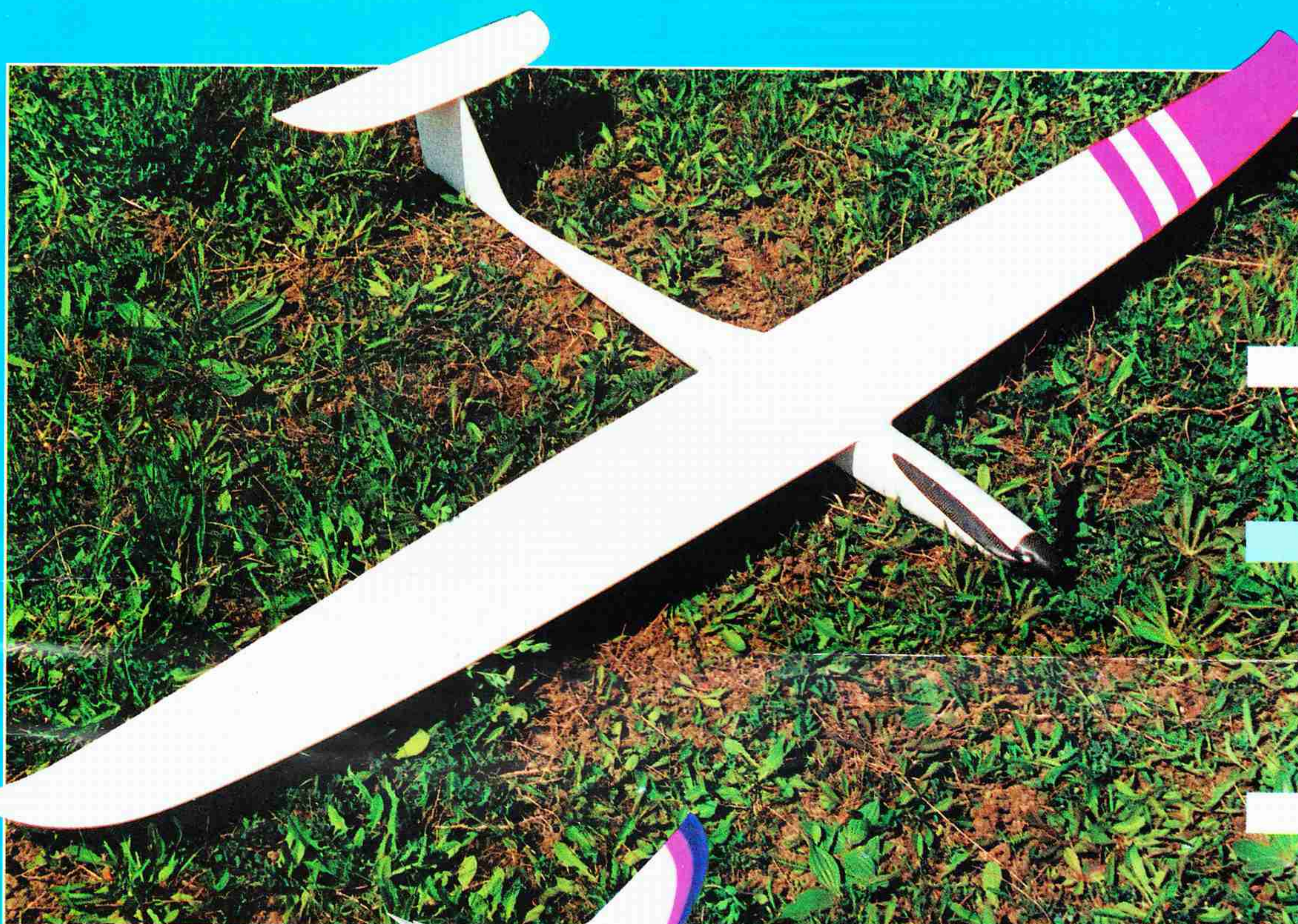


ČERVEN 1999 • ROČNÍK L • CENA 35 Kč

modelář 6 a modely

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



LETADLA

GF-105 Arrow
PIPER PA 34 Seneca
dvě malé polomakety

Elektrolety

RAKETY

VČELKA MÁJA
- létající model rakety

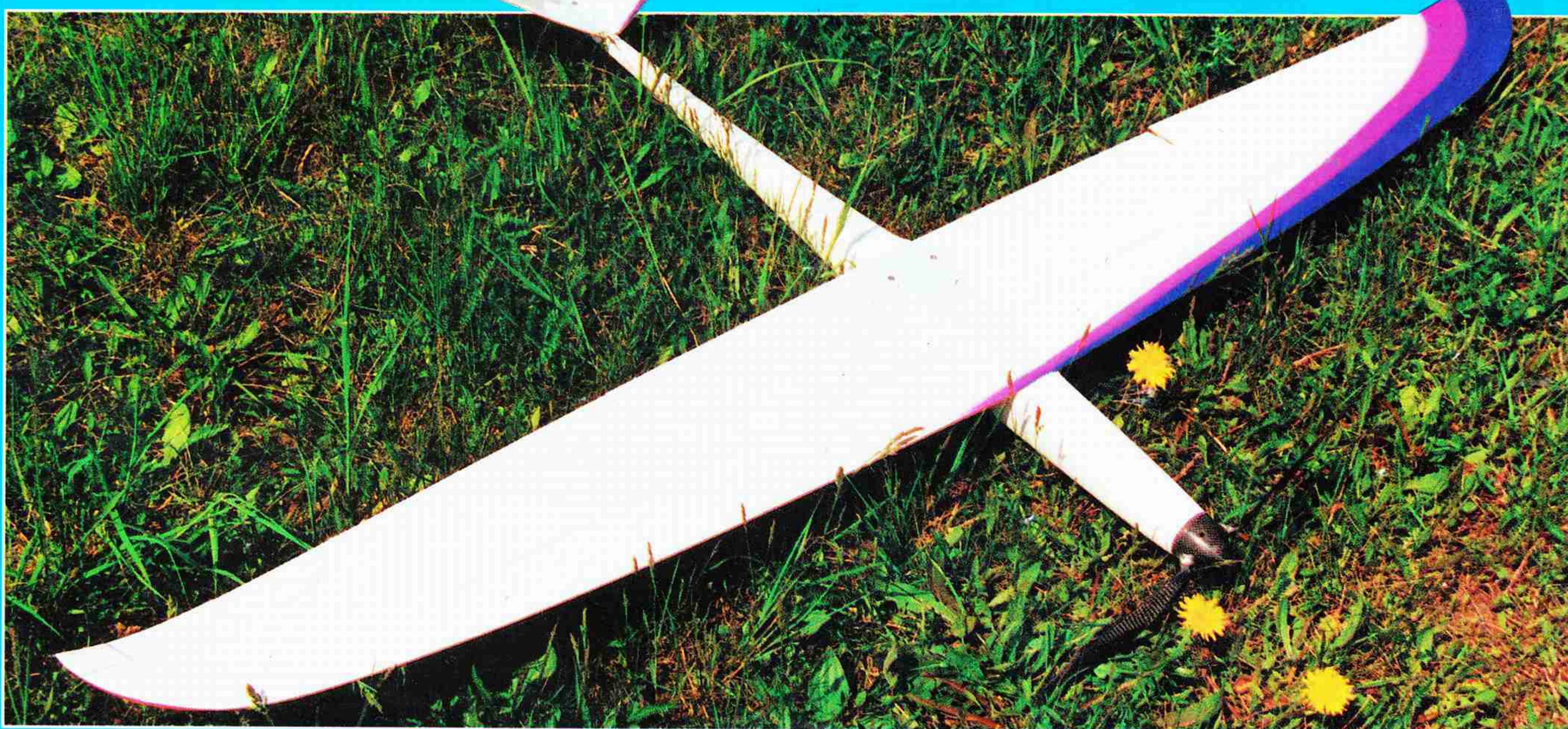
LODĚ

SPEED BOAT 1 - model
rychlostního člunu

Mezinárodní soutěž
maketářů

AUTA

Nové obtisky
pro modely





Vítěz modelářského „Schneiderova poháru“ 1999 ing. Pavel Vysocan se svým hydroplánem R.E.P. 1913 (viz strana 10).



Hornoplošník Pilatus Turbo-Porter s gumovým pohonem (kateg. M-oř) a polystyrenovým trupem postavil Jan Rajnošek z Králova Dvora (O soutěži „Berounský ořech“ čtěte na straně 17).

Součástí bodování „oříšků“ je také statické hodnocení. Na snímku I. Čerešňáka je rozhodčí Dušan Sedlár při bodování minimakety Fike Model „E“ (Openscale 98).



Modelářům může posloužit za stojánku pro jejich modely i kuchyňský stůl. Na snímku je polomaketa anglického dopravního hornoplošníku Briten Norman BN-2A „Islander“ postavená M. Hodáčem z Třebíče. Pohon modelu zajišťují dva elektromotory s převodem (výrobce P. Flidr), RC vybavení - Rx Hitec, regulátor Jeti, serva Hitec HS 80.



Gumáček „Krasnaja zvezda“ Petra Koutného z Brna.



Nejrozšířenějšími loděmi středověku byly kogy - symboly štěstí, blahobytu, odvahy a vytrvalosti. Loď tohoto typu se vyznačovala bachratým trupem, který společně s oblou příďí a zádí dodával lodi stabilitu. Na zádí se u těchto lodí poprvé objevilo čepové kormidlo. Model kogy hansovního města Elbingu vybavené katapultem (měř. 1:50) si postavil Petr Zlínský z Loštic.



modelář a modely

OBSAH	50. ročník	6/1999
Diablotin Cup, Francie		2, 3
Šumperský pohár - F3D		4, 5
Jamí elektrolety v Brně - F5B		6
Vystřelovací polomaketa GF-105 Arrow		8, 9
Schneiderův pohár		10
Elektrolety		11, 12
Piper PA 34 Seneca - házečí polomaketa		12, 13
Modelářské motory a jejich problematika (27)		14, 15
Velikonoční draci v Sasku		16
„Berounský ořech“ - halové setkání		17
F3K (RC házedla)		
- nová mezinárodní kategorie FAI		18
„Včelka Mája“ - létající model rakety		19, 20, 21
Mezinárodní soutěž maket		22
RC model člunu Speed Boat 1		23, 24, 25, 26
Kalendář soutěží 1999 (4)		27, 28
Automodely SRC ve Slovenské republice		29
Grand Prix 1999 - závody pro RC auta		30, 31
Automodely a sběratelé		
Anson (1:18)		32, 33
Nové automobily 1:43		34, 35, 36
Code 3 - hasiči		37
Herpa - novinky 1999		38, 39
Rezinové modely - BOJOVÁ TECHNIKA (3)		40, 41
Obměná vozidla M8 „Greyhound“ a M20 (2)		42, 43, 44
Plastic Session 99 - modelářská soutěž		45, 46, 47
Kroužek železničních modelářů		47
Novinky pro Vás		48

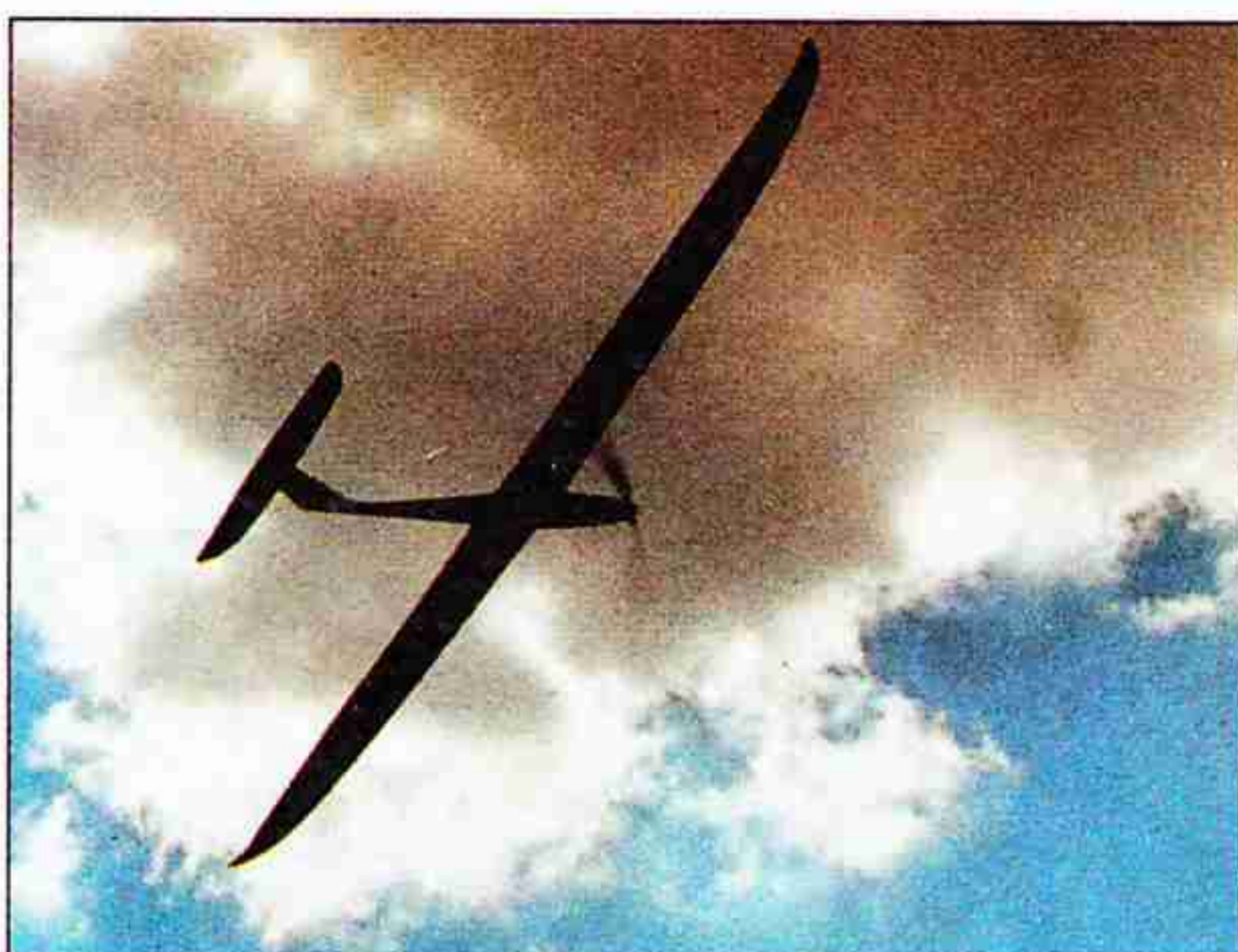
CONTENTS	50. volume	
Diablotin Cup, France		2, 3
Šumperk Cup (CZE) - F3D		4, 5
Spring Electroflights in Brno - F5B		6
A chuck semiscale of the GF-105 Arrow		8, 9
Schneider Cup (CZE)		10
Electroflights		11, 12
Piper PA Seneca - hand tauched glider		12, 13
Model engines and their problems (27)		14, 15
Easter kites in Sachsen		16
„Berounský ořech“ (CZE) - meeting on halle		17
F3K (RC hand tauched Glider) - New international classe FAI		18
„Včelka Mája“ - Flying rocket model		19, 20, 21
International competitions Scale models		22
RC model boat „Speed Boat 1“		23, 24, 25, 26
Calendar of Competitions 1999 (4)		27, 28
Modelcars SRC in Slovak Republic		29
Grand Prix 1999 - Competitions for RC cars		30, 31
Miniature model vehicles and Collectors		
Anson (1:18)		32, 33
New miniature car models 1:43		34, 35, 36
Code 3 - Fire Engine		37
Novelties 1999 - Herpa		38, 39
Resins models - FIGHTING TECHNOLOGY (3)		40, 41
Armoured cars M8 „Greyhound“ and M20 (2)		42, 43, 44
Plastic Session 99 - Models competitions		45, 46, 47
Group Modelrailways		47
Novelties for you		48

INHALT	50. Jahrgang	
„Diablotin Cup“, Frankreich		2, 3
Pokal der Stadt Šumperk - F3D (CZE)		4, 5
Frühlings Elektroflugmodelle in Brno (CZE) - F5B		6
Schleuder-Semiscale des GF-105 Arrow		8, 9
Schneiders Pocal (CZE)		10
Elektroflugmodelle		11, 12
Piper PA 34 Seneca - Wurfgleiter		12, 13
Modellmotoren und ihre Problematik (27)		14, 15
Österflugdrachen in Sachsen		16
„Berounský ořech“ (CZE) - ein Treffen in der Halle		17
F3K (RC Wurfgleiter) - ein neue internationale FAI - Kategorie		18
„Včelka Mája“ - fliegendes Raketenmodell		19, 20, 21
Internationaler Wettkampf vorbildgetreuer Modelle		22
RC Modellboot „Speed Boat 1“		23, 24, 25, 26
Wetbewerbs Kalender 1999 (4)		27, 28
Automodellen SRC in Slowak republik		29
Grand Prix 1999		
- Wettkampf für RC Automodelle		30, 31
Fahrzeug-Miniaturen und Sammlers		
Anson (1:18)		32, 33
Neus Auto-Miniaturmodelle 1:43		34, 35, 36
Code 3 - Feuerwehr		37
Neuheiten 1999 - Herpa		38, 39
Modellen aus Resin - MILITÄRTECHNISCHES		40, 41
Panzerwagen M8 „Greyhound“ und M20		42, 43, 44
Plastic Session 99 - Modellwettkampf		45, 46, 47
Eisenbahnmodellbauerzirkel		47
Neuheiten für Sie		48

Diablotin Cup, Francie
Diablotin Cup, France
Diablotin Cup, Frankreich

2 Velikonoční draci v Sasku
Easter kites in Sachsen
Österflugdrachen in Sachsen

16



Jarní elektrolety v Brně - F5B
Spring electroflights in Brno - F5B
Frühlings Elektroflugmodelle in Brno - F5B

6



RC model člunu „Speed Boat 1“
RC model boat „Speed Boat 1“
RC Modellboot „Speed Boat 1“

23



Vystřelovací polomaketa GF-105 Arrow
A chuck semiscale of the GF-105 Arrow
Schleuder-Semiscale des GF-105 Arrow

8

Automodely a sběratelé
Miniature model vehicles and Collectors
Fahrzeug-Miniaturen und Samlers

32

Schneiderův pohár
Schneider Cup
Schneiders Pocal

10



Modelářské motory a jejich problematika
Model engines and their problems
Modellmotoren und ihre Problematik

14



Obrněná vozidla M8 „Greyhound“ a M20
Armoured cars M8 „Greyhound“ and M20
Panzerwagen M8 „Greyhound“ und M20

42

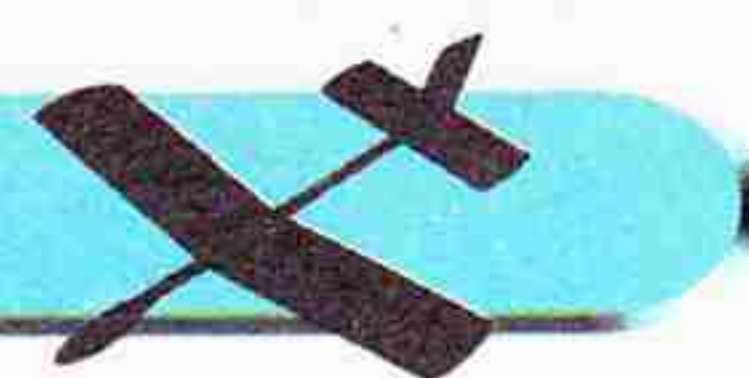
Novinky pro Vás
Novelties for you
Neuheiten für Sie

48

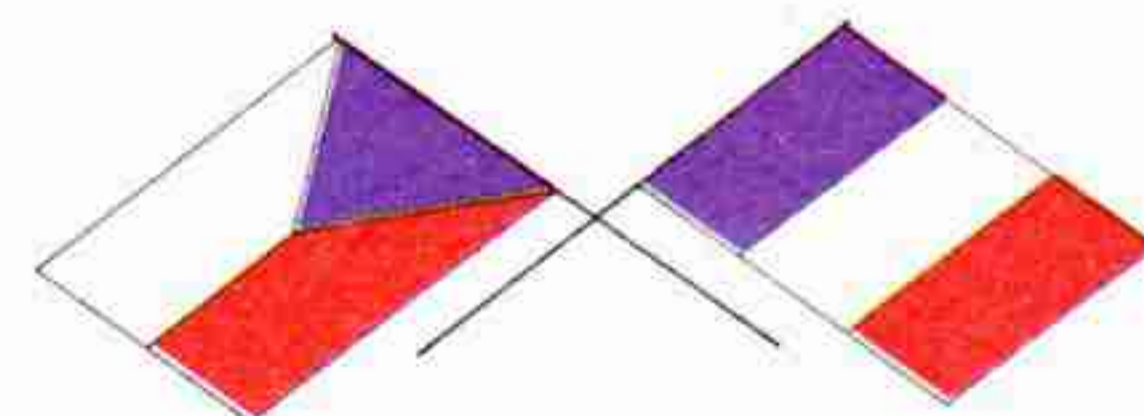
TITULNÍ SNÍMEK

Na titulku jsou uvedeny dva elektrolety. Na horním snímku je celokompozitový model TWISTER H. Model s profilem křídla MH 30 (plošné zatížení 75 g/mm²) má rozpětí 1650 mm, délku 950 mm a hmotnost 1950 g. Se sedmadvaceti články je určen pro soutěžní nasazení v kategorii F5B. Dole je celokompozitový model SMART. Profil křídla MH 30, rozpětí 1400 mm, délka 850 mm, hmotnost 1100 g, zdroj 6 až 8 článků. Obě letadla vyrábí česká firma GERASIS podle návrhů úřadujícího mistra Evropy kateg. F5B pana Leodoltera.

Foto: Václav Stejskal



DIABLOTIN CUP - FRANCIE



Snímek na památku - účastníci soutěže „Diablotin Cup 1999“.



Libor Matoušek připravuje svůj Super Diablotin ke startu (rozpětí 1540 mm, hmotnost 1,4 kg, čtyřtákní motor OS 6,5 ccm).

Náše malá výprava odjížděla do Francie na soutěž „Diablotin Cup“ (11. 4. 1999) v pátek večer, do místa konání - Joué Les Tours - jsme přijeli v sobotu kolem poledne. Výprava byla tříčlenná - Jiří Navrátil (trenér F3A a budoucí ředitel obdobné akce konané při příležitosti výstavy Model hobby 99), Libor

Matoušek (pilot) a ing. Jan Rumreich („pilot“ a jeden ze sponzorů - obojí je příliš neskromné, viz dále).

Po příjezdu nás potěšilo milé přijetí - létání bylo již v plném proudu - a pozvání na oběd (jeho hlavní chod byl připravován na rožni v přírodě). Letiště umístěné v krásném prostředí je perfektně vybaveno, každý soutěžící má k dispozici malou betonovou plochu k přípravě modelů, samozřejmě je rozvod elektr. energie. Létalo se do pozdních večerních hodin. Skutečným zážitkem byla pilotáž modelů CAP 222 (rozpětí 2,6 m) a Extra 300 (3 m), které předváděli modelářští piloti Stéphane Carrier a Stéphan Laurens. Převážně se však trénovalo s modely Diablotin, které daly soutěži název, a každý předváděl co umí. Vlastní soutěž začala v neděli ráno, Na poslední chvíli jsem byl pořadatelé „ukecán“ abych létal také. Jednak bylo vidět, že máme dva modely (pilot smí létat po celý čas soutěže pouze s jedním), a pak aby byla legrace - byla!

Soutěžilo se ve čtyřech disciplínách, každý létal sám a pouze jednou. Z časových důvodů byl zrušen závod kolem pylonů kde měli současně létat čtyři piloti. Naštěstí! Protože havárií bylo i tak požehnaně. Velmi sympatické je, že celá akce proběhla v prostoru cca 5x15x50 m, ohraničeném brankami (dá se tedy létat

např. na fotbalovém hřišti atp.). Mnoho účastníků ale tyto komorní prostory podcenilo. Nasvědčoval tomu již samotný začátek první, dá se říci nejjednodušší disciplíny - „Nejpomalejší let“. První tři neproletěli. Model se např. propadl při extrémně pomalém letu, vítr otočil model proti směru letu - následovala diskvalifikace. Dalšímu zhasl motor při minimálních otáčkách. Zajímavostí bylo, že první průlet se podařil až mně (jinak bezpečně nejhoršímu pilotovi). Byl to vůbec můj



Průlet modelu brankou (branka - šířka 15 m, výška 5 m).

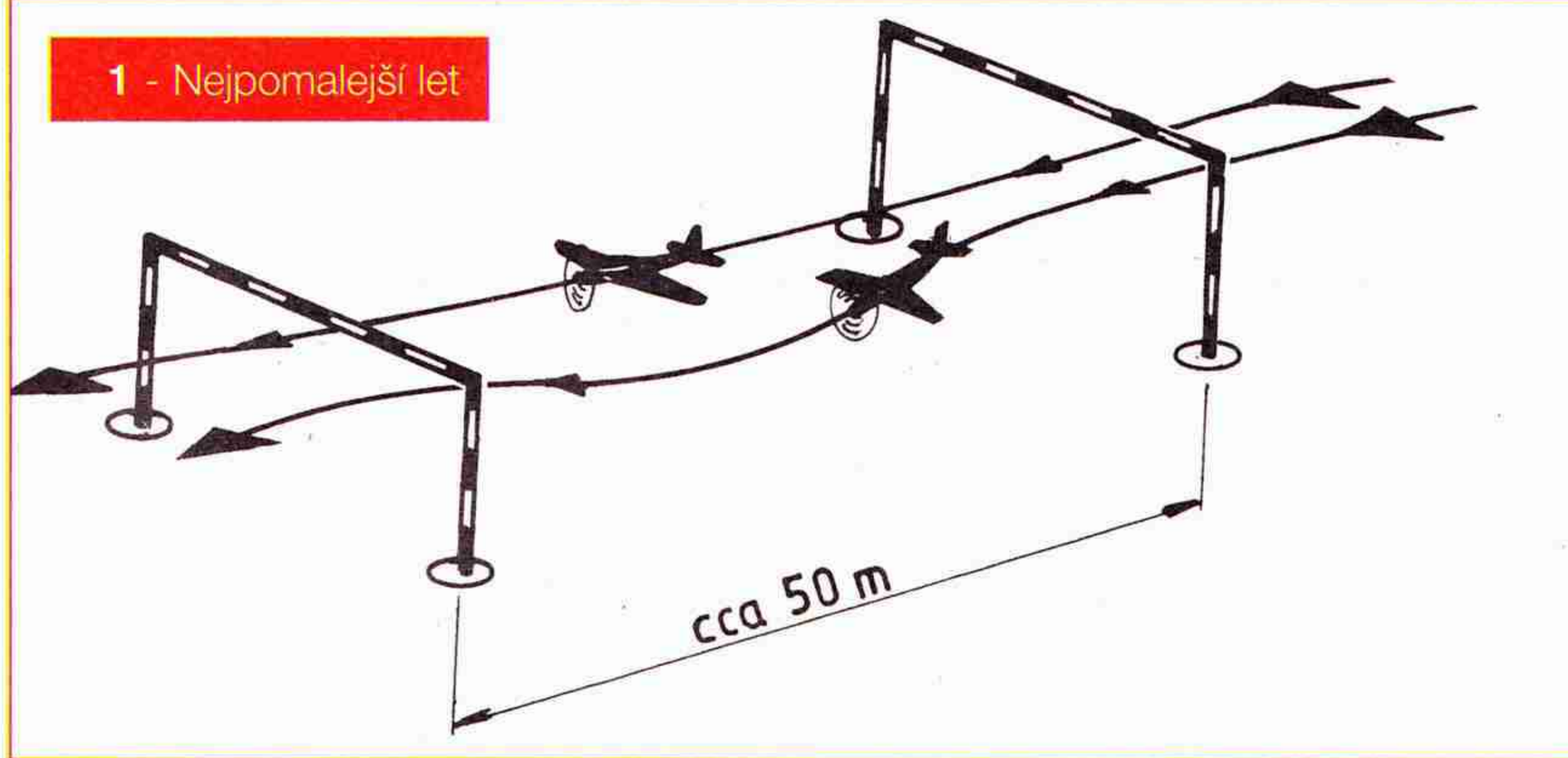
první start s tímto modelem (Diablotin). Šlo o náhradní model našeho pilota L. Matouška (Diablotin Super s elektromotorem Mega mini 7E). Ale již z výše uvedeného důvodu jsem jej pilotoval já.

Důvod nezdařených průletů je prostý. Pro některé disciplíny je vhodný model super lehký, pro jiné těžší provedení se silnějším motorem. Bude jistě zajímavé (pokud se toto létání ujme i u nás) jaké modely budou vhodné. Jaká specifická



Mládi vpřed, aneb vyhlášení výsledků volné sestavy. 1. S. Carrier, 2. S. Laurens, 3. M. Bonnon.

1 - Nejpomalejší let



hmotnost a jaké motory budou neoptimalnější. V podstatě jde o souhrn kompromisů.

Soutěžní pravidla jsou záměrně volena tak, aby se létalo na malém prostoru a relativně pomalu, to je velice zajímavé a bezpečné pro všechny účastníky i diváky. Modely jsou celkem levné a nepotřebují žádné super motory ani RC soupravy. Diablotiny (tedy „dáblici“) jsou odvozeny od modelů kateg. Fun Fly. Moc bychom si přáli, aby z této kategorie nevypadlo „slovičko“ FUN. Jde o to, aby šlo o soutěže pro nejširší okruh zájemců a aby se i v budoucnu létalo ve stejném duchu jako ve Francii. Velice přátelská atmosféra; každý povzbuzuje každého, každý se raduje z úspěchu každého. Zde skutečně platilo: „Není důležité vyhrát, ale zúčastnit se!“

Soutěžilo se v těchto disciplínách:

1) NEJPOMALEJŠÍ LET - Měří se čas na vytýčené bázi v daném koridoru. Model nesmí „viset“, ani se odchýlit o více než 90° z daného směru.

2) DVOJITÉ LIMBO - Model létá v přípravné poloze. Po zaznění signálu se pilot snaží předepsaným způsobem nalétat co nejvíce průletů dvěma brankami za omezený čas - tj. za 60 vteřin.

3) ČTYŘLÍSTEK - Měří se čas za obletnutí všech pylonů předepsaným způsobem.

4) PYLONY - Měří se čas potřebný na zalétnutí 10 okruhů. (Tentokrát z časových důvodů odvoláno.)

5) VOLNÁ SESTAVA - Volná akrobatické sestava podle umění a možností pilota. Zvláštním bodováním jsou oceněny tyto prvky: start z ruky pilota; přistání do ru-

kou pomocníka; přistání do rukou pilota; dotek směrovky (SOP) o zem; visení do výšky 5 m; visení ve výšce nad 5 m. Všechny disciplíny jsou myslím velmi zajímavé. „Limbo“ a „Čtyřlístek“ létala většina účastníků na stažený „plyn“, snažili se trefit do branek (5x15 m - viz nákresy) a co nejvíce zkrátit letovou dráhu. Mnohým se podařilo přeseknout horní laťku (břevno branky), ale nešlo o žádnou tragédii, byla z papíru. Horší byly trefy do kovových pylonů, jistě si dovedete před-

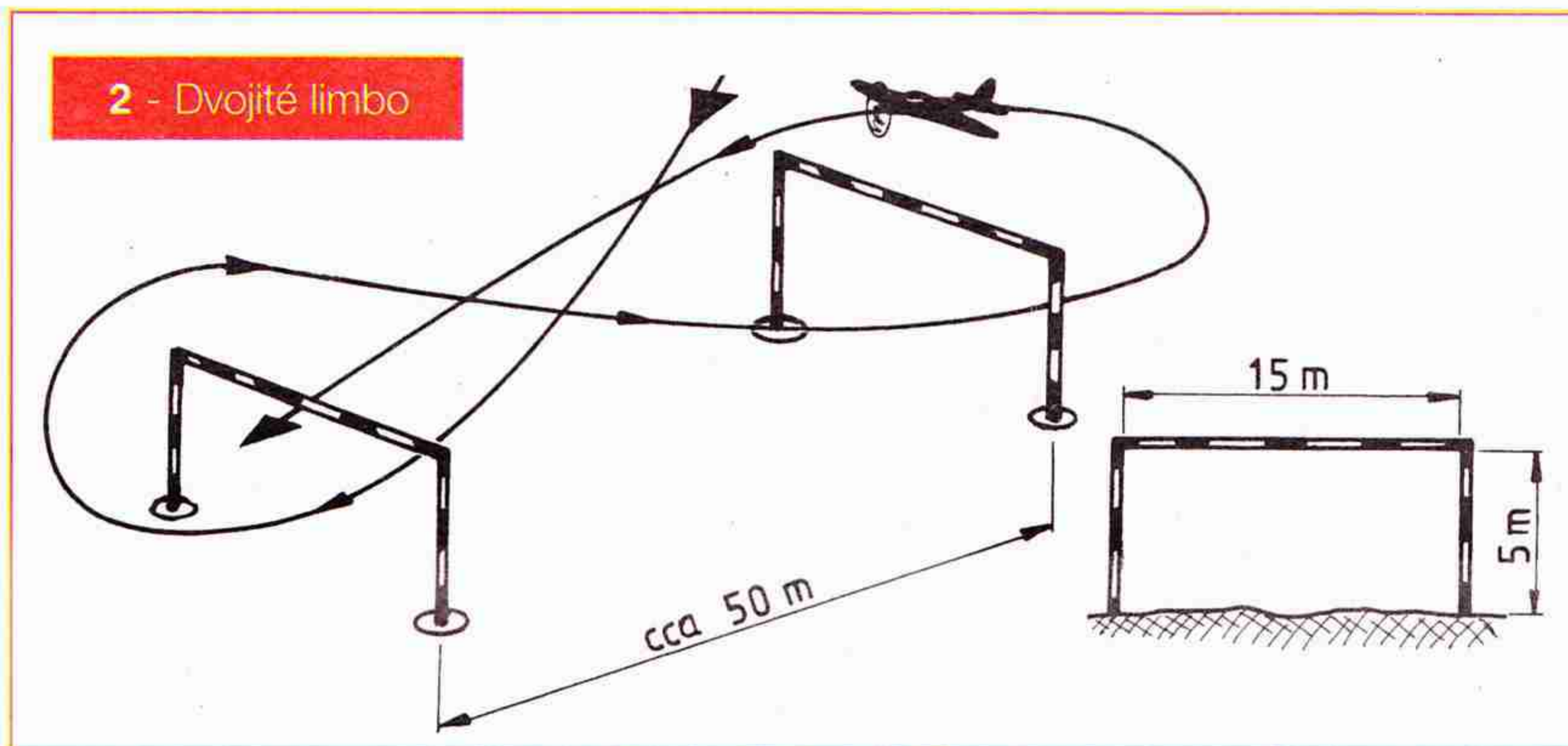
a létat bude každý s tím co uzná za vhodné.)

MOTORY: Dva modely byly vybaveny elektromotory. Jeden s převodovkou 1:2,3 (motor Mega mini 7E), druhý měl přímý náhon (Ultra 1300). V obou případech napájení 10 články. Spalovací motory převažovaly. U standardních diablotinů měly objemy 7,5 až 12,5 cm³, u „suprů“ 3,5 až 6,6 cm³, náš model měl čtyřtaktní OS s objemem 6,5 cm³. Verze mikro měly motor MPJ (1 cm³), který je výkonnově více než dostačující.

VÝSLEDKY byly vyhlašovány v každé disciplíně (včetně hodnotných cen). Excelovali dva piloti - Stéphan Laurens a Stéphane Carrier, i když někteří ostatní jim zdatně sekundovali. Náš reprezentant Libor Matoušek zalétal také velmi dobře a obsadil celkově 8. místo. Svě umístění nekomentuji (doufám, že je nikdo neprozradí), ale na druhé straně jsme měli při zpáteční cestě více místa v autě.

Závěrem bych chtěl říci, že celá soutěž byla organizačně i sponzorsky velmi dobře zajištěna. Hlavní podíl nesl časopis RCM, dále firmy TOPMODEL a JR Models. (Náš podíl byl celkem zanedba-

2 - Dvojitě limbo



stavit co takové setkání se subtilním modelem udělá. Bohužel se to „podařilo“ téměř sedmi pilotům, visení dokázalo šest pilotů, dotek směrovkou o zem zvládli pouze dva mistři (celkově startovalo 22 modelářů).

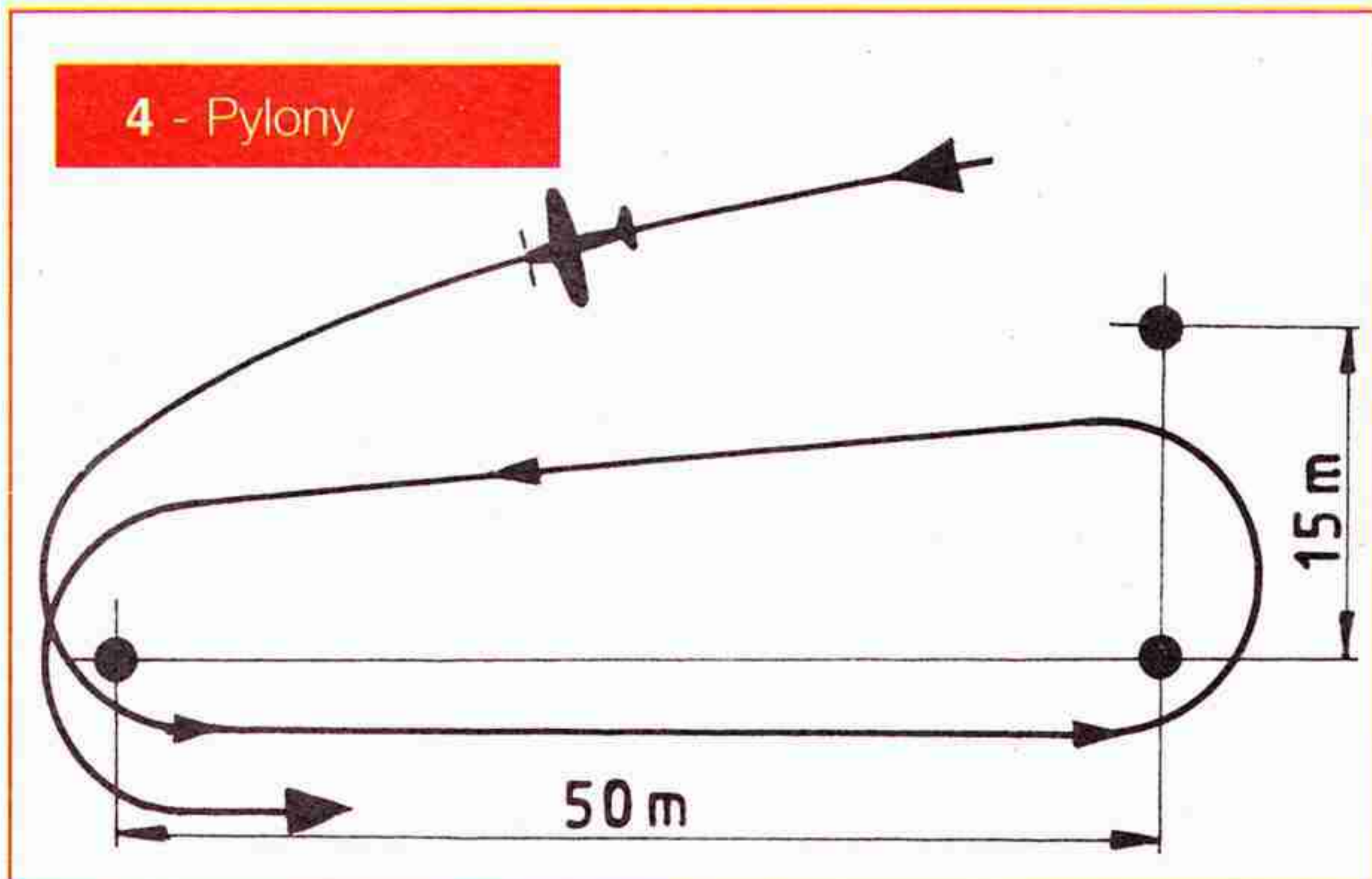
MODELY: Létalo se s modely Diablotin ve čtyřech provedeních - standardní, super, mini, mikro. (Na soutěžích létaných případně u nás to nebude přirozeně „Diablotin Cup“, ale zřejmě soutěž „3D“

telný, protože naše modely Diablotin věnované jako dar, byly jistě jen zlomkem celkových nákladů na tuto akci.) Každý účastník dostal nějakou hodnotnou cenu, od soboty do neděle byla zajištěna strava i nocleh. Ředitelem soutěže byl Jeane Francois Boudet, majitel firmy Topmodel. Svého úkolu se s několika spolupracovníky zhostil skutečně na výbornou.

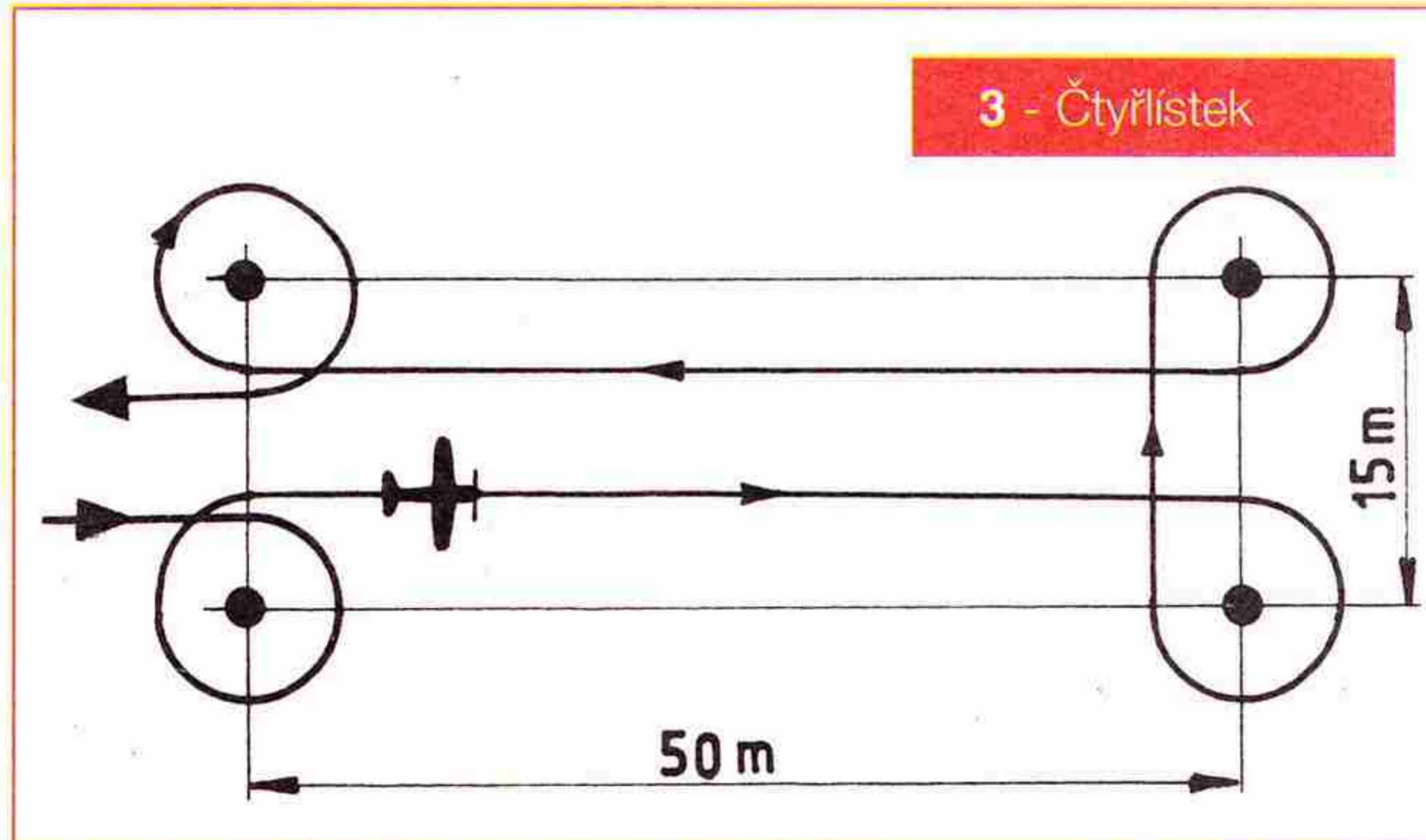
Ing. J. Rumreich

Foto: autor, nákresy: PL

4 - Pylony



3 - Čtyřlístek



ŠUMPERSKÝ POHÁR - F3D, první závod sezony



Obr. 1

Letošní 2. ročník mezinárodního závodu rádiem řízených modelů kolem pylonů (F3D) se stal zahájením naší pylonářské sezony pro všechny závodníky této kategorie. Pořadatelem dobře připravené soutěže (30. 4. až

2. 5.), kterou s přehledem řídili dr. A. Klein, J. Příbyl i jury, byl opět **LMK Zábřeh na Moravě**. Soutěže se zúčastnilo 11 týmů, mezi kterými pro vážnější zdravotní potíže chyběli jedni z favoritů - bratři Malinové. Soutěž sloužila také k výběru kandidátů „repredružstva“ pro účast na letošním mistrovství světa této kategorie ve Švédsku. Výsledky měly podat částečný obraz o možnostech týmů po zimní přípravě a přestávce. Dobrá příprava soutěže ze strany pořadatelů a příznivé počasí zajistily zdárný průběh obou letových dnů. Složení soutěžních týmů bylo následující: Miroslav Novák / Bohumil Branný (LMK Nejdek); Zdeněk Hnízdil / ing. Pavel Trzyniecky (LMK Točná); František Hovorka / Josef Kozel (LMK Varnsdorf); Josef Kozel / Hana Kozlová (LMK Česká Lípa); Zdeněk Vojan / Miroslav Novák (LMK Všetaty); Richard Velas / Bedřich Vacek (LMK Česká Lípa); Josef Příbyl st. / Josef Příbyl ml. (LMK Zábřeh); Martin Duží / Pavel Matocha (LMK Ostrava); Karel



Obr. 4

P. Matocha (obr. 2 a 3). Spolehlivě provedený start mechanikem J. Kozlem (obr. 4) zajistil (jak se později ukázalo) umístění týmu Hovorka / Kozel. Totéž platí o pečlivé přípravě startu modelu týmu Z. Vojan / M. Novák (obr. 5).

Konečné umístění týmů			
poř.	pilot / mechanik	nejlep. čas v sekundách	celk. čas
1.	Z. Hnízdil / ing. P. Trzyniecky	68,51	728,67 s
2.	Z. Vojan / M. Novák	71,84	746,22
3.	F. Hovorka / J. Kozel	72,24	753,48
4.	T. Andrlík / M. Andrlíková	81,10	899,35
5.	J. Kozel / N. Kozlová	77,39	1111,94

Většina nejlepších časů i neúspěchů byla dosažena právě v sobotu - v neděli „stačilo“ již létat na jistotu. To je patrné i z toho, že v sobotu bylo odletáno 8 kol. Dosažené časy byly rozhodující za předpokladu, že v neděli budou všichni létat pouze na jistotu. Nedělní lety byly zahájeny za zhoršeného oblačného počasí s menším nárazovým větrem a s tušením deště. Ovšem pečlivě pracující tým Hnízdil / ing. Trzyniecky (obr. 6) se blížil k vítězství. Nalétané časy neovlivnily sobotní výsledky a kdo létal spolehlivě měl celkem vystaráno.

Představme si nyní kategorii F3D v širším pohledu. Již delší dobu se projevuje nedostatek dobrých mechaniků, kteří jsou stejně důležití jako spolujezdci v soutěžních vozech.



Obr. 2



Obr. 3

Hromada / Tomáš Andrlík (LMK Blatná); Roman Pojer / Petr Loula (LMK Blatná); Tomáš Andrlík / Marcela Andrlíková (LMK Blatná). Ze sestavy jednotlivých týmů (pilot / mechanik) je patrné, že bylo použito i náhradních mechaniků.

První lety byly zahájeny v sobotu za jasného slunečního počasí s mírnými poryvy větru. Ty sice komplikovaly starty, ale hned po druhém letu se do čela soutěže dostal tým Z. Hnízdil a ing. P. Trzyniecky nejlepším časem soutěže 68,51s (obr. 1). Ve čtvrtém letu byl při větrném nárazu a následném selhání serva, havárií modelu vyřazen tým M. Duží /



Obr. 5



Obr. 6



Obr. 7



Obr. 8

Minimálně musí zajistit bezchybný start v jakékoliv situaci. O to víc mě překvapil talent pětadvacetileté Marcely Andrlíkové z LMK Blatná (obr. 7), která s manželem létá pouze jeden rok. Osvojila si vlastní spolehlivý startovací postup bez zbytečných pohy-

bů, který je ale velmi účelný (obr. 8).

Po ukončení soutěže hodnotil vedoucí reprezentace MUDr. A. Klein dosažené výsledky a potřebu celkového zlepšení výsledků. Po srovnání s loňskými výkony je zde určité zhoršení, ale dělat absolutní srovnání soutěží pořádaných v různých termínech není možné. Navíc obhájci titulu mistrů světa bratři Malinové (jak výše zmíněno) nestartovali. „Osudové rozhodnutí“ o nominaci na letošní MS padne až po mistrovství republiky v Mělníku (5. - 6. 6.). První tři týmy v pořadí jsou na dalším obrázku (obr. 9, zleva - 2. místo M. Novák / Z. Vojan; 1. místo Z. Hnízdil / ing. P. Trzyniecki; 3. místo J. Kozel / F. Hovorka). Celkově soutěž probíhala v příjemné atmosféře vytvořené pořadatelským klubem.

V. Stejskal
Foto: autor



Obr. 9



Vítězný tým - Z. Hnízdil / ing. P. Trzyniecki - letošní soutěže pylonářů „Šumperský pohár“.

Členové klubu LMK Strakonice (SMČR č. 242) se zármutkem oznamují, že 10. dubna 1999 náhle zemřel **Karel Báče**, dlouholetý člen strakonického klubu.

Za LMK Strakonice
Jan Raus

III. MEZINÁRODNÍ SLET OBŘÍCH MODELŮ LETADEL - Bohuňovice '99 bude uspořádán **25. až 27. června** na letišti společnosti MAMBA Group v Bohuňovicích (mezi Olomoucí a Šternberkem) modelářským klubem SMČR - MAMBA Model Club Bohuňovice. **INFORMACE:** Mamba model club, letiště Bohuňovice, 783 14 Bohuňovice 662 (tel. K. Pejzl - 0603 574 752; I. Brumar - 0602 528 073)

ZTRÁTA MODELU - V sobotu 1. 5. 1999 ulétl v Praze 5-Radlicích RC vrtulník „Ergo 30“ (Graupner). Pro poctivého nálezce odměna. Předem děkuje J. Hanzlík, tel.: 02/54 66 26.

POŘADAČ NA ČASOPISY



vená, zelená, žlutá), což dává předpoklad dlouhé životnosti pořadače i uložených tiskovin. Představovaný pořadač je určen pro založení 12 běžných čísel časopisů formátu A4 (rozměr desky pořadače je 320 x 220 mm). Časopisy jsou v pořadači drženy ocelovými drátky. Název periodika a ročník je možno zhotovit na běžnou samolepicí etiketu, při větším odběru je možné i vytištění potřebných informací přímo na desky pořadače. Provedení pořadače je zřejmé z přiloženého snímku.

-KL-

Na svázání 50. ročníku „Modeláře“ je zatím ještě brzy, ale již nyní vám chceme představit nový způsob zakládání vašich časopisů bez klasického vázání. K ukládání je možno použít tzv. „Magazín mechaniky“, která umožňuje jednotlivé časopisy zakládat do pořadače postupně. Časopis můžete z pořadače zase kdykoliv vyjmout (např. pro kopírování) a znovu také založit. Pořadač je v provedení lesklého lamina (v barvách - bílá, modrá, čer-

POŘADAČ NA ČASOPISY

Pokud nevíte jak šetrně uchovat své časopisy, použijte nový způsob jejich zakládání. Cena za 1 ks - 100 Kč + poštovné. Při odběru 5 a více kusů slevy. Informace: Ing. L. Krupár, Ivančická 581/8, 199 00 PRAHA 9 (tel.: 02/83 92 23 30)

JARNÍ ELEKTROLETY V BRNĚ - F5B



Obr. 1

Mezinárodní soutěž elektroletů uspořádal ve dnech 1. a 2. května 1999 klub LMK VUT Brno na letišti VÚ 8502 Slatina u Brna. S osobním zájmem jsem přijal pozvání od P. Gerasise s tím, že uvidím propracované linie soutěžních modelů, i jejich líbivý a tichý let.

Organizační výbor, ve složení pplk. ing. Mikulský, dr. J. Nezhyba, dr. K. Ruseva, ing. M. Truksa a ředitel soutěže J. Nohel, neponechal nic náhodě a průběh mezinárodních závodů všech kategorií probíhal v příjemné soutěžní pohodě, které napomáhalo i pěkné počasí - za oblačnosti 3/8 Cu a variabilním větrem 3 až 5 m/s. Jako sponzoři pomohli i tři známé modelářské firmy PG Gerasis, JETI Příbor a Reichard Brno. Podívejme se však na průběh závodů jichž se účastnilo 39 špičkových závodníků, z toho dvanáct z Rakouska, z Polska (polovina národního družstva), celé družstvo České republiky a úřadující čtyřnásobný mistr světa kateg. F5B, Rudi Freundenthaler z Rakouska. U elektroletů je patrné stále zlepšování po-

honů a zvyšování jejich výkonů. Za zmínku stojí elektromotory používané pro pohon modelů. V kategoriích F5B a F5B/10 to byly převážně elektromotory značky Plettenberg a Kotronik. Oba typy na střídavý proud byly osazeny převodovkami s převodovým poměrem 3:1 až 7:1. Používané vrtule mají průměr od 14 do 16 palců a stoupání od 9,5 do 16 palců. S těmito pohony dosahují modely neuvěřitelné stoupavosti. Ta se pohybuje v rozmezí od 45 do 50 m/s. (Dokladem je snímek v obsahu na straně 1.) Elektrolety konstruované podle náročných parametrů se od sebe příliš neliší jak je patrné z nabídky pana T. Vítka. Na snímku jsou tři (obr. 1) celokompozitové modely se základním probarvením ve hmotě. Spodní model Twister je z produkce firmy PG Gerasis, vyráběný podle konstrukce p. Leodoltera ze Švýcarska. (Twister - rozpětí 1650 mm, délka 950 mm, hmotnost 1950 g, profil křídla MH 30.) Pohon je proveden elektromotorem HP 220 / 20 / Az P6 s převodovkou 7:1, řízení chodu



Obr. 2

regulátorem Schulze booster 55. Obvyklá sklopná vrtule RFM má rozměr 16x16 palců. Surprise 6 (uprostřed), jehož konstruktérem a výrobcem je Rakušan R. Freundenthaler (rozpětí 1665 mm, délka 955 mm, hmotnost 2050 g, profil křídla MH 30 mod.), má přímý pohon motorem HP 370/30/A2, řízení otáček regulátorem Schulze booster 55. Rozměr použité vrtule RFM 13x10,5". Poslední model na snímku (nahore) má název Scorpio (rozpětí 1690 mm, délka 945 mm, hmotnost 1985 g, profil křídla MH 30 mod.) jeho konstruktérem i výrobcem je J. Staněk, majitel firmy JASA Model. Pohon je proveden elektromotorem HP 220/20/A2 P6 s převodovkou 7:1, k řízení otáček slouží opět regulátor Schulze booster 55, použitá vrtule RFM 15x15". Se zajímavým - individuálně vylepšeným - modelem soutěžil Jiří Šic z Prahy. Autorem tohoto soutěžního speciálu (obr. 2) je jihlavský V. Kostka. Model o rozpětí 1800 mm délce 1050 mm je poháněn motorem Palička 2828/3. V kategorii F5B/7 se s ním umístil na 9. místě. Nasazené soutěžní modely, převážně celokompozitové, se lišily je v menších detailech. Rozhodující je druh použitého elektromotoru a regulátoru.

Soutěž byla zakončena v neděli podle plánu. Dosažené výsledky v jednotlivých kategoriích jsou uvedeny v níže uvedené tabulce.

Z dosažených výsledků (viz první tři místa) je patrné, že kateg. F5B-FAI a F5B-10 byly záležitostí závodníků z Rakouska. Zbývající dva závody národní kateg. F5B/7, létané v sobotu a v neděli, byly již zcela pod kontrolou našich závodníků. Závěrem lze jen tlumočit srdečné pozvání na soutěž stejných kategorií, která se zde bude konat 25. a 26. září 1999.

