

ÚNOR 1998 • ROČNÍK XLIX • CENA 35 Kč

modelář a modely 2

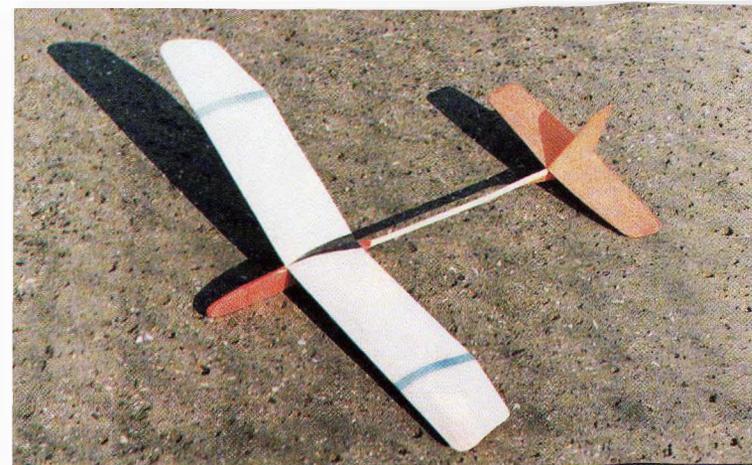
ČASOPIS PRO VŠECHNY MODELÁŘE

Startuje

VIVAT



ISSN 0322 • 7405



Jednoduchý model Volavka (konstrukce Jiří Plaček) je určen především pro začátečníky. Jeho stavba jistě nezabere mnoho času, ale jeho letové vlastnosti mohou přinést mnoho příjemných modelářských zážitků. Čtete na straně 12.

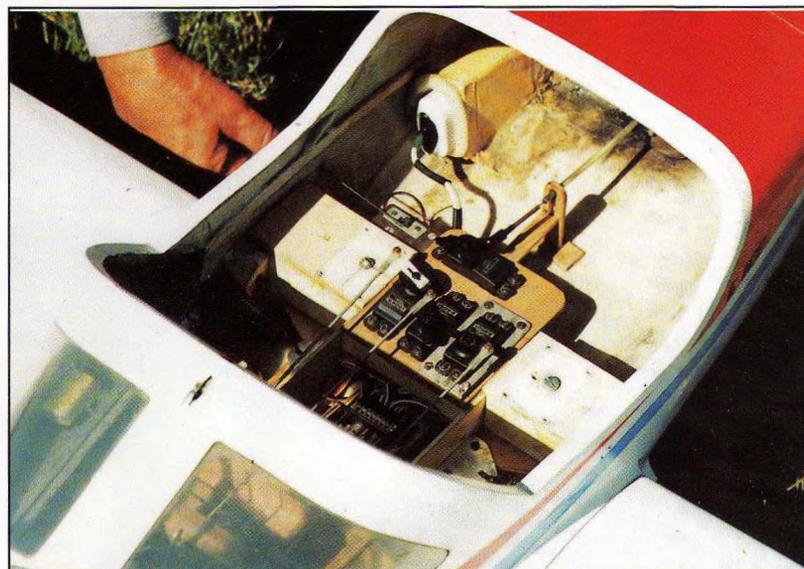


RC svahový větroň Fregatka - v působivé kompozici na snímku Jaroslava Vejrosta - má rozpětí 2850 mm, délku 1230 mm a hmotnost 2125 g. Plošné zatížení bez přítěže dle FAI činí 31 g/dm². Další přidavná závaží při létání v silnějším větru (nad 8 m/s) lze umístit do čtyř otvorů v kořenech křídla. Model s laminátovým trupem a konstrukčním křídlem o hloubce 260 mm má vynikající klouzavost, RC souprava ovládá křídélka propojená se směrovkou, výškovku a vypínač pro aerovlek. Dohledání „zalétnutého“ modelu zajišťuje cvičitelka Renata Siegelová se svým čtyřnohým pomocníkem.

Foto: J. Plaček, J. Vejrosta, P. Husták, V. Stejskal

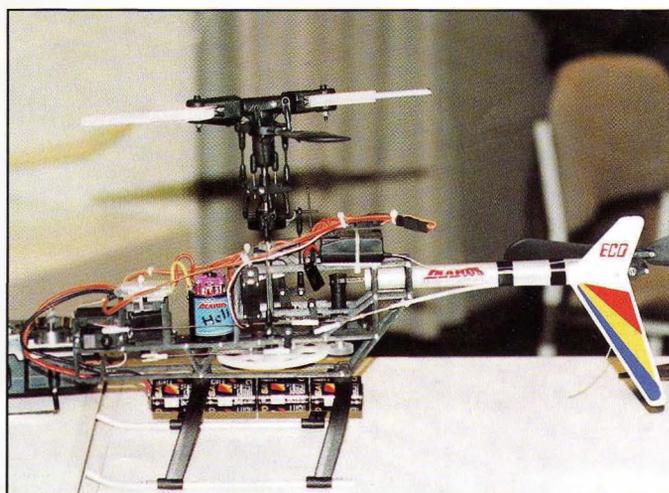


Lukáš Husták z Nového Města nad Metují je jedním z mnoha, kteří se naučili létat a i dále létají s libivým modelem Courier postavený ze stavebnice fy JR Models. Odolný elektrolet s laminátovým trupem má rozpětí 1060 mm a hmotnost 650 g. Pohon letadla zajišťuje motor Speed 400 a 7 aku Sanyo 500 mAh.



Detailní uspořádání RC výzbroje obřího modelu Zlín 242 na snímku V. Stejskala, který byl pořízen při exhibici v Nesvačilech.

Sourozenci - modeláři žáci - Kája a Petr Daňkovi z Frenštátu pod Radhoštěm nakrucují gumový svazek na modelu Šídlo (konstrukce z roku 1937 od B. Semráda).



