messerschmitt Me-110 Lutze Hellera z Drážďan. Za povšimnutí stojí „ohoblované“ vrtule po příliš nízkém průletu. Za ním stojí největší jednomotorový model letošního ročníku Focke-Wulf Fw-190D s motorem 125 ccm.

Nedělní ráno na letišti a RC makety na stojance



Maketa stejného letadla Fw-190D domácího V. Somola po nedobrovolném přistání na záda s poškozeným krytem motoru a pravým křídlem.

noční skupinovou slétanost předváděli pánové Šimon (PA-18 Super Cub) a Lép (ULL Rozmar), oba z Uh. Hradiště. Dále své „noční umění“ předvedli David Šiňanský z Chebu, p. Šos a Kalouner z MK Klatovy. Po ukončení letů přišly na řadu modelářské záběry na velkoplošné pro-

jekci, areál začal ozařovat horkovzdušný balón a vše vyvrcholilo půlnočním ohňostrojem, někteří účinkující a návštěvníci ale vydrželi u dobrého Gambrinusu až do tří hodin.

V neděli nad ránem se přehnala bouřka, ale naštěstí v 8 hodin již opět byla



Generál Fr. Peřina s chotí, čestní hosté rakovnické modelářské akce.



Obr. 2



Obr. 1

modrá obloha a začaly přilétávat některé letouny do letového programu. První dosedla replika dvojpláštníku Nieuport XI, Aero Ae-45 atd. V 10 hodin začal modelářský program, který zahajovali domácí K. Hacker (Belanca) a ing. Somol (Cap 232), poté šel do vzduchu klatovský modelář L. Šos (Gilles) a P. Michalovič z Prahy s akrobatem kategorie F3A. Oba zkušení piloti dokázali, že již nějaký pátek akrobaty vodí (Petr Michalovič je účastníkem všech tří ročníků MoAS). Na obloze se představily dvě vlečné - Z-37 Čmelák a PZL-104 Wilga. Čmelák (obr. 1) R. Helmera z Prahy prováděl dvojvek modelů VSO-10 (p. Holeček) a Ventus (p. Janeček). Let byl realistický, včetně odhozu vlečného lana v nízkém průletu. O této maketě zemědělského letounu je známo, že má funkční rozmetaadlo, i tento prvek byl předveden. Wilga - celá v jasně žlutém „kabátu“ - vlekala větroň kategorie F3B. Tento aerovlek pilotovali otec a syn Hellerovi z Drážďan. Antonín Zedek ze Šumperka přivezl nový model Katana (obr. 2) a potvrdil tak, že makety motorových větroňů jej okouzily na delší čas, neboť na druhém ročníku (1996) létal s modelem Superdimona. Mimo Katany (osazené motorem ZDZ 60 ccm) ještě prvotřídně „vodil“ akrobata Superstar. Z. Pečárka (LMK Fr. Lázně) létal s perfektní maketou Cessna 177 Cardinal, tento model upoutá nejen funkčním maketovým osvětlením, ale i více jak 2000. kovových nýtů. Skupinovou slétanost před-

váděly (stejně jako v noci) PA-18 Super Cub a ULL Rozmar.

Před polednem se nebe zaplnilo letouny, které divákům připomenuly nebe východní fronty. Lutz Heller předvedl obří maketu Fw-190 D (rozpětí 3000 mm, motor 125 ccm, zatahovací podvozek). Bohumil Sova se přidal s modelem Messerschmitt Me-109 G na „dvacítku“, proti nim vzlétli M. Husák „Pokryškinovym“ Bell P-39 Airacobra, J. Husák s bitevníkem IL-2 Šturmovik (vybaven „funkčními“ kanony) a J. Vitner se stíhačkou Jak-1M v barvách proslulé letky „Normandie-Némen“. Do oběda se představili ještě „akrobaté“ Frána a Čadek a plzeňáci K. Pánik s A-7 Corsair a P. Zíka s F-15 Eagle. S „proudovým“ Me-163 Komet skvěle zalétal nestor českých „jetů“ P. Bosák z Klatov. V polední přestávce si všichni přítomní mohli prohlédnout záchrannou techniku 73. záchranné a výcvikové základny CO ČR Rakovník.

Hlavní letový program (v 13 h) zahájil domácí „Hacker team“ se 4. letouny Bellanca Superdecathlon. Následovala perfektní akrobacie modelů Superstar předvedená M. Pacákem z PB model a pražákem M. Mikulcem. Za pozornost jistě stály i dvě krásné obří makety dvoupláštníků SE-5 (M. Pacáka, P. Vrby PB model Prostějov), které vynikaly maximální realitou letu, doprovod jim dělal B. Rambousek s maketou Fokker VII. v čs. kamufláži.

Ve 14 h začal šedesátiminutový program skutečných letounů, ve kterém se mj. představila již zmiňovaná replika Nieuport XI, Aero 45, dvojice „Čmeláků“, jejichž piloti prováděli i vstřícné lety, z Brigádyra seskočili parašutisté, vrcholem této části programu byla akrobacie Martina Stáhlíka na letounu Extra 300, který trochu vyděsil diváky tím, že „přilepil“ letoun k terénu a na několik vteřin zmizel v čelním náletu proti divákům pod horizont, aby vzápětí vytáhl letadlo do efektní svíčky. M. Stáhlík využil prostor, který nabízí okolí rakovnického letiště pro podobné kousky. Kdo již viděl tohoto pilota létat, dovede si jistě představit o jak působivé vystoupení šlo.

Následoval další modelářský blok, ve kterém se též mimo již zmiňovaných modelů představila dvojice maket MiG 3 (Jiří a Miroslav Husákoví) v efektní červenobílé zimní kamufláži. S Me-109 E (v pouštní kamufláži) se přidal B. Sova. Petr Michalovič a André Heller odstartovali se „žraločními zuby“, tedy s maketami letounů P-40 Kyttyhawk.

Pak se již začala - zatímco p. Petrbock předváděl elektrolet Párty - připravovat hlavní akce, komponované vystoupení „Nebeští jezdci“. Na toto náročné vystoupení je nutná i pozemní příprava - do určeného prostoru byly umístěny kulisy města a nainstalována pyrotechnika. Všechny 7 maket předváděcího týmu, tj. tři Spitfire, tři Fw-190 a Me-109F, bylo připraveno ke startu, kvalitní ozvučení areálu dalo vyniknout působivosti zvukového doprovodu. Sedm letounů bez problémů startuje a řadí se do výchozích pozic. Rakovnický tým ještě netuší, že jej čeká zřejmě nejlepší vystoupení za dobu jeho existence. Zvukový scénář vyniká, vzrušená anglická konverzace pilotů, napadení nepřítele a boj se rozpoutává. Němci vpředu, za nimi v těsném náletu Spitfire. Odbombardováno! Na domy dopadají bomby a vybuchují, město hoří a halí se do dýmové clony. Probouzí se flak a pálí do „nepřátelských“ i „vlastních“ letounů, které jsou v co nejtěsnější bojové formaci. Šrapnel vybuchuje nebezpečně blízko, v zápalu bitvy nikdo nepostřehne, že Spitfire J. Vitnera inskasuje při

průletu zásah šrapnelem. Těžce ovladatelný letoun mizí v podivném pomalém pádu za západním horizontem letiště. Boj ale pokračuje dál. Letouny se při průletech noří do husté dýmové clony (viz foto v obsahu), rozestupy jsou minimální. Mnohdy jsou si jdou skutečně „za ocasem“. Vystoupení graduje a dva „zasažené“ německé letouny v závoji dýmu nouzově přistávají. Je vystřílena veškerá munice (podle scénáře), boj končí. Spitfiry provádí vítězné defilé a k tomu hrají Taxmeni „Tippereary“. Piloti-modeláři (J. Vitner, A. Koutecký, V. Somol, J. Habart, M. Hůla, J. Hovorka a 17letý J. Pitner - všichni LMK Rakovník) mají ve tvářích radost z toho co předvedli. Škoda, že už nebyl přítomen gen. F. Peřina. Sotva dosedl poslední Spitfire rakovnického týmu, nad letištěm se v nízkém průletu přehnal skutečný Jak C-11 v pilotáži ing. Petra Jirmuse, který předvedl své výjimečné pilotní umění na tomto typu letounu.

Po odletu skutečné C-11 odstartoval s maketou C-11 M. Laurenčík z Protivína, na rozdíl od letadla je maketa vybavena trasovací dýmou a v odtlačených prvích pilotáže Miroslav předčil ing. Jirmuse. Pochopitelně, s maketou řízenou RC soupravou si může dovolit daleko víc. Pokud by byla udělována cena za nejlepší realistické přistání, získal by jí jistě M. Laurenčík se svou „jedenáctkou“. Program pokračoval. L. Heller předvedl dvoumotorák Me-110 a B. Sova obří maketu Spitfire (motor 62 ccm). Lutz létal se „stodesátkou“ tak nízké průlety, že při třetím z nich letoun prosedl, škrtl břichem o asfaltovou ranvej, což samozřejmě odnesly vrtule (motory okamžitě vyběhly do otáček), nicméně letoun po odražení od dráhy měl ještě rychlost, pilot provedl za-

táčku, vysunul podvozek a předvedl bravurní nouzové přistání, po kterém následoval také bouřlivý potlesk jako při přistání „jedenáctky“.

Igor Vyznal létal své nové Tucano v efektní kamufláži britského letectva. V modelářském provedení se představila perfektně zpracovaná Extra-300 v pilotáži Marka Sazamy z Plzně a další Extra - tentokrát 230 - předvedená Petrem Matouškem z Chebu. „Bazarteam“ B. Rambouska z Mnichova Hradiště přivezl dvouplošník - již zmiňovaný Fokker D VII (Rambousek), maketu Bristol Bulldog (Richter), bohužel úhledný Henschel 123 (Koprnický) měl poruchu a neletěl. Domácí ing. Černoch a B. Sova zkušeně pilotovali dvojici maket P-47D Thunderbolt, osazené motory 20 ccm a vybavené pneumatickými zatahovacími podvozky.

Starší typy letadel zastupovala např. stíhačka SE-5 M. Pacáka z fy PB model.

Zakončení letošního ročníku Model Air Show obstaral domácí předváděcí tým, který poslal do vzduchu všechny své makety válečných letounů, z nichž některé kouřily barevnými dýmy. Tečku za tím vším udělal ing. Somol, kterému „se povedl“ podobný průlet s Fw-190, jako „mezko“ Me-110, s tím rozdílem, že Focke-Wulf byl v poloze na zádech a z průletu bylo tvrdší přistání.

Je možno říci, že s nabytými zkušenostmi se organizace Model Air Show lepší. 7000 diváků, kteří letošní MoAS viděli, odcházeli z rakovnického letiště plni vynikajících zážitků z leteckých sportů. V televizním zpravodajství zaznělo hodnocení, že jde o ojedinělou šou v ČR. Rakovnická šou má nejlepší předpoklady se v průběhu příštích let zařadit mezi uznávané evropské akce tohoto typu. Výjimečnost má česká modelářina v rakovnickém týmu, který imituje vzdušné boje 2. světové války (za výrazné podpory firmy Hacker). Je jasné, že koncepcí programu, časovým rozsahem a mnoha dalšími aspekty je tato akce odlišná od jiných modelářských sletů a setkání. Přejme tedy rakovnickému LMK co nejvíce sponzorů a mnoho chuti do dalších ročníků „Show“. Nezbyvá než se těšit na rok 2000 a IV. ročník.

Zdeněk Čech

Foto: autor a LMK Rakovník



Supermarine Spitfire Mk. V.B. J. Vitnera, který byl v průběhu nedělního vystoupení „sestřelen“.



Letecký snímek na památku, většina účastníků nastoupených na modelářské ranveji.

Létáte s volnými modely? Aneb bez determalizátoru ani start!

Definici pojmu determalizátor si dovolím převzít z polské knihy Tisíc slov o modelářství: „Zařízení omezující dobu letu volně létajícího modelu, za pomoci VOP, SOP, křídla, padáčku. Tyto se po uplynutí požadovaného času vychýlí, padáček se otevře. Vznikne brzdový efekt a model rychle klesá. Smyslem použití determalizátoru je zabránit úletu v termickém proudě (stoupajícím) nebo v silném větru. Determalizátor se uvádí do činnosti časovačem mechanickým nebo elektronickým, dříve doutnající bavlňenou šňůrou - doutnákem.“

Skutečně modelářit jsem začal v roce 1960. To jsem jako samouk postavil podle knihy model větroně A2-Mira. Když jsem se s ním pak pochlubil ve škole nikdo mně nechtěl věřit, že jsem jej udělal sám v dílně - garáži. Tak mě poslali na tehdejší OV Svazarmu, a pak jsem se seznámil s Julou Hladilem. Do dneška jsem postavil více jak 160 modelů letadel (kromě dvou řízených rádiem všechny volně létající). A protože LMK Kroměříž byl i v té době velmi aktivní klub, hned od počátku jsem s modely soutěžil. Létal jsem větroně, po roce 1965 malé i velké motoráky. Záhy jsem poznal na vlastní kůži jak chutná úspěch i neúspěch. Rozbitý model se dá opravit, ale úlet díky nefunkujícímu determalizátoru je velká tragédie - tedy modelářská.

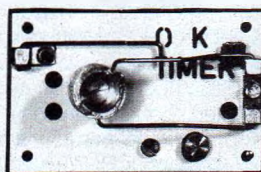
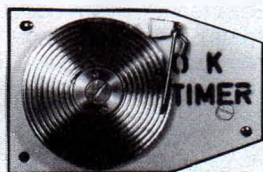
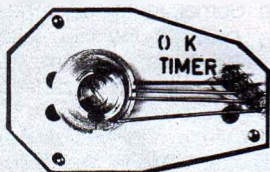
Prakticky celá šedesátá léta se stále používal k „ovládání“ doutnák, i když v kategorii motorových modelů C2, později i v C1, se používaly již mechanické časovače na zastavení motoru, k přestavení VOP a SOP však jako determalizátor stále sloužil doutnák. První vlašťovkou byly mechanické časovače pro determalizátor (cca od r. 1965) vyráběné modelářským klubem ve Šternberku, kde byla materiálová základna součástek pro výrobu budíků. I já jsem jeden takový vlastnil, vzhledem ke klasickému kotvovému strojků jsem mu říkali „Tik-tak“. Byl však bohužel hodně nespolehlivý (stejně jako časovače Prim, které se vyráběly v osmdesátých letech) a model A1 mně s ním nakonec uletěl. V roce 1967 jsme objevili samospouště v tehdejší NDR (kupovali jsme je tam v prodejních „Foto-Kino“ po pěti markách). Po malé úpravě - kterou zvládl téměř každý - tu byl časovač, který byl velmi spolehlivý - doba chodu 6 minut, hmotnost 25 gramů. Začátkem sedmdesátých let se v prodejních modelářských potřebách objevily dovozkové časovače od fy Graupner, později KSB. To byl obrovský přínos pro modelářské hnutí, zvláště pro kategorie volných modelů. Časovačů byl dostatek a každý si mohl nakoupit kolik potřeboval. Poměrně brzy jsme však přišli na to, že se spolehlivostí to u tohoto velmi pě-

ného časovače není zase tak slavné - přibývalo ulétnutých modelů. Dnes u znám i přičnu. Slabá pružina a malá zubová vůle způsobovaly, že i při sebestmenší nečistotě či k rozí se tyto časovačem zastavovaly. Sár jsem na to doplatil v sezoně 1977, kdy mn v průběhu tréninku uletly dva modely katec F1A.

V té době se už vědělo, že modelař z SSSR si vyrábějí časovače ze samospouští k fotoaparátům. A když byli mistry světi i Evropy, tak museli mít dobré časovače! Po konzultaci s ing. Ivanem Hořejším, který by stejného názoru, jsem získal první roztok a také strojek z polytechnické stavebnice „Malý hodinář“ dovážené ze Svazu, první časovač byl tu! Fungoval ihned a namontovanou pružinu o průřezu 3x0,25 mm zajišťoval spolehlivý chod. Pro další vývoj bylo třeba zajistit další „mechanizmy“, tak dodne označují modelaři z bývalého SSSR tyto samospouště. Mně v tom hodně pomohl Mík Nový z Teplic. Díky němu jsem měl tehdy (v osmdesátých letech) poměrně dostatek těchto mechanismů, tak jsem mohl zásobovat časovači sebe, klub v Kunovicích i své známé.

Teprve až po roce 1990 (kdy začali modelaři z býval. SSSR prodávat vše co se prodá) jsem získal stabilní zdroj těchto mechanismů a mohl jsem rozjet sériovou výrobu. Dnes - kdy začíná třetí rok existence firmy O.K. MODEL - si dovoluji tyto časovače nabídnout prostřednictvím našeho časopisu i vám čtenářům. V nabídce je 19 typů časovačů (případně i další zboží) a věřím, že si jistě vyberete. K dispozici jsou typy s chodem 3 minuty (např. OK-05 Champion) až po typy s chodem 10 minut (např. OK-16 Master) (KONTAKT: Novoveská 170, 686 04 Kunovice - tel.: 0632/549 973)

Jaromír Ore
trenér družstva volně létajících modelářů-juniorů ČF

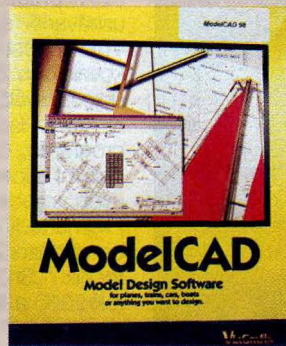


Na ilustračním snímku jsou časovače OK typu 09, 16 a 19 (zleva).

ModelCAD 98, WINGMASTER 98 - software pro modeláře

Pomalou si zvykáme, že nás obklopují počítače v běžném denním životě, modelářství nevyjímaje. Pro modelářské a konstrukční účely byly vyvinuty dva výkonné softwarové systémy **ModelCAD 98** a **Wingmaster 98** (vyrábí: ViaGrafix, OK, USA).

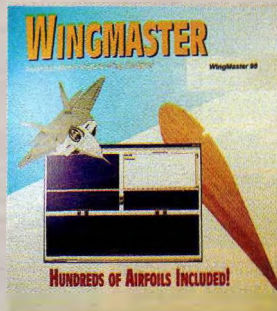
První, který umožňuje kreslení kompletních konstrukčních výkresů podle zvoleného měřítka, používá už více než 150 tisíc společností, státních úřadů, vědeckých pracovišť, vědeckých pracovníků a inženýrů. Je to tedy přes půl milionu osob, které úspěšně pracují s tímto programovým vybavením. Systém (samozřejmě při patřičném počítačovém vybavení) umožňuje vytisknout výkres nejen v celku, ale i po částech, které jsou opatřeny registračními značkami, aby bylo možno jednotlivé dílčí stránky přesně slepit. Starší výkres lze sejmout skenerem nebo digitizerem. Profily křidel lze upravit nebo zpracovat na nové a ty vytisknout na kreslicí a pauzovací papír nebo fólii. Kromě toho obsahuje program již řadu předpracovaných konstrukcí, které lze snadno doplnit. Konstrukčně lze zpracovávat různé modely (např. letadel, lodí, aut, bojových i kole-



ových vozidel atd.). Zcela nové konstrukční prvky může uživatel nakreslit tak, že zadá souřadnice a spojí je hladkou křivkou. Tak lze nastavit např. měřítka žebříků křídla, vytvořit tvar a vytisknout je v potřebné velikosti. Návrh zkoseného křídla je celkem jednoduchým úkolem, podle zadání nakreslí systém povrchové křivky, takže např. na prostorové konstrukci trupu letadla můžete udělat opláštění včetně výpočtu plochy. Běžně lze provádět výpočty těžiště, vzdáleností a ploch, určování rozměrů, přesné a snadné kreslení sestav a jejich detailů. Pomocí programů vytvoříte a nakreslíte plány pro výrobu přesného modelu, následným výpočtem zjistíte jeho pevnost v kriticky namáhaných místech. Uspořádání programu CAD vylučuje vznik chyby.

Druhý systém je určen pro konstrukci profilů NACA a jeho případných modifikací v 4číslicové, 5číslicové a 6číslicové řadě. Alternativně si je možno vybrat z „knihovny“

Wingmaster, která obsahuje 200 hotových profilů. Kromě toho obsahuje také historické profily jako jsou CLARK, CURTISS, USA, GÖTTINGER, RAF, více než 100 profilů EPPLER a ostatní moderně používané profily. Při aplikaci lze na tiskárně počítače vytisknout jeden profil, nebo kompletní sadu profilů celého i zkoseného křídla. Programové vybavení umožňuje okamžité připojení na internet s vylepšenou podporou souborů ve formátu JPG včetně dokonalejší podpory tiskáren. Součástí dodávky je „on line“ nápověda, kompletní uživatelská příručka a 5 snadných lekcí pro začátečníky. Použití programů je jednoduché a zvládně jej každý mírně pokročilý majitel počítače. Produkt je zpracován v programu



Windows 3.1, a lze použít počítač již od typu 386 s pamětí 2 MB na pevném disku, což je i u nás běžný typ. Obě popisovaná softwarová vybavení dovezla (a zapůjčila redakci) firma HICOMP ze Zlína. Cena programu ModelCAD 98 je 3300 Kč a Wingmaster 98 lze získat za 4290 Kč.

V. Stejskal
Foto: autor

SETKÁNÍ OBŘÍCH RC MODELŮ LETADEL



Již XVII. setkání leteckých modelářů s obřími modely bylo uspořádáno na letišti v Benešově („Nesvačily“ 19. až 20. 9.), součástí leteckého dne, který byl věnován vzpomínce na fotografa Karla Masojídka, byly také letové ukázky skutečných letadel, seskoky parautistů atd. Tradičně pěkné počasí podmiňovalo návštěvu téměř dvou tisíc diváků. Setkání představuje vždy exhibiční létání ukázkově postavených obřích modelů osazených zpravidla velkobjemovými motory nebo několika elektromotory.

Představme si některé. Unikátní maketa **Š 137-Šmolík** byla postavena podle vývojového projektu českého konstruktéra z roku 1920. Šlo o víceúčelový transportní letoun, který se dočkal realizace až jako model postavený J. Tinkou a E. Kahánkem



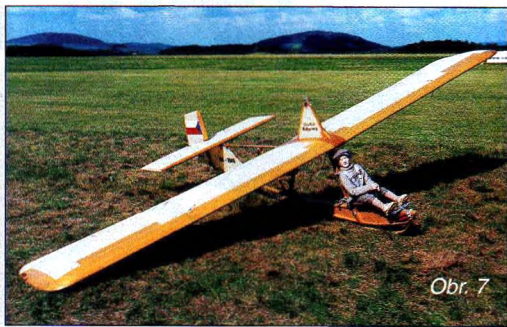
(obr. 1). Základní technické údaje: rozpětí 4050 mm, délka 2300 mm, hmotnost 14100 g. K pohonu sedmi atypicky rozmístěných vrtulí je použito 7 elektromotorů Mega Mini (49 článků Sanyo 1700 mAh). RC soupravou se ovládá V, S, Q a regulátor motorů. Na stavbu je použit tradiční materiál, balza a překližka, trup, křídlo a kormidla jsou potažena textilem. Model dvouplošníku **Aero Ae-10-01** (obr. 2) postavil K. Vodešil ze Struhařova, který s ním soutěžil v kateg. F4C při MS v Jihoafrické republice (13. místo). Rozpětí 2500 mm, délka 1600 mm, hmotnost 7000 g, motor OS Max 120-4T (objem 20 cm³). Stavební materiál - překližka, balza, hliníkový plech, potah plátnem Upraca. Podvozková kola mají detailně provedený drátěný výplet (celá maketa představuje 2500 pracovních hodin). Akrobatický speciál **WIGENS Z 500** postavili podle německého letadla bratři Zdražilové z Přerova. Rozpětí 2320 mm, délka 1350 mm, hmotnost 11500 g, motor ZDZ 120 cm³. Pevný podvozek je osazen pneumatickými koly (hlavní jsou kryta aerodynamickými kryty). RC souprava ovládá S, V, Q, M a závěs pro vlečení větroňů. Pro stavbu křídla byla použita balza, pro trup vyztužený laminát (potah fólií). Na snímku (obr. 3) je model těsně před startem.

Zástupci firmy ZDZ model motor předvedli akrobatický model **G 602** postavený ze stavebnice německé firmy Amelung Modellbau. Tento akrobatický speciál provedl brilantní akrobatický let se zařazením všech možných akrobatických prvků. Model (obr. 4) má rozpětí 3000 mm, délku 2700 mm, a hmotnost 18000 g. Pohon zajišťuje novinka firmy, benzinový spalovací dvouválcový motor (boxer) o objemu válců 160 cm³ (zapalování jiskřivými svíčkami). RC souprava ovládá S, V, Q, M a „mix“ pro přistání s klapkami. Použitá serva mají - s ohledem na namáhání - diferencovaný tah (4x 8,5 kg pro V, Q, M a Mix, 18 kg pro S). Na trup sendvičového provedení je použit skelný laminát, balza a polystyren vyztužený kompozitem. Podvozek ze skelného laminátu je pevný, osazený pneumatickými koly a s pneumatikami upravenými proti se-smeknutí.



Slovenští modeláři M. Vlha a ing. J. Procházka z LMK PKA Liptovský Mikuláš předvedli působivý let s modelem **D-31 DRVINE TURBULENT** postaveným v měřítku 1:2 podle skutečného dolnoplošníku (obr. 5). Rozpětí 3380 mm, délka 2420 mm, hmotnost 13000 g. Pro stavbu byly použity tradiční materiály, balza a překližka potažená monofillem. Na křídle (na kterém byla experimentálně ověřena funkce vestavěných pevných slotů) je použit profil NASA 212 a 312. Model pohání benzinový „spalovák“ Dolmar, svíslý jednoválec o objemu 40 cm³. RC souprava ovládá S, V, M a případně další funkce. Model známé americké stíhačky **P-51 B Mustang** v měřítku 1:4 (rozpětí 2830 mm, délka 2420 mm, hmotnost 14000 g, použitý motor je prototypem nového svíslého jednoválce ZDZ 85 cm³, ovládány jsou S, V, Q, M, zatahovací podvozek a vztlakové klapky) postavil S. Supek z Bratislavy ze stavebnice trenčínské firmy Fly-Fan (jeho snímek najdete na zadní obálce). Modelem jehož předloha má pohnutou historii je trojlošník **Fokker Dr. 1** (měř. 1:4). Postavil jej pražský modelář J. Janeček podle předlohy Hanse Weisse. Tento typ německé stíhačky byl nasazen v 1. svět. válce (ovšem v jiné kamufláži) v 11. letce „rudého barona“ plk. Ringhoffena, jemuž se podařilo sestřelit 16 nepřátelských letadel. Model: rozpětí 1707 mm, délka 1035 mm, hmotnost 4500 g. Postaven je převážně z balzy, překližka je použita minimálně, potah Solartex. Motor Super Tigre 15 cm³ s příčně uloženým tlumičem hluku. RC souprava ovládá u modelu, který nám představila L. Nebřenská, S, V, Q, a M. Model létal velmi realisticky.

Skutečnou obří lahůdkou byl model školního kluzáku **SG 38 - Gleiter** v měřítku 1:2 (obr. 7) postavený podle dobové předlohy (Aeroklub Rokycany 1938)



J. Stejskalem z Modelklubu Rokycany. Model o rozpětí 5000 mm, délky 3200 mm má hmotnost 18000 g. Pro stavbu bylo použita překližka a dřevo, na potah tkanina Ecotex. RC souprava ovládá S, V a Q. Autor jej stavěl dva roky a předvedl s ním bezchybný autentický let evokující třicátá léta.

Při hodnocení celého setkání je potěšitelné, že pro pohon

„obrů“ byly použity převážně tuzemské motory. Velkoobjemové motory firm ZDZ z Valašského Meziříčí byly osazeny v dvadeceti modelech. Věřím, že představené modely vás zaujmou. „Setká obřích modelů letadel“ se vžilo a začíná se rozmáhat i v jiných klubech (viz např. Lipt. Mikuláš v č. 9/98), to je jistě dobře.

Václav Stejskal
Foto: auto

STRAKONICE '98, aneb vzpomínka na léto pražských modelářů

Každé léto od r. 1975 pro nás pražské modeláře (z klubu LMK HC Praha 4) uprostřed prázdnin přichází čas pro ideální a krásnou dovolenou. V tuto dobu se sjíždíme do prostředí, které je podle nás pro modeláře ideální. Stejně tomu bylo i letos. Rádi pak také zavzpomínáme jak začal ten „l. ročník“ našich prvních strakonických dovolených a prázdnin.

Za všechno může Lojza Nepeřený, dnes už nemodelář, ale nepřehlédnutelná osoba v našem středu. On nás přesvědčil, že to správné místo pro dovolenou modelářského klubu je právě ve Strakonici. Pokud vám to nic neříká popíšu to přesněji. Tehdy už byla na sportovním letišti na okraji Strakonice asfaltová dráha - hlavně pro mnozíci se rádiem řízené modely. Nedaleko pod letištem je trať Most - České Budějovice a hned za ní vodácký kemp. Řeka Otava to doplňuje na solidní letní prostor pro dokonalou rekreaci - hlavně modelářskou. Letiště není osamocené a v blízkém okolí jsou další vhodné terény. Hned při prvním pobytu v kempu jsme byli prostředím nejdříve udiveni a pak spokojeni. Tou nenápadnou tratí se vozí uhlí z Mostu do Budějovic, zpět jedou řinčící prázdné uhláky. Kdo to neunesl byl známý Ant. Tvarůžka, který údajně nechtěl trávit dovolenou na nádraží, ale i on pár let vydržel. My ostatní jsme byli rádi, že kemp není přeplněn a mnozí dovolenkáři to po projetí vlaku vzdávají. Vlak se stal součástí naší dovolené, našeho letního života. Zvykli jsme si přerušit na pár vteřin diskuzi (to ve dne), za pár dní jsme ráno hádali proč v noci žádný vlak nejel. Někdy nás budilo zahoukání lokomotivy, zřejmě když strojvůdce spatřil Vládu Nešpora jak relaxuje ve stoji na hlavě.