V. Stejskal

Foto: autor

VÝSLEDKY (zestručněno)

kategorie F5B -FAI

poř.	jméno	stát	celkem bodů
1.	R. Freundenthaler	AUT	1992
2.	T. Vitek	CZE	1948
3.	R. Fuchs	AUT	1886

kategorie F5B-10

1.	R. Freundenthaler	AUT	1771
2.	O. Wachtler	AUT	1771
3.	S. Damm Stefan	AUT	1728

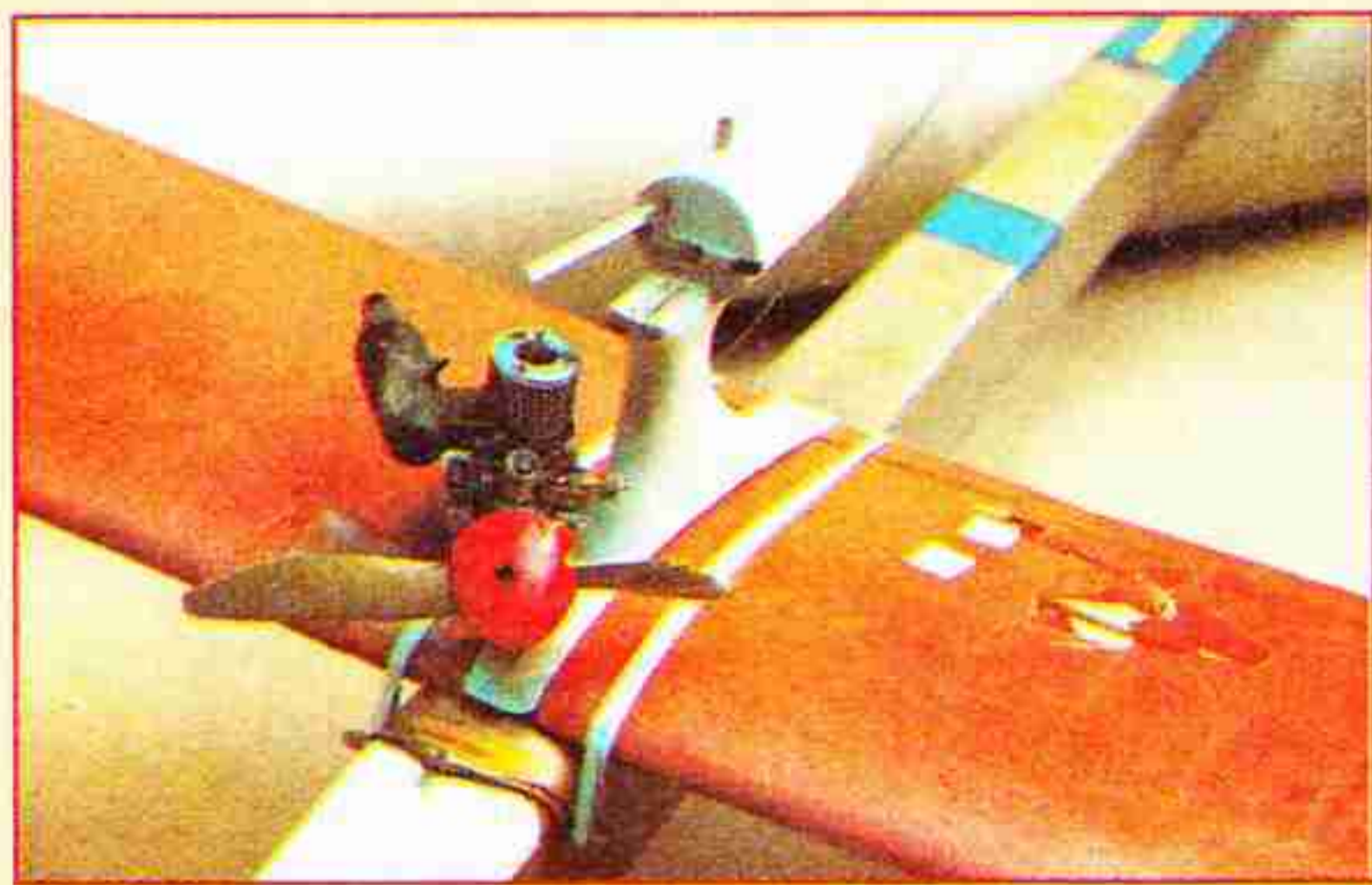
kategorie F5B/7 - 1. závod

1.	J. Prskavec	CZE	644
2.	V. Kostka	CZE	642
3.	E. Wowry	POL	642

kategorie F5B/7 - 2. závod

1.	V. Kostka	CZE	643
2.	J. Prskavec	CZE	642
3.	J. Beneš	CZE	634

I ZÁZRAKY SE DĚJÍ



Jak to obyčejně bývá, když je krásné srpnové počasí, je slunečno, větřík 1 až 3 m/s, nezbyvá než si jít zalétat. Naložil jsem do staříčké škodovky ještě starší model Admirál-71 (konstrukce Radek Čížek), který byl tehdy určen pro kategorii RC V1 na jednonáhl a se kterým jsem před lety odlétal řadu soutěží. (Admirál-71 zvítězil - pilotovaný VI. Horákem z Kamenných Žehrovic - na mistrov. ČSR v roce 1971.) Jako řada věcí prošel i tento model částečnou modernizací. Kromě směrovky jsem doplnil také ovládání výškovky a z nedostatku prostoru pro natahování gumicuku jsem jej doplnil motorem MVVS 1,5 cm³ (žhavík) na narychlo sestrojeném pylonu. Musím říci, že tyto úpravy se osvědčily a model Admirál neztratil nic ze svých letových vlastností. Odjel jsem, nemaje mechaniky v podobě vnučat, na moje „soukromé letiště“, které je asi 2 km za vsí. Tvoří jej polní cesta zleva ohraničená „ouhorem“ zprava loukou. Navíc tehdy polní cesta „odpovídala“ přesně směru větru, co si víc přát. Natankoval jsem palivo, připravil rádio a mohlo se začít. Po nastartování motoru a jeho doladění, jen zapnout rádio a šup nahoru, start perfektní jako počasí. Začal jsem stoupat v takových dlouhých plochých osmičkách, ve výšce zhruba 80 m se Admirál začal chovat zcela jinak, než jsem byl zvyklý, začal se jakoby trošičku vzpínat a jak stoupal výš, tento stav se zvyrazňoval tak, že jsem musel tento jev opravovat výškovkou. Nicméně jsem situaci zvládal a jenom se divil co se asi děje. To jsem již měl nastoupáno asi 200 m a čekal na doběh motoru. Tento okamžik přišel, ale ne vůbec normálně po několikrátém škytnutí jak je to běžné, nýbrž naprosto náhle a se zvukovým efektem - jako když při startování motorku a jeho roz-

běhnutí chcete doladit chod motoru jehlou karburátoru a přehlédnete točící se vrtuli, motor se zastaví a ozve se „ouvej“. Nahoře to samozřejmě bylo bez jakýchkoli citoslovců. Tím okamžikem skončily problémy za motorového letu, model se sklidnil, krásně to nosilo, takže jsem poletoval v mých táhlých plochých osmičkách zhruba okolo 20 minut, až mě začalo bolet za krkem, neboť jsem létal dost vysoko. Rozhodl jsem se pozvolna klesat za pomoci výškovky stále v mírných a plochých zatáčkách, což nebyl problém. Následoval okruh na přistání a perfektní přistání téměř k noze (asi 10 m od mého stanoviště). Musel jsem se pochválit sám, protože tam nikdo jiný nebyl, stáhl jsem u vysílače anténu a šel pro éro. Když jsem byl od modelu asi 3 m, koukám co se stalo (správnější výraz by byl, že jsem „čuměl jak vyvoraná myš“). Nejdřív jsem zaznamenal velkou díru v levé plici křídla. Následovalo i další překvapení - motor v éru prostě nebyl. No nic, vypnul jsem přijímač a vysílač, jak to má být, vzal jsem model - Admirála invalidu - a smutný nad ztrátou motoru šel zpět k autu. Vše jsem očistil a po uložení do auta zamknul.

Mnohdy člověk dělá naprosto normální věci, zaměřil jsem zhruba směr, kde skončil chod motoru, a vydal jsem se nejkratší cestou (cca úhlopříčkou) hledat jehlu v kupce sena. Mohl jsem si to dovolit, jak už jsem se zmínil, byl jsem tam sám. Jinak by si náhodný přihlížející klepal směrem ke mně výrazně na čelo. Asi po dvaceti minutách jsem hledání motoru vzdal a rozhodl se k návratu. Ne však nejkratší cestou, ale po obvodu „letišť“, na již dříve zmíněnou polní cestu a po ní k zaparkované škodovce. Přibližně v polovině cesty mě upoutal vpravo od cesty nějaký červený předmět zahlédnutý tzv. periferním viděním asi 15 m od cesty. První myšlenka, která mě napadla byla, že jde o zátka (víčko od láhve s olejem), přesto jsem se šel podívat o co jde. O to větší překvapení mě čekalo, když jsem se k červenému předmětu přiblížil. Naštěstí to nebyla zátka, ale ztracený motor ležící právě červeným kuzelem otočeným nahoru. Zajímavé bylo, že po dopadu do hlíny (zřejmě z dost velké výšky) nebyl motor vůbec znečištěný, s výjimkou části tlumiče na které ležel. Od té chvíle jsem zase začal „žít“ a nemohl uvěřit, jak je

možné, dočkat se v průběhu jedné hodiny tolika náhod, nebo zázraků? Na ty moc nevěřím.

Po příchodu k autu jsem se rozhlížel po terénu a snažil se zrekonstruovat nějak logicky sled událostí. Došel jsem k závěru, že snahu modelu stoupat v druhé části motorového letu způsobilo porušení lepeného spoje mezi ložem motoru a motorovou přepážkou. Motor však držel na svém místě pouze přírodní a tlakovou hadičkou od nádrže, než došlo k jejich vysmeknutí a odpadnutí motoru na levé křídlo ještě za chodu. To zřejmě způsobilo náhlé zhasnutí motoru, destrukci dvou žeber křídla a zlomení dřevěné vrtule. Zajímavé je, že motor se zřejmě do křídla zasekl a přežil tam celou dobu plachtění díky tomu - jak jsem již dříve uvedl, že celý let probíhal v plochých osmičkách až do zahájení přistávacího manévru. K opuštění křídla mohlo dojít v okamžiku, kdy jsem byl nucen otočit model o 180° na přistání, pochopitelně ve značném náklonu v levotočivé zatáčce, což odpovídalo místu nálezu motoru (místo bylo asi 70 m vzdálené). Takto jsem uzavřel souhrn náhod s dobrým koncem a s jedním poučením, že není možné přeceňovat schopnosti epoxidu a tím podcenit konstrukční prvky vyžadující značnou pevnost zvláště v místech, kde se projevují účinky paliva, i když je použito ke konzervaci polyuretanového laku. Jako „důkaz“ může posloužit ilustrační fotografie pořízená po návratu domů. Na ní je patrné malé znečištění tlumiče a zlomená vrtule po střetu s křídlem, nikoliv po dopadu na zem. Nevylučuji, že udržení se motoru na křídle pomohla i bambusová „špejle“, kterou zpravidla zesiluji kořenovou část křídla a využívám pro její zalepení otvorů po stahovacích svornících při zhotovování žeber. Z fotografie lze usoudit, že pravděpodobná poloha motoru prakticky minimálně ovlivnila vyvážení modelu, spíše je vylepšila.

Tolik k události jednoho krásného letového dne. Po týdnu oprav Admirál-71 znovu létá. K plné spokojenosti mé i vnučat, která si vyzkoušela létání s tímto „hodným“ modelem, dnes již téměř historickým.

M. Knapp, Měchenice

Foto: autor

VYŠKOVSKÁ TRÍČKA - O putovní pohár města Vyškova - 26. 6. 1999
kategorie P30-Info: Ing Š. Ondák, Tyršova 42, 682 01 Vyškov, tel.: 0507/343 818



PAN air s.r.o.

Výroba, dovoz a prodej modelářských potřeb
Výroba • Prodej • Poradenství - Na louži 5,
101 00 Praha 10, Tel./Fax 02/ 71 725134
Prodejna - Korunní 127, 103 00 Praha 3,
Tel. 02/ 734838, e-mail: panair@sro.cz, http://panair.sro.cz

Nabízí: stavebnice ARF

- RC modelů se spalovacím motorem
- RC elektroletů
- RC lodí
- RC aut

motory jednoválcové i víceválcové
- OS MAX 2T do objemu válce 32 cm³
4T do objemu válce 52 cm³
- Benzinové motory - **US ENGINES**
o objemu válce **25, 35 a 42 cm³**

- Výuka a výcvik pilotáže RC modelů • Stavba modelů na zakázku •
- Modelářská poradenská činnost •

ZÁSILKOVÝ PRODEJ NA DOBÍRKU!



JR MODELS

VÝROBA A PRODEJ LETECKÝCH MODELŮ MODELÁŘSKÁ PRODEJNA

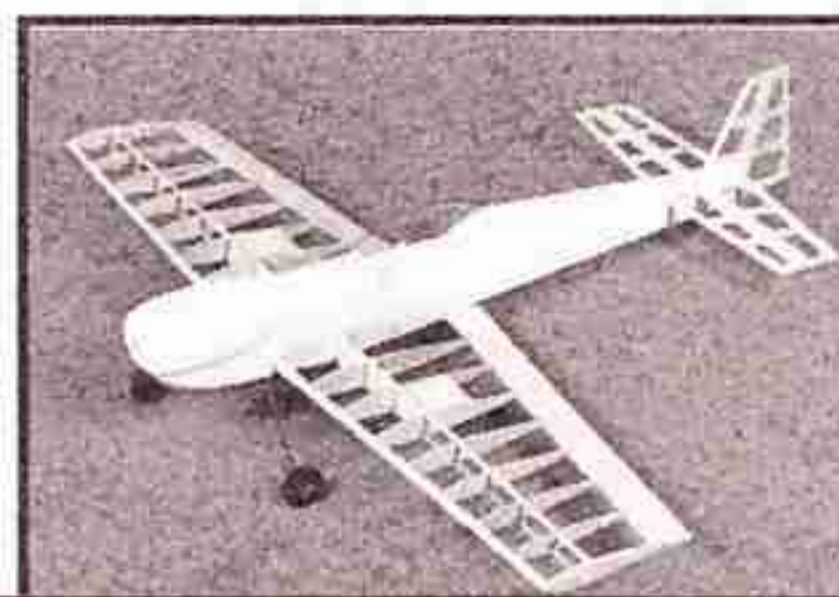
Ing. Jan Rumreich
679 22 Šebrov 113
Tel./fax: 0506/43 16 11

Hana Zapletalová
602 00 Brno, Veverí 109
Tel./fax: 05/4121 7654

Vyžádejte si kompletní katalog a ceník našich modelů a příslušenství.

Z našich více jak padesáti modelů vyjímáme:

PARK FLY:		ELEKTROMODELY:		DIABLOTIN	- 1540 mm
SUPER DIABLOTIN	- 1540 mm	MOSQUITO DH 98	- 1240 mm	DIABLOTIN MINI	- 1280 mm
SLOW FLY:		LIGHTING P38	- 1220 mm	DIABLOTIN MIKRO	- 840 mm
FIESELER STORCH	- 880 mm	BABY GROB	- 1500 mm	RUMFAL	- 1000 mm
FLY BABY	- 785 mm	HELIO COURIER	- 1060 mm	CAP 232	- 800 mm
VĚTRONĚ:		VIVAT	- 1880 mm		
REGENT	- 2400 mm	CAP 232	- 800 mm		
CLAUDIA	- 1860 mm	ULTIMATE	- 900 mm		
FENIX (T,H,ECO)	- 2600 mm	AKROBATICKE MODELY:			
HANSEL	- 1200 mm	ESCAPER (F3A)	- 1970 mm		
SUPER HANSEL	- 1400 mm	SUPER STAR	- 2220 mm		
BABY DISCUS	- 1520 mm	EXTRA 300	- 1800 mm		
EXTASI	- 800 mm	EASY FLY	- 1630 mm		
		TRENER	- 1900 mm		



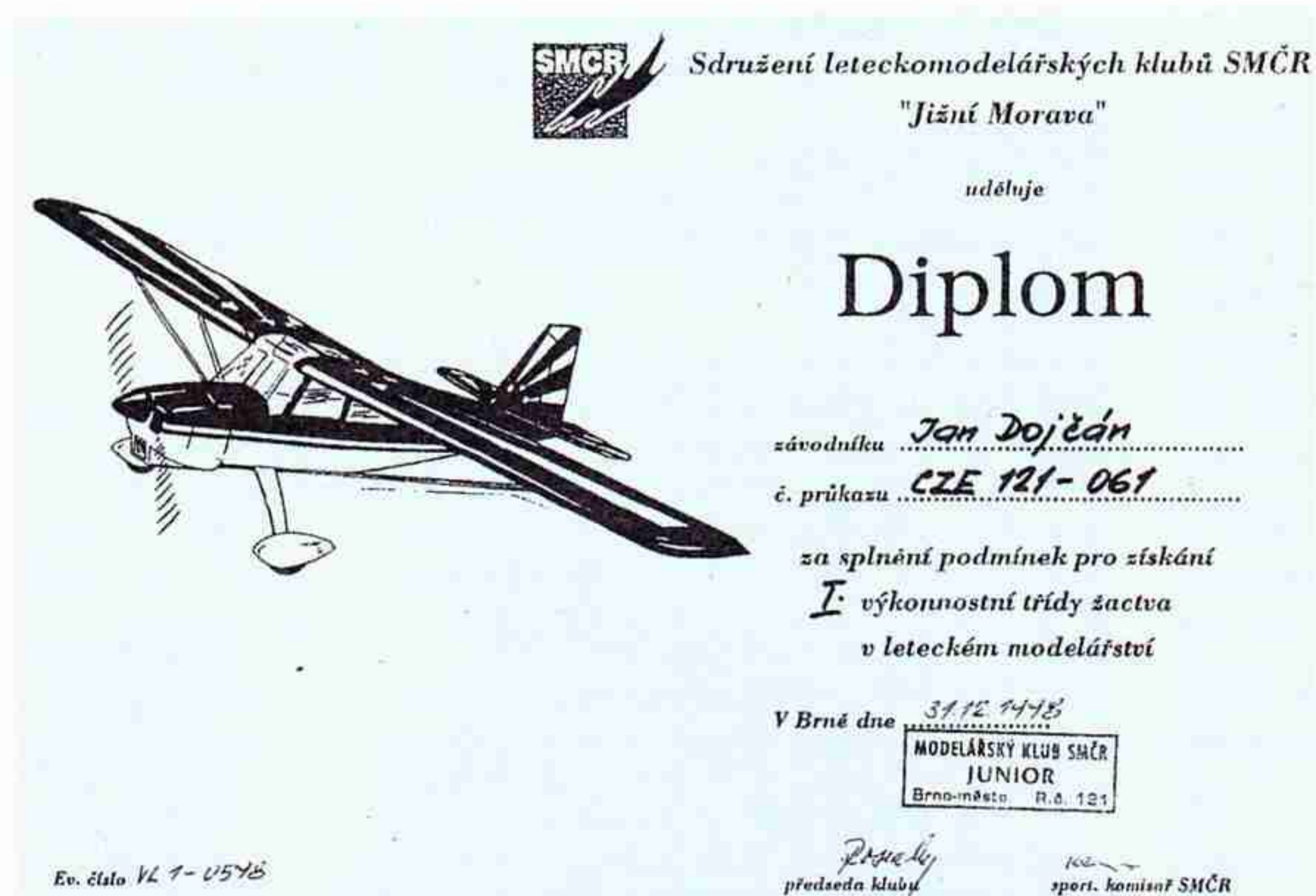
BRNĚNSKÉ HÁZEDLO 99

Poslední únorový den se létala první letošní brněnská soutěž házedel pro žactvo, jejímž organizátorem byl RMK Junior Brno. Proti soutěžím za bývalého Svazarmu není počet osmnácti účastníků nijak závratný, avšak v současnosti je to zřejmě jedna z nejpočetněji obsazených žákovských soutěží. Létalo se na poněkud rozměklém terénu letiště AK Slatina, za příjemného počasí s teplotami kolem nuly, bez větru a deště, bez výrazné termiky. Kromě již zkušených závodníků (žáků) se zúčastnili soutěže i začátečníci, kterým se zde podařilo splnit svůj první limit pro získání výkonnostní třídy žactva. Zvítězil J. Dojčán (žákem je poslední rok), známý svými razantními starty, další závodník, který by podle terminologie pražských házedlářů mohl rovněž obdržet přezdívkou „malý muž s velkou gumovou rukou“, vyškovský L. Ondák, skončil tentokrát „až“ na čtvrtém místě. Pátý byl J. Musil z Oslavan. Díky vedoucímu časoměřiči ing. T. Hamšíkovi byly výsledky soutěže zpracovány a vyhlášeny přesně dle časového programu soutěže. **Soutěž Le-89 (28. 2.), kateg. H žáci: 1. J. Dojčán, Junior Brno, 480; 2. J. Bukvald, Vyškov, 396; 3. D. Bureš, Oslavany, 297 s (výsledky zestručněny).**

NĚKOLIK POZNÁMEK

● Někteří žáci neznají nebo nerespektují povinnost označení svých modelů. Bude proto vhodné, aby při prezentaci pořadatelé současně prováděli kontrolu modelů, jak je to ostatně běžné v raketové odbornosti. Stává se rovněž, že žák někde bokem bez ohlášení odstartuje svůj model, a pak se přijde ptát, zda to někdo měřil.

● Pokoušíme se zjistit, jaká forma soutěží házedel by byla pro žáky nejvhodnější. 1) Zda typ zimní ligy jakou pořádají ve Svitavách, kdy výsledné pořadí určuje součet výsledků ze tří soutěží, 2) nebo dvojsoutěže v průběhu jednoho dne, 3) nebo soutěže zcela samostatné.



Dosažení příslušné výkonnostní třídy potvrzuje předseda klubu, žák obdrží jako doklad diplom (viz zmenšená ilustrační kopie).

● Nejen u nás, ale i v jiných klubech jsou hledány cesty, jak učinit modelářství pro mládež přitažlivějším. Jedním ze způsobů, který se osvědčil v raketové odbornosti, bylo zavedení výkonnostních tříd žactva (VTŽ) v roce 1996, později rozšířené i na věkovou skupinu juniorů do 18 let. V té době se náš klub z existenčních (udržení trvalejšího zájmu žactva) i ekonomických důvodů (zdražení raketových motorků) začal intenzivněji zabývat leteckými modely. Zvolili jsme soutěžní katego-

rii házedel pro přijatou materiálovou spotřebu a pro náročnost na rukodílnou zručnost shodnou s modely raketoplánů. Stali jsme se nejen účastníky, ale také pořadateli „házedlářských“ soutěží s heslem „nenechat závodníky vychladnout“. Účast na jedné soutěži v roce totiž nestačí na to, aby kategorie žáka zaujala, zvláště když výsledek soutěže nesplní jeho očekávání. Získaná VTŽ tak vyjadřuje úroveň i soustavnost činnosti žáka.

● Soutěže pro naše žáky - navyklé sledovat a porovnávat svou výkonnost podle dosaženého stupně výkonnostních tříd - však přestávaly být zajímavé. Důvodem bylo zjištění, že s házedlem se jim získání nejnižšího výkonnostního stupně (III. VT) dle limitů KLeMČR (splnění 10 limitů, po 250 sekundách; jednotně pro žactvo i dospělé) nepodaří dosáhnout ani během pěti let jejich žákovského věku. Navrhli jsme proto limity VTŽ podle skutečných soutěžních možností deseti až patnáctiletých modelářů-žáků. K tomuto návrhu se připojilo 6 klubů z jižní Moravy a severomoravský klub Havířov. Limity „VTŽ-Le“ byly stanoveny takto: **III. VTŽ - 100 s; II. VTŽ - 150 s; I. VTŽ - 200 s** (při 10 startech po 60 s).

Pro splnění každého stupně je nutné nalétat třikrát limit příslušné VTŽ na soutěžích uvedených v kalendáři soutěží SMČR. Na jedné soutěži je možno přiznat splnění pouze jednoho limitu. Jednotlivé stupně se plní postupně, tj. III., II. a I. Výkonnostní třídy se neobnovují, platí trvale až do roku, kdy žák dosáhne 15 let, pak plní již zmíněné výk. stupně podle předpisů KLeMČR. Splnění potvrzuje předseda klubu a žák obdrží diplom s potvrzením příslušné VTŽ.

● Ke konci roku 1998 měl klub RMK Junior Brno celkem 26 platných VTŽ („letecké“ - 4x III., 4x II., 1x I, „raketové“ - 11x III., 6x II.).

Alois Rosenberg

Vystřelovací model GF-105 ARROW



V padesátých letech vyvíjela kanadská firma Avro těžký dvoumístný dálkový stíhací letoun CF-105 Arrow (tj. šíp). První prototyp vzletl v březnu 1958. Letové zkoušky pěti strojů probíhaly slibně, avšak po roce byly ukončeny a celý program zrušen. Tento zajímavý typ měl tedy podobný osud jako jeho tehdejší sovětský protějšek La-250 (viz Modelář a Modely 9/98). Na rozdíl od „Anakondy“ se však žádný z prototypů nezachoval. Stíhačka „Arrow“ měla rozpětí 15,24 m, délku 24,64 m a vzletovou hmotnost 31,6 t, nejvyšší dosažená rychlost byla 2080 km/h,

další podrobnosti najdete v časopisu L+K 11 a 12/1984.

STAVBA:

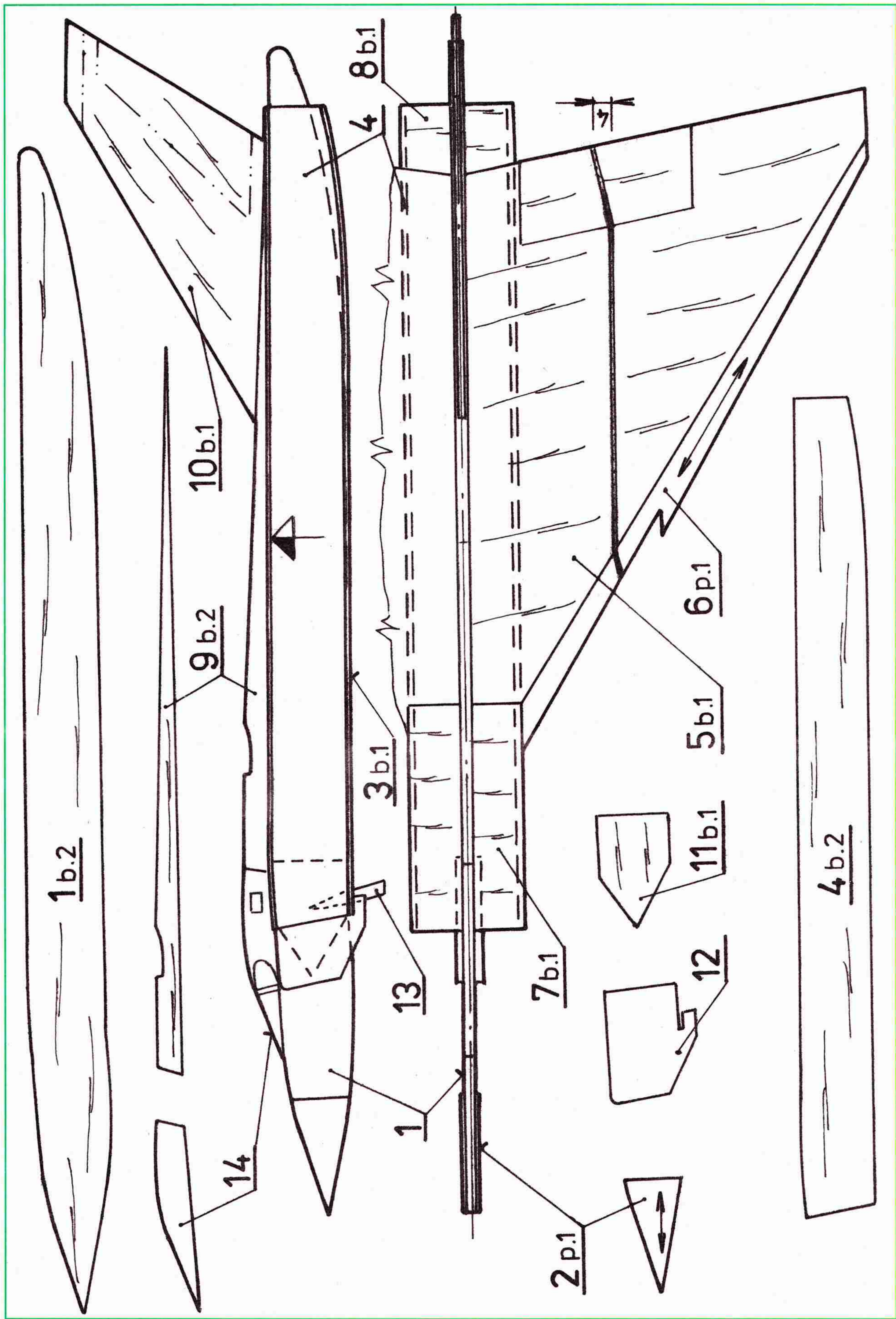
KŘÍDLO. Obě poloviny **5** vyřízneme z pevnější balzy, náběžné hrany **6** zhotovíme z překližky a nalepíme je mírně skloněné dolů (asi o 15°).

TRUP. Základní díl **1** přilepíme doprostřed na destičku **3** (rozměry 22x148 mm), doplníme bočnice **4**. Nahoře trup uzavřeme oběma polovinami křídla - bez vzepětí - a destičkami **7** a **8**. Přilepíme hřbet **9**, směrovku **10**, obě zesílení přídělí **2** a obě destičky **11**. Zbývá doplnit kolík **13** z ku-

chyňské špejle. Celý model nalakujeme bezbarvým nitrolakem a obrousíme jemným smirkovým papírem, pak jej obarvíme bílou modelářskou barvou, příď je černá. Další barevné doplňky se u jednotlivých prototypů lišily - model na fotografiích je vybarven podle stroje RL 203. Z průhledné destičky zhotovíme kabinu **14**, bíle znázorníme rámy a zakrytí, přilepíme ji vteřinovým lepidlem. Desky **12** vystříháme z plastické fólie (např. z víčka od rostlinných tuků), nabarvíme černě a přilepíme. **LÉTÁNÍ.** Na zadní straně křídla nařízujeme kormidla a ohneme asi o 4 mm nahoru, ohyb zpevníme kapkou lepidla. Zkontrolujeme polohu těžiště, v případě potřeby dovážíme pomocí špendlíků. Také pečlivě prohlédneme souměrnost křidel, případné zkroucení opravíme nad párou. Klouzavý let seřídíme úpravou vychylky kormidel - jemným ohnutím levého nahoru nastavíme mírnou levou zatáčku. Vystřelujeme pomocí kousku modelářské gumy (1x3 nebo 2x2 mm) do pravé zatáčky. Při vystřelování držíme model za výčnělek trupu a vždy před startem se přesvědčíme, že v dráze startu nikdo není.

Ing. J. Moravec

Foto a výkres: autor

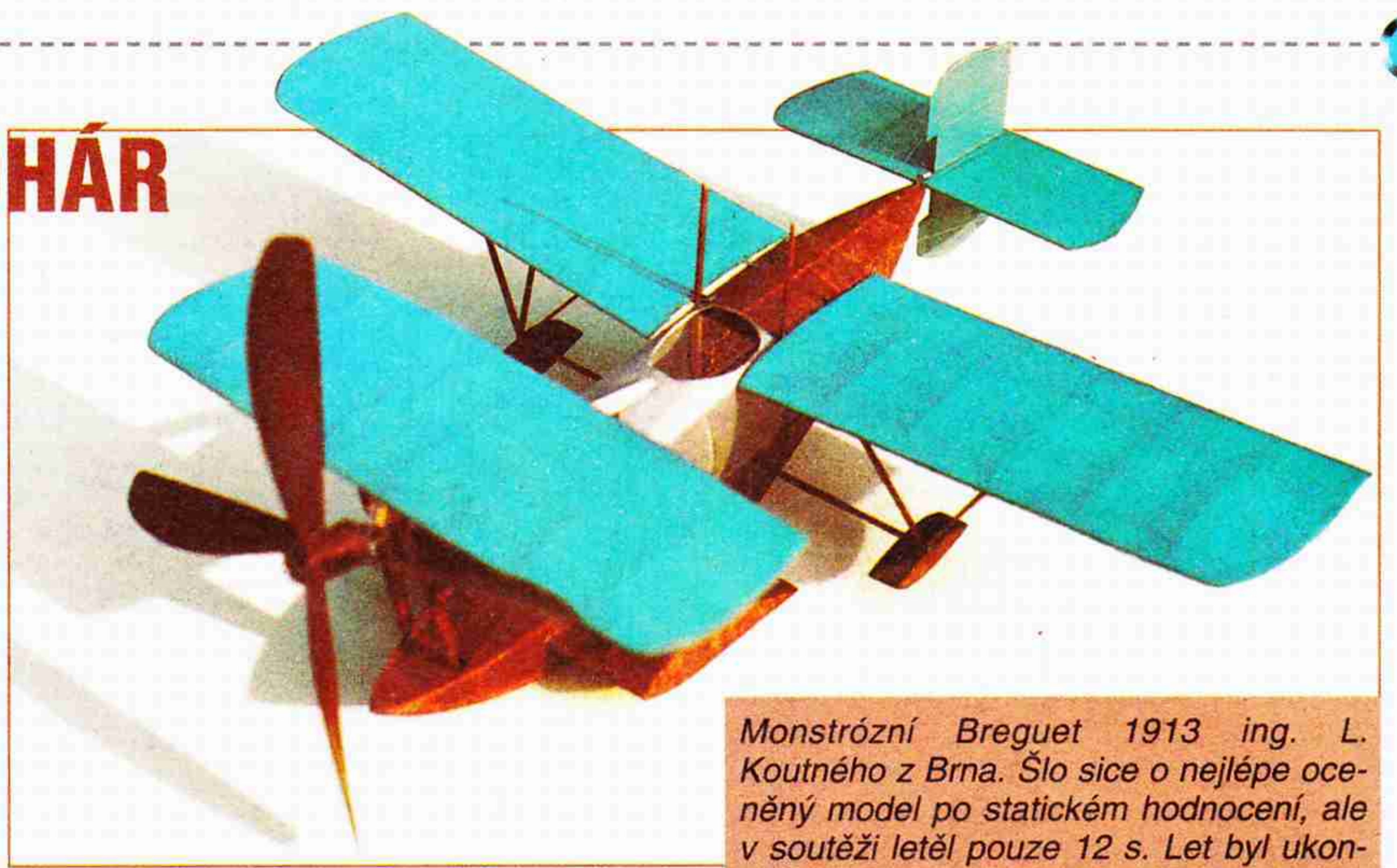


SCHNEIDERŮV POHÁR

Letečtí fanatici zajisté vědí, že poslední ročník nejslavnější soutěže rychlostních hydroplánů se létal v roce 1931. I. ročník modelářské soutěže minimaket (13. 3. 1999) těchto slavných a krásných ér byl omezen na předválečné typy do roku 1914. Z původně přislíbených účastníků se z různých důvodů asi polovina omluvila (nedokončený model, pracovní zaneprázdnění, problémy s dopravou atd.). I tak jsme mohli vidět sedm krásných modelů od pěti soutěžících. Pro zasvěcené byl největším favoritem Petr Mikulášek se svým krásným typem Borel 1913, který již na podzim jako nový a zdaleka ne naplno natočený létal přes 50 s. Ve vlastní soutěži tento výkon však nezopakoval a musel se spokojit se třetím místem. Deperdussin Petra Koutného létal nádherně vysoko a v pravidelné zatáčce. První let éro natočené na 60 % letělo 35 s, pak Petr natočil gumu pořádně, éro bylo až u stropu, ale velké uzly na svazku se zablokovaly v zádi trupu, model se zhoupnul a přistál za 37 s. Nový start (se stejnou gumou) vypadal na padesát vteřin, ale při sestupu došlo k havárii (kolize s hlavou Vládi Kunerta) - 33 s.

Druhý model P. Koutného R.E.P. 1913 je velmi choulostivý, první let - natočeno na 60 % / výkon 44 s. Další starty však úspěšné nebyly. Nakonec první let „musel“ stačit na druhé místo. Pavel Vysočan přišel na soutěž se stejným typem, vyvaroval se však chyb způsobujících nestabilitu u modelu P. Koutného („zvětšil“ výškovku a dal plováku správný úhel náběhu). Éro však nebylo úplně dokončené, chyběly obtisky s popisem, výztužné dráty a hlavně zadní vzpěra plováku, který byl jen na předních vzpěrách. Každému asi bylo jasné, že po prvním, tvrdším přistání bude plovák uražený. Pavel to však přecházel s úsměvem a říkal, že musí přistávat měkce. Existuje „10“ různých příčin proč éro přistane tvrdě, Pavel je neznal a vyhrál. Jeho R.E.P. 1913 létal nádherně pomalu a stabilně. Při vítězném letu za 53 s bylo éro natočeno asi na 1000 otáček, do svazku by však mohlo vejít přes 1500...

Dalším favoritem byl Morane 1913 L. Koutného. Již při podzimní soutěži létal moc hezky, jen v závěru otevíral zatáčku a náraz do stěny byl ve výšce 5 m po 48 s letu. To bylo éro natočené na 70 %. Oprava vyosení motoru měla zajistit správnou zatáčku, nepodařilo se. Již při tréninkovém letu šlo letadlo rovně do stěny a zcela si polámalo vzpěrový systém. Podobně skončily i pokusy s monstrózním tandemovým modelem Breguet 1913, příliš se nedařilo ani I. Červenkovy s modelem Sopwith 1914.



Monstrózní Breguet 1913 ing. L. Koutného z Brna. Šlo sice o nejlépe oceněný model po statickém hodnocení, ale v soutěži letěl pouze 12 s. Let byl ukončen nárazem do zdi - potřeboval by na zatáčku celé náměstí!

Hala byla pro soutěž velmi vhodná, bohužel příliš teplé počasí bylo zřejmě příčinou značné turbulence u stropu a tím i slabších výkonů. Zkouška hydroplánů na vodě pro W.W.W.T. 1999 byla zrušena pro příliš velké vlny (plavci) na místním bazénu. Otevřená soutěž peanutů byla po dlouhou dobu záležitostí otce a syna Kunertových a jejich plovákových typů. Junior Tomáš hned na začátek vyrazil všem dech letem svého éra Laté 28.1, které po startu z parket podlahy letělo

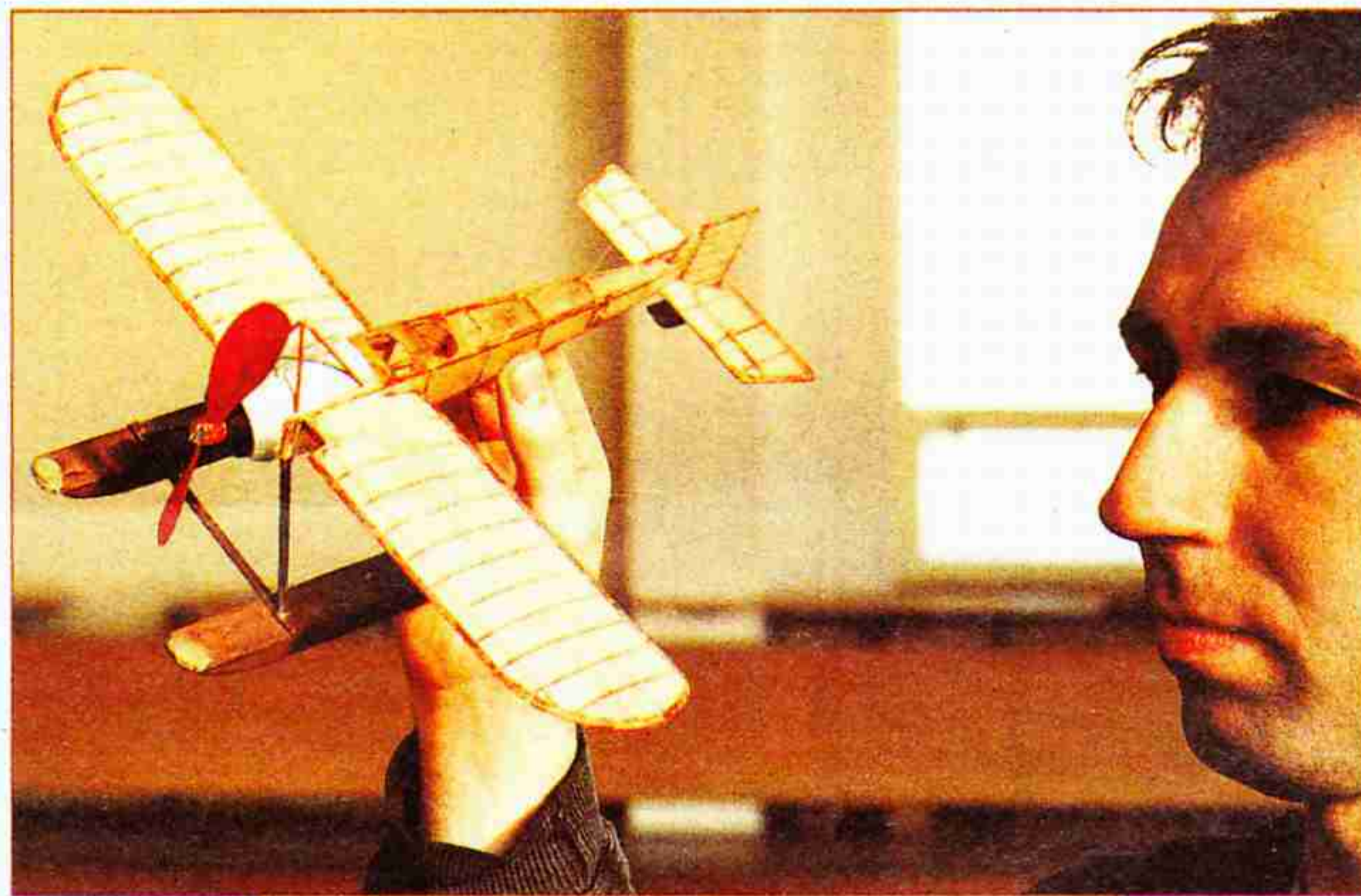
byl kopií prvního, při třetím praskla guma točená přes 2000! Zlín Z-50M umí v této hale kolem 85 s, což by stačilo na vítězství. Opatrný start od země, hezký výstup ke stropu a jezdění po něm se neobešlo bez posunu způsobeném průvanem, náraz do čelní stěny, pád provázený kolizí s konstrukcí koše - ulomená směrovka, zlomená vrtule a rozdrčená žebra v křídle - tak skončil jeden z favoritů. Luboš

Koutný však sebou také měl nového He-64c. Původně s ním ani nechtěl soutěžit - dosahované časy jsou nevalné, ale hodně bodů získává He-64c za „statiku“. Výsledných 75 s stačilo na 2. místo a vítězství v seniorech. Junior T. Kunert byl sám, ale absolutně nejlepší! Soutěž pistácií byla nejslaběji obsazena, ale letové výkony Červenkovy „Fike“ byly přímo fantastické, 80 s po startu ze země představuje světovou špičku. Ostatní éra létala pod 50 s.

Pořadatel - LMK Brno 4 - musel improvizovat, když v původním termínu by nebyla hala volná, nakonec došlo k dohodě s ing. Rachotou který měl halu zajištěnu na 13. 3. a dopoledne se zde létala soutěž EZB a P-3. S organizací nám pomohli i kamarádi ze Zábřehu a patří jim za to dík. Rychlé zpracování výsledků, jejich vyhlášení a předání věcných cen ukončilo tuto první letošní soutěž oříšků konanou v pěkné světlé hale v Lomnici u Tišnova, kam se vždy rádi budeme vracet.

-IK-

Foto: autor



Ing. P. Mikulášek a jeho Borel 1913, který byl v téže soutěži třetí.

neuvěřitelných 102 s. Po půl minutě bylo u stropu a pak po něm jezdilo 40 s v pravidelných kruzích, sestup byl pomalý a klidný. Výsledkem je rekord haly. Také start He-114 jeho otce Vládi byl nádherný, výstup rychlý, ale kontakty se stropem skončily odpadnutím asi o tři metry, pak již neměl model tolik energie, aby znovu nastoupal, ale výkon 56 s a velké statické hodnocení stačily na třetí místo. Krásný Mustang P-51H Ivoše Červenky létal moc hezky a stabilně výkony 62 s, nakonec čtvrté místo. Petr Koutný chtěl vyhrát a proto do svého BÉBÉ Jodel točil strašně moc. První let vypadal z počátku výborně, éro rychle vystoupalo na strop a jezdilo po něm vrtulí, několikrát se zarazilo, odpadlo a znovu nastoupalo, ale poslední dotek byl tvrdší a povysunutá hlavice způsobila předčasný konec. Chtělo to tenčí svazek, výsledek druhého startu

JH **MODELY BAZAR**
PRODEJ A VÝKUP
MODELÁŘSKÉHO ZBOŽÍ, KOMISNÍ PRODEJ
 Sortiment HITEC, ROBBE • výhodné ceny
 Otevírací doba: Po-Čt 16.30-19.00, po předchozí dohodě možno i jindy
JH-Model
 Azalková 37, 102 00 Praha 10
 Tel: 02/75 58 25, Mobil: 0603 343 619

ELEKTROLETY

Problematika modelů s elektrickým pohonem je věc velmi široká. I „několiksetstránková“ kniha věnovaná elektroletům (kdy se jí asi dočkáme?) by jistě neobsáhla vše potřebné. Ani můj článek nepodá ucelené a kompletní informace, ale jen odpovědi na některé konkrétní otázky, které zdá se ještě nebyly v modelářském tisku dostatečně zodpovězeny.

Baterie NiCd (nikl-kadmiové) potřebuje každý elektrolet, resp. elektroletec. Jejich výrobou se zabývá nemálo firem. V modelářské veřejnosti patří mezi nejznámější značky např. Sanyo, Saft, Panasonic a Varta. Právě výběr dobré značky považují za velice důležitý. Začínající elektroletec, který hledí jen na cenu a vybere pro svůj první elektrolet baterie kdovíjakého výrobce, jak se říká „spláče nad výdělkem“. Tedy přesněji spíše nad prodělkem. Takové rádobí nabíjecí akumulátory se totiž zpravidla nedožijí ani třicátého nabíjecího cyklu. Aniž bych měl v úmyslu komukoliv dělat reklamu, dovoluji si přímo doporučit - pro mě samotného již jedinou možnou značku - japonskou Sanyo. Akumulátory Sanyo zná celý svět. Používá je většina modelářů, kteří létají s elektrolety soutěžně.

Také největší modelářští obchodníci nabízejí ve svých katalozích v první řadě značku Sanyo. Špičková kvalita NiCd akumulátorů této firmy byla ještě do nedávné doby „vyvážena“ také špičkovou cenou. Dnes to neplatí, ceny akumulátorů klesly. Například „červený buřt“ - akumulátor SANYO SCR 1700 mAh - je možné koupit za přijatelnou cenu kolem 115 Kč. Zmíněný akumulátor je velmi vhodný pro rekreační i soutěžní létání s modelem poháněným elektromotorem od řady SPEED 600 výše. Akumulátor SCR 1700 se řadí mezi tzv. „tvrdé“ zdroje. To znamená, že je možné jej díky velmi nízkému vnitřnímu odporu vybijet vysokými proudy (trvale 30 až 35 A). Nabíjecí proud je podle údaje výrobce až 3,4 A, baterie se tedy nabije zhruba za 30 minut.

Modely poháněné elektromotory řady SPEED 400 zažívají velký „boom“, „čtyřstovka“ dnes pohání kdecu. Podle charakteru pohonu se tyto malé elektrolety dělí v podstatě do dvou základních kategorií. V první jsou modely kategorie ENDURO („Long Play“, tj. dlouhotrvající let). Ty mají motor zpravidla doplněný převodem cca 1:6, vrtule má průměr až 370 mm. Celý tento pohonný agregát je v chodu převážnou část letu, přičemž z baterie odebírá proud něco kolem 4 A, v případě soutěžního modelu ještě méně. Pro pohon těchto modelů jsou velmi vhodné akumulátory s vysokou kapacitou vzhledem k jejich hmotnosti. Doporučuji opět články Sanyo typového označení KR-1400AE. Sada sedmi článků má hmotnost pouhých 220 g při kapacitě 1400 mAh. Tyto akumulátory se řadí mezi „měkké“ zdroje. Použijí-li se v kombinaci s elektromotorem řady SPEED 600, který odebírá trvale 18 A a více, velice rychle se zahřejí a brzy zničí. Články použitelné pro modely typu ENDURO mají ve svých výrobních programech i další firmy, např. Panasonic nabízí tyto akumulátory pod typovým označením AS

(PA1200AS, PA1400AS, PA1600AS). Stejně jako zmíněné baterie Sanyo nemohou ani tyto poskytovat trvale větší proudy (max. asi do 10 A).

Druhou skupinou modelů (např. větroně s elektropohonem, klasické „motoráky“ s el. motorem atd.) s pohonem motorem řady SPEED 400 jsou elektrolety s přímým náhonem vrtule nebo s převodem zpravidla do 1:3 a s vrtulí o průměru cca do 280 mm. Tyto pohonné agregáty odebírají z baterie proudy v rozmezí přibližně od 5 do 8 A (ještě větší zatížení si „čtyřstovka“ nenechá dlouho líbit). V případě elektroletu - větroně je tato pohonná jednotka v chodu obvykle



Článek o elektroletech doplňujeme snímkem výkonného RC větroně MEFISTO s elektropohonem (rozpětí 2000 mm, délka 1120 mm, prázdná hmotnost 800 g, pohon motorem Palička / 7 článků) k jehož ovládání se používá 4kanálová RC souprava. Model nabízí jako rychlostavěnici (ARF) brněnská firma Reichard.

méně než třetinu celkového času letu, zbytek tvoří kluz. Motorové modely mají pohon zapnutý téměř celý letový čas, přičemž maximálního výkonu se využívá jen při vzletu a akrobatických prvcích, jinak se létá „na půl plynu“. Modely této druhé skupiny mají menší letovou hmotnost (do cca 750 g) než modely kateg. ENDURO (do cca 1050 g). Jako zdroj proudu pro tyto pohonné jednotky doporučuji - jak jinak - články Sanyo, typ AR 500. Ty mají kapacitu 550 mAh při hmotnosti jen 19 g. Patří mezi „tvrdé“ zdroje proudu. Nabít se dají za 20 i méně minut bez ztráty životnosti. Jejich cena byla (podle staršího německého katalogu) přibližně 180 Kč. Dnes se dají koupit i za 90 Kč, tedy za poloviční cenu! Proti běžným tužkovým akumulátorům jsou sice stále dražší asi o třetinu, jejich koupě se ale rozhodně vyplatí. Nejen podle mého názoru jsou v současné době akumulátory AR 500 tím nejlepším, co se dá pro elektrolet této kategorie pořídit.

Ten, kdo chce dlouho využívat všech výhod kvalitních NiCd akumulátorů, musí se postarat o jejich správné rychlonabíjení. To mimo jiné znamená nedovolit přebíjení akumulátorů. Je velmi rozšířen názor, že přebíjet se dají pouze nabitě články dalším (již zbytečným) průchodem proudem. Není to pravda! Nadměrným nabíjecím proudem se NiCd články dají přebíjet nezávisle na stavu nabití. Z hlediska životnosti článků je z těchto důvodů vhodné držet se doporučení výrobce ohledně maximálního nabíjecího proudu, a i ten raději používat jen v nutných případech. Plně nabitou baterii umí odpojit od na-

bíjecího proudu nabíječe vybavené obvodem Delta Peak. Správnou funkci tohoto obvodu je vhodné zkontrolovat zejména u nabíječů nižší cenové kategorie. K nabíjené baterii se paralelně připojí digitální voltmetr pro měření napětí s přesností na dvě desetinná místa. Měl by být ve výbavě každého elektroletce. (V současné době je možné vhodný digitální multimetr pro měření napětí, proudu, odporu atd. pořídit i za cenu pod 400 Kč.) Ke konci rychlonabíjení napětí baterie poměrně rychle stoupá, až dosáhne maxima. Potom začne napětí vlivem počínajícího přebíjení pomalu klesat. Nejpozději při poklesu přibližně o 1 % od maximálního napětí by měl zmíněný obvod (Delta Peak) baterii odpojit od nabíjecího proudu. Neučiní-li tak, je baterie dále již silně

prebívána. To se projeví rychlým zvýšením teploty baterie. Teplo vytvářené při přebíjení je až 20x vyšší než při normálním průběhu nabíjení! Tohoto jevu využívají někteří výrobci a místo obvodu Delta Peak (jehož funkce je založena na poklesu napětí) vybavují nabíječe teplotní sondou. Ta se přiloží k povrchu nabíjené baterie. Při vzrůstu teploty (cca nad 37 °C) je nabitá baterie automaticky odpojena od nabíjecího proudu. Podle průběhu růstu napětí při rychlonabíjení se snadno poznají dosluhující akumulátory. U nich totiž při začátku nabíjení napětí prudce vzroste, potom po určitou dobu klesá a následně začne s trvajícím nabíjením opět a už definitivně stoupat. Levnější nabíječe vybavené zařízením Delta Peak, ale bez systému blokování automatického vypnutí (po dobu asi 10 minut od zahájení nabíjení) přeruší nabíjení hned při počátečním poklesu napětí ještě nenabitých článků. Těžko říci, zda je to podstatná nevýhoda, protože akumulátory s popsaným průběhem nabíjení již stejně dlouho sloužit nebudou. Jejich kapacita s dalšími cykly stále klesá. Starší NiCd akumulátory mají také často podstatně vyšší samovybívání. To představuje u nového akumulátoru zhruba 1 % kapacity denně. Dosluhující NiCd článek ztratí většinu své kapacity třeba již týden po nabití.

Důležitou součástí pohonné jednotky elektroletu je elektronický regulátor. Před koupí regulátoru musíte mít jasno v tom, jaký elektrolet budete provozovat.

JE DOBRÉ VZÍT V ÚVAHU NÁSLEDUJÍCÍ SKUTEČNOSTI:

I když začínáte elektroletem s pohonem motorem řady SPEED 400, je výhodné pořídit si regulátor pro vyšší proudové zatížení. Dříve či později totiž určitě dostanete chuť na něco „silnějšího“, než je motor SPEED 400. Regulátor pořízený jen pro „čtyřstovku“ nebude již vyhovovat. Osobně mám ty nejlepší zkušenosti s českými regulátory JES. Jejich vynikající kvalitu potvrzuje i skutečnost, že se s velkým úspěchem exportují do celého světa. Pro rekreační modely poháněné motory řady 400 až 600 doporučuji pořídit si regulátor JES 35. Rozdíl v hmotnosti typu JES 35 a regulátoru JES 10 (určen pro zatížení do 10 A) je pouhých 7 g, rozměry obou výrobků jsou shodné. Spíše než o málo vyšší hmotnost, která bude určitou nevýhodou při provozování regulátoru JES 35 ve spojení s motorem SPEED 400, bude nevýhodou skutečnost, že tepelná a proudová ochrana regulátoru JES 35 začne fungovat při tako-

vém přetížení, při kterém již „čtyřstovka“ prožívá svou „kremaci“. V této kombinaci tedy regulátor nechrání motor ani baterie před přetížením. Je tedy nutné zkontrolovat maximální proud odebíraný motorem s danou vrtulí vhodným ampérmetrem. V případě elektromotoru SPEED 400 to bude proud max. do 8 A, k jeho změření postačí výše zmíněný multimetr s rozsahem měření 0,00 až 10,00 A. Popsanou nevýhodu nemají některé nové regulátory řízené mikroprocesorem. Mezi ně patří například český výrobek TMM 45, který umožňuje naprogramovat maximální zatížení a tím přizpůsobit regulátor přímo danému motoru, který může odebírat proud až 50 A. Snad jedinou nevýhodou je o něco větší hmotnost (38 g) a rozměry oproti výrobkům JES.