X-CELL je název skupiny nových vrtulníků poháněných elektromotorem, které nabízí německá firma Ikarus. Vyobrazený model X-Cell 30 (na snímku se sejmutou kapotáží) je postaven podle vzoru vítězného modelu z MS 1993, 1994. Základní technické údaje: délka 960 mm, průměr rotoru 1080 mm, hmotnost bez akumulátorů 800 g. Použitím titanu na díly pohonu se zvýšila pevnost až trojnásobně, přičemž se hmotnost snížila o 30 g ve srovnání s původními ocelovými díly.

OBSAH 2/1998

Zpráva z předváděcího týmu LMK Rakovník	2, 3
Z-37 T Agro turbo - polomaketa	3, 4
Indikátor napětí	5
Bezpečné ovládání trysky RC karburátoru	6
Poznááme leteckou techniku - PZL-104 Wilga-35	7, 8
Modelářské motory a jejich problematika (12)	9, 10
VT-100 Démant - polomaketa	11
Volavka - model pro začátečníky	12, 13
Vivat L-13 SW, Super Vivat	14, 15
Mistrovství světa F3C (vrtulníky)	16, 17
První světové letecké hry a ME v raketovém modelářství	18, 19
Marty - sportovní akrobatický RC model	19, 20, 21
Novinky z RC Autoklubu ČR	23
Kalendář 1998	24, 25, 26
Motor pro automodely SRC	27, 28
FARO SRC - Škoda Pick-Up „Freestyle“	28, 29
Moravskoslezský pohár 1997	29
Matchbox 1947 - 1997 (2)	30, 31, 32, 33
Něco z historie	35, 36
Beskyd Kit Show, Kopřivnice	36, 37, 38
Nanášeni nátěrů štětcem (2)	38, 39
Novinky pro Vás	40

CONTENTS

Information of perform the Team LMK Rakovník	2, 3
Z-37 T Agro turbo - scale model	3, 4
Voltage indicator	5
Safety needle valve for RC carburettor	6
We get acquainted with aeroplane technique - PZL-104 Wilga 35	7, 8
Model engines and their problems (12)	9, 10
VT-100 Démant - scale model	11
Volavka - Model for the beginner	12, 13
Vivat L-13 SW, Super Vivat	14, 15
World Championships in category F3C (Helicopters)	16, 17
1st World Air games, Open European Spacemodelling Championships	18, 19
Marty - Model for sport and RC acrobatics	19, 20, 21
News of RC Autoklub Czech Republic	23
Calendar 1998	24, 25, 26
Engine for modelcars SRC	27, 28
FARO SRC - Škoda Pick-Up „Freestyle“	28, 29
„Moravskoslezský pohár 1997“ RC Cars	29
Matchbox 1947 - 1997 (2)	30, 31, 32, 33
Something of history	35, 36
„Beskyd Kit Show, Kopřivnice“ (CZ)	36, 37, 38
Colour pile up with Brush (2)	38, 39
Novelties for you	40

INHALT

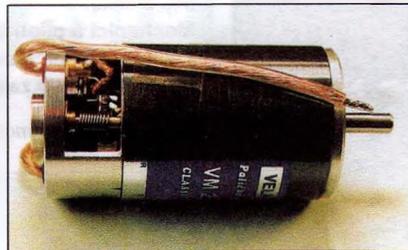
Bericht aus vorführungs team LMK Rakovník	2, 3
Z-37 T Agro turbo - Scalle Modell	3, 4
Spannungsindikator	5
Sicherheit Beherrschung RC Vergaser Düse	6
Wir erkennen die Flugtechnik - PZL-104 Wilga 35	7, 8
Modellmotoren und ihre Problematik (12)	9, 10
VT-100 Démant - Scalle Modell	11
Volavka - Flugmodell für Anfängers	12, 13
Vivat L-13 SW, Super Vivat	14, 15
Weltmeisterschaft Class F3C (Hubsschauber)	16, 17
Erste Weltspiele für Flug, uropa Meisterschaft in raketen modellbau	18, 19
Marty - RC Sportflugmodell für Kunstflug	19, 20, 21
Neuheit aus RC Autoklub der Tchechische Republik	23
Kalender 1998	24, 25, 26
Motor für Automodellen SRC	27, 28
FARO SRC - Škoda Pick-Up „Freestyle“	28, 29
„Moravskoslezský pohár 1997“ RC Autos	29
Matchbox 1947 - 1997 (2)	30, 31, 32, 33
Etwas aus Geschichte	35, 36
„Beskyd Kit Show, Kopřivnice“ (CZ)	36, 37, 38
Die Farbeauftragen mit der Pinsel (2)	38, 39
Neuheiten für Sie	40



Zpráva z předváděcího týmu LMK Rakovník
Information of perform the Team LMK Rakovník
Bericht aus vorführungs team LMK Rakovník



Poznááme leteckou techniku - PZL-104 Wilga-35
We get acquainted with aeroplane technique - PZL-104 Wilga-35
Wir erkennen die Flugtechnik - PZL-104 Wilga-35



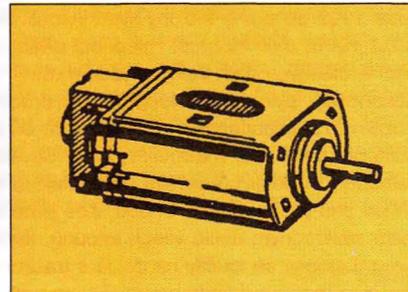
Modelářské motory a jejich problematika (12)
Model engines and their problems (12)
Modellmotoren und ihre Problematik (12)



Volavka - model pro začátečníky
Volavka - Model for the beginner
Volavka - Flugmodell für Anfängers

Kalendář 1998
Calendar 1998
Kalender 1998

24



Motor pro automodely SRC
Engine for modelcars SRC
Motor für Automodellen SRC



Matchbox 1947 - 1997 (2)
Matchbox 1947 - 1997 (2)
Matchbox 1947 - 1997 (2)



Něco z historie
Something of history
Etwas aus Geschichte

Novinky pro Vás
Novelties for you
Neuheiten für Sie

TITULNÍ SNÍMEK

Loňský rok byl, především na Moravě, velmi těžký. I přes nebývalé povodně připravila firma JR Models tři verze modelu VIVAT. Vivat je nabízen jako větroň, elektrolet (Super Vivat) a jako model se spalovacím motorem, přičemž základní provedení modelu zůstává stejné. Podrobnosti uvnitř sešitu.