Od prvních okamžiků pobytu jsme věnovali mnoho času létání a na letišti s námi měl dost starostí náčelník pan Hrazdíra. Ovšem jeho porozumění bylo naprosto dokonalé. Kromě létání jsme měli v programu sběr hub a borůvek, koupání, výlety do Husince pro nezvykle dobrý chleba, výpravy do Poděvčovic pro chléb modelářský - balzu. Tehdy ji tam řezali

a nás zásobili mimotolerantní jakostí a mnoha odřezky, to všechno za pár korun. Navštěvovali jsme okolní krásné svahy při větřném počasí a s kopců obdivovali krásu tohoto koutu Čech. Do letního tábora jsme brali mládež z kroužku, když dosáhla 15 let a rodiče nám kluky svěřili. My jsme obstarali jen dohled a kluci museli uklízet a vařit. Za pár dní bylo vidět jak mají již svůj řád a organizaci všeho co bylo potřeba. Pro mě bylo velkou odměnou, když takový Martin Slavík při odjezdu domů prohlásil před rodiči a se slzami v očích: „Pane Vydro, takové prázdniny jsem si vždycky představoval a přál prožít“. A v takové letní pohodě, kterou jsme my - potřežení modelářskou - prožívali v lepším i horším podání (myslím velkou vodu, chlad a podobné nepřijemnosti) a ani jsme nepozorovali jak ta léta běží. Mnoho a mnoho se změnilo. V modelářně, ve Strakonici, i v našem životě. Neděláme už ty velké táboráky, nehrají se společenské hry často končící půlnoční koupelí pro prohrávající. Změnily se modely. Původně převážovaly volňásky, byla převaha jednonáhlů. Ano, máme na co vzpomínat a zamýšlíme se nad tou minulostí - byla lepší modelářina než dnes nebo horší. Jak pro koho. Kdo neprožil minulost nemůže srovnávat a my vzpomínáme spíše na to co bylo dobré. Dnes jsme obklopeni krásnou moderní technikou, krásnými materiály, krásnými modely, ale létání nemusí být s hlediska příhlížejícího tak krásné. Velmi rád se ty bleskové průlety a kotrmelce okoukají, ale krása tichého letu však našťastí trvá. Bylo by to velmi dlouhé vyprávění co Strakonice byly v minulosti, jak se tam projevovaly změny v technice, v úrovni vybavení. Kdo chce tohle pochopit i s těmi mezimodelářskými vztahy musí přijet do Strakonice. Já to charakterizuji tak, že kdo jednou prožil Strakonice vrací se znovu a znovu. Mládež v kroužku od září hodnotí jaké to bylo, co jim to přineslo, co rozbíl - to do vánoc. Od Nového roku již počítají dny a touží po červenci a strakonickém létání a kempování. Tak se těšíme my přespolní a také domácí modeláři. Strakonické modelářské léto nepotřebuje reklamu, nepotřebuje obří model, nepotřebuje bazar. Duch Strakonice je ve vzduchu jako fluidum, šíří se éterem a neztrácí na síle. Je to nakažlivá forma lidské choroby, nám připadá, že za lidského života nevyčleřitelná.

A proč jsem to napsal? O Strakonici jsme již i dříve psávali, ale myslím, že další dorostli do strakonického věku a myslím, že

ti kdo to budou číst, jsou modeláři a znají strakonické léto, budou číst vlastně o sobě a budou doufat, že Strakonice pro české modeláře nikdy neskončí. Tenhle kousek české země je tím pravým modelářským rájem. Možná, že i modeláři z dalších odborností mají někde svoje „Strakonice“.

Byli jsme ve Španělsku, Řecku, Itálii, na „Kanárech“, v Americe, slyším od různých lidí a pak se vmísím do hovoru otázkou: „A byli jste už ve Strakonici?“ Odpovědi jsou jen měmá otevřená ústa a velký údiv v očích. Jsem dokonale spokojen protože vím proč.

M. Vydra

MODELY & HUDEBNÍ NÁSTROJE

Nově též modelová železnice

AKCENT

Tůmova 256/1
566 01 Vysoké Mýto
tel.: 0603-494460

Možnost zaslání požadovaného zboží na dobírku !!!

MIKRO

Průběžná 21, 100 00 Praha 10
Tel.: 02/ 21 86 34 07 (9-14 h.)
Tel.: 02/ 78 10 636 (16-22 h.)
Fax: 02/ 62 83 532 nepřetržitě

Nabízí: Modelářské motory MVVS a Mikro vč. příslušenství
Náhradní díly a servis pro motory MVVS
RC karburátory Mikro

Prodej: přímý Út.-Čt. od 16 do 20 h., nebo na dobírku

AKTUÁLNÍ CENÍK ZASLEME ZA ZNÁMKU 16 Kč

SVOBODA

Elektronické vzdělávací hračky
Elektronické experimentální stavění
Kovové hlavolamy

ČR: Ing. Ivan SVOBODA, Hlučinská 147, 725 29 Ostrava - Petřkovice
SR: VENTA s.r.o., Kuzmányho 6, 974 00 Banská Bystrica

VOLTIK I. Elektronická stavebnice od 6-let. cena 410,- Kč
Obsahuje příručku a vše pro stavbu 35 elektronických modelů bez pájení (Houkačka, semafor, elektronický klavír, měnič vlhkosti, vysílač a přijímač morseovky, poplašné zařízení, ...)

VOLTIK II. Elektronická laboratoř od 10-let. cena 735,- Kč
Obsahuje příručku a vše pro stavbu 50 elektronických modelů bez pájení (Rozmanitě houkačky, bikače, poplašné zařízení, folobuřku, barevnou hubu, bezdotykový detektor kovů, losovací zařízení "PANNA-OREL", rádio, ...)

Cena v SK dle aktuálního kursu.
Zasíláme na dobírku, ceny jsou včetně poštovního.



SAM 95 Bohemia

Modely stavěné podle plánek z počátku modelářství jsou stále více oblíbené. Jejich mnohdy jednoduchá, ale účelná krása láká - především v dnešní době přeplněné faxy, mobilními telefony, internetem, výpočetní technikou, RC soupravami - právě proto, že jde o modely svým způsobem jednoduché, ale účelné, určené k příjemnému modelářskému relaxování místo shánění „bodů“ za každou cenu. K těmto účelům vznikají na celém světě sdružení SAM. Díky známení dlouholetému leteckému modeláři Radkovi Čížkovi (jinak redaktorovi „samáckého zpravodaje“ Informační listy) máme svolení ke zveřejňování článků z tohoto periodika. Jak R. Čížek říká nejde mu o nábor do sdružení, ale o všeobecnou informovanost o této zálibě.

Redakce

Soutěžení v příštím roce

V plánování soutěžní sezony na rok 1999 dochází k malé změně v tom smyslu, že jsme se rozhodli nezveřejňovat soutěžní kalendář našeho klubu v oficiálním kalendáři Svazu modelářů ČR. Dosud jsme zde náš soutěžní kalendář uveřejňovali ve snaze o propagaci naší činnosti. Mělo to však jednu podmínku - nahlásit soutěže do konce září. Tím se několikrát stalo, že jsme byli překvapeni (po vyjítí ka-

lendáře SMČR) termíny kolidujícími s některými velkými modelářskými akcemi, kterých se naši členové chtěli též zúčastnit, např. letošní Modela, PR F3J.

Druhým, a řekl bych závažnějším důvodem, je však stále určitá nevyjasněnost v používání kladenského letiště v příštím roce a z toho vyplývající nutnost akce operativně překládat. To můžeme oznámit našim členům v „IL“, ale již ne těm zájemcům, kteří členy nejsou a na soutěž přijdou podle svazového kalendáře. Propagaci hnutí SAM pak jistě nepřidá najdou-li prázdné letiště. Tímto rozhodnutím jsme získali v letošním roce dostatek času popřemýšlet o nejhodnější náplni soutěžní sezony v příštím roce. Návrhy na jednotlivé soutěže posoudíme v závěru roku na sněmu a v č. 1999/43 „IL“ bychom uveřejnili oficiální kalendář našich soutěžních akcí. V souvislosti s plánováním soutěží 1999 bych chtěl požádat i mimokladenské členy klubu o zorganizování některé ze soutěží.

J. Balej

BUCANEER - motorový model s výbušným motorem

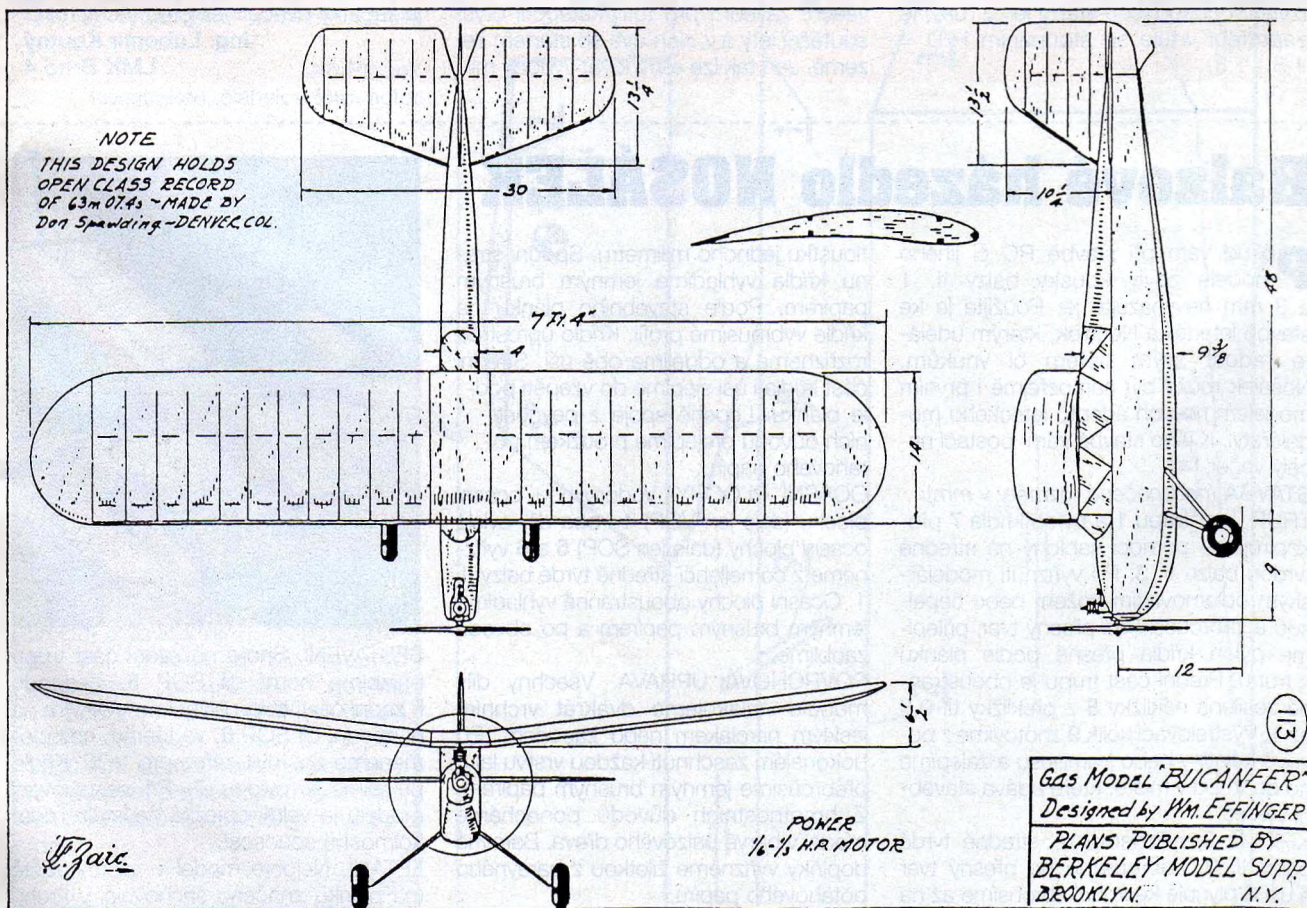
V modelářské ročence amerického modelářského publicisty Franka Zaice z roku 1937 se najde mimo řady hezkých gumáčků a pokojáků několik velmi hezkých motorových modelů, např. modelem „Miss America“ počínaje. Dnes představujeme hezkého kabiňáčka BUCANEER od Wm. Effingera.

Dvounosníkové křídlo o rozpětí 2237 mm mělo hloubku 355 mm a profil blízký profilu

Grant X s asi 10% poměrnou tloušťkou. Mohutná výškovka o rozpětí 760 mm měla největší hloubku 338 mm. Objemný trup o délce 1447 mm měl největší šířku 101 a největší výšku 237 mm, tedy průřez přes 2 dm². Trup byl slepen ze dvou plných balzových bočnic. Vršek trupu, s výjimkou „prosklené“ kabiny připomínající pozdější Piper L4H, byl zaoblen stejně jako celý spodek trupu. Celek připomíná velice kompaktní model včetně robustního podvozku opatřeného balonovými koly o průměru 100 mm. Jako pohonná jednotka byl doporučován motor (samozejmě s jiskřivou svíčkou) o výkonu 1/6 až 1/3 HP, tedy např. Brown Junior. Na situačním plánu sice chybí celá řada údajů o dimenzování listů, ale nemyslím, že by to mělo vadit. Postavíte-li si tento stroj - bude jistě na rádio a určitě asi ne v této historické velikosti - budete dimenzovat model s ohledem na jeho velikost. Obecně řečeno: zmenšíme-li model na plánu napolovic, neplatí, že listy budou poloviční. Ale platí to i opačně pro zvětšení. Jinak neváhejte, tento model je pro rádiáka koncepčně jako stvořený, hodí se pro víc kategorií, pro CRC show zvláště.

Za zmínku ještě stojí, že v roce 1937 ustavil Don Spaulding z Denveru (USA, stát Colorado) rekord na čas v „otevřené třídě“ výkonem 63 minut a 7 vteřin. Na nižší model v roce 1937 to bylo hodně. Když vezmeme do úvahy ty rozsáhlé plochy, měl model při bezvětří nebo slabém vánku určitě kam přistát.

R. Čížek



Zajímavosti a technické novinky na OPENSACLE '98

1) Největší technickou novinkou v oblasti RC minimaket a jejich vybavení je bezesporu miniaturní sedmikanálový přijímač pražské firmy CETO. Celková hmotnost pouhých 5,5 gramu staví tento výrobek na první místo ve světě. Kvalita také něco stojí, ale zájem byl tak velký, že ing. Potenský měl vše vyprodáno již v sobotu, kdyby toho měl sebou dvakrát tolik, tak by stejně prodal všechno. Tento stav však nebude asi trvat věčně, šikovní Korejci jsou bez zábran a problémů s autorskými právy. Lze předpokládat, že vše pěkně okopírují, natírou jinou barvou a dají značku v podobě rozsypaného čaje. V průběhu roku jistě budou na trhu s neplacenou licencí v nižší cenové hladině...

2) Další velkou novinkou je motor CO₂ v provedení RC, s regulovaným výkonem. Ing. Gašparín je opět na špičce světového vývoje - dotaženého do finální produkční podoby.

3) V rozvíjející se kategorii Oldtimerů je vidět značné rozdíly ve výkonnosti. Postupem času ti, kteří pojmu tuto kategorii jako prestižně soutěžní, jistě zjistí které typy mají šanci na úspěch v soutěžích a které jsou vhodné „jen“ pro létání pro radost. Již dnes je však jasné, že pro špičkové výkony je nutná optimální vrtule. S plastikovými lgrami se sice létat dá, ale zpravidla na vítězství nestačí. Pro dlouhé motorové lety (zvláště pokud jsou starty jen z ruky) je zapotřebí vrtule se stoupáním H/D = 1,5 - 1,8.

4) Stále přibývá minimaketářů schopných postavit lehkou pevnou dvacetinku. Je již dost těch, co zvládnou i vicemotoráka. Ne všichni však umí takové monstrem zalétat. Výjimkou byl „letošní případ“ (Vostrádeckého F-15A Reporter), kdy nové krásné éro nebylo rozbito a nakonec přece jen létalo. Výkony však zdaleka nebyly špičkové. To, co mu chybělo, to byly opět pořádné vrtule. Výkonnost dvoumotoráku je dána množstvím energie (gumy), kterou dané éro může efektivně využít. Zásadně je třeba využít maximální možný průměr vrtulí. Stoupání by zde mělo být opravdu co možná největší H/D = 1,8 - 2. Tomu pak odpovídá patřičně silný svazek. Osy vrtulí musí mít více potlačené než u jednomotoráku. Plochou zatáčku zajišťujeme větším stoupáním vnější vrtule atd. Celý postup seřízení a zalétávání je popsán v knize „Dvacetinky“. Dobře zalétaný dvoumotorák má větší stoupavost než jednomotorák a často lépe zvládne přízemní turbulenci.

5) Vrtule, motor ani nádrž nejsou u CO₂ minimaket omezeny. To platí i o způsobu plnění. Je s podivem, že je dost soutěžících, kteří mají s létavostí svých výtvorů daleko ko maxima a přitom volnosti pravidel nevyužijí.

Na druhé straně pořadatel soutěže Openscale, ve snaze vyrovnat šance všech, zavedl i pro tuto kategorii čtyři soutěžní lety a z nich dva se startem ze země. Jen tak lze eliminovat výhody mi-

nimaket s malými speciálními motory schopnými létat několik minut.

6) Soutěžící v kategorii RC minimaket neměli nacvičenou svou letovou sestavu a často také zapomínali bodovačům hlásit počátek bodovaných figur. Tato kategorie potřebuje ještě nějaký čas na dozrání, dnes již však víme, že je nutné omezit hmotnostní limit (250 g na jeden motor), a příští rok tato kategorie bude asi létána mimo program Openscale i když ve stejném termínu a na stejném místě.

Zkrátka je to něco úplně jiného než volné minimakety. Pro ty co se chtějí zúčastnit a soutěžit s RC minimaketou vřele doporučuji podrobně prostudovat pravidla FAI pro velké RC modely, vybrat si z volitelných figur ty vhodné pro svou minimaketu a pečlivě nacvičit celou sestavu, včetně orientace jednotlivých figur (pozorně prostudujte náčrty jednotlivých figur v pravidlech). Bez tréninku není žádná šance na úspěch v letové části.

7) Openscale to není jen vlastní soutěž. Je zde také banket, který letos končil někdy kolem půlnoci. Aperitiv, výborná večeře, ovocný pohár se zmrzlinou byly jako hlavní menu, „další“ každý podle vlastní chuti. Nálada byla výborná, obchody také dobré (CETO měla vše vyprodáno již v sobotu), navázaly se nové kontakty a prodiskutovalo vše potřebné. Nechyběla legrace a vzpomínky na začátky dvacetinek před třiceti roky.

Ing. Lubomír Koutný
LMK Brno 4

Balzové házedlo NOSÁLEK

Pokud vám při stavbě RC či jiného modelu zbyly kousky balzy tl. 1 a 3 mm nevyhazujte je. Použijte je ke stavbě letadélka Nosálek, kterým uděláte radost svým dětem či vnukům. Nosálek může být samozřejmě i prvním modelem nových adeptů leteckého modelářství. K jeho stavbě vám postačí celý večer.

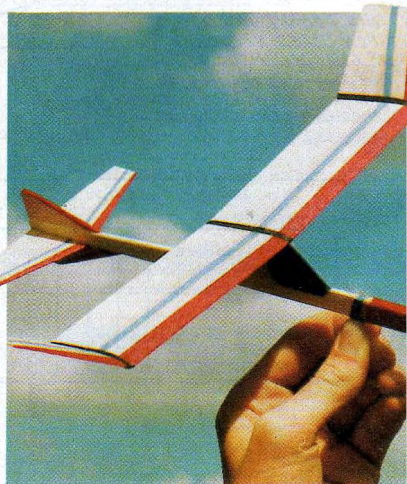
STAVBA (neoznačené rozměry v mm): TRUP. Tvar trupu **1** a pylon křídla **7** překopírujeme pomocí šablony na středně tvrdou balzu tl. **3**. Po vyříznutí modelářským odlamovacím nožem nebo čepelkou a zabroušení na přesný tvar, přilepíme pylon křídla přesně podle plánu k trupu. Přední část trupu je oboustranně zesílena náklížky **8** z překližky tl. 0,8 až 1. Vystřelovací kolík **9** zhotovíme z bukové kulatiny nebo bambusu a zalepíme ho do trupu v místě, které udává stavební výkres.

KŘÍDLO **2** vyřízneme ze středně tvrdé balzy tl. 3. Zabrousíme na přesný tvar a uši **3** plynule ke konci zbrousíme až na

tloušťku jednoho milimetru. Spodní stranu křídla vyhladíme jemným brusným papírem. Podle stavebního plánu na křídlo vybrousíme profil. Křídlo uprostřed rozřízneme a oddělíme obě uši. Střední část křídla i uši slepíme do vzepětí podle plánu. Lepené spoje z pevnostních důvodů přelepíme proužkem potahového papíru.

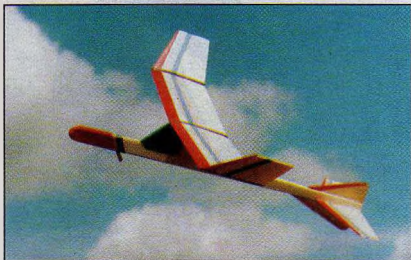
OCASNÍ PLOCHY. Vodorovnou ocasní plochu (dále jen VOP) **4** i oba díly svislé ocasní plochy (dále jen SOP) **5** a **6** vyřízneme z co nejlehčí středně tvrdé balzy tl. 1. Ocasní plochy oboustranně vyhladíme jemným brusným papírem a po obvodu zaoblíme.

POVRCHOVÁ ÚPRAVA. Všechny díly modelu nalakujeme dvakrát vrchním lesklým nitrolakem nebo zaponem. Po dokonalejším zaschnutí každou vrstvu laku přebrousíme jemným brusným papírem. Z hmotnostních důvodů ponecháme model v barvě balzového dřeva. Barevné doplňky vyřízneme žiletkou z barevného potahového papíru.



SESTAVENÍ. Shora na zadní část trupu přilepíme horní díl SOP **5**. Zespodu k zadní části trupu přilepíme VOP **4** a na ní spodní díl SOP **6**, ve kterém nezapomeneme zhotovit zárez pro VOP. Křídlo přilepíme k pylonu **7**. Při sestavování modelu je velmi důležité neustále hlídat kolmost a souosost.

LÉTÁNÍ. Nejprve model v místě těžiště (na plánu značeno šachovnicí v kruhu



a písmenem **T**) podepřeme. Správně vyvážený model musí zůstat ve vodorovné poloze nebo jen mírně příd' sklonit k zemi. Pokud tomu tak není, dovážíme model kouskem olova **10**. Jestliže máme model správně vyvážený, můžeme se vydat na letovou plochu. Nejprve model zakloužeme. Případné nedostatky v klouzavém letu napravíme přihnutím VOP. Pokud budeme létat s Nosálkem na svahu, seřídíme ho pomocí SOP na přímý let, lze jej také vystřelovat smyčkovou gumy průřezu 1x3. V tomto případě ho nakroucením SOP seřídíme do levé zatáčky většího průměru. Při vystřelování model držíme v pravé ruce nakloněn doprava. Vystřelujeme šikmo vzhůru pod úhlem asi 30 ° až 45 °. Správný způsob vystřelení je třeba nacvičit. V žádném případě při vystřelování na nikoho nemířte a dbejte na bezpečnost svoji i případných diváků! Nejmladší adepti leteckého modelářství se s Nosálkem mohou účastnit i soutěží v kategorii „H“ (házedla). V tomto případě jej podobně jako při vystřelování gumou seřídíme do levé zatáčky (platí pro praváky). Vyhazujeme jej šikmo vzhůru v pravé zatáčce.

Jiří Plaček

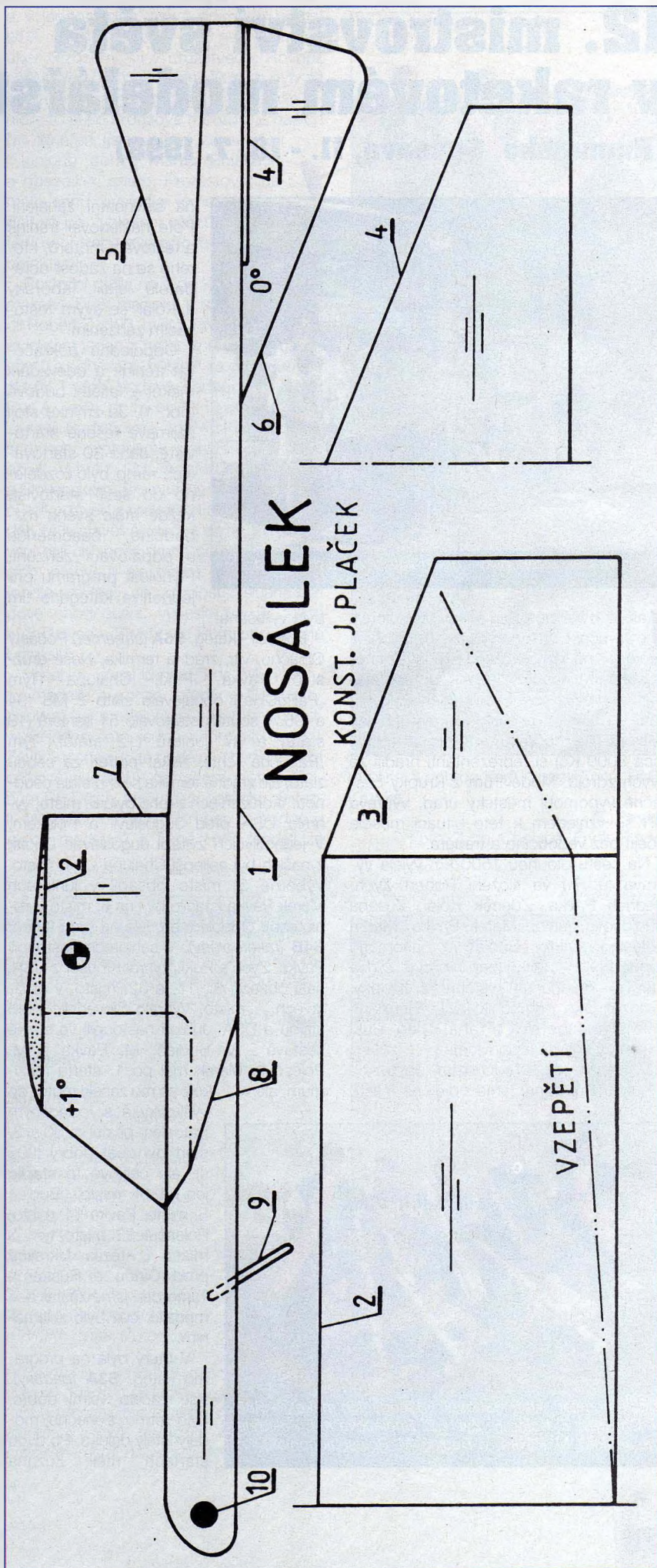
Konstrukce, plánek a foto: autor



BLAHOPŘEJEME

Dlouholetý letecký modelář Jiří Procházka (člen Modelklubu Děčín) oslavil v říjnu 71. narozeniny. Na snímku z 18. ročníku „Jarního soustředění“ (letišťe v Roudnici nad Labem) je jubilant s RC modelem „Orel“ o rozpětí 2200 mm vlastní konstrukce, který je poháněn pomocným motorkem BABE BEE.049 umístěným na pylonu.

-ZŠ-



12. mistrovství světa v raketovém modelářství

(Rumunsko, Suceava, 11. - 18. 7. 1998)



Výprava České republiky - deset závodníků a doprovod.

Jak již bývá poslední roky „pravidlem“, byla účast našeho týmu - 3 junioři, 7 seniorů - na MS ohrožena především nedostatkem financí. Přidělené dotace stačily jen na zaplacení startovního, ubytování se snídaní a část dopravy. zbytek nákladů na dopravu, motory a stravu (cca 8000 Kč) si reprezentanti hradili ze svých zdrojů. Modelářům z Krupky částečně vypomohl městský úřad, výprava ČR se vzhledem k této situaci musela obejít bez vedoucího a trenéra.

Na cestu dlouhou 1500 km vyjela výprava (9. 7.) ve složení Robert Zych, Bedřich Pavka, Zdeněk Kolář, Zuzana Budjačová, junioři Marek Pavka, Martin Polesčuk, Viktor Budjač a časoměřič Tonda Frýdl - „šéfkuchař výpravy“ a dva otcové „mechanici“ všichni z Krupky. „Pouze“ jako pomocník jel L. Herman), dále Jiří Táborský (Praha), Jan Pukl a Jarek Chalupa (Bučovice).

V neděli (po předchozím ubytování v hotelu Bukovina) jsme odjeli na letiště

na slavnostní zahájení. Poté následoval trénink a testování motorů, kterého se na žádost pořadatelů ujali Táborský a Kolář se svým testovacím zařízením.

Odpoledne pokračoval trénink a odevzdání maket v letištní budově (obr. 1). Za zmínku stojí zajímavě řešené startoviště. Jeho 30 startovacích ramp bylo rozděleno do šesti startovišť, každé mělo svého rozhodčího, časoměřiče a odpalovací zařízení. Plynulost programu pro jednotlivé kategorie tím

byla vyřešena!