Elektrolety jsou často konstruovány poněkud subtilněji, než např. větroně kategorie RC-V2. Na to je třeba pamatovat zejména při sestupných manévrech. Zkušení větroňáři jistě potvrdí, že je někdy potřeba doslova vyrvat model ze spárů příliš silného stoupavého proudu. Použití ke snížení letové hladiny razantního způsobu, vývrtky či do-

konce sestupné spirály, je u subtilního elektroletu riskantní. Jiný způsob, urychlení modelu trimem výškovky a vylétnutí ze stoupání, je zase málo účinný, neboť ve větších výškách jsou stoupavé proudy často plošně rozsáhlé. Navíc urychlení vysoko letícího modelu potlačením může snadno přesáhnout bezpečnou hranici, pak zpravidla následuje třepetání doprovázené zvukem připomínajícím spalovací motor. Tento charakteristický zvuk vede v zápětí k dokonalé destrukci modelu ve vzduchu. Ideálním způsobem, kterým lze model rychle a bezpečně vyvést z termického stoupání, je použití aerodynamických brzd na křídle. Sám s nimi mám velmi dobré zkušenosti. Jde o štíty umístěné ve střední horní části obou polovin křídla. Jejich vysunutím se podstatně zvýší klesavost, přitom dopředná rychlost v žádném případě nepřesáhne nebezpečnou hranici. Štíty mají brzdicí účinky a zároveň výrazně snižují vztlak, přesněji tedy jde o „spoilery“, tzn. rušiče vztlaku (známé je použití u sportovních aut). K vysunutí a zasednutí spoilerů není třeba velké síly, s výhodou lze k tomu použít i menší mikroservo

o hmotnosti cca 10 g, které se celé schová v křídle. Konstrukční řešení křídla opatřeného spoilerem je sice o něco složitější, časově náročnější a dražší, rozhodně se ale spoiler vyplatí. Umožní totiž létání ve větších výškách bez nerváků. Mnoho modelářů létá ze strachu o model ve výškách do 100 m. Tím se ale připravují o mnohdy zajímavé termické podmínky - rozsáhlé a silnější vzestupné proudy, které se vyskytují zpravidla v hladině od 100 m výše. Existuje množství variant konstrukčních řešení spoilerů, z nichž některé jsou opravdu jednoduché a přitom vyhovující. Pro zájemce se budu snažit připravit o nich samostatný článek.

Stále čistý model i ruce, možnost libovolně zapínat a vypínat pohonnou jednotku během letu a tak střídat motorový let s plachtěním, odpadlé starosti s palivem a motorem. To jsou jen některé z řady výhod elektroletu. Ohromnou předností je, také s ohledem na naše životní prostředí, nehluknost provozu. Mnoho krásných zážitků z motorového a přesto tichého letu přeji všem adeptům elektroleťectví.

Michal Snejdar
Foto: V. Stejskal

PIPER PA 34 SENECA - házecí polomaketa

Piper PA 34 Seneca je typ dvumotorového šestisedadlového letadla, které v roce 1971 převzalo v obchodním a výrobním programu firmy místo po ukončené výrobě typu PA 30 Twin Comanche. Maximálním zjednodušením a pečlivostí konstrukce, ale také technologií a výběrem materiálu, dokázal výrobce to, že Seneca patří ve své třídě k nejlevnějším letounům v USA. Do 1. ledna 1986 bylo vyrobeno 4259 kusů, licenci na výrobu prodala firma do Brazílie a Polska. Základní technická data: rozpětí 11,85 m, délka 8,69 m, cest. rychlost 335 km/h. Model - postavený z balzy a kartonu - je poměrně jednoduchý, přesto se ale jeho stavba a především zalétávání nedá doporučit úplným začátečníkům.

K STAVBĚ (výkres je ve skutečné velikosti, rozměry v mm):

Všechny díly modelu překreslíme přes kopírovací papír na kreslicí čtvrtku a přesně je vystříháme. Tím máme zhotoveny šablony. Podle nich obkreslíme tvary letadla na vhodnou balzu, dbáme při tom na směr let dřeva. Z balzy tloušťky 1,5 vyřízneme dva kusy bočnic **2**, přičemž jedna je pravá a druhá levá. Do bočnic zhotovíme trojhranným jehlovým pilníkem zářezy v místech na plánu označených X. Pruh trupu od oken dozadu ohneme směrem dovnitř trupu, aby se trup směrem vzhůru zužoval. Přední část ohneme k sobě tak, aby se trup zužoval dopředu. Poté z balzy tl. 1,5 vykrojíme přepážky **A**, **B**, **C** a **D**, přesně je zabrousíme a zkompletujeme trup. Na obou bočnicích natřeme lepidlem lepená místa pro přepážky a zalejeme lepidlem i spáry po pilníku. Lepidlem natřeme i místa spojů na přepážkách. Nejprve na levou bočnici nalepíme přepážky **B** a **C**, přiložíme pravou bočnici, sevřeme v místě přepážek

B a **C** ze stran svorkami, případně celek vsadíme do vhodného svěráku. Pak vlepieme na určená místa také přepážky **A** a **D**. Velmi dbáme po celou dobu sestavování, lepení a schnutí na souměrnost trupu.

Po zaschnutí trupu zalepíme mezi přepážky **B** a **C** a bočnice trupu podlahu kabiny, tj. pozici **6**, chlopně se ohýbají dolů. Palubní desku **5**, stejně jako sedadla si jistě každý vyrobí podle sebe. Dobré je na levé přední sedadlo umístit figurku pilota. Z balzy tl. 1 vykrojíme s malým přesahem dolní zadní potah trupu **4**, dolní přední potah **7**, dále díl **3**, který tvoří strop kabiny a zadní horní potah trupu. U dílu **8** (tj. přední potah trupu, balza tl. 1) před přilepením odřízneme malou přední část **8a**. Tuto část zalepíme na model až po jeho zalétání. Vnitřek kabiny můžeme natřít světle šedou barvou, palubní desku uděláme středně šedou s černými přístroji. Potom (případně po zhotovení sedadel a pilota) kabinu „zasklíme“, např. čirým celuloidem nebo jinou vhodnou fólií. Tu vystříháme podle šablony. Šablona **10** jsou boční okna (2x) a šablona **9** je pro čelní sklo. Fólii oken přilepíme k balze lepidlem Butacel nebo Purocel.

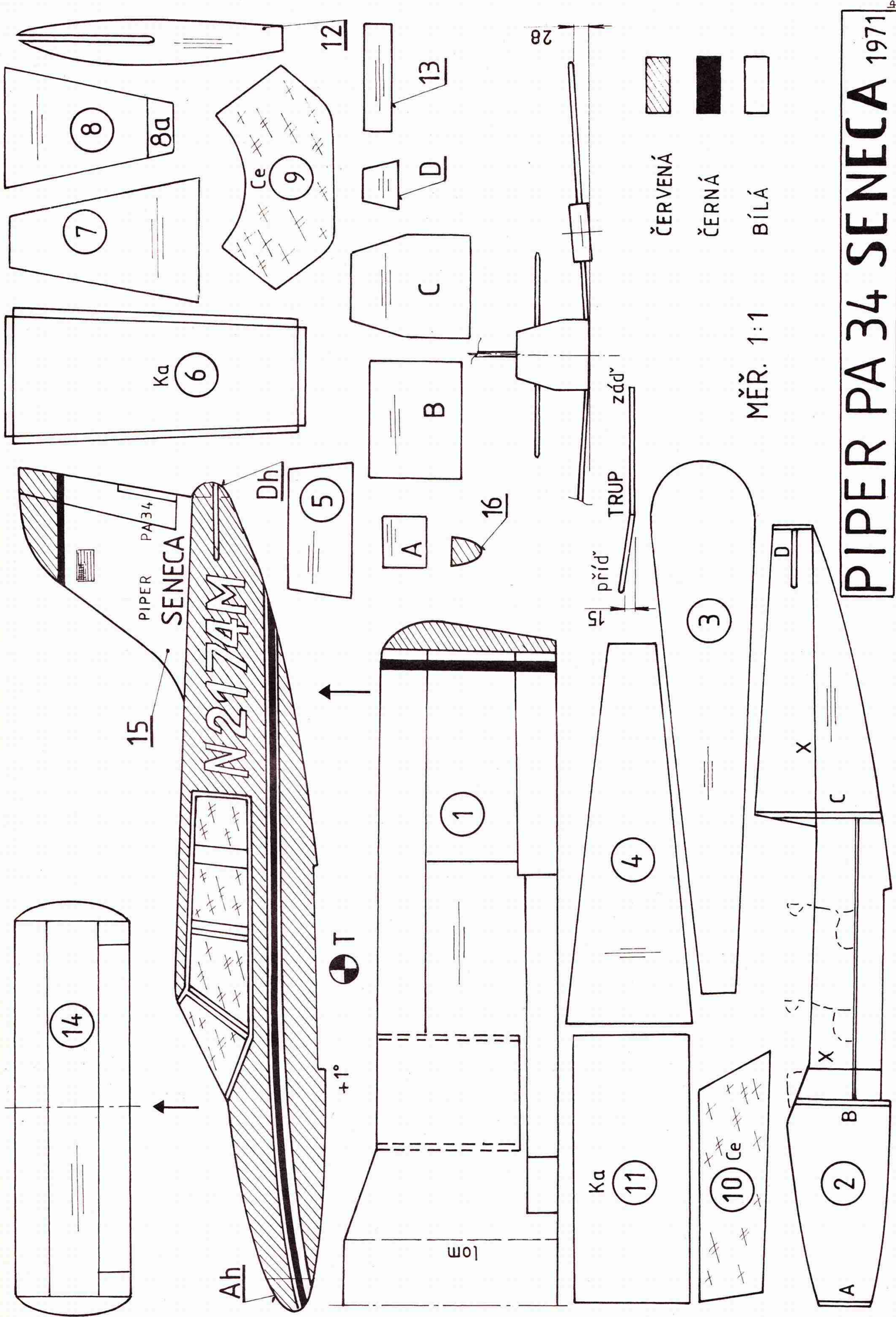
Křídlo **1** vyřízneme z pevné, ale lehké balzy tl. 1. Místo lomu vzepětí je vyznačeno čárkovaně. Na křídle vybrousíme alespoň náznak profilu a zakulatíme hrany. Z balzy tl. 1 vykrojíme ocasní plochy **15** (SOP) a **14** (VOP). Jejich nrahy opět zaoblíme. Čtyři kusy motorových gondol **12** a dva kusy čel motorových gondol **13** jsou z balzy tl. 1,5. Všechny tyto díly včetně trupu natřeme lepicím nebo zaponovým lakem, pak je přebrousíme co nejjemnějším brusným papírem. Na před a zad trupu budou nalepeny hranolky **Ah** a **Dh** z balzy tl. 10 a 5. Jejich velikost upravíme podle tvaru přepážek **A** a **D**. Po zaschnutí je opracujeme (zbrou-

síme) podle výkresu. Do zádi trupu uděláme lupenkovou pilkou zářez pro VOP, kterou přilepíme současně se SOP. Křídlo v místech lomení opatrně rozřízneme a slepíme jej do vzepětí podle výkresu. Po důkladném zaschnutí vzepětí, resp. lepidla, jej přiměříme do trupu a zkontrolujeme úhel náběhu, tj. 1°. Pokud není úhel dodržen, upravíme zářez pro křídlo mírným přibroušením. Na označená místa na křídle zalepíme bočnice (**12**) motorových gondol, do kterých současně vlepieme zároveň i jejich čela (**13**). Spodní i horní potahy motorových gondol jsou z kartonu. Poz. č. **11** (4x). Vrtulové kužely **16** (2x) vyrobíme z dřevěné kulatiny (průměr 6), kterou opracujeme do potřebného tvaru v elektr. vrtačce. Kužely zalepíme do středu čel motor. gondol.

Zbarvení modelu můžeme provést pomocí barev na plastické modely, např. Agama, Revell, Humbrol atd. Vybarvení by mělo být zřejmé z výkresu, imatrikulace N2174M je bílá, nápisy na SOP černé, doplněné malou vlajkou USA.

Zalétání. Vyzkoušíme polohu těžiště, kterou v případě nesrovnalostí s výkresem upravíme pomocí kousků olova, vlepených volným otvorem v přední části trupu. Potom otvor v přídi zakryjeme odříznutým kouskem přední části horního potahu, který přelepíme izolepou, a můžeme jít model zalétat. Počkáme na bezvětřné počasí a nejdeme si travnatou volnou - nejlépe mírně svažitou - plochu. Jinak model zalétáváme podle obvyklých zásad. Model můžeme opatrně vyhazovat do zátačky, nebo jej seřídíme na přímý let. Tento přímý let s plavným přistáním nám bude připomínat jakým způsobem tato motorová letadla vcelku běžně přistávají - říká se tomu „dlouhé finále“.

M. Šimon
Výkres: autor



PIPER PA 34 SENECA 1971⁴

MODELÁŘSKÉ MOTORY A JEJICH PROBLEMATIKA

(27)

V dnešní části tohoto seriálu se budu věnovat méně známým, ale absolutně ekologickým motorům, které pro provoz používají stlačený kyslíčnick uhlíčitý CO₂ dodávaný z lehké tlakové nádrže. Jeden z motorů - dvouválcový boxer GM 120T konstrukce ing. Gašparína - je na prvním nákresu (obr. 1). Motor **GM 120T** má vrtání 5 mm, zdvih 6 mm a objem válců 2x 120 mm³. S dodávanou plastovou vrtulí dosahuje 600 až 2400 ot/min, přičemž doba chodu na jednu náplň plynu je cca 60 sekund. Motor pracuje v modelu v libovolné poloze - jako tažný, tlačný, pravotočivý i levotočivý. Je určen pro pohon modelů letadel s rozpětím křídel do 900 mm s hmotností do 90 g. Konstruktor použil progresivní konstrukci s úplně volným plovoucím těsnicím pístním kroužkem, který zabezpečuje dokonalé utěsnění pístu s malým třením a tím i dosažení většího specifického výkonu v širokém rozsahu teplot. Nejlepší provozní podmínky jsou při venkovní teplotě 20 °C, kdy je v letové nádrži po naplnění tlak až 7,5 MPa. Klikovou skříň, hřídel a součásti jednoho válce vidíme na druhém obrázku (obr. 2), letovou nádrž s příslušenstvím na třetím (obr. 3).

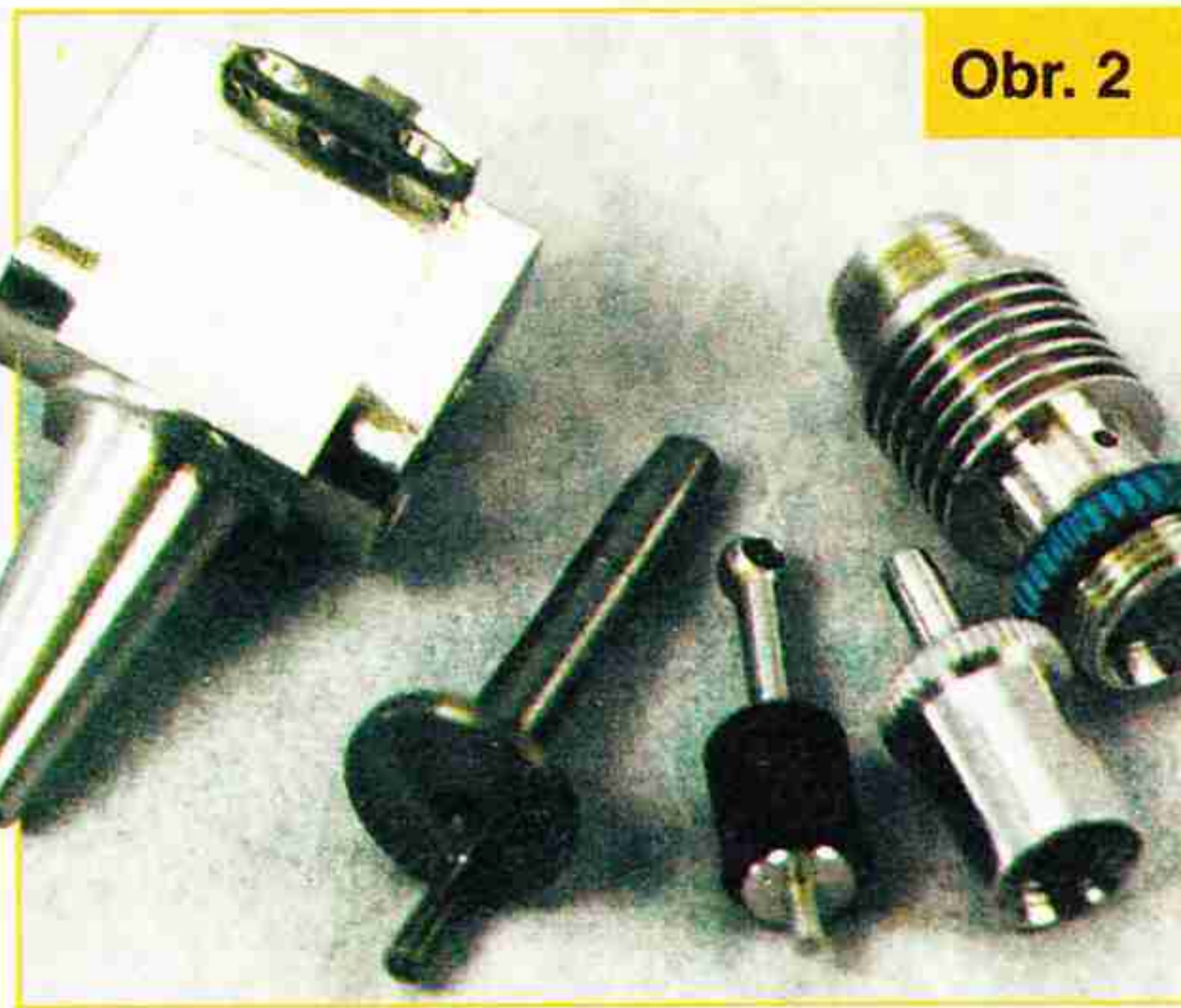
JEDNOTLIVÉ DÍLY MOTORU jsou uvedeny na prostorových výkresech (viz obr. 4):

Kliková skříň je vyrobena z jednoho kusu přesným frézováním. V její přední kuželové části je vytvořeno kluzné ložisko pro uložení klikové hřídele. Dvě protilehlé příruby skříňe jsou opatřeny jemným vnitřním závitem pro našroubování obou válců. Zadní stěna skříňe je opatřena přírubou se čtyřmi otvory o průměru 2,2 mm pro montáž na přední přepážku v modelu.

Kliková hřídel s jedenkrát lomenou klikou je vyrobena z oceli. Přední část je opatřena kuželem pro osazení unášeče a vnitřním závitem pro vrtulový šroub. Čep je prodloužen pro osazení obou ojníc s písty.

Písty jsou dva a každý je složen ze tří částí. Z vlastního válcového tělesa v jehož vnitřku je vytvořeno ložisko pro kulový kloub ojnice. Vnější plocha dna pístu je osazena pro montáž těsnicího gumového „O“ kroužku, upevněného ventilovým zdvihátkem.

Ojnice jsou dvě, vyrobeny z lehké slitiny. Jejich spodní části jsou opatřeny oky s velmi přesným otvorem pro osazení na čep kli-



Obr. 2

kového hřídele. Horní část je opatřena kulovou hlavou pro osazení do kulového ložiska vytvořeného ve spodní části dna pístu.

Unášeč vrtule je vysoustružen z lehké slitiny. Je opatřen vnitřním kuželem pro usazení na klikovou hřídel, čelní plocha je vroubkována pro unášení vrtule.

Válce jsou dva a mají kruhový tvar. Jsou vyrobeny z lehké slitiny. Vrchní část je opatřena chladicími žebry, spodní část přesným jemným závitem pro zašroubování do klikové skříňe. Výfukové otvory vyvrtané do spodní části válce jsou kruhové. Vertikální poloha obou válců po zašroubování do klikové skříňe je zajištěna kruhovými vroubkovanými chemicky barvenými maticemi, které mají stejný závit jako je na spodních částech válců. Horní části obou válců jsou uzavřeny uzávěrem válce s přepouštěcím kuličkovým ventilem zakrytým hlavou.

Hlavy válce jsou dvě. Jsou vyrobeny z lehké, chemicky barvené slitiny. Na válec jsou našroubovány, upevňují a překrývají sedlo kulového ventilu, uzávěr válce a vyústění přírodní kapiláry.

SPOUŠTĚNÍ A NASTAVENÍ OTÁČEK MOTORU

Motor s naplněnou letovou nádrží se spustí protočením vrtule směrem, který odpovídá jejímu provedení (pravotočivá / levotočivá). Je dodáván s nastavenými otáčkami na hodnotu 1500 ot/min. Nastavení uvedené hodnoty je zajištěno pojistnou maticí na každém válci zvlášť. Změna nastavení otáček se provádí povolením pojistných matic a jemným otáčením obou válců. Nastavení obou válců musí být shodné, aby chod motoru byl vyvážený. Po nastavení chodu se pojistné matice dotáhnou. Výkon uváděný výrobcem (pražská firma G-mot) je snadno

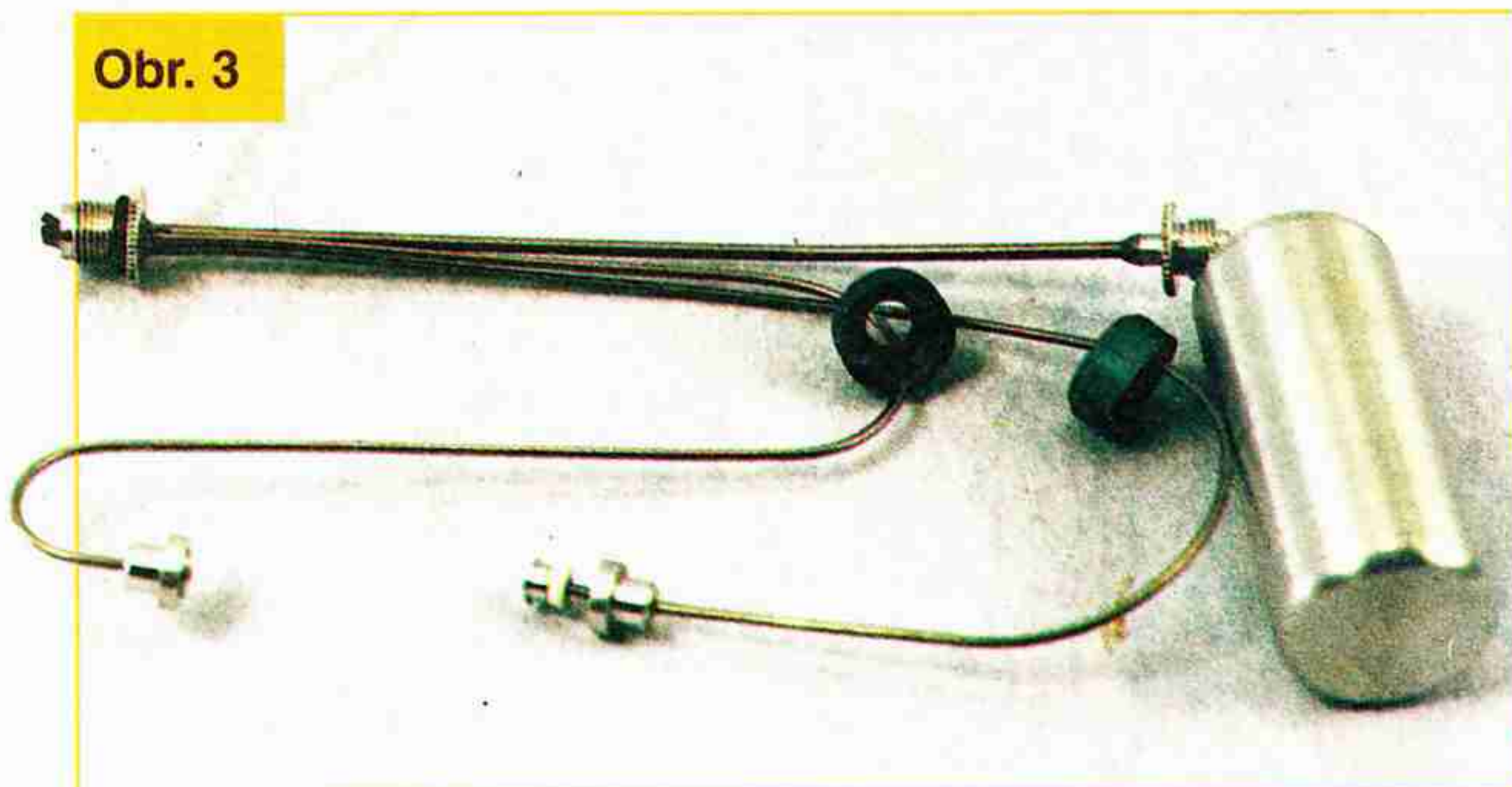
dosažitelný a je možno jej značně zvýšit, ale při nastavení velkého tlaku na konci zdvihu nebo při použití nevhodné vrtule má motor sníženou účinnost. Motor včetně dodávaného provozního příslušenství je na posledním obrázku (obr. 5).

V. Stejskal

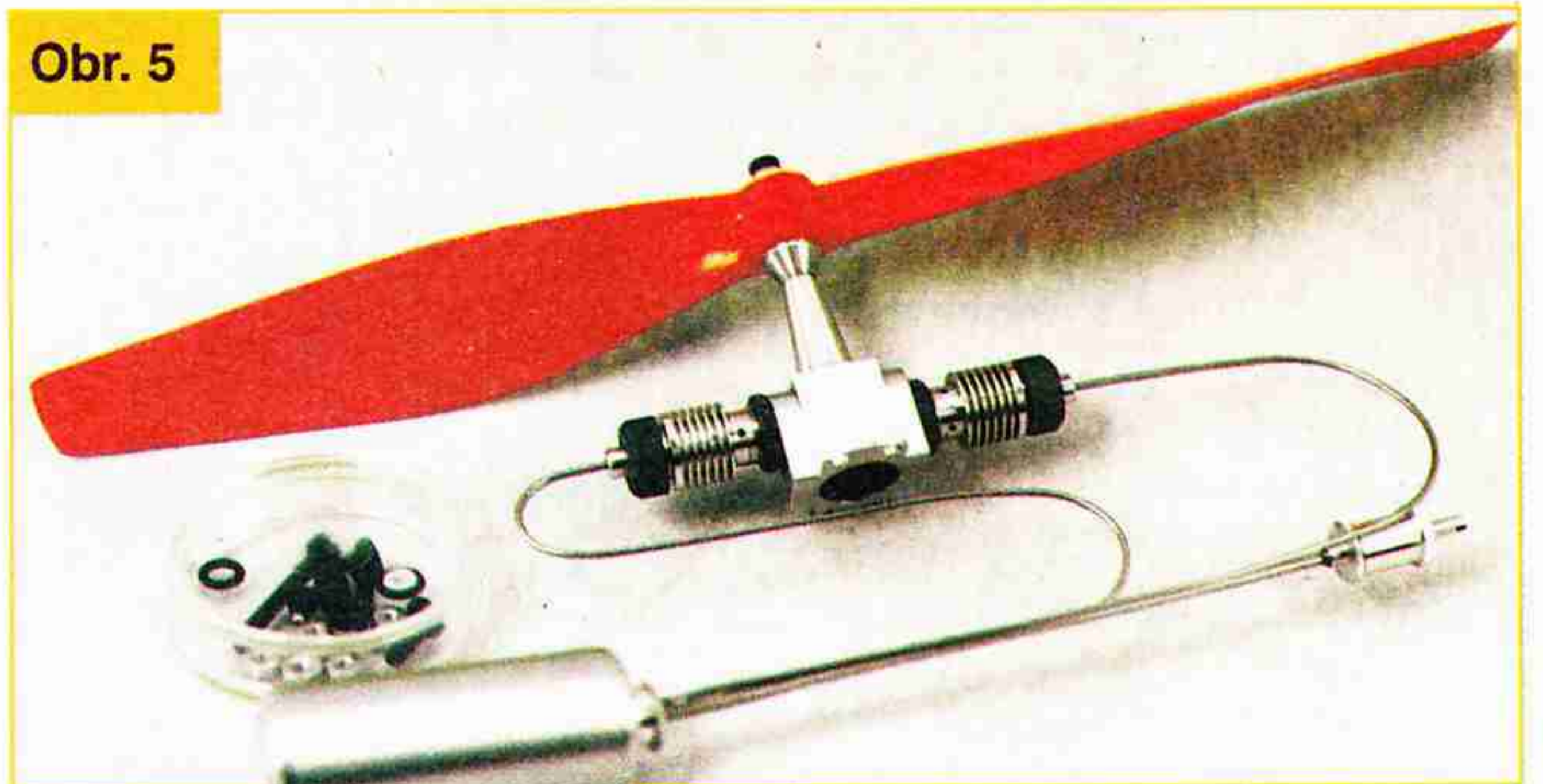
Foto: autor, výkresy: archiv autora

název dílu	čís. dílu
podložka	200
kliková skříň	201
kliková hřídel	202
ojnice	203
píst	204
zdvihátko	205
válec	206
matice válce	207
sedlo ventilu	208
krytka	209
unášeč vrtule	210
hlava válce	211
uzávěr válce	212
podložka	213
kapilára	214
těsnění	215
kapilára	216
kulička gumová	217
zátky	220
plnicí jehla	221
šroub	222
„O“ kroužek pístu	233
„O“ kroužek pevný	234
A - k hlavě válce	
B - k plnicí jehle	
C - k nádrži	
šroub vrtule	237
šroub upevňovací	238
kulička kovová	239
matice upevňovací	241
těleso	500
matice	501
sedlo	502
šroub	503
sítka	505
jehla	506
A - krátká	
B - dlouhá	
ocelová kulička	522
těsnění	525
křídlová matice	527
třmen	600
těleso	601
dřík	604
šroub	606
opěrka	607

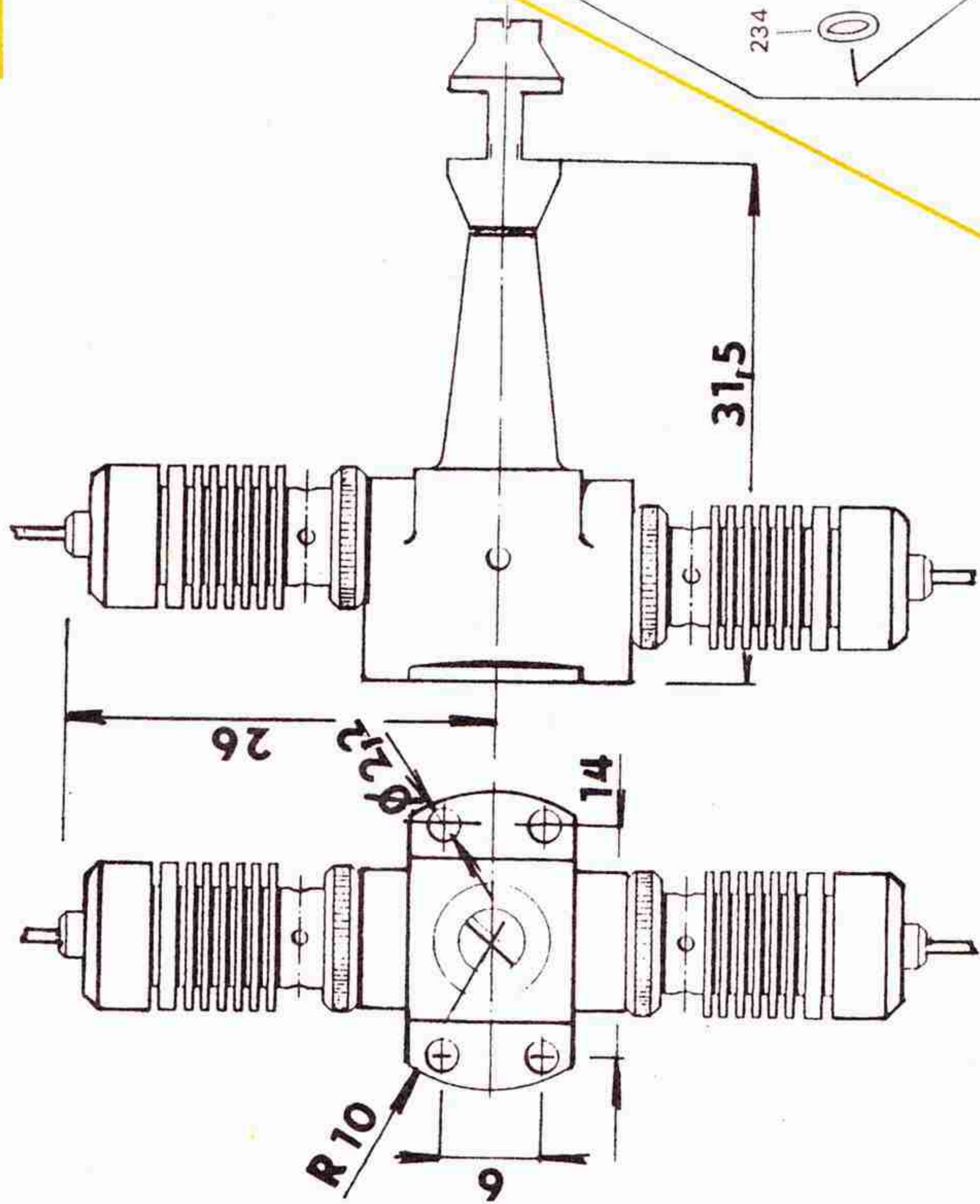
Obr. 3



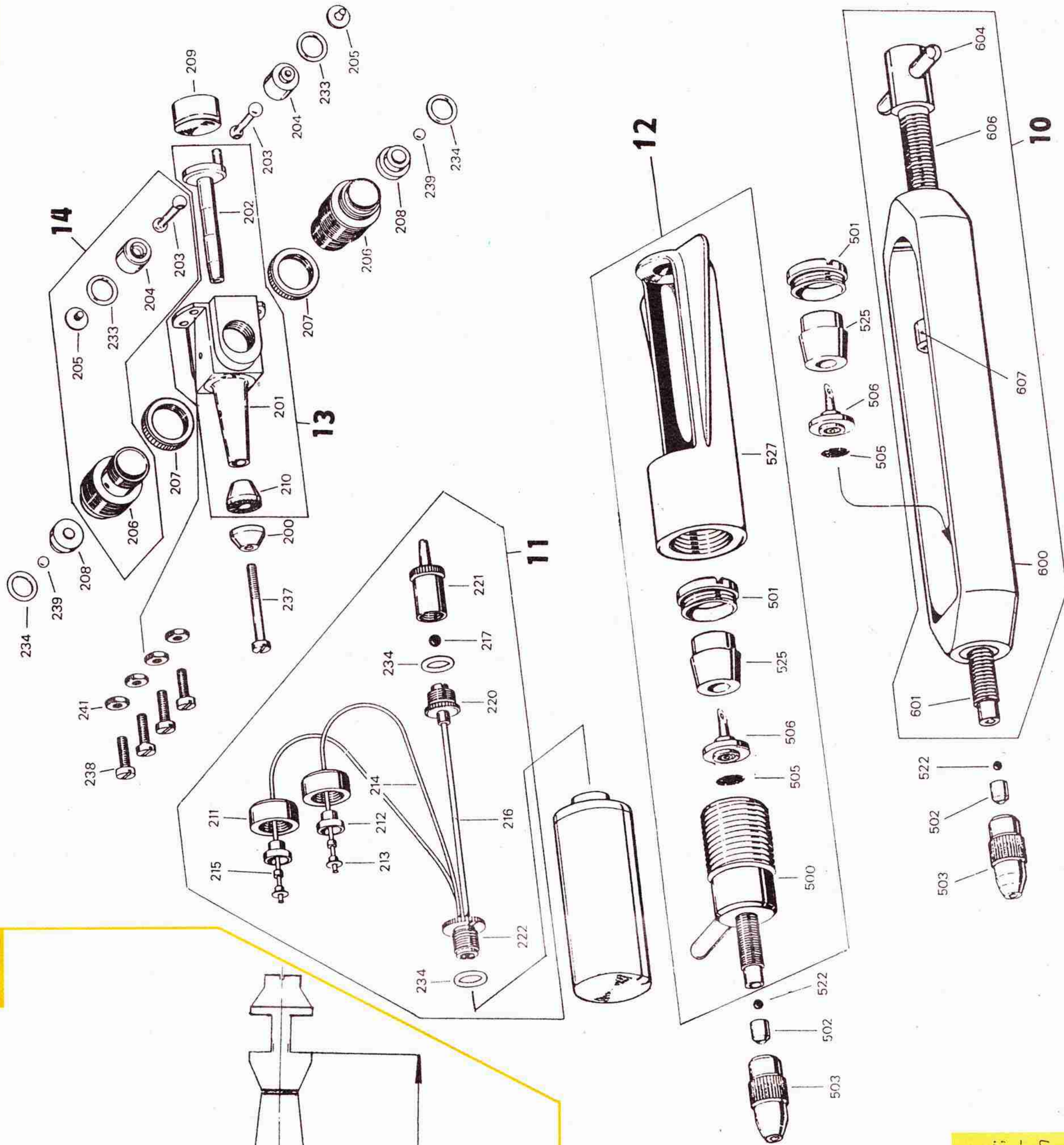
Obr. 5



Obr. 1



Obr. 4



3 cm ³ 2,5 g	ø 14,6
5 cm ³ 5,5 g	ø 15,6
13 cm ³ 11 g	ø 23,6

NÁDRŽE

SEZNAM SKUPIN

Skupiny: **10** - plnička; **11** - vedení plynu včetně jehly a kuličky; **12** - plnička; **13** - kliková skříň s klik. hřídelí a unáščem; **14** - píst s ojnicí, kroužkem, zdvihátkem a válcem (Číslování skupin i dílů je převzato podle výrobce.)

Velikonoční DRACI v Sasku

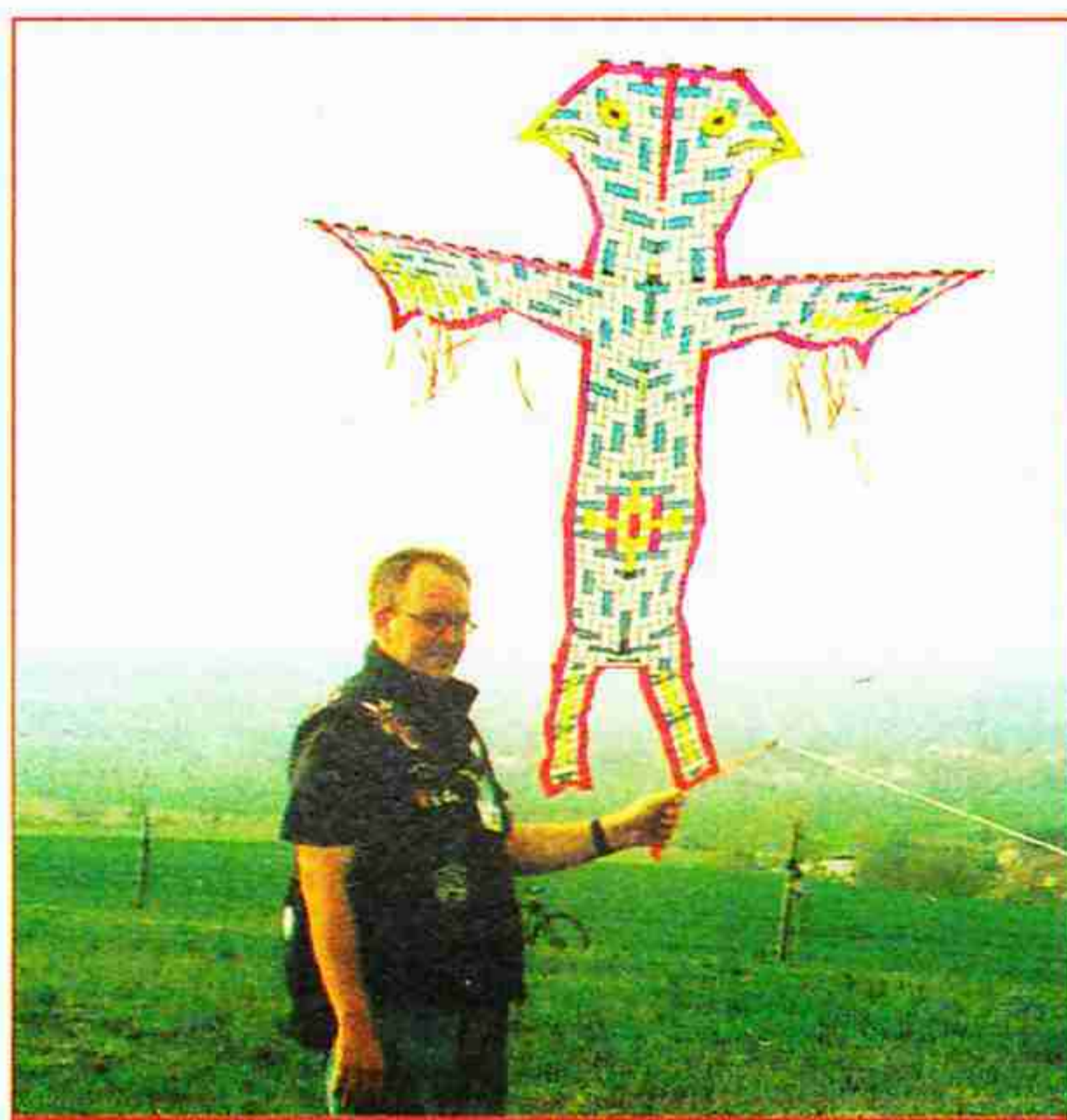


Vstupní brána z řetězů draků.

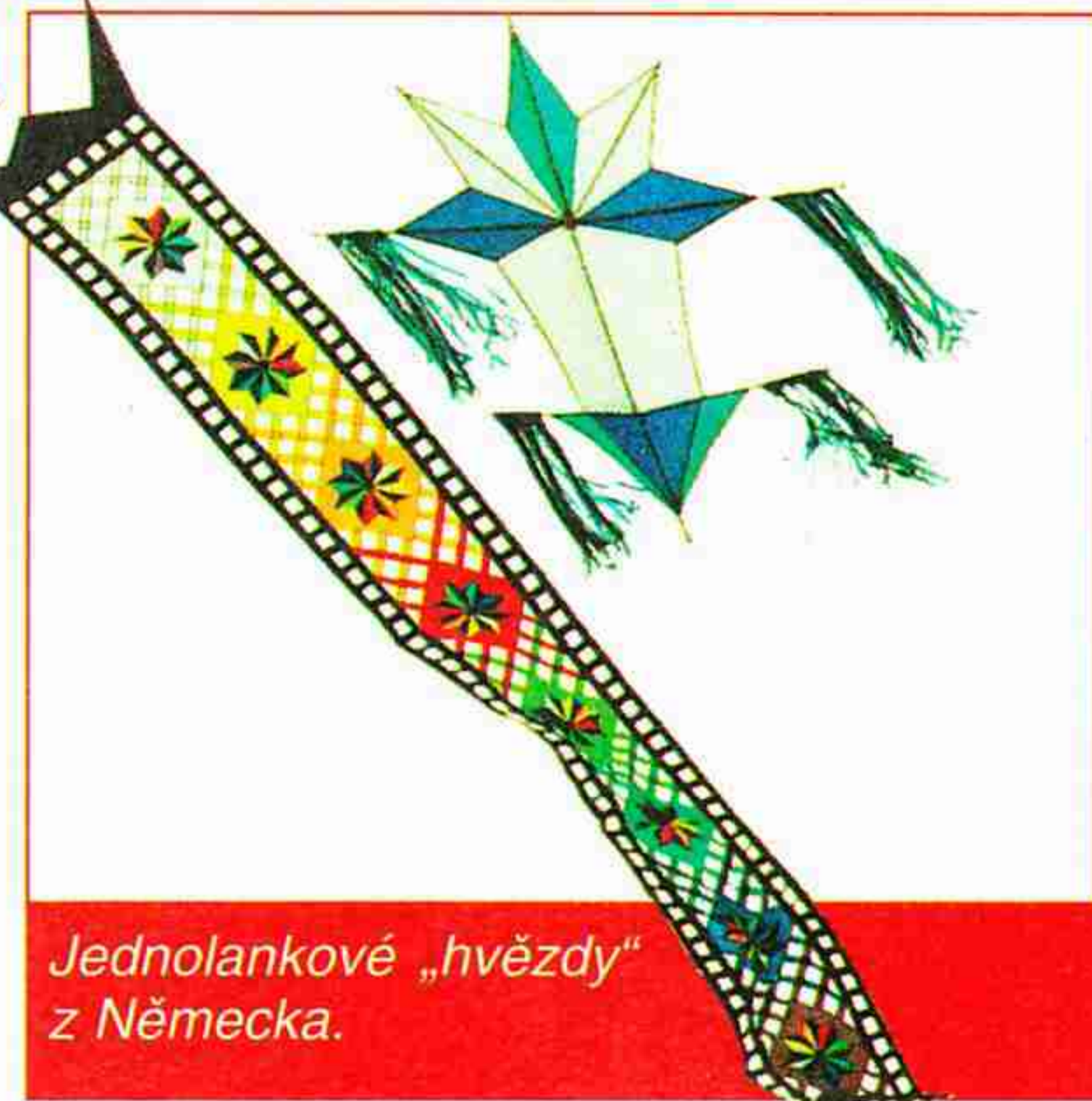
„Druhé mezinárodní velikonoční létání s draky ve svobodném státě Sasko“ - tak by se dala nazvat mezinárodní soutěž „2. Internationales Osterfliegen“ (3. až 4. 4. 1999), pořádaná na kopci Liebschützberg u města Oschatz. Pořádající drážďanský klub „Drachenfreude Dresden bei Wind und Wetter“ (sdružující na 30 členů) dokonale zajistil zajímavou soutěž pro malé i velké zájemce. V sobotu ráno bylo přítomno asi 70 aktivních pilotů draků (včetně rodin. příslušníků) z Německa, Rakouska a České republiky. Organizačně byla soutěž pojata spíše jako setkání lidí zajímaví se o draky a létání s nimi. Nebyla to „drakiáda“ tak jak ji známe u nás, nešlo tedy o draka nejlepšího, nejkrásnějšího nebo s jiným nej..., jedinou soutěží byl souboj draků „Rokkaku“ určený pouze pro ženy, první tři místa oceněna diplomem. Program dalšího létání obsahoval školu létání, testovací lety a volné létání pro všechny, shoz bonbonů z draků byl určen především dětem. Soutěž doprovázelo příjemné počasí s teplotami 14 až 18 °C, ale s mírným větrem o rychlosti max. 5 m/s, ten ovšem většinu zejména

těžších typů draků nestačil. V takových podmínkách létalo úspěšně osm pilotů s ultralehkými draky akrobatické sestavy. (Rozpětí těchto typů je cca 211 až 240 cm, výška 110 až 130 cm, plocha 120 až 140 dm² a hmotnost 130 až 140 g. Jsou vyráběny v malých sériích, mají atraktivní design a jednotlivé kusy bývají signovány konstruktérem jako umělecké dílo. Tomu odpovídají ceny 400 až 1100 DEM za kus.) Při případném silnějším větru byl patrný spontánní start několika desítek draků najednou. K vidění byly nejrůznější konstrukce od jednolankových japonských „Genki“ a amerických „Sled“ až po rafinovaně konstruované fazetové draky podobající se prostorové sněhové vločce.

Česká republika byla zastoupena zastoupena soubojovým drakem „Rokkaku“, čínskou „Vlaštovkou“ a běžným dvoulankovým akrobatem, vesměs brněnské výroby. Konstrukce jednolanko-



T. Teubner se svým mimozemšťanem.



Jednolankové „hvězdy“ z Německa.

vých draků jsou značně rozměrné, předváděné draky měly plochu od 3 do 12 m². Např. komorový drak z Parndorfu (Rakousko) sestává ze dvou „hranolů“ délky 650 cm o průřezu 50x50 cm, létaly i zmenšené paraglidy s rozpětím 3 až 5 m, ale i malí dráčci ve tvaru netopýrů či ptáků s rozpětím od 0,4 do 1 m. (Foto v obsahu - Krabicový drak z Rakouska.)

Sobotní program byl zakončen „posezením“ a ohňostrojem. Nedělní program byl po letové stránce obdobný, navíc byl zaměřen i na záchranu místního kopce, který má být využit jako žulový lom. Celé „Velikonoční létání“ bylo součástí této protestní akce.

Z předváděných draků byly především zajímavé velký „Parasled“ p. Gaubatze a poměrně velká létající figura mimozemšťana konstrukce Toma Teubnera z pořádajícího klubu (v dalším čísle přineseme jejich snímky a nákresy). Celkové „létání“ proběhlo v přátelském duchu a všichni se těší na setkání při 3. ročníku.

J. Rachota LMK Brno (414)

Foto: auto

PRAŽSKÁ ZIMNÍ LIGA HÁZEDEL

„Zimní liga“ házedel, která se létá v Praze 7 na Letné, má za sebou již 30 ročníků. Pro kdysi náborovou soutěž je to neobvykle dlouhá řada pražských zim leteckých modelářů. Proč soutěž vydržela? Je to malá letecká atrakce uprostřed velkoměsta, a to je asi to zajímavé a přitažlivé. Na počátku byla dohoda několika klubů, které se střídaly v pořádání. Vývoj členské základny a i celkový politický vývoj v zemi zapůsobil negativně. Dnes (a vlastně již několik let) je pořadatel jeden - klub SMČR č. 74, LMK Praha 4 HC.

Soutěž je významná i pro okolí Prahy a členové z různých klubů, nejen těch nejbližších, byli a jsou každý rok našimi hosty (např. Počernice, Černošice, Říčany, Kladno, Králův Dvůr, Nesvačily, Mělník, Sezimovo Ústí i Bratislava). Největší zájem je vždy mezi mládeží, což je jistě dobře. Často létalo i 90 až 100 modelářů, a dalšími byli i nelétající příslušníci rodin. Ještě dnes, kdy mnozí jsou již staří a další investují do nákladnějších RC modelů, je účast vysoká (cca 50 až 60 modelů). Ti starší tře-

ba už nelétají, ale přijdou jen na kus řeči na čerstvém, mrazivém vzduchu před nedělním obědem (letá se vždy v neděli).

Letošních pět soutěží 30. ročníku se nekonalo za krutých mrazů (snad již nastalo oteplování zeměkoule), ale zejména pro časoměři je dvouhodinová soutěž málo pohodová. Máme vždy čtyři soutěže kvalifikační, započítávají se tři lepší výkony a při páté soutěži jsou vítězové odměněni diplomem a věcnými cenami. Na soutěžích se nevybírám vklad a tak z ekonomického hlediska je soutěž zajištěna členy pořádajícího klubu. Vklad se vybírá jen na páté soutěži, ale jen od seniorů, vybraná jistina se použije na odměnu pro vítěze žáků a juniorů. Někteří tak „zbohatnou“, že si hned zajdou do stánku na Spartě na „hamburger“. Kdysi bylo určité ocenění účastníků i v tom, že jejich nejlepší modely byly uveřejněny v časopisech (ta možnost tu stále je). Ovšem sami konstruktéři podobnou dokumentaci nedělají - staví se často již osvědčené starší modely - a fotografická dokumentace od doby, kdy

se Otík Šaffek cítí již nepatřičným účastníkem (věk anebo fyzicka?) téměř neexistují. A i redaktoři časopisů mají zřejmě raději teplo domova, neozval se ani Večerník Praha. Jsme moc nenápadní, kolem nás nejsou velké peníze, reklamy a finanční a politické skandály. Budiž - my létáme hlavně pro sebe, pro radost a dovedeme o pořadí bojovat i když ptáci již chodí pěšky. Jak dopadli ti vytrvalí otužilci, kteří dosahují vynikající výsledky (nalétané časy).

Žáci (59 účastníků): Tomáš Plaček (MK Modelář, č. 92), 1024; Jan Sládek (DDM Horní Počernice), 999; Martin Rajšner (Králův Dvůr, 216), 712; Ondřej Plaček (MK Modelář, 92) 711; Michal Šimůnek (DDM Horní Počernice), 709 s. **Žákyně (4):** Lucie Krejčíková (Praha 7, 419), 510; Lucie Moravcová (Černošice, 14), 312 s. **Junioři (9):** Jiří Chudoba (Praha 4 HC, 74), 1034; Lukáš Krejčík (Praha 7, 419 976; Luboš Chvátal (Černošice, 14) 912 s. **Senioři (22):** Milan Anýž (Králův Dvůr, 216) 1276; Vladimír Kubeš (Sezim. Ústí, 21), 1225; Antonín Mittelbach (Králův Dvůr, 216), 1185; Daniel Šimáček (Praha 2-STV 1131; Michal Chudoba (Praha 4 HC, 74), 1024 s.

M. Vydra, LMK Praha 4 HC

Berounské halové setkání - ukončení zimní sezony



Obr. 2

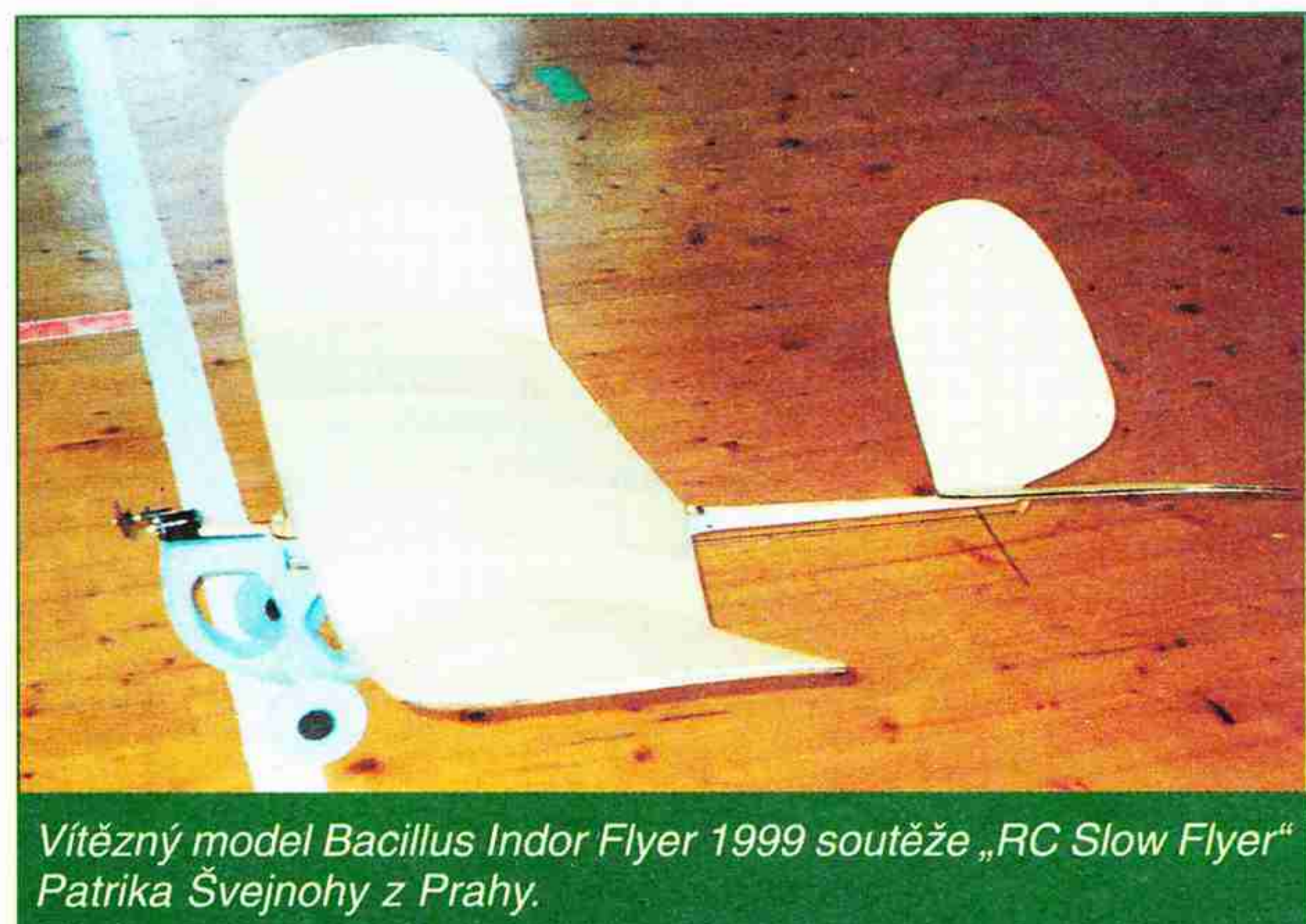
Berounská sportovní hala hostila účastníky a diváky „halového polétání“ (18. 4. 1999). Zájem o I. ročník soutěže byl ze strany modelářů i diváků po-

měrně značný. Škoda, že mylná informace o výšce stropu (kde se vzala nikdo neví) odradila další soutěžící. Hala má výšku 10 m a je pro obdobné akce vhodná. Oficiálnímu názvu soutěže „Berounský ořech“ odpovídala i trofej pro vítěze - létající oříšek na piedestalu (viz obr. 1).