Foto: archiv redakce

ZPRÁVA Z PŘEDVÁDĚCÍHO TÝMU LMK RAKOVNÍK

Předváděcí tým Leteckomodelářského klubu Rakovník vstoupil v roce 1997 do druhé sezony své činnosti. Jeho program „Letecká válka 1945“ měli možnost zhlédnout diváci několika modelářských akcí a leteckých dnů. Velkým kladem všech vystoupení, které jsme absolvovali, bylo to, že fungovalo v průběhu uplynulé sezony i pozemní zabezpečení při vystoupeních. Díky tomu naši modeláři piloti předvedli vždy maximální výkon. Skvělou atmosféru pro naše vystoupení vytvořili především pořadatelé a diváci leteckomodelářských dnů v Olomouci a Chebu. Zde jsme se tedy loučili s diváky ještě závěrečným defilé všech letounů, které používáme v našem týmu. Letouny se loučily na defilé s trasírovacími dýmy a zejména diváci v Chebu byli tímto novým číslem našeho programu nadšeni. Mimo vlastní boj jsme jako další vedlejší vystoupení předvedli vystoupení s názvem „Esa Luftwaffe“. Jde vlastně o vstřícné lety dvojice letounů Focke-Wulf pilotovaných ing. Václavem Somolem a



North American P-51 B Mustang Bohumila Sova je osazen motorem Enya o objemu 10 cm³. Model známého stíhacího letadla v měřítku 1 : 7 je vybaven funkčním zatahovacím podvozkem.



B. Sova představil v loňském roce také maketu německé bezpilotní střely V-1. Model je osazen motorem OS Max (6,5 cm³), který pohání dvoulístou vrtuli na přední části trupu střely.

Jiřím Vitnerem, kdy se jejich modely těsně míjejí, a to v předváděcím prostoru před diváky. Jde sice o psychicky náročné vystoupení, ale konečný výsledek je velmi efektní. Dalším vedlejším vystoupením byla scéna „Spitfire a flak“, na stejnojmennou píseň skupiny Taxmeni jejímž ústředním hrdinou je známé letadlo Spitfire. Při vystoupení je použit model Spitfire Mk. V.B. v pilotáži Bohouše Sova, protilecký flak je imitován pomocí pyrotechniky. Rovněž tak jsme měli do dalšího vedlejšího vystoupení připraven model čtyřmotorového bombardéru H. P. Halifax, který však těžce havaroval na leteckém dni v Olomouci. Vlastní letecká válka (v modelářském



Jiří Vitner s maketou německého letadla Focke-Wulf Ta 152. Maketa v měřítku 1 : 7 je poháněna motorem HP (10 cm³). RC soupravou jsou ovládány všechny základní funkce. Odpalování dýmovnice (pro imitaci zásahu) je elektrické, většinou mikrospínačem v koncové poloze serva. K odpalu se využívají zejména „plné“ klapky.

provedení) upoutala diváky přirozeně asi nejvíce. Ve vzduchu vždy pět až šest modelů, při útoku „amerických letců s P-51 Mustang“ na pozemní cíle vždy vzaly za své obrněné transportéry a hangár na „německém letišti“, boj byl dramatický, dynamický a některá zasažená letadla i hořela.

Je namístě představit celou sestavu předváděcího týmu LMK Rakovník.

Piloti modelů: Ing. Václav Somol, Jiří Habart, Jiří Vitner, Bohumil Sova, Aleš Koutecký, Igor Vyznal (ten však činnost v týmu již ukončil).

Mechanici: Marie Mrázová, Jiřina Sovová, Drahoslav Dvořák, Zdeněk Eichler.

Mechanici a piloti náhradníci: Milan Hůla, Jaroslav Hovorka.

Zvukař: Zdeněk Habart.

Vedoucí týmu a zajištění pyrotechniky: René Černý.

Zajímavý snímek modelu Bellanca Superdathlon (od fy Hacker) s kouřovým efektem.





Pohled z ptačí perspektivy na část letky předváděcího týmu.

Sponzorem týmu LMK je známá firma HACKER model production, která se rozhodla pro letošní sezonu vybavit tým letouny Jak-1M a Me-109 FaG z vlastní produkce. Z tohoto důvodu bude pro sezonu 1998 sevcvičeno úplně nové hlavní vystoupení pod názvem „Normandie - Němen“. Znalcům a příznivcům letecké historie musí být podle názvu tedy vše jasné. Ano, budeme „bojovat na východní frontě“ v barvách této slavné jednotky francouzských dobrovolníků. Připravujeme nový scénář a další inovace, např. i co se pyrotechniky týká. Vzhledem k tomu, že v letošním roce nás čeká i Model Air Show na domácím letišti (1. až 2. 8.) a dá se očekávat sezona nabitá modelářskými událostmi, je třeba objednat vystoupení skupiny LMK včas. Nejpozději do konce března. Po tomto datu bude sestaven pevný plán vystoupení.

R. Černý

(Informace na tel.: 0602/384974, 0313/512478.)