Pondělí - kateg. **S6A (streamer)** Počasí? Oblačno, vítr, zrádná termika. Naše družstvo Pavka, Pukl, Chalupa (Tým „PaPuCHa“) obhájilo zlato z MS '94 a '96, v soutěži startovalo 51 seniorů (18 států) a 37 junioři (12 států). Tým „Papuča“ chtěl získat potřeby za sebou zlato, ale zrádná termika se mu stala osudnou. V družstvech z toho bylo 6. místo, vyhrálo USA před Jugoslávií a Polskem. V jednotlivcích zvítězil Jugoslávec Ducak z našich byl nejlepší Chalupa - 14. místo. Výborně 5. místo obsadil v juniorech Marek Pavka (stačilo by i na 5. místo v seniorech). Odpoledne přišla na řadu kateg. **S4B (raketoplány)**. V seniorech nastoupili Pavka, Zych a Pukl. Vyhrál Klouser z USA, naši obsadili 9., 17. a 32. místo, v družstvech 7. místo. Vyhrálo Slovensko před Litvou a USA. Junioři nastoupili ve stejné sestavě - V. Budjač, M. Pavka a M. Polesčuk. Marek měl po 1. startu maximum, ale ve 2. kole se mu zasekl motor do výškovky a s rozladěným modelem přistál za 30 s. 3. start byl opět dobrý (205 s), ale celkově to stačilo jen na 14. místo. Budjač 6. místo, Pavka 14. místo, Polesčuk 33. místo, tým 7. místo (zvítězila Ukrajina před Čínou a Ruskem). Tento den jsme zůstali bez medaile, což bylo zklamáním.

V úterý byla na programu kateg. **S3A (padáky)**. Vše začalo velmi dobře, bylo větrno, slunečno, modely létaly daleko. Po dvou startech měli Zuzana



Obr. 1

Budjačová, Bedřich Pavka i Jirka Táborský dvě maxima. Ve 3. startu měli Bedřich i Zuzana opět maximum, Jirka nemohl na stoupit protože mu byla raketa ukradená domorodcem. Záleželo na donázkové službě. K Jirkovu modelu chybělo pár metrů, ale najednou z křoví někdo vyběh a model ukradl. Pokud by mohl startovat pak by byl titul mistrů světa téměř jistý. Takto na nás zbyla jen „bramborová“ medaile. Vyhrála Čína, která přijela s šesta-dvacetičlenným kádrem! V poli měli 15 lidí my 5. V jednotlivcích se dostalo do rozletu 10 modelářů, mezi nimi i B. Pavka a Z. Budjačová. Pouze pět osob naletělo maximum, ale Zuzana i Bedřich již neměli model do dalšího rozletu - další 4. místo. Vyhrál Němec Krause před Missesunolern ze Španělska a Makedoncem Spasovem. Snažili se i junioři, ale jejich snaha stačila na 8. místo v týmech. Odpoledne patřilo kateg. **S8E (RC raketoplány)**. Za ČR startovali Pukl, Chalupa, Táborský. Za hezkého počasí nebyl problém naletět maximum, do rozletu postoupilo 18 modelářů, mezi nimi všichni naši. V juniorech nastoupili pouze Marek Pavka a získal v družstvech bronz - první medaile pro ČR. Zlato patřilo Polsku, stříbro slovenským modelářům. Rozlety kateg. S8E byly odloženy na další den.

Ráno ale organizátoři zklamali, počasí se stále horšilo a k rozletům S8E opět nedošlo. Počasí ten den (středa) modelářům nepřálo, nelétalo se. Program byl vyplněn „mezinárodním turnajem“ v kopané. Kvůli špatnému počasí se nelétalo ani ve čtvrtek.

Zbýval pátek a zbývající tři kategorie a rozlety se musely odléhat. Rozlety S8E začaly opět v dešti, počasí modelářně sice nepřálo, ale pro nás to dopadlo výborně. Vyhrál sice ruský modelář Kravčenko, ale 2. místo patřilo Jarkovi Chalupovi a 3. Jirkovi Táborskému, 6. místem se připojil ještě Honza Pukl. **Výsledek? Titul mistrů světa družstev kateg. S8A patří České republice!**



Čeští modeláři, kteří startovali v kategoriích maket. a S8E. J. Chalupa, Z. Kolář, R. Zych, Z. Budjačová a J. Pukl (zleva, seniory), M. Pavka, V. Budjač, M. Polesčuk (junioři).



Junioři Martin Polesčuk a Marek Pavka před soutěží maket S7.

Následovala kateg. **S1B** (prostá výška). Létalo se jen 1. kolo, pořadatelé „nestíhají“. Seniors vyhrálo Polsko, naši šestí. V juniorech máme - další - 4. místo.

Hned po „prosté výšce“ se začala létat kateg. **S5B** (makety), která opět hrozila fiaskem pořadatelů. Závěr šampionátu prostě pořadatelé nezvládli. Naši senioři si postavili nové makety rakety Taurus Tomahawk, které vycházejí lehčí, kratší, složitější a mají aerodynamickou špičku. Práce nepřinesla očekávané výsledky, protože byly změřeny jen 4 starty. Pořadatelé nezvládli započítávání výsledků a těm co utvořili neplatný start nevyrušili statické hodnocení a body jim byly tudíž započítávány. Např. Američan Bob Kreutz předvedl nebezpečný start a zapíchl raketu do startoviště. Přesto mu byly body ze statického hodnocení uznány

a v jednotlivcích získal dokonce bronz! USA vyhrálo - podle nás neprávem na úkor Nizozemí - i v družstvech. Rovněž naši junioři byli poškozeni, Rusům byly za neplatné starty body ponechány, naše juniory to stálo bronzové medaile. Z našich byl změřen (jako jediný ze seniorů i juniorek) pouze Martin Polesčuk a obsadil 4. místo. Protestovat nemělo cenu, výsledky jsme se dověděli až po vyhlášení vítězů. Jiná umístění není třeba zveřejňovat neboť nebyla objektivní.

Poslední přišla na řadu kateg. **S7** (velké makety). Další medaile! V seniorech obsadil Robert Zych 3. místo. Předvedl se svým modelem jeden z nejlepších třístupňových startů a odhození „bústrů“ za což by si zasloužil i větší bodové hodnocení (zvítězil Rus A. Levih, druhý byl M. Bujac z Polska). Zuzaně Budjačové a Zdeňku Kolářovi bouchly motory, proto jsme v družstvech skončili až 4. Vyhrálo Polsko před Rumunskem a Slovenskem. Pro naše juniory to byl první velký závod s maketami (bylo na nich vidět, že je stavěli skutečně sami). Po bodování byli chlapci v druhé polovině soutěží, předvedli ale pěkné a platné starty (podle pravidel), za což dostali slušné bodové ohodnocení, vyneslo jim 3. místo v družstvech. První bylo Rumusko, druhé Lotyšsko.

Večer se konal banket, kde byly všechny medaile a poháry předány. Česká republika, (její modeláři), si z Rumunska odvezla jedno zlato, jedno stříbro a tři bronz. Závěrem snad ještě poděkování. SMČR za celkové zajištění a částečnou dotaci, řidičům DP Děčín, kteří nás v pořádku dovezli, Městskému úřadu v Krupce za podporu svých modelářů a firmě HVP modell za



Mistři světa družstev kateg. S8E. Na prvním snímku se svými modely, na druhém při převzetí medailí. Zleva Jan Pukl, Jaromír Chalupa a Jiří Táborský.



materiální pomoc třem modelářům z RMK Krupka.

B. Pavka

Foto: Zych, Chalupa, Frýdl, Pavka

IV. kolo seriálu M ČR RAKETOVÝCH MODELÁŘŮ



Předposlední kolo letošního seriálu mistrovství republiky raketových modelářů bylo uskutečněno 28. 8. ve Vémyslicích, bohužel za nevalného zájmu závodníků. Snad jenom reprezentanti se snaží absolvovat všechna kola seriálu. Ostatně i na stupních vítězů lze vidět, až na výjimky, stále stejné modeláře a ve výsledcích stále stejná jména. Organizačně bylo vše bez problémů, péče o soutěžící byla vynikající, no a počasí přiměřené ročnímu období. Jediným vážným „kazem“ je to, že se zde zřejmě soutěžilo naposled, přestože plocha je zcela ideální. Ve Vémyslicích zůstal totiž pouze jeden aktivní

modelář - Jirka Knotek - a to je na uspořádání mistrovské soutěže opravdu málo. Takže Jirko díky, je to škoda!

J. Kašpar
Foto: autor

Výsledky

S3A - padák	
1. Robert Zych (Krupka)	900
2. Bedřich Pavka (Krupka)	900
3. Petr Pazour (Letovice)	854
S4B - raketoplán	
1. Zdeněk Kolář (Krupka)	720
2. Bedřich Pavka (Krupka)	635
3. Jan Pukl (Bučovice)	621
S6A - streamer	
1. Bedřich Pavka (Krupka)	432
2. Zdeněk Kolář (Krupka)	430
3. Jan Pukl (Bučovice)	424
(První tři místa, výkony v s)	

Že někteří modeláři nedosahují svých výkonů „jen tak“ potvrzují následující snímky. Na prvním (obr. 1) se připravuje ke startu kateg. S3A třebečický modelář ing. Lubomír Vostal. V pozadí je vidět jeho ko-



legu, která provádí rituální zařikávání k dosažení větší výšky - nebylo vyslyšeno, skončil na 8. místě.

Tajemství úspěchu je jinde. Chce to kočku, a černou. To je to tajemství, které udržuje závodníky z Krupky téměř vždy na prvních místech. Zde Pavel Broný (obr. 2) připravuje padák pro svůj model se živým talismanem!



MODELÁŘSKÉ MOTORY A JEJICH PROBLEMATIKA

(20)

Při čtení statí o motorech si každý modelář se zaujetím přečte především jaký výkon lze při různém provozním režimu z motoru získat. Zatím se veškerá měření prováděla na brzdě, tedy na zařízení, které není běžně k dispozici, ale ve všech případech je umístěno mimo model. Zkoušky a měření se provádějí v místnostech vybavených potřebným zařízením - ZKUŠEBNÁCH. Každému kdo se testováním motorů zabývá zůstává - po skončeném měření a následném vyhodnocení naměřených hodnot - vždy několik posledních nezodpovězených otázek. Budou hodnoty naměřené ve zkušebně srovnatelné s hodnotami dosaženými při nasazení v provozu (v modelu)? Budou lepší nebo horší? Bude umět modelář motor seřadit a naladit alespoň přibližně na výkon udávaný výrobcem? Bude se motor chovat stejně při pohybu ve vzduchu, jak jej ovlivní odlehčení vzniklé při pohybu modelu?

Já se těmito otázkami zabývám od té doby co jsem - krátce po válce - natočil svůj první motor a osadil jej do modelu. Při špatném seřazení motoru a problematickém letu modelu jsem pochopitelně hledal (jak už to bývá) chyby jinde než u sebe. Zkrátka člověk se k dokonalosti musí propracovávat až do konce života, modeláře nevyjímaje.

Poměrně rychle jsem dospěl k závěru, že při letu modelu je všechno trochu jinak, protože na režim motoru působí řada vnějších vlivů. Je to například měnící se teplota vzduchu,

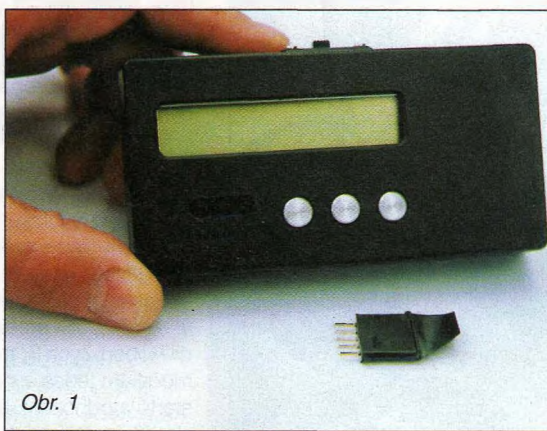
jeho vlhkost, míra jeho znečištění, ale zejména lepší nebo horší chlazení samotného motoru. Uvedené pochybnosti přetrvávaly v podstatě až začátkem roku letošního roku. Výchozím poznatkem byl fakt, že u skutečných letadel se mnoho potřebných hodnot měří soustavou přístrojů umístěných na palubě letadla. Potřebné vyhodnocení a sledování údajů na přístrojích prováděl zprvu pilot. Po rozvoji počítačové technologie provádí rychlé vyhodnocování palubní počítač s tím, že pilot je průběžně informován o tom jaké zásahy do letového režimu a chodu motoru má provést. To by potřebovali i modeláři.

Problémem se zřejmě celoplošně zabývala celá vyspělá světová počítačová elita.

S potěšením jsem zjistil, že ani u nás jsme nezůstali pozadu a potřebné zařízení bylo vyvinuto. Systém, který byl přednostně připravován pro rychlostní modely letadel, měří za letu v reálném čase mikroprocesorem potřebné hodnoty a ukládá je do statické paměti umístěné v modelu. Představme si dva systémy, které se mezi modeláři objevily. Zařízení prodávané v Německu je „Palubní počítač“, který měří potřebné veličiny za letu v modelu letadla, za jízdy v modelu auta či lodi. Pomocí instalovaných senzorů jsou průběžně velmi přesně snímány důležité provozní údaje motoru jako jsou otáčky, teplota, výška, výkon a průtok proudu (až do 25 A). Nevýhodou je umístění počítače v modelu protože při havárii je jeho poškození téměř jisté.

TECHNICKÁ SPECIFIKACE: Německé zařízení - Provozní napětí 4,8 V až 8 V, vstup 1 analogový, 2 digitální, hmotnost 30 g, rozměry 53x28x23 mm. Po skončení letu nebo jízdy je možno pomocí přepínače změřené hodnoty vyvolat na displeji počítače. Jistou nevýhodou je nutnost instalace počítače v modelu. Kompletní zařízení se prodává za 520 DEM. Lze ovšem zakoupit i částečné vybavení s tím, že palubní počítač v ceně 49 DEM je nutno koupit vždy.

„Naše“ zařízení **COMPIC 2000** Model Computer System pro měření některých veličin za letu modelu, bylo vyvinuto M. Dužím z Ostravy. Přednostně bylo určeno pro pylonové modely kategorie F3D. Zatím zaznamenává ten nejdůležitější údaj o funkci motoru, tj. časový průběh otáček od startu po celou dobu letu modelu. Nespornou výhodou je „dvoudí-



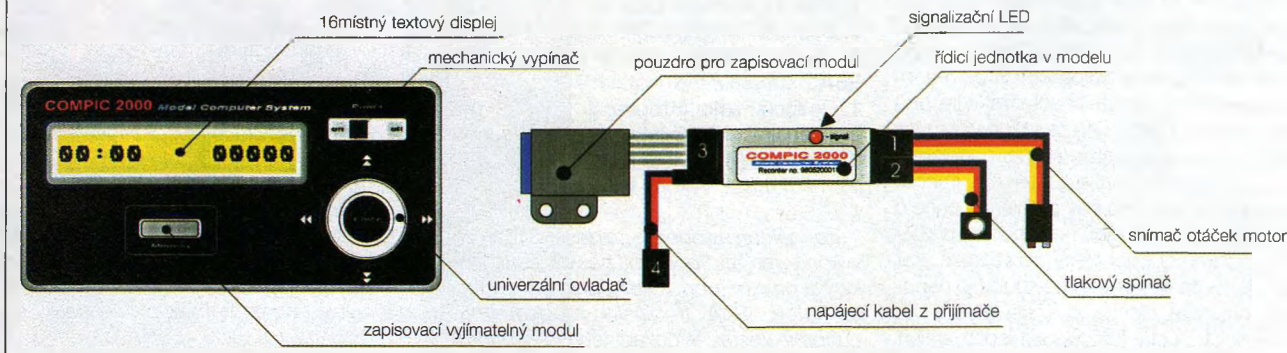
Obr. 1

lost“ zařízení. V modelu nemusí být instalován hlavní měřicí přístroj, ale miniaturní měřicí jednotka jejíž poškození při havárii modelu je málo pravděpodobné. Zařízení je složeno z mikroprocesorové jednotky, čidla pro snímání otáček, modulu pro zasouvání paměti a počítače pro vyhodnocení záznamu.

TECHNICKÁ SPECIFIKACE: COMPIC 2000 - „Pozemní“ jednotka pro vyhodnocení záznamu naměřených hodnot má rozměry 111x58x22 mm, napájecí napětí 4,8 V (NiCd), odběr proudu méně než 2 mA. Jednotka pro záznam naměřených hodnot instalovaná v modelu má rozměry 48x17x6 mm, napájecí napětí 4 V (NiCd), odběr méně než 60 mA, hmotnost 12 g. Pro instalaci v modelu je nutno jeden volný konektor v přijímači modelu pro servo, osazení čidla pro snímání otáček do motorového prostoru a nalepení snímacího terčiku na zadní plochu vrtulového kužele. V trupu modelu je nutno vyřezat otvor pro montáž modulu a vložit zásuvné paměti. V průběhu letu je mikroprocesorem pořízován záznam požadovaných veličin do statické paměti, která může být zobrazena a vyhodnocena na číselném zařízení s řadou programových funkcí, nebo přenesena a zpracována na PC s možností archivace. Celá jednotka pro model je vyrobena z miniaturních součástek (SMD) a je maximálně odolná proti vibracím.

Obr. 2

COMPIC 2000 Model Computer System



COMPIC 2000 byl odzkoušen konstruktérem v několika jím pilotovaných pylonových modelech na jarním kvalifikačním závodě v Šumperku a XXI. Velké ceně Mělníka. Oběma zkouškám jsem byl přítomen a musím konstatovat, že dopady na výbornou. Počítač v alternativním provedení s čidlem pro snímání otáček je na snímku (obr. 1). Blokové sché-

ma je na nákrese (obr. 2). Zpracování všech dílů je na profesionální úrovni. Autoři zařízení průběžně vylepšují a lze předpokládat, že počet měřených veličin bude rozšířen. Na základě mých osobních poznatků považuji M. Dužího za talentovaného konstruktéra v oblasti aplikované výpočetní techniky a doufám, že se mu podaří rozšířit zařízení na měření

všech veličin při chodu motoru, které modeláři potřebují. Součástí zařízení je i drobný (v provozu ověřený) montážní návod, cenová relace bude přiměřená užitné hodnotě systému.

Václav Stejskal

Foto: autor

Výkres: archiv redakce
(pokračování)

VIKTOR Cvičný motorový RC model

Viktor je cvičný motorový RC model vhodný pro rekreační létání i pro nácvik nejzákladnějších akrobatických prvků. Je přiměřeně rychlý, obratný, ale „hodný“. Jde použít jako první RC model, nejlépe však pod dohledem zkušenějšího pilota. Pro pohon je možné použít výkonný motor o objemu 1,5 až 2 cm³. Model je řešen robustně a jednoduše s ohledem na malou pracnost, snadnou obsluhu a přístup k motoru i RC soupravě. Stavebně jde o velmi jednoduchý model převážně z balzy (B) jiný materiál je na výkresu označen zvlášť. Při stavbě dbáme na co nejmenší hmotnost, nikoli však na úkor pevnosti. Před zahájením stavby si dokreslíme do výkresu rozmístění RC soupravy, lože serv, úpravu motorového lože podle použitého motoru, prostor nádrže a případné další změny. K lepení je nejlépe použít lepidla Kanagom, na větší plochy Herkules, pevnostní spoje lepíme epoxidem.

STAVBA MODELU (neoznačené rozměry v mm):

KŘÍDLO je nedělené, bez křivení, každá polovina se staví zvlášť. K trupu se pro jednoduchost připoutává gumou. Na pracovní desku upevníme dolní pásnici ze smírku 3x5, nalepíme všechna žebra **K1** z balzy tl. 2. Dále zalapíme horní pásnici, pomocnou náběžnou lištu z B 3x10 a kořenová žebra **K2**. Po zaschnutí lepidla obrousíme lištu do obrysu dle žebor. Na nosníky mezi jednotlivými žebry nalepíme stojiny z B 2 a náklížky v rozích z B 3. Zkontrolujeme souměrnost křídla, doplníme tuhý potah z B 1,5 shora i zdola, nejprve na odtokové části a potom v náběžné části. Dále doplníme z obou stran opáskování žebor z B 1,5x8, obrousíme přesahující potah a doplníme náběžnou lištu z B 5x10 a koncový oblouk ze dvou vrstev z B 5. Vše opracujeme do tvaru podle výkresu. Stejným způsobem zhotovíme i druhou polovinu křídla. Obě takto sestavené poloviny spojíme stojinou **K3**, z kvalitní překližky tl. 5 - lepíme epoxidem, kontrolujeme správnost vzepětí. Po vytvrzení potáhneme střední část křídla z obou stran B 1,5 a po přebroušení celý střed přelaminujeme tenkou tkáninou. Nakonec nalepíme na střední odtok-

kovou část shora díly z překližky tl. 0,8 jako ochranu před otlacením poutací gumou a vše dohladka vybrousíme.

OCASNÍ PLOCHY s profilem rovné desky vyřízneme z B 3 podle výkresu. Kormidla vybrousíme do klínu, obvodové hrany zaoblíme, zavěsíme je na vhodné plastické závěsy.

TRUP čtyřhranného průřezu sestavíme obvyklým způsobem. Vyřízneme obě bočnice **T1** z B 2, vyztužíme je díly **T2, T3** z B 3 a přičkami z B 3x10 a 2x8. Obě bočnice spojíme přepážkami **T4, T5** z překližky 2 a **T6** z překližky 5. Dále mezi bočnice vlepíme motorové lože **T7** z překližky 5, bukový hranol 10x20 pro uchycení podvozku - vše lepíme epoxidem. Dno vylepíme B 5, v přední části nalepíme zesílení **T8, T9** z B 5, zalapíme trubku pro uložení nádrže o objemu cca 50 až 60 cm³ (trubka je z papíru nebo laminátu s průměrem podle použité nádrže) a zalapíme lože serv z překližky 2. Po dokonalém vyschnutí spojíme bočnice vzadu pomocí přepážky **T10** z B 3 k sobě a za neustálé kontroly souměrnosti vlepíme postupně zesopdu i shora přičky z B 2x8. Po celé délce dna trupu uzavřeme B 2. Do zadní části trupu zalapíme dohladka vybroušené ocasní plochy a nainstalujeme táhla ke kormidlům, nejlépe z lanovodů, stejně jako táhla ke karburátoru. Horní část trupu za odtokovou hranou křídla uzavřeme B 2, doplníme klín před směrovkou a ostruhu z tvrdé B 3. Prostor okolo motoru a nádrže natřeme rozředěným epoxidem a přední část trupu uzavřeme shora B 2. Celý trup vybrousíme do tvaru dle výkresu a zalapíme bukové kolíky (průměr 4) pro připoutání křídla.

POVRCHOVÁ ÚPRAVA. Všechny díly modelu přebrousíme dohladka a dvakrát lakujeme vrchním lesklým nebo zaponovým nitrolakem. Případné nerovnosti vytmelíme. Po každém nátěru znovu přebrousíme jemným brusným papírem. Na potah je nevhodnější obarvený papír Mikalenta nebo Modelspan - lepíme nitrolakem. Je vhodné použít jasné barevné odstíny a výrazně rozlišit odstín spodních a horních ploch. To je důležité pro snadné rozlišení polohy letadla ve vzduchu. Kabinu vyznačíme nějakým vhodným odstínem, např. modrým. Celý model natřeme jednou až dvěma vrstvami čirého syntetického laku na ochranu proti účinkům paliva.

PODVOZEK je tříkolový, přídového typu. Hlavní podvozkové nohy **P2** vyřízneme (vcelku) z duralového plechu tl. 2, začistíme a ohneme. Kola přichytíme pomocí šroubů, podložek a matic. Celek přišroubujeme do trupu. Přední nohu **P1** ohne-

me z pružinového drátu a pomocí šroubů, matic, podložek a dílu **T3** přichytíme do trupu podle výkresu. Kolo je zajištěno pomocí připájené podložky a pomocí stavěcího kroužku s červíkem M2. Všechny šroubové spoje zajistíme barvou. **MOTOR** je možné použít jakýkoliv o objemu 1,5 až 2 cm³, velikost vrtule volíme podle doporučení výrobce. (Prototyp létá s motorem MVVS 1,5 a s vrtulí 180/100.) Do trupu je motor přichycen čtyřmi šrouby s pérovými podložkami. Použití čistíče paliva je samozřejmostí. Nádrž o objemu asi 50 cm³ - s uspořádáním trubek dle výkresu - se vsunuje do již instalované trubky. Dolní trubička slouží jako přívodní a také jako plnicí, horní trubičkou se přivádí tlak z tlumiče motoru.

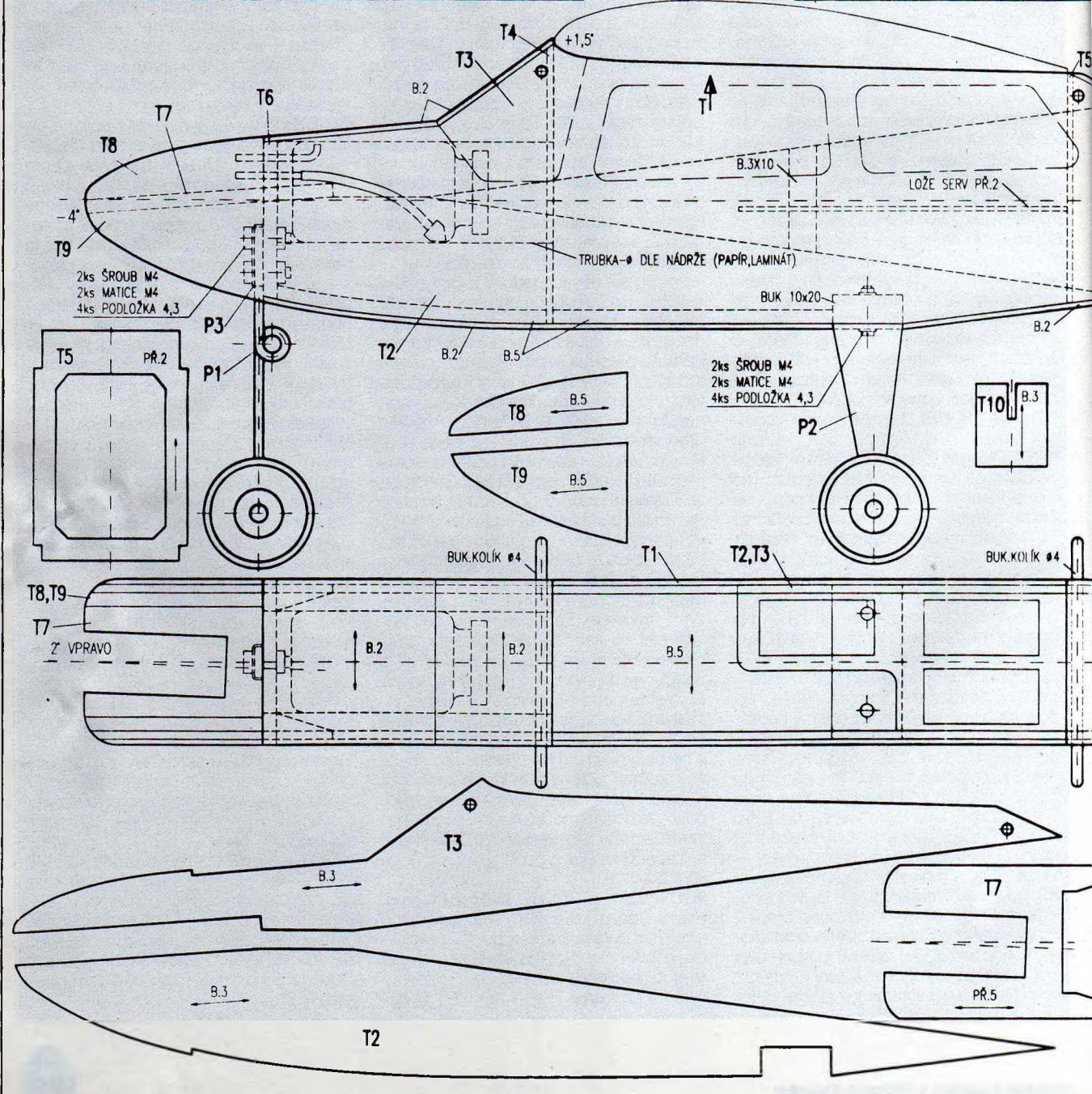
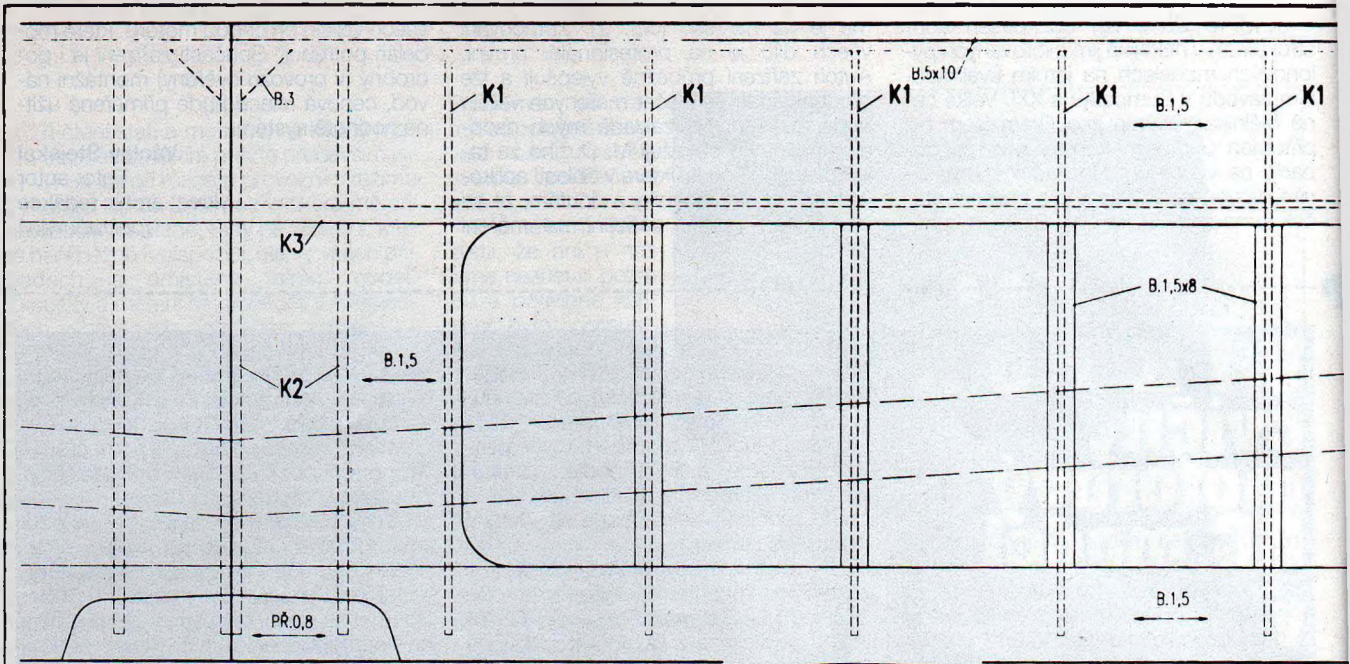
RC SOUPRAVA by měla být nejlépe třífunkční, její instalaci provedeme dle obvyklých zásad. Dbáme nato, abychom vhodným rozmístěním jednotlivých prvků model správně dovážili. Je samozřejmě možné létat i bez ovládání otáček motoru, v tomto případě postačí k ovládání ta nejjednodušší dvoufunkční RC souprava, stejně tak je možné doplnit ovládání křídélkem čtvrtým servem, potom je třeba poněkud zmenšit vzepětí křídla.