Nejvíce obsazenou soutěží byla „RC Slow Flyer“ (obr. 2) pro halové elektrolety, kde startovalo 19 modelářů (vítěz Patrik Švejnoha), dobře byly zastoupeny také „oříšci“ M-oř (12 modelů), dále se soutěžilo v kateg. CO2 a Pistacio. Cenu „Show Man dne“ získal Jiří Šmíd; cenu za nejdéle létající model vybojoval Jiří Kalina (M-oř, Bébé Jodel, 101,20 s); nejlépe staticky ohodnocený model měl Petr Prause (M-oř, Pfalz E.I, 117 bodů); další vám napoví stručné výsledky a ilustrační fotografie. Celou akci, kterou dobře organizoval Radek Gregovský (Small



Stojánka minimaket v Berouně. Zpředu - Stosser FW 56 (J. Kalina); Bébé Jodel (J. Kalina); Fokker E III (Z. Cinert); Falk Rivets (Z. Cinert); Fike Model „E“ (Z. Cinert) atd.



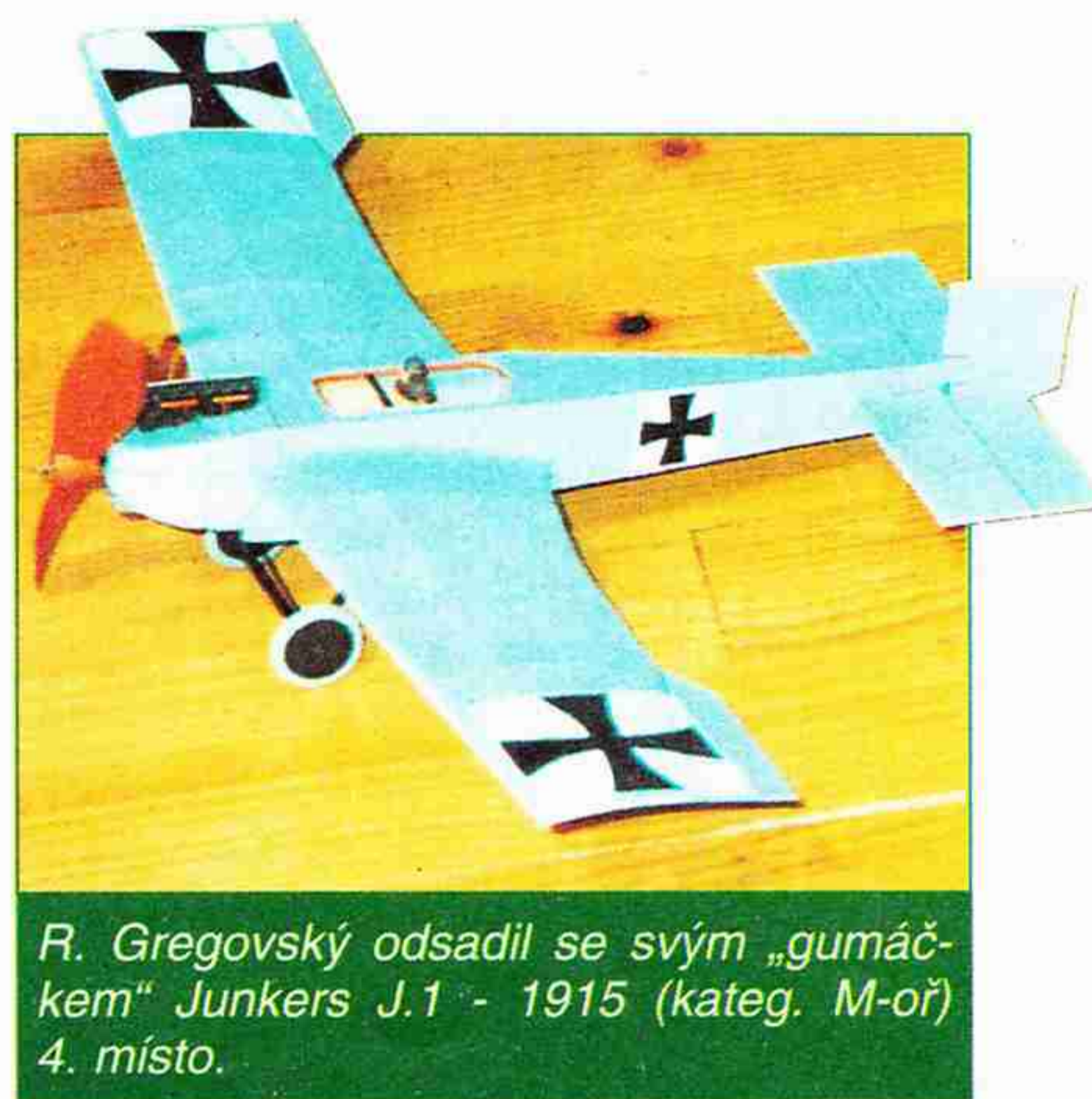
Vítězný model Bacillus Indoor Flyer 1999 soutěže „RC Slow Flyer“ Patrika Švejnohy z Prahy.



Obr. 1

Flying Models) za pomoci svých modelářských kolegů, podpořilo i několik sponzorů - Bohemia model, Gašparín, JKM a naše redakce.

L. Putz
Foto: autor



R. Gregovský odsadil se svým „gumáčkem“ Junkers J.1 - 1915 (kateg. M-oř) 4. místo.

Výsledky

RC Slow Flyer: 1. P. Švejnoha, 34; 2. J. Chadim, 30; 3. T. Tykal, 28 bodů. **M-oř:** 1. P. Prause (Pfalz E.I), 207; 2. Z. Cinert (Fike Model „E“), 171; 3. J. Kalina (Bébé Jodel), 170 bodů. **MCO2:** 1. J. Vrba (Morane Saulnier), 171; 2. Z. Cinert (Fokker E. III), 58; 3. J. Vrba (Kašpar-Bleriot), 0 bodů (108 za statické hodnocení). **Mpist:** 1. J. Plevný (Fike Model „E“), 141; 2. J. Týc (Fike Model „E“), 103 bodů. Držitelem hlavní trofeje se stal P. Prause z Dobříše.



Letoun ing. J. Kašpara systému Bleriot v měřítku 1:24 (rozpětí 400 mm, hmotnost 21 g). J. Vrba z Kladna získal mezi „sifoňáky“ (kateg. CO₂) s tímto modelem osazeným motorem Gašparín G-24 na CO₂ 3. místo.

F3K (RC házedla) - nová mezinárodní kategorie FAI

Ve snaze co nejrychleji zjistit jak budou nová pravidla přijímána, co vyžadují od soutěžících a co od pořadatelů, jsme využili našich tří zimních soutěží (leden až březen), a vždy po jejich skončení jsme uspořádali soutěž „další“, v březnu pak již vše jen podle nově navržených pravidel FAI. Zajímavým poznatkem bylo, že většina stávajících účastníků ze soutěží kde byl start gumicukem, projevila okamžitý zájem o účast i v novém pojetí - tedy start hozením modelu rukou. Mimo to se přihlásila i řada nových zájemců o tento typ soutěže. Zcela nepřehlédnutelným faktem je skutečnost, že mezi prvními zájemci o účast byli majitelé firem, mimo jiného i výrobci házedel. Např. K. Hacker (házedlo Ray, zároveň první pořadatel soutěží RC házedel startovaných rukou - „Ray Cup“), L. Svoboda (házedlo Falcon) a J. Sedláček (házedlo Softík) s tím, že svojí osobní účastí v soutěžích dokumentovali kvalitu svých výrobků. Seznámení s novými soutěžními pravidly a organizačními požadavky proběhlo zcela hladce, a po poradě se soutěžícími byla pro lednovou soutěž vybrána úloha B a C. Létalo se v přijatelných meteo podmínkách - slunečno, teplota -10 °C. vítr 1-3 m/s. Tedy počasí, které prověřilo kvalitu modelů i soutěžících. Nikdo si nestěžoval, snaha o dosažení



Skupina účastníků soutěže RC házedel (F3K) podle pravidel FAI, Praha-Vypich, leden 1999.

Softmodel) s modelem Softík, druhé místo zaujal junior L. Svoboda s modelem Falcon, třetí J. Tříška s vlastní konstrukcí. Na základě získaných zkušeností jsme se rozhodli odlétat v březnové soutěži všechny úlohy, tj. A až E, abychom získali kompletní představu. Počasí bylo slunečné, teplota ovzduší +12 °C, severozápadní vítr 0-2 m/s. Takto náročně koncipovanou soutěž odlétalo všech 17 soutěžících bez výraznějších známek

nost i možnost většího soustředění, byly docílené časy lepší, jejich průměr činí 54 s na start. Celkově těchto 5 soutěžících vykonalo 116 soutěžních startů s průměrnou dobou letu 42 s. Ještě chci dodat, že pouze 10 letů (ze 116) přesahovalo 60 s, 3 přesáhly 120 s. I tyto tři soutěže plně potvrdily poznatek kolegy Perkoviče, že lehké modely ve výkonech vedou. Závěrem dodávám, že navržená prozatímní pravidla podle kterých byly tyto tři soutěže odlétány, byla schválena na zasedání FAI v Lausanne v březnu 1999. Proti původním návrhům bylo schváleno omezení hmotnosti do 600 g a rozpětí do 1500 mm. Není omezen počet modelů (u jednotlivce), nejsou povoleny opravné lety. Tato nová mezinárodní kategorie je v kódu FAI označena F3K. Jak je obvyklé, vstupuje vplatnost od následujícího roku - tedy od 1. 1. 2000. Veškeré další informace bude možno čerpat v bulletiněch SMČR.

K. Kruk, LMK ČSA Praha 6
Foto: autor



Soutěžící na výtýčené ploše při plnění jedné z letových úloh (uprostřed je trojnožka s elektrickou časomírou).

nejvyšších hodů a maximálních časů byla velká. Vyzkoušena byla možnost daná pravidly - účastníci, kteří zrovna neletěli měřili časy, nevyskytly se žádné problémy. Tento poznatek je důležitý zejména pro menší kluby s nedostatkem časoměřičů. První místo obsadil V. Vepřek (MK Spořice) s modelem vlastní konstrukce následován K. Hackerem s házedlem Ray (výkon jen o 4 % menší), třetí se umístil vítěz rakovnické soutěže R. Vojtěch, opět model vlast. konstrukce. Druhá soutěž (únor) se létala opět v úlohách B a C. Byl při ní kladen důraz na optimalizaci velikosti soutěžní plochy pro současných 7 vzletů a na časový spád soutěže (optimalizace potřebného času mezi jednotlivými soutěž. koly). Jako zcela vyhovující se jeví plocha o rozměrech cca 80 x 100 m, ale bez problémů vyhoví i plocha menší. Časová úspora je výrazně ovlivněna funkcí startéra a připraveností soutěžících. Tentokrát zvítězil J. Sedláček (firma

únavy - 1. místo L. Novotný (MK Spořice), model vlast. konstrukce; 2. J. Sedláček (Softmodel), Softík; 3. R. Vojtěch (Praha), vlast. konstrukce; 4. J. Tříška (Praha), vlast. konstrukce; 5. S. Perkovič (MK Chomutov), vlast. konstrukce. Vítězný L. Novotný i S. Perkovič měli obdobné modely, které svojí koncepcí i konstrukčními materiály (uhlík, kevlar) plně odpovídají současné evropské úrovni modelů této kategorie. Zajímavý pohled přinesly zprůměrované údaje, získané z výsledků jednotlivých úloh (v úvahu bráno prvních 5 soutěžících). V úlohách A, B a E, kde není počet startů omezen, bylo v úloze A i E odlétáno průměrně 6 startů. Zajímavé byly i docilované letové časy. V úloze A a C jsou zhruba stejné a ve svém průměru představovaly 40 s na start. V úloze B, kde se počítá poslední let a je nut-

Sabo RC modely

NOVÁ PREDAJŇA PRE MODELÁROV

Známa slovenská obchodná a modelárska firma **Sabo RC modely** otvára novú predajňu.

Najdete nás na adrese:

Sabo RC modely
Mickiewiczova 3
811 07 BRATISLAVA
tel.: 07/36 46 24
fax: 07/44 45 10 77

Ponúkame Vám výrobky firem KYOSHO, MVVS, JR models, Robbe, Jeti, OS Max atď. Regulátory, motory, výfuky, nahradné diely a ďalší potrebný materiál pre modelárov.

Nezabúdnite nás navštíviť!

„VČELKA MÁJA“ - létající model rakety pro začínající modeláře

(1)

Čas běží velmi rychle. Je to neuvěřitelné, ale J. Gagarin oblétl jako první kosmonaut zemi již před osmatřiceti lety (kosmická loď Vostok - rok 1961), od prvního přistání lidí na Měsíci uplynulo již 30 let (1969). Posádku lodi Apollo 11 tehdy tvořili astronauti N. Armstrong, N. Collins a T. Aldrin. Od té doby se lety raket s lidskou posádkou i průzkumné lety kolem vesmírných těles automatickými stanicemi staly téměř všední záležitostí, která už příliš nebudí pozornost veřejnosti ani sdě-



„Včelka Mája“ v soutěžní úpravě na startovací rampě - licenční číslo; balzová hlavice; zkosené stabilizátory, jejichž náběžky jsou zesíleny papírem Modellspan; izolace pro doutnák determalizátoru na záďovém kuželu.

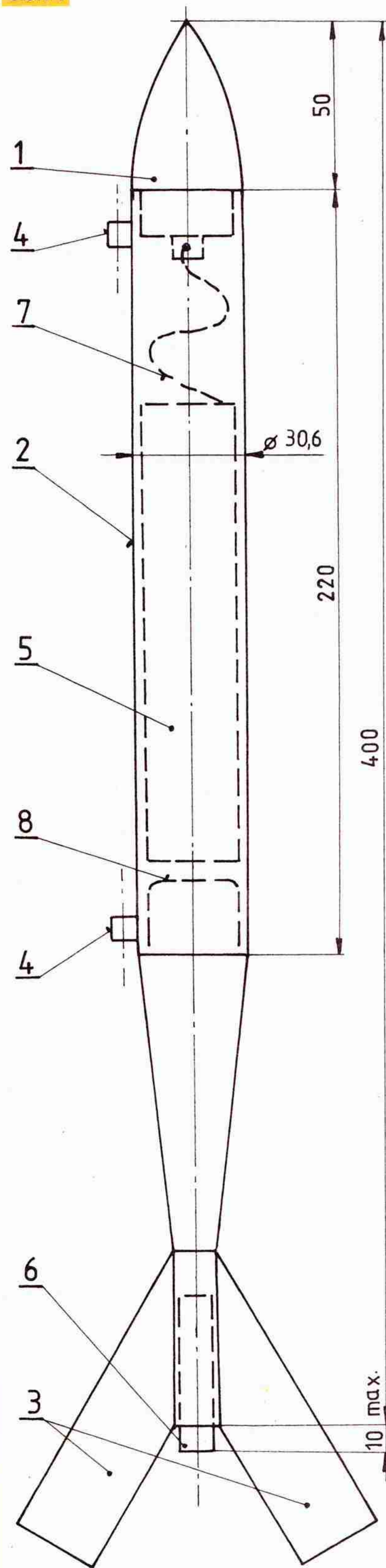
lovacích prostředků. Přitom však stále dorůstá spousta mládeže, která nemá o raketové technice téměř žádné odborné znalosti. Při našich propagačních i soutěžních létáních se podivují způsobu pohonu našich modelů a jsou ochotni (nikoliv schopni!) pokusit se o sestavení raketového motoru vlastními silami. Je však možno tyto mezery ve vědomostech doplnit a zájem mládeže o pyrotechniku naplnit bezpečným způsobem pod odborným vedením, např. v technickém kroužku DDM, Stanici mladých techniků, modelářském klubu, nebo ve školním kroužku v místech, kde není obdobná zájmová organizace pro mládež?

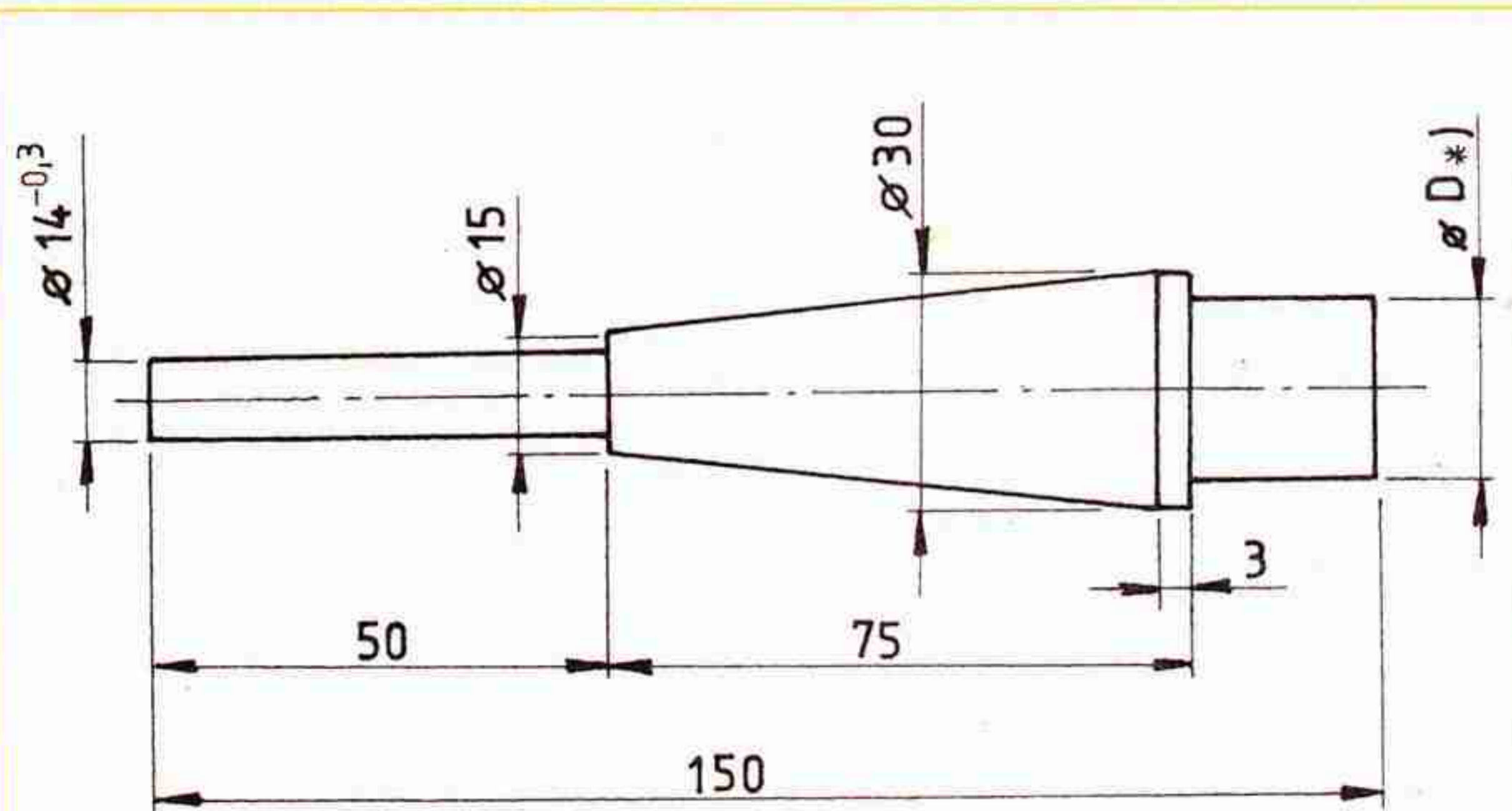
Je jen málo zkušených modelářů, kteří jsou ochotni věnovat svůj čas i znalosti výchově mladé generace. Není proto ani velký počet kroužků pro začátečníky, v nichž by poznávali základy modelářské abecedy. Nejsou ani organizovány kurzy pro výuku nových instruktorů modelářství a tato situace se zřejmě delší dobu nezmění. Pracovní náplň kroužků proto plně závisí na jejich vedoucích, kteří musí stanovit program zajímavý a pouze natolik obtížný, aby jej dokázali dokončit všichni účastníci včetně letové části, jejímž vyvrcholením je účast na soutěžích žactva. Současně ovšem musí vedoucí při tvorbě programu respektovat pedagogické zásady (od jednoduššího k obtížnějšímu) i ekonomické možnosti. V obchodech je sice dostatek a velký výběr modelářského materiálu a stavebnic, avšak nikoliv těch nejlevnějších, dodávaných „v rozsypu“, přičemž dát začátečníkům stavebnici za několik stovek bez záruky, že práci úspěšně dokončí, je značně nevhodné. Chtěl bych proto vedoucím technických žákovských kroužků - i letecko-modelářských a raketomodelářských - v jejich nelehké práci pomoci nabídkou podkladů osvědčeného modelu rakety, poháněné motorkem na tuhé pohonné látky o impulzu 2,5 Newtonsekundy. Raketové modely pro žactvo jsou materiálově i stavebně nenáročné a lze je do letuschopného stavu dokončit během 6 až 7 dvouhodinových lekcí. V průběhu stavby i praktického létání získají žáci řadu teoretických i technologických znalostí a zkušeností, které využijí i v pozdější modelářské činnosti.

POPIS STAVBY:

Pracovní popis je uveden tak podrobně, aby ho mohl využít i modelář, který pracuje samostatně a není členem žádného kroužku. Popis je pro lepší představu doplněn množstvím nákresů, proto bude (vzhledem k místu) rozdělen do čtyř čas-

Obr. 1





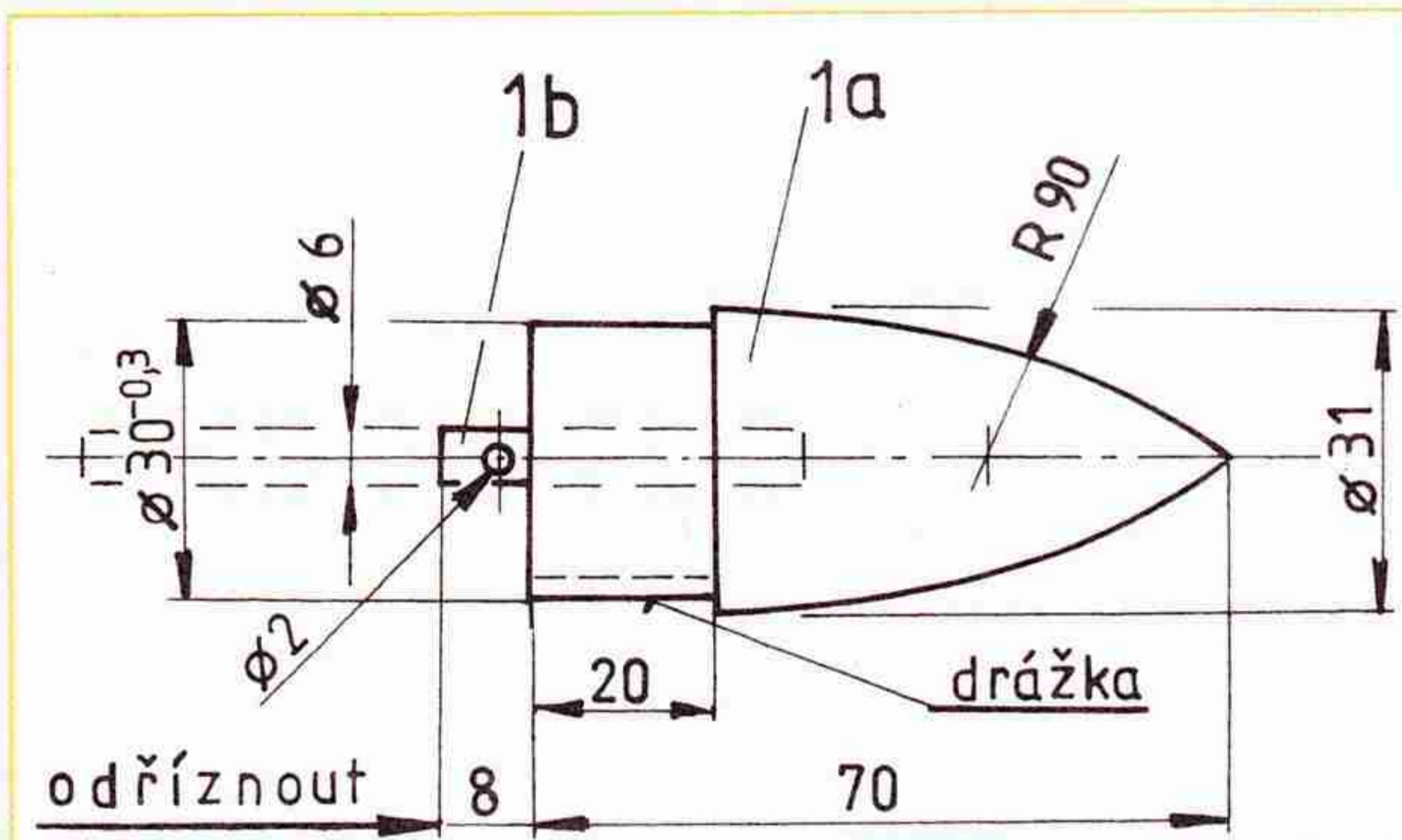
Obr. 2

tí. Název modelu byl zvolen podle populární postavičky z animovaného televizního seriálu, stejně jako u dalšího našeho modelu - raketoplánu „VILÍK“. Pokud budou tyto modely postaveny podle uvedených stavebních plánů, mohou se s nimi žáci ve věku 10 až 15 let zúčastnit i soutěží vyhlašovaných každoročně Ministerstvem školství. Soutěže jsou postupového charakteru (okresní kola březen - duben, oblastní kola - květen, mistrovství ČR - červen). Letos už to nestihneme, ale můžete si připravit model na příští rok. Zkušenosti se však dají získat i návštěvou obdobné soutěže - letošní M ČR žáků se bude uspořádat v Liberci 18. až 20. června (INFO: K. Řeháček, Alšova 14,

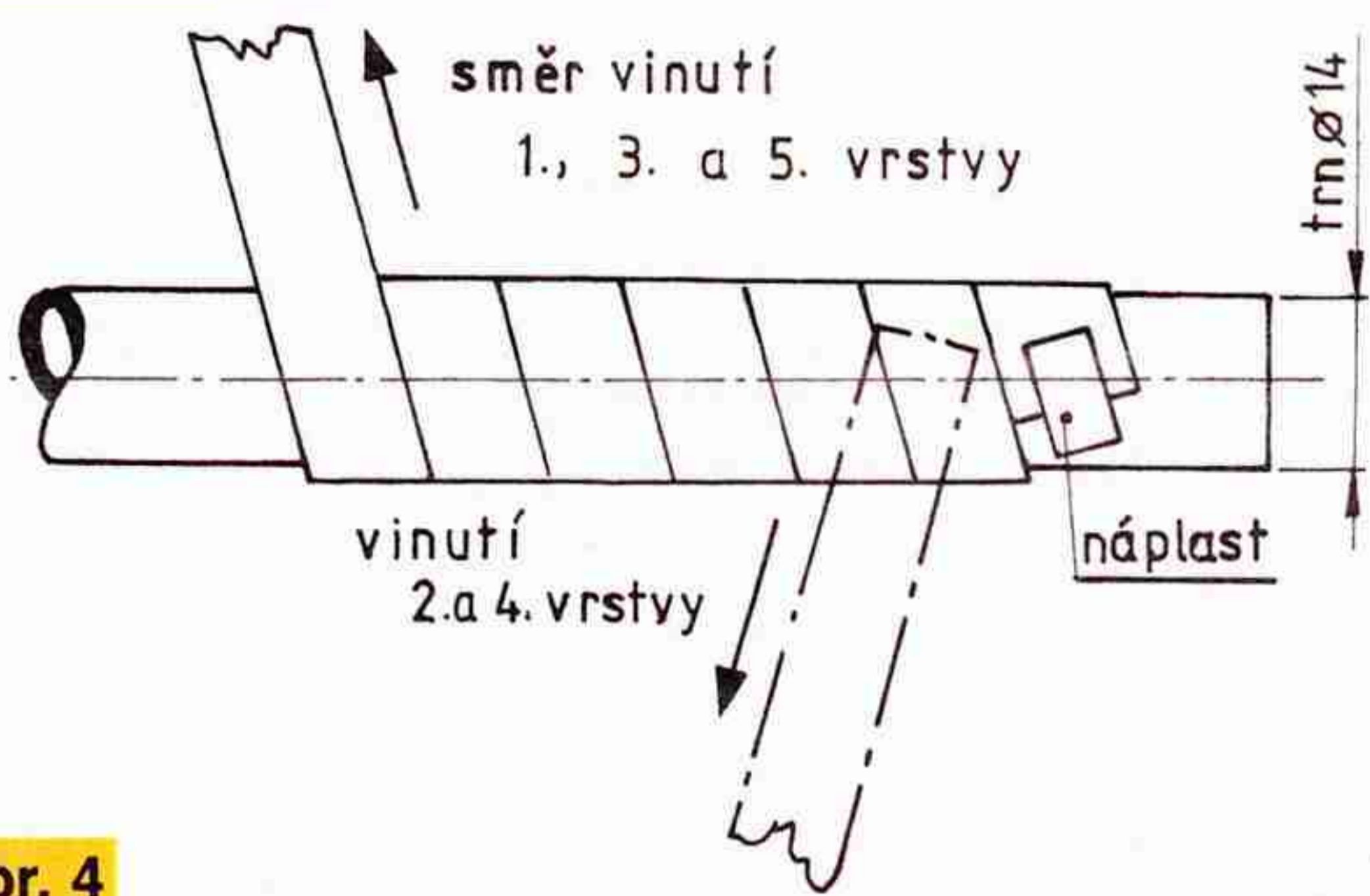
ekonomicky nevýhodná, čímž se starost se zajišťováním materiálu i pracovních pomůcek přесouvá na vedoucího mládežnického kroužku. To je patrně také jedna z příčin, proč řady raketových modelářů nejsou příliš početné. Před zahájením stavby rakety si shromáždíme veškerý materiál, aby nás jeho případný nedo-

státek nezdržoval v práci: kladívková kreslicí čtvrtka formátu A4, papírová lepicí páska (hnědá) šíře 20 mm, tvrdší balzové prkénko tloušťky 2 mm, acetonové lepidlo (např. Kanagom), disperzní lepidlo na papír (např. Gamafix). Dále potřebujeme trny na výrobu papírových trubek, zhotovené nejlépe z ocelových, přesně tažených trubek (ČSN 426711), jejichž povrch přešetíme jemným smirkovým papírem. Trny - trubka rozměru 30x2,5x500 mm (vnější průměr x tloušťka stěny x délka), trubka 14x2x300 mm a ocelová tyč tažená (ČSN 426510) s průměrem 6 mm a délkou 200 mm. Kovové díly lze koupit v prodejnách Feron, případně ve větším železářství. Samozřejmě, že pro sériovou výrobu (např. v kroužku) se obdobný nákup vyplatí více.

Dále si necháme vysoustružit dřevěné kopyto znázorněné na druhém nákresu (obr. 2) které důkladně nalakujeme. Pro přesné lepení stabilizátorů budeme ještě potřebovat rovné hladké prkénko tloušťky 14,3 mm, o rozměrech asi 150x75 mm (bude nám sloužit jako podložka pro lepení - doraz). Pro kroužek zajistíme uvedené přípravky v dvojnásobném počtu, samostatně pracujícím modeláři stačí od každého druhu jeden kus. Pro kompletaci rakety si v průběhu počátečních prací vyrobíme hlavici (viz obr. 3 - popis výroby bude uveden dále). Za samozřejmé pak považujeme běžné mode-



Obr. 3



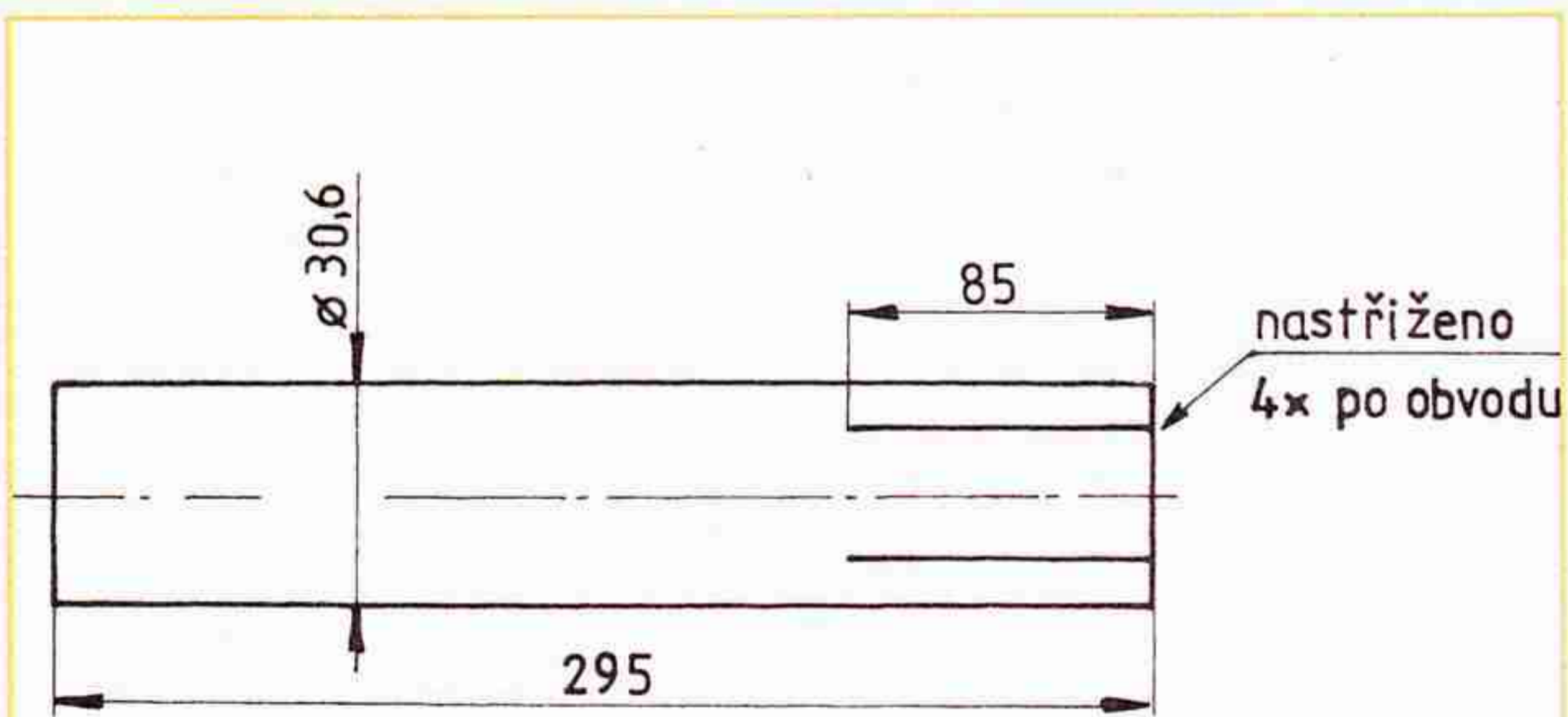
Obr. 4

460 01 Liberec 15). Stavba rakety „MÁJA“ není nijak obtížná, sestava modelu (tj. celkové uspořádání) je znázorněna na prvním nákresu (obr. 1), kde jsou uvedeny také základní rozměry modelu v milimetrech (mm). Raketa je sestavena z hlavičky 1, papírového trupu 2, balzových stabilizátorů 3 a startovacích vodítek 4. Uvnitř trupu je uloženo předepsané návratové zařízení 5, do zadní části trupu se zasouvá raketový motorek 6. Po dohoření hnací složky motorku a zpozdlovače dojde k zážehu výmetné složky, jež vymete z trupu návratové zařízení a hlavici, připravené k trupu poutací šňůrou 7. Proti ohoření je návratové zařízení chráněno pístkem 8. Stavební a provozní náklady nejsou u žákovských raketových modelů ve srovnání např. s motorovými nebo dálkově řízenými modely letadel nijak závrat-

nejlépe z ocelových, přesně tažených trubek (ČSN 426711), jejichž povrch přešetíme jemným smirkovým papírem. Trny - trubka rozměru 30x2,5x500 mm (vnější průměr x tloušťka stěny x délka), trubka 14x2x300 mm a ocelová tyč tažená (ČSN 426510) s průměrem 6 mm a délkou 200 mm. Kovové díly lze koupit v prodejnách Feron, případně ve větším železářství. Samozřejmě, že pro sériovou výrobu (např. v kroužku) se obdobný nákup vyplatí více.

lářské nářadí: žiletkový nůž (skalpel), nůžky, kovové pravítko, měřítko, fix-tužka $\varnothing 0,4$, náplast, odřezky molitanu, nitrolak a ředidlo, brusný špalíček. Stavbu trupu započneme navinutím trubek, což patří k základním raketářským znalostem. Pro výrobu motorové trubky 2a (viz dále obr. 6) podle čtvrtého obrázku (obr. 4) si očistíme a naseparujeme trn průměru 14 mm, tj. lehce jej potřeme mastným krémem (např. Indulonou), a pak kouskem starých novin vytřeme dosucha. Tutéž operaci (resp. separaci), která má zabránit přilepení vyráběné trubky k trnu, provedeme také na ostatních přípravcích - trnu $\varnothing 30$, trnu $\varnothing 6$ a dřevěném kopytu z druhého nákresu (obr. 2). Výroba trubky. Ustříhneme delší proužek papírové lepicí pásky, který lepicí stranou navrch budeme navíjet spirálovitě těsně - závit vedle závitu, tj. bez me-

statek nezdržoval v práci: kladívková kreslicí čtvrtka formátu A4, papírová lepicí páska (hnědá) šíře 20 mm, tvrdší balzové prkénko tloušťky 2 mm, acetonové lepidlo (např. Kanagom), disperzní lepidlo na papír (např. Gamafix). Dále potřebujeme trny na výrobu papírových trubek, zhotovené nejlépe z ocelových, přesně tažených trubek (ČSN 426711), jejichž povrch přešetíme jemným smirkovým papírem. Trny - trubka rozměru 30x2,5x500 mm (vnější průměr x tloušťka stěny x délka), trubka 14x2x300 mm a ocelová tyč tažená (ČSN 426510) s průměrem 6 mm a délkou 200 mm. Kovové díly lze koupit v prodejnách Feron, případně ve větším železářství. Samozřejmě, že pro sériovou výrobu (např. v kroužku) se obdobný nákup vyplatí více.

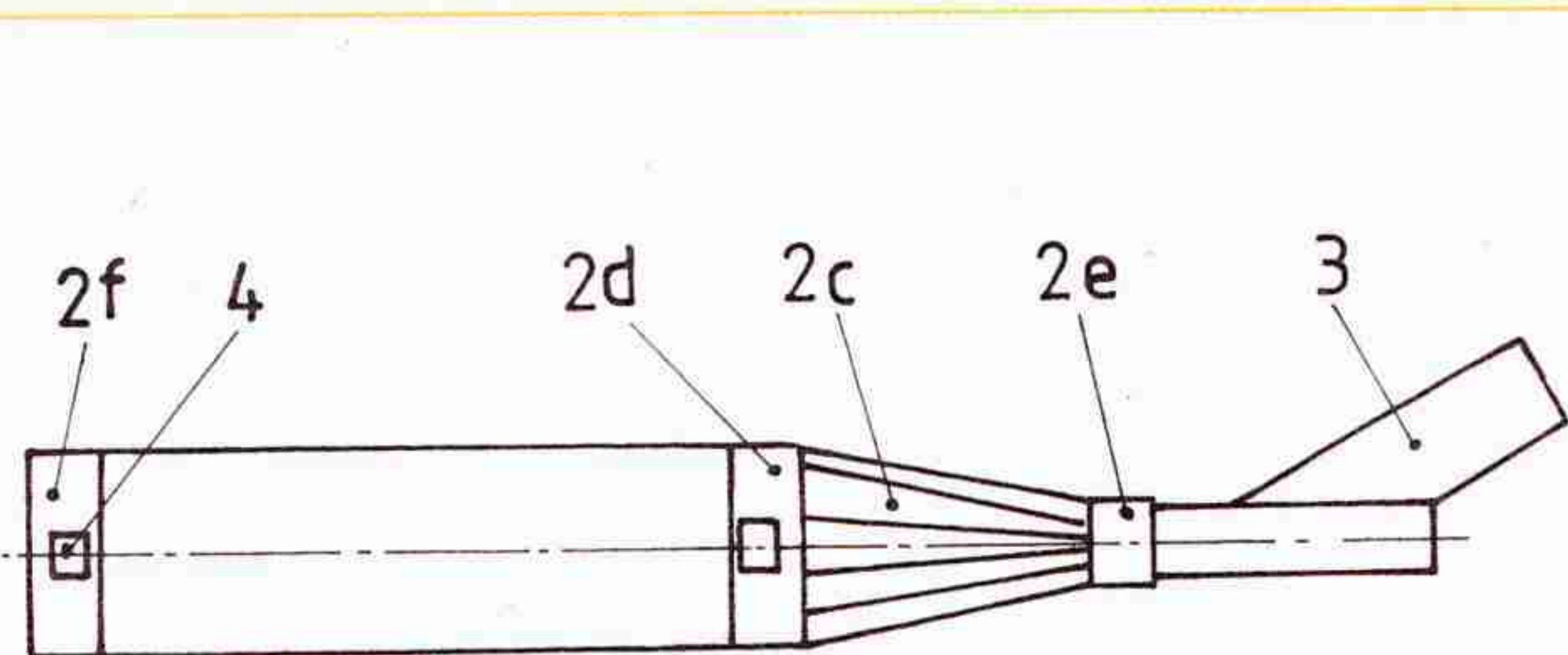


Obr. 5

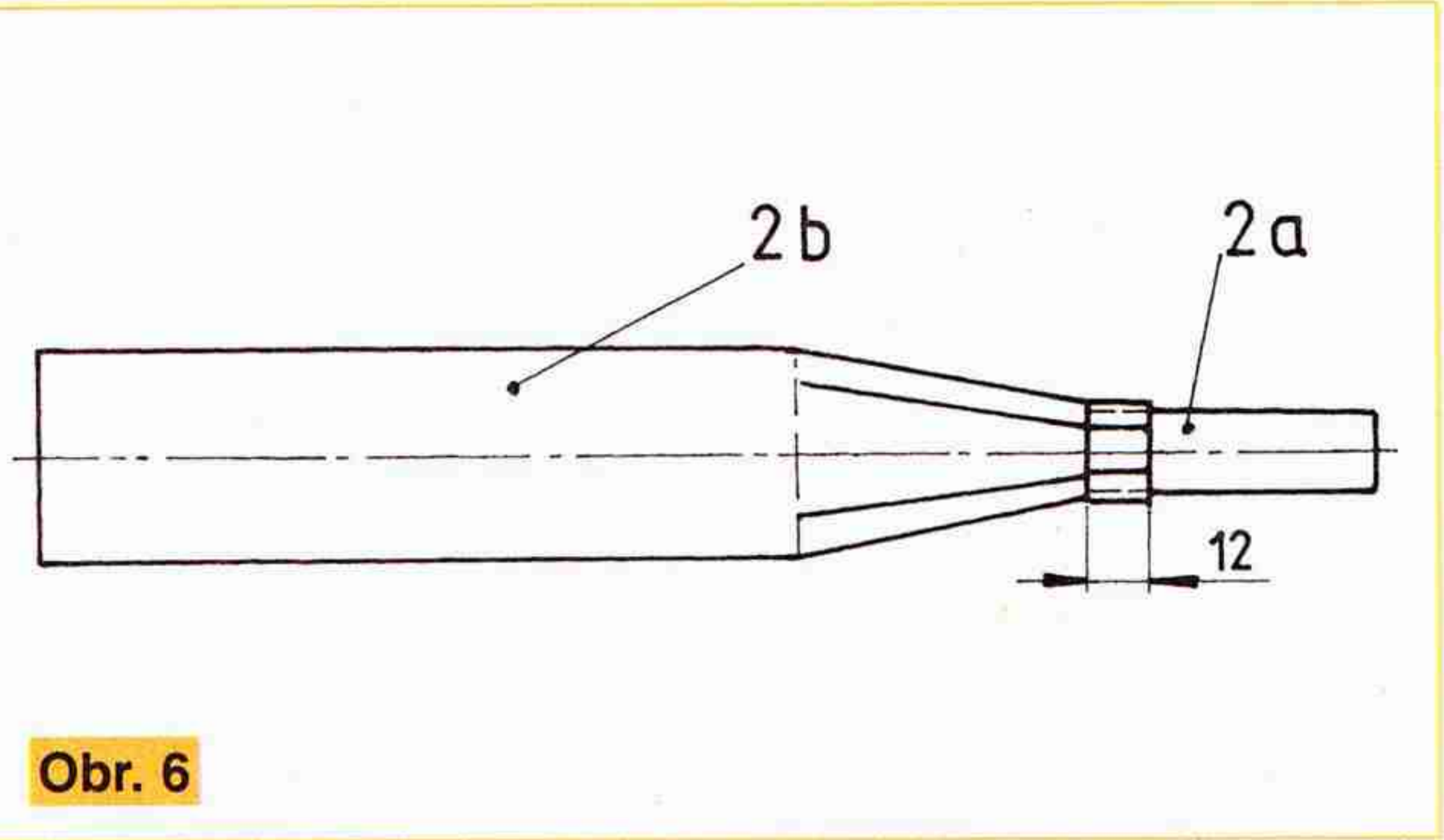
zer, na celou délku trnu. Navíjení zahájíme tak, že zkusmo navineme dva až tři závi-ty, čímž zjistíme úhel navíjení pásky a její konec zajistíme na trnu náplastí. Stejným způsobem zajistíme druhý konec první pásky. (Délku první pásky určíme zkusmo navinutím na celý trn „nasucho“ - bez lepení. Pásky pro druhou až pátou vrstvu nastříháme o cca 50 mm kratší a jejich navíjení začínáme až pod náplastí, cca o 15 mm dále od počátku první vrstvy). Druhou vrstvu vineme lepem dolů a ve šroubovici opačného smyslu (viz obr. 4), konce pásky navlhčíme a přilepíme. Nyní navinutou sestavu navlhčíme molitanovou houbičkou a na hladké rovné podložce pomocí hladkého prkénka nebo vložné žehličky zaválcujeme, aby se obě vrstvy dokonale spojily. Stejný postup opakujeme i u dalších vrstev, které vineme vždy lepidlem dolů a střídavě s levým nebo pravým stoupáním, po každé vrstvě navlhčíme a zaválcujeme. Kvalita zhotovené trubky je pro výrobu vlastní rakety velmi důležitá, ale nemusí se to podařit hned na první pokus. Máme-li navinuto všech pět vrstev, odstraníme náplast z konců trubky, opatrně ji stáhneme s trnu (za vlhka je měkká!) a necháme do druhého dne vyschnout - nejlépe ve svislé poloze. Kvalitní trubka má hladký povrch a při opatrném zmáčknutí je tvrdá. Pokud při zmáčknutí chrastí nebo je měkká, svědčí to o nedokonalém spojení jednotlivých vrstev - neváháme proto takový zmetek hodit do koše. Užité zmetku pro další postup by nám přineslo mnoho problémů a model by „nepžežil“ první let. Vyschlou trubku nařežeme na díly 70 mm dlouhé. Do poloviny průměru trubku lupenkovou pilkou nařízneme, řez dokončíme žiletkovým nožem. Oba konce trubiček pak nůžkami zarovnáme do kolmice na celkovou délku 68 mm. Je výhodné vyrobit si několik těchto základních polotovarů do zásoby, stavby dalších modelů mohou pak rychleji pokračovat.

V další výrobě trupu pokračujeme dílem **2b** (viz obr. 6). Kladívkovou čtvrtku rozpůlíme na formát 105x295 mm, který pouze po vrchní straně navlhčíme molitanovou houbičkou. Papír změkne a lze ho bez zlomů materiálu snadno ovinout těs-

ně kolem trnu s průměrem 30 mm. Jeho okraje slepíme přeplátováním pomocí disperzního lepidla a spoj neustále přihlazujeme kouskem (polyetylenové) PE fólie až do jeho zaschnutí. Pak trubku opatrně stáhneme z trnu, na jednom konci naznačíme rozdělení obvodu na čtyři díly a rozstříhneme je v délce 85 mm (obr. 5). Na trn $\varnothing 30$ nasadíme naseparované kuželové kopyto, na něj navlečeme trubky **2a** a **2b** s přesahem 12 mm, aby mohly být v této délce vzájemně slepeny (obr. 6). Naneseme disperzní lepidlo na okraj trubky **2a** i na okraj jednotlivých chlopní **2b** a přeplátováním spojíme vše v jeden celek. Pro dosažení dobrého spojení všech částí ovineme kuželovou část do zaschnutí lepidla (asi 3 minuty) štěpařskou páskou nebo nouzově alespoň silnějším provázkem. Po odmotání pásky sejmem trupu s trnu a přesvědčíme se, zda nedošlo k přilepení trupu ke kuželovému kopytu. Přípravek očistíme od případně proteklého lepidla a znovu na něj trup nasadíme. Kuželová část trupu je pevnostně i tepelně nejvíce namáhaná, současně musí být těsná proti úniku plynů vzniklých shořením výmetné složky. Proto ji zpevníme přelepením cca 10 proužky papírové lepicí pásky **2c** o délce 110 mm (obr. 7), které nalepíme po obvodě se vzájemným 5mm přesahem. (Pásky lepíme vždy rovnoběžně s osou trupu, takže v dolní zúžené části je jejich přesah větší). Jejich



Obr. 7



Obr. 6

horní okraje překryjeme nalepením proužku **2d** o délce 120 mm, na dolní okraje stačí proužek **2e** o délce 60 mm. Dobré přilnutí proužků **2c** zajistíme jejich přihlazením ke kopytu, nejlépe pomocí trnu s $\varnothing 14$. Proužkem **2f** v délce 120 mm zesílíme i okraj trupu v místě nasazení hlavice. Po vyschnutí lepidla tento okraj nůžkami zarovnáme. Celek sejmem z přípravku (pokud se to nedaří, trup mírně navlhčíme a chvíli vyčkáme až se papírová trubka vlhkem poněkud roztáhne a lze ji stáhnout) a necháme nejlépe ve svislé poloze proschnout.

A. Rosenberg
Nákresy: autor, LP
(pokračování)

8. MODELÁŘSKÁ VÝSTAVA

8. MODELLBAU AUSSTELLUNG 8TH. MODELLER'S EXHIBITION

MODEL
hobby 99

30.9.- 3.10.1999
PRAHA, PVA LETŇANY

Osmý ročník největší české modelářské výstavy mění po třetí místo konání. Po Paláci u Hybernů a Veletržním Paláci to bude letos nový Pražský Veletržní Areál PVA Letňany. Nejen že je podstatně větší než výstaviště předchozí, ale poskytuje i nové možnosti. Letání a ježdění s modely v halách a venku, dobré spojení, bezproblémové parkování, 2 restaurace v areálu a řadu dalších služeb pro vystavovatele a pro návštěvníky. Líbily se vám uplynulé výstavy Model Hobby? Ten nadcházející by se vám měl líbit ještě víc.

Výhodné jsou letos i podmínky pro vystavovatele. Cena za pronájem výstavní plochy je nejnižší v historii výstavy Model Hobby: **1 700,-Kč/m²**

Do konce května je navíc možno využít slevu 10%, potom vychází pronájem na **1 530,-Kč/m²**

Pro malé firmy je tu cenově výhodná nabídka jednacího a předváděcího boxu za **6 800,-Kč**

V ceně boxu je zahrnuto vše, stavba i pronájem plochy, jsou to tedy celkové náklady za účast na Model Hobby '99!

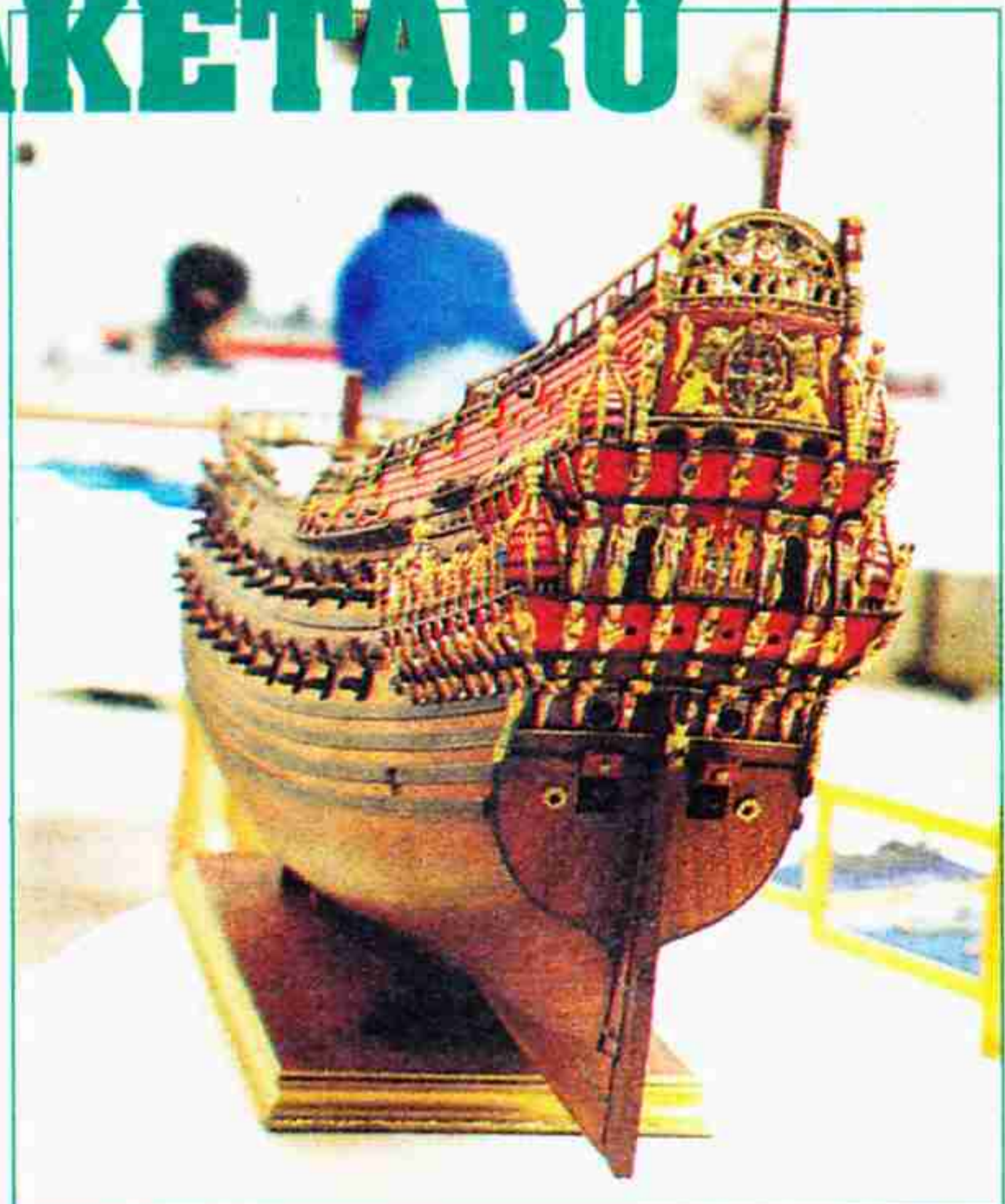
Bližší informace a přihlášku získáte na adrese:

DART s.r.o., Na Pankráci 30, 140 00 Praha 4, tel. (02) 6121 5357, 6100 1150, 6100 1151, fax (02) 6121 5358, e-mail: jalovec@mbox.vol.cz

MEZINÁRODNÍ SOUTĚŽ MAKETÁŘŮ



Bitevník „Admiral Ušakov“ prezentoval v C2 J. Kopecký, kterého zná modelářská veřejnost jako dlouholetého a úspěšného stavitele modelů třídy C1. Touto lodí přesedlal do zcela odlišného žánru. S bodovým hodnocením 88 b. jistě né špatně.



Ve třídě C3 soutěžil mgr. M. Houska z Plzně s trupem galeony „Wasa“, který se stal nejobdivovanějším exponátem celé výstavy. Čtyřletá práce přináší první ovoce.