Letouny Ta-152 a Fw-190 D v markingu Papageistafel.



ul. 28. října 102
702 00 OSTRAVA

tel.: 611 44 83, 611 38 44

Otevírací doba:

Po - Pá 9⁰⁰ - 18⁰⁰, So 8⁰⁰ - 12⁰⁰

MODELÁŘSKÉ POTŘEBY

NABÍZÍME ŠIROKÝ SORTIMENT
MODELÁŘSKÉHO ZBOŽÍ
NAŠICH I ZAHRANIČNÍCH FIREM

PRODEJ, PORADENSTVÍ, SERVIS
VÝUKA PILOTÁŽE RC MODELŮ
LETADEL A VRTULNÍKŮ,
STAVBA MODELŮ NA ZAKÁZKU,
ZALÉTÁVÁNÍ MODELŮ

VELKOOBCHOD
S MODELÁŘSKÝM ZBOŽÍM

VÝROBA
VLASTNÍCH STAVEBNIC, DOPLŇKŮ

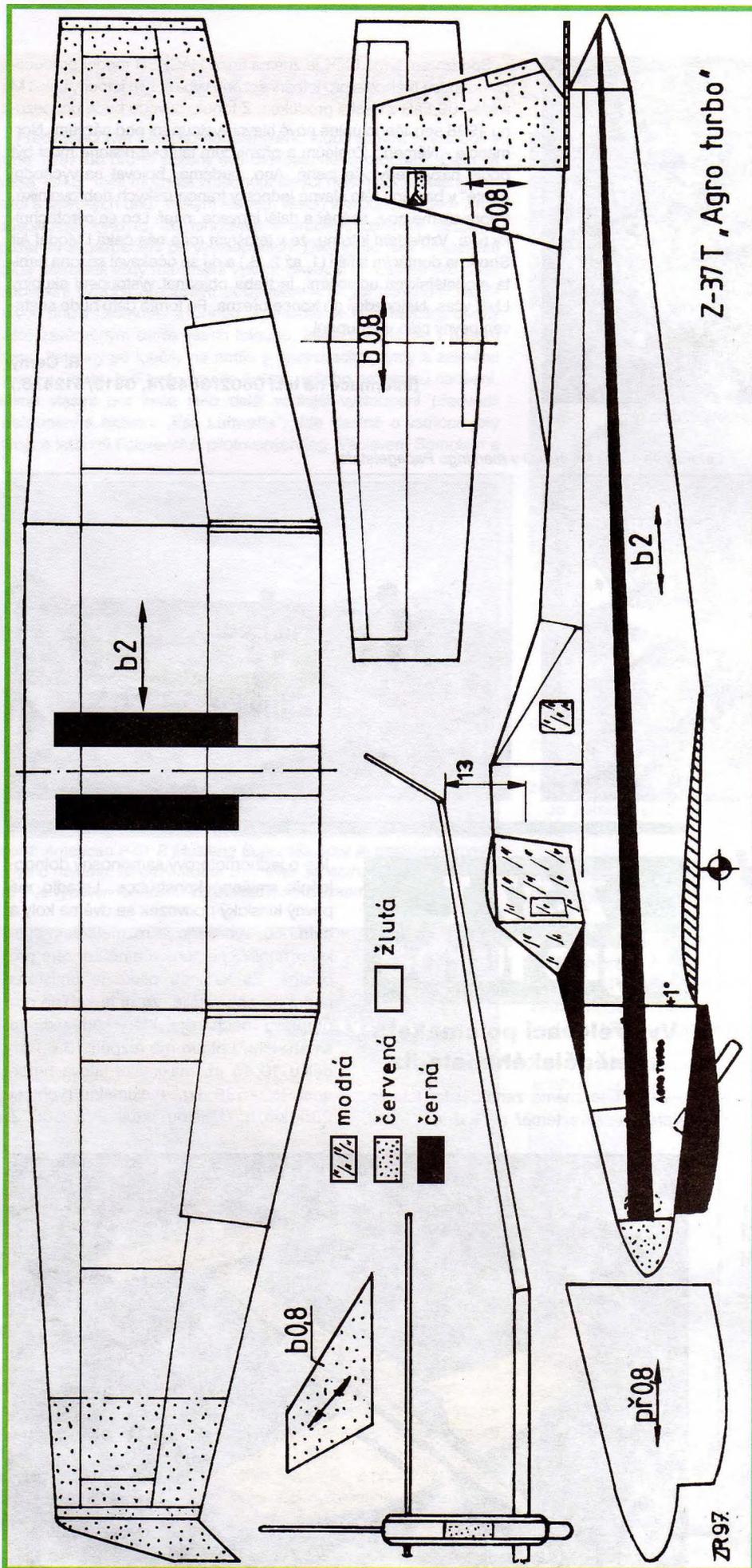
Z-37 T Agro turbo

Vystřelovací polomaketa zemědělského letadla

Z-37 T je známé zemědělské letadlo,
které najdeme téměř na každém letišti.

Jde o jednomotorový samonosný dolno-
ložník smíšené konstrukce. Letadlo má
pevný klasický podvozek se dvěma koly a
ostruhou, vybaveno je rozmetadlem syp-
kých hnojiv i semen, včetně zařízení pro
postřik. Za kabinou pilota je umístěna
nádrž na chemikálie, za ní je kabina pro
přepravu mechanika, který sedí zády ke
směru letu. Letoun má rozpětí 13,63 m,
délku 10,46 m, maximální letová hmot-
nost je 2525 kg, maximální rychlost
285 km/h. Třílistou vrtulí Avia 508 Z





(Ø 2500 mm) pohání turbomotor Walter M-601 o maximálním výkonu 360 kW. Další informace (včetně fotografií) najdete např. v Modeláři 3/1983, L+K 14/1986 atd.