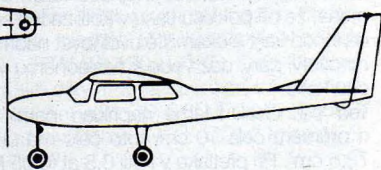
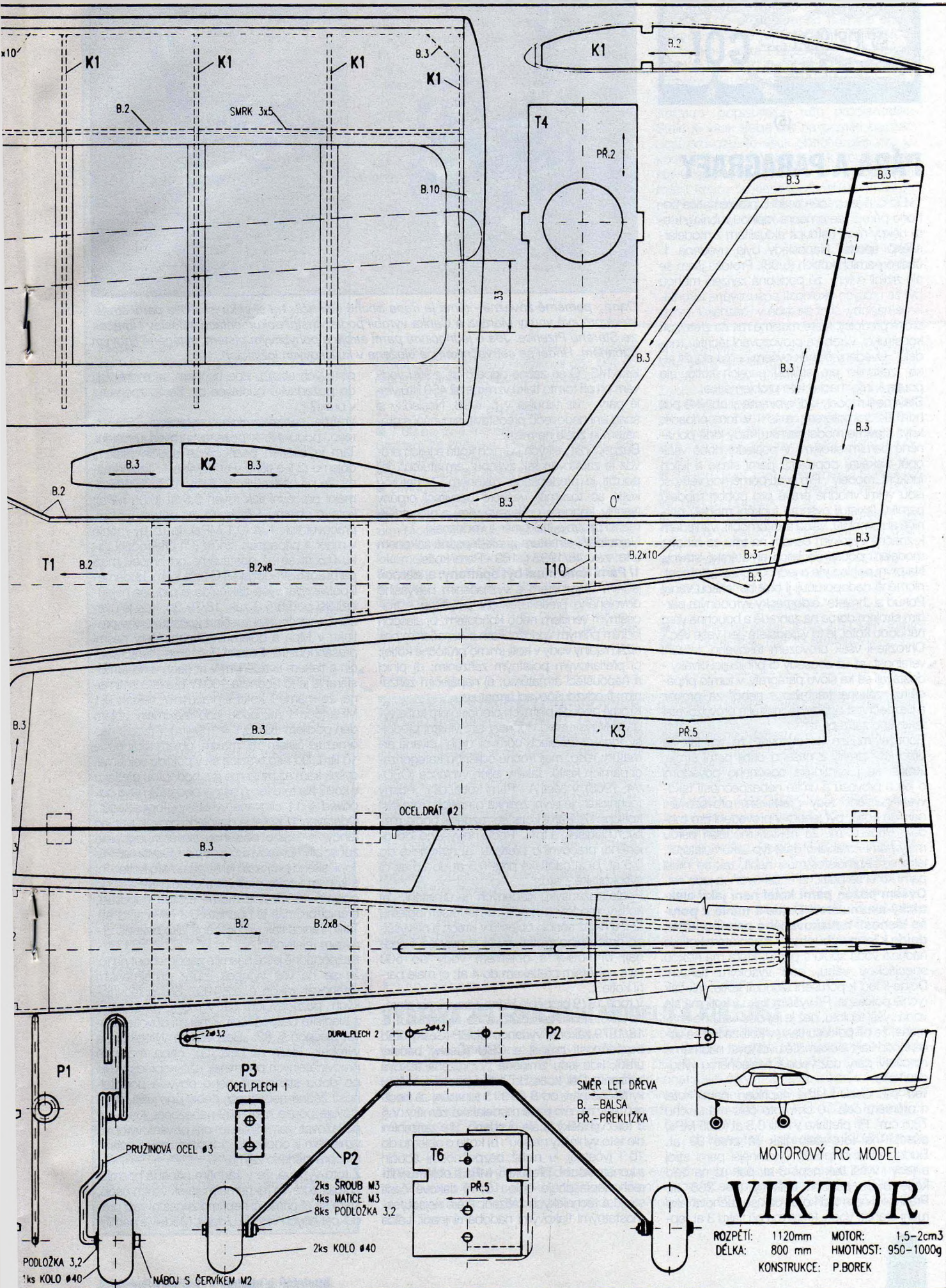
LÉTÁNÍ. Základem úspěšného létání je souměrný nezkrucený správně seřízený model. Před prvním letem ještě všechno překontrolujeme, polohu těžiště, smysl výchylek všech ovládaných prvků, zajištění táhel atd. Budeme-li startovat ze země, je třeba seřadit kola podvozku tak, aby model pojižděl rovno. Motor je třeba správně seřadit, důležité jsou dostatečně nízké volnoběžné otáčky. Správně postavený model letí hned napoprvé, zalétání spočívá vlastně jen v doladění velikosti výchylek kormidel podle vlastních zkušeností. Postupujeme uváženě krok za krokem, vždy s rozmyslem, až dostaneme model úplně do ruky. K prvním startům se určitě vyplatí přizvat zkušenější kolegy.

Pavel Borek

Výkres: autor

Výkres modelu ve skutečné velikosti obdržíte, pokudžete-li čitelně vyplněnou poštovní poukážkou typu C 70 Kč (na Slovensku 80 Kč) na adresu: Modelář a Modely, Křižkova 35, 186 00 Praha 8-Karlín (ve Slovenské republice na adresu: Magnet-Press Slovakia, Grösslingova 62, 811 09 Bratislava). Do zprávy pro příjemce napište prosím čitelně název modelu „Viktor“ a znovu svou úplnou adresu. Výkres vám zašleme do 30 dnů (na Slovensku do 45 dnů) od obdržení poukázané částky.





MOTOROVÝ RC MODEL

VIKTOR

ROZPĚTÍ: 1120mm MOTOR: 1,5-2cm³
 DÉLKA: 800 mm HMOTNOST: 950-1000g
 KONSTRUKCE: P. BOREK

- PRUŽINOVÁ OCEĽ #3
- PODLOŽKA 3,2
- 1ks KOLO #40
- NÁBOJ S ČERVÍKEM M2
- 2ks KOLO #40
- 2ks ŠROUB M3
- 4ks MATICE M3
- 8ks PODLOŽKA 3,2

SMĚR LET DŘEVA
 B. - Balsa
 PR. - PŘEKLIŽKA



(5)

PÁRA A PARAGRAFY

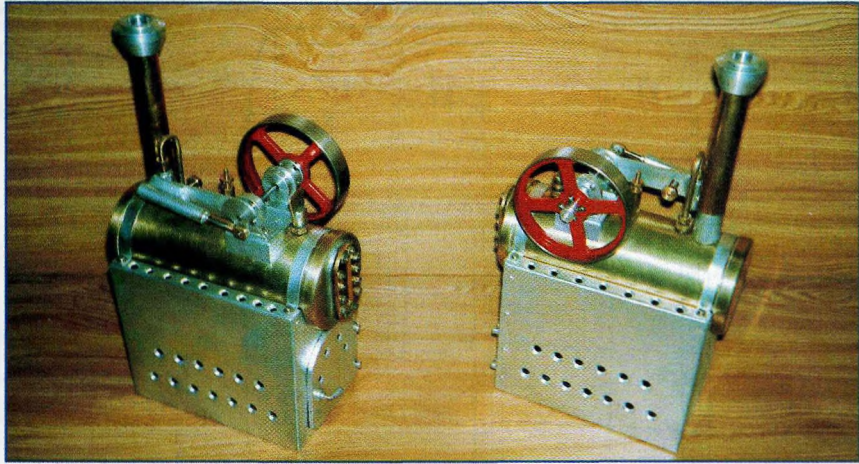
Od č. 4 je uváděn seriál o problematice pohonu párou, jde o nepravdělnou rubriku, která někdy musí ustoupit aktualitám z modelářského sportu. Naposledy byla uvedena 1. část o parních kotlích (8/98). Protože jsem se ale zmínil o tom, že podobná zařízení mohou být za určitých okolností posuzována jako tlakové nádoby, chci alespoň v „náznaku“ uvést určité předpisy, které musíme mít na zřeteli při konstrukci, výrobě a provozování těchto „modelů“. Uvedený článek ovšem nemá sloužit jako „zakoněk“ pro stavbu parních kotlů, ale pouze k informaci o této problematice.

Stavíme-li modely lodí vybíráme si obvykle pohon elektromotorem, a to i v tom případě, když stavíme model parníku, tedy loď poháněné parním strojem. V poslední době však opět získávají popularitu parní stroje a jejich funkční „modely“. Pro svou poměrnou velikost jsou velmi vhodné právě pro pohon modelů parníků (existují ovšem i funkční modely parních automobilů, vůlců a lokomobíl). Vzhledem k značně vysokým cenám na trhu se mnoho modelářů pouští do jejich amatérské stavby. Na první pohled jde o jednoduchou záležitost, nicméně nedoporučuji jí brát na lehkou váhu! Pokud si „hrajete“ s domácími vyrobenými parními stroji doma na zahradě a bouchne vám náhodou kotel, je to v podstatě „jen vaše věc“. Ohrozíte-li však provozem takového zařízení veřejnost, ať už sousedy či přihlížející diváky - dostávají se ke slovu paragrafy, v tomto případě už zákona trestního - neboť za provoz a bezpečnost odpovídá majitel a provozovatel takového zařízení.

Bohužel musím konstatovat, že tím jak se před léty ztratily z našeho okolí parní stroje, ztratila se i kontinuita obecného povědomí o jejich provozu a určité bezpečnosti takových zařízení, tedy především provozování parních kotlů, byť jenom v provedení pro modely. Případá mi, že někteří modeláři berou malé parní kotle jako další typ „akumulátoru“, jako se akumulátor musí nabít, tak se musí parní kotel se patřičně natlakovat - a jede se!

Ovšem pozor, parní kotel není jako elektrický akumulátor! Dojde-li náhle k poruše těsnosti natlakovaného parního kotle, dojde k jeho výbuchu! V rozehřátém kotli se nachází voda spolu s párou, která má nízkou specifickou váhu, pod vysokým tlakem. Dojde-li teď k porušení těsnosti kotle, tak tlak rychle poklesne. Při vyšším tlaku v kotli má ale voda vyšší teplotu, než je její bod varu. To znamená, že při poklesu tlaku v kotli začne se voda ihned vařit a okamžitě uvolňovat nadměrné množství páry, což vede k následnému výbuchu kotle.

Teď pár čísel. Máme například parní kotel o průměru čela 10 cm, toto čelo má plochu 78,5 cm². Při přetlaku v kotli 0,5 at (0,05 MPa) působí na toto čelo tlak již přes 39 at. Budeme-li chtít použít výkonnější parní stroj a tedy i vyšší tlak např. 3 at, pak už na čelo kotle bude působit celkový tlak 236 at. Praskne-li nám teď kotel, pak se zachová jako ruční granát! Voda, která má při tlaku 3 at tep-



Dané - poměrně závažné - téma je třeba trochu odlehčit. Na snímku jsou dva parní stroje, které pro své vnuky Martina a Čeňka vyrobil podle vlastní dokumentace Miloslav Horáček ze Starého Plzně. Jde o jednočinné parní stroje s pohyblivým pístem, vytápěné lihovým kahanem. Hřídel se setrvačnickem je uložena v kuličkových ložiskách.

lotu 143 °C se začne odpařovat, z litru vody vám při tomto tlaku vznikne až 450 litrů vřelé páry - viz tabulka v č. 4/98. Následky si snad ani nedovedu představit, srovnání s granátem je zcela na místě.

Bezpečnost velkých parních kotlů a jejich provoz je zajišťován tak zvanou „armaturou“, její použití je předepsáno zákonem. Armaturou kotle se rozumějí veškeré uzavírací orgány (ventily, kohouty, průlezová víka) a nejnütnější měřicí přístroje (tlakoměr a vodoznak).

Nejnütnější armatura je předepsána zákonem a to: zák. 48/1982 § 169 - Parní kotle

1/ Parní kotle musí být opatřeny: a) alespoň jedním tlakoměrem s vyznačením nejvyššího dovoleného přetlaku, u vodní smyčkou s trojcestným ventilem nebo kohoutem; b) alespoň jedním přímým vodoznakem s označením nejnižší hladiny vody v kotli (mimo průtočné kotle); c) přetlakovým pojistným zařízením; d) plnicí a napouštěcí armaturou; e) napájecím zařízením; f) odvzdušňovací armaturou.

Kromě obecně platných předpisů pro kotle vydává Ministerstvo dopravy své vlastní předpisy, které v detailech upravují druh užívané armatury, resp. mají trochu odlišnou kategorizaci parních kotlů. Také v jejich vyhlášce (ČSD-V4, 1963), v části A - Parní kotle, díl I. „Pojmy technické“, je první zmínka o našich „malých“ kotlích: 17. Parní kotle se rozdělují podle různých hledisek, a to: ... Podle nejvyššího (dovoleného) pracovního přetlaku: a) nízkotlaké do 0,5 at; b) středotlaké přes 0,5 at do 16 at; c) vysokotlaké... atd.

Podle požadavků kladených na umístění... a) kotlíky, modely a hračky o největším objemu 2 l, u nichž součin objemu v litrech a nejvyššího pracovního přetlaku v at je nejvýše 1 (jedna); b) kotlíky s objemem vody do 500 l a s největším přetlakem do 4 at; c) malé parní kotle ...

V roce 1979 proběhla jedna z novelizací starého „kotelního zákona“, a to vyhláškou č. 18/1979 zákona, vydanou ČÚBP (Český úřad bezpečnosti práce) a ČBÚ (Český báňský úřad), kde jsou zmíněna „Vyhrazená tlaková zařízení“. Dělí kotle do 4 tříd podle množství vyráběné páry od 8 do 115 tun páry za hodinu, tedy nic pro naše modelářské záměry. V § 3 této vyhlášky je ale uvedeno, „že zařízeními dle této vyhlášky nejsou“: b) kotle o objemu do 10 l (včetně), u nichž bezpečnostní součin z konstrukčního přetlaku v MPa a objemu v litrech nepřesahuje číslo 10. h) tlakové části strojů a technických zařízení, které nejsou samostatnými tlakovými nádobami (např. válce

pístových strojů). Zde bychom se mohli vejít do požadavků odstavce b). Co to znamená v praxi?

Vraťme se ke zmíněné vyhlášce ČSD-V4, resp. bodu 17. k požadavkům na umístění. Tam je uváděn bezpečnostní součin maxim. objemu (2 l) a tlaku v at nejvýše 1. To znamená, že při objemu kotle 2 litry může být maximální pracovní tlak roven 0,5 at (0,05 MPa); kotel o objemu 1 litr bude mít potom maxim. pracovní tlak 1 at (0,1 MPa), to už by mohlo v mnoha případech stačit. (Při překročení tlaku 0,5 at se už dostáváme od hraček mezi parní kotle středotlaké!) Co ale s tím, budeme-li potřebovat vyšší tlak? Zde je pro nás nejdůležitější bod b/§ 3 zák. 18/79 Sb. kde je uveden bezpečnostní součin z konstrukčního přetlaku v MPa a objemu v litrech, který nesmí přesáhnout 10. **Pozor!** Počítáme-li tento součin s tlakem uváděným v at (technická atmosféra) je jeho hodnota 100. V praxi to znamená, že máme-li kotel s pracovním tlakem 0,1 MPa (cca 1 at), bude jeho maximální objem dán podílem 10 : 0,1 = 100 litrů. Předpis nás omezuje číslem 10, maxim. objem tedy bude 10 litrů. Do této hranice se v poklidu vejde, avšak kam až můžeme jít s hodnotou přetlaku v kotli? Na toto téma nám v podstatě dává odpověď § 11 citované vyhlášky „Topiči kotlů“. Odstavec 1/ Kotel je dovoleno provozovat jen tehdy, je-li jeho obsluhou pověřen odborně způsobilý pracovník - topič. Odstavec 6/ Topičského průkazu není třeba... pro kotle... c) s konstrukčním přetlakem do 0,3 MPa a do objemu 100 l. Zde máme určitou odpověď, hranici pro nás je hodnota 0,3 MPa (tj. 3 at). Tato hranice tlaku je uváděna jako bezpečná - ovšem relativně.

Každopádně ještě nesmíte zapomenout na to, že se na váš výrobek může přinejmenším vztahovat zákon č. 22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky, především z hlediska bezpečnosti. Z něj mi dovolte citovat alespoň § 82: „Bezpečným výrobkem je výrobek, který za běžných, nebo rozumně předvidatelných podmínek užití nepředstavuje po dobu stanovené nebo obvyklé použitelnosti žádnou nebezpečí, nebo jeho užití představuje pouze minimální nebezpečí, které lze považovat za přijatelné při užívání výrobku vzhledem k odpovídající vysoké úrovni ochrany oprávněného zájmu.“

Z toho vyplývá, že v žádném případě nesmíte ohrozit zdraví a řekněme majetek všech osob, které se ať přímo či nepřímo zúčastní vaší produkce! Abych vás ale uklidnil, Modely s parním

modelář a modely

Měsíčník pro všechny modeláře

11/98 listopad XLIX

Vydavatel:

PRAŽSKÁ VYDAVATELSKÁ SPOLEČNOST

Pro Slovenskou republiku vydáváno ve spolupráci s MAGNET-PRESS Slovakia.

Adresa redakce: **MODELÁŘ A MODELY**

Křížkova 35, 186 00 Praha 8-Karlín

Tel./fax: 02/218 634 03 (218 631 11 - ústředna)

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

Redakční rada:

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

Příspěvky a korespondenci pro časopis

Modelář a Modely posíláte výhradně na

adresu redakce: Modelář a Modely, Křížkova 35, 186 00 Praha 8 (případně P.O. BOX 72)

Vychází měsíčně, cena časopisu 35 Kč.

Rozšiřují PNS, Mediaprint, Transpress a další distributoři.

Cena pro celoroční předplatitele 385 Kč za 12 čísel (450 Sk), 195 Kč za 6 čísel (225 Sk). Objednávky a zvýhodněné předplatně zajišťuje pouze Oddělení předplatného - Modelář a Modely, Křížkova 35, 186 00 Praha 8-Karlín (Tel.: 02/218 634 03). Předplatně a informace po internetu (platba kartou je možná): **WWW.MAGIS.CZ/modelaramodely**

Distribuce, předplatně a inzerci pro

Slovenskou republiku zabezpečuje:

Magnet-Press Slovakia s. r. o., P.O. BOX 169, 830 00 BRATISLAVA. Tel./fax: 07/ 525 45 59 (444 545 59) - předplatně; tel./fax: 07/ 525 46 28 (444 546 28) - administrativní; tel./fax: 07/ 525 06 93 (444 506 93) - inzercie.
Sídlo firmy: Teslova 12, 821 02 Bratislava

Objednávky do zahraničí přijímá PNS,

Hvozdánská 5 - 7, 148 31 Praha 4, (tel.: 79 32 740).

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

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

Pláštnou inzerci - reklamou - zajišťuje: Inzertní oddělení, Na Poříčí 30, 112 86 Praha 1 (tel./fax: 02/ 232 51 00, tel: 02/ 282 21 90).

Předběžně je možno dojednat i přes redakci.

Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p., odštěpný závod Přeprava, č.j. 3229/97, dne 29. 8. 1997.

Kompletní předtisková příprava: FUTURA

Tisk: Z dodaných imprimovaných litografií vytiskla POLYGRAFIA a.s., Svobodova 1, 128 17 Praha 2

Redakci nevyžádané příspěvky se nevracejí.

© Pražská vydavatelská společnost, 1998

ISSN 0322-7405

strojem a tlakem nad 0,05 MPa nejsou hračky ve smyslu nařízení vlády č. 171/1997 Sb. Jakmile překročíme tlak 0,5 at (0,05 MPa) dostáváme se do kategorie kotlů středotlakých a jako s takovými musíme s nimi zacházet. V rámci bezpečného provozu, by měl být - i ve vašem zájmu - opatřen kotel stejnou armaturou jako jeho velká předloha. Především nesmí v žádném případě chybět vhodně dimenzovaný - alespoň jeden - bezpečnostní ventil, doporučuje je jeden pružinový a jeden se závazím. Před každým použitím je třeba odzkoušet správnou funkci ventilů, např. nejsou-li zapečené. Dál by měl být kotel opatřen ukazatelem tlaku (manometrem), vhodným vodoznakem a případně zkušebními kohouty. V některých případech - zvláště při malém objemu kotle - se doporučuje použít napájecího čerpadla pro

doplňování vody v kotli, ať už ručního, nebo poháněného převodem od parního stroje. Kromě zmiňovaných zákonů a vyhlášek se stavby kotlů týká i řada norem z oborové skupiny 07 KOTLE. Vážní zájemci o tuto problematiku se mohou také obrátit na univerzitní či krajské knihovny, kde je dostatek literatury popisujících tuto problematiku. Stále je však třeba mít na paměti bezpečnost provozu, to však obecně platí pro jakoukoli činnost. Vzhledem k současnému stavu legislativy v tomto oboru by bylo optimální, kdyby se klasifikace parních kotlů pro modely jednoznačně řešila dodatkem ke stávajícím zákonům a normám.

Tomáš Krejčí
Foto: M. Horáček

pomáháme si

Řádkovou inzerci přijímá redakce **MODELÁŘ a MODELY, Křížkova 35, 186 00 Praha 8-Karlín. Tel./fax: 02/218 63 403 (218 63 406, 218 63 407).**

PRODEJ

- 1 60 barev a jiné potřeby pro modelářnu. Seznam za známku. Při odběru všeho sleva. Končí František Exner, Masarykovo nám. 19, 509 01 Nová Paka
- 2 Modelářské plány, seznam za známku 15 Kč. J. Macháček, 252 29 Dobříchovice 142
- 3 Výměnou za parní stroj (hračku) nabízím: Model par. stroje větších rozměrů (vhodný na stavbu pojízdného parního válce nebo lokomobily) nebo hodinářský soustruh s příslušenstvím. Tel. 8-15 hod. 0444/ 321634
- 4 Nový soustruh na kov IKD-400 (NSR). Točná délka 400 mm, průměr 250 mm; rozměry - 935x588x375 mm; cena 32 900 Kč. Informace zašlu zdarma. Pavel Jára, 345 01 Mrázov č. 86

- 5 Výkresy a řezy letadel od 1 WW po současnost. 650 typů, 3670 stran CZ materiálů inf. za ofrankovanou obálku. L. Zaoral Nábřeží 294, 753 61 Drahotuše
- 6 Originál plány válečných lodí od r. 1850 po současnost. Katalog zašlu za 2x 4,60,- Kč známky. Jan Pavlík, Černčická 149, 549 02 Nové Město n. Met. (Tel.:0441-74983).
- 7 Prod. spal. mot. Graupner O.S MAX CZ R 11220, obs. 2,11cc, nepouž. za 2.900,- inf. 069 6711434
- 8 Prod. elektrom. Graupner SPEED 360 PT, 9,6 V, za 900,- Nový, inf. 069 6711 434
- 9 Prod. spal mot. COX TEE DEE 049 1,5 OZ, 42,6 gr., nový, nepouž. cena 750,- inf. 069 6711434

KOUPĚ

- 10 Ojníci na motor JENA 2,5 DDR. Tomáš Štábl, Horní 45A, 783 13 Štěpánov

2. SETKÁNÍ STAVITELŮ PAPIROVÝCH MODELŮ

pořádá v sobotu **21. listopadu** (9 až 13 h) v DDM Neratovice (Mládežnická 984, u Náměstí republiky - vedle pošty) Centrum stavitelů papírových modelů. Můžete přijít s vlastnoručně postaveným modelem, který vám současně poslouží jako vstupenka a s kterým můžete i soutěžit o ceny (přejímka 8 - 9 h). Soutěžící do 15 let čeká další kolo letošního seriálu foukacích modelů, součástí akce bude i vyhodnocení fotosoutěže papírových modelů a nabídka modelů k výměně či prodeji. Snímky do fotosoutěže můžete posílat do 17. 11. 1998. Nejúspěšnější modely (fotografie) budou zveřejněny v časopisu

Modelář a Modely. **INFORMACE: Tel.: 0603 508 566 nebo 0206/686 565. Fotografie posílejte na adresu - ARPP-Centrum, papírové modely, Ruská 497, 277 11 Neratovice.**

ZÁVODY AUTOMODELŮ SRC

pořádá v závěru roku klub SCRC-Praha 7. **1)** Závěrečný mítink seriálu M ČR pro automodely kateg. PlaFit - NASCAR a OLD TIMER (6. - 7. 11.). **2)** „6 HODIN 98“, 80. ročník vytrvalostního závodu, kateg. PR/24 (27. - 29. 11.) **INFO:** Adresa klubu: Dům dětí a mládeže Praha 7, Na výšinách 1000, Praha 7-Letná (tel.: 02/218 634 06).

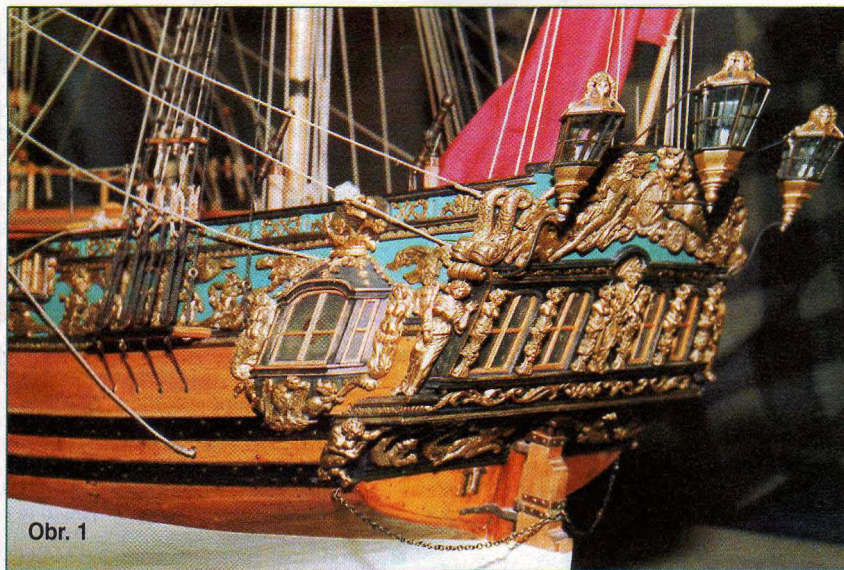
VÝSTAVA ŽELEZNIČNÍCH MODELŮ A KOLEJIŠŤ

Klub železničních modelářů při DDM Trutnov pořádá tradiční výstavu zaměřenou na problematiku železničního modelářství, zajištěn bude i prodej modelů a modelářských potřeb. Vystavovat budou firmy ČS train, DETAIL, DELTAX, FRAMO 120, LOKO Dvůr Králové, KROKODIL, TILLIG, ZERBA. Výstava se bude konat (také díky mnoha sponzorům) ve dnech **3. až 8. prosince 1998** (denně 10 až 18 hodin) v Kulturním sále ČD-SDC Trutnov (budova naproti okresnímu soudu, směrem od nádraží ČD za mostem). **INFO: DDM Trutnov, B. Nehybová, R. Frimla 816, 541 01 Trutnov, tel.: 0439/2459.**

J. Novotný - předseda KŽM Trutnov

INFORMACE pro členy TT klubu. Zverme své členy na výstavu (viz výstava želez. modelů). V sobotu **5. 12.** se uskuteční setkání členů klubu, účast příslibili majitelé firem Tillig a RT Hobby. Ve 14 hodin slosování o model lokomotivy řady 781 - pro členy klubu. (Za TT Club CZ J. Beran).