Druhým nejvýše ohodnoceným modelem třídy C2 se stal pancéřový křižník „SMS Sankt Georg“, postavený Z. Tollarem z Chomutova. Model získal 97 bodů a zlatou medaili i ve zpřísněném hodnocení („zlato“ má nyní rozpětí 95 až 100 bodů).

Ve třídě **C1** (plachetní a veslová plavidla) byl mezi 14 modely hodnocen nejlépe trojstěžník „De Zeven Provinciën“ mgr. Martina Housky. V **C2** (plavidla se strojním pohonem) se objevily hned dvě pěkné novinky našich modelářů. Kvalitou zpracování se rovnal vítěznému modelu italské věžové lodi „Duilio“ J. Špinara křižník „SMS Sankt Georg“ Zdeňka Tollara, kterého o bodík připravila nekvalitně připravená dokumentace. Další novinkou byl bitevník „Admiral Ušakov“, známého žateckého maketáře Josefa Kopeckého, který tímto modelem přešel z C1 do C2. Je předpoklad, že dalším modelem C2 se již nespokojí „jen“ s bronzovou přičkou (zde získal 88 bodů). Potěšitelná byla v této třídě i účast tří našich juniorů.



Zájem návštěvníků vyvolal i miniaturní model monitoru „Novgorod“, (v měř. 1:400, C4). Tato loď, jejíž model je prací nestárnoucího Leopolda Sommera z Brna, měla neobvyklý, zcela kruhový půdorys lodního trupu se 6 lodními šrouby.

V **C3** (modely lodních zařízení) byla skutečnou lahůdkou další práce mgr. Martina Housky, trup galeony „Wasa“. Pokud tento model dokončí (pracuje na něm už čtvrtý rok) ve stejné kvalitě, má předpoklady zazářit i na světovém fóru třídy C1. Třída **C4** (miniaturní modely) byla doménou polského modeláře Sliwinského (dvě zlaté medaile), **C5** (modely stavěné do průhledných obalů) přinesla nejvyšší bodový zisk našemu Bohuslavu Karbanovi (93,67 b.). To však - po úpravě bodového hodnocení - znamená dnes „jen“ stříbrnou medaili. Dvanáct juniorských modelů třídy **C6** (modely z plast. stavebnic) přinesly vítězství a zlatou medaili našemu juniorovi Martinu Janouškovi - ponorka „U-2540“. Zlato získal i polský junior Rozsa Bartosz za ponorku „U-107“, v seniorech byl nejúspěšnější W.

Sliwinski. Potěšitelné je nejvyšší bodové hodnocení papírového modelu - **C7** (modely z kartonu) - juniora Jiřího Janouška (95,33 b. - zlato), které získal v konkurenci s polskými modely. V seniorech byla medailová místa záležitostí polských modelářů, ale jako zajímavost uvádím, že se zde prezentoval ve svých 65 letech i známý rozhodčí z Brna ing. Mátl dvěma modely rakouských bitevních lodí.

Kroměříž se vzhledem ke kvalitě prostředí a pořadatelským schopnostem zřejmě

stane pravidelným dostaveníčkem modelářů-maketářů, tož hodně zdaru do budoucna! Méně potěšitelná pro maketáře je však skutečnost, že dosud není jasno ohledně uspořádání „Evropské soutěže“, která je plánována na prosinec do Barcelony. Pak by našim maketářům zbývala v tomto roce jen účast na mezinárodní soutěži ve Wroclawi, což na celou sezonu není mnoho.

J. Lejsek
Foto: autor



Skupina čtyř kartonových modelů polských juniorů. V popředí křižník „SMS Helgoland“ Bartozse Górskiego, druhý v řadě je bitevník „Pierwozwany“ Michala Markiewicze, který získal v této třídě (C7) nejvyšší ohodnocení - 94 bodů.

RC model rychlostního člunu SPEED BOAT 1

(1)

Speed Boat 1 je model rychlostního člunu na dálkové ovládání (RC) určený pro středně pokročilé modeláře. Trup lodi je navržen klasickou technologií, tj. žebra s obšívkou. K pohonu slouží elektromotor Speed 400 napájený bateriovým „pakem“ 7,2 V. K ovládání je použito dvoukanálové RC soupravy, a pro větší požitek z jízdy je použit elektronický regulátor otáček motoru, díky kterému můžete plynule měnit rychlost modelu od nulové rychlosti až po 100% rychlost vpřed i vzad. Člun je pevné konstrukce, velmi stabilní na vlnách, se snadným přístupem ke všem částem zařízení motoru a RC soupravy. (Celkový zmenšený - výkres modelu je uveden na dvoustraně 24 + 25.)

K stavbě modelu

je zapotřebí následující materiál:

PŘEKLIŽKA - tloušťky 1 mm

(plošný rozměr cca 1000x400 mm); tl. 3 mm

(600x420); tl. 5 (600x420). **DÝHA**

- tl. 0,6 mm (200x80 mm (možno použít i překližku zbroušenou na tl. 0,6 mm)). **LIŠTY**

(nosníky) - 2x8x1000 mm; 2x10x500 mm;

4x4x1000 mm (6 ks); 4x8x1000 mm;

5x5x1000 mm (5 ks). **KULATINA** - \varnothing 10

mmx1000 mm; **DRÁT** - \varnothing 1, 2, 2,5 a 3 mm

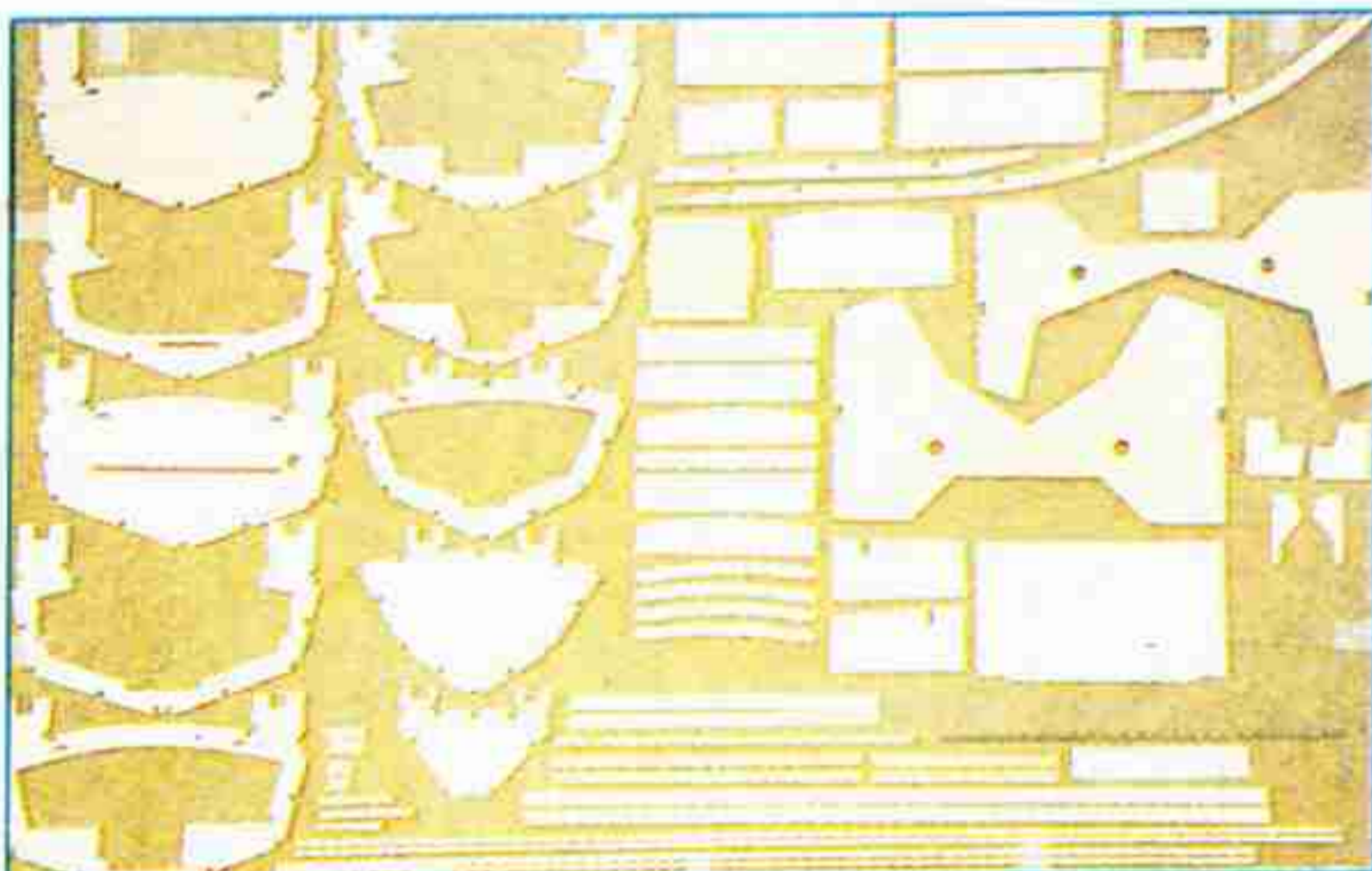
v délkách podle kusovníku. Zbývající kusový materiál a vybavení modelu - viz kusovník.

Dále budete potřebovat dousložkové epoxidové lepidlo (vhodné je např. ChS Epoxy 1200), tzv. vteřinové lepidlo, epoxidový lak pro nátěr vnitřku trupu, tmel pro případné vyrovnání netěsností a barvy pro povrchovou úpravu modelu. Tam se osvědčily vodou ředitelné barvy. Barevné provedení modelu záleží jen na vaší fantazii. Orientační náklady na materiál, včetně kormidla, hřídele, lodního šroubu, lepidla a barev činí cca 800 Kč. Náklady na ostatní vybavení, tj. RC souprava včetně baterií, motor, elektronický regulátor otáček, servo a bateriový „pak“ budou cca 5000 až 6000 Kč.

STAVBA MODELU (neoznačené rozměry jsou uvedeny v mm, jednotlivé pozice jsou označeny tučně):

1) Na rovnou pracovní desku (minim. rozměry 80x22 cm) vyznačte osu lodi a kolmo k ní v odpovídajících roztečích žebra (viz obr. 1). Žebra vyznačte dvěma čarami, které odpovídají vždy tloušťce daného žebra - tloušťka žebra **1** až **9** je 3, tloušťka žebra **10** je 5.

2) Z nosníku 10x10 nařežte čtyři vodící lišty, které pomohou přesně a kolmo umístit jednotlivá žebra. Nosníky přišroubujte



Připravené základní díly modelu.

k pracovní desce vruty se za puštěnou hlavou. Délka vrutů nesmí být větší než součet tlouštěk nosníku a pracovní desky! Delší vodící lišty zasahují od žebra **10** po žebro **4**, kratší od žebra **3** po žebro **1**.

3) Vyřežte žebra **1** až **10** a oba díly kýlu **11** a **12** (viz výkres A, který bude uveden v druhé části.) Na vyznačené místo žebra **10** přilepte nosník platformy kormidla **16**, a na vyznačená místa žebra **8** nosníky platformy serva **15** a platformy hlavní baterie **14**.

Žebra přilepte epoxidem pouze k vodící liště. Lepit začněte u žebra **10** a kolmost kontrolujte úhelníkem.

Správnou rozteč žebor zkontrolujte přiložením kýlu. Po nalepení žebor **10** až **6** nalepte do výřezů zadní část kýlu **12**. Pokračujte lepením žebor **5** až **1** a přední částí kýlu **11**. Oba díly kýlu spojte zesílením **13**. Kostru trupu nechte nejméně přes noc proschnout.

4) Než trup proschne zhotovte si stojánek, který nám poslouží pro hotový model (viz výkres B v druhé části.) Z překližky tl. 5 vyřežte čela stojánku (**105**, **106**), ve vyznačených místech vyvrtejte otvory \varnothing 10. K čelům přilepte výztuhy **107** a **108**. Po proschnutí a dokonalém obroušení můžete přistoupit k povrchové úpravě. Nejprve je nutné pomocí tmele vyrovnat veškeré nerovnosti a teprve poté aplikovat nátěr. (Podrobněji - viz odstavec **29**) v druhé části.) Po zaschnutí nátěru nalepte na plochy, které budou v kontaktu s trupem lodě proužky filcu (pozice **98**), nedojde tak k poškození trupu a jeho nátěru.

5) Po proschnutí kostry trupu zbruste hrany žebor v přední části tak, aby podélné výztuhy v této nejvíce zakřivené části trupu dosedaly na plnou plochu jednotlivých žebor.

6) Do výřezů v žebrech nalepte dnový podélník **21** a boční podélník **19**. K žebřům je přichyťte modelářskými špendlíky. Po proschnutí pokračujte přilepením outorové late **20** a obrubníku **18**. Vzhledem k zakřivení obrubníku v přední části je nutné nosník ohnout nad plamenem, aby nedošlo k jeho zlomení. Nosník namočte ve vodě a nad plamenem (nejlépe lihového kahanu) ohněte do potřebného tvaru. Outor a obrubník přichyťte k žebřům opět modelářskými špendlíky.

7) Po proschnutí zbruste podle žebor jednotlivé výztuhy a kýl.

8) Překližkou tl. 1 potáhněte kostru trupu. Nejprve si však z papíru udělejte šablony jednotlivých částí obšívky, podle které vyříznete díly z překližky. Začněte dnovou částí obšívky **25** a pokračujte boční částí obšívky **26**. Boční část obšívky dělejte až po řádném zaschnutí a zbrúšení dnové části obšívky.

9) Po dokonalém zaschnutí zbruste přečnívající boční část obšívky a také kýl. V místě průchodu pouzdra hřídele motoru vyvrtejte otvor \varnothing 6 (otvor pro pouzdro hřídele kormidla vyvrátíte později). Trup lodi nyní odříznete v místech přídavek od pracovní desky. Zbruste přečnívající boční část obšívky a začistěte palubní část žebor.

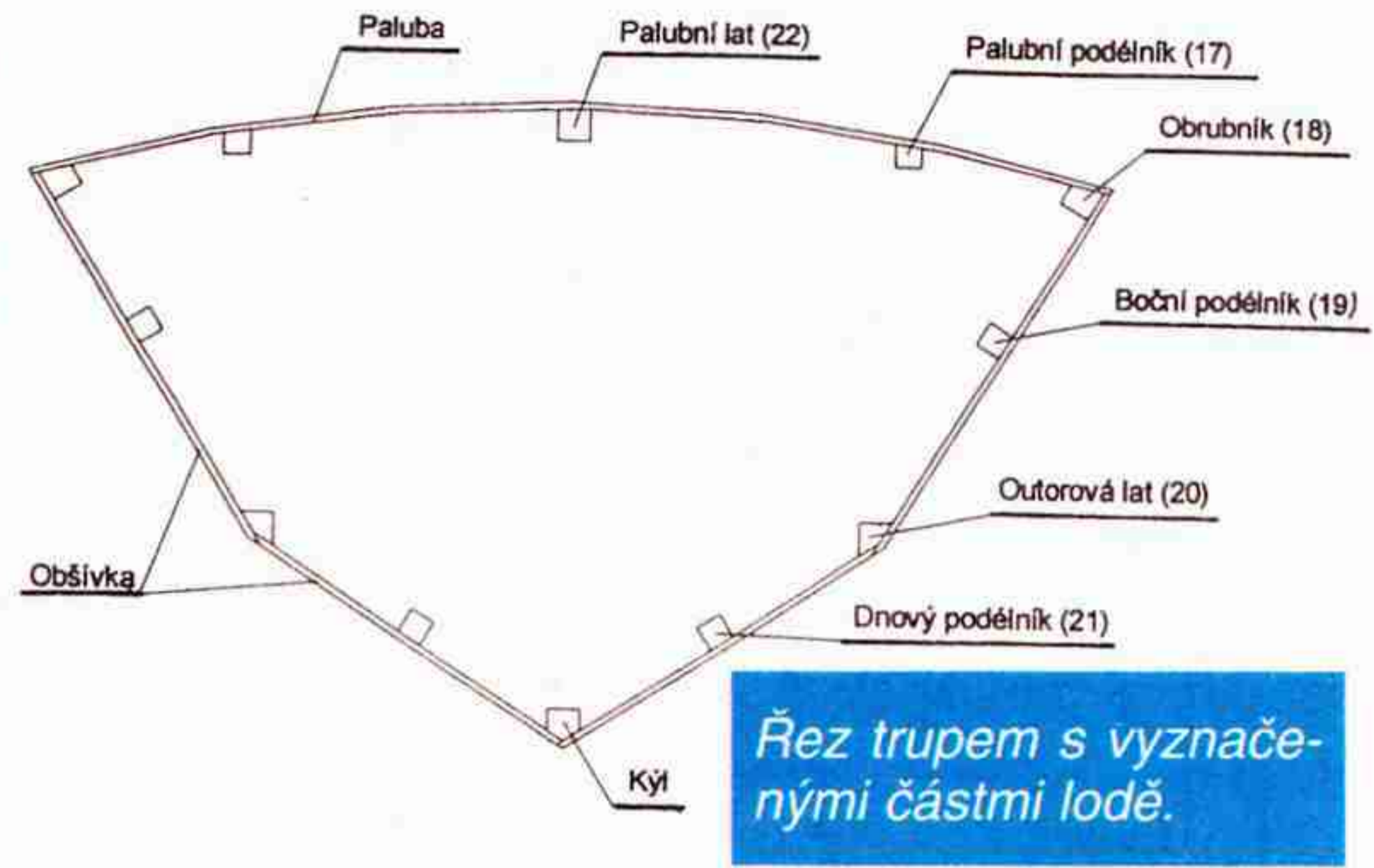
10) Přilepte zbývající výztuhy trupu: palubní podélníky **17**, palubní lat **22**, podélnou výztuhu předního otvoru **24** a zadního otvoru **24**. V místě, kudy bude procházet pouzdro hřídele kormidla nalepte z obou stran kýlu zesílení z kousků balzy (**52**). Přilepte také výztuhy **95** a **96**, které po proschnutí zbruste podle tvaru paluby.

11) Trup zevnitř několikrát natřete epoxidovým lakem.

12) V trupu lodě vyvrtejte otvor \varnothing 6 pro pouzdro hřídele kormidla.

13) Z drátu \varnothing 1,2 vyrobte šest háčků **88**. Do platformy **28** a **29** vyvrtejte otvory \varnothing 1,2 zasuňte do nich háčky a zalepte je epoxidem.

14) Ze šesti podložek (**90**) a třech kousků gumy (**89**) zhotovte uchycení pro přijímač, elektronický regulátor otáček a baterie přijímače. Podle velikosti jednotlivých zařízení nastráhejte gumu (v tahu), konce zastříhnete do špičky, protáhněte podložkou a v tahu zalepte „vteřinovým“ lepidlem.



Řez trupem s vyznačenými částmi lodě.

midla vyvrátíte později). Trup lodi nyní odříznete v místech přídavek od pracovní desky. Zbruste přečnívající boční část obšívky a začistěte palubní část žebor.

10) Přilepte zbývající výztuhy trupu: palubní podélníky **17**, palubní lat **22**, podélnou výztuhu předního otvoru **24** a zadního otvoru **24**. V místě, kudy bude procházet pouzdro hřídele kormidla nalepte z obou stran kýlu zesílení z kousků balzy (**52**). Přilepte také výztuhy **95** a **96**, které po proschnutí zbruste podle tvaru paluby.

11) Trup zevnitř několikrát natřete epoxidovým lakem.

12) V trupu lodě vyvrtejte otvor \varnothing 6 pro pouzdro hřídele kormidla.

13) Z drátu \varnothing 1,2 vyrobte šest háčků **88**. Do platformy **28** a **29** vyvrtejte otvory \varnothing 1,2 zasuňte do nich háčky a zalepte je epoxidem.

14) Ze šesti podložek (**90**) a třech kousků gumy (**89**) zhotovte uchycení pro přijímač, elektronický regulátor otáček a baterie přijímače. Podle velikosti jednotlivých zařízení nastráhejte gumu (v tahu), konce zastříhnete do špičky, protáhněte podložkou a v tahu zalepte „vteřinovým“ lepidlem.



Rozpracovaný trup modelu člunu.

15) Do platformy **35** serva **34** a motoru **27** vyvrtejte příslušné otvory. Na platformu motoru nalepte pryž **37**. Na platformu baterie přijímače nalepte lišty pro uchycení vypínače **30** a **31**. Do platformy motoru **27** zalepte epoxidem dva šrouby **39** pro uchycení motoru a do platformy serva **34** čtyři šrouby **51** pro uchycení serva. Po důkladném proschnutí nalakujte platformy bezbarvým lakem.

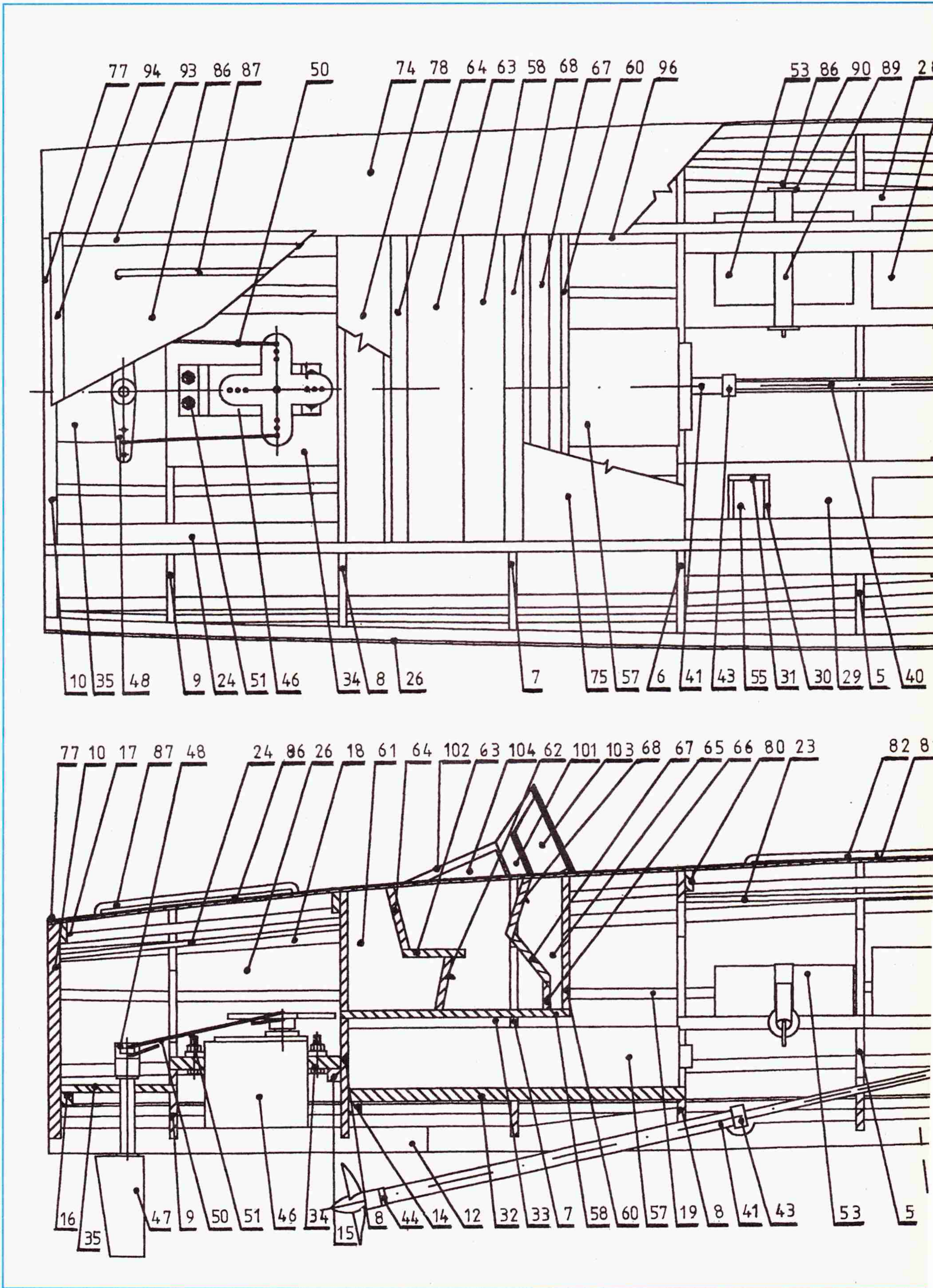
16) Do trupu vlepěte všechny platformy (tj. platformu **27** pro motor; **28** pro přijímač a regulátor; **29** pro baterie přijímače; **32** pro hlavní baterie, serva **34** a **35** pro kormidla).

17) Bočnice platformy hlavní baterie **33** nalakujte bezbarvým lakem a přilepte na místo podle výkresu.

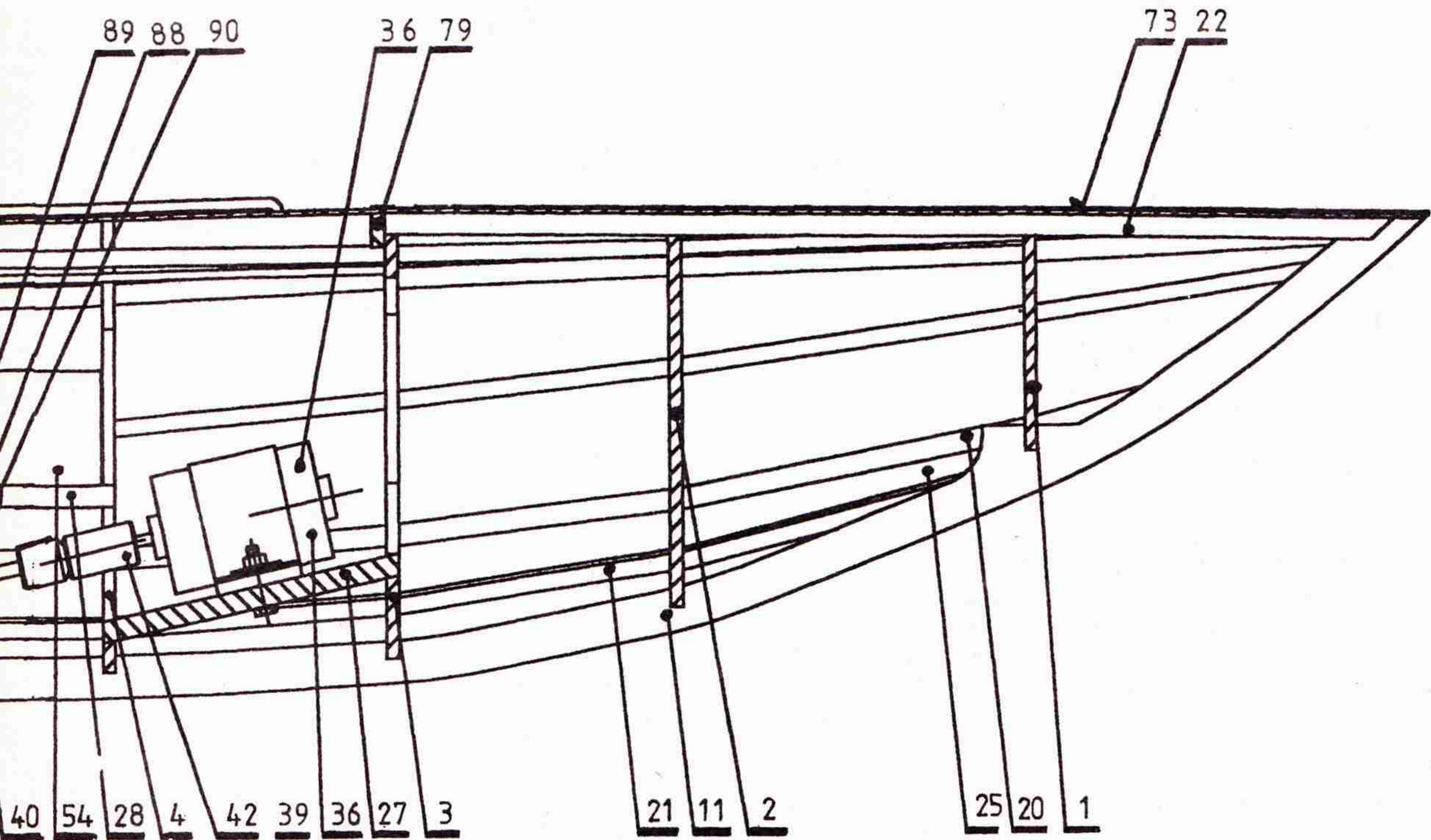
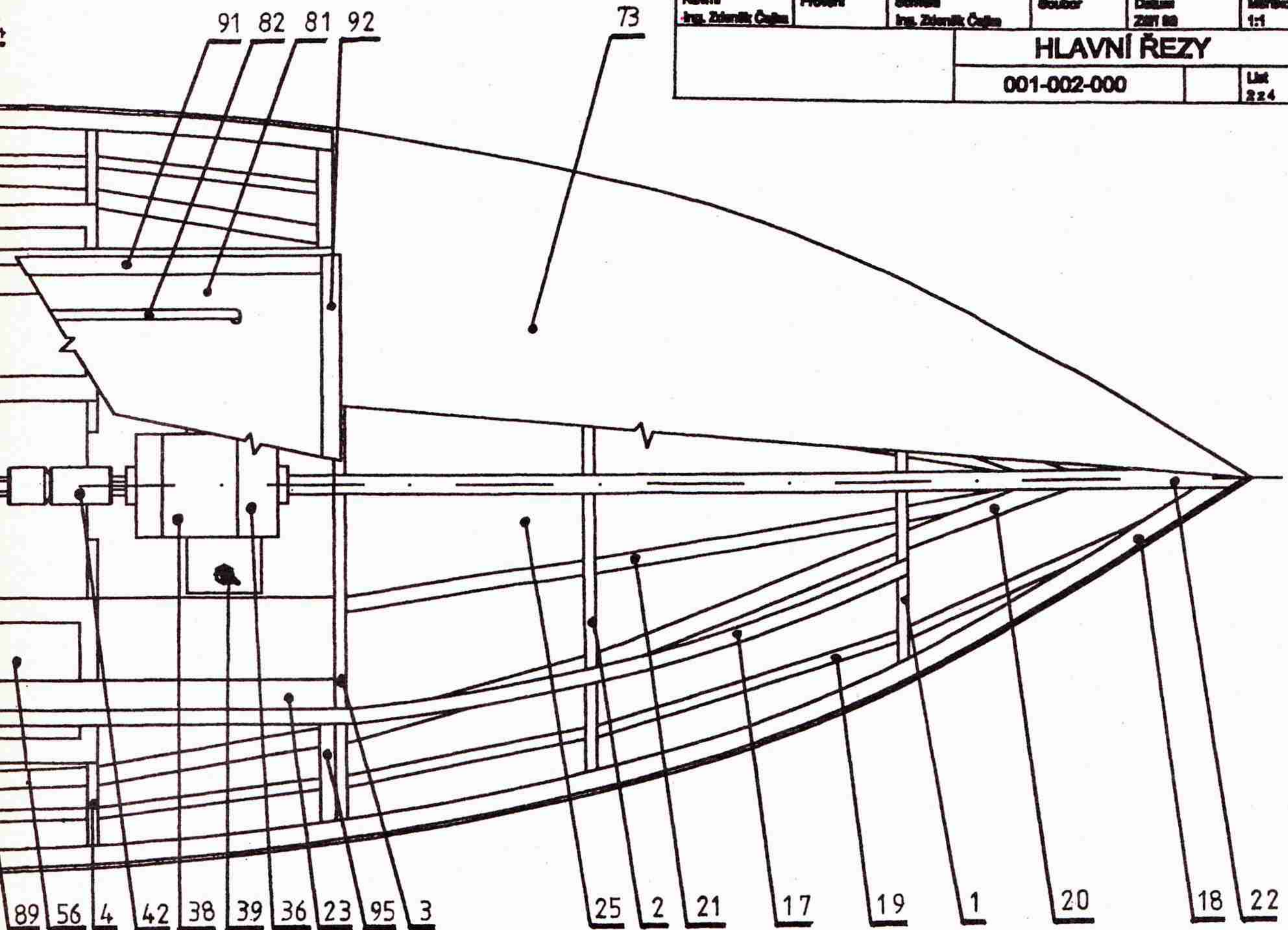
18) Sestrojte kabinu. Do výřezu **8** nasuňte dno kabiny **58** a přilepte. Poté přilepte bočnice **59**, a po proschnutí čelo kabiny **60**.

Ing. Zdeněk Čejka

Foto a nákresy: autor (pokračování)



SPEED BOAT 1				v1.0	
Naučil Ing. Zdeněk Čejka	Provedl	Schválil Ing. Zdeněk Čejka	Období	Datum 2011 08	Měřítko 1:1
HLAVNÍ ŘEZY					
001-002-000					List 224



Rozpis materiálu (kusovník)				
poz.	název	ks	materiál	zákl. rozměr v mm
1	žebro č. 1	1	překližka tl. 3	115x85
2	žebro č. 2	1	př. 3	170x115
3	žebro č. 3	1	př. 3	200x130
4	žebro č. 4	1	př. 3	210x130
5	žebro č. 5	1	př. 3	210x130
6	žebro č. 6	1	př. 3	210x130
7	žebro č. 7	1	př. 3	210x135
8	žebro č. 8	1	př. 3	205x135
9	žebro č. 9	1	př. 3	200x135
10	žebro č. 10	1	př. 5	200x135
11	přední část kýlu	1	př. 5	475x115
12	zadní část kýlu	1	př. 5	255x55
13	zesílení napojení kýlů	2	lišta	2x10x200
14	nosník platformy baterií	1	lišta	5x5x46
15	nosník platformy serva	1	lišta	5x5x60
16	nosník platformy kormidla	1	lišta	5x5x40
17	palubní podélník	2	lišta	4x4x615
18	obrubník (bortová lat)	2	lišta	5x5x720
19	boční podélník	2	lišta	4x4x720
20	outorová lat	2	lišta	5x5x660
21	dnový podélník	2	lišta	4x4x660
22	palubní lat	1	lišta	5x5x230
23	podélná výztuha předního otvoru	2	lišta	2x8x207
24	podélná výztuha zadního otvoru	2	lišta	2x8x120
25	obšívka dna	2	př. 1	655x100
26	obšívka boků	2	př. 1	720x90
27	platforma motoru	1	př. 5	60x72
28	platforma přijímače a regulátoru	1	př. 5	140x53
29	platforma baterií přijímače a spínače	1	př. 5	140x44
30	uchycení spínače - podélné	2	lišta	2x8x24
31	uchycení spínače - příčné	2	lišta	2x8x16
32	platforma hlavní baterie	1	př. 5	134x46
33	bočnice platformy hlavní baterie	2	př. 3	64x33
34	platforma serva	1	př. 5	67x60
35	platforma kormidla	1	př. 5	48x40
36	elektromotor	1	Graupner	SPEED 400
37	antivibrační izolace motoru	1	pryž	66x70
38	fixace motoru	1	plech	0,8x111x20
39	uchycení fixace motoru	2	šroub M3	délka 16
		2	matice M3	
		2	podložka	
40	hřídel lodního šroubu	1	ocel.drát	ø 3x255
41	pouzdro hřídelu lodního šroubu	1	trubka	ø 3x5x140
42	kardanový kloub	1		
43	uchycení hřídelu	1		
44	zarážka lod. šroubu	1		podložka
45	lodní šroub	1		ø 35
46	servo kormidla	1		

47	kormidlo	1		
48	táhlo kormidla	1		
49	zarážka kormidla	2	podložka	
50	připojení serva a táhla kormidla	2	ocel. drát	ø 1x95
51	uchycení serva kormidla	4	šroub M3	délka 16
		4	matice M3	
52	vyztužení otvoru pro kormidlo	2	balza	
53	přijímač	1	Hitec	
54	elektronický regulátor otáček	1	Hitec	SP610RF
55	spínač	1	Hitec	
56	pouzdro baterie přijímače	1	Hitec	
57	hlavní baterie	1	„svazek“	7,2 V 1700 mAh
58	dno kabiny	1	př. 3	160x91
59	bočnice kabiny	2	př. 3	88x43
60	čelo kabiny	1	př. 3	120x53
61	bočnice sedačky	2	př. 3	39x38
62	podstavec sedačky	1	př. 3	120x22
63	sedadlo sedačky	1	př. 3	120x25
64	opěradlo sedačky	1	př. 3	120x26
65	bočnice přístroj. desky	2	př. 3	46x17
66	podstavec p. desky	1	př. 3	120x12
67	spodní část p.desky	1	př. 3	120x27
68	vrchní část p.desky	1	př. 3	120x26
69	palubní deska	1	papír	
70	věvec volantu	1	drát	ø 3x35
71	příčka volantu	3	drát	ø 2x11
72	osa volantu	1	kulatina	ø 10x6
73	přední díl paluby	1	př. 1	250x197
74	boční díl paluby	2	př. 1	456x48
75	paluba mezi předním otvorem a kabinou	1	př. 1	122x65
76	paluba mezi kabinou a zadním otvorem	1	př. 1	122x21
77	část paluby za zadním otvorem	1	př. 1	122x5
78	(neobsazeno)			

79	přední čelo předního poklopu	1	př. 3	120x15
80	zadní čelo předního poklopu	1	př. 3	120x15
81	paluba před. pokl.	1	př. 1	200x122
82	zábradlí před. pok.	2	drát	ø 2,5x180
83	(neobsazeno)			
84	přední čelo zadního poklopu	1	př. 3	120x15
85	zadní čelo zadního poklopu	1	př. 3	120x15
86	paluba zad. poklopu	1	př. 1	112x122
87	zábradlí zad. pok.	2	drát	ø 2,5x116
88	háček	6	drát	ø 1,2x15
89	uchycení	3	guma	délka podle velikosti zařízení
90	očko	6	podložka	15
91	podélné lemování předního poklopu	2	dýha	0,6x194
92	příčné lemování předního poklopu	2	dýha	0,6x125
93	podélné lemování zadního poklopu	2	dýha	0,6x106
94	příčné lemování zadního poklopu	2	dýha	0,6x125
95	výztuha	2	lišta	4x4x27
96	výztuha	2	lišta	4x4x43
97	anténa	1	drát	ø 0,8x380
98	ochrana trupu	4	filc	proužky
99	(neobsazeno)			
100	rám předního okna - vnější část	1	př. 1	145x35
101	rám předního okna - vnitřní část	1	př. 1	145x35
102	rám bočního okna	4	př. 1	70x25
103	„zasklení“ př. okna	1	fólie	145x35
104	„zasklení“ boč.oken stojánek	2	fólie	70x25
105	přední čelo	1	př. 5	254x154
106	zadní čelo	1	př. 5	254x134
107	výztuha	2	kulatina	ø 10x472
108	výztuha	2	lišta	4x8x472

POZOR! VÝRAZNÉ SLEVY VYBRANÝCH SERV



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

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

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

Servo PICO PLUS/ PICO PLUS BB Předností tohoto typu serv je velmi malá hmotnost při poměrně velké síle. Tyto parametry umožňují servo použít jak v halových RC modelech, tak v RC házedlech nebo malých větroních nebo dokonce v soutěžních modelech kategorie F5B do váhy modelu cca 1950g.

Naroservo již od 590 Kč
Standardní servo již od 285 Kč
Pikoservo nyní již od 790 Kč

	Kat. č.	stará cena	nová cena
NARO MAX	3770	709,-	590,-
NARO MAX BB	3780	780,-	649,-
S 03	3150	385,-	290,-
S 03 BB	3180	502,-	359,-
S 01	3110	362,-	285,-
S 01 BB	3120	420,-	340,-
NARO PLUS	3730	904,-	729,-
NARO PLUS BB	3735	1032,-	829,-
PICO	3790	1190,-	790,-
PICO BB	3793	1250,-	890,-
PICO PLUS	3795	1190,-	890,-
PICO PLUS BB	3798	1250,-	990,-

Žádejte u svých prodejců
nebo přímo u
firmy:

PG GERASIS

PG GERASIS spol. s r. o.
O. Březiny 48
790 01 JESENÍK
Česká republika
tel. 00420 645 411855
00420 645 412796
fax. 00420 645 412797
mobil. 00420 602 531574
E mail. gerasis@ova.pvtnet.cz
http://www.gerasis.cz

KALENDÁŘ SOUTĚŽÍ 1999 - (4)

LETADLA

(4. část)

Volné modely (č. 24 až 278, resp. č. 213 až 278):

213. Větrník - MK Rousínov (žákov. F1E)	4. 9.	258. Kunovice (H,A3,F1H,F1A)	17. 10.	452. Brno-Slatina (RCV2)	3. 10.
214. Sazená (PI liga, všechny volné)	11. 9.	259. Sazená - (PI liga, všechny volné)	23. 10.	453. Hrabová - LMK Vítkovice (RCV2)	8. 10.
215. Žamberk (H,A3,F1H,P30)	11. 9.	260. Jenišov u Kar. Var (H)	23. 10.	454. Hrabová - MK Ikarus (RCV2)	8. 10.
216. Domoslavice - LMK Hořice (F1H)	11. 9.	261. Kunovice (H,A3,F1H,F1A)	24. 10.	Ostatní leteckomodelářské akce (č. 478 až 537, resp. 516 až 537):	
217. Jihlava (H,A3,F1H,CO2)	11. 9.	262. Vyškov (Vyškov. liga - H,P30)	30. 10.	516. Příbrav-LMK Žďár n. S. (Sešlost)	3.-8. 8.
218.+ 219. Roudnice II (Memoriál H. Gašpara, (F1A, F1B, F1H))	12. 9.	263. Kožlany - LMK PLasy (F1H,F1J,F1G)	30. 10.	517. Raná - LMK Vilémov (Model. tábor)	9.-22. 8.
220. Strážnice - MK Ratiškovice (A3,F1H)	12. 9.	264. Jičín-LMK Kopidlo (K. liga - H,A3)	31. 10.	518. Rovensko-LMK Zábřeh (Letec. den)	14.-15. 8.
221. Dvořisko - LMK Choceň (F1G,F1H,CO2)	12. 9.	265. Vokšice - LMK Jičín (H,A3,F1G)	31. 10.	519. Břehov - MK České Budějovice (2. Model. letecký den - všechny RC)	21. 8.
222. Česká Lípa - LMK Mikulášovice (H,A3,A1,P30,F1G)	18. 9.	266. Strakonice (liga - H)	6. 11.	520. Roudnice n. L. (SAM 95 ARC)	22. 8.
223. Větrník - MK Rousínov (žákov. F1E)	18. 9.	267. Domoslavice - LMK Hořice (F1A,F1H)	6. 11.	521. Hradec Králové (Soustr. mládeže)	23.-28. 8.
224. Staré Sedlo - LMK Lomnice u S. (H)	19. 9.	268. Louka u Jenišova - LMK Ostrov (H)	6. 11.	522. Boskovice (12. Show Malá Haná)	28.-29. 8.
225. Nové Město n. M. (H,A3,F1H)	25. 9.	269. Jihlava - LMK Batelov (H,A3,F1H)	6. 11.	523. Chomutov (Hacker Ray Cup - RCH)	28. 8.
226.+ 227. Kunovice (Český pohár, F1H, F1G,F1J,F1K)	25. 9.	270. Staré Sedlo - LMK Lomnice (H)	7. 11.	524. Hostomice - MK Černošice (H.Ray Cup)	4. 9.
228. Česká Lípa - LMK Děčín (H,A3,F1H, P30,Mmin)	25. 9.	271. Vyškov (Vyškov. liga - H,P30)	13. 11.	525. Hořkovice-MK Mnich.Hradiště (Poj.Show)	4. 9.
229. Větrník - MK Rousínov (žákov. F1E)	25. 9.	272. Strakonice (liga - H)	27. 11.	526. Hradec Králové (4. Hradecká - RCH)	11. 9.
230. Sazená (PI liga, všechny volné)	2. 10.	273. Králův Dvůr (Mikulášské házedlo - H)	5. 12.	527. Lipence (Lipenecký obr)	12.-13. 9.
231. Tachov (H,F1A,F1G,F1H)	2. 10.	274. Lomnice u Tišnova-LMK Brno (F1L,P3)	18. 12.	528. Lipence (Noční elektry)	12. 9.
232. Hořkovice - MK Mladá Boleslav (Velká cena DDM - A3,F1H,P30)	2. 10.	275.+ 276. Děčín („Děčínský rampouch“ P3,Moř,Hhal)	18. 12.	529. Nesvačily (Setkání obřích modelů)	18.-19. 9.
233. Sazená - MK Slaný (A3,F1G,P30)	2. 10.	277. Vokšice - LMK Jičín (H,A3,F1G)	31. 12.	530. Dolní Nětčice - MoK Aeroklub Hranice (5. setkání elektroletů - srpen)	21.-22. 8.
234. Svitavy (A3,F1H)	2. 10.	278. Chrudim (Mem. J. Hodana - F1A) (oprava)	5. 6.	531. Olšany u Rousín. (Setkání drakoletců)	25. 9.
235. Hořkovice-MK Mnich. Hradiště (A3,H)	2. 10.	RC termické větroně podle národ. pravidel (387 až 454, resp. č. 420 až 454):		532. Ostrava (Model. den - všechny RC)	25. 9.
236. Jenišov u Kar. Var (A3,P30)	2. 10.	420. Hradec Králové (RCV2)	10. 7.	533. Svitavy (Svitavská show - upoutané)	25. 9.
237. Havířov (H,P30)	2. 10.	421. Trnávka - LMK Vítkovice (RCV2)	24. 7.	534. Praha-Letňany - LMK Praha 4 (Rodeo)	9. 10.
238. Kunovice (H,A3,F1H,F1A)	3. 10.	422. Trnávka - LMK Frýdek-Místek (RCV2)	24. 7.	535. Děčín-Březiny (SMTe, Drakiáda)	16. 10.
239. Kladno - Kamenn. Žehrovice (H,P30)	3. 10.	423. Strakonice (RCV2)	31. 7.	536. Králův Dvůr-Bora (Drakiáda)	24. 10.
240. Litovel-Červenka (H,A3,F1H,CO2)	8. 10.	424. Batňovice - LMK Úpice (RCV2PM)	7. 8.	537. Mělník-Hořín - Heli klub Roztoky (Setkání vrtulníků)	říjen
241. Svitavy (27. r. Pohár DDM - F1A)	9. 10.	425. Roudnice (veř. soutěž - RCV2)	15. 8.	Adresy pořadatelů:	
242. Hořice - LMK Nová Paka (H,A3,F1A)	9. 10.	426. Bohuňovice-MK Uničov (O putovní pohár RCV2)	21. 8.	213, 223, 229: Alois Šild, ČSLA 35, 683 01 Rousínov	
243. Česká Lípa - LMK Vilémov (Žuch 1999)	9. 10.	427. Spořice (RCV2)	21. 8.	214, 230, 259, 534: Milan Vydra, Molákova 574, 180 00 Praha 8	
244. Novosedly-LMK Strakon. (F1H,F1G,F1J)	9. 10.	428. Bohuňovice-MK Uničov (Pohár RCV2)	22. 8.	215: Ing. Miroslav Štěpán, nám. Gen. Knopa 812, 564 01 Žamberk	
245. Kladno (H)	9. 10.	429. Olomouc (RCV2PM)	28. 8.	216: Luděk Erben, Mil. Horákové 1059, 500 06 Hradec Králové	
246. Domoslavice - LMK Hořice (H,A3)	9. 10.	430. Třebíč (Mem. J. Neumanna - RCV2)	4. 9.	217, 247: Karel Švec, U hřbitova 66, 586 01 Jihlava	
247. Jihlava (H,A3,F1H,CO2)	9. 10.	431. Libkovic - LMK Most (RCV2)	4. 9.	218, 219: Miloslav Klíma, Hakenova 1544, 413 01 Roudnice nad Labem	
248. Hořovice-LMK Králův Dvůr (H,P30,F1H)	9. 10.	432. Trnávka - LMK Vítkovice (RCV2)	4. 9.	220: Pavel Němec, Ratiškovice 1190, 696 02 Ratiškovice	
249. Sokolov („Michal“ - H)	10. 10.	433. Hradec Králové (RCV2PM)	4. 9.	221: Ladislav Plachý, Podhomolí 1546, 565 01 Choceň	
250.+ 251. Kunovice (Maraton I.+II.-F1A)	10. 10.	434. Kladno (RCV1)	5. 9.	222: Miroslav Pařha, Mikulášovice 413, 407 79 Mikulášovice	
252. Raná-LMK Horní Branná (Č.pohár-F1E)	16. 10.	435. Veselí nad Moravou - LMK Louka (RCV2)	5. 9.	224: Zdeněk Zoubek, Jiráskova 780, 357 35 Chodov	
253. Vokšice - LMK Jičín (Jičín. A1,F1H)	16. 10.	436. Uničov (RCV2)	5. 9.	225: Jaroslav Voborník, Bohuslavice 131, 549 06 Bohuslavice	
254. Vokšice - LMK Nová Paka (A3)	16. 10.	437. Hradec Králové (RCV2PM)	5. 9.	226, 227, 238, 258, 261: Jaromír Orel, Novoveská 170, 686 04 Kunovice	
255. Kladno (F1H)	16. 10.	438. Hořín - LMK Mělník (Měl.termika-RCV2)	11. 9.	228, 535: S. Janoušková, SMTe Děčín, Březiny 98, 405 01 Děčín	
256. Svitavy (H)	16. 10.	439. Louka u Jenišova - MK Ostrov (Memoriál ing. J. Jílka - RCV2)	11. 9.		
257. Raná-LMK Horní Branná (Č.pohár-F1E)	17. 10.	440. Tachov (RCV2)	11. 9.		
		441. Kladno - LMK Kamenn. Žehrovice (RCV1)	12. 9.		
		442. Litovel-Červenka (RCV2)	12. 9.		
		443. Strážnice (RCV2)	12. 9.		
		444. Rakovník (RCV2)	18. 9.		
		445. Trnávka - LMK Frýdek-Místek (RCV2)	18. 9.		
		446. Slatinice (Mem. B. Nevrlého - RCV2)	25. 9.		
		447. Česká Třebová (RCV2)	25. 9.		
		448. Spořice (RCV2)	25. 9.		
		449. Trnávka - LMK Fryčovice (RCV2)	25. 9.		
		450. Trnávka - MK Ostravan (RCV2)	25. 9.		
		451. Zlín (RCV2)	26. 9.		

231, 440: V. Hadzinský, U penzionu 1774, 341 01 Tachov
232: Václav Jiránek, Václavkova 910, 293 01 Mladá Boleslav
233: Václav Fuxa, Smečenská 775, 274 01 Slaný
234: Miroslav Šterc, Kpt. Jaroše 1, 568 02 Svitavy
235: Ivana Hanušová, V. Nejedlého 761, 295 01 Mnichovo Hradiště
236, 260: Pavel Ančinec, Krymská 11, 360 01 Karlovy Vary
237: Jaromír Herman, SMTe Havířov, Kudeřkové 14, 736 01 Havířov
239: Ing. Zdeněk Vyskočil, K cihelně 232, 273 01 Kamenné Žehrovice
240: Vladimír Šišma, Svatoplukova 36, 784 01 Litovel
241: Jindřich Zrůstek, Čs. armády 15, 568 02 Svitavy
242: Vladimír Fejfar, Vrchovina 136, 509 01 Nová Paka
243, 517: Zdeněk Hykš, Vilémov 16, 407 80 Vilémov
244, 266, 272, 423: Jan Raus, Holečkova 516, 386 01 Strakonice
245, 255, 434: Miloslav Modr, Alešova 1108, 272 01 Kladno
246: Jiří Buček, Riegrova 1511, 508 01 Hořice
248, 273, 536: Milan Anýž, Bezručova 138, 267 01 Králův Dvůr
249: Zdeněk Zoubek, Spartakiádní 1937, 356 00 Sokolov
250, 251: Jaroslav Minařík, Hradištská 582, 686 02 Staré Město
252, 257: Jiří Blažek, Dolní Lánov 145, 543 41 Lánov
253, 265: J. Horyna, Pod Koželuhy 349, 506 01 Jičín
254: Ing. Pavel Křížek, Ruská 946, 509 01 Nová Paka
256: Jan Melík, Dělnická 11, 568 02 Svitavy
262, 271: Ing. Štefan Ondák, Tyršova 42, 682 01 Vyškov
263: Lubomír Široký, Dopravní 31, 318 04 Plzeň
264: Ing. Milan Šafler, Husova 195, 507 32 Kopidlno
267: Jiří Teimer, Pod lipou 1733, 508 01 Hořice
268, 439: Karel Klingora, Krušnohorská 1079, 363 01 Ostrov nad Ohří
269: Pavel Beseda, Švábovská 414, 588 51 Batelov
270: Ing. Petr Hofrichter, Spartakiádní 1969, 356 01 Sokolov
274, 531: Alena Hladíková, Jasanová 16, 637 00 Brno
275, 276: Jiří Šrejber, U tvrže 31, 405 02 Děčín
277: St. Kaprál, U stadionu 832, 506 01 Jičín
278: František Dvořák, Smetanova 435, 537 01 Chrudim
420: Mgr. Jan Kupka, E. Beneše 1417, 500 12 Hradec Králové
421, 432, 453: F. Höfer, Přihlávky 281, 747 66 Dolní Lhota
422, 445: M. Pekárek, Kpt. Nálepky 2475, 738 01 Frýdek-Místek
424: Petr Lokvenc, S.K. Neumanna 706, 542 32 Úpice
425: Ing. Zdeněk Černík, Nové Dvory 38, 411 82 Doksany
426: Zdeněk Havlíček, Havlíčkova 628, 783 91 Uničov
427, 448: Václav Vepřek, Nerudova 253, 431 01 Spořice

428: Karel Barbořák, gen. Svobody 1217, 783 91 Uničov
429: MUDr. Břetislav Brázda, Resslova 24, 779 01 Třebíč
430: Josef Nečas, Dreuschuchova 24, 674 01 Třebíč
431: Vladimír Sinkule, Moskevská 3060, 434 01 Most
433, 437: Vladek Schejbal, Bří. Čapků 874, 500 02 Hradec Králové
435: Jan Škopík, Louka 231, 696 76 Louka
436: Eduard Schwarz, Na Nivách 292, 783 91 Uničov
438: Ivan Merta, Pražská 2645, 276 01 Mělník
441: Radoslav Čížek, Žilinská 160, 273 01 Kamenné Žehrovice
442: Slavoj Vespalec, Vítězná 195, 784 01 Lito
443: Ing. Jaroslav Velíšek, Petrov 452, 696 65 Petrov
444: Ing. J. Hoblík, Kuštova 277, 269 01 Rakovník
446: Vít Krestýn, Na Sídlišti 207, 783 49 Lutín
447: Ladislav Pirkel, Kříb 1812, 560 02 Česká Třebová
449: Ing. Petr Laník, Fryčovice 261, 739 45 Fryčovice
450: L. Kravčík, Mláďí 6, 709 00 Ostrava 1
451: Petr Lednický, Mladcová 250, 760 01 Zlín
452: Bedřich Tkaný, Demlova 6, 613 00 Brno
454: Miroslav Prašivka, Polní 913, Vratimov 1
516: Ivo Křivánek, Okružní 8/11, 591 01 Žďár nad Sázavou
518: Milan Voráč, J. Welzla 6, 789 01 Zábřeh
519: Vilém Vojáček, Norberta Frýda 7, 370 05 České Budějovice
520: Jaroslav Skokan, Trávčice 90, 411 55 Terezín
521: Ing. Evžen Souček, M. Horákové 268, 500 06 Hradec Králové
522: Rostislav Čapka, Na vyhlídce 21, 680 01 Boskovice
523: Stanislav Perkovič, Písečná 5052, 430 05 Chomutov
524: Lumír Apeltauer, Pražská 1004, 252 28 Černošice
525: Bohumil Rambousek, Veselá 54, 295 01 Mnichovo Hradiště
526: Ing. Jaroslav Lněnička, K Aleji 1144, 500 00 Hradec Králové
527: Tomáš Fiala, U Nár. galerie 477, 156 00 Praha 5
528: Petr Stejskal, Ke Kyjovu 179, 156 00 Praha 5
529: Karel Zika, kpt. Nálepky 1724, 256 01 Benešov
530: František Machač, Dolní Nětčice, 753 51 Soběchleby
532: Lubomír Gidžický, Bachmačská 25, 702 00 Ostrava 1
537: Helí klub Roztoky, Bezručova 339, 252 63 Roztoky u Prahy
(Uvedené soutěže pořádají modelářské kluby, které jsou sdruženy ve Svazu modelářů České republiky. Případné další informace můžete získat na sekretariátu SMČR. Mgr. M. Navrátil - tajemník SMČR, U Pergamenky 3, 170 00 Praha 7, tel.: 02/87 22 222.)