Po nedávné stavbě tohoto typu na pohon gumou, resp. motorem na CO₂ mne napadlo, že ti mladší (méně zkušenější) modeláři stavebně poměrně náročnou maketu nepostaví. Pro ně jsem připravil alespoň toto vystřelovadlo, které pro své lety i snadnost výstřelu gumou je mezi malými modeláři velmi oblíbené. Výkres je ve skutečné velikosti, takže stačí jen díly překopírovat na vhodné zbytky balzy.

K stavbě (rozměry v milimetrech):

Trup vyřízneme z tvrdší balzy tl. 2 a směrem dozadu zbrusíme až na poloviční tloušťku. Vybrúsíme zářezy pro křídlo i VOP, vlepieme bambusový kuliček (stačí i pevnější dřívko ze zápalky), jehlovým pilníkem - kulatým - zhotovíme otvor vpředu pro dva olověné broky a přelepíme výztuhami z překližky tl. 0,8 z obou stran, lakujeme a lehce přebrousíme.

Křídlo vyřízneme z jednoho kusu balzy tl. 2, vybrúsíme do profilu a zeslabíme směrem ke koncům na poloviční tloušťku. Celek jednou lakujeme lesklým nitrolakem a lehce obrousíme brusným papírem o zrnitosti 400.

Kormidla včetně klínu před SOP a wingletů vyřízneme z balzy tl. 0,8. Rovněž je nalakujeme a přebrousíme.

Barevnou úpravu provedeme tenkými barevnými papíry Modellspon podle výkresu. Tuší (nebo fixem) naznačíme všechny pohyblivé části. Teprve pak rozřízneme křídlo na tři díly, styčné hrany zbrusíme do správného úhlu a slepíme v celek do vzepětí 13 mm. Na koncích křídla přilepíme winglety. Po opětovném lakování všech dílů slepíme model v celek. Pozor na kolmost a souosost všech dílů. Po důkladném zaschnutí kontrolujeme těžiště a zakloužeme do mírně levé zatáčky. Model však vystřelujeme gumou (1 x 3) do pravé stoupavé zatáčky. **POZOR!** Nikdy nevystřelujeme model proti lidem!

Zdeněk Raška
Foto a výkres: autor

INDIKÁTOR POKLESU NAPĚTÍ

Jednoduchý indikátor (viz schéma) pro kontrolu poklesu napětí je regulovatelný od 3 do 15 V. Zapojen může být trvale, při nastavení na požadovaný stav, tj. 1,05 V na článku, se rozsvítí dioda LED. Odběr je zanedbatelný, nemá vliv na akumulátor. Indikátor je vhodný pro modely kde je zdroj pod vodotěsným krytem (např. lodní modely) a kontrola je tudíž obtížná.

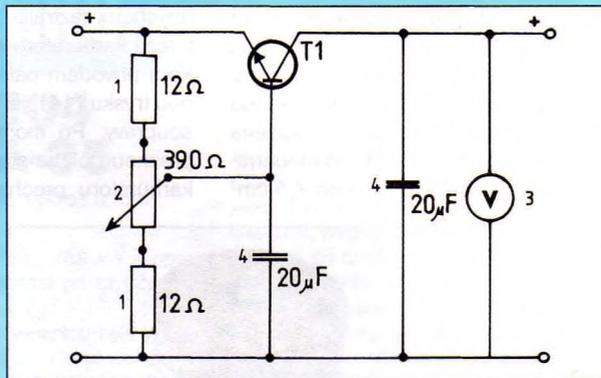
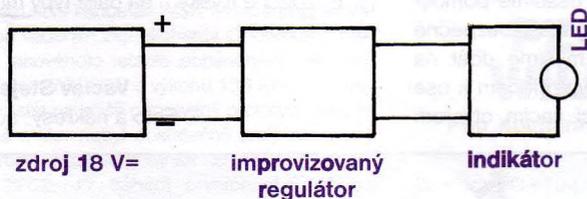
K nastavení indikátoru se použije ply-



nule regulovatelný zdroj stejnosměrného napětí s rozsahem 0 až 20 V, případně improvizovaný regulátor - viz schéma.

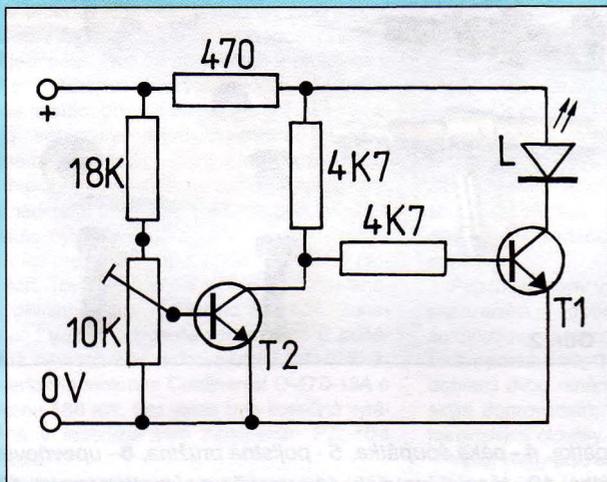
Po vzájemném propojení se nastaví požadované napětí nejnížší hodnoty. Např. U NiCd 0,9 až 1,1 V, pro suché články 1,2 až 1,25 V, u 6voltového akumulátoru je to 5 až 5,5 V. Nyní se trimrem 10K nastaví indikátor tak, aby se dioda LED rozsvítila. Při zvyšování napětí zdroj musí LED zhasnout. Pro kontrolu - po nastavení trimrem - opět snižujeme napětí na zdroji do okamžiku, kdy se