IX. mistrovství světa lodních modelů „C“ očima účastníka



Obr. 1

(I část)

Ve starobylém polském městě Gdaňsk, které v loňském roce oslavilo milénium svého trvání, bylo organizací LOK (Liga obrony kraje) uspořádáno z pověření mezinárodní organizace lodních modelářů NAVIGA mistrovství světa lodních modelářů pro modely tříd C. Úkolo se ujalo také vedení Námořního muzea (Centralne Muzeum Morskie) rozloženého v budovách na obou březích přístavního kanálu řeky Motlawy. Jeho pravobřežní část (umístěná ve třech budovách bývalých sýpek se jmény Panna, Měď a Oliva) poskytla od 22. do 30. 8. přístřeší modelům a modelářům z celého světa. O tom jaký význam takovým mezinárodním akcím Poláci přikládají

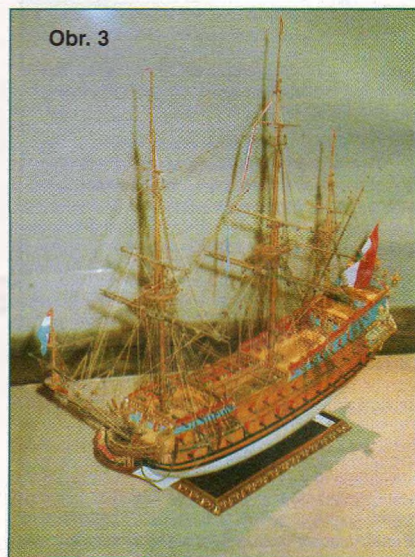
Obr. 2 Výzdoba a změt' lanová na předí „Royal Caroline“ ing. B. Cirhana.



svědčí i fakt, že nad MS převzaly záštitu státní orgány v čele s maršálkem sejmou M. Plazinskim (předával i medaile). Šampionát trval tentokrát o něco déle (9 dní, obvykle bývá 5), pořadatelé snad chtěli předejít zmatkům z časové tísně při hodnocení velkého množství modelů, nebo z důvodů komerčních, protože vystavené soutěžní exponáty byly po celou dobu přístupné veřejnosti. Pro soutěžící to bylo někdy dost dlouhé, avšak místo pořádání bylo zvoleno pro lodní modeláře přímo symbolicky. Proto vám chci trochu přiblížit město a okolí, které skutečně stojí zato. Město Gdaňsk (pocházející z r. 997) bylo za 2. světové války velice zničeno, některé ruiny jsou vidět dodnes. Staré město postupně rekonstruované se začíná skvět v plné kráse a svým vzhledem připomíná holandské přístavy; vždyt' Gdaňsk byl

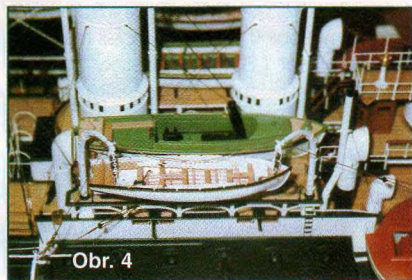
v době svého největšího rozkvětu (16. a 17. stol.) jedním z největších přístavních měst. O bohatosti (v okolí jsou velká naleziště jantaru) a velikosti svědčí nejen mnohapatrové historické budovy, ale také řada kostelů, z nichž největší, kostel „Nejsvětější Panny Marie“ (se zabudovaným orlojem z 15. stol.), pojal ve svých útrobach až 25 000 věřících.

Při nepřízní počasí (ovšem na soutěž to nemělo vliv) bylo možno navštívit řadu muzeí. Kromě již zmiňovaného Námořního muzea jehož součástí jsou také historický (nově rekonstruovaný) přístavní jeřáb, tzv. Żuraw, nákladní parník Soldek a výzkumná rybářská loď Kaszubski brzeg, stojí za prohlídku Národní muzeum umístěné v bývalém klášteře. Z jeho bohatých sbírek - jimiž by nepohrdly ani nejznámější galerie světa - zaujmou nejenom obrazy s námořní tematikou, ale i Starého města. Na okraji



Obr. 3

města, v místech kde ústí do moře Martwa Wisla, je zbudován památník obráncům Westerplatte. Zde zahřměly (1. 9. 1939) prvé výstřely 2. světové války z německé školní bitevní lodě Schleswig-Holstein. V sousedním přístavním městě Gdyně jsou zakotveny další dva plovoucí muzejní exponáty - torpédoborec Blyskawica a bývalá školní plachetnice Dar Pomorza. Nedaleko jsou v pleněru umístěny exponáty vojenské techniky souvisící s námořnictvem. Jihovýchodně od Gdaňska se nachází mohutný křížácký hrad Malbork atd. Vraťme se však přímo k mistrovství. Součástí programu byl i výlet lodí do Gdyně a rybářského městečka Hel s večerním návratem podél osvětleného nábreží, loděnic a města. Pro stavitele modelů tříd „C“ to byla i možnost inspirace - prohlídka výše zmíněných lodí, místního rybářského muzea na Helské kose, pobřežního



majáku atd. Po organizační stránce se šampionát vydařil (méně úspěšný byl závěrečný reprezentační banket s poměrně vysokým vkladem, kterému však neodpovídalo předložené pohoštění), pořadatelům se dařilo dodržovat časový harmonogram. První výsledky tříd C1 a C2 byly oznámeny již v úterý (25. 8.) večer. Udílení medailí - aby mohlo být vše zvládnuto - bylo rozděleno na několik dní. Soutěžící třídy C1 byli dekorováni ve středu, tříd C2 až C4 v sobotu a zbývající třídy (tj. C5 a C7) v závěrečný den dopoledne (neděle). Systém udělování medailí byl ještě podle starého - dosud platného - principu, tj. podle počtu získaných bodů za hodnocení (viz č. 6/98, str. 12). Zřejmě jsme na našich národních soutěžích předběhli dobu. Nejvyšším představitelem organizace Naviga zde byl Helmut Türk z Rakouska, hlavním rozhodčím Švýcar Roger Fragniere, v řadách rozhodčích byli zástupci Bulharska, Číny, Francie, Holandska, Německa, Ukrajiny a pořadajícího Polska, Českou republiku zastupovali ve sboru rozhodčích ing. Z. Tomášek a mgr. M. Tomášek.

Jaká byla účast a jaké byly modely? Při srovnání s minulým šampionátem mírně poklesla účast u základních tříd, v „nových“ třídách byl nárůst podstatný, především v C6 a C7. Dělení tříd na další podskupiny (mimo C1 a C2) bylo diskutabilní, „extrémní“ byla třída C3 C kde se prezentovali pouze dva soutěžící. Protože tyto modely spolu nezávodí, ale

Malý, ale pěkně vypracovaný model francouzské lodě „Imperial“ Za tento model získal polský modelář R. Wrzesiński 82 bodů (24. místo), což mu vyneslo stříbrnou medaili ve třídě C1.

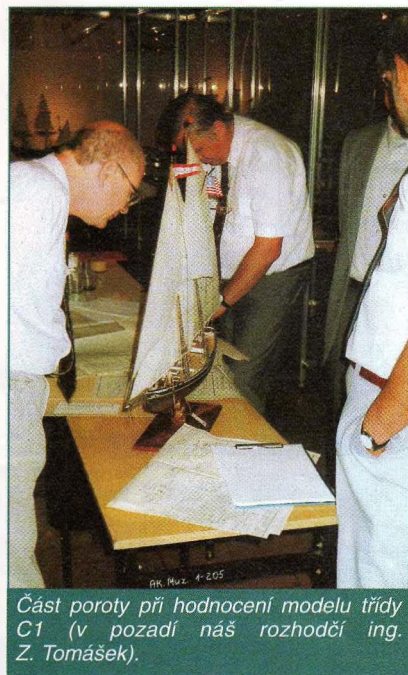


Slavnostní zahájení před budovou Námořního muzea (Centralne Muzeum Morskie) v Gdaňsku. IX. MS se zúčastnili modeláři z Běloruska, Bulharska, Číny, Francie, Holandska, Chorvatska, Itálie, Německa, Rakouska, Rumunska, Ruska, Ukrajiny, Uzbekistánu, domácího Polska a samozřejmě modeláři z ČR. Zájem státních orgánů o pomoc při mistrovství můžeme našim polským kolegům pouze upřímně závidět.

soutěží v kvalitě a pracnosti provedení, chci vám je přiblížit především na fotografiích, vzhledem k jejich množství bude rozdělena reportáž na tři části.

Ve třídě **C1** (modely lodí s veslovým a plachetním pohonem) zvítězil mezi devětapadesáti modely chorvatský modelář Mile Bijelic s maketou lodí „Royal Caroline“ z roku 1749 (**obr. 1** - Na snímku detail zádě perfektně zpracované makety v měřítku 1:35. Tento model byl ohodnocen 96 body a samozřejmě zlatou medailí.). S nepatrným odstupem (95,33 bodu) se na 2. místě umístil náš modelář ing. Bohuslav Cirhan, jehož model (**obr. 2**) - také maketa „Royal Caroline“, ale v měřítku 1:50 - byl ohodnocen rovněž zlatou medailí (co se týká pořadí ve výsledkových listinách to bylo naše nejvyšší umístění).

Je zajímavé, že model tohoto velmi hezkého a na výzdobu bohatého anglického trojstěžníku se objevil u mnoha soutěžících, a nejenom ve třídě C1. Zlaté medaile získaly i naše další modely v této třídě. V pořadí 6. místo obsadil mgr. M. Houska („De Zeven Provincien“, 92,33 b.), zlatá medaile - **obr. 3**), 7. místo opět ing. B. Cirhan („La Flore“,



Část poroty při hodnocení modelu třídy C1 (v pozadí náš rozhodčí ing. Z. Tomášek).

92 b., zlatá medaile). „Stříbro“ připojili mgr. M. Houska (16. místo, „Max Emanuel“, 85 b.) a E. Šerý (37. místo, „La Toulonnaise“, 77 b.). Značně se polepšili modeláři z ruských mluvících zemí, jejich modely ruských řadových lodí patřily mezi elitu.

Ve třídě **C2** (modely lodí se strojním pohonem), která má určitě větší možnost výběru předloh než třída C1, královali Čínané, především při menší účasti německých modelářů. To ovšem nijak nesnižuje kvalitu jejich modelů. Dva modely výzkumné lodě „Hujulao 3“ získaly zlaté medaile za 1. a 2. místo. W. Ye 98 bodů (model v měř. 1:116), T. Liang 97 bodů (1:75).

Hodnocení některých dalších modelů bylo poněkud sporné. Jakoby rozhodčí přehlíželi některé chyby. Vysoce hodnoceny byly i modely, které si to moc nezasloužily - viditelné spáry při spojování dílů, nečistoty při montáži, způsoby lepení a pájení, příliš zjednodušené součásti atd. Většina modelů byla stavěna podle modelářských plánů. V některých případech neúplné, nedokonalé a bohužel i loděnicové výkresy znamenaly ztrátu bodů. I tato třída však přinesla našim barvám zlaté a stříbrné medaile. Nejlépe



A opět jedna zád, detail makety ruské řadové lodě „Poltava“. S tímto modelem v měřítku 1:50 získal Rus E. Melnikov zlatou medaili za třetí místo (C1, 93,33 b.).



„Duilio“, italská věžová loď (měř. 1:100) J. Špinara. Detailní snímek záchranné lodky s parním pohonem umístěné na dělové věži.



Námořníci nastoupení na zadní palubě bitevní lodě „Radetzky“. Náš M. Tesař získal za tento model v měřítku 1:100 89 bodů, to mu vyneslo 19. místo a získal stříbrnou medaili.

si vedl Zdeněk Tollár se svou - na stránkách časopisu již několikrát představenou maketou - válečnou lodí rakousko-uherské kriegsmariny „Kronprinz Erherzog Rudolf“ v měřítku 1:100. Model získal 91,33 bodu

což mu vyneslo 11. místo a zlatou medaili (obr. 4 - Detail střední části „barbetové“ lodě „Kronprinz E. R.“ se záchrannými čluny. Další foto v obsahu). V závěsu (12. místo, 91 bodů, zlatá medaile) se umístil Jiří Špinar



Skupina tří modelů třídy C2. První stojí model lodě „Baltic“ (K. Shivanov; Rusko; 28. místo; 85,67 b.; stříbr. medaile), dále „Gdaňsk“ (A. Fokov; Bělorusko; 49. místo; 76 b.; bronz. medaile) a „Hujjulao 3“ (T. Liang; Čína; 2. místo; 97 b.; zlatá medaile).



Střední část lodě „Hujjulao 3“ čínského modeláře Wunan Ye, který s tímto modelem v měřítku 1:116 zvítězil ve třídě C2.

s modelem věžové lodě „Duilio“. Stříbrnými medailemi doplnili „sbírku“ medailí této třídy Miroslav Tesař („S.M.S. Radetzky“) a Aleš Andera s legendárním zaoceánským parníkem „R.M.S. Titanic“.

Modely dalších tříd kategorie C si představíme v dalších pokračováních, ale už nyní (kvůli aktuálnosti) se chci zmínit o výsledcích. Celková úspěšnost naší výpravy (pod vedením ing. VI. Janouška) byla velmi dobrá, především v tzv. základních kategoriích. Lodní modeláři z ČR získali celkem 19 medailí (7 zlatých, 5 stříbrných, 7 bronzových). Nejúspěšnější výpravy mělo Německo 18 zlatých medailí, Čína 16 zlatých a Polsko 15 zlatých. Kompletní výsledky není možné pro velký rozsah uvést, proto uvádím pouze 1. místa v jednotlivých třídách a skupinách a umístění našich modelářů.

-ZP-
Foto: Z. Tollár, L. Putz, L. Pepliňský (pokračování)

Výsledky

C1 (59 modelů)

p.	jméno	stát	model	měř.	body	medaile
1.	M. Bilejic	CRO	Royal Caroline	1/35	96	Zlatá
2.	B. Cirhan	CZE	Royal Caroline	1/50	95,33	Zl.
6.	M. Houska	CZE	De Z.Provincien	1/77	92,33	Zl.
7.	B. Cirhan	CZE	La Flore	1/75	92	Zl.
16.	M. Houska	CZE	Max Emanuel	1/50	85	Stř.
37.	E. Šerý	CZE	La Toulonnaise	1/70	77	Br.

C2 (53)

1.	W. Ye	CHN	Hujjulao 3	1/116	98	Zl.
11.	Z. Tollár	CZE	K. E. Rudolf	1/100	91,33	Zl.
12.	J. Špinar	CZE	Duilio	1/100	91	Zl.
18.	M. Tesař	CZE	Radetzky	1/100	89	Stř.
28.	A.Andera	CZE	RMS Titanic	1/200	83,33	Stř.

C3 A (10)

1.	A. Bogdanov	RUS	Pr. North Seas	1/300	88,67	Zl.
----	-------------	-----	----------------	-------	-------	-----

C3 B (6)

1.	A. Sakoulin	RUS	San Antonio	1/50	92,67	Zl.
5.	P. Brabc	CZE	čluny Victory	1/100	76	Br.

C3 C (2)

1.	A. Romero	ROM	Nave Olandeze	1/200	92	Zl.
----	-----------	-----	---------------	-------	----	-----

C3 D (12)

1.	Kouznetsovi	RUS	Submarines	1/200	93,67	Zl.
2.	L. Jakeš	CZE	děla Bofors	1/25	91,67	Zl.
3.	A. Andera	CZE	HMS Victory	1/70	90,67	Zl.

IX. mistrovství světa lodních modelů „C“

C4 A (11)

1.	Y. Xu	CHN	New Nippon Maru	1/550	94,33	Zl.
11.	F. Chmelka	CZE	Egyptská loď	1/333	74,33	Br.

C4 B (27)

1.	Y. Xie	CHN	Frunze	1/1250	100	Zl.
22.	V. Janoušek	CZE	Pres. Masaryk	1/250	78	Br.
24.	V. Janoušek	CZE	Republika	1/500	75,33	Br.

C4 C+D (5)

1.	H. Liu	CHN	F. Wilhelm	1/500	100	Zl.
----	--------	-----	------------	-------	-----	-----

C5 (17)

1.	Q. Xiong	CHN	France II	—	98	Zl.
8.	B. Karban	CZE	Itrin	1/250	79	Br.
11.	B. Karban	CZE	Lilla Dan	1/200	74,33	Br.

C6 (38, 8 juniorů)

1.	I. Shutovich	RUS	Hibiki	1/700	97	Zl.
9.	R. Belich	UKR	Bismarck 1. jun.	1/400	91	Zl.
20.	M. Janoušek	CZE	U-2540 3. jun.	1/144	83	Stř.

C7 A (6)

1.	M. Mitschke	D	Indianapolis	1/250	94,33	Zl.
----	-------------	---	--------------	-------	-------	-----

C7 B (17)

1.	H. Bock	D	SMS Baden	1/250	98	Zl.
16.	J. Janoušek	CZE	Bismarck	1/400	81,33	Stř.

Mistrovství ČR 1998 lodních modelářů



Model se kterým získal senior M. Vaňouch 2. místo. v kateg. Mono 2.

výkony i když byly ovlivněny počasím. Dále je potěšitelné, že se na mistrovství objevují nové tváře, v kat. FSR-E 400 Martina Šebestová (KLoM náchod, 4. místo FSR-ECO), Soňa Darvašová (2. místo), Zdeňka Sršňová (3. místo) a Jan Sršeň (4. místo), všichni z KLoM Dvůr Králové nad Labem. Pochvalu zasluží náhodští modeláři, kteří pod vedením J. Linharta vše dobře připravili, za což jim všichni děkujeme. Co se používalo a co bylo k vidění?

MOTORY - Pletenberg, Lahner, Mabuchi 500 BB Competetion, bezkomutátorové motory, LRP. BATERIE -



Poškozený model V. Šebesty. Po srážce zustala uprostřed lodě 10cm díra.

Sanyo 2000 (vybírané počítačem do jednotlivých sad). LODNÍ ŠROUBY - kategorie FSR-ECO, kovové šrouby z berrilového bronzu; Mono a Hydro, třílisté šouby z plastu (vše od fy Graupner). LODNÍ TRUPY - kateg. FSR-ECO dominují trupy maďarského modeláře Kukoreliho, jenž nemá v současnosti žádnou konkurenci. Trupy L. Macháně zase ovládly kateg. Mono a Hydro. (Modely ze stavebnic nemají šanci.) V kateg. Hydro 3 model J. Němce hodně připomínal modely italských závodníků, které byly vidět na letošní elektrotregatě v Praze.

J. Darvaš

Foto: autor

Výsledková listina

(Pouze 1. místa)

MONO 1 junioři (4 účastníci): 1. L. Macháň (31 kol/36 sekund); senioři (7): 1. P. Hynek (34/15). **MONO 2** s. (7): 1. P. Hynek (35/34). **FSR-E 400** j. (4): 1. F. Šebesta (35/17); s. (5): 1. J. Balcar (36/19). **FSR-ECO standard** j. (6): 1. L. Linhart (48/7); s. (7): 1. V. Šebesta (53/7). **FSR-ECO expert** j. (4): 1. J. Petrle (45/15); s. (11): 1. M. Kneys (58/21). **HYDRO 1** j. (3): 1. J. Petrle (26/7); s. (5): 1. Z. Fišer (30/16). **HYDRO 2** j. (3): 1. F. Šebesta (30/24); s. (5) 1. J. Dvořák (31/12). **HYDRO 3** s. (6): 1. Ing. V. Švorčík (31/20).

(Pozn. Vzhledem k termínu, „aktuálnosti“ a množství kategorií, uvádíme pouze 1. místa. Ostatním se omlouváme. Vzhledem k celkové informaci - i o použitém materiálu a pěkným snímkům - však tuto reportáž zařazujeme. Redakce)

Již v srpnu (21. až 23. 8.) bylo uspořádáno M ČR v kateg. F1-E, FSR-E, F3-E, HYDRO a MONO. Náhodští modeláři, kteří byli pořadatelé, využili nový areál v Dolní Radechové u Náchoda. Protože trať byla připravena včas, a většina soutěžících přijela již ve čtvrtek, ladilo se a trénovalo až do pátečních odpoledních hodin.

Soutěž byla zahájena kateg. F1-E a F3-E. F1-E (rychlostní modely člnů s elektropohonem) u nás léta stagnuje, ale zásluhou pražských modelářů dosahujeme světových výsledků. Zde na mistrovství nám ukázal jen ing. Švorčík pěknou jízdu modelu F1-E+1 kg. Je škoda, že tato kateg. upadá, protože zde se může ukázat opravdový pilot rychlostních



J. Němce si postavil model kateg. Hydro 3, obsadil s ním 3. místo.

modelů. V sobotu v nárazovém větru a dešti se rozjely soutěže ve všech kategoriích naplno. Výsledky byly ovlivněny počasím a tak se stalo, že v jedné jízdě foukal silný vítr, výkony byly průměrné, v druhé rozjíždě foukal silný vítr skoro vůbec, výsledky byly na světové úrovni. Důkazem je výkon 30 kol M. Kneysy v kat. FSR-ECO. Rozhodčí I. Kneys, který celou soutěž řídil, nemusel udělit ani jednu žlutou kartu. Veškeré závodní výkony se vkládaly do počítače, takže výsledek celé jízdy byl znám chvilku po skončení rozjížděky. Celkově všechny výsledky se nechají srovnat se světovými



Juniorské modely Moniky Darvašové. FSR-Eco standard s trupem „Kukoreli“ st. č. 3 (3. místo) a „Cobra“ Mono 1 st. č. 4.

Kvalitní elektrické nářadí **PROXXON**

pro hobby, modeláře i profesionální práci.
Určené k preciznímu vrtání, frézování, broušení, leštění, čištění atd.
Lze použít tam, kde ostatní nářadí selže.
O nový katalog si napište nebo zatelefonujte. Zasiláme i na dobírku.
Další prodejci vítáni.

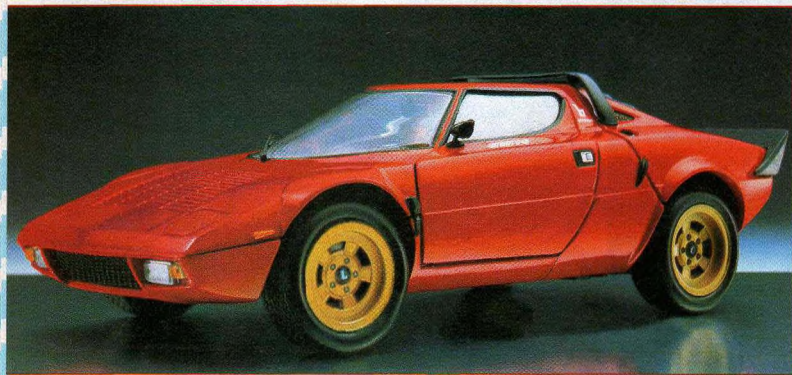
ELVO - K. Voříšková, Krašovská 14, 323 34 Plzeň

Tel./fax: **019/ 52 50 48**



KYOSHO

Italská „señora“ & anglický „džentlmen“



S modely aut firmy KYOSHO jsem se setkal poprvé na burze v Německu (tehdy ještě „Západním“) v roce 1989. Již tenkrát mě upoutalo celkově precizní provedení modelů, téměř hodinářská přesnost a smysl pro detail.

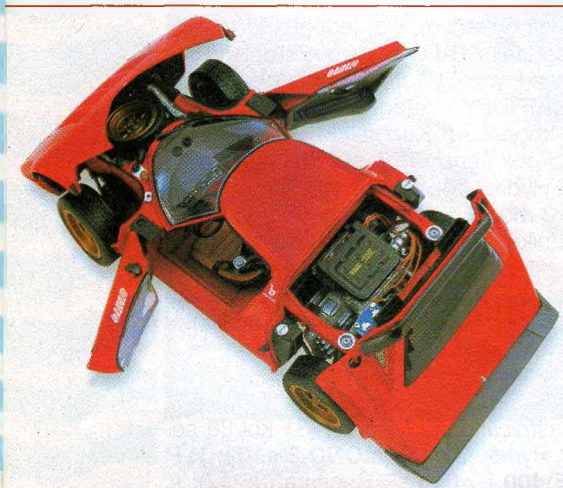
Mnohé se od té doby změnilo, našťastí pro nás sběratele a modeláře k lepšímu. Modely Kyosho si můžeme koupit i u nás v renomovaných obchodech.

Dnes vám chci představit dvě horké novinky této firmy, které přicházejí na náš modelářský trh. Jde o modely vozů **LANCIA Stratos HF** a **MORGAN 4/4 Series-II** vyrobené v měřítku 1:18. Řekněme si něco z historie předloh pro tyto modely.

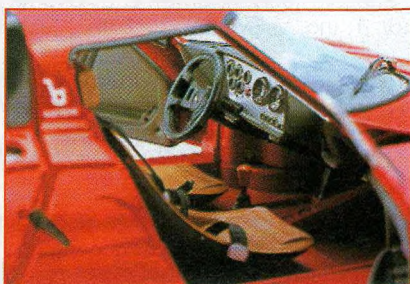
LANCIA Stratos HF - historie

Snad to mělo být lákadlo turinského „Auto show 1970“; Bertoneho stylistické cvičení se značkou Lancia, auto s motorem umístěným uprostřed vozu, karosérií více připomínající rybu než automobil. Přesto energický sportovní manažer týmu Lancia Cesare Fiorio ihned zareagoval - „Z tohoto nápadu by něco mohlo být“. V březnu 1971 dostal od svého ředitele ing. Gobbata zelenou. Na přeměně Bertoneho nápadu ve skutečnost se podílel Gianpaolo Dallara, který předvedl své schopnosti u fy Lamborghini (konstruktér vozů Lamborghini Miura a DeTomaso Panthera). Tato proměna nápadu ve skutečnost znamenala především výměnu původního motoru Lancia za šestiválcový motor Ferrari Dino V6. Stratos byl v podstatě „klín“ na závodním podvozku, to jej předurčovalo k vítězstvím. „Plastikové prase“ - jak byl tento vůz neuctivě, ale výstižně nazýván - změnilo svět rallye. V letech 1974, 1975 a 1976 s ním jeho piloti získali prvenství ve světovém rallye šampionátu pro Itálii, Stratos získával i mnohé další úspěchy až do svého od-

chodu (1978) na zasloužený odpočinek. Hlučné kupé bylo mistrem „mimikrů“, třpytilo se ve všech duhových barvách podle přání sponzorů, bylo vybaveno běžnými i přepřilovanými motory, ať už s 2. či 4. ventily na válec, a v celé škále výkonů. Pro homologaci, která byla udělena 1. října 1974, mělo být vyrobeno 500 kusů. Ovšem nikdo neví přesně, bylo-li tohoto počtu vůbec kdy dosaženo, pravděpodobně bylo vyrobeno 250 až 350 kusů (část byla zničena při zřícení turinské skladové haly) a většina byla použita v závodech. Některé stratosy se uplatnily i v normálním provozu, jen poměrně málo jich čekalo delší dobu na své kupce. V civilní verzi „dával“ motor Dino výkon přes 190 k (140 kW). Po sjetí ohromného předního a zadního plastového krytu (což byla poměrně komplikovaná procedura vhodná zejména pro dvoučlenný tým) byl vidět pouze kokpit obklopený robustním oce-

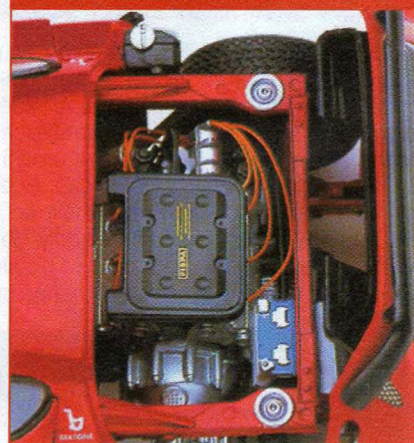


Modely jsou nejen propracovány do všech podrobností, ale kapoty i dveře jsou otvírací, takže jsou dobře patrné také detaily interiéru vozidla.



Pohled do kokpitu vozu Lancia Stratos HF.

Detail makety motoru.



LOTUS Europa Special (08151W)



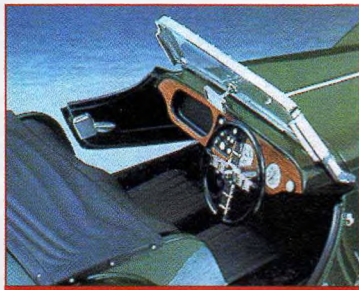
Shelby Cobra 427S/C (08041B)



Shelby Cobra 427S/C (7006G)



CATERHAM Super Seven JPE (702)

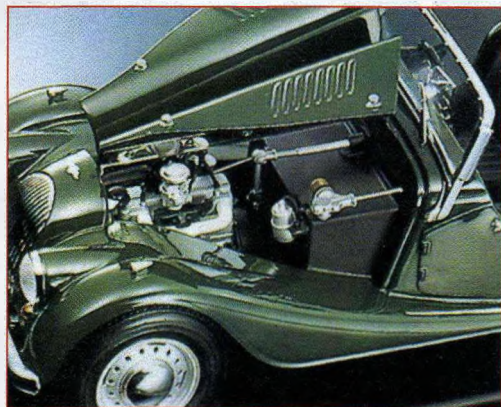


Interiér kabrioletu vždy připomíná rychlou sportovní jízdu.

lovým trubkovým rámem. K nastoupení do tohoto „vynálezu“ byla potřeba určitá dávka odhodlání. Když už se ale pasažéři (určeno pro dvě osoby) nasoukali do tvarovaných sportovních sedaček zjistili, že výhled z vozu je přes rozlehlou přední prosklenou plochu vynikající. Krocení výkonného motoru vytvářelo ryze sportovní atmosféru, rychlý a fascinující Stratos byl kdysi jedním nadšeným majitelem označen za „Jedno z nejhůře postavených, ale nejhezčích aut na světě“. Kdo má ve své garáži tento mimořádný automobil byl pravděpodobně polapen právě zvukem motoru.

MORGAN 4/4 Series-II - historie

Než se stal H.F.S. Morgan automobilovým konstruktérem, byl jednatelem jednoho obchodu s automobily a motocykly v Malvern Link. V letech 1908 až 1909 zkonstruoval prototyp svých slavných tříkolok poháněných motorem. Poté co se tyto tříkolky dostaly na vrchol své oblíbenosti, neměl výrobce dlouho odvahu ke změně výrobního programu. Vyráběly se - v různých úpravách včetně sportovních a s různými motory - až do roku 1950. Teprve roku 1935 se konečně objevil první čtyřkolový Morgan - Model 4/4. Jeho označení 4/4 souvisí s dávnými časy a vyjadřuje čtyři kola a čtyři válce. Kariéra typu 4/4 byla dvakrát přerušena; poprvé když vypukla 2. světová válka, podruhé z marketinkových a politických důvodů. Auto s dvoulitrovým motorem Vanguard bylo prostě příliš



Typická kapota anglických vozů Morgan.