AUTA

(2. část - termíny od května)

Radio Control

Mistrovství světa

Kateg. 1:8 IC Track: Francie (Clermond Ferrand) **10.-18. 7.**

Mistrovství Evropy

1:8 IC Track: Švédsko (Göteborg) **29.-30. 5.**

1:10 IC Track: Německo (Landsberg) **14.-15. 8.**
1:10 Buggy: Rakousko **24.-25. 8.**
1:10 E Track, GTM: Německo (Walsum) **3. 7.**
1:5 S Track: Itálie (Bologna) **22.-25. 7.**
1:8 IC Track: ČR (Svitavy) - 40+ **28. 8.**

Mistrovství České republiky

1:8 IC Track: Brno **1. 5.**; Svitavy **22. 5.**; Slavkov **19. 6.**; Brno **3.-4. 7.**; Svitavy **28. 8.**; Brno **2. 10.**

1:8 IC Buggy: Most **15. 5.**; Jáchymov **29. 5.**; Brno **12. 6.**; Poříčí nad Sázavou (týmy) **7. 8.**; Ostrava **28. 8.**; Praha **11. 9.**; Hradec Králové **25. 9.**; Most **16. 10.**

1:10 IC Track: Brno **1. 5.**; Svitavy **22. 5.**; Slavkov **19. 6.**; Brno **3. 7.**; Svitavy **28. 8.**; Brno **2. 10.**

1:10 E Buggy: Most **23. 5.**; Praha **6. 6.**; Most **20. 6.**; Hrádek nad Nisou **18. 7.**; Praha **31. 7.**; Praha **15. 8.**; Hrádek nad Nisou **18. 9.**; Hradec Králové **26. 9.**; Praha **9. 10.**

1:6 Buggy: Slavkov **1. 5.**; Most **22. 5.**; Olomouc **11. 9.**; Jihlava **9. 10.**; Náchod **23. 10.**

1:5 S Track: Slavkov **7.- 9. 5.**; Ostrava **11.- 13. 6.**; Slavkov **25.- 27. 6.**; Slavkov **9.- 11. 7.**; Brno **20.- 21. 8.**; Praha **3.- 5. 9.**; Slavkov **17.- 19. 9.**

Kyosho: Brno **8. 5.**; Svitavy **5. 6.**; Rajnochovice **26. 6.**; Brno **11. 7.**; Blansko **31. 7.**; Praha **11. 9.**; Brno **18. 9.**

Velké ceny / Grand Prix:

GP Norska (Oslo) - 1:8 IC Track **18.- 19. 9.**
 GP Německa

(Lipsko)-1:8/1:10 IC Track **7.-10. 10.**

VC Prahy - 1:10 E Buggy **8.- 9. 5.**

GP Švédska - 1:10 E Buggy **6. 6.**

VC Brna - 1:5 S Track **28.- 29. 5.**

GP Německa (Dormagen) - 1:5 S Track **4.- 6. 6.**

GP Slavkov - 1:5 S Track **25.- 27. 6.**

GP Rakouska (Sollenau) - 1:5 S Track **13.- 15. 8.**

Pohár E. Junkové (1:8 IC Track): Brno **1. 5.**; Trenčín (SR) **8. 5.**; Svitavy **22. 5.**; Slavkov **19. 6.**; Trenčín (SR) **14.- 15. 8.**; Svitavy **28. 8.**; Trenčín (SR) **25. 9.**; Brno **2. 10.**

Moravskoslezský pohár (1:12 E Track): Ostrava **23.- 24. 10.**; Ostrava **6.- 7. 11.**; Havířov **13.- 14. 11.**

Pražský pohár (1:12 E Track): PRAHA **16.- 17. 10.**; **20.- 21. 11.**; **11.- 12. 12.**

Rossi Cup (1:8 IC Buggy): MOST **22. 5.**; **26. 6.**; **24. 7.** (UNO Cup - Most **9. 10.**)

Valašský pohár (1:10 E Track, GTM): RAJNOCHOVICE **5. 6.**; **4. 9.**

Dvouhodinovky: Slavkov (1:6 Buggy), **6. 11.** Slavkov (1:5 S Track), **2. 10.**

(Uvedené soutěže pořádají modelářské kluby, které jsou sdruženy v RC Autoklubu České republiky. Za získání kalendáře RC aut děkuje redakce J. Kaninovi z RC Autoklubu Praha. Případné další informace můžete získat u předsedy RC Autoklubu ČR - Ing. Radovan Ungr, Lipovická 6, 142 00 Praha 4, tel.: 02/619 101 72)

INFORMACE: RC MCC Havířov oznamuje. Firma Tradetex z Orlové-Lutyně, poskytla tomuto klubu prostor k umístění stránek o modelář. činnosti na Internetu. Najdete nás na stránce: www.volweb.cz/tradetex. Pokud mají některé další kluby zájem o umístění informace, obraťte se na Karla Kratochvíla, Slovanská 9, 736 01 Havířov-Město, E-mail: KI@atlas.cz. Zájem je o informace, které budou ku prospěchu většině modelářské veřejnosti. **-ZSZ-**

Automodely SRC ve Slovenské republice

Po niekoľko ročnej prestávke znovu obnovil v roku 1996 svoju činnosť auto-modelársky „Mini Auto Club Ferrari“ v Revúcej (SR). Nakoľko momentálne nie je v Revúcej autodráha, uskutočňujú sa súťaže na čtvorprúdovej autodráhe Modelklubu v Rožňave.

Pohárová súťaž - seriál „GEMER CUP 1998“ (3. ročník) - pozostávala z ôsmich pretekov v roku, súťažilo sa v 6 kategóriách - A1/24, A3/24, A5/32, PR/32, PR/24, G-12. Štyri preteky usporiadal MAC Ferrari Revúca a štyri preteky MK Rožňava. Všetkých pretekov sa zúčastnilo 24 dráhových automodelárov z klubov Styllex Košice, SRC Košice, MK Rožňava a MAC Ferrari Revúca. Obľúbenosť tohto seriálu z roka na rok stúpa o čom svedčí aj počet pretekárov v jednotlivých kategóriách (12 - 17), v prvom ročníku ich bolo 6 - 8 v kategórii. Aj v tomto roku sa GEMER CUP bude jazdiť a to v siedmich kategóriách, pribudne kategória A4/24. V tejto kategórii je dovolené použiť iba elektromotorček Parma 16 série 500. Na po-



Ilustračná snímka je z tohtoročného seriálu Gemer Cup. Na dráhe sú modely kategórie A5/32, tj. makety ťahačov (trucky) v mierke 1:32.

slednom preteku v minulom roku (5. 12. 1998) bolo aj záverečné vyhodnotenie celého ročníka 1998.

CELKOVÉ PORADIE: **1.** Mangi Prokop (Styllex Košice), 187,5; **2.** Jaroslav Ivan

(MAC Revúca), 160,5; **3.** Laco Koterba (MAC Revúca), 159,5 bodu.

Víťazi jednotlivých kategórií: A1/24 - M. Prokop, Košice (počet súťažiacich 12); A3/24 - M. Bokor, Revúca (16); A5/32 - J. Ivan, Revúca (16); PR/24 - M. Prokop, Košice (17); PR/32 - J. Ivan, Revúca (16); G-12 - J. Ivan, Revúca (17).

-KaEi-

Foto: autor

NOVÉ OBTISKY PRO MODELY



Obr. 1



Obr. 2

Plastikové modelárství (stavba tzv. kitů) v Čechách je stále ještě většinou představováno především kity letadel nebo bojové techniky. Díky Bohu však již i velcí výrobci (a především prodejci) vzali na vědomí, že existují také jiné věci o které je zájem, a věnují tak podstatnou část své produkce např. modelům automobilů nebo motocyklů. Jde převážně o typy, které jsou zajímavé například svým vzhledem nebo tradicí výroby, a pokud jde o závodní vozidla, tak svými výkony a výsledky.

Mne samotného zajímají nejvíce modely soutěžních automobilů jezdících rallye, která jsou mým hoby i ve skutečné velikosti. Po roce 1989, kdy začala firma MPM dovážet výrobky firem Esci, Tamiya a Hasegawa, je to pro mě hotový modelářský ráj. Výše zmínění výrobci

produkují modely vozů, jejichž skutečné předlohy jsou v automobilovém soutěžním sportu opravdu pojmem. Rád bych tak čtenářům tradičního časopisu Modelář a Modely představil na snímcích tři zajímavé plastikové modely, které nejsou postaveny tak, jak je nabízí jejich výrobce, ale jsou upraveny na - doufám, že i pro vás - zajímavé verze.

Ford Escort RS Cosworth „Benzina Mogul Team“ (1:24)

Firma Tamiya uvedla v roce 1995 na trh model tohoto soutěžního vozu v tradičních barvách továrního týmu, který posléze doplnila dalšími dvěma obtiskovými verzemi (Michelin a Repsol). Protože jde o vůz, který používá i řada našich jezdců, připravila teplická firma REJ Model obtiskový aršík na novou verzi. Jde o provedení vozu Ford Escort s ja-

kým startoval jeden z nejznámějších českých pilotů (absolutní mistr ČR 1998) Ladislav Křeček v „Rallye Příbram 1997“ (obr. 1).

Mitsubishi Lancer Evo III „Ralliart Germany“ (1:24)

Také tento model, který vyrábí firma Hasegawa, je upraven obtisky teplické firmy. Tentokrát jde o verzi německo-švédské dvojice Uve Nittel / Tina Thörner, která s tímto vozem dojela na velmi pěkném 5. místě v absolutním pořadí v proslulé „Rallye Monte Carlo“ roku 1997 (obr. 2).

Ferrari F 310B (1:20)

A jak se říká, do třetice všeho dobrého. Ne ve všech zemích je povolena tabáková reklama. Tento zákaz respektují také výrobci modelů a vyrábějí modely ve verzích bez těchto nápisů, které jsou na-

hrazovány různými proužky, obloučky atd. Tam kde to jde, jsou však velké předlohy opatřeny kompletními „nekamuflovanými“ reklamami. Na snímku modelu monopostu Ferrari F 310B od firmy Tamiya (pilot M. Schumacher, mistr světa F1 1997) vidíme kompletní nápisy Marlboro, tak jak je měla tato „efjednička“ na Grand Prix Monaka nebo Španělska. K úpravě je opět použit obtiskový aršík fy REJI Model.

Na závěr mého povídání bych rád prozradil všem podobně „postiženým“ kidařům, že v nejbližší době se na trhu objeví další obtiskové a konverzní sady, které by měly rozšířit a zpestřit možnost úpravy vašich plastikových miláčků.

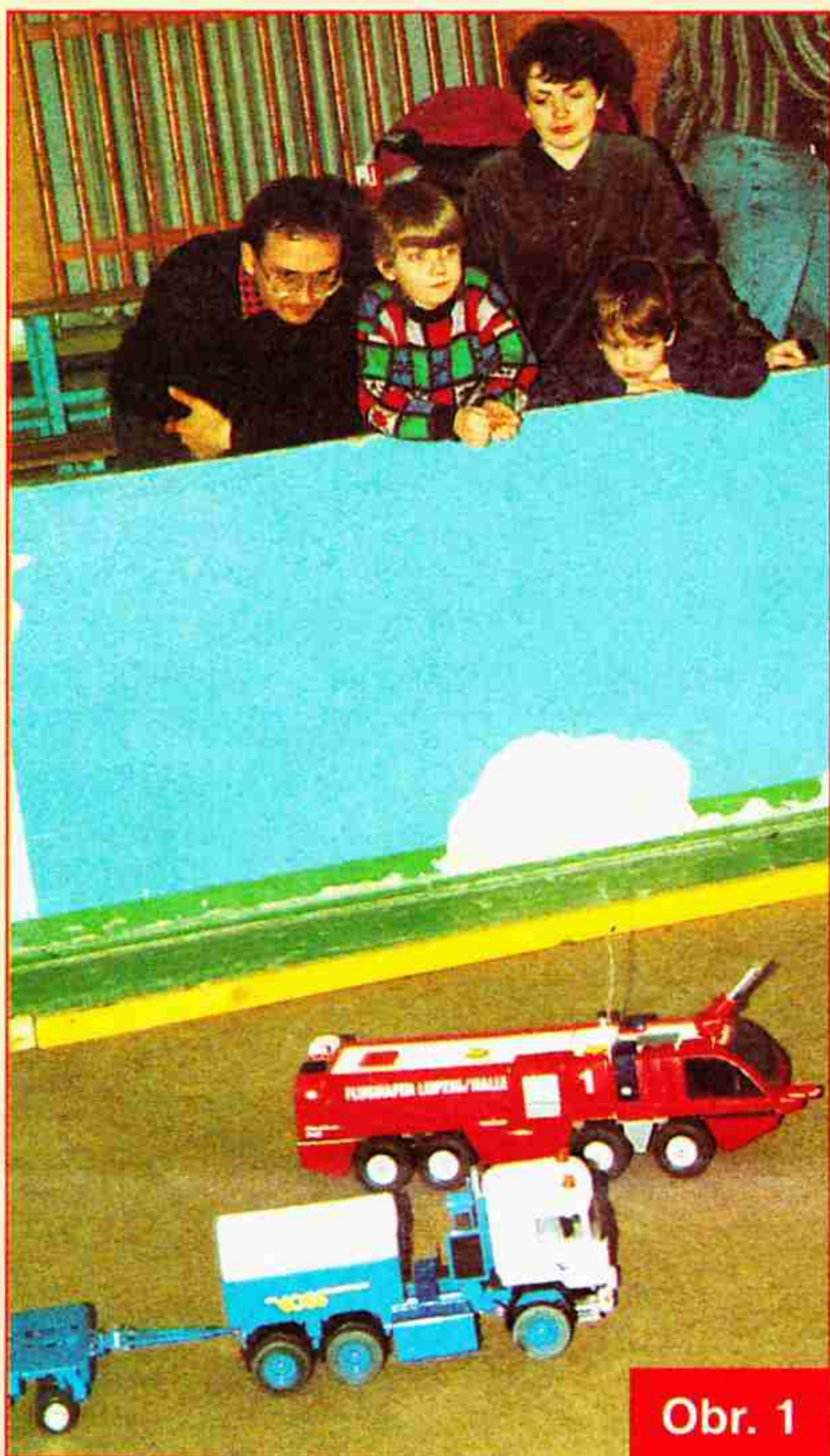
J. Denk

Foto: autor



Obr. 3

GRAND PRIX 1999, VII. ročník



Obr. 1

„Skončil sedmý ročník mezinárodního závodu v řízení RC automodelů Grand Prix 1999 s mezinárodní účastí závodníků. Ať žije ročník osmý, který bude v přelomovém roce 2000.“ Přibližně takto se

loučili účastníci třídenního mezinárodního klání (19. - 21. 3.), které se uskutečnilo v Ostravě-Hrabůvce. Pořadatelství závodu se úspěšně zhostili členové „RC Mini Car Club SOUs Hrabůvka“.

Sedmého ročníku se zúčastnilo 65 modelářů z Bulharska, Polska, Rumunska, Slovenska a ČR, kteří se v této náročné modelářské disciplíně (kategorie RC E 1:12 On Road), utkali na halovém okruhu ostravské velké ceny. Modely jsou konstrukčně, technologicky i finančně poměrně náročné, a tak většinou předávají své zkušenosti rodiče dětem, resp. tátové synům. I přes celkem dobrou mezinárodní účast z „okolních“ států, dominovali při závodech především naši závodníci. Tentokrát se „cizí“ jezdci nedostali ani do první desítky, to se již dlouho nepodařilo. Ostatně VI. ročník vyhrál M. Mazurek z Polska. **Konečné pořadí** v letošním roce vypadalo následovně (zestručněno) - **Grand Prix 1999: 1.** Aleš PELIKÁN, Pardubice; **2.** Karel KRATOCHVÍL, Havířov; **3.** Roman KORÍNEK, Kolín; **pořadí žáků: 1.** Lukáš Novák, Hrabůvka; **2.** Václav Skupek, Praha; **3.** Roman Wenzel, Hrabůvka. Vítězný A. Pelikán z Pardubic použil model v měřítku 1:12 s lexanovou karosérií typu Nissan 340 (podvozek Corally G3LW; motor Trinity D3,5; regulátor GM V12).



Skupina předváděcích RC modelů se svými tvůrci. Jiří Vařechovský z Brna, František Lamka z Adršpachu, Jiří Eliáš z Dolní Čermné a Ludovít Holan z Hrabyně (zleva).

Tradicí této soutěže je vždy i předvádění jiných RC automodelů než závodních aut - nákladní vozy, tahače, hasičské speciály, tanky, bojová vozidla atd. Také zastoupení v této oblasti bylo tentokrát velké. Vlastní závod i předvádění jízdy přilákaly množství diváků (obr. 1), to je ostatně snahou všech pořadatelů, těm



Depo jezdců a závodních strojů při VII. ročníku „Velké ceny“.



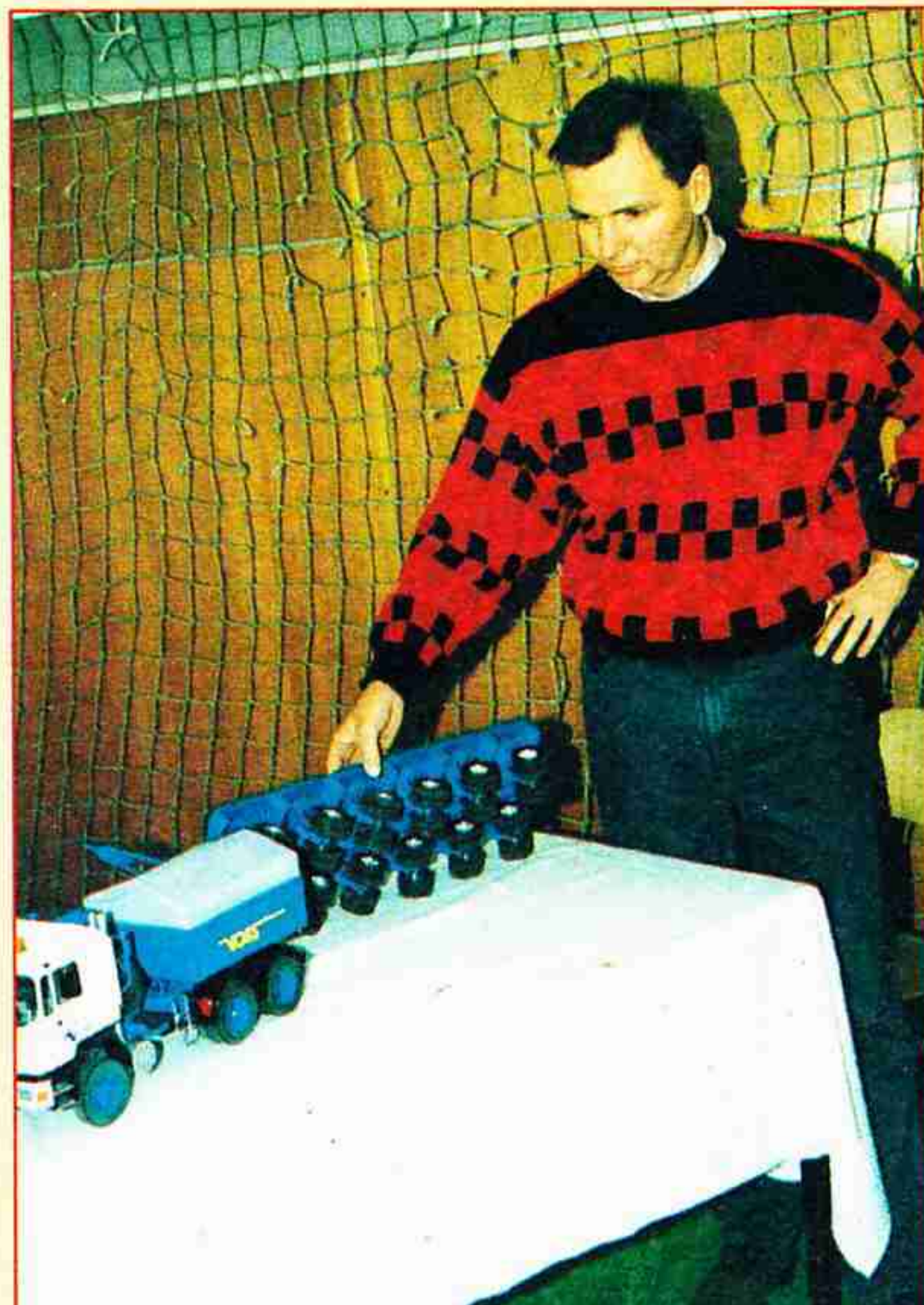
Karel Kratochvíl z Havířova (2. místo) vede k závodění celou rodinu. Zatímco jeho manželka má na starosti zázemí „depa“, jeho syn Jan, který je ještě „předškolák“, už prohání soupeře na trati.



Jan Šulář z klubu „RC MCC Hrabůvka“, kterého k tomuto modelářství přivedl jeho otec, při přípravě modelu.

z Hrabůvky se to daří dobře. Další atmosféru sedmého ročníku vám přiblíží několik z snímků.

V. Petřek
Foto: autor



J. Vařechovský předvádí svůj tahač MAN 40.502 DFS 6x4 (viz Modelář a Modely, č. 3/98) s podvalníkem Glodhofer THP/LV 6.

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 Příbor

tel/fax: 0656- 72 33 44

mobil: 0603- 438 389

EXPOZICE MODELŮ

Regionální muzeum v Jílovém u Prahy vás zve na sběratelskou expozici modelů aut a motocyklů, která je instalována v jílovském muzeu ve spolupráci s redakcí časopisu MODELÁŘ a MODELKY. Vystaveno je téměř 300 různých modelů, které můžete shlédnout až do konce srpna.

Muzeum je otevřeno denně (mimo pondělí) - 19 až 12
13 až 17 hodin.

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 ZAŠLEME ZA ZNÁMKU 16 Kč



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



- 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 Fliwer a další)
- kity 1:87 / H0 (stavebnice US aut - 25 typů, budov, skladů a letadel)



(MODEL s.r.o. - dovozce)



spol. s r. o. Česká republika

VÝROBA AUTOMOBILOVÝCH 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

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



(MODEL s.r.o. - výhradní distributor)



Trhové Sviny Česká republika

PŘESNÉ MODELKY PRO SBĚRATELE

Kübelwagen
Schwimmwagen
Willys Jeep
Halftrack

1:24 (20 typů)



(vyrobena z plechu)

ČESKÁ AUTODRÁHA



- autodráhy „90“ s napáječem 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 „sgraffiti“

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

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



Dvě novinky od firmy ANSON



CADILLAC Series 62 Convertible - 1947

Americká značka Cadillac, kterou asi nejvíc proslavil legendární „král rock-and-rollu“ zpěvák Elvis Presley, je dobře známá i laikům. Vznikla roku 1902 v městě Detroit, ale méně je známo, že tato firma byla založena pod názvem Henry Ford Company (H. Ford a H. Leland). Název byl ale brzy změněn na Cadillac Company, když krátce po založení odstoupil H. Ford (byl u firmy hlavním inženýrem), aby si založil vlastní firmu Ford Motor Company. Po jeho odchodu převzal podnik, který se stal již v roce 1909 součástí koncernu GM, jméno zakladatele města Detroitu - Antonio de la Monthe Cadillac.

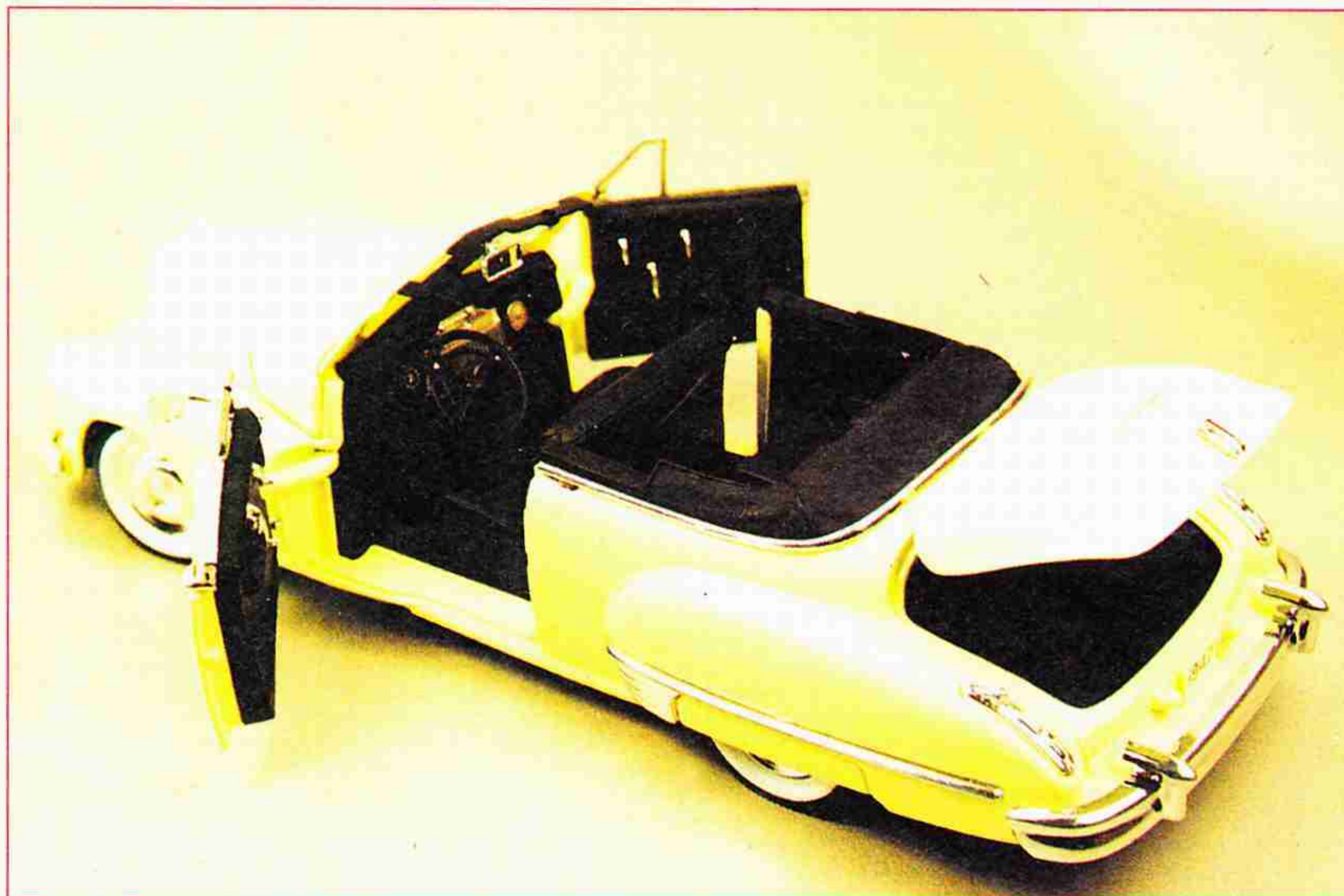
Za svou poměrně dlouhou historii přinesla firma automobilistům několik technických novinek (např. první úspěšný elektrický spouštěč se montoval do cadillaců od roku 1911), včetně nej-



FORD Thunderbird - 1963

Historie světoznámé automobilky Ford je velmi dlouhá, něco jsme již naznačili v článku o cadillacích, věnujme proto pozornost pouze typu Thunderbird.

Jeho prototyp vznikl již v roce 1954, kdy byl také představen na detroitském autosalonu. Tento americký sportovní vůz měl vyhovět novým požadavkům trhu v oblasti sportovních automobilů, a současně měl konkurovat sportáku Corvette konkurenční firmy Chevrolet. Obě firmy tak reagovaly svojí nabídkou na vzrůstající zájem o sportovní evropské vozy. V době svého nástupu na trh již typ Thunderbird nabízel takové technické novinky, jako elektr. stahování oken, nastavitelné přední sedadlo a tři druhy převodovek. Z obchodního hlediska zaznamenal Ford Thunderbird obrovský úspěch.





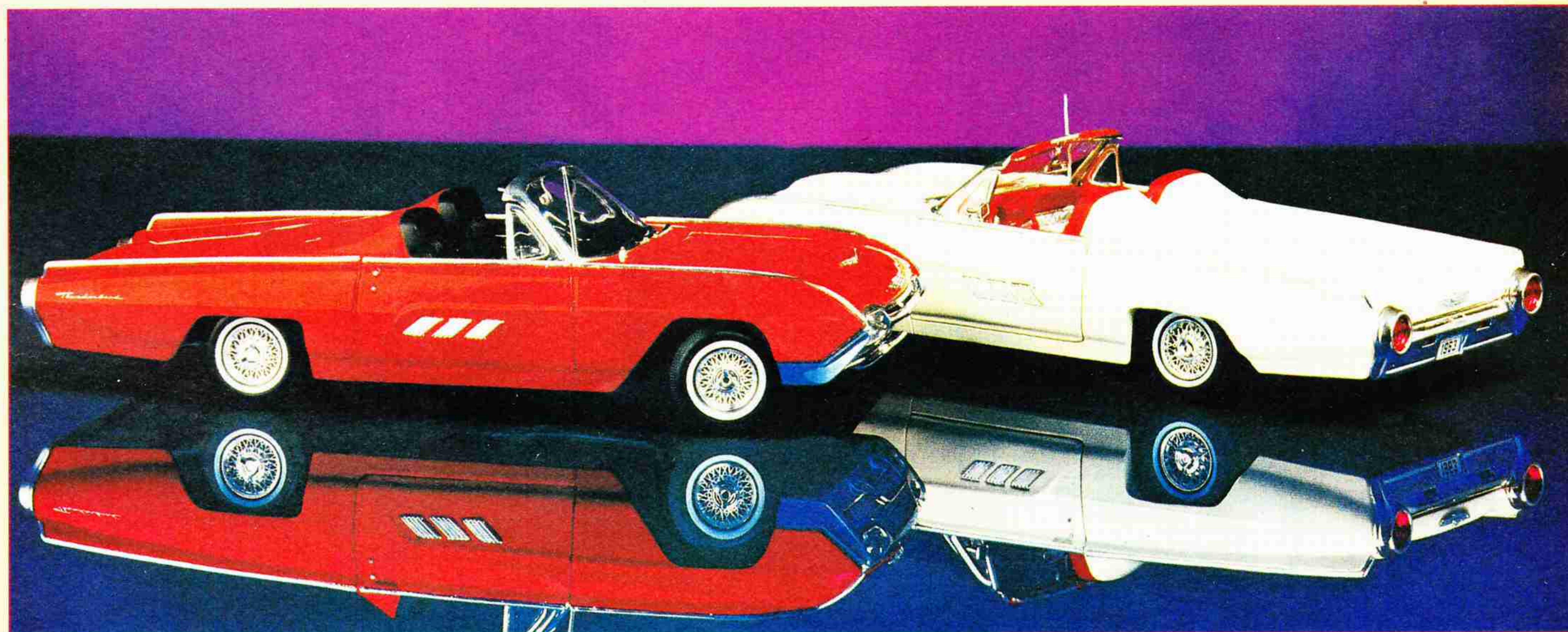
Model - nabízený nyní firmou Anson - je typem thunderbirdu z roku 1963. Sběratelé si mohou vybrat ze dvou variant - kabriolet se zataženou plátěnou střechou nebo kabriolet osazený pevnou střechou typu „hardtop“.

Skutečný vůz má k dispozici oba dva druhy střech. Běžně se používá elektricky ovládaná stahovací plátěná střecha, pro špatné nebo zimní počasí se montuje střecha „hardtop“. Kabriolet je nabízen pod číslem 30334 ve třech barvách - béžová / černá / červená. Model - opět v měřítku 1:18 - má otvírací dveře, kapotu a kufr. Nejhezčí ze tří barevných variant vám představujeme na snímcích. Také tento model je v ceně 1150 Kč a můžete jej, stejně jako cadillac, získat v našich prodejnách, případně na dobírku. **VP**

Foto: archiv a VS



Jako druhý do dvojice modelů cadillac připravila firma Anson model **CADILLAC Seville 98 STS** (1:18), který si můžete již nyní koupit v prodejnách FOX toys nebo vám jej pošleme na dobírku - cena 1150 Kč. Barva na snímku neodpovídá nabídce, v současnosti je dodáván v černomodré barvě.



NOVÉ AUTOMOBILY v měřítku 1:43

Nová série hasičských vozů a taxíků

Pod značkou série „City“ byly doposud nabízeny jen různé varianty dodávkových vozů. Nyní je tato série rozšířena o modely hasičských vozů a vozů sloužících jako taxíky v různých městech světa.

HASIČSKÉ VOZY		
CS005	Mercedes Benz 220 SE „Feuerwehr“	690 Kč
CS006	VW Kübelwagen „Feuerwehr“	690 Kč

Obr. 1 - VW Kübelwagen; Mercedes Benz (zleva)

TAXI		
CT009	Chrysler Windsor „Dolmus Taxi Istanbul“	690 Kč
CT010	Mercedes Benz 220 SE „Taxi Cario“	690 Kč

Obr. 2 - Mercedes Benz; Chrysler (zleva)

CT012A	Peugeot 404 „Taxi G7 Paris“ (s červenou střechou)	690 Kč
CT012B	Peugeot 404 „Taxi Parisien“ (celý černý)	690 Kč
CT014	Peugeot 404 „Taxi Buenos Aires“ (s nosičem a žluto-bílou střechou)	690 Kč

Obr. 3 a 4



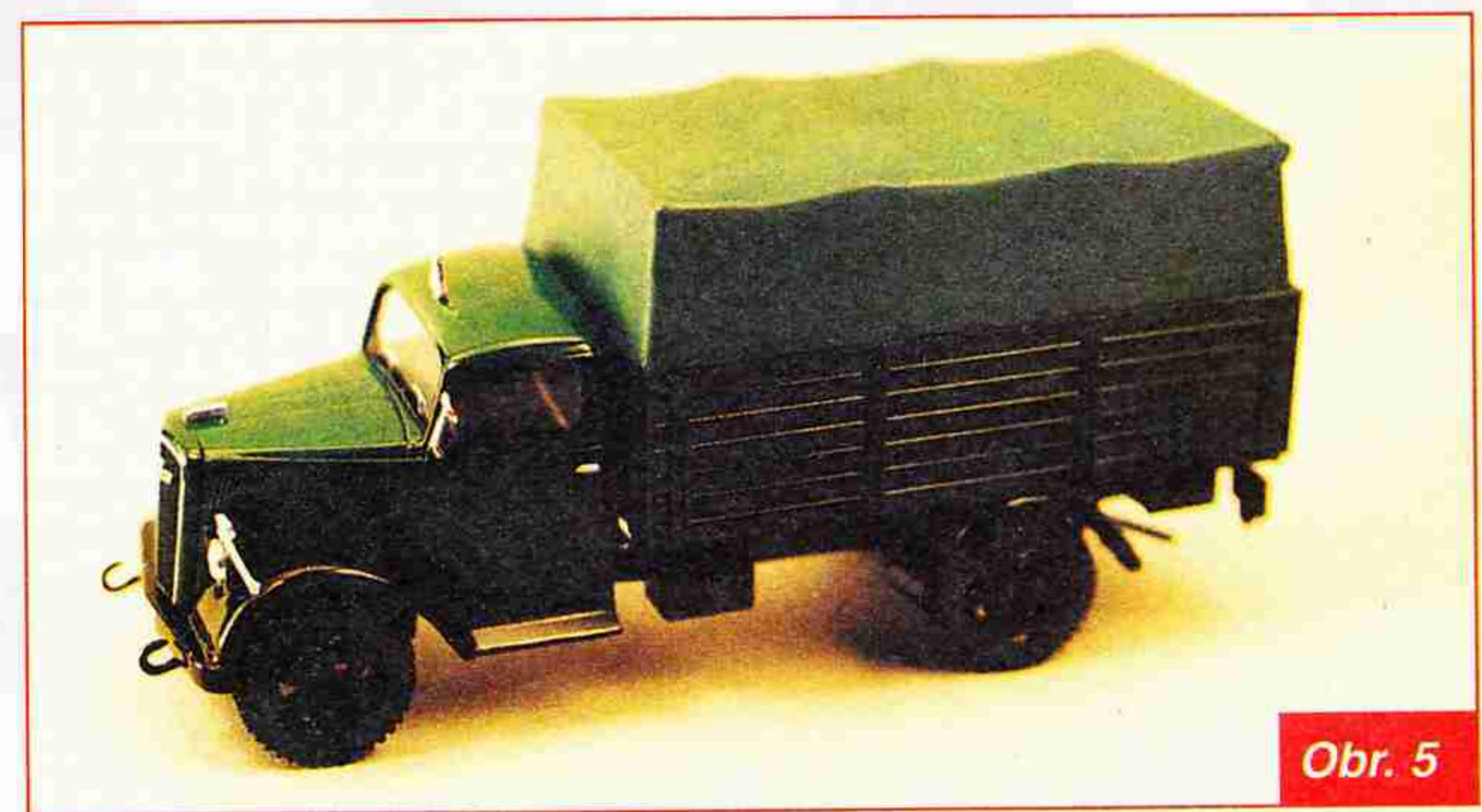
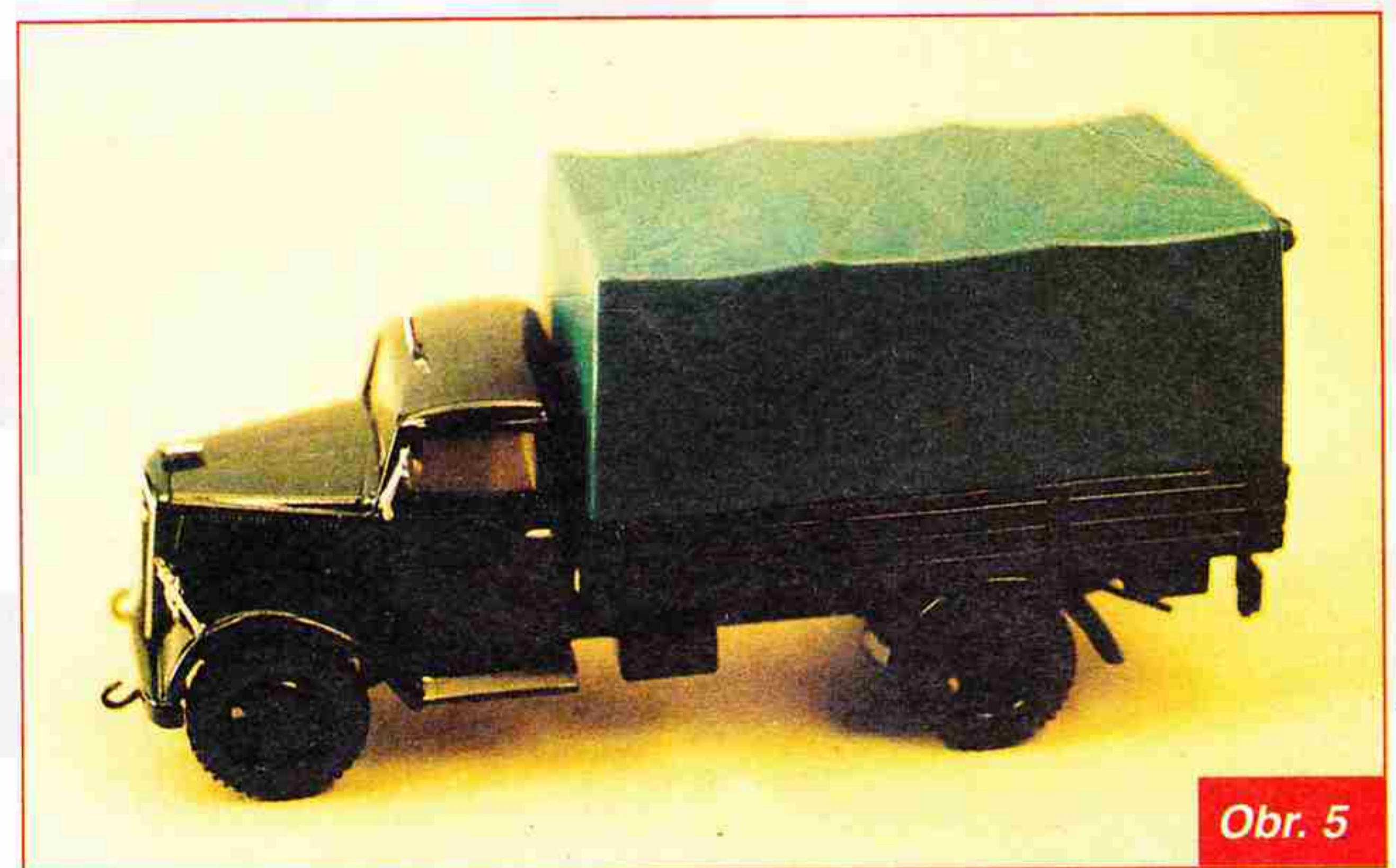
CL001A	Opel Blitz (modrý s plachtou)	690 Kč
CL001B	Opel Blitz (zelený s plachtou)	690 Kč
CL001C	Opel Blitz (černý, plachta stažená)	690 Kč

Obr. 5 (3x)



OPEL Blitz v civilu

Třítunového nákladního automobilu OPEL Blitz bylo v německu vyrobeno přes 70 000 kusů. Model Blitz, který jsme již nabízeli v „běžné“ vojenské úpravě (viz č. 3/99, firma Victoria), vyrábí nyní firma Vitesse ve třech civilních verzích pod označením série „City“.





Obr. 6



Obr. 7

Nové varianty Ferrari formule 1

Pro fanoušky známé italské značky Ferrari a sběratele modelů Grand Prix připravila firma Quartzo několik dalších variant těchto atraktivních vozidel. Někdy jsou na modelech změněny pouze maličkosti, které ovšem charakterizují daný vůz. Např. u vozu W. Mairesse (Grand Prix Monako 1962) je jinak řešeno ochranné sklo.

World Champions

Nová série „Světových šampionů“ od firmy Vitesse je tu! Prvních pět modelů je již v prodeji. Série bude nabízet modely vozů mistrů světa F1. Model je vždy doplněn stupni vítězů, figurkou jezdce a dalšími doplňky.

Q4157	Ferrari 625 (34) , A. Ascari, „GP Itálie 54“	690 Kč
Q4158	Ferrari 625 (44) , M. Trintignant, vítěz „GP Monako 55“	690 Kč
Obr. 6 - Ferrari 625 (2x)		

Q4165	Ferrari 156 (36) , P. Hill, „GP Monako 62“	690 Kč
Q4166	Ferrari 156 (40) , W. Mairesse, „GP Monako 62“	690 Kč
Obr. 7 - Ferrari 156 (2x)		



Obr. 8

WC01	Matra MS 80 (3) , J. Stewart, mistr světa 1969	800 Kč
WC02	Lotus 78 (5) , M. Andretti, mistr světa 1978	800 Kč
WC03	Cooper Climax (24) , J. Brabham, mistr světa 1959	800 Kč
WC04	Williams Renault FW 15B (2) , A. Prost, mistr světa 1993	800 Kč
WC05	Lotus 49B (10) , G. Hill, mistr světa 1968	800 Kč

Obr. 8 - Cooper Climax; Lotus 49B; Matra (zleva)

Obr. 9 - Lotus 78; Williams Renault FW 15B (zleva)



Obr. 9

Obr. 10



La Storia

První tři modely této série (o historii závodních vozů Ferrari) si již můžete koupit. Celkově atraktivní balení modelů (včetně figurek závodníků) je doplněno malou skládací brožurkou představující historii daného skutečného vozu.

LSF01	Ferrari 500 F2 (start. číslo 8) , A. Ascari, vítěz „GP Francie 1952“	800 Kč
LSF06	Ferrari 375 (12) , F. Consales, vítěz „GP Velké Británie 51“	800 Kč
LSF07	Ferrari 625 (9) , F. Consales, vítěz „GP Velké Británie 54“	800 Kč

Obrázek 10. Modely - viz startovní čísla.

Rallye novinky

Modely soutěžních automobilů mají mezi sběrateli modelů aut také mnoho příznivců. Vlastní startovní pole je velmi pestré, a pestré jsou i rallye automobily. Po modelu Peugeot 306 Maxi, který slavil úspěchy v roce 1996, přichází nyní Vitesse s novými vozy Ford Escort WCR a Toyota Corolla WRC. A úplnou novinkou je Citroën Xsara Rallye, který jsme vám představili v minulém čísle.



Obr. 11



Obr. 13

V98041	Ford Escort WRC (5) „Acropolis Rally 97“, 1. C. Sainz/L. Moya	800 Kč
V98090	Ford Escort WRC (2) „54th Raid Polski“, P. Snijers/ D. Colebunders	800 Kč
V98088	Toyota Corolla WRC (9) „Portugal Rally 98“, F. Loix/S. Smeets	800 Kč

Obr. 11 - Ford Escort „Acropolis“ a „Raid“ (zleva)
Obr. 12 - Toyota Corolla

SUPER TURISMO - světový šampionát

Již v uplynulém roce rozšířila Vitesse (ONYX) nabídku o modely vozů seriálu

„Super Touring Wagen Cup“ a anglického mistrovství „BTCC“. Jde o modely „cestovních“ závodních automobilů Honda Accord, Peugeot 406 a Vauxhall Vectra, pro závody na silničních okruzích.



Obr. 14

XT107	Honda Accord (21, bílý) E. C. Motorsport „Italy 97“	800 Kč
XT045	Honda Accord (6, červeno-bílý) Team VZM „Belgian Procar 97“	800 Kč
XT037	Peugeot 406 (12, modro-bílý) Team Kronos „Belgie Procar 96“	800 Kč
XT092	Peugeot 406 (2, žlutý) Peugeot Sport „STW 98“	800 Kč
XT004	Vauxhall Vectra (7, žluto-bílý) Vauxhall Sport „BTCC 96“	800 Kč
XT082	Vauxhall Vectra (8, červeno-bílý) Vauxhall Sport „BTCC 97“	800 Kč

Obr. 13 - Peugeot; Honda (6); Honda (21) (zleva)
Obr. 14 - Peugeot; Vauxhall (7); Vauxhall (8) (zprava)

Přehled novinek v měřítku 1:43 připravil

-ML-

Foto: V. Stejskal



Obr. 12

V98083	Lotus Elise (zelený model, nasazená střecha)	690 Kč
V98143	Lotus Elise (červený model)	690 Kč
V98047	Lotus Elise (žlutý model)	690 Kč

Obr. 15

3x Lotus Elise

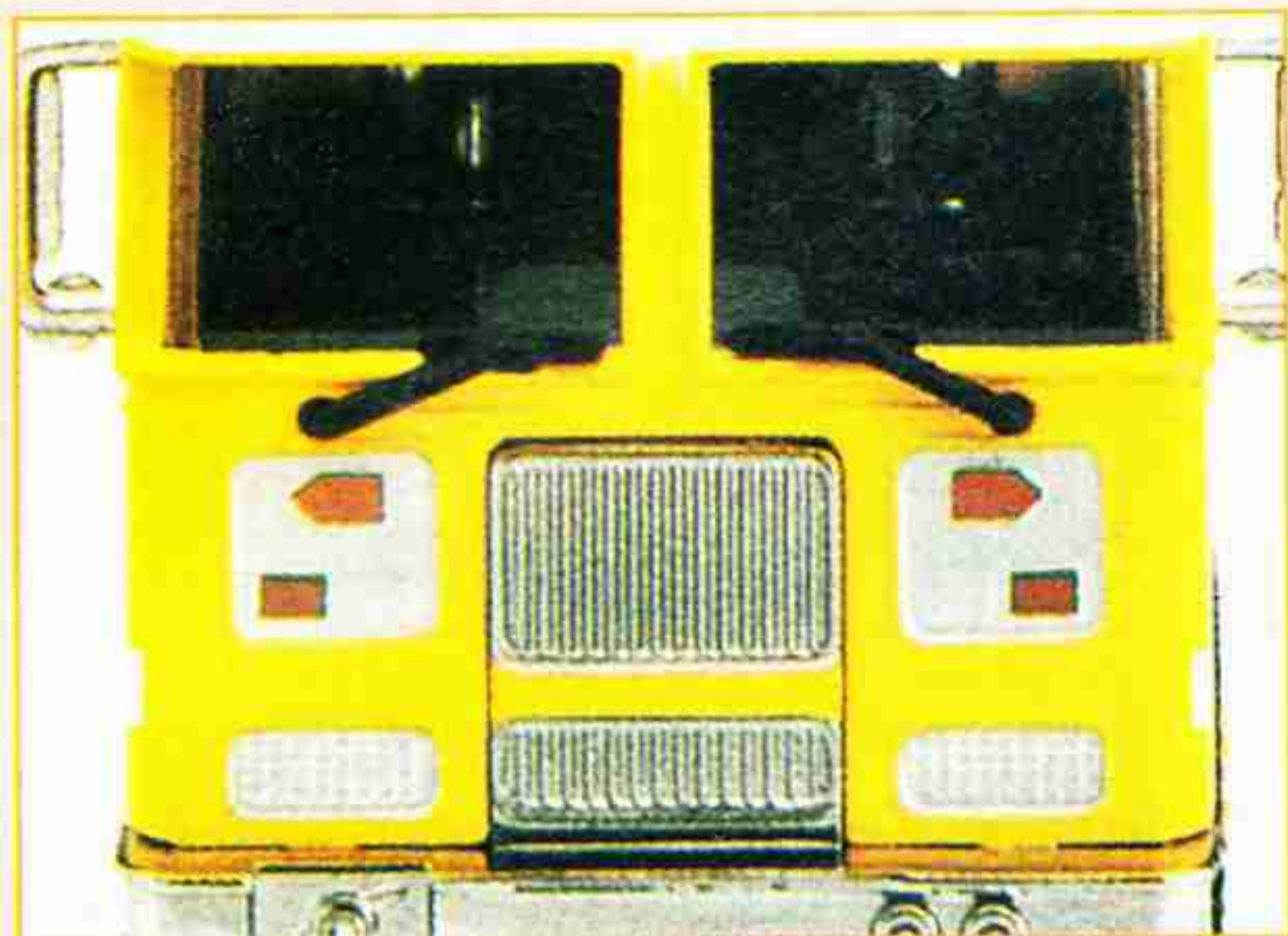
Vitesse připravila tři varianty zatím posledního modelu firmy Lotus. Jde o provedení kabriolet (ve dvou barvách) a o kabriolet s nataženou střechou.



Obr. 15

CODE 3
COLLECTIBLES™

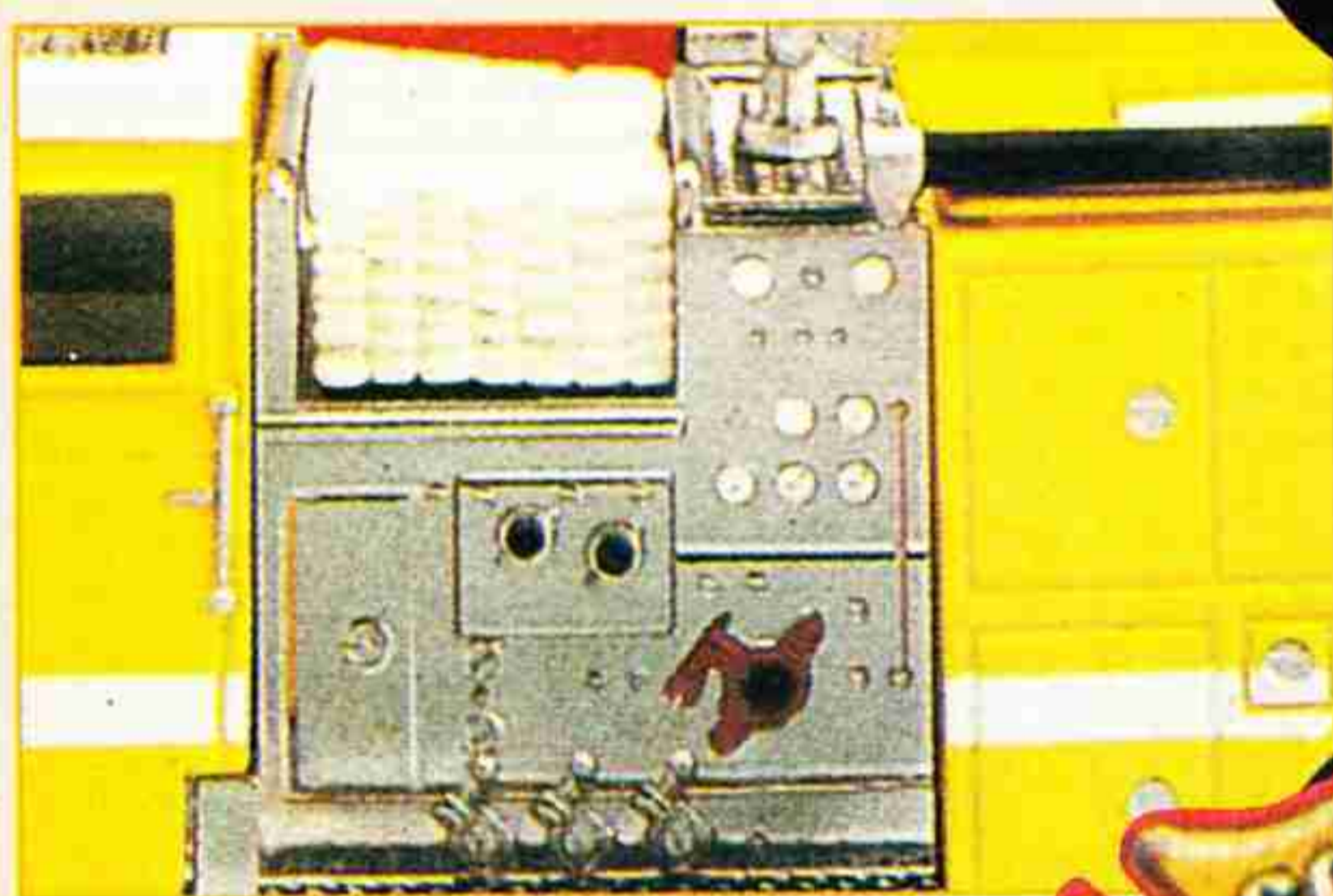
kvalita pro příznivce hasičských vozů



Nejvyšší poplachový kód - „CODE 3“ - užívaný hasičskými sbory v USA se stal názvem pro novou sérii modelů hasičských automobilů. Vyrábí je francouzská firma Fum Raise, samozřejmě v Číně, ale kvalita modelů uspokojí i ty nejnáročnější sběratele modelů této

bývá se výrobou hasičských nástaveb. Jde o celosvětově zavedenou praxi - používají se sériově vyráběné podvozky s motorem, na které se staví specializované nástavby.

Obrázky modelu jasně dokumentují, s jakou přesností a v jakých detailech



techniky. Modely jsou vyráběny v poměrně netradičním měřítku 1:64, ale jde o vhodnou velikost (délka cca 130 mm). Jejich nabídka zatím není příliš velká, navíc jsou modely většinou vyráběny v limitovaných sériích. V tomto sešitu vám chceme představit jeden z prvních výrobků této firmy, model hasičského vozu SEAGRAVE. Výrobce skutečného vozu - firma Seagrave - sídlí v USA a za-



jsou modely vyráběny. Velmi hezky je řešeno také balení modelů. Model je umístěn v průhledné krabičce na plastovém stojánku. Na stojánku je také umístěn vždy emblém příslušného hasičského sboru. (Vybírány jsou většinou sbory ze známých amerických měst. I zde převažuje u vozů červená barva, ale některé sbory mají vozy žluté, bílé atd.) Na obrázcích je model automobilové stříkačky Seagrave používané hasičským sborem v Honolulu (# 02454 Honolulu Fire Department, zkráceně H.D.F.) Hasičské vozy v Honolulu mají barvu žlutou.

Dále jsou v nabídce vozy těchto sborů - „City of Denver“ (bílý); „City of Los Angeles“ (červený); „City of Philadelphia“ (červeno-bílý). Pokud máte o tyto hezké modely zájem, můžete si je objednat u firmy FOX toys v ceně 690 Kč za kus.

-FD-

herpa® malé modely pro velké sběratele



1) BMW 3er '99



2) Mercedes Benz 190 E „THW“



3) MB Sprinter Strobel RTW

NOVINKY 1999

Herpa nabízí každý měsíc něco nového pro své příznivce. V tomto sešitu vám představujeme červené novinky této jubilující modelářské automobilky.

ČERVEN

1) BMW 3er '99 Coupé. Tento typ nového BMW byl představen v únoru 1999. Nyní si jej můžete koupit i vy, máme na mysli nový model od firmy Herpa. (Katalog. číslo: 022736 - barva světlečervená; 032735 - modrá metalíza).