BLOKOVÉ SCHÉMA PROPOJENÍ



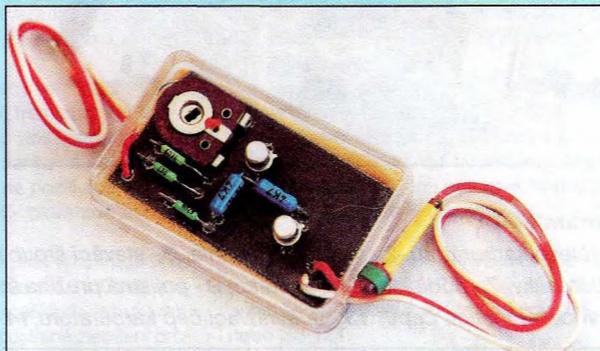
Improvizovaný regulátor

T1 - GC 520 (KD 135, KD 137 atd.), 1 - odpor 12 Ω (2x), 2 - odporový trimr 390 Ω, 3 - voltmetr, 4 - kondenzátor 20 μF (2x)



INDIKÁTOR

L - dioda LED, T1 - tranzistor KC 507 (509), T2 - tranzistor KC 507 (509), 470 - odpor 470 Ω, 4K7 - odpor (2x) 4 700 Ω, 18K - odpor 180 000 Ω, 10K - odporový trimr 10 000 Ω



Funkční miniaturní indikátor (bez horního krytu) sestavený podle návodu. Rozměry: 57 x 38 x 15 mm.

PG GERASIS

Výhradní zástupce německé firmy



- Laminovací pryskyřice
 - Plnidla
 - Skelné, kevlarové, uhlíkové tkaniny, rovingy
- ...a ostatní materiál
a pomůcky k laminování

Ceník zašleme proti obálce s vaší adresou a 10 Kč známkou
PG Gerasis, O. Březiny 48, 790 01 Jeseník
tel., fax: 0645/ 411 855

MIKRO

Průběžná 21, 100 00 Praha 10
Tel. 02/ 7810636, Fax 02/ 6283532

Modelářské motory a příslušenství,
výroba a prodej: osobně Út-Čtv: od 15-20 h.

**PODLE OBJEDNÁVKY NA DOBÍRKU
VYŽÁDEJTE SI CENÍK ZA ZNÁMKU 16 Kč**

**MODEL
TECHNIK**

NABÍZÍ ŠIROKÝ VÝBĚR MODELÁŘSKÉHO ZBOŽÍ
OD ZAHRANIČNÍCH I DOMÁČÍCH FIREM

**OTEVŘENO PO-PÁ OD 9^h-18^h HODIN
SO OD 9^h-12^h HODIN**

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

LED rozsvítí. Na měřicím přístroji - pokud je indikátor správně nastaven - by měla být hodnota 5,1 až 5,25 V.

Indikátor můžeme umístit do vhodného obalu např. krabičky. Zapojen může být trvale přímo na akumulátoru, protože jeho odběr je tak malý, že na vlastní stav „aku“ nemá vliv. LED diodu umístíme na vhodné místo v modelu tak, aby byla viditelná, ale nenarušovala vzhled modelu. Přístroj - indikátor - má tu výhodu, že jej můžeme přecejchovat na jakýkoliv akumulátor v rozsahu 3 až 15 V.

F. Čačka, nákresy autor

Foto: V. Stejskal, kresba: M. Doubrava



POZNÁVÁME LETECKOU TECHNIKU

PZL-104 WILGA-35

Petr Kolmann (text, výkres a foto)

Na počátku šedesátých let vzneslo vedení polského letectva požadavek na nový lehký víceúčelový letoun. Takový typ již několik let chyběl nejen polskému vojenskému letectvu, ale i aeroklubům. Tohoto nedostatku si byli vědomi i konstruktéři, kteří již od roku 1959 v konstrukční kanceláři WSK Okęcie připravovali pod vedením ing. Richarda Orlowského projekt takového letadla poháněného plochým motorem WN-6RB o výkonu 136 kW. Dva roky na to stál na letišti připravený prototyp, ale v té době motor nebyl dostatečně zralý leteckého provozu, a tak se první let uskutečnil 24. dubna 1962. Již během prvních zkoušek se vyskytla celá řada závad a také bednovitý trup prototypu nové Wilgy nebyl příliš libivý. Proto bylo přikročeno k dosti zásadním změnám. Z původní Wilgy zbyla pouze koncepce a pohonná jednotka. Protože nová Wilga-2 projektovaná ing. Adrejem Frydrychiewiczem byla úplně nové letadlo, dostala elegantnější trup s výraznou kabinovou částí (opatřenou zadním oknem) přecházející do štíhlého nosníku ocasních ploch, nové křídlo se zvětšenými palivovými nádržemi a také nové ocasní plochy. Celé letadlo bylo charakteristické hlubokými vyztužujícími prolisy na trupu, křídle i ocasních plochách. Tovární označení tohoto typu zalétaného prvního srpna 1963 bylo PZL-104. Zanedlouho vznikla odvozená verze Wilga C poháněná namísto původního motoru WN-6RB-2, americkým motorem Continental O-470-13A o výkonu 166 kW, tato verze byla licenčně vyráběna v Indonézii pod označením PZL-104 Gelatik.

Další verzi zalétnutou na Silvestra roku 1965 byla Wilga-3. Šlo o motorovou variaci vzniklou zástavbou sovětského hvězdicového motoru AI-14R o výkonu 191 kW. Zástavba hvězdicového motoru letadla v mnoha směrech prospěla nejenže se zvětšily rychlosti i stoupavost, ale kratší pinější příd' pozměnila i vzhled letadla dříve připomínajícího spíše letadélko z dílny Walta Disneye. Jedny z prvních trojek odebralo v počtu šesti kusů Rumunsko. Od trojky byla také odvozena verze Wilga 3C později označovaná Wilga-32 poháněná plochým motorem

Continental O-470-L o výkonu 169 kW a opět licenčně vyráběna v Indonézii po označení Lindpur Gelatik 32.