Stejně jako Lancia je zpracován i model „klasiky“ Morgan.

drahé. Následoval nově vyvinutý model Plus 4, který rychle zvedl cenovou hladinu. Výsledkem bylo, že pan Morgan, jeho syn Peter a George Goodall, kteří vedli továrnu od konce 30. let, oživil v roce 1955 model 4/4, ale s motorem Ford pod typickou úzkou kapotou.

Zatímco se motory neustále střídaly, na zbytku vozidla se až podnes nic nezměnilo. Jeho sportovně strážná karosérie připomíná krásné doby ze začátků motorizmu. Největší změnou za téměř 60 let výroby bylo zavedení hřebenového řízení v polovině osmdesátých let. V roce 1992 dostal Morgan 4/4 nový motor Ford o výkonu 125 k (91 kW), sportovní typ Morgan Plus 4 má výkon 135 k (99 kW). Ještě silnější byl model Morgan Plus 8 s motorem o objemu 3,9 litru s výkonem 185 k (136 kW). Tento roadster o hmotnosti 940 kg zrychluje z 0 na 100 km/h za 5,6 s.

LANCIA Stratos HF - o modelu

Jako první se objevila červená „civilní“ verze (kat. č. 08131R), nabízena je také ve žluté barvě (08131Y). Model je celkově špičkově zpracován, je opatřen mnoha detaily jak zvenčí, tak v kokpitu i v prostoru motoru (viz obrázky). Úplnou lahůdkou bude závodní varianta v barvách týmu Alitalia (08132A), která se objeví v prodeji před koncem roku.

MORGAN 4/4 Series-II - o modelu

Pro milovníky vozů „retro“ připravila fa Kyosho dvě varianty typu 4/4 a jeho silnějšího bratra Plus 4. Morgan 4/4 můžete mít v klasické anglické zeleně (kat. č. 08111G) nebo v bílé barvě (08111W). Morgan Plus 4, který se na první pohled liší drátovými koly, můžete získat v modré (08112B) nebo červené (08112R) barvě. I obě provedení „Super Sports“ se objeví na předvánočním trhu. Také tento model je velmi kvalitně zpracován a pokud se pro něj rozhodnete stane se jistě klenotem vaší sbírky.

FT

Foto: Kyosho

(Další výrobní program „osmnáctin“ of ty KYOSHO vám přiblíží obrázky těchto precizních modelů.)



MAZDA RX-7 (7010Y)



TOYOTA Supra (08061S)



PORSCHE 356A/1600 Speedster (08011S)



NISSAN 300 ZX (08071R)



MAZDA Miata MX-5 (08051R)



ACURA NSX (7001S)



MERCEDES BENZ 300 SL (08091S)



CATERHAM Super Seven (7020BL)



MGB Mk-1 (08021R)



MORRIS Mini Cooper 1275S (08101B)



TRIUMPH TR3A (7025Y)



NOVÁ AUTA PRO VAŠE MODELÁŘSKÉ GARÁŽE

Firma **ANSON** není pro naše sběratele neznámá. Její modely v měřítku 1:18 se u nás objevily před dvěma lety - Ferrari Dino 246 GT, Lamborghini Miura, Bugatti EB 110, Ferrari 328 GTS a Saab 900 Turbo. Posledně jmenovaný model nebyl sice zpracován příliš kvalitně, ale je to dosud jediný model vozu Saab v tomto měřítku. Při letošní návštěvě norimberského veletrhu nás však výrobce těchto modelů - firma ANSON - příjemně překvapil širokou nabídkou novinek na letošní rok, výběrem jejich předloh a kvalitou zpracování. Nyní bychom také vás chtěli s těmito modely seznámit.

FT
Foto: Anson



Novinky ze zámoří

PLYMOUTH Prowler (katalog. č. 30331)



Jde o druhý model tohoto futuristicky řešeného vozu, v roce 1997 jej představila firma Ertl.

DODGE Concept Car (30333)



Tento model nabízí také firma Maisto. Na předvánočním trhu by se měl objevit v dalších barevných variantách.

CADILLAC Seville STS (30337)



„Trešnička“ na dortu pro příznivce amerických automobilů - Cadillac Seville

CADILLAC Series 62 (30335)



FORD Thunderbird (30334)



Pro milovníky stylu retro, časů swingu a jazzu, jsou v nabídce dva klasické americké vozy. Těsně poválečný Cadillac z roku 1947 s typickým chromovaným „grilem“ masky chladiče. Druhým je sportovní kabriolet Ford Thunderbird, tentokrát ve verzi z roku 1963, který však byl na evropské poměry tzv. křížníkem silnic.



Euro novinky

MERCEDES BENZ CLK (30330)



MERCEDES BENZ E-Class Estate Wagon (30328)



MERCEDES BENZ CLK Cabriolet (30338)



Hvězdné trio německé automobilky doplňuje už tak širokou nabídku pro příznivce značky s tříčipou hvězdou.



Sladká Francie

RENAULT Twingo (30341)

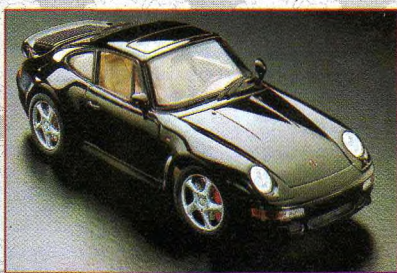


Populární „lidový“ vůz z poslední doby. Jednoduché, ale účelné a stylisticky čisté tvary.

RENAULT Megane - Cabriolet (30342)



PORSCHE 911 Twin Turbo (30320)



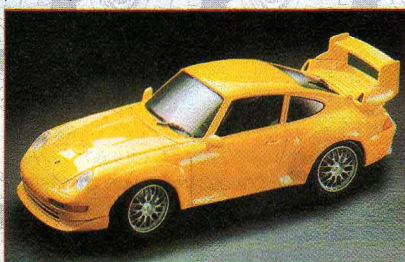
Italský dravec s koněm ve znaku

FERRARI F550 Maranello (30323)



Z výše uvedené nabídky je zřejmé, že také výrobci modelů jsou ovlivňováni výrobním programem automobilek. Ty čím dál tím více používají dokonale provedené modely k prezentaci svých výrobků.

PORSCHE 911 GT2 Street Version (30321)



V loňském roce zařadily tuto žhavou novinku z Maranella mezi své výrobky čtyři firmy, nyní se k nim přiřadila také firma Anson.



PORSCHE - 50 let na sportovním nebi

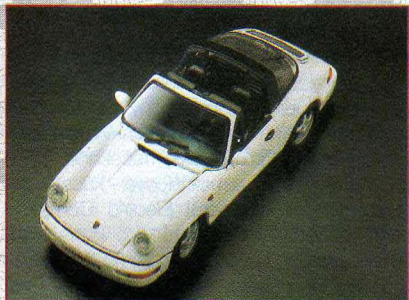
PORSCHE 911 GT1 Street Version (30329)



PORSCHE 911 GT1 '96 Version (30322)



PORSCHE 911 Carrera 2 Targa (30305)



PORSCHE 911 GT2 (skupina typu GT2 v různém provedení)



PORSCHE 911 Carrera 4 Cabriolet (30309)



Na těchto modelech je vidět, že Anzo se zaměřila nejenom na značku Mercedes, ale i „sportáky“ Porsche jsou nabízeny ve velkém výběru.

Představené novinky jsou pro vás připraveny v prodejní síti firmy



LLEDO

Dalibor Feuereis

„sny a skutečnost“



První „koňské“ modely Lledo, které spatřily na jaře 1983 světlo světa.

(1)

Na přelomu osmdesátých a devadesátých let se na pultech hračkářských oddělení tehdejších obchodních domů začaly nenápadně objevovat modelová autíčka jediného, skutečně britského výrobce die-cast modelů, firmy Lledo PLC, England (pozn. autora: „die-cast“ jsou modely vyrobené tlakovým litím kovu). Mnozí z vás se s modely nejrozšířenější řady „Days Gone“ určitě v posledních několika letech setkali rovněž na pultech specializovaných modelářských prodejen, a je mezi vámi jistě i nemálo těch,



DG 6 Model „T“ Ford - 1928

kteří se nechali natolik okouzlit těmito autíčky a koňskými povozy, že rozšířili řady velké sběratelské rodiny. Dnes patří firma Lledo PLC k největším výrobcům modelů die-cast ve Velké Británii, zaměstnává okolo 300 pracovníků a z výrobního pásu sjede více jak 6 000 000 modelů ročně. Avšak tomuto dnešnímu úspěchu a místu na výsluní mezi předními světovými výrobci, předcházela v minulosti velmi nelehká a mnohdy trnitá cesta. V tomto článku se chci spolu s vámi podívat zpět ke zrodu firmy, na její nezdravé i úspěchy, které ji spoluvytvářely a formovaly až do dnešní podoby.

PROLOG

Pro úplnost je ovšem třeba nejdříve představit hlavního aktéra celého děje a tím je John William Odell O. B. E. (přezdívaný a známý jako Jack). Narodil se 19. března 1920 a po ukončení školní docházky začal ve třinácti letech pracovat u firmy Simms Motors na výrobě startérů pro automobilový průmysl. Technika a stroje mu učarovaly natolik, že se rozhodl pro životní dráhu konstruktéra a jak sám říká: „...konstruktérem jsem se již narodil“. Pro dosažení svého cíle se snažil získat

prostředky a zkušenosti v různých zaměstnáních. Pracoval také v kině, působil jako realitní agent, ale nic nebylo to pravé. Jediné překvapení mu připravil král Jiří, který o něj projevil zájem a umožnil mu službu v armádě Jehoje Veličenstva.

Službu vykonával u R.A.S.C. (Royal Army Service Corp.) a jako příslušník Royal Electrical Mechanical Engineers se zúčastnil za druhé světové války konfliktu v severní Africe. Zde jako technik objížděl z vlastní iniciativy automobilové vraky na jednotlivých bojových a opatroval si náhradní díly pro udržení svého vozového parku v provozuschopném stavu. Za faktickou zmínku stojí, že v průběhu válečných operací užíval radiový volací znak „Lledo“ (tj. obrácené jméno Odell). Po demobilizaci nastoupil - na základě prvního skutečného kontaktu s výrobním ředitelem Sidney Ambridgem - do nástrojární firmy D.C.M.T. (Die Casting Machine Tools Ltd.) v Palmers Green na severu Londýna, která vyráběla formy a zařízení ke vstřikovacím lisům. Po devíti měsících práce se Odell rozhodl, že bude formy konstruovat a vyrábět sám. Odjel proto do Bedfordu a nakoupil větší množství odpovídajících strojů z armádních zásob po 60 £ za kus. Současně si zajistil i první zakázky pro zahájení provozu nového strojírenského závodu. Po návratu zpět do svého bydliště v Haringay mu však místní úředníci oznámili, že mu nedovolí zřídit firmu v obytné části města. V této zcela bezvýhodné a neřešitelné situaci zapracoval osud, který předznamenal mnohé. Ale k tomu potřebujeme nahlédnout ještě do osudu dalších aktérů, odvíjejícího se prakticky současně...

V téže době se totiž dva nerozluční přátelé již od školních lavic, Leslie Charles Smith (- 6. 3. 1918) a Rodney Smith (- 26. 3. 1917), potýkali



DG 5 Horse drawn Fire Engine



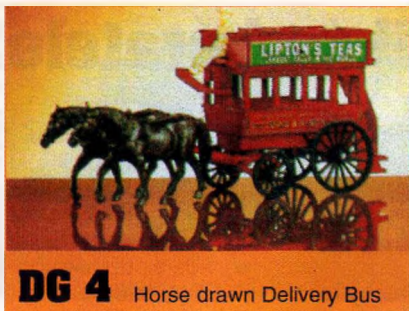
Ford model T „Ovaltine“ (DG 6000, 1983).
dodávka, která může za všechno

s problémy právě založené firmy Lesney (tj. LESlie a RodNEY), která později dala základy jedné z nejznámějších sběratelských značek „MATCHBOX“. I přes naprostou odevzdanost se jim vlastními prostředky nedařilo uskutečňovat jejich záměry, a tak se Rodney Smith po několika týdnech práce obrátil s nabídkou spolupráce na Jacka Odella, kterého znal ještě z dob zaměstnání rovněž u firmy D.C.M.T. (a o kterém věděl, že se nachází ve svízelné situaci). Domlouvání podmínek netrvalo dlouho, Odell nastoupil do nové firmy Lesney jako konstruktér a na svých strojích vyráběl potřebné formy. Firmě však nečekané přišla zprostředkovana - desetitisícová - kusová zakázka od firmy General Electric Company a tak vzápětí přijali Odella i jako společníka, čímž si pro firmu pojistili jeho strojové vybavení a také jeho konstruktérský potenciál. Psal se rok 1947 a nikdo z nich netušil, že se z jejich usilované práce rodí budoucí legenda. Nikdo z nich také nemohl předpokládat, že vše také jednou prakticky skončí...

ZAČÁTEK

Přenesme se proto až na počátek osmdesátých let, kdy britský průmysl odlévaných (die-cast) hraček zaznamenal největší útlum. Ty tam byly časy, kdy britští konstruktéři vytvářeli stovky typů hraček, které byly v milionových objemech distribuovány do celého světa. Trh se změnil, ale největší hrozbou pro toto průmyslové odvětví bylo jeho zviditelnění. A tak si nikdo nedokázal ani představit, jak produkce z rodičoho se dalekého východu navždy změní dominanci britského impéria, datující se už od dob hluboko před druhou světovou válkou.

S definitivní platností poprvé a navždy ustal žár, hluk a shon v severolondýnských slévárnách, největším světovém dominiu a kolébce mnoha značek, lahodících po generace uchu



DG 4 Horse drawn Delivery Bus

sběratelovu. Montážní linky utichly jako daň éře, která je nenávratně pryč. Téměř nemyslitelné se stalo skutečností, a tak i Lesney/Matchbox byla předána do rukou konkurence. V září 1982, po bankrotu firmy, byla věřiteli zkrachovalé společnosti založena holdingová společnost „Matchbox Toys“ a ta byla následně prodána firmě Universal Group of Hong-Kong. Celá dosavadní produkce byla po revizi přesunuta do Macaa na dálný východ, což znamenalo konec období britských die-cast modelů. Bylo více než zřejmé, že zlatá éra klasických britských modelů „Matchbox“ je bohužel dávno ta tam.

Na základě těchto skutečností jeden ze zakladatelů fy Lesney, a někdejší vrchní ředitel John William Odell O.B.E., odstoupil z vedení firmy a společně s Bertem Russellem, bývalým divizním ředitelem založili na sklonku roku 1982 novou, veskrze a pouze britskou firmu **Lledo (London) Ltd** (Pozn. Název Lledo je, jak jsem zmínil, obráceně napsané jméno Odell). Do nově vzniklé společnosti přizval Odell rovněž i bývalý kmenový kádr z původních nástrojářů.

Je s podivem, že navzdory tomuto všeobecnému útlumu se někdo rozhodl založit novou továrnu na výrobu odlévaných modelů autíček. Co motivovalo Jacka Odella vzdát se pohodlného života důchodce, kterého si užíval předešlých sedm let, že založil novou společnost Lledo (London) Ltd? Někteří si myslí, že se již dále nemohl dívat na zánik společnosti, které od začátku pomáhal stát se jednou z největších a nejznámějších na světě. Jiní jsou naopak přesvědčeni, že to byl stesk po práci která mu chyběla, a chuť vytvořit další britský triumf předtím, než bude nucen definitivně odejít na odpočinek.



DG 2 Horse drawn Milk Float

Ať už to bylo jakkoliv, Jack byl velmi silně spřízněn se starým pracovním kolektivem a podle svého názoru to byla starost o jejich další budoucnost, která sehrála největší roli v jeho rozhodnutí, ale jen Jack zná skutečnou odpověď. V každém případě to bylo rozhodnutí v nejméně stabilním období, ve kterém se odhodlal k obtížnému získání pozice na trhu jako zcela nový výrobce modelů, jež by měly konkurovat mnohem levnějším dovozům z dálného východu.

Návrhy a formy pro zpracování prvních šesti modelů Lledo dostaly podobou ještě v původních provozech firmy Lesney. Poté, co Lledo získalo nedávno postavené výrobní prostory „Noorth Thames Gas Works“ v Enfieldu, bylo vše ostatní již relativně snadné. Pád původní firmy Lesney znamenal, že v regionu bylo k dispozici mnoho zkušených konstruktérů, manažerů a provozních dělníků. Veškerá výrobní technologie, potřebná na výrobu modelů byla k máni za zlomek ceny, prakticky za takovou, za jakou ji Jack původně pořídil včetně vstříkovacích lisů, které sám před mnoha lety zkonstruoval a postavil. Bert Russel rád vzpomíná jak s Jackem procházeli starou slévárnu a jak se při jedné příležitosti zastavil a pohlédl na stroje a s nezapomenutelnou jiskrou v oku pravil: „... jsou možná staré jako věky, ale moderní jako okamžik“; slova, jež jsem si po letech zamiloval. Bert s Jackem dořešili otázku personálního obsazení, byli vybráni ti nejlepší manažeri, zkušené technici a lidé, jejichž předchozí zkušenosti z provozu Lesney byly sečtené sbírány stovky let.



DG 3 Horse drawn Delivery Van

MARKETINK

Představitelé nové vzniklé fy Lledo se rozhodli koncentrovat všechny své snahy na produkci, zajištění prodeje a marketinku nové modelové řady, která by mezi sběrateli vešla ve známost pod jménem „Days Gone“. Vybraná marketinková společnost Salterns Sales Agency, původně sídlící v sousedství Enfieldu, se záhy přestěhovala do Welwyn Garden City a byla vedena Andrew Smithem (synem Leslieho Smitha, jednoho ze spoluzakladatelů fy Lesney). Andree byl však brzy povolán, aby se jako další „exLesney“ zaměstnanec připojil k firmě a společně sdílel odpovědnost za marketink pro Lledo.

Jen několik měsíců před cílovým datem zahájení výroby nových modelů Days Gone zamě-

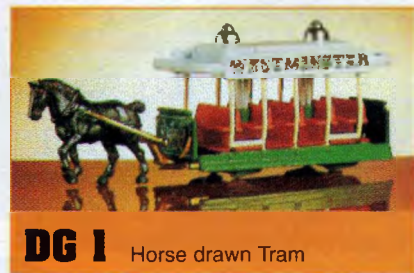
řilo vedení společnosti pozornost k posouzení výrobních provozů. Byla prověřena slévárna, seřizeny vstříkovací lis, zvidován stříkací box a pro zvýšení užítosti montážní linky byl v sousedství pronajat ještě jeden objekt. Tento provoz zároveň vytvořil mnoho pracovních příležitostí pro zaměstnání nekvifikovaných dělníků na balení, expedici a další nezbytné pomocné práce. O velikonočních prázdninách roku 1983 tak „vyjelo“ z bran závodu v Enfieldu prvních šest modelových typů...

Modelář **DAYS GONE** by Lledo

PRVNÍCH ŠEST

První modely Lledo byly do značné míry záměrně ovlivněny počáteční érou Matchboxů. Motivem bylo především přání Jacka Odella připomenout slavnou minulost. Šest typů produkce tvořilo pět povozů tažených koňmi a jeden dodávkový vůz, což mělo vyjádřit předpokládanou existenci neuspokojené poptávky na trhu po modelech koňských spřežení. I když velikost modelů byla oproti svým původním vzorům jednoznačně větší, bylo zřejmé, že výrobky (**DG 4**) **Horse Drawn Omnibus** (patrový kočár - omnibus), (**DG 5**) **Shand Mason Horse Drawn Fire Engine** (hasičská parní stříkačka) a (**DG 6**) **Ford Model „T“ Van** (dodávkový vůz) jsou jasnou demonstrací Jackovi lásky k modelům Matchbox řady „Models of Yesteryear“ a (**DG 2**) **Horse Drawn Milk Float** (mlékárenský povoz) jako favorit ze staré série Matchbox „1/75“, v podobném duchu se nesl také vzhled modelu (**DG 3**) **Horse Drawn Delivery Van** (dodávkový povoz). Jedinou novou koncepcí byl model tramvaje (**DG 1**) **Horse Drawn Tram** (tramvaj - „kořka“), která je mimochodem dodnes provozována na ostrově Man. Tento model se však již nikdy prakticky neobjevil pod označením „Days Gone“, i když je čas od času právě pro ostrov Man vyráběn, ale už jen jako Promotional (viz dále). K tomu další Jackův citát: „...hodně dlouho jsem chtěl vyrábět kořku a kupodivu se mi to nakonec podařilo, aniž bych tím někoho obtěžoval“.

(Fotografie zapůjčeny laskavostí reklamní agentury **Admen**, Praha a z archivu autora.)
(pokračování)



DG 1 Horse drawn Tram

CYNER CENTRUM

Nově otevřená prodejna firmy FOX Toys. Také příznivci automodelů v Liberci se nyní dočkali. V Rumunské ulici byla otevřena modelářská prodejna jejíž hlavní nabídku budou tvořit sběratelské modely aut pro malé i velké sběratele. Další sortiment prodejny Cyner Centrum (Rumunská 666, Liberec): Dráhová auta SRC, autodráhy, RC auta, hračková autíčka, železnice a všechny potřebné doplňky.



herpa® malé modely pro velké sběratele

Již v minulém čísle jsme vám přinesli zářijové a říjnové novinky letošního roku od firmy Herpa. Nyní zde najdete „listopadovou“ nabídku letošních novinek ve velikosti H0, tj. v měřítku 1:87

-VK-
Foto. archiv



1) VW Golf IV

NOVINKY 1998

LISTOPAD (1 - 9)

1) VW Golf IV - dvoudveřová verze oblíbeného kompaktního osobního automobilu, která navazuje na „srpnovou“ čtyřdveřovou variantu a doplňuje tak řadu nových vozů Golf jak jsme již u fy. Herpa zvyklí (022637 - modrá/bílá), (032636 - modrá metalíza/červená metalíza)



2) BMW 7

2) BMW 7 „Facelift“ - modely modelářské fy. Herpa najdete jako doplňkový sortiment u mnoha prodejců automobilů, a jak říkají přímo ve firmě BMW: „Jde o pravé BMW, ale opravdu velmi malé“. I na této faceliftované variantě BMW 7 najdete řadu menších změn ke kterým došlo při úpravě skutečného automobilu. (022620 - černá/zelená), (032629 - červen. metalíza/modrá metalíza)

3) MB E200 T Binz KTW „KBH Hannover“ - sanitní vůz používaný fir-



3) MB E200 T Binz



4) MB Sprinter

4) MB Sprinter Pick-Up „Feuerwehr Winnenden“ - malý valník postavený na komponentech známého typu Sprinter, užívaný hasičským sborem



5) Volvo FH XL

města Winnenden, kde slouží jako pomocný technický vůz (188203)

5) Volvo FH XL „Faxe“ - návěšová souprava nového švédského tahače Volvo FH XL Globetrotter s chromovanou cisternou používaná v Holandsku (188159)

6) MB Actros L „Bi-Fi/Opel“ - chladírenská návěšová souprava užívaná spedičím Opel z Ansbachu. Používá se především k rozvozu chlazených potravin pro firmu Schafft Bifi se sídlem tamtéž (145312)

7) Scania 124 „Thiel & Partner“ - tahač Scania s přívěsem v provedení fy Thiel & Partner, která se již od roku 1985 zabývá logistickou a spediční činností (145305)



6) MB Actros L



7) Scania 124 Thiel & Partner



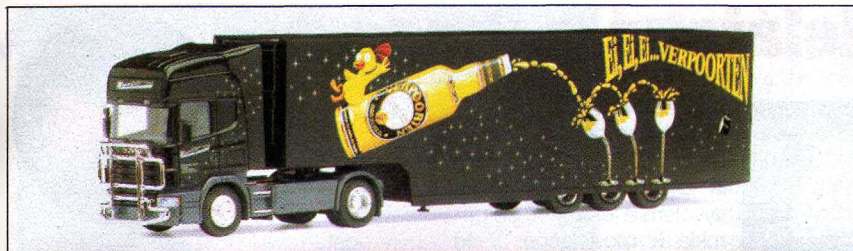
herpa®

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

HLEDÁME NOVÉ PRODEJCE

SLEVA





8) Scania 144 Topline

8) Scania 144 Topline „Verpoorten“ - další ze série atraktivních modelů „PC Collection“. Model pině odpovídá svému velkému bratru, který používá špeďiční firma Wirtz z Bornheimu (188142)

9) „Überrollkäfig“ doplňkové díly pro modely - interiéry závodních vozů. Sada obsahuje čtyři vnitřky pro závodní okružní vozy Opel Vectra, Peugeot 406, Audi A4 a BMW 3 (051354)

PRODEJNY

(Pozn. Najdete zde modely těchto měřítek: **A** - 1:18, **B** - 1:43, **C** - 1:87)

PRAHA (02)

MODELY - Havelská 10, 110 00 Praha 1 (Tel.: 0603 247 131) **ABC**

K & K - Tuklatská 3, 100 00 Praha 10 (779 848) **ABC**

KROKODIL - Bartolomějská 3, 110 00 Praha 1 (269 983 5) **C**

U KRÁLE ŽELEZNIC - Mánesova 42, 120 00 Praha 2 (22 25 25 25) **C**

ČESKÉ BUDĚJOVICE (03)

MODELY - Pražská 24 - Tržnice, 370 00 ČB (0602 408 912) **AB**

BRNO (05)

MODELY VALÍČEK - Slovákova 11, 600 00 (41 24 18 91) **AB**

MPM - Kounicova 87, 600 00 (74 61 16) **A**

RK - Kounicova 87, 600 00 (41 24 91 85) **ABC**

MODELY NA ROLI - podchod pod Hl. nádražím, 600 00 (41 17 41 67) **ABC**

PLZEŇ (019)

PLZEŇSKÝ MODELÁŘ - Kollárova 32, 301 21 (72 20 727) **ABC**

MODEL TRAIN - Slovanská 154, 300 00 (0603 21 85 47) **C**

KARLOVY VARY (017)

TAWEKO KV-MODELY - Sokolovská 79, 360 00 KV (48 113) **ABC**

OSTRAVA (069)

OSTRAVAN - Puchmajerova 9, 700 00 (61 26 207) **ABC**

PŘEROV (0641)

JENA MODEL - Wilsonova 4, 750 00 (0641 445 6) **ABC**

ZLÍN (067)

BABYLAND - Stará tržnice - Nám. Práce 1699, 760 00 (84 61 33) **ABC**

FERRARI 126 C2



Minichamps, 1:43

G. Villeneuve, 1982 (27)
D. Pironi, 1982 (28)

MODELY

PLASTIKOVÉ STAVEBNICE • MODELY AUT DIE-CAST

Specializovaná prodejna s automobilovými modely, výkup modelů aut všech typů a firem, platba hotově.

Prodejna: Havelská 10, PRAHA 1
INFORMACE tel.: 0603 247 131



Plastikové stavebnice, modely aut Die-Cast, hračky, modelářské potřeby a literatura.

Prodejna: Tuklatská 2105, PRAHA 10
INFORMACE tel.: 02/ 779 848



30 let automodelářství v Praze 7



Původní čtyřproudová autodráha s klopenou zatáčkou, snímek z provozu pro veřejnost v roce 1968.

Třicet let není v životě člověka příliš mnoho, jsou to - alespoň podle některých - vlastně ta nejkrásnější léta. V životě modelářského klubu, a to ještě klubu, který se zabývá dráhovými automodely, jde o dobu poměrně dlouhou.

Pražský automodelářský klub **SLOT CAR RACING CLUB - PRAHA 7** byl založen v roce 1968. Vznikl v nelehké době po okupaci republiky „spřátelenými“ vojsky Varšavské smlouvy. Připravoval se již od jara a okupace jeho vznik

paradoxně urychlila. Většina modelářů, kteří chodili tzv. „Na dráhu“, byla znechucena politickým vývojem a ještě více se přimkla k modelářině. V té době bylo dráhové automodelářství poměrně novou modelářskou disciplínou (první Celostátní soutěž se jela v roce 1965 v Nové Pace) a obdobných klubů příliš nebylo.

V tehdejší PKOJF (Výstaviště Praha 7) byla pro Matějskou pouť postavena jako modelářská atrakce pěkná čtyřproudová autodráha s hlavní rarietou, velkou klopenou zatáčkou. Tak jak už to bývá, začali se kolem autodráhy scházet různí modeláři a příznivci. A tak jste mezi „zkušebními“ jezdci mohli vidět Ivana Frančíka a Milana Závalu (ti byli i tvůrci tehdejší autodráhy), „zástupce“ fy AMA Tonda Macháčka, začínal zde Ivan i Libor Putz, „trénovat“ začali také Jirka Gürtler, Karlík Kyselka, Olda Neckář se synem. Svého syna Vlastika přivedl i Míša Baxant, začalo i mnoho dalších. Později přibyl Honza Kuneš a jeho syn, Míša Moravec, a nechyběl ani velký příznivec dráhovek - známý barrandovský kameraman - „strýček“ Novotný, o žaludky přítomných závodníků se staral „Kavárník“ Jirka Rod (tehdy to byla novinka, dnes si soutěž bez zajištěného občerstvení ani nelze představit). V říjnu roku 1968 byl klub, který dosud existuje stále pod stejným názvem a znakem, oficiálně založen a zaregistrován u ředitelů PKOJF, od roku 1969 i u Svazarmu, Již od září

však začaly klubové závody o „Nejlepší jezdec PKOJF“, na Nový rok 1969 byly odstartovány první „Hodinovky“ ve třech kategoriích (C2/32, C2/24, B).