2) Mercedes Benz 190 E „THW“. Osobní vůz v barvách technické záchranné služby (044325).

3) MB Sprinter Strobel RTW „ASB Grünstadt“. Nový typ sanitního samaritánského vozu v provedení „Arbeiter-Sammariter-Bund“ udělá jistě radost sběratelům sanitních vozů (044301).

4) BMW 3er '98 Limousine „Feuerwehr“. Velitelský hasičský vůz s maketou výstražného majáku od firmy Hella (044318).



4) BMW 3er '98 Limousine

5) VW Golf III GL 4-türig „Policija Bosnien“. Limitovaná série modelů vozu VW Golf v provedení jak je používán bosenskou policií (188753).



5) VW Golf III GL 4-türig

6) MB Sprinter Kasten HD „Albert Munkel“. Limitovaná série PC modelů. Pro firmu nabízející stavbu kachlových kamen zpracoval toto „plamenné“ téma berlínský umělec Torsten Rachu za použití techniky airbrush (188746).



6) MB Sprinter Kasten HD

7) MB Atego 1828, DLK 23/12 „Feuerwehr“. Zcela nový typ motorového hasičského žebříku firmy Metz na podvozku vozu Mercedes Benz Atego (044332).



7) MB Atego 1828 DLK 23/12



8) Scania 124



9) Scania 144 Toplevel



10) Scania Hauber '96

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



12) Volvo FH XL



11) MAN F2000 EVO

8) Scania 124 Kippsattelzug „Schmitt Peterslahr“ představuje model vysokoobjemové sklápěcí soupravy používané pro přepravu stavebních hmot (145701).

9) Scania 144 Topline „Schuon“. Další ze série modelů spedičních firem. Firma Schuon, která má ve svém vozovém parku 230 aut, používá 10 těchto souprav pro přepravu vysokoobjemových zásilek (145725).

10) Scania Hauber '96. Nové využití tahače návěsů Scania Hauber. Tentokrát s plošinovým návěsem opatřeným klanicemi (145718).

11) MAN F2000 Evo „Südkraft“. Aktuální verze nového velkoobjemového „silo“ návěsu (32 m3) pro firmu „Südkraft“ (145688).

12) Volvo FH XL „Bahlsen/Messino“. Velmi hezky designérsky provedená souprava tahače a návěsu, dodávaná

v limitované sérii. Přes vyšší cenu si jistě najde mezi sběrateli své zájemce (188760).

13) MB Actros L „Spedition Kleine“. Spediční souprava tahače a plošinového návěsu (145695).

14) Scania 124 TL „Wirtz/Carrier“ (188739) a 15) MB Actros L „Tucher“ (188777). Dvě nové varianty PC modelů kamionů, které jako vždy představují špičku v produkci firmy Herpa.



15) MB Actros L



14) Scania 124 TL



Specializovaná prodejna automobilových modelů rozličných velikostí



38873



Porsche 911 GT1 '98 (1:18) 1050 Kč

OBCHODNÍ CENTRUM

☀️ DĚTSKÝ DŮM ☀️

Na Příkopě 15, PRAHA 1

(2. suterén) tel.: 02/721 42 412

Otevřeno denně: PO - SO / 9.30 - 20 h
NE / 10 - 18 h



31955



Mercedes-Benz S-Class (1:26) 330 Kč



31866



Ford Thunderbird Show Car (1:18) 770 Kč



022705



Wartburg 353 '85 (1:87) 250 Kč



V98167 Toyota Corolla WRC

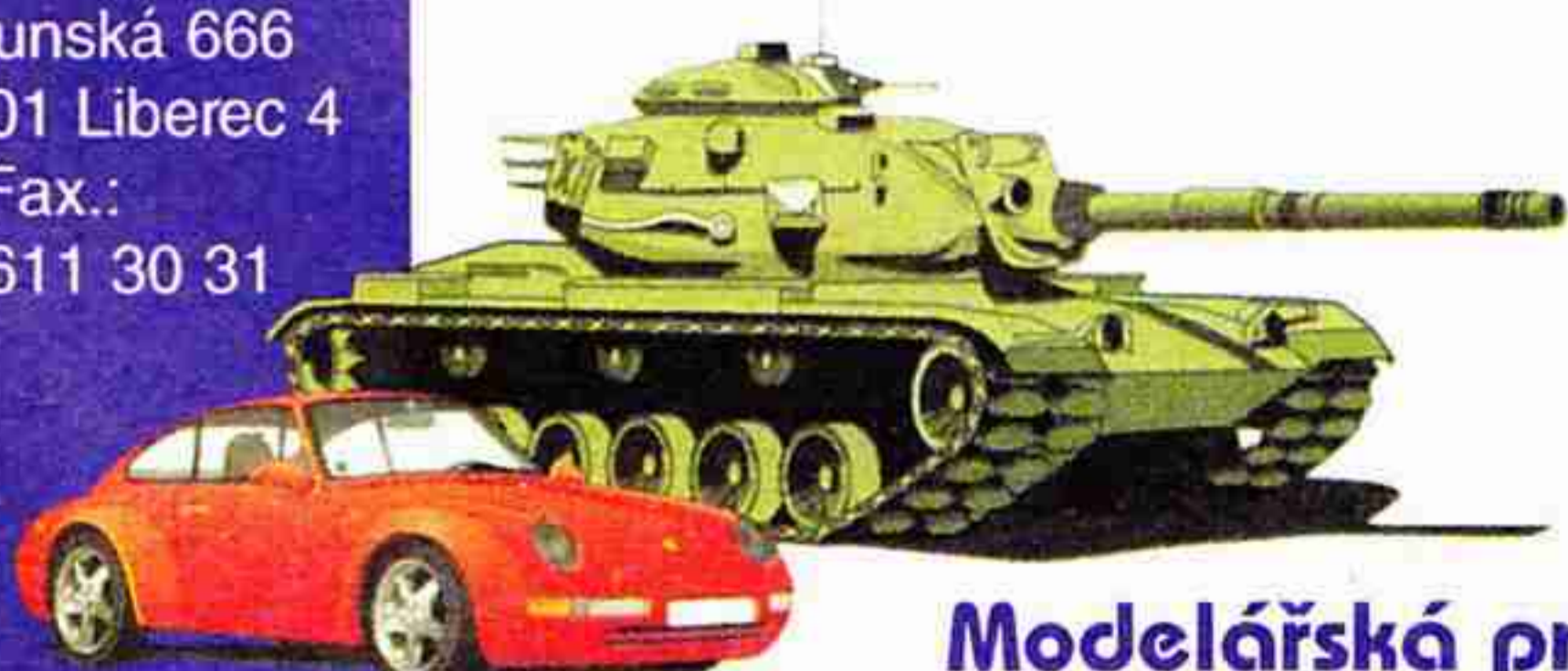


C. Sainz - „Akropolis Rally 1998“ (1:43) 800 Kč



NABÍZÍME VELKÝ VÝBĚR MODELŮ AUT RŮZNÝCH MĚŘÍTEK

SYNER
Rumunská 666
460 01 Liberec 4
Tel./Fax.:
048/611 30 31



Modelářská prodejna
palác SYNER
LIBEREC



PRODEJNA
PLASTIKOVÝCH STAVEBNIC
MODELŮ AUT - HRAČEK
MODELÁŘSKÝCH POTŘEB A LITERATURY
Tuklatská 2105, PRAHA 10
INFORMACE tel.: 02/ 779 848



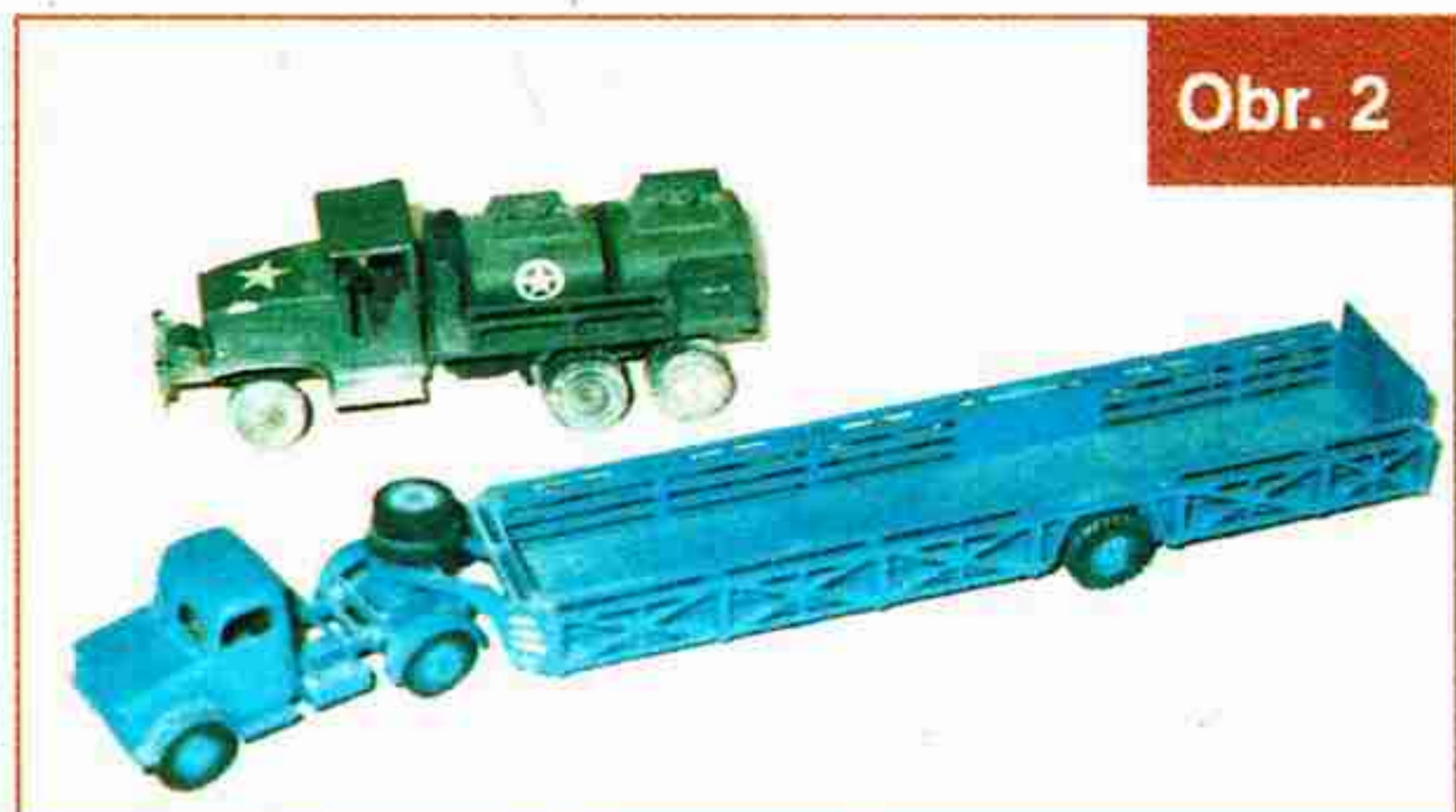


Rezinové modely - BOJOVÁ TECHNIKA

(3)

Bojová technika - první část

Doménou stavebnic zhotovených odléváním z rezinu jsou především modely bojové techniky a to hned v několika velikostech. Nejrozšířenějším měřítkem je 1/72, eventuálně 1/76 a 1/35, některé modely jsou ztvárněny i v měřítkách 1/48, 1/50 a také 1/15. Jde především o tanky, polo-



Obr. 2

pásová vozidla, raketometry, děla, nákladní vojenské automobily a další speciální techniku. Protože jde v mnohých případech o rarity jejichž předlohy existovaly často jen jako prototypy, eventuálně v malých sériích, dočkaly by se těžko ztvárnění v podo-



Obr. 4 - Stavebnice německého vozu MB L 4500 S.

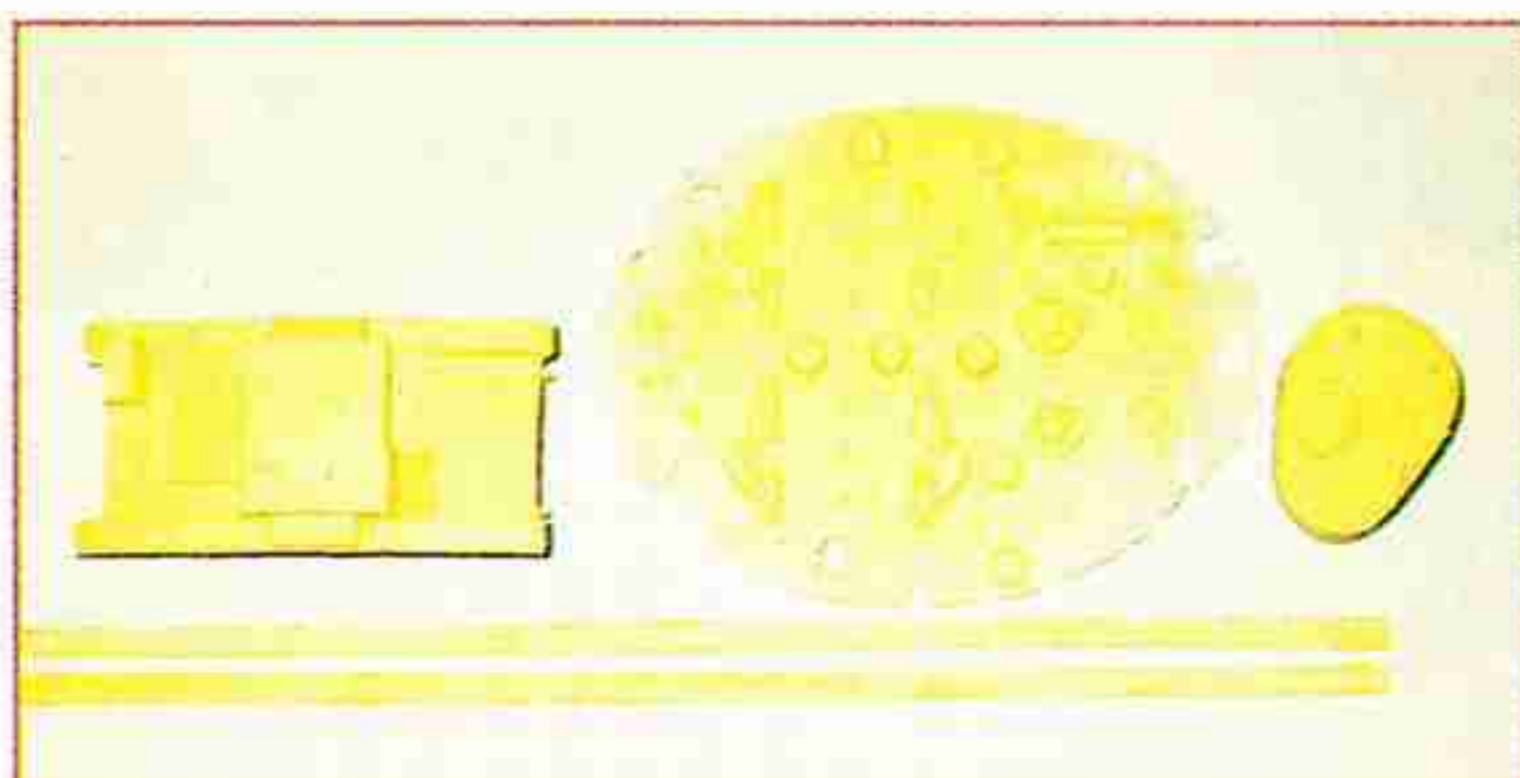
bě stavebnic plastických. Stejně jako odlévané modely letadel se začaly u nás objevovat již před více jak deseti lety odlévané modely bojových vozidel v měř. 1/72. Byly bez jakýchkoli návodů a obtiskových aršíků, a vyhledávali je pouze ti nejsilnější sběratelé. Byly odlévány z dvoudílných forem vcelku, přičemž drobné díly byly zality v bláně, odkud je bylo nutno vyřezat. Příkladem těchto modelů jsou např. ruské tanky T-26, BT-5, či americký obojživelný



Obr. 7 - Sestavené rezinové modely Chevrolet s kulometem a třinápravový Dodge.

Ford GPA. Postavené modely (obr. 1) snesou srovnání s tehdejší produkcí plastických modelů bojov. techniky, např. od firem Hasegawa a Airfix (obr. 2).

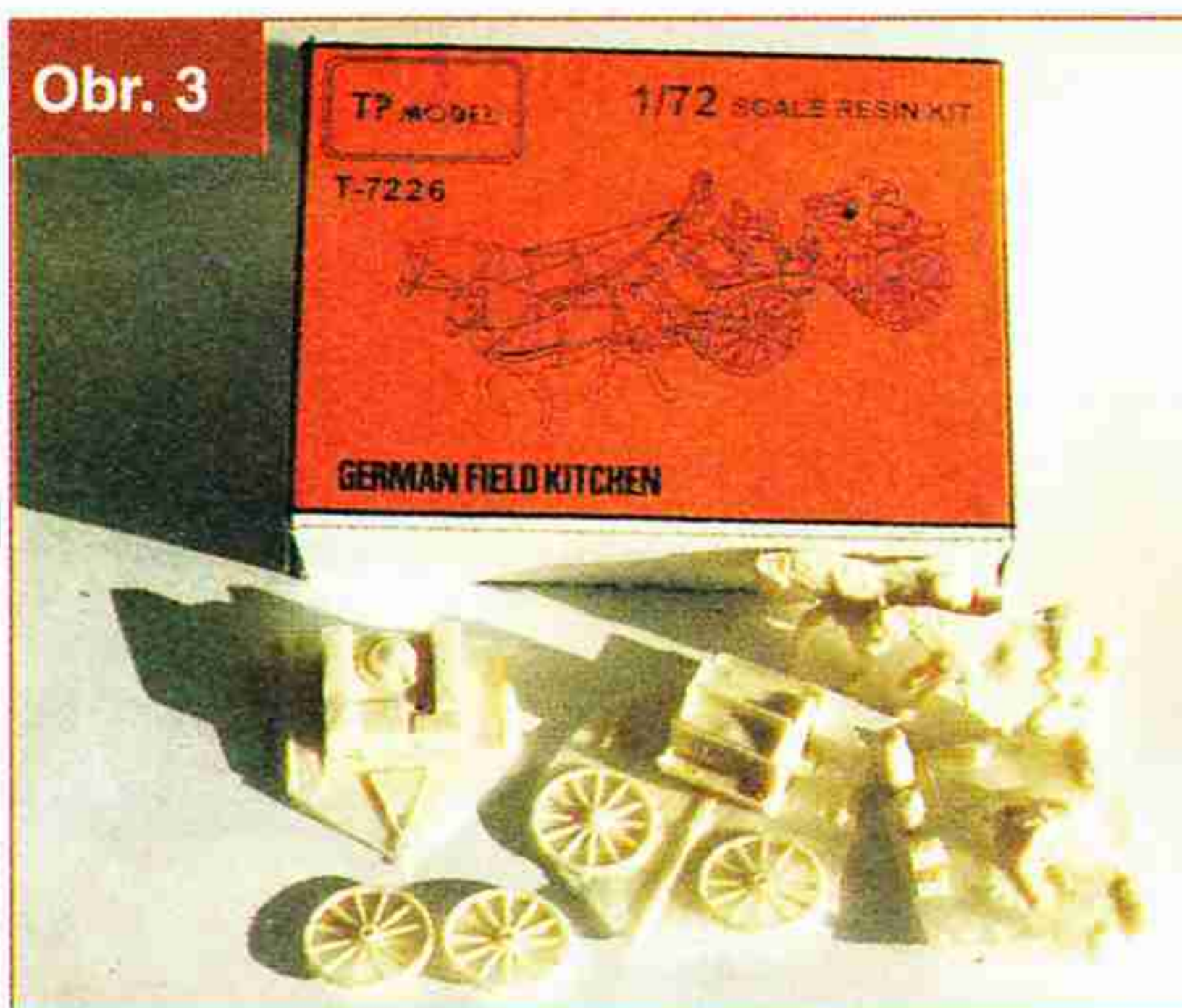
V současné době prožívají rezinové stavebnice bojové techniky ve všech měřítkách velký boom, jak u nás, tak především



Obr. 1 - Resinové díly tanku T-26 a sestavené modely tanku BT-5 a obojživelníku Ford GPA včetně vleku.



v zahraničí. U nás je nejdostupnější produkce „velikosti“ 1/72, kde jsou k dispozici výrobky firem Extratech Brno, TP-model Teplice, VVV-model Kladno a Planet Model



Obr. 3

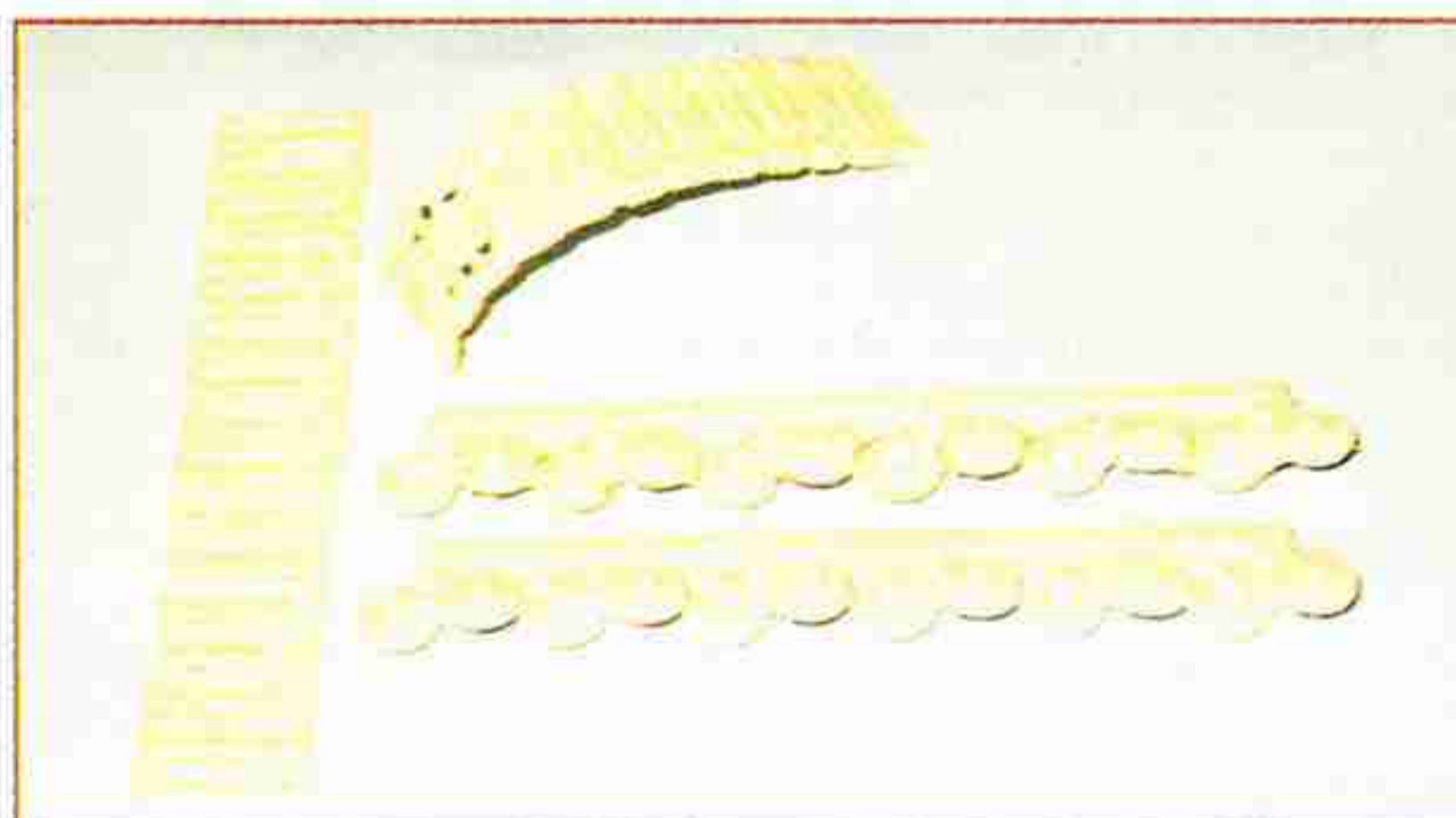
Praha. Tyto stavebnice jsou již řešeny jako kompletní stavebnice s návody, obtiskovými aršíky, mnohdy doplněné kovovými díly. TP-model, stejně jako kladenská VVV-model odlévají díly z dvoudílných forem.

a uzda) u koňského spřežení si musíme zhotovit z vhodného materiálu sami. Stavebnice této firmy neobsahují žádné kovové díly a stavbu většiny z nich zvládne i středně pokročilý modelář. Např. stavbu nákladních vozů Mercedes L 4500 s „ple-



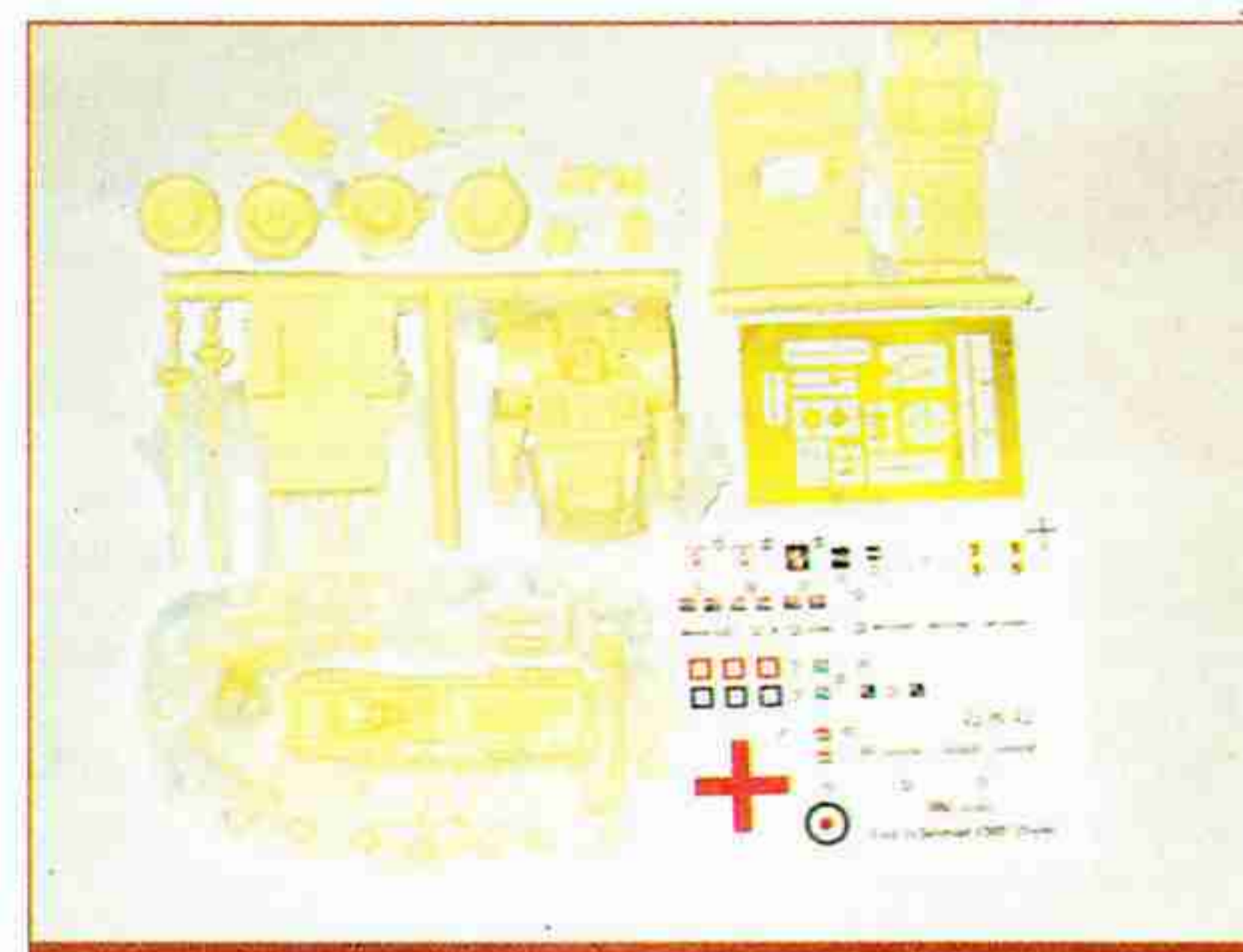
Obr. 3

chovou“ či „dřevěnou“ kabinou zvládne bez problémů i ten, kdo již sestavil jeden či dva modely nákladních automobilů z klasických plastických stavebnic. Vzhled modelů dotvářejí i přiložené obtiskové arší-



Obr. 5 - Pásky (a pojezdová kola na rámečku) z rezinu - rovný a již předehnutý díl.

S odlitky pracujeme obdobně jak bylo popsáno v 2. dílu. Totéž platí i o nářadí a dalších pomůckách potřebných ke stavbě. Na dalších obrázcích (obr. 3) jsou odlitky a sestavený model německé polní kuchyně s koňským spřežením od fy TP-model. Jak je vidět, největší část práce nám zabere vyřezání jednotlivých dílů z blány a jejich začištění. Některé detaily (postraňky



Obr. 6 - Nesestavený rezinový model nákladního automobilu.



Obr. 8



Obr. 9

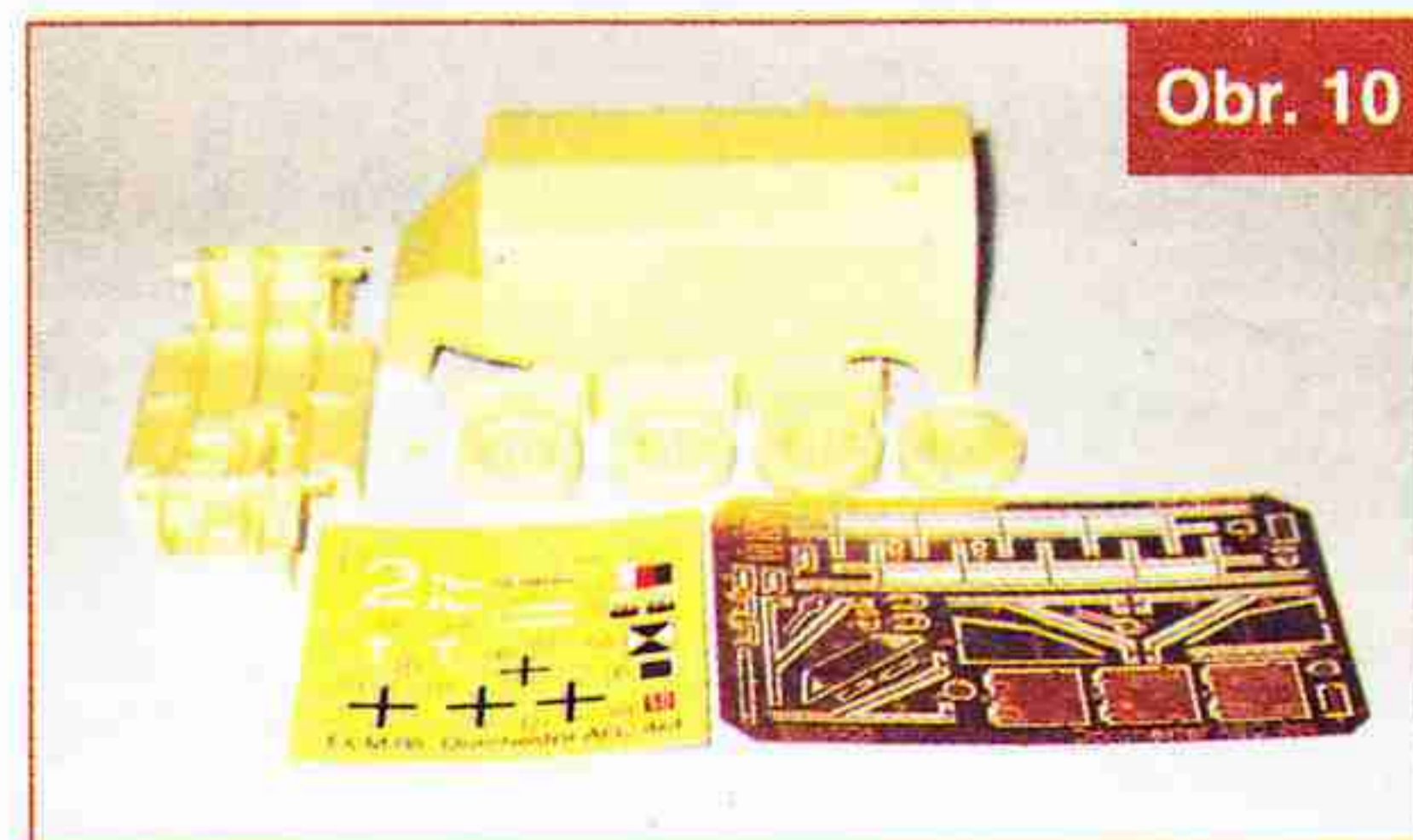
ky (obr. 4). U modelů tanků této firmy jsou pásky zhotoveny taktéž z rezinu a tvarovat je můžeme v horké vodě nebo pomocí fénu, konečný výsledek vypadá velmi realisticky (obr. 5).

Kladenská firma VV-model naopak řeší provedení pásů u tanků jako fotoleptaný kovový díl. U malých vozidel - jako jsou např. verze německého Panzer IA - jde o optimální řešení a výsledek je taktéž dobrý (viz snímky v č. 4/99). Stavebnice této firmy obsahují ve velké míře doplňky zhotovené jako fotolepty. Práce s nimi vyžaduje také určité

zkušenosti a rozhodně nejsou určeny pro začátečníky (obr. 6 a obr. 7).

Obě firmy se ve své produkci zaměřují především na bojovou techniku v měřítku 1/72, především teplická TP-model nabízí již několik desítek rezinových kitů. Jako poslední novinka je uváděna německá letištní cisterna Opel Blitz (obr. 8), kterou jistě uvítají i stavitelé modelů letadel jako součást letištních diorám.

Brněnská Extratech se nespécializuje pouze na modely bojové techniky, ale její více než desítka zatím vydaných stavebnic patří ke špičce (např. Crommwell Mk. VI, viz č. 12/98). Navíc jsou vybírány opravdu zajímavé předlohy. Např. bojové aerosaně NKL-26 Rudé armády (obr. 9), obytný vůz AEC 4x4 „Lišky pouště“



Obr. 10



Obr. 11

(E. Rommel) z afrického tažení (obr. 10), italský obrněný automobil Autoblinda AB 41 (obr. 11), či obrněný Austin-Putilov, z kterého agitoval v průběhu bolševické revoluce Lenin.

O. Beneš

Foto: archiv, PL
(pokračování)

SEZNAM PLÁNKŮ

Redakce časopisu Modelář a Modely chce nabídnout modelářům plánky, které dříve vycházely v „Základní“ a „Speciální“ řadě stavebních plánek... *Toto oznámení bylo zveřejněno v č. 4/99. Ohlas byl velký a plánek už moc není, nejlépe bude se předem telefonicky domluvit (02/218 634 06, 218 634 03).*

Aktuální nabídka:

LETADLA - GOGO + JOJO - školní modely kateg. A3 a A1; KAJAKO - cvičný RC model na motor 1,5 cm³; ŠÍDLO - volně létající větroň kateg. A3; ŠTÍSKO - školní větroň F1A.

LODĚ - LINDA - model rybářského člunu kateg. EX-500; MAMBA - model s elektr. pohonem pro třídy FSR-E a F1E; SAGAR - model třídy E-500; VLTAVA - model osobního kolesového parníku.

Plánky si můžete vyzvednout (zaplatit) přímo v redakci. Pokud vám je budeme posílat poštou je postup obdobný jako u běžně nabízených současných plánek, tj. složenkou typu C uhradíte 20 Kč za plánek (+ 16 Kč poštovné). Jde o doprodej, máme i další plánky z těchto řad. Ty vám však můžeme nabídnout pouze jako xeroxové kopie. - tam je cena podle počtu listů cca 100 až 250 Kč. -re-

„O ŠTÍT MĚSTA MLADÉ BOLESLAVI“

Z 5. ročníku soutěže plastikových modelářů, která se uskutečnila 27. 3. 1999 v DDM v Mladé Boleslavi vám přinášíme pouze stručné výsledky.

LETADLA - kategorie Ib (ml. žáci): 1. J. Polesný (F-4U), Mladá Boleslav, 75; 2. T. Volenec (F-15A), Ml. Boleslav, 51,75; 3. O. Gudejl (Mirage III.c), Ml. Boleslav, 42,5 bodu. **Ib (st. žáci):** 1. T. Frölich (P-51D Mustang), Ml. Boleslav, 62,75; 2. J. Juřena (F-14A), Ml. Boleslav, 43,5; 3. M. Hönig (Kyushu J7W1), Liberec, 41,5 bodu. **Ib (jun.):** 1. P. Štechr (Ju-87), Ml. Boleslav, 86,25 bodu. **Ic (ml. žáci):** 1. L. Kadlec (Mirage 2000), Benátky nad Jiz., 70; 2. O. Gudejl (Harrier), Ml. Boleslav, 69; 3. T. Volenec (A7D), Ml. Boleslav, 65 bodů. **Ic (st. žáci):** 1. a 2. T. Pilvousek (F-2A2, resp. II-2m), Ml. Boleslav, 78, resp. 76,5; 3. J. Konrád (Spitfire Mk 14), Ml. Boleslav, 76 bodů.

VOJENSKÁ TECHNIKA - Ila (jun.): 1. M. Šulc (M 113A2), Železný Brod, 80; 2. L. Pilvousek (Panther G), Ml. Boleslav, 75,7; 3. T. Pilvousek (M-16), Ml. Boleslav, 74 bodů.

-BM-

	Další informace o motorech MEGA a MIG získáte: http://web.telecom.cz/megamotor Karel Matyáš, Záhřebská 27, 616 00 BRNO, tel./fax: 05/41212289, E-mail: karel.matyas@telecom.cz
	MEGA mini 7E neodymový elektromotor o hmotnosti 220 g je určený pro elektrolety do hmotnosti 2,3 kg a pro akrobatické modely do hmotnosti 1,7 kg. Motor je rozměrově stejný jako motory řady SPEED a MIG 600, ale s výkonem několikanásobně větším.
MEGA S 7	osvědčený pro přímý pohon (bez převodovky) velkých modelů do hmotnosti cca 5 kg nebo akrobatické modely do hmotnosti 3 kg.

RC SERVIS	
Zdeněk HNÍZDIL	
Letecká 666, 161 00 Praha 6 tel. / fax : 02 - 333 13 095	Opravy a prodej modelářských souprav a hraček dálkově ovládaných

Kvalitní elektrické nářadí pro hobby modeláře i profesionální práci
PROXXON
Stále všechny položky o 5 % levnější. Určené k preciznímu vrtání, frézování, broušení, leštění, čištění atd. Lze použít tam, kde ostatní nářadí selže.
Novinka! Jednoduchý na ovládání, ale komfortní software pro návrh plošných spojů, kreslení el. schémat, návrh logických obvodů a jiné pro Windows. Demo lze zaslat. O katalog s ceníkem si napište nebo zatelefonujte. Zasiíláme i na dobírku
ELVO - K. Voříšková, Krašovská 14, 323 34 Plzeň Tel./fax: 019/ 52 50 48

ROBI - obchodní zastoupení v ČR vyžádejte si aktuální nabídku na adrese: ROBBE - FUTABA Na Kodymce 11 160 00 Praha 6 Tel./ Fax: 02/ 311 2487		
VÝZNAMNÁ NĚMECKÁ FIRMA OPĚT NA STRÁNKÁCH NAŠEHO ČASOPISU		

AMERIČTÍ CHRTI V ČECHÁCH

Kolová obrněná vozidla M8 „GREYHOUND“ a M20

Ing. Martin V. Koller - Difrologický klub

(2)

Bojový prostor vozidla M20 je odlišný. Tvoří jej obdélníková nástavba osádky. Na bocích je tvořena dvojicemi do úhlu vpřed svařených plechů. S nimi je svařen plech, tvořící šikmou zadní stěnu. Nástavba bojového prostoru se zdvihá do výše zhruba 15 cm nad základní korbu prostoru osádky. Po obvodu je opatřena úchyty pro maskovací síť a plachtu. Nad zadní polovinou bojového prostoru je pomocí tří konzolí, přišroubovaných k bočním a zadnímu pancíři uchycen oběžný kruh M49 zabezpečující kruhový obstřel (střelbu s odměrem 360 °) z kulometu M2HB. Nad podlahou upevněné konzole osazené prkénky tvoří dvě lavičky po stranách bojového prostoru, každou pro dvě osoby, a jednu malou na zádi pro střelce z kulometu. Do předního prostoru mezi lavičky lze sklopit mapový stolek velitele uchycený na přepážce mezi prostorem osádky a bojovým prostorem. Za pravou lavičkou jsou tři držáky na pušky M1, na pravém boku za lavičkou dvě radiosta-

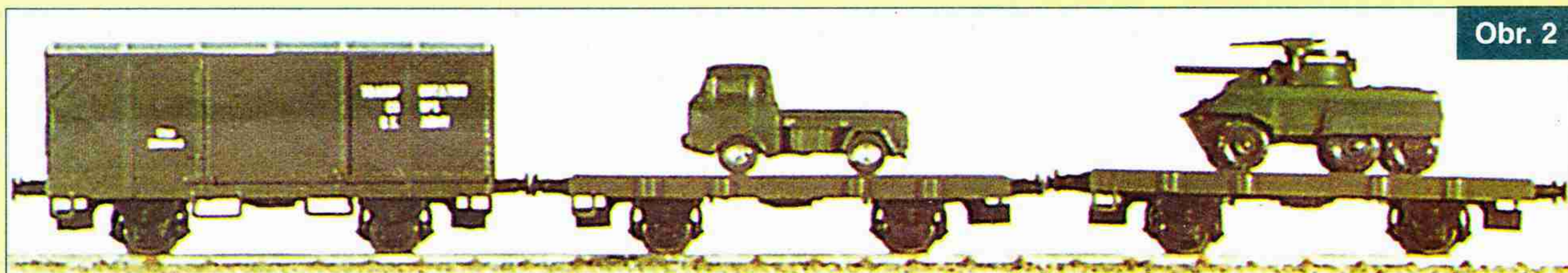


Obr. 1

Za bojovým prostorem je - shodně u M8 i M20 - motorový prostor, krytý pancéřovým plechem, jehož převážnou část tvoří poklopy. Těsně za bojovým prostorem, ještě v jeho rovném stropě, je úzký

a opatřených v dolní části sklopnými plechy kryjícími kola, jsou upevněny dva anténní držáky. Strop motorového prostoru se snižuje mírně vzad a je téměř celý tvořen dvěma velkými, ke středu vyklápanými křídly. Prakticky celou plochu zádi vozidla tvoří svislý rám s pancéřovými žaluziemi ve tvaru obráceného V, připojený k bočním pancířům trojúhelníkovými plechy osazenými koncovými světly a zdvihacími oky. Na malém plechu pod rámem je našroubováno tažné zařízení a dvě tažná oka.

Pohon vozidla zabezpečuje zážehový řadový šestiválec Hercules JXD kardanovým hřídelem přes spojku, 4rychlostní převodovku s jedním reverzním stupněm v motorovém prostoru a dvourychlostní přídatnou převodovku pod bojovým prostorem. Ta pomocí kardanových hřídelů pohání samostatně každou ze tří tuhých náprav vozidla. Přední náprava s řízenými koly je odpružena listovými péry, zadní dvě, opatřené stejně jako přední hydraulickými pístovými tlumiči, jsou odpruženy půloblouky li-

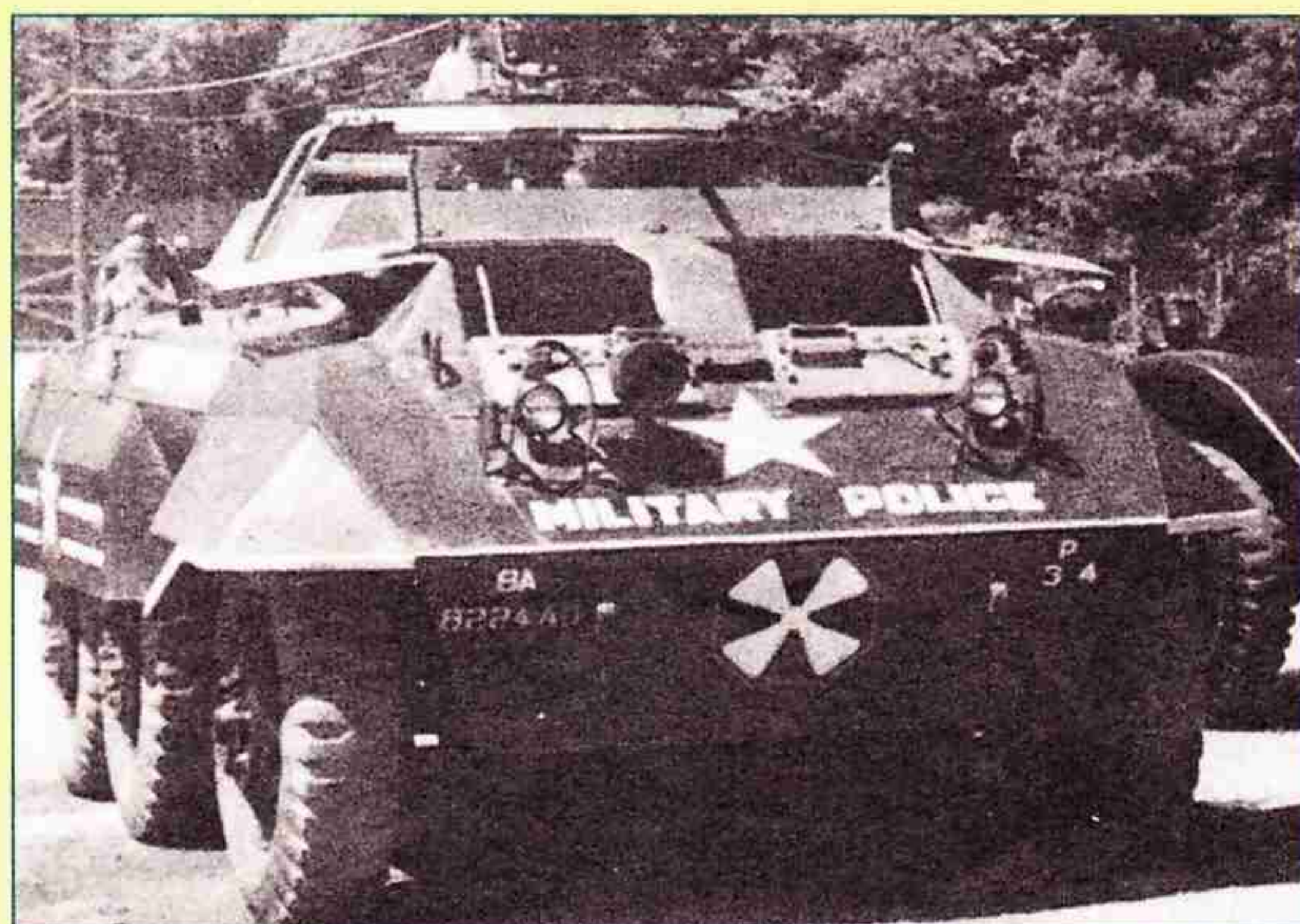


Obr. 2

nice výše uvedených typů, dále na levém boku, skříňky pro náboje do kulometu a držáky na dvě střely do ruční bezzákluzové raketové protitankové zbraně M2 (M9) známé jako Bazooka (tzv. bazuka). Ta je uchycena v držácích pod zdviženým mapovým stolem společně se čtyřmi střelami. Za levou lavičkou proti puškám je držák s kanystrem na pitnou vodu.

obdélníkový kryt s malým ke středu otvíratelným poklopem (vpravo), umožňujícím přístup k palivové nádrži. Je opatřen úchyty pro trojnožku těžkého kulometu vezenou pro případ potřeby demontáže kulometu z vozidla. Na vícehranných, plechových skříňkách na náradí, se zesilovacími prolisy, přišroubovaných na bocích bojového a motorového prostoru

stových per, uchycenými v konzolách, na které jsou upevněny tažné a tlačné tyče zadních náprav. Výfuk s příčně uloženým tlumičem je vyveden za zadní nápravou. Chlazení motoru zabezpečují dva větráky, které jsou usazeny vedle sebe před kapalinovým chladičem. Činnost elektrické soustavy zajišťují dynamo a akumulátory uložené vpravo vedle motoru.



Dva snímky vozidla M20, sloužícího u americké vojenské policie za války v Koreji.



M20 s ohňometem - Korea.



M20 při oslavách „Day D“ v Normandii v roce 1994.

M8 - oslavy v Normadii 1994.



M8 „Kuffra“ Svobodných Francouzů, vystavený na pláži v Normadii.

Ovládáním pohonné soustavy a řízení vozidla se zabývá řidič pomocí volantu a klasické soustavy tří pedálů. Nad volantem je uchycena deska s kontrolními přístroji a elektrickými spínači, pod ní táhlo sytiče a ručního plynu. K tyči volantu je připevněna ruční brzda vyčnívající vpravo před volantem. Vpravo od řidiče, vedle zvýšeného krytu rozvodů přední osy, je umístěna řadicí páka a po jejích stranách vzad orientované páky ovládající zapojení redukce (levá) a předního náhonu (pravá). Na bočních pancířích prostoru osádky jsou uchyceny pušky M1. Výstroj vozidla,

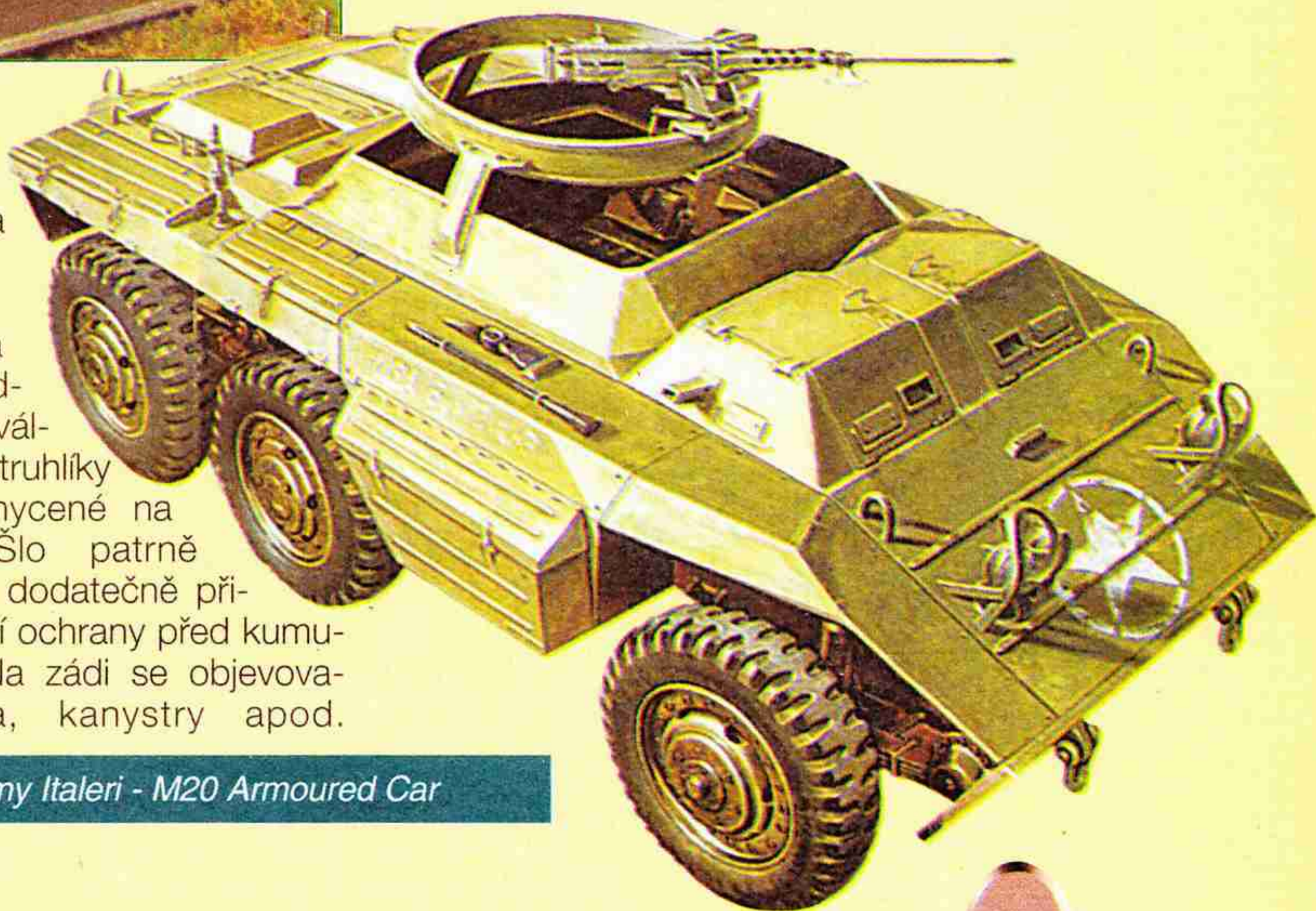
kromě již popsané, tvoří lopata a sekera uchycené vlevo na skříňce mezi blatníky, rozebraný krumpáč a tažné lano na opačné straně vozidla. Na fotografiích z války je často vidět truhlíky nebo kanystry uchycené na čelním pancíři. Šlo patrně o prázdné nádoby, dodatečně připevněné pro zesílení ochrany před kumulativními střelami. Na zádi se objevovala náhradní kola, kanystry apod.

Novinka 1999 od firmy Italeri - M20 Armoured Car

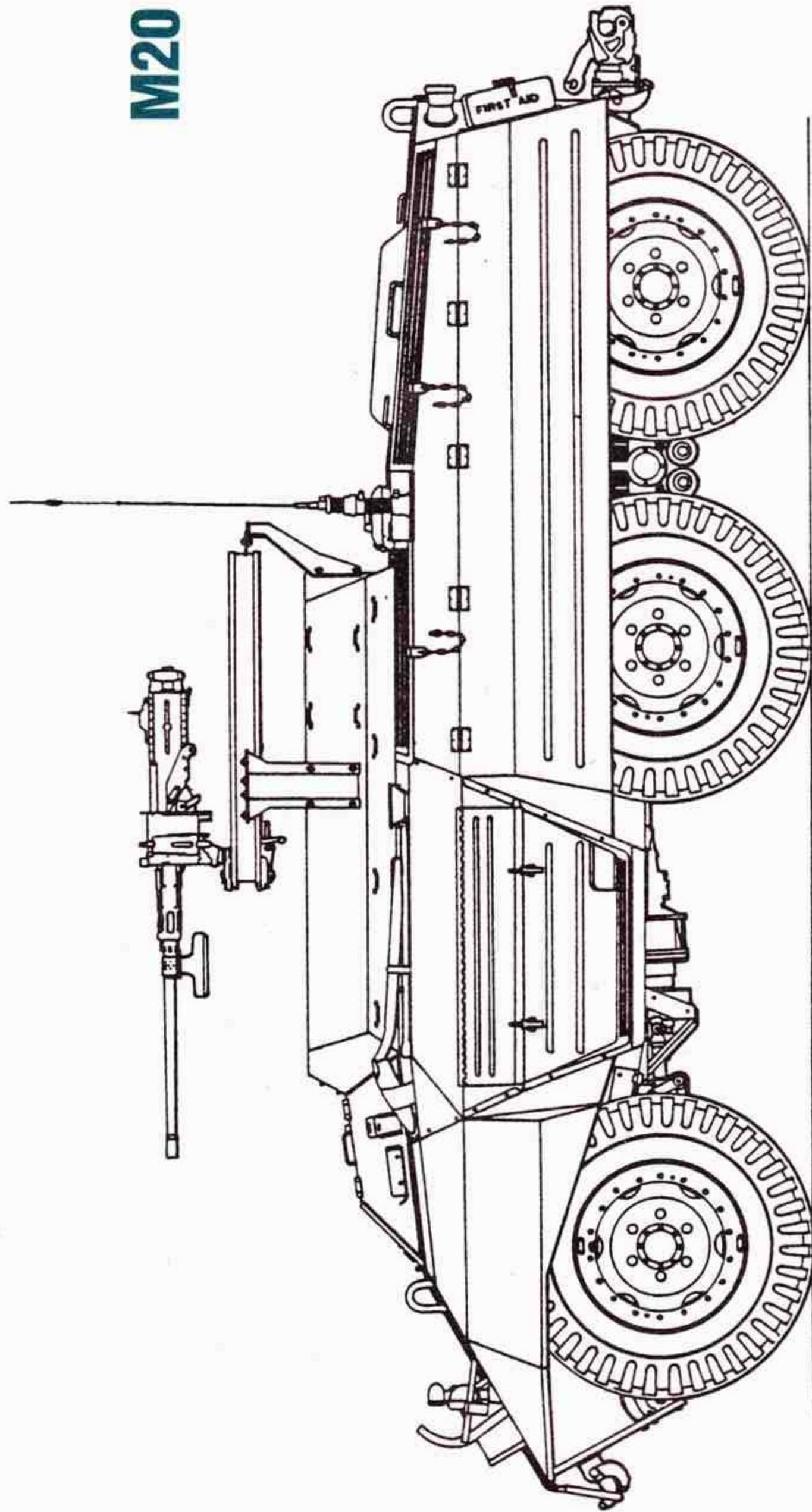
Francouzské jednotky v Indočíně a Alžíru často opatřovaly věže M8 nástavbami z plechu kryjícími střelce z těžkého kulometu a používaly dokonce M8 jako palebné stanoviště na plošinových vagonech při ochraně železničních transportů. V Jižní Americe byly realizovány další varianty přezbrojování i jiné úpravy. V současné době jsou M8 a M20 poměrně drahou raritou vyhledávanou sběrateli. Opomenuti ovšem nezůstali ani modeláři. Pro kítaře vyrábí vozidlo M8 např. japonská firma Tamiya, jde o plastickou stavebnici v klasickém měřítku modelů bojové techniky 1:35, prezentována je pod názvem U.S. Light Armoured Car M8 Greyhound (obr. 1), stranou nezůstala ani italská firma Italeri, která po „loňském“ typu M8 má nyní jako novinku verzi M20 (1:35). Malý model (1:87) typu M8 tvoří „náklad“ (obr. 2) jedné ze souprav vojenských vlaků, které nabízí ve svém letošním katalogu „mašin-kářská“ firma Sachsenmodelle.