Další modernizovanou variantou byla Wilga 3½ (= 3,5) neboli Wilga 35. Od předcházejících trojek se lišila pozměněným podvozkem, přední nohy dostaly kapotáž, zadní ostruha byla zcela nové konstrukce, touto změnou byl změněn postoj letadla na zemi a tím se zlepšila i stabilita letadla při pojiždění. Dále bylo zlepšeno chlazení motoru, upravena byla i palivová soustava, zvětšen byl zavazadlový prostor, a díky novým sedačkám se zlepšilo i pohodlí posádky.

Pětaticítky byly vyráběny ve verzích: 35P - pasážerska / dopravní transportní; 35A - aeroklubová upravená pro vlek větroňů a vysazování parašutistů; 35S - sanitarna / sanitní pro dopravu dvou raněných na nosítkách s lékařským doprovodem; 35H - plováková verze s kanadskými plováky.

Vývoj Wilgy pokračoval přes výkonnější verzi 40 s motorem AI-14RA a verzi 43 s Continentalem O-470-K, které po zkouškách, jež ukázali, že změny neznamenají podstatně zlepšení proti pětaticítkám, zůstali pouze v prototypu, k verzi 80 což byla pětaticítkka upravená dle předpisů FAR-23 až k loňské novince s upraveným trupem a novým křídlem PZL-104M-Wilga 200. Konstruktéři však pracují dál a dnes je již zalétán prototyp následovníka Wilgy, hornoplošník obdobné koncepce označený PZL-105 Flamyng.

Mino polský aeroklub je od roku 1971 po-

vozovatelem také polská armáda, kde Wilgy létají v bojové kamufláži ve spojovací službě.

Wilga-35 sklídila značný exportní úspěch a byla vyvezena do dvaařiceti zemí. Pevná část exportu směřovala do Bulharska, Egyptu, Francie, Indonézie, Kanady, Maďarska, NDR, Rakouska, Rumunska, SRN, SSSR, Španělska, Švýcarska, Velké Británie, Venezuely a také Československa. K nám byly v dubnu 1973 dodány dvě Wilgy-35A se značkami OK-CZA a OK-CZB. Při dělení republiky připadla jedna Slovensku, kde nyní létá se značkou OM-CZB. Wilga je nejdéle vyráběným polským letadlem do dnešních dnů bylo vyrobeno více jak 1000 letadel.

Technický popis

PZL-104 Wilga-35 je jednomotorový čtyřmístný celokovový hornoplošník kategorie STOL s klasickými ocasními plochami a pevným podvozkem záďového typu.

Trup celokovové poloskořepinové konstrukce se skládá ze dvou částí. Přední kabinové a zadní (kruhového průřezu) nesoucí ocasní plochy. Kabina je čtyřmístná přístupná nahoru odklopnými dveřmi z obou stran trupu. Přední dvě sedadla jsou seřaditelná, před levým je řízení. Trup je ztužen prolisy.

Křídlo celokovové, samonosné jednonosníkové s profilem NACA 2415. V křídle u trupu jsou palivové nádrže na 190 litrů paliva. Po celém rozpětí křídla i nad trupem je pevný slot. Na odtokové hraně jsou vztlačkové klapky a křídélka všechny části křídla jsou vyztuženy prolisy.

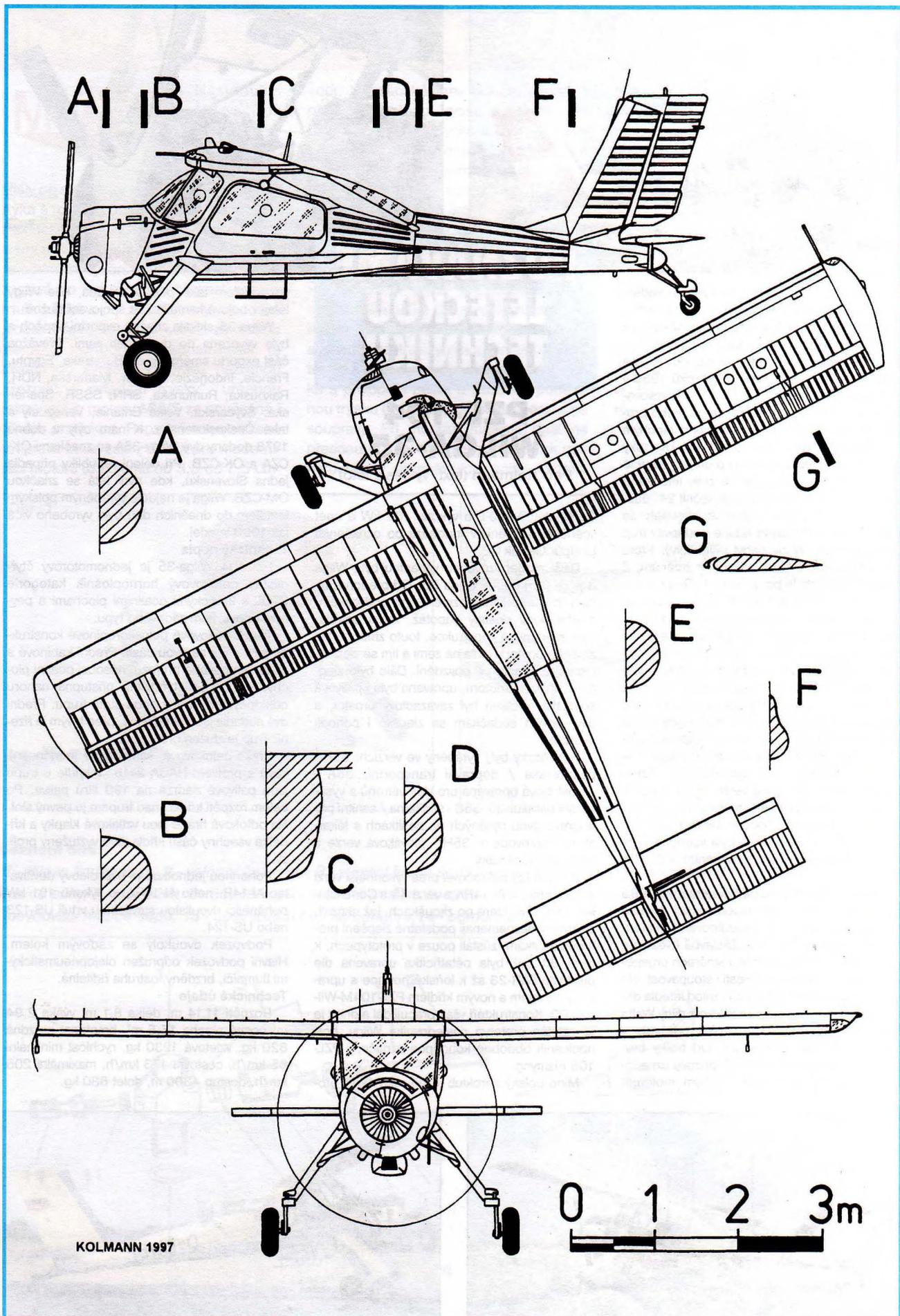
Pohonnou jednotkou je hvězdicový devítiválec AI-14R, nebo AI-14RA, o výkonu 191 kW pohánějící dvoulistou stavitelnou vrtulí US-123 nebo US-124.