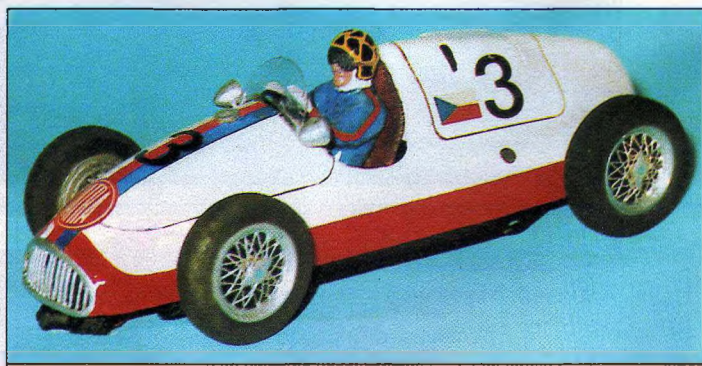
Nestydíme se přiznat, že jsme se učili u ostatních „zavedených“ klubů, a hlavním vzorem nám byla Grébovka, resp. tehdejší klub AMC Praha 2 (vedl jej ms. Karel Krucký) se svým tradičním závodem Grand Prix. I my jsme chtěli mít tradiční závod, jinde to byly Velké ceny pro modely formulí, my jsme se rozhodli pro vytrvalostní závod (Šestihodinovku), kde by mohly startovat modely sportovních a GT automobilů řízené dvoučlennými týmy. Díky umístění autodráhy na veřejně přístupném místě (v Parku kultury) se tomuto druhu modelářství dostalo poměrně velké propagace a v pozdějších letech zde byly pořádány také závody seriálů mistrovství ČSR a ČSSR. Tato autodráha byla první, která byla vybavena elektronickým počítáním najetých okruhů fototranzistory.

Po pozdějších problémech s umístěním autodráhy (1974) využil klub nabídky tehdejšího ODPM v Praze 7 (nyní DDM Praha 7, tam je klub dodnes) a začal v jeho prostorách stavět novou autodráhu. Tato autodráha otevřená v roce 1980 se stala první osmiproudovou autodráhou v celém tzv. „Východním bloku“. V provozu je dodnes a patří mezi nejrychlejší okruhy, je však také nebezpečná (velké převýšení, klopená zatáčka 45°, krátký okruh - 21,5 m). Modely dostanou zabrat, ale pohled na osm automodelů řídicích se po klesající rovině do klopené zatáčky (tzv. Knaka parabola) je divácky fascinující.

Prakticky po celou dobu existence klubu SCRC-Praha 7 až dodnes je jeho činnost v podstatě stejná - vedení automodelářského kroužku pro začínající modeláře žáky, pořádání pohárových a mist-



Snímek ze závodů pořádaných na osmiproudové autodráze v klubu SCRC-Praha 7. Na startu makety amerických automobilů Stock Car seriálu MČR NASCAR (měřítko 1:24, kateg. PlaFit).



Oblíbeny jsou také makety historických vozidel. S tímto modelem monopostu TATRA T 607 startoval s úspěchem při „Světovém poháru 1995“ v Belgii ms. L. Putz, který s tatrou po pětadvaceti letech od vzniku její předlohy (1950) získal pro značku dva poháry za první místa.



Model Opel Vectra (Parma) kateg. ŽPŘ/32. S touto „siluetou“ získal A. Vojtík titul žakovského mistra ČR 1998 (ziskem tří 1. míst se stal nejúspěšnějším účastníkem letošního mistrovství).

rovských závodů, účast na závodech pro automodely SRC - kontinuálně po celých třicet let. Účast na závodech přinesla samozřejmě (také díky různým pokrokovým konstrukcím) i mnohá úspěšná umístění

Hodně se změnilo, z původních členů zůstal zakládající člen ms. Libor Fitz (předseda klubu), Ota Labuša a Jaroslav Kafeř, do řad členů klubu však vstoupili noví modeláři i celé rodiny - Baštovi,

a vítězství - např. 6 hodin, Velká cena Šumavy, Krakonošův okruh, Velká cena Spolany, Ústecký kilometr, Karlovarská trofej, Štít města Benátek atd. V řadách klubu byli a jsou mistři republiky, mistři sportu a úspěšní účastníci mezinárodních závodů, ostatně díky přístupu k mladým modelářům vychoval klub i mnoho závodníků, kteří nyní obohacují řady ostatních pražských klubů (Josef Hensl, Josef a Jan Korcovi, Karel Bašta atd.).

Kýhosovi, Kalinovi, Taubnerovi, Vojtkovi atd. Vytrvalostní šestihodinový závod, který byl založen v roce 1969, se stal mezi dráhovkáři velmi populárním a prestižním závodem, a i když nepatří do seriálů M ČR, je dobré umístění v tomto závodě vždy vysoce ceněno. Klub se nyní prezentoval i rozsáhlou expozicí automodelů na výstavě Dětský sen (přes 300 modelů).

Po celou dobu je vedena klubová kronika, dnes už je to šest knih. Pokud byste nás chtěli navštívit, poradit se, pomoci při činnosti klubu, stavbě nové dráhy, případně se stát členy klubu, najdete nás v Domě dětí a mládeže v Praze 7 na Letné.

PL, foto: archiv klubu
(Adresa: DDM Praha 7,
Na výšinách 1000,
170 00 PRAHA 7,
tel.: 37 82 92)

ZBRASLAV - JÍLOVIŠTĚ

Neskutečných devadesát let uplynulo od startu I. ročníku slavného „předprvovaléčného“ závodu do vrchu „Zbraslav - Jíloviště“, který byl uspořádán u příležitosti patého mezinárodního autosalonu

v Praze. Tehdy byl nejrychlejší Opel GP Racer řízený německým závodníkem Joernsem. Mnoho let se tento závod pořádá už jen jako vzpomínková jízda (první sobota v září). Nejinak tomu bylo i letos.

Připomeňme si 90. výročí alespoň dvěma snímky z letošního „závodu“.

Na prvním je zachycen těsně před startem speciál Minor Margab SS z padesátých let, na druhém je poněkud větší „model“, resp. replika monopostu Alfa Romeo 158.

LP

Foto: autor



STROJE PRO MODELÁŘE

ZM TECHNIK
prodej strojů

Rybničky 811
339 01 Klatovy
tel.: 0186 693208, 25447
Mobil: 0602 107786



Dvukotoučová bruska DSM 1500

průměr kotoučů 150 mm
šíře kotoučů 20 mm
otáčky kotoučů 2800 ot/min
výkon motoru 400 W
cena 1150 Kč

Stolní vrtačka TB 13

max. vrtaný průměr 13 mm
počet stupňů otáček 5
rozsah otáček 515 – 2580 ot/min
upínací sklíčidlo pr. 13
výkon motoru 350 W
cena 2500 Kč

Stolní kotoučová pila PK 700

průměr kotouče 220 mm
otáčky 2800 ot/min
výkon motoru 700 W
max. profez 45 mm
cena 3800 Kč

Stroje je možno vidět a prakticky odzkoušet v našem servisním středisku. Zasiíláme na dobírku. Ceny jsou uvedeny včetně DPH 22 %.

VÝZBROJ ČESKOSLOVENSKÉHO DĚLOSTŘELECTVA

v letech 1918 až 1939

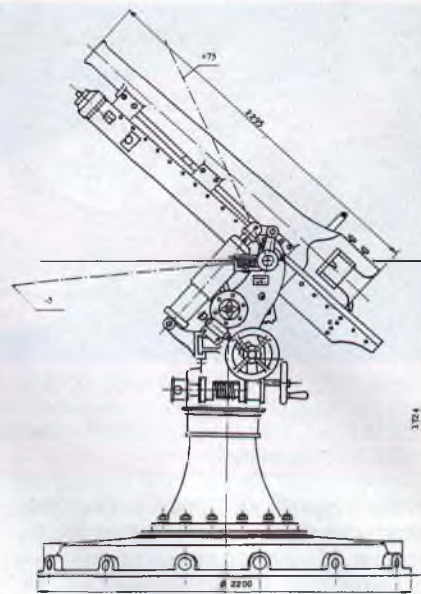
(20)

8cm polní kanon vzor 5/8

Nejstarším typem děla zavedeného ve výzbroji čs. armády v roce 1938 byl 8cm polní kanon vz. 5/8 zděděný po rakousko-uherské armádě. Jeho vznik předcházely rozsáhlé zkoušky prováděné rakouskou vojenskou správou již od roku 1892 s různými modely polních rychlopalných kanonů ve základě hlavně z produkce Škodových závodů, které již používaly pro výrobu hlavní ocel. Některé z nich byly na dobré technické úrovni a vzbuzovaly pozornost i v zahraničí. Model z roku 1900 byl tehdeším inspektorem dělostřelectva gen. Kropáčkem označen jako vhodný k dalšímu zdokonalení. Další model, 7,5cm polní kanon z roku 1901 byl rakouským dělostřelectvem zkoušen celý rok. Následující model 1902 měl již ochranný štít. V roce 1903 byl kanon opatřen i zaměřovačem a dalekohledem, tento model se zúčastnil mezinárodní soutěže v Belgii a pokusnou baterii odebralo Srbsko. Konečně kanon z roku 1904 byl již zralý k zavedení do armády. Od roku 1900 zkoušela rakouská vojenská správa i cizí vzory děl, zejména systému Erhardt. Kromě toho probíhal spor mezi zastánci výroby hlavní z kujné bronzi a jejich odpůrci, kteří chtěli zavést hlavně ocelové. Na základě zkušeností, učiněných s kanony Škodových závodů a říšsko-německé firmy Erhardt, byl skonstruován ve vídeňském arzenálu 8cm polní kanon. Zbraň měla bronzovou hlavň, hydraulickou brzdu a pružinový vratník v kolébce, a závěr systému Erhardt. V roce 1905 byl tento kanon na doporučení gen. Kropáčka přijat do výzbroje jako „8cm Feldkanone M5“. V tom okamžiku se další vývoj rychlopalného polního kanonu stal pro škodovku bezpředmětným, využila však svých zkušeností a prosadila se alespoň jako výrobce lafet. V srpnu 1906 bylo vojenskou správou objednáno 1200 lafet pro 8cm polní kanon vzor 5. O výrobní kapacitě Škodových závodů svědčí, že výrobu zahájily v listopadu 1907 a celou objednávku splnily již v listopadu 1908. Do roku 1914 se ve výzbroji rakouské armády objevilo celkem 2522 kusů 8cm polního kanonu vzor 5 nebo 5/8. Vz. 5/8 byl kanon s upravenou a zesílenou lafetou, náměrem zvětšeným o 5° a úpravou pro horskou dopravu. Na jejich výrobě se podílelo několik firem: Státní

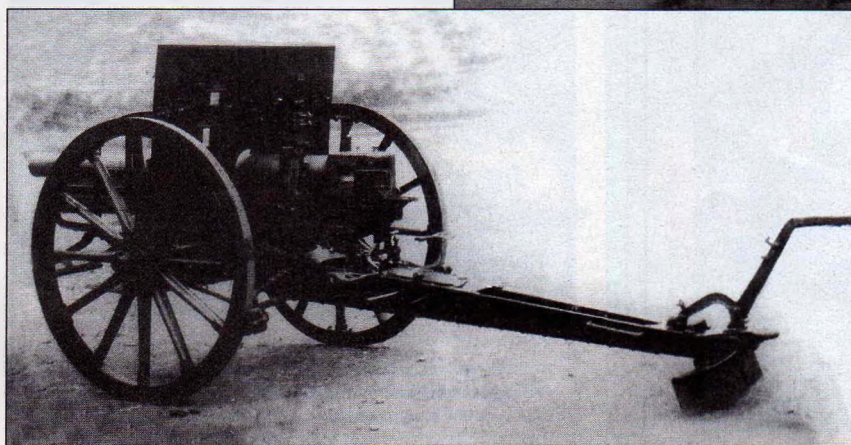
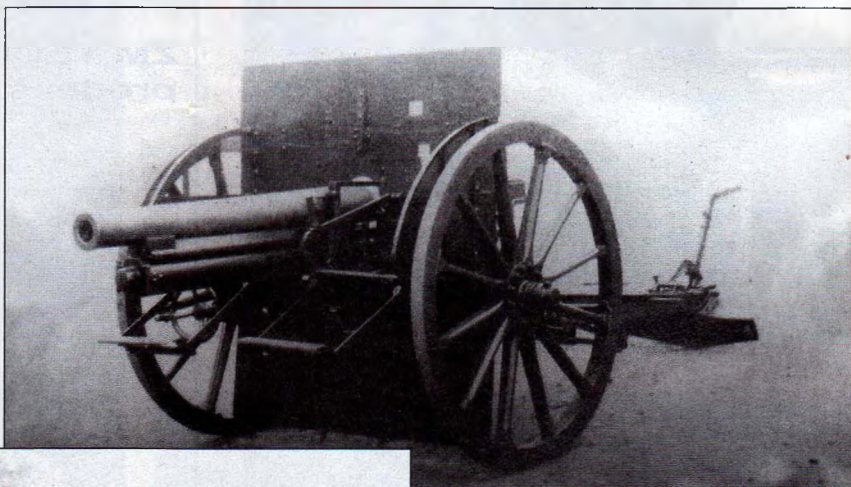
„Artileriezengsfabrik“ ve Vídni (bronzové hlavně); Böhlerovy závody (ocelové hlavně), firma Rešica (lafety) a konečně Škodovy závody. Škodovka nejprve vyráběla pouze lafety, později děla kompletovala a nastřelovala, dále vyráběla střelivo, a od roku 1916 i ocelové hlavně. V roce 1914 tvořil 8cm polní kanon vz. 5/8 po technické stránce jedině moderní dělo ve výzbroji divízního dělostřelectva, ovšem dostřelem se svým protivníkem nemohl rovnat (viz tabulka). Jeho výroba pokračovala celou válku až do roku 1918. První válečné roky byly produkovány bronzové hlavně, od roku 1916 se výroba hlavní orientovala na ocel. V letech 1. světové války bylo tedy vyrobeno celkem 721 bronzových lafavní, 2221 ocelových hlavní a 900 lafet. Značný rozdíl mezi počtem vyrobených hlavní a lafet vyplývá z nutnosti nahradit v průběhu války opotřebované bronzové hlavně ocelovými. K dalším ztrátám dělových hlavní docházelo v důsledku výbuchů střel v hlavních, neboť válečné střelivo nebylo příliš spolehlivé. Ještě v době 1. světové války byl 8cm kanon vz. 5/8 upraven pro střelbu proti letadlům, tj. normální polní kanon byl namontován na otáčivý podklad, který mu umožňoval elevaci až 70°. Zbraň byla používána u stacionárních baterií na pivotové lafetě. V této úloze se kanon osvědčil.

Do nově budovaného čs. dělostřelectva byly zařazeny i 8cm polní kanony vz. 5/8. 32 kusů přivezly čs. legie z Itálie, další dodala v roce 1919 škodovka. V roce 1920 disponovala čs. armáda 73 kusy tohoto kanonu a dokonce 4 kusy upravenými pro střelbu proti letadlům. Ve třicátých letech byl výkon děla již nedostačující, ale výzbrojní odbor MNO využil jeho poměrně malou hmotnost a použil ho pro výzbrojení lehkých kanonových samostatných dělostřelectkových jezdeckých oddílů číslo 81 až 84. Další kanony vzor 5/8 sloužily od roku 1934 jako zá-



Popisované dělo lafetované jako protiletadlové (stacionární).

loha určená pro stavbu improvizovaných obrněných vlaků (IOV). Mobilizační plány čs. armády totiž stanovily postavení jednoho improvizovaného obrněného vlaku pro každou z dvanácti hraničních oblastí. Při mobilizaci v roce 1938 (60. výročí) skutečně dvanáct IOV posílilo čs. armádu. Sestávaly z dělového a kulometného vozu upravených z vagonů na uhlí. Jako výzbroj dělového vozu byl použit 8cm polní kanon vz. 5/8. Dva z nich zasáhly do bojů s německými povstálci při osvobozování Varnsdorfu,



Rumburku, Vyššího Brodu a Českého Krumlova. Při bojích použily i svou dělovou výzbroj. Již v roce 1934 armáda hledala nový jezdecký kanon jako náhradu za vzor 5/8. Škodovka vyvinula velmi lehký jezdecký kanon továrního značení E3, který mohl touto náhradou být. Měl nízkou hmotnost (1040 kg), pozoruhodný dostřel (10 200 m) a poloautomatický závěr, který umožňoval kadenci až 25 ran za minutu. Z různých důvodů se však do výzbroje nedostal. Důležitější úkoly donutily MNO odsunout tento problém až na rok 1939. Tehdy existoval prototyp lehkého kanonu továrního značení E7. I on dosahoval slušných výkonů. Střelu o hmotnosti

SROVNÁVACÍ TABULKA KANONŮ zavedených do výzbroje roku 1914

typ kanonu	stát	hmotnost děla v kg		hmotnost střely kg	ústová rychlost m/s	největší dostřel m	rychlost střelby ran/min	náměr -/+ °	délka hlavně ráží/mm
		palebné postavení	pochod. poloha						
76,2mm, vz. 1902	Rusko	1092	2017	6,5	588	8500	10	6/16	30/2286
75mm, vz. 1897	Francie	1160	1885	7,25	530	8600	12	5/14	36/2720
77mm, vz. 96 n/A	Německo	1020	1910	6,85	465	7800	10	12/16	27/2080
80mm, vz. 05	Rak.-Uhersko	1020	1910	6,68	500	7000	10	7,5/18	30/2295
76,2mm, vz. 1902	USA	1143	1910	6,8	510	8000	-	5/15	29/2230

7,3 kg vystřeloval na vzdálenost 12 000 m. To však již bylo na modernizaci čs. dělostřelctva pozdě.

Při mobilizaci v roce 1938 sloužilo v čs. armádě ještě 86 kusů 8cm polního kanonu vz. 5/8, a další 4 upravené jako protiletadlové, pro něž bylo k dispozici i 9 872 PL ran. Po obsazení zbytku ČR zůstalo 28 kanonů vzor 5/8 na Slovensku. Slovenská armáda je pro nedostatek munice uložila ve skladech a v roce 1941 se je pokusila odprodat - bez úspěchu. Poslední bojové vystoupení prodělalo popisované dělo v SNP. Tehdy alespoň jeden kanon sloužil jako výzbroj obrněného vlaku povstaleckých vojsk. Zbytek zbraní zavedla v roce 1939 německá armáda do své výzbroje pod označením „7,65cm Feld Kanone M 5/8 (t)“ a zařadila do výzbroje jednotek na západní frontě a v Norsku.

Technický popis - 8cm polní kanon vz. 5/8

Kanon byl opatřen jednotnou hlavní, nejprve z kujného bronzu, později z niklované oceli. Hlaveň uzavíral vodorovný klínový závěr systému Erhardt se dvěma pojistkami. Hydraulická brzda a zpruhový vratník umístěny ve vrchní la-

fetě po níž klouže hlavěň. Na spodní lafetě dvě lafetová sedátka a rydlo. Závislý obloukový zaměřovač a dalekohled. Ochranný štít o síle 4,5 mm z ocelového plechu. Kola dřevěná, špicová o průměru 130 cm. Kanon byl dopravován koňským spřežením, dělo s kolesnou jako jedna dopravní jednotka, muniční vůz s kolesnou jako druhá. Kolesny byly stejné, každá převážela 33 nábojů. Muniční vůz obsahoval 93 nábojů a byl kryt ocelovým plechem. Pro horskou dopravu byl kanon rozkládán na tři části. Hlaveň a vrchní lafeta, spodní lafeta a ochranné štíty s koly a osou. (Každá část byla dopravována na úzkorozchodné horské káře.) Obsluhu tvořilo šest mužů, čtyři obsluhovali přímo dělo, dva u muničního vozu časovali šrapnely a granáty. Ke střelbě bylo možno používat šrapnely vz. 13, granáty vz. 5; vz. 13/15; vz. 15/15a; vz. 14 a vz. 17. Pro překvapivou palbu na blízkou vzdálenost bylo na šrapnelu použito časování na dílek „K“ a šrapnel posloužil jako kartáč. Exploze nastala 5 až 10 m od ústí hlavně.

Jiří Janoušek

Foto a nákres: archiv autora

Takticko-technická data 8cm polní kanon vz. 5/8

Vzor děla	5/8
Raže	76,5 mm
Hmotnosti zbraně	
- poloha bojová	1020 kg
- poloha dopravní	1900 kg
- hlavěň se závěrem	355 kg
- závěr	23 kg
Délka hlavně	2295 mm
	30 ráží
Náměr	- 5° až + 23°
Odměr	± 8°
Maximální dostřel	7000 m
Palná výška	1000 mm
Hmotnost střely	6,68 kg
Ústová rychlost střely	5000 m/s
Rychlost střelby	20 ran/min
Obsluha	6 mužů

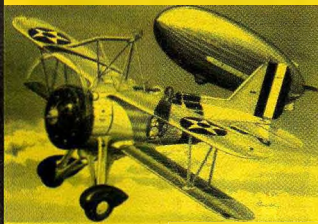


- maketové RC doplnky 1:32 až 1:4 (motory, kulometry, podv. kola, piloti)



STANDARD

- kity 1:72 (C-46 Commando, Boeing 247, Martin B-10B, Gama a další)
- kity 1:32 (P-35, Sparrowhawk, Caudron, Gee Bee, Wedell-Williams a další)
- kity 1:48 (Autogiro, Ford Flíver a další)
- kity 1:87 / H0 (stavebnice US aut - 25 typů, budov, skladů a letadel)



(MODEL s.r.o. - dovozce)



VÝROBA AUTOMOBILŮVÝCH A ŽELEZNIČNÍCH MODELŮ

- LISOSTŘIK PA / PS / ABS
- VÝROBA VACU BLISTRŮ
- LAKOVÁNÍ (série od 100 ks)
- TAMPONPRINT (od 100 ks)

SRC

autodráhové modely SRC - Škoda Favorit Racing, Policie ČR, Škoda Pick-up FREE STYLE a další. Motory, disky, pneu a další doplňky a náhradní díly



(určeno pro autodráhy EUROPA CUP)

H0

VÁCEK H0 železniční modely - nákladní otevřené a zavřené vagony ČSD, DR, DB, lokomotivy T 334/710 „rosnička“ v několika verzích (viz katalog)



(MODEL s.r.o. - výhradní distributor)



PŘESNÉ MODELY PRO SBĚRATELE

Kübelwagen
Schwimmwagen
Willys Jeep
Halftrack
1:24
(20 typů)



(vyrobena z plechu)

ČESKÁ AUTODRÁHA



- autodráhy „90“ s napájecím a s novými pistolovými ovladači
- 7 typů závodních aut



osmička JUNIOR



okruh TYRRELL



ovál FORMULA 1

- široký sortiment rozšiřujících a servisních dílů (ovladače, kartáčky, 3 druhy pneu, motory, zatačky, zúžení, křížovky, reklamní sady a panely - celkem 40 položek)

(MODEL s.r.o. - autorizovaný distributor)

HO



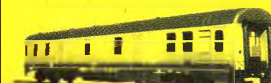
epoche IV/V

LIMITOVANÉ SÉRIE (lepty, kinematika, potisk)

5001 Eas DR (by Lima) - gondola
5002 Eas DR gondola „sgrafitti“

8711 SNCF rychl. „WASTEELS“
8712 SNCF rychl. DEF REFLECTOIRE

8811 SNCB (by Rivarossi) „BRAMBLES“
8806 SNCB (by Jouef) DINING CAR



8317-D/Z/FS 61 83 95 - 90 116 - 7



8319-BH/Z/FS 61 83 28 - 90 007 - 0

PLUS NOVINKY 1998 podle aktuální nabídky (série cca 200 ks)

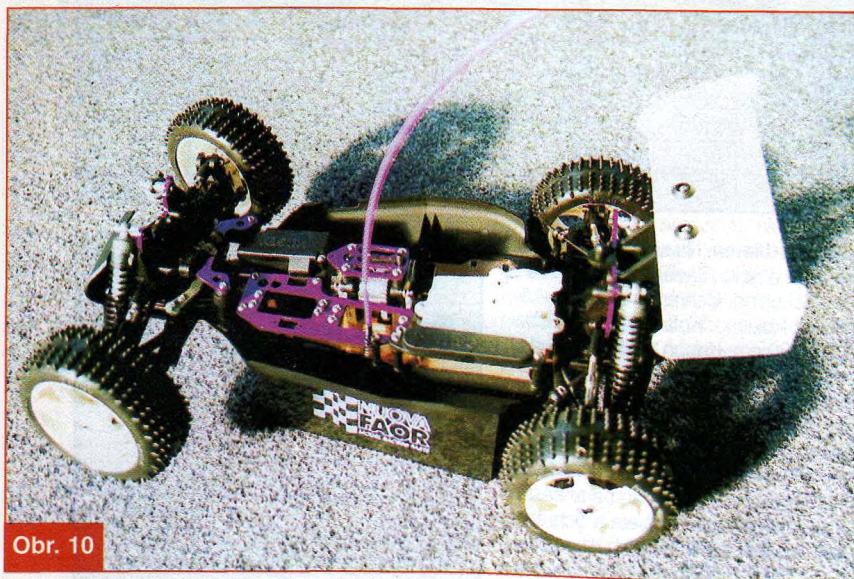
(MODEL s.r.o. - exklusivní distributor ČR a SR)

MODEL SPOL. S R.O.
PLZEŇSKÝ MODELÁŘ

- obchodní oddělení, Kollárova 34, 301 21 Plzeň. TEL.: 019 - 7235590, FAX: 019 - 7220727
- velkoobchod - zboží zasíláme na dobírku, PPL, přímé závozy, dodací lhůta ca 7 dnů
- širokosortimentní prodejna, 10 000 druhů zboží, zásiolková služba, poradenství
- PO-PÁ 9-18, SO 9-12, Kollárova 32, 301 21 Plzeň, TEL./FAX: 019 - 7220727

RC sortiment:
TAMIYA **robi**
ROBBE-FUTABA

DĚTSKÝ SEN '98



Obr. 10

(pokračování ze strany 10)

Na výstavě ovšem nebyla pouze letadla a lodě. Funkční modely aut prezentovala pražská firma Mipa. Z rozsáhlé nabídky představme např. buginu Super Athlet 4WD pro měř. 1:8 (obr. 10). Model je široký 470 mm a dlouhý 303 mm. Pohon 4x4 zajišťuje přes dva planetové diferenciály spalovací motor s objemem 3,5 cm³. Protože jde o soutěžní model doporučuje výrobce - japonská firma Mugen Seiki - vybavit buginu některým ze špičkových italských motorů, např. Rossi nebo Novarossi, šasi je kovové s plastovými doplňky. Vnější plášť odstředivé spojky tvoří základ bubnové brzdy osazené uprostřed podélné osy vozu. Dobré jízdní vlastnosti modelu zajišťují vinuté pružiny, hydraulické tlumiče a samozřejmě terénní pneumatiky. Model je dodáván jako stavebnice. Tyto RC automodely byly předváděny na ploše před budovou. Jednodušší modely RC aut předváděl zástupce italské firmy



Obr. 11



Obr. 12

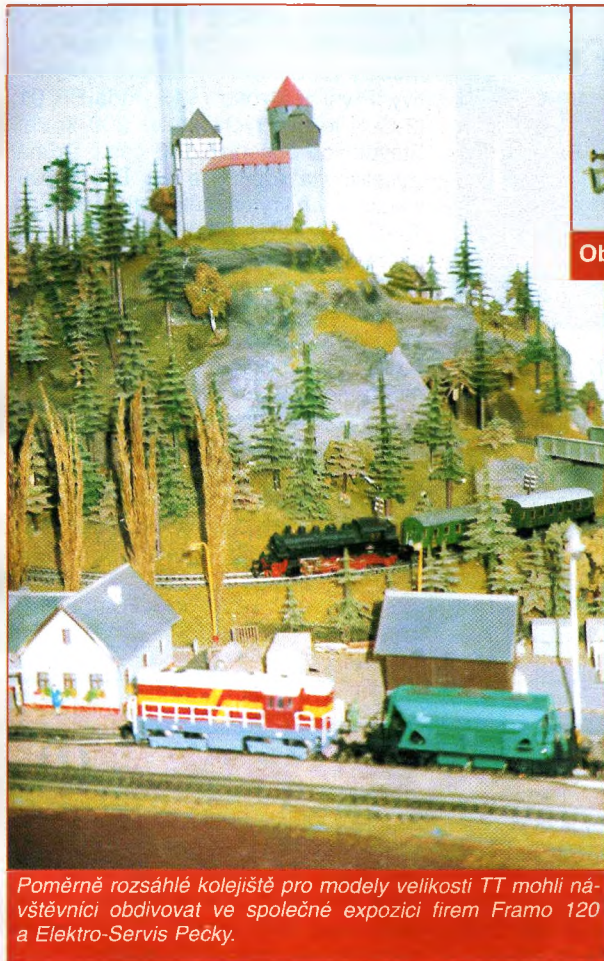
Co je hračka a co je model. Rypadlo na snímku (obr. 12) je volným modelem bagru Caterpillar. Pokud by bylo ovládáno RC soupravou šlo by nepochybně o model, ale protože je určeno pro použití na pískovištích dětských hřišť, je ovládáno pomocí pákového bodnového mechanismu. Nicméně si i tak myslím, že jde o model. Vyrábí firma Kovové hračky Jankov. Kovový model je dostatečně robustní a nejde o žádného drobečka - délka 500 mm, šířka 250 mm, výška 450 mm, šířka záběru lžice 80 mm, hmotnost 6 kg.