Nákresy a foto: archiv autora (pokračování)

Za pomoc při získávání podkladů si dovoluji poděkovat Joopu Stamanovi, majiteli muzea vojenské techniky „Memory“ v Nizozemí, Robertu J. Flemingovi BSC, známému britskému lovcí historických vojenských vozidel a jako obvykle Jiřímu Tintěrovi, předsedovi Difrologického klubu.

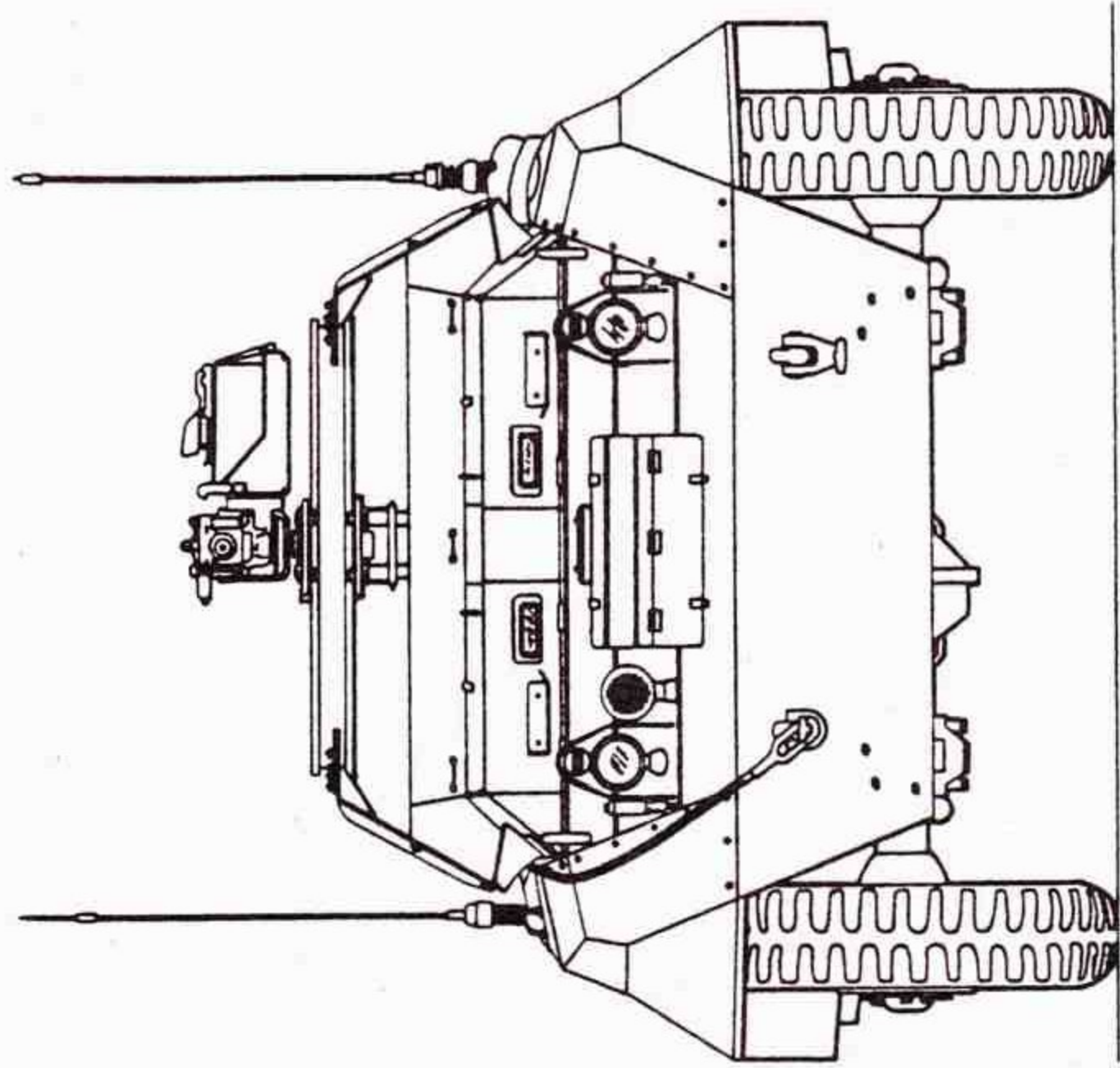
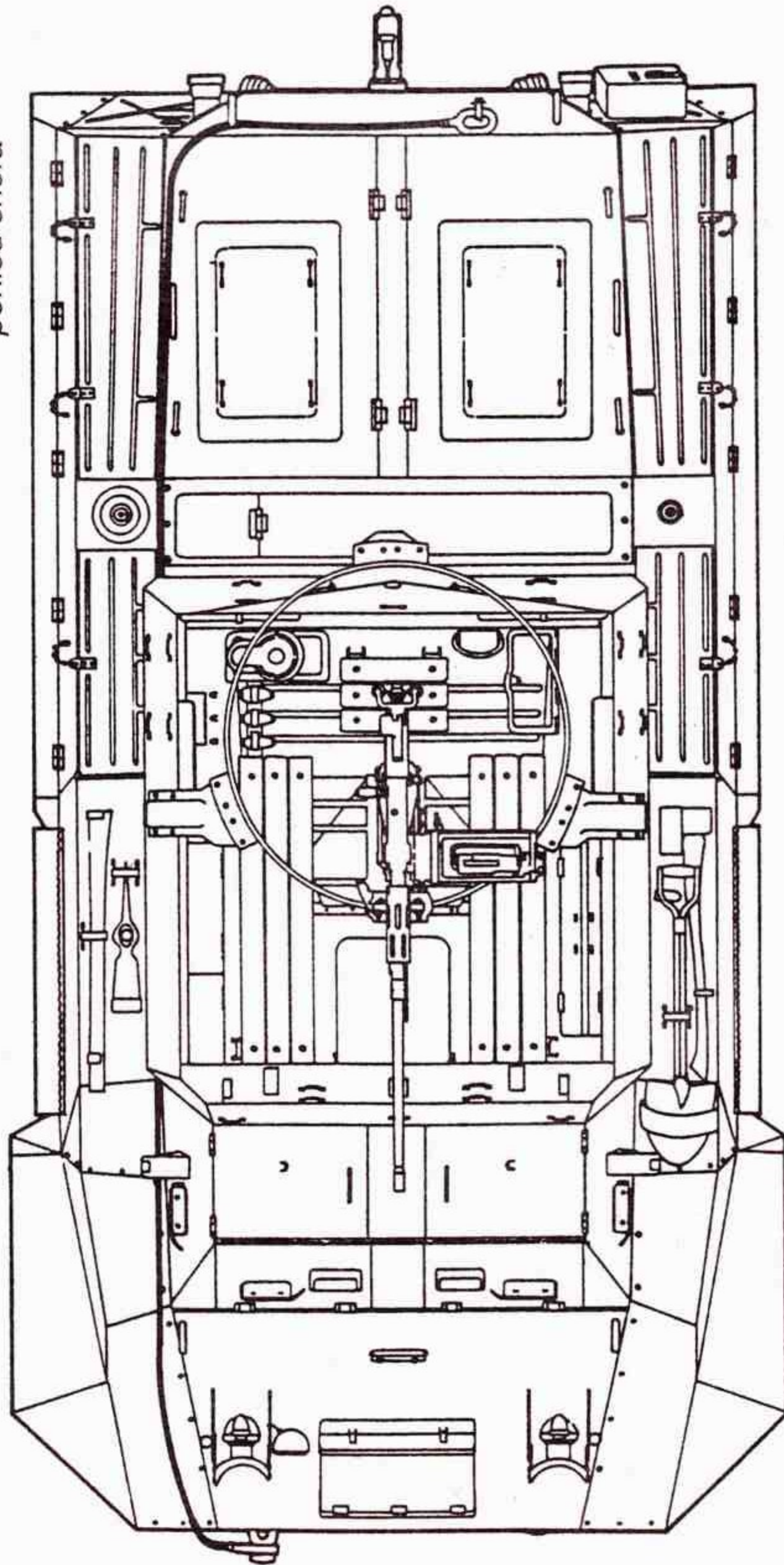


M20

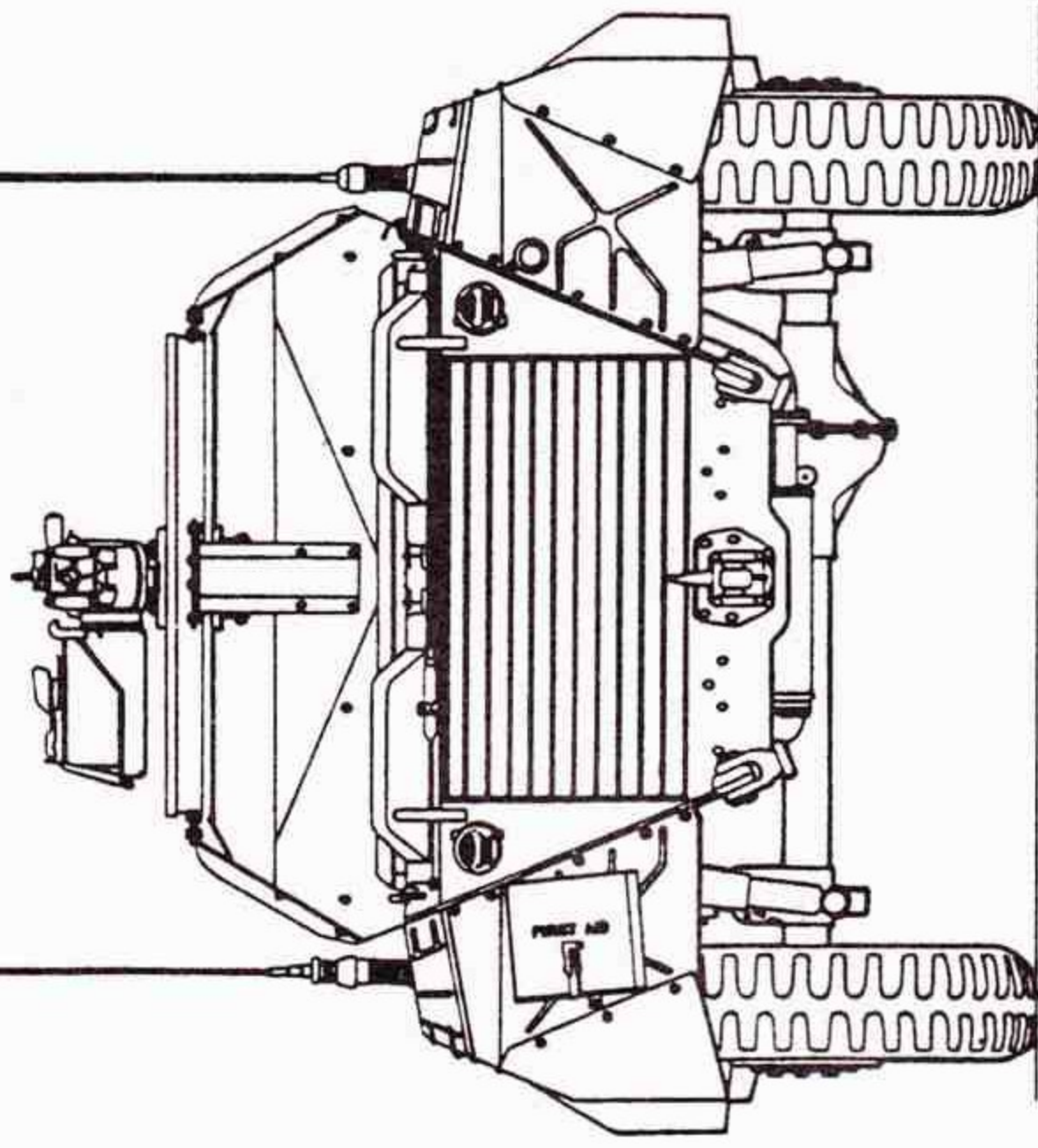


pohled z levé strany

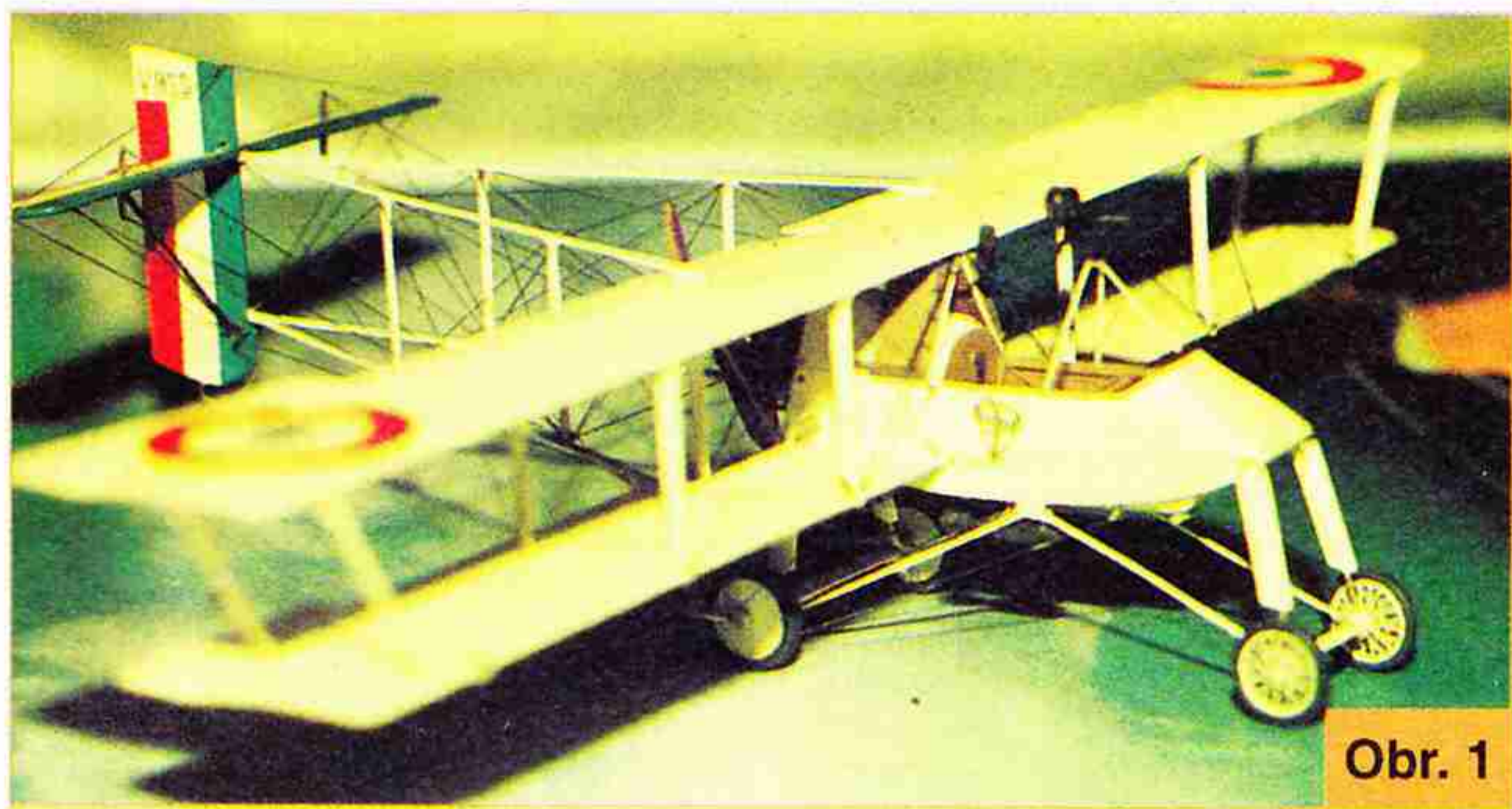
pohled shora



pohled zepředu



pohled zezadu



Obr. 1

spracovania modelov vzrástla a teda bolo sa na čo pozerieť. V jednotlivých súťažných kategóriách sa prezentovali súťažiaci, ktorí pravidelne obsadzujú na modelár-

Ak sa povie „PLASTIC SESSION“, každý modelár vie, že sa jedná o medzinárodnú súťaž plastikových modelárov, ktorú každoročne organizuje KPM „Tatranski orli“ Poprad-Svit na čele s predsedom klubu Leopoldom Klasom. V dňoch 20.- 21. marca 1999 sa uskutočnil v budove MsÚ už 9. ročník tejto populárnej súťaže.

ských súťažiach popredné miesta medzi seniormi, juniormi, ale aj medzi žiakmi. Ale poďme k jednotlivým kategóriám. Medzi modelmi vrtulových lietadiel jasne dominoval člen domácich „orlov“ Ing. Ján Chalupka s modelom lietadla z I. svetovej vojny Voisin 3 (obr. 1) v mierke 1:72. Táto „chmelnica“ získala všetko čo sa získalo - víťazstvo v kategórii A1 seniorov,



Obr. 5

tohoto miesta by som chcel spomenúť mená dvoch modelárov, ktorí upútali moju pozornosť vo výsledkových listinách - Oto Makýš z Bratislavy a jeho zbierka 25 modelov tankov v mierke 1:72 a Jaromír Šíma z Košíc, ktorý obdržal od organizátorov cenu za najucelenejšiu zbierku modelov jedného typu (napr. obr. 2 - U.S. Halftrack T30 75mm HMC. Prestavba Tamiya; 1:35). Jeho 13 verzií modelu U.S. Halftrack upútalo každého návštevníka. Čo sa týka celkového víťaza v tejto kategórii, stal sa ním Pavol Vondrák z Košíc a jeho 155 mm samohybná húfnica „Zuzana“ na podvozku vozidla Tatra 815 (obr. 3). Tento košíčkový modelár dominuje v kategórii bojovej techniky už od roku 1994 a len ťažko nájde premožiteľa v nasledujúcich

Obr. 2



Do Popradu meralo cestu cca 230 modelárov zo Slovenska, Poľska, Maďarska, Českej republiky a Francúzska, ktorí predstavili v pätnástich kategóriách 583 modelov. V prepočítaní na vekové kategórie to predstavovalo 289 seniorských, 100 juniorských a 174 žiackych modelov, čo je veľmi potešiteľné hlavne u žiakov. Úroveň

Obr. 4



cenu firmy Eduard za model s doplnkami od tejto firmy a napokon aj putočný pohár pre absolútneho víťaza „LIPPENS CUP“.

V kategórii prúdových lietadiel bolo rozhodovanie ťažšie, pretože rozdiely medzi jednotlivými modelmi boli veľmi malé. Nakoniec si palmu víťazstva odniesol Miroslav Gabaj z Topolčian s modelom A-10 A v mierke 1:72 a Ivan Rozpopa z Košíc s modelom F-4 E Phantom v mierke 1:32. Medzi vrtulníkmi, kde bolo 27 modelov, zvíťazili v jednotlivých vekových kategóriách Ivan Zajac z Martina s UH-60L, V. Moskvíč z Prešova s UH-1B a Lukáš Miňo z Kurimy s vrtulníkom SH-2F. V. Moskvíč zároveň získal aj „Pohár primátora mesta Poprad“, ktorý venoval primátor Ing. Štefan Kubík pre absolútneho víťaza súťaže v kategórii juniorov. Najpočetnejšou kategóriou, čo sa týka počtu modelov, bola jednoznačne kategória bojovej techniky v mierke 1:72 a 1:35. Spolu súťažilo o prvenstvo v oboch kategóriách 176 modelov. Na

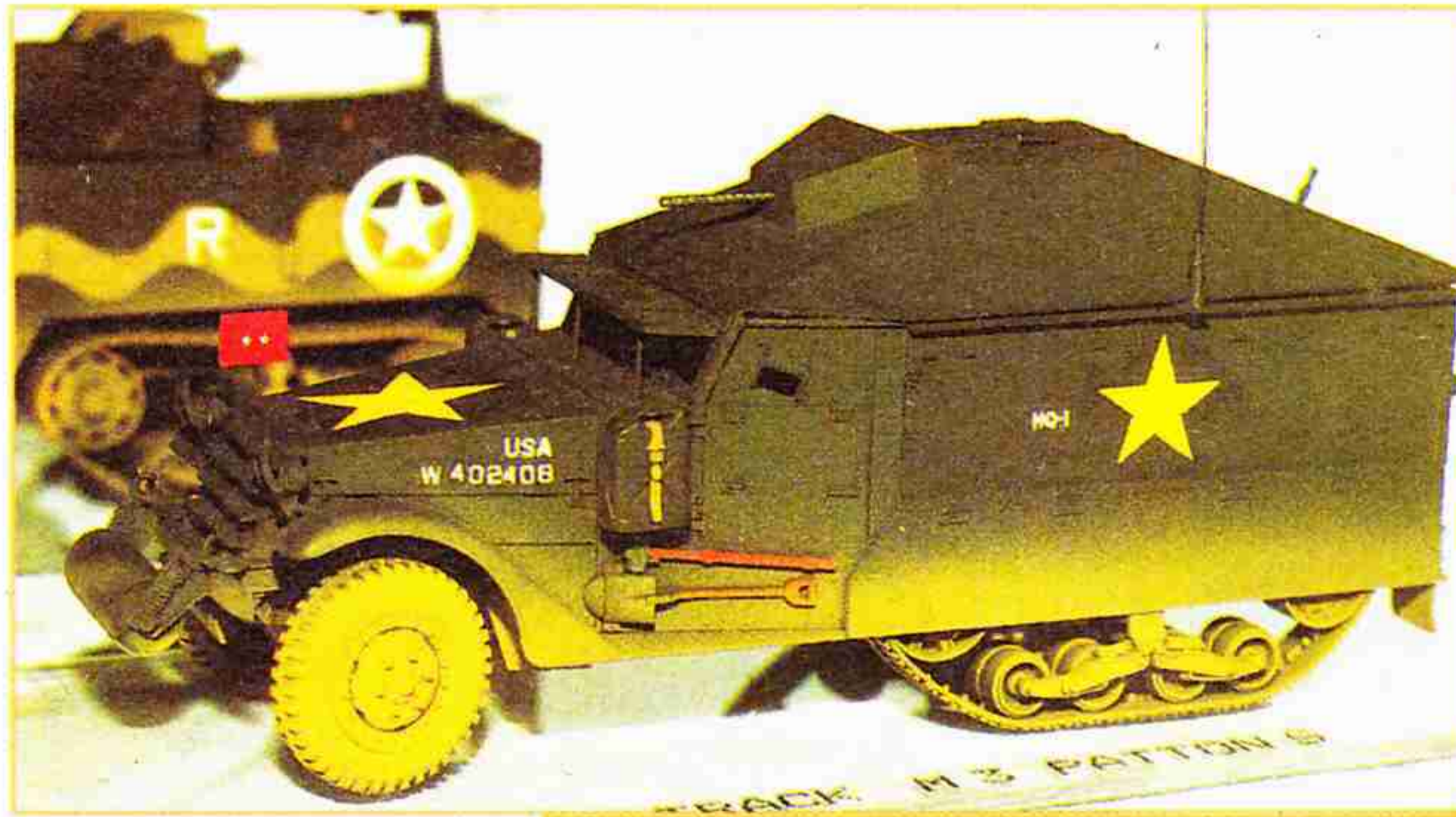
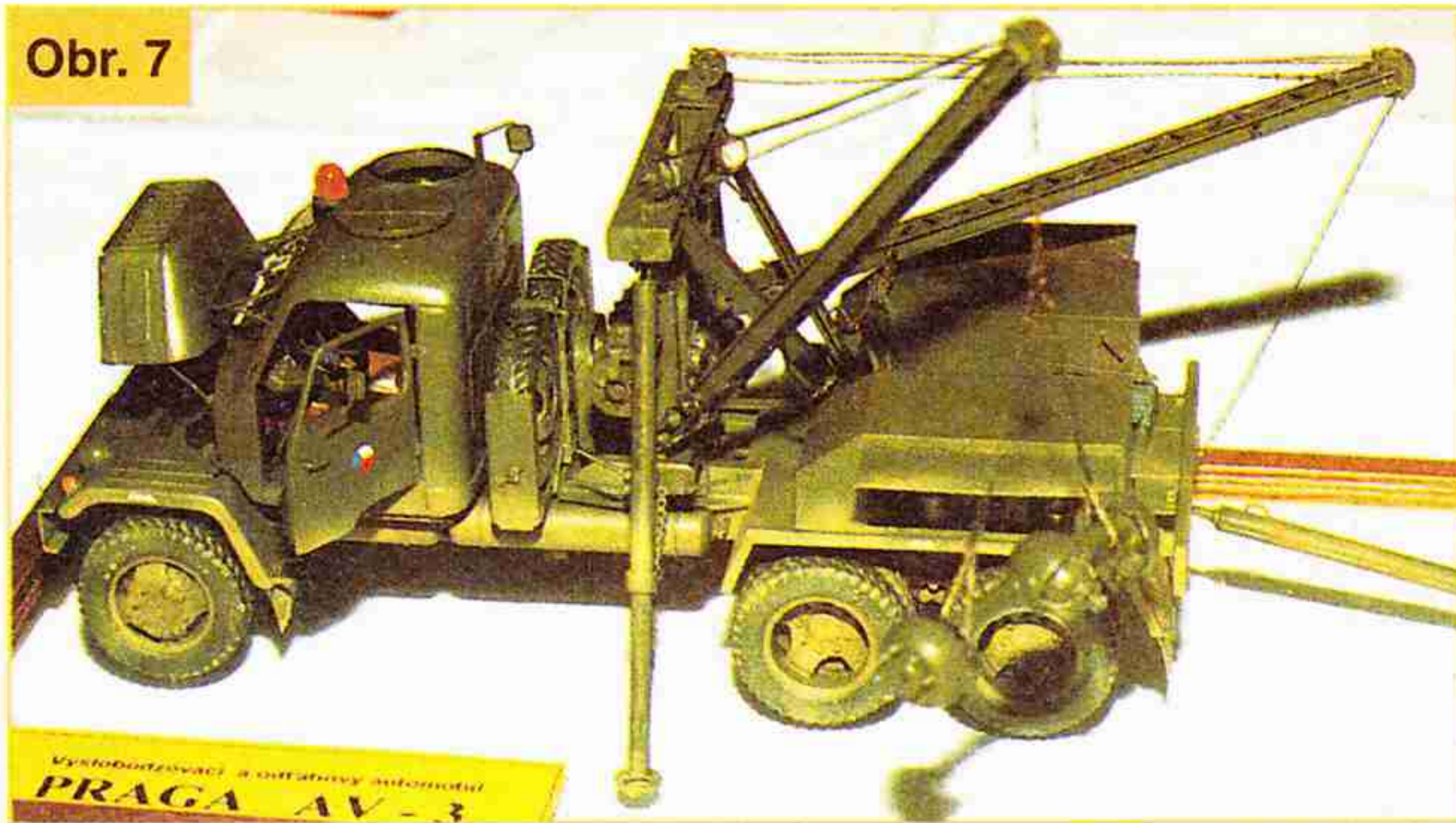
Obr. 3



rokoch. V tejto kategórii som si všimol aj model Radar „SURN“ (obr. 4) Františka Andraščíka z Rožňavy, ktorý rozhodcovia zjavne podhodnotili a tak obsadil nepopulárnu štvrtú priečku. Podľa môjho názoru mal byť najhoršie



Obr. 6



U.S. Halftrack M3-„Patton“ v mierke 1:35.
Prestavba zo stavebnice Tamiya.



Detailný pohľad na víťazný model kategórie papierových modelov - Bleriot XI Michala Papcúna z Popradu.

tretí, ale rozhodcovia boli iného názoru. Pekné modely sme videli aj medzi diorámami, ale ani jedna nedosiahla úroveň minuloročnej víťaznej diorámy („Tigrie esá“, Pavel Pauer, Považská Bystrica).

Päťdesiat päť modelov sa predstavilo v kategórii automobilov, aj keď bolo na škodu, že kategória nebola rozdelená na osobné a nákladné autá. O tomto rozdelení sa uvažuje v jubilejnom 10. ročníku. V tejto kategórii zvíťazil Bertalan Szöke z Budapešti s perfektne spracovaným modelom Mercedes Benz CLK pred Pavlom Šalamonom z Kropáč a jeho veľmi realisticky prevedeným ťahačom Renault AE 500 Magnum. Tretie miesto obsadil Matúš Prusák z Kurimy s modelom motocyk-

la Yamaha KV 1000. Matúš je vekom ešte žiak, ale jeho model úspešne obstál v tvrdej konkurencii seniorských modelov.

Súťažiaci z Maďarska ovládli aj ďalšiu kategóriu - figúrky. Bratia Ördöghovci

V lodiach dominoval Martin Martinko z Hranovnice s modelom USS New Jersey v mierke 1:350 (obr. 6). Pekný bol aj model druhého v poradí Juraja Ondu z Košíc - Cutter Dallas.

A nakoniec ostali papierové modely. Prvenstvo získal „orol“ Michal Papcún z usporiadateľského klubu s modelom Bleriot XI. Jeho model mohol kludne súťažiť aj medzi plastovými modelmi, pretože bol na nerozoznanie od nich.

Okrem ocenení v jednotlivých kategóriách a prestížnych pohárov, ktoré som už spomenul, boli udelené ešte tieto ďalšie: Pohár KPM „Tatranský orol“ pre najlepšieho žiaka: Marián Glemba, Lipt. Hrádok (Willys Jeep). Pohár fy HT model: Igor Frtús, Lipt. Mikuláš (Praga AV-3) vid' obr. 7. Airfix Cup: Václav Hochmut, Prešov (HS-123). Heller Cup: Jozef Matejkin,



F-15 E v mierke 1:48 Martina Mižáka z Drienova.



z Nyiregyházy vládli figúrkam do 90 mm s ich vlastnými výrobkami a v kategórii figúrok nad 90 mm zvíťazil Mihály Kleisz z Budapešti. Zvláštnu cenu od firmy HT model za najerotičnejšiu figúrku získal Milan Kubáň z Koprivnice, ktorý predstavil výrobok fy HO-FI z Tábora „Mery Christmas“ (obr. 5).

Na snímke modely 1:48 - F-4 Phantom GR 3 (Hasegawa, Josef Fraštia, Bratislava) a vzadu Gloster Meteor Mk. I (Tamiya, Peter Bidnenko, Poprad).

Martin (G.M.C. CCKW-353). Revell Cup: Roman Martinko, Hranovnica (He 111 H6.). Směr Cup: Jozef Ivančo, Kropáč (MiG-17). Najmladší účastník: Michal Martinko, Poprad (Kenworth). Najväčšia „vtákovina“: Agáta Stochmal, Krakow (SU-Slon).

9. ročníka „Plastic Session“ sa úspešne zúčastnili aj mladí modelári z klubu HT Model, ktorých vedie majiteľ fy HT model Ing. Jozef Andál. Jeho chlanci zvíťazili v niekoľkých kategóriách a treba s nimi vážne počítať aj do budúcnosti.

Mimochodom počas samotnej súťaže prebiehali aj sprievodné akcie, ktoré boli organizované firmou HT Model ako napr. hádzanie šípiek, stavba modelu na čas, modelársky kvíz, predvádzanie striekacích pištolí a mnohé ďalšie. Uskutočnila sa aj tradičná tombola a na svoje si prišli aj predajcovia modelov a modelárskych potrieb (napr. Propagteam, RS Models, PK Graphica a ďalšie). Počas dvoch dní si prišlo pozrieť výstavu modelov približne 1700 návštevníkov. A čo dodať na koniec?

* 9. ročník je úspešne za nami a v budúcom roku nás čaká jubilejný 10. ročník. (Uskutoční sa v prelomovom roku tisícročí 25.- 26. marca 2000.) „Orlí“ pre Vás chystajú niekoľko prekvapení. Takže, dovidenia na 10. ročníku, dovidenia na „PLASTIC SESSION 2000“.

MoVr

Foto: R. Maximčák



„Normandia“. Za túto diorámu (1:35) získal Robert Paál z Nitry 3. miesto v kateg. diorám.



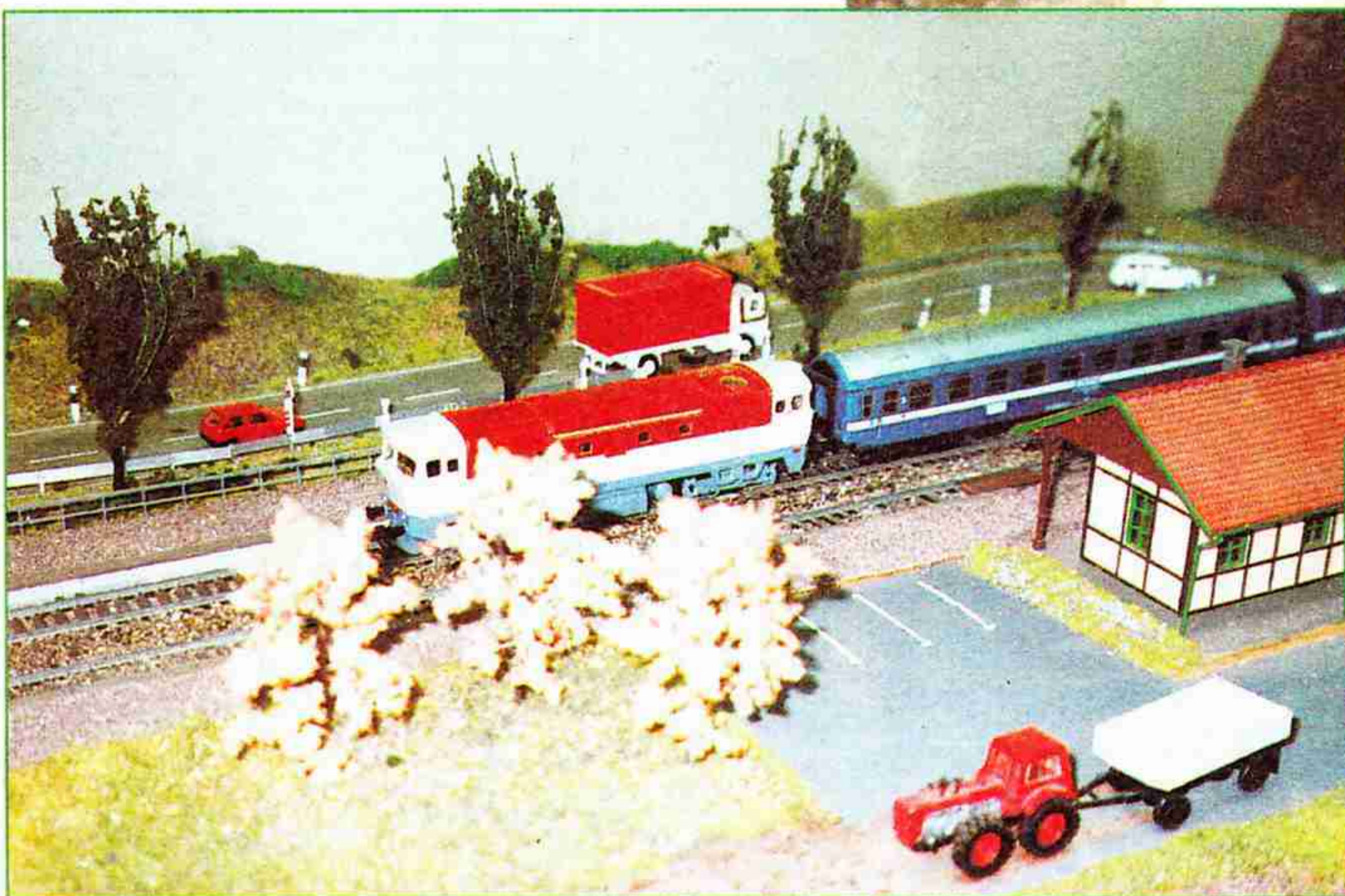
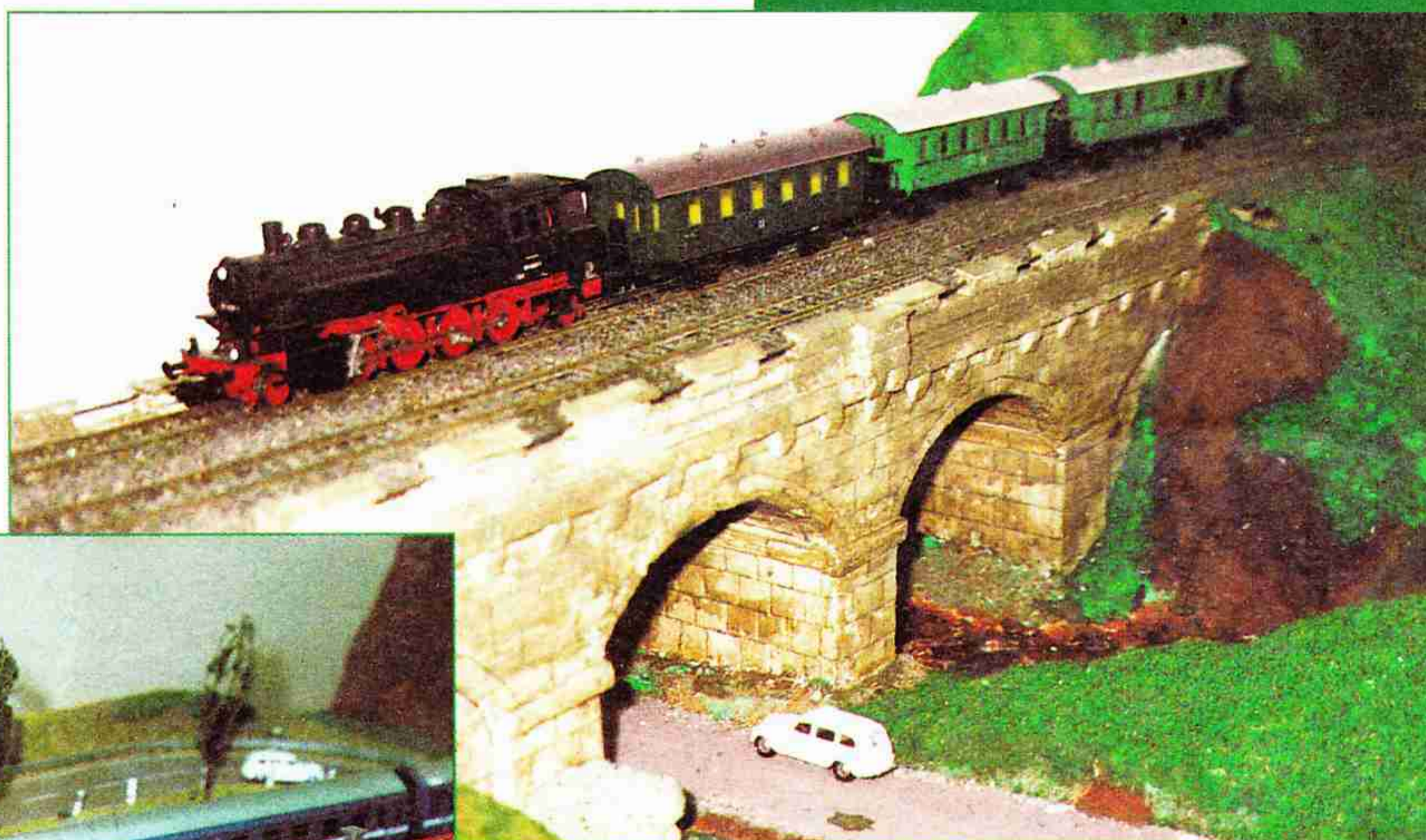
železnice

Kroužek železničních modelářů

Při Domu dětí a mládeže v severočeském Mostě pracují různé kroužky, které se věnují mladým zájemcům o danou problematiku. Jeden z kroužků se zabývá také železničním modelářstvím. Kroužek, který má v současné době deset mladých adeptů železničního modelářství, vedou Roman Suchý a Miroslav Žitný.

V současné době je rozpracováno velké kolejiště ve velikosti H0 (1:87) na kterém

Osobní vlak tažený parní lokomotivou řady 86 1800-1 DR přejíždí kamenný viadukt na mosteckém modelovém kolejišti.



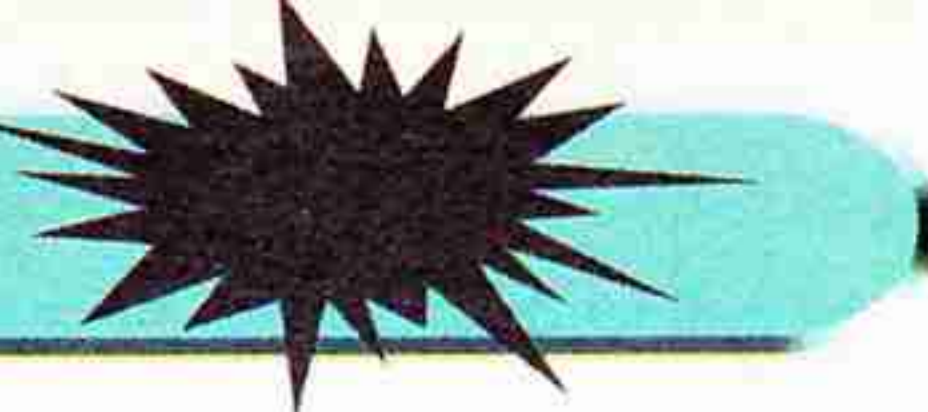
Diesellová lokomotiva řady T478 (tzv. Bardotka) v čele rychlíkového vlaku projíždí železniční zastávkou. Stejný vlak na detailnějším snímku.



půjde dobře imitovat skutečný železniční provoz. Kolejová pole jsou už téměř instalována (cca 40 m kolejí), ale poměrně dost práce zbývá ještě na kompletním propojení tratí, včetně propojení návěstidel, a na konečné podobě a úpravě krajiny, která teprve dotváří obdobná kolejiště do správné modelové podoby.

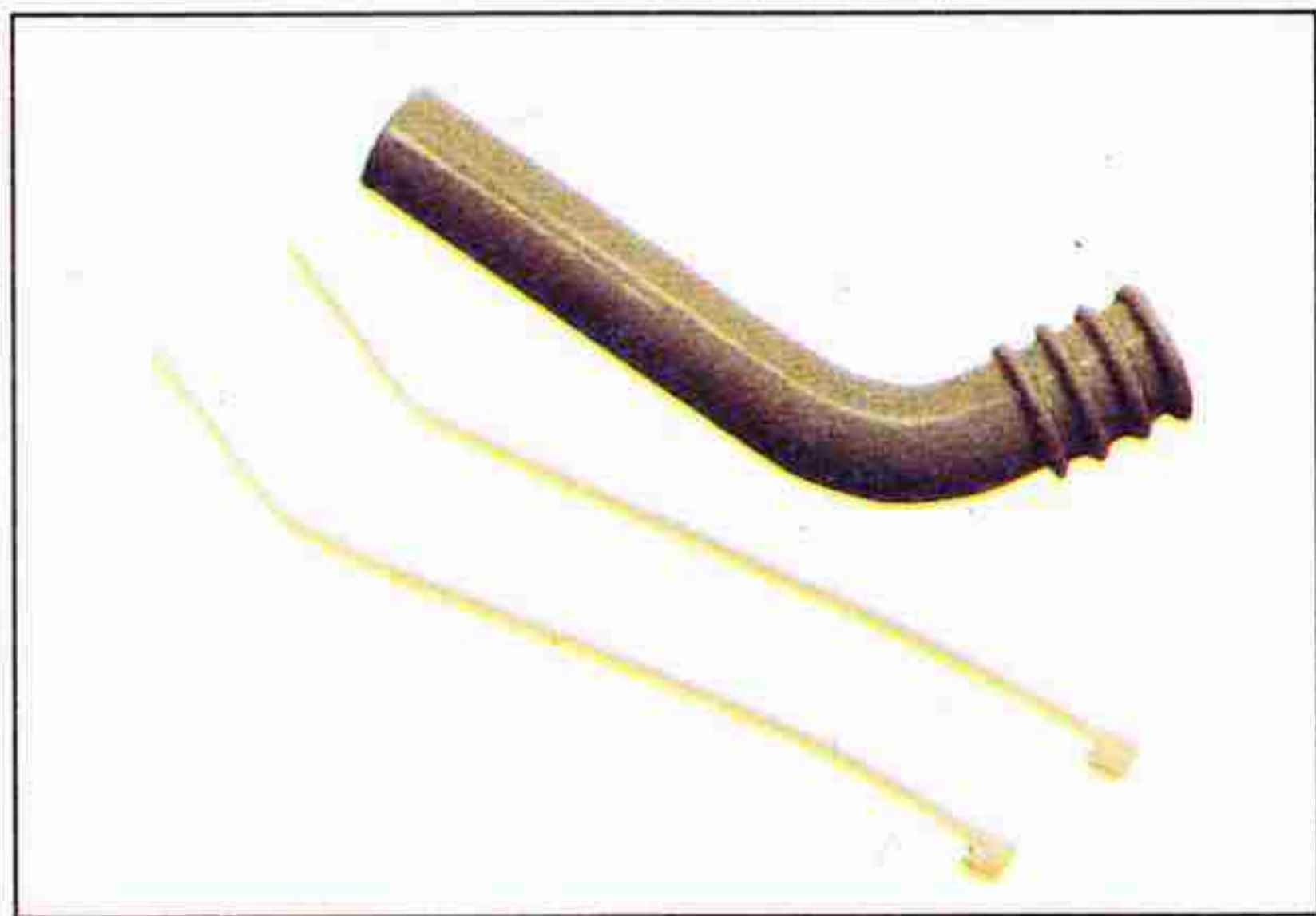
LP

Foto: autor



Prodejní cena, udávaná u každého výrobku, je pouze přibližná, buď doporučená výrobcem, nebo zjištěná v jednom z obchodů, kde je výrobek k dostání. Kupující i obchodníci si mohou zjistit další potřebné informace u výrobce nebo dodavatele, redakce s nimi není seznámena.

Výfuková koncovka HCAP 2150



ze silikonové gumy je vhodným doplňkem stranových výfuků spalovacích motorů od objemu válce od 3,5 do 5,5 cm³. Koncovka pod úhlem 45 °C spolehlivě odvádí spaliny mimo plochy modelu. Na koncové hrdlo výfuku se upevňuje dvěma ozubenými plastovými řemínky, které jsou součástí dodávky.

Vyrábí: Hobico, USA
Prodává: Pan Air, Korunní 127, Praha 3
Cena: 98 Kč

JUNIOR



je školní pokojový celobalzávní model s rozpětím 230 mm, poháněný gumovým dvouvláknovým svazkem. Junior je určen pro začínající modeláře. Je s ním možno provádět cvičné lety v halách,

pokojích i na volných plochách. Stavebnice je dodávána v kompaktní kartonové krabici.

Vyrábí: IKARA, Brno
Prodává: Reichard - modelářské potřeby, Grohova 52, BRNO
Cena: 90 Kč

Lupenkové pilky



z rychlořezné oceli v 6 tloušťkách vyrábí americká firma Maxx. Pro modeláře jsou nevhodnější pilové listy tloušťky # 4/0, 2/0 a 1/0 v balení po 12 kusech. Délka pilových listů vyhovuje pro upnutí v běžných rámech lupenkových pilek.

Vyrábí: Maxx, USA
Prodává: Pan Air, Na louži 5, Praha 10
Cena: 61 Kč

Lokomotiva 363-004-3 ČSD



Model této moderní elektrické lokomotivy značky Škoda - ještě v provedení Československé dráhy - je určen pro tratě modelové velikosti TT (1:120). Uspořádání podvozku Bo'Bo', délka přes nárazníky 140 mm. Jde o přestavbu na tovární podvozku.

Vyrábí: Elektro Servis, Pečky
Prodává: Modelářské prodejny
Doporučená cena: 2350 Kč

ESC HOŘOVICE 99, 17. - 18. června (letišťe Hořovice). Aeroklub Hořovice a Model klub při ODDM Hořovice pořádají soutěž sportovních maket motorových letadel (hmotnost modelu 6 až 25 kg). Sobota: 7.30 - stavební hodnocení; 8.00 - prezentace; 9.00 - zahájení letů. Neděle: 9.00 - dokončení letů. Létat se bude podle klubových pravidel MK Hořovice.

INFORMACE: Miloš Petrboř, Osek 229, 267 62 Komárov (tel.: 0316/57 24 26)

Inzerce přijímá redakce **MODELÁŘ a MODELÝ**, Křížkova 35, 186 00 Praha 8-Karlín. Tel./fax: 02/218 63 403 (218 63 407, 218 63 406). Podrobné informace v č. 1 a 2/99.

PRODEJ

■ 1 Modelářské plánky, seznam za známku 16 Kč. J. Macháček, 252 29 Dobřichovice 142

KOUPĚ

■ 2 Komplet 4-kanál. RC soupr. FM, 3 serva. R. Průša, Krčínova 6, 370 11, Čes. Budějovice, Tel.: 42875

■ 3 Modely aut 1:24 - FORD Cortina, FIAT 125, OPEL Vectra Omega, BMW 525. J. Rybář, Seiferta 2159, 434 01 Most, tel.: 035/25454, 25070

■ 4 Plánek na stavbu funkčního modelu ponorky. Bohuskav Kvita, Bezručova 62, 74101 Nový Jičín

modelář a modely

Měsíčník pro všechny modeláře
6/99 červen **L**

Vydavatel:
PRAŽSKÁ VYDAVATELSKÁ SPOLEČNOST
Pro Slovenskou republiku ve spolupráci s MAGNET-PRESS Slovakia

Adresa redakce: **MODELÁŘ a MODELÝ**
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 MAĎAROVÁ** 218 634 03

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

Příspěvky a korespondenci pro časopis Modelář a Modely posílejte výhradně na adresu redakce: Modelář a Modely, Křížkova 35, 186 00 Praha 8 (případně P.O. BOX 72)
Vychází měsíčně, cena časopisu 35 Kč.
Rozšiřují PNS, Mediaprint, Transpress, vybrané modelářské prodejny a další distributori.

Cena pro celoroční předplatitele 385 Kč za 12 čísel (516 Sk), 195 Kč za 6 čísel (268 Sk). Objednávky a zvýhodněné předplatné zajišťuje pouze Oddělení předplatného - Modelář a Modely Křížkova 35, 186 00 Praha 8-Karlín. (tel.: 02/ 218 634 03). Předplatné a informace po internetu (platba kartou je možná): WWW.MAGIS.CZ/modelaramodely

Distribúciu, predplatné a inzerciu pre Slovenskú republiku zabezpečuje: Magnet-Press Slovakia s.r.o., P.O. BOX 169, 830 00 BRATISLAVA.
Tel./fax: 07/44 45 45 59 - predplatné;
tel./fax: 07/44 45 46 28 - administratíva;
tel./fax: 07/44 45 06 93 - inzercia.
Sídlo firmy: Teslova 12, 821 02 Bratislava

Objednávky do zahraničí přijímá PNS, Hvoždanská 5 - 7, 148 31 Praha 4, (tel.: 79 32 740).

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

Řádkovou inzerci přijímá redakce Modelář a Modely, Křížkova 35, 186 00 Praha 8 - Karlín. 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).

Plošnou inzerci - reklamu - 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.

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

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, 1999

ISSN 0322-7405

HISTORIE na KOLECH

„Autos made in Hollywood“

Pod tímto názvem byly na lipském autosalonu vystaveny automobily, které se proslavily v různých filmech. Vybral jsem do této stále „historické“ rubriky několik starších typů, které by vás mohli zajímat.

L. Putz

Foto: autor



BMW 501/3 „Polizei, Müncher“. Tato mohutná německá limuzína „hrála“ v policejním seriálu „Isar 12“. Šestiválcový motor o objemu 2077 cm³ uděloval tomuto služebnímu vozu rychlost až 145 km/h.



Především mě zaujala TOYOTA 2000 GT. Tento šestiválcový automobil ze „Země vycházejícího slunce“ nahradil v některých filmech původní Aston Martin proslulého agenta 007 Jamese Bonda, kterého výborně ztvárnil Sean Connery. Toyota (motor objem 1938 cm³, výkon 110 kW) dosahovala rychlost až 220 km/h.



Víte komu patří tento starší „ošuntělý“ kabriolet. Podle kalifornské SPZ správně tipujete na inspektora Columba, resp. Petera Falka, který jej takovým nevšedním způsobem zahrál. Jde o vůz PEUGEOT 403 Cabriolet z roku 1959, který dokázal jezdit až „stočtyřicítkou“.



Protikladem vozu inspektora Columba je vůz LANCIA Aurelia B 24-Spider. Ve filmu „La dolce vita“ (Sladký život) F. Felliniho jej využíval Marcelo Mastroiani a „sexbomba“ Anita Ekbergová. Lancia s dvaapůllitrovým motorem dokáže jet maximálkou 180 km/h.



Idol 50. let, americký herec James Dean (zemřel ve čtyřiaadvaceti letech v roce 1955), který hrál např. ve filmu „Na východ od ráje“, používal německý dvoulitrový sportáček PORSCHE 356 Speedster.



Když se řekne Jerry Cotton, každý ví, že jde o filmového agenta FBI. Ten používal červený JAGUAR „E“ z roku 1961 (např. film „Smrt v červeném Jaguaru“). Anglický klasický vůz s motorem o objemu 3781 cm³ zrychluje z 0 na 100 km/h za 6,5 vteřiny.



Jiří Plaček z Prahy si postavil pro soutěže historiků v kategorii AV 1 model větroně Šohaj - rozpětí 1100 mm, délka 925 mm, celková plocha 24,8 dm², hmotnost 300 g.



I takto někdy může model skončit. Na snímku je maketa letadla Z-37 T „Čmelák“ (motor 6,5 cm³) Davida Stráníka z Litvínova. Upoutaná maketa (kateg. F4B) havarovala pro ztrátu rychlosti při startu.



Okruhová Toyota Celica GT-Four kateg. E 1:10 GTM připravená pro tuto sezonu. Z továrních dílů postavil tento RC model 12letý Andrej Dobřík, člen klubu MK „Mišiak“, Banská Bystrica. Karosérie Tamiya, podvozek Tamiya TA 03F, motor Mabuchi 540, regulátor LRP Indy 400, baterie Sanyo RC-2000/7,2 V, RC souprava Graupner XR-3 Race.



Raketomet MARS (Revell, 1:35) postavil Radoslav Solár zo Žiliny. O súťaži „Plastic Session '99“ čítajte na strane 45.



Firma Ferrari vyráběla v šedesátých letech celou plejádu typů označených 250 GT. Jedním z méně známých typů je Sperimentale. Model Ferrari 250 GT Sperimentale v provedení Die Cast (měřítko 1:43) nabízí nyní firma Bang (vůz v modré metalíze je prezentační typ z roku 1961, červený vůz je „silniční“ verzi téhož typu z roku 1963).