MODEL

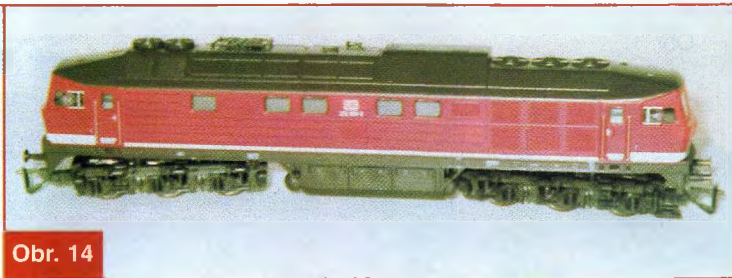
hobby

M. JANOUŠKOVÁ
K Nemocnici 5
741 01 Nový Jičín
tel.: 0656/220 51

Funkční modelařina, motory
RC soupravy, aku, balza
auta, kity, železnice



Poměrně rozsáhlé kolejiště pro modely velikosti TT mohli návštěvníci obdivovat ve společné expozici firem Framo 120 a Elektro-Servis Pečky.



Obr. 14



Obr. 15

Přejdeme k železnici. Modely související s touto tematikou byly ve dvou stáncích. První byl společný firem Framo 120 (Hradec Králové) a Elektro-Servis Pečky. Mezi rozsáhlým příslušenstvím nechyběly ani automodely pro oživení kolejišť, nové druhy stromků a další náležitosti. Model dieselové lo-

komotivy T 466 (vyrábí Framo 120) pro měřítko 1:120 (TT) byl druhým modelem, který byl oceněn jako „Model veletrhu“ (obr. 13). Druhou expozicí s obdobnou tematikou měla pražská firma Krokodil. Od tohoto prodejce představme dva modely - těžkotonážní dieselovou lokomotivu DB 232 683-3 (obr. 14) s uspořádáním podvozku Co' Co' (od rakouské firmy Roco) pro velikost TT a rychlíkový vůz ČSD BDs (Sachsenmodelle) se služebním oddílem, velikost H0 (obr. 15).

Výstava nebyla v oblasti té „pravé“ modelářiny příliš rozsáhlá, ale její výhodou jsou prostory a možnost předvádění modelů v pohybu. Proti předcházejícím ročníkům však modelářských expozic rozhodně přibýlo. I celkové zázemí (velké předváděcí plochy, možnost výběru občerstvení, parkování při navození exponátů atd.) je na Výstavišti velmi dobré. Vkusně bylo zorganizováno vyhlášení exponátů v soutěži hračka a model veletrhu.

Určitě je stále co zlepšovat, ale základní myšlenka pořadatele - připravit pro školáky poutavou podívanou (s možností si i lecos osahat a vyzkoušet) při posledním prázdninovém víkendu - se jistě podařila.

SP

Foto: V. Stejskal, L. Putz



Obr. 13

PŘIPRAVUJEME

Ve „vánočním“ čísle přineseme pro příznivce závodních automobilů monografii úspěšného prototypu kategorie WSC - RILEY & SCOTT Mk. III.

(Foto: V. Cafourek)

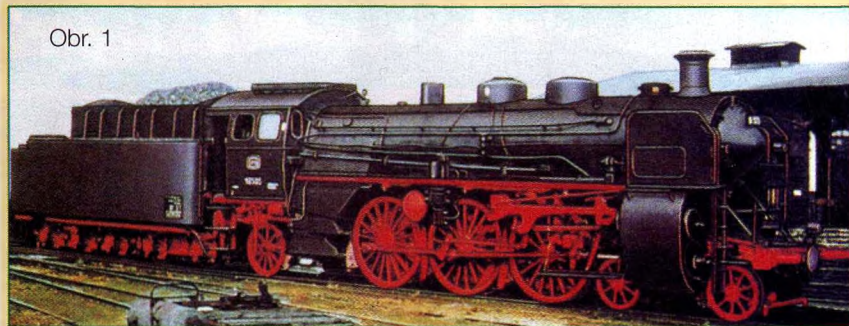


**modelář
a modely**

redakce:

Křižkova 35
PRAHA 8-Karlín
186 00

(Tel./fax: 02/218 634 03)



Obr. 1

NOVÉ LOKOMOTIVY

Parní trakce (parní lokomotivy) se dnes objevuje především při jubilejních akcích a výročích. Nicméně na modelových kolejištích zůstávají „mašinky“ ve velké oblibě, především pro členitost tvaru odkrytého mechanismu a krásná - většinou červená - kola. Nejvíce jsou

rozšířeny funkční modely v různých, obecně uznávaných velikostech. Mezi plastovými modely (kity) letadel, lodí, automobilů a bojové techniky světově známé firmy Revell se nyní objevily i kity německých parních lokomotiv, jde o tři novinky letošního roku. První model představuje víceúčelovou parní lokomotivu z roku 1930 (uspořádání náprav 2-C-1) řady BR 03, která

dosahovala rychlost cca 145 km/h. Model je složen ze 131 částí. Další dva modely představují rychlíkové lokomotivy. První je z roku 1945, řada BR 01 (2-C-1) jezdila rychlostí až 200 km/h. Stavebnice obsahuje 123 částí. Druhá „rychlíková“ (obr. 1) je řady BR 18 505 s kuželovým krytem čela kotle. I tato lokomotiva z roku 1955 má uspořádání náprav 2-C-1 a připojený tendr, je nejsložitější a ve stavebnici najdeme 155 součástí.

Všechny jsou provedeny v klasické velikosti H0, tj. v měřítku 1:87. Vzhledem k tomu, že nejde o „tendrovky“, ale lokomotivy s připojeným tendrem, je celková délka modelů cca 270 mm, provedeny jsou ve standardní kvalitě tradičního výrobce. V hodnocení obtížnosti sestavování (pět stupňů fy Revell) jsou kity lokomotiv hodnoceny stupněm 4.

-ef-

Foto: archiv

Problémy s úrovnovými přejezdy (I)

Úrovnový přejezd s výstražnými světly nebo i se závorami nechybí snad na žádném modelovém kolejišti. Přejezdové zařízení je převážně ovládáno automaticky jízdu vlaku. K ovládání se často používají tovární dvoucívková relé, přestavovaná kolejoými kontakty; zapojení pro jednokolejnou trať se čtyřmi kontakty je dostatečně známé.

První problém vyvstane tehdy, cheme-li takové zapojení aplikovat na trať dvoukolejnou. Pouhé přemístění jedné dvojice kontaktů ke druhé traťové koleji správnou činnost nezajistí. Snadno by totiž mohla nastat situace, kdy by na sousedních kolejích byly zároveň sepnuty kontakty představující relé do opačných poloh.

Na další problém narazíme ve chvíli, kdy po trati projíždějí vlakové soupravy různé délky. Kontakty pro ukončení výstrahy je třeba od přejezdu dostatečně vzdálit - podle délky nejdelší soupravy; pak ovšem při průjezdu samotného motorového vozu zůstává výstraha na přejezdu v činnosti zbytečně dlouho.

Konečně nelze pominout skutečnost, že ani spolehlivost, ani vzhled kolejoých kontaktů běžného provedení není právě nejlepší.

Přináším proto několik ověřených schémat k řízení přejezdových zařízení. Chceme-li se vyhnout nájezdovým kontaktům a ukončit výstrahu hned po průjezdu posledního vozu vlaku, jeví se jako nejvhodnější řešení užití jazýčkových kontaktů. Je ovšem nezbytné vybavit poslední vůz každé vlakové soupravy permanentním magnetem, který na jazýčkový kontakt „zapůsobí“.

Na prvním obrázku (obr. 1) je schéma pro přejezd na jednokolejně trati.

Zapínání a vypínání výstrahy je odvozeno od aktivace jazýčkových kontaktů k1 až k3 (ve schématech jsou tyto kontakty vyznačeny jako „obyčejná“ tlačítka). Rozmístění kontaktů na trati je znázorněno na druhém obrázku (obr. 2) jako situace „a“ nahoře.

Sepnutí kontaktu k1 nebo k2 způsobí, že se na svorce V (v obr. 1) objeví logická „1“, což výstrahu zapne.

Jakmile poslední vůz mine přejezd a sepnou kontakt k3, nastartuje časovač NE555 (zapojený jako monostabilní obvod). Pak tedy úroveň „1“ na jeho výstupu vrátí klopný obvod z hradel NOR (CMOS 4001) do výchozí polohy: na svorce V bude logická „0“ a výstraha se ukončí.

Navíc časovač zajistí, že po dobu, kdy na jeho výstupu bude „1“, nelze výstrahu znovu spustit (při průjezdu vlaku nad posledním kontaktem za přejezdem). Tato doba závisí pochopitelně na uspořádání trati a rychlosti projíždějících souprav; její případné prodloužení docílíme volbou kondenzátoru C1 o vyšší kapacitě.

Integrované obvody podle tohoto návrhu mohou pracovat při napájecím napětí mezi 9 až 15 V.

Obdobné zapojení pro jednokolejnou trať je na třetím nákresu (obr. 3). Rozmístění jazýčkových kontaktů je stejné jako v předchozím příkladu. - Tlačítko tl. slouží k ručnímu nastavení výchozího stavu při zahájení provozu.

Průjezd vlaku nad kontakty vyvolá postupně tři impulzy, jejichž průběh je upraven dvojicí hradel NAND (TTL 7400). Na tyto impulzy reaguje dvojitý klopný obvod typu J-K (TTL 7473).

Zapojení zajistí, že na výstupní svorce V bude logická „1“ od okamžiku průjezdu nad prvním kontaktem až do chvíle, kdy vůz s magnetem projede nad kontaktem situovaným přímo na přejezdu; další impulz vyvolaný sepnutím posledního kontaktu vrátí obvody do výchozí polohy. Tu lze - na začátku provozu - zajistit obsluhou tlačítka tl.

Kondenzátor C má kapacitu 100 nF, R1 má hodnotu 470 Ω, neoznačené rezistory, jejichž druhé vývody jsou připojeny rozvodu napájecího napětí (5 V!), mají hodnotu 2,7 kΩ.

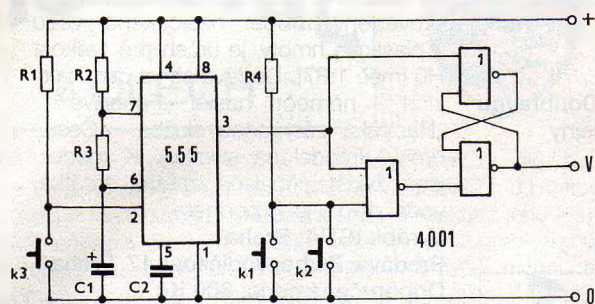
Varianta předchozího schématu pro obvody CMOS (ty mohou pracovat s napájecím napětím až 15 V) je na čtvrtém obrázku (obr. 4). Kromě jazýčkových kontaktů k1 až k3 (jsou rozmístěny stejně jako u předchozího zapojení) je připojeno tlačítko tl. k případnému ručnímu řízení.

Použita jsou 4 hradla NAND (4011) a dvojitý klopný obvod (4013). R1 a R2 mají hodnotu 15 kΩ, C je tantalový kondenzátor 1,5 až 2,2 μF/15 V. Informace potřebná k spuštění výstrahy se odebírá ze svorky V (připojené k vývodu 12 obvodu 4013).

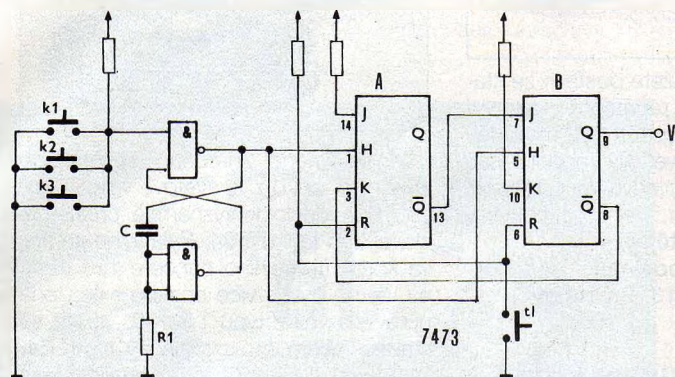
Pro správnou činnost zapojení z obr. 3 i 4 je důležité, aby průjezd vlaku nad kontaktem vyvolal pouze jeho jediné sepnutí. To lze docílit, je-li trubička s jazýčkovým kontaktem umístěna rovnoběžně s pražci; je-li trubička rovnoběžně s kolejnicemi, pak při pomalejší jízdě se kontakt sepnou dvakrát. Vstupní obvody v obou schématech jsou zajištěny proti případnému „zakmitnutí“ kontaktů.

PH

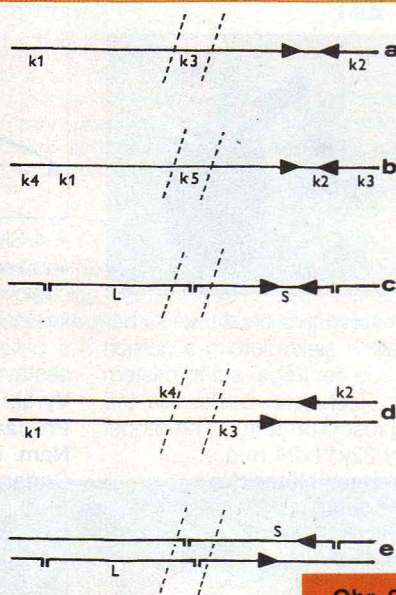
(pokračování)



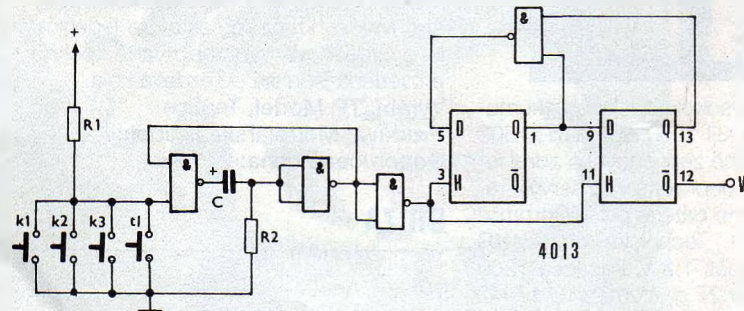
Obr. 1
R1 - 4.7 kΩ
R2 - 68 kΩ
R3 - 1 kΩ
R4 - 27 kΩ
C1 - 100 až 470 μF/15 V
C2 - 10 nF
(ostatní viz text)



Obr. 3



Obr. 2



Obr. 4

MODEL TECHNIK

NABÍZÍ ŠIROKÝ VÝBĚR MODELÁŘSKÉHO ZBOŽÍ
 OD ZAHRANIČNÍCH I DOMÁCÍCH FIREM.

OTEVŘENO PO-PÁ OD 9⁰⁰-18⁰⁰ HODIN
 SO OD 9⁰⁰-12⁰⁰ HODIN

Ostravská 31, 748 01 Hlučín
 Tel.: 069 / 97 42 823, fax: 069 / 97 42 738



**MODELY
BAZAR**
 PRODEJ A VÝKUP
 MODELÁŘSKÉHO ZBOŽÍ, KOMISNÍ PRODEJ
 Sortiment HITEC, ROBBE - výhodné ceny

Otevírací doba: Po-Čt 16.30-19.00, po předchozí dohodě možno i jindy

JH-Model

Azalková 37, 102 00 Praha 10, tel: 02/75 58 25

Výběr nejpoužívanějších elektromotorů MEGA

MEGA	mini			MIDI			S			FAI	BQ
	7E	7	10	7E	7	16E	4	5	7	10 SP	14
Počet článků	6-10	6-8	8-12	6-10	8-10	12-16	7-12	8-14	12-16	10	12-16
Otáčky na 1 Volt	1800	2250	1250	1150	1900	1300	1200	930	660	1400	900
Max. průměr motoru	36	36	36	47	47	47	47	47	47	47	47
Délka motoru *	74	74	74	73	73	73	86	86	86	86	86
Hmotnost motoru	220	230	230	320	320	320	395	395	395	440	440

Pozn. * bez hřídele, hřídel ø 5 mm; délka 20 mm; MEGA MIDI 16E motor pro akrobatické modely např. CAP pohoní pevnou vrtulí

DOPORUČENÉ HODNOTY

Počet článků	7	7	10	7	7	16	10	12	14	10	14
Vrtule AERONAUT	9x6.5"		9x6.5"	13x6.5"	12x7"	10.5x7"	12x7"	12x7"	15	10	12x7"
Vrtule FALCO	10.5x6"		10x5.5"	13x8"	13x8"		13x8"	13x8"		10	13x8"
Dimenzování regulátoru	[A]	35	55	30	35	70	30	45	35	78	80
Hmotnost modelu do	[kg]	2	2	2	2,75	2,5	4	2,75	3,5	3	5,25

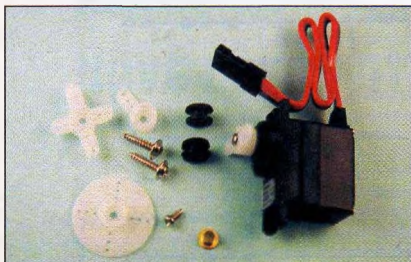
Motorů lze dodávat včetně vrtule i regulátoru.
 Podrobnější údaje Vám rádi zdarma zašleme.

E-mail: karel.matyas@telecom.cz
 Internet: http://web.telecom.cz/megamotor

Karel Matyáš, Záhřebská 27, 616 00 Brno
 tel./fax: 05 - 41 21 22 89

Prodejní cena, udávaná u každého výrobku, je pouze přibližná, buď doporučená výrobcem, nebo zjištěná v jednom z obchodů, kde je výrobek k dostání. Obchodníci, kteří mají zájem o prodej představovaných výrobků zjistí přesné podmínky u výrobce nebo dodavatele, redakce s nimi není seznámena.

SERVO C 241



je miniaturní servo pro použití v RC házedlech, malých elektroletech a dalších modelech, kde je třeba šetřit místem a hmotností. Technické údaje: síla 0,6 kg/cm², rychlost 0,08 s/40°, hmotnost 9 g, rozměry 22x11x24 mm.

Vyrábí: Graupner, Německo
Prodává: Modelář,
Korunovační 16, Praha 7
Cena: 859 Kč

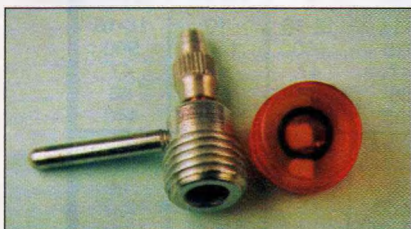
NÁDRŽ PRO MOTORY NA CO₂



je vylisována z lehké slitiny a opatřena vypalovacím lakem. Hrdlo nádrže o objemu 10 cm³ je opatřeno vnitřním závitěm. Je určena pro modely opatřené motory CO₂ vyráběné fy Modela Březinka.

Vyrábí: Modela Březinka,
Podhořany u Ronova nad Doubravou
Prodává: Modelářské prodejny
a výrobce
Cena: 55 Kč

VELKOKAPACITNÍ PLNIČ

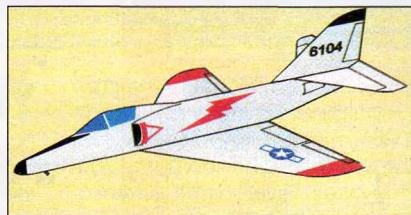


je určen pro motory CO₂ prodávané na našem trhu. Nejvíce namáhané díly jsou vyrobeny z povrchově upravené oceli,

součástí plniče je těsnicí kroužek a plnicí jehla, výrobek slouží pro opakované použití.

Vyrábí: Modela Březinka,
Podhořany u Ronova nad Doubravou
Prodává: Modelářské prodejny
a výrobce
Cena: 99,30 Kč

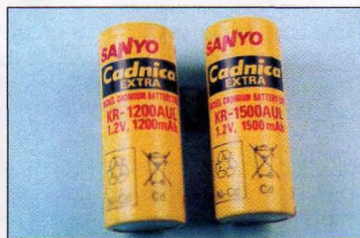
STÍHAČÍ LETOUN USA



A-4 Skyhawk si můžete postavit ze stavebnice určené pro začátečníky jako vystřelovací model. Rozpětí 192 mm, délka 287 mm. Hotové díly modelu jsou s balzy upravené barevným potiskem, sestavují se lepením.

Vyrábí: Hibe, Prostějov
Prodává: Hibe (prodejna),
Nám. E. Husserla 13, Prostějov
Cena: 50 Kč

NOVÉ TYPY AKUMULÁTORŮ



Nové typy vysokokapacitních akumulátorů SANYO KR 1200 AUL a KR 1500 AUL jsou vhodné zejména jako zdroj levové části RC soupravy s více servy a také jako pohonné baterie pro elektromotory řady 400. Technické údaje: KR 1200 AUL, napětí 1,2 V, kapacita 1200 mAh, hmotnost 27 g, rozměry: ø 17x42 mm. KR 1500 AUL - napětí 1,2 V, kapacita 1500 mAh, hmotnost 28 g, rozměry: ø 17x42 mm.

Vyrábí: Sanyo, Japonsko
Prodává: Modelář,
Korunovační 16, Praha 7
Cena: 127 Kč (KR 1200 AUL), resp.
161 Kč (KR 1500 AUL)

NOVÝ HASIČSKÝ AUTOMOBIL



Svoje modelářské hasičské stanice můžete nyní obohatit moderní třinápravovou „stříkačkou“ CAS-32 na podvoz-

ku Tatra 815 6x6. Sbératelský, detailně provedený model hasičského vozu z plastické hmoty, je určen pro velikost H0 (měř. 1:87). Dodává se ve dvou verzích - němečtí hasiči „Feuerwehr“, „Hasičská záchranná služba - České dráhy“ (model na snímku). K modelu jsou žvlášť přibalena zpětná zrcátka, vodní dělo a jeho podpěra.

Vyrábí: IGRA, Praha
Prodává: Zerba, Vodičkova 17, Praha 1
Doporučená cena: 300 Kč

TANK T-44 vz. 44



Model méně známého sovětského středního tanku z 2. světové války. V roce 1944 došlo k významné přestavbě stávajícího tanku T-34. Byla vyvinuta nová korba (tl. čelního pancíře 120 mm), na kterou byla - více dozadu - usazena upravená věž z typu T-34/85, vz. 44 se stal základem pro poválečný typ T-54. Tank v měřítku 1:72 si můžete postavit z nabízené stavebnice, která je vyráběna v limitované sérii. Všechny díly včetně pásů jsou odlity z polyuretanu (jako doplněk jsou dodávána kovová „Jana“). Celý model je rozložen na jednotlivé části - korba, věž, hlaveň kanonu, poklopy, hnací, pojezdová a napínací kola, pásy atd. Model, který se sestavuje lepením, je proveden ve výborné kvalitě, pěkně provedená jsou litá pojezdová kola.

Vyrábí: TP Model, Teplice
Prodává: Modelářské prodejny
Doporučená cena: 245 Kč

BŘÍZA



Model stromku (bříza) určený pro kolejiště a dioramata. Svým provedením je určen pro velikost H0 a TT. „Drátěný“ kmen je doplněn listovým ze stabilizovaného molitanu, takže je zaručeno menší opadávání „listů“.

Vyrábí: Framo 120, Hradec Králové
Prodává: Framo 120,
Riegrovo nám. 1493, Hradec Králové
Cena: 39 Kč

HISTORIE na KOLECH



PORSCHE - jméno vonící rychlostí. Zakladatel firmy dr. ing. h.c. Ferdinand Porsche se narodil v roce 1875 ve Vratislavičích u Liberce (tehdy ovšem v Maffersdorfu u Reichenbergu). Projekty z jeho konstruktérské kanceláře založené r. 1930 se proslavily již před válkou, např. elektromobil Lohner-Porsche (r. 1900), netradiční monopost Auto Union, motor pro tank Tiger, podíl na VW „Brouk“ atd. Letošní rok je pro tuto firmu významný - v roce 1948 vyjel první automobil se značkou Porsche. Vlastní podnik byl založen v roce 1949, od roku 1951 (po smrti svého otce) vede firmu syn Ferry Porsche. Tuto značku samozřejmě neopomenuli ani výrobci automodelů.

Libor Putz

Foto: autor a archiv



K 50. výročí vzniku prvního vozu „automobilky“ Porsche vyrobila fa Maisto model prvního Porsche, tzv. číslo 1 - PORSCHE 356 Roadster (1948). Tento sportovní automobil využíval komponenty z „Brouka“ Volkswagen. Vzduchem chlazený motor byl v zadní části vozu, to ostatně charakterizuje vozy porsche do dnešních dnů. Krásný sběratelský model s kovovou karosérií a detailně zpracovanou maketou motoru je v měřítku 1:18.



Ve stejném měřítku (1:18) nabízí fa Bburago jednoho z následníků prvního typu - PORSCHE 356 B Coupé (1961). Model má otevírací kapoty a dveře, interiér (včetně kufru a motoru) je propracován do detailů.



Populární značka se nevyhnula ani dráhovým automodelům (SRC). V kategorii „Old Timer“ historických továrních dráhových automodelů nachází uplatnění PORSCHE Carrera 6 ze šedesátých let. Ve výrobním programu fy Carrera se tento model v měřítku 1:24 nachází dodnes.

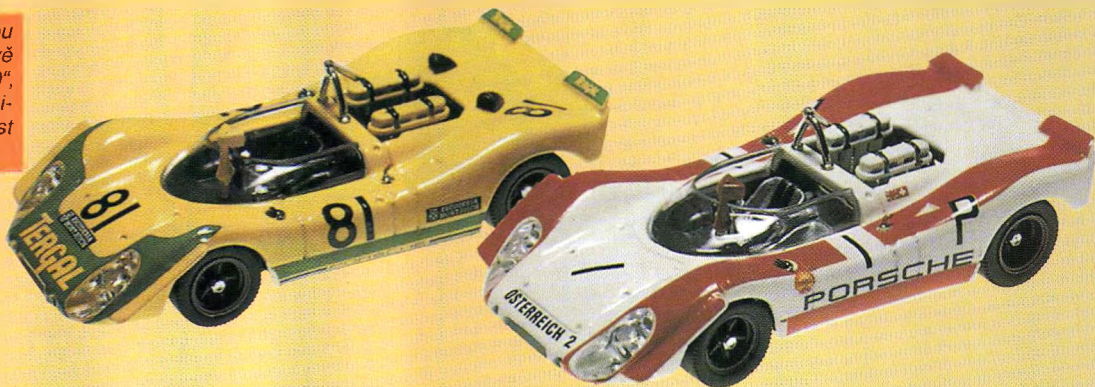


PORSCHE 356 A Speedster (1959). Nádherný kabriolet - sběratelský model v měřítku 1:18 je dlouhý 222 mm - od fy Kyosho.

Společný výrobek VW-PORSCHE 914-6 se nestal tak populární jako jiné typy. Takto startoval tento vůz v roce 1970 v populární „čtyřadvacetihodinovce“ v Le Mans. Model v měřítku 1:43 je od fy C.D.C. „Detail Cars“.



Dvojice sběratelských modelů (1:43) typu PORSCHE 908/2. Vůz ve žluté barvě startoval v závodech „Temporada 1970“, druhý vůz jel „Nürburgring 1969“. Pro milovníky „závodčáků“ je nabízí fa Best model.





Na setkání obřích modelů v Benešově byla S. Supkem z Bratislavy předvedena i tato stíhačka P-51 D Mustang v měřítku 1:4. Reportáž na straně 15.

Hydroplán Matador kateg. F3A poháněný motorem MVVS 12,7 cm³ postavil (ze stavebnice p. Chudomeia) Petr Halaš z Prahy. Model má rozpětí 1950 mm, délku 1660 mm a hmotnost 3600 g. Plováky jsou upevněny na „uhlíkových“ nohách, po sejmutí lze osadit kolečka. Trup je „laminátové“ konstrukce, křídlo z polystyrenu, balzy a laminátu, potah fólií Oracover. RC souprava Graupner MC 24 ovládá směrovku, výškovku, křídélka a motor.



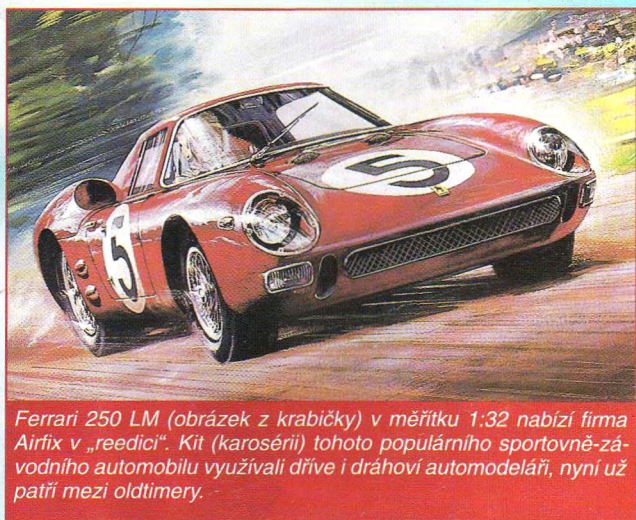
M. Laurenčík z Protivína startuje při rakovnické „Air Show“ se svou maketou Jak C-11 o rozpětí 2120 mm.



Pokud mu čas dovolí, chodí náš čtenář Michal Virák (na snímku) relaxovat na svah se svými dvěma historiky. Jde o větroň Grunau Baby z r. 1942 (konstrukce Zd. Ledvina) s rozpětím 1175 mm a tzv. horský větroň Montana (červený) z roku 1945 o rozpětí 1240 mm (konstrukce P. Jensen).



Naši lodní modeláři se úspěšně prezentovali při světovém mistrovství v Gdaňsku. S modelem „bitevníku“ S.M.S. Radetzky soutěžil M. Tesař a získal stříbrnou medaili. Čtěte na straně 28.



Ferrari 250 LM (obrázek z krabičky) v měřítku 1:32 nabízí firma Airfix v „reedici“. Kit (karosérii) tohoto populárního sportovní-závodního automobilu využívali dříve i dráhoví automodeláři, nyní už patří mezi oldtimery.