Podvozek dvoukolý se záďovým kolem. Hlavní podvozek odpružen olejopneumatickými tlumiči, brzděný, ostruha říditelná.

Technické údaje

Rozpětí 11,14 m, délka 8,1 m, výška 2,94 m, nosná plocha 15,5 m², hmotnost prázdná 820 kg, vzletová 1230 kg, rychlost minimální 65 km/h, cestovní 173 km/h, maximální 205 km/h, dostup 4300 m, dolet 680 kg.





Modelářské motory a jejich problematika

(12) Již potřetí se v tomto seriálu budeme věnovat elektromotorům. Hlavním důvodem je potřeba prohloubení znalostí o této problematice a seznámení s tuzemskou nabídkou tohoto modelářského zboží. Předložené testy motorů jsou zpracovány na základě ověřených parametrů získaných při měření s maximální zátěží, která simuluje podmínky vyskytující se při používání elektropohonů v modelech letadel, aut i lodí. Musím důrazně upozornit, že testy nejsou zpracovány za účelem upřednostnění tuzemské nebo dovážené produkce. Z tohoto důvodu tedy nejsou naměřené hodnoty srovnávány podle DIN a ČSN a následně vyhodnocovány. Mají posloužit k osvětlení modelářské veřejnosti a usnadnit volbu pohonu elektromotorem při úvahách, zda použít výrobek z tuzemské nebo zahraniční produkce. Tentokrát náš expert RNDr. Z. Hubáček vybral méně známý motor VM 24/10 N z produkce Velkom-Palička. Důvodů je několik. Především motor vykazuje poměrně zajímavé vlastnosti, je cenově dostupný, zajištěn je servis a dostatek náhradních dílů. Z naměřených hodnot je zřejmé, že jde o výrobek srovnatelný s obdobnými výrobky zahraničních firem. Pro názornost je stat doplněna dvěma snímky motoru VM 24/10 N.

Václav Stejskal

Foto: archiv redakce

Test motoru

Velkom-Palička VM 24/10 N

RNDr. Zdeněk Hubáček, Csc.

Úvod

Dalším elektromotorem, který jsem vybral na testování, je feritový motor Velkom-Palička VM 24/10 N. Vybral jsem jej proto, že jde o motor, který je charakterizován jako motor „ostřejší“ a tedy zajímavý pro modeláře, kteří nechtějí platit za

pohonnou jednotku s neodymovými magnety, ale výkon motorů VM 24/12 jim nestačí.

Obdobně jako všechny testované motory Velkom-Palička je dodávána i tato jednotka v jednotném balení VM 24/12 bez jakéhokoli návodu. Metodu testování jsem použil shodnou s metodou uvedenou v první části (viz č. 11/97), proto ji dále nepopisuji. Pro měření pohonu s převodovkou jsem použil převodovku Velkom 1 : 2, která je určena jak pro motory řady 24 (například 24/10), tak řady 28 (například 2828/3N) i řady 33 (například 3328/4N). Test této převodovky bude uveden v některém z následujících pokračování.

Technická data motoru dle podkladů výrobce

Jmenovité napětí	8,2 V
Otáčky bez zátěžení	20 600 ot/min
Proud při maximální účinnosti	16 A
Maximální účinnost	74 %
Proud při maximálním výkonu	43 A
Maximální výkon	181 W
Zatížitelnost	35 A / 30 s
Rozměry (průměr x délka)	39 x 73 mm
Hmotnost	242 g

Informace o mechanickém provedení motoru

Motor VM 24/10N je pětilamelový motor s deseti závitů na vinutí v provedení shodném s motory VM 24/12. Má hřídel z kalené oceli o průměru 5 mm uloženou v kuličkových ložiskách. Na předním čele motoru jsou dva upevňovací otvory se závitem M3. Rozteč otvorů i průměr osazení ložiska je shodné s řadou motorů Speed 500/600 respektive Graupner Ultra 920/930. Hřídel motoru má před zadním ložiskem osazení, které přenáší axiální síly a chrání tak komutátor i uhlíky před poškozením při pádu modelu. Je vybaven komutátorem s výměnnými uhlí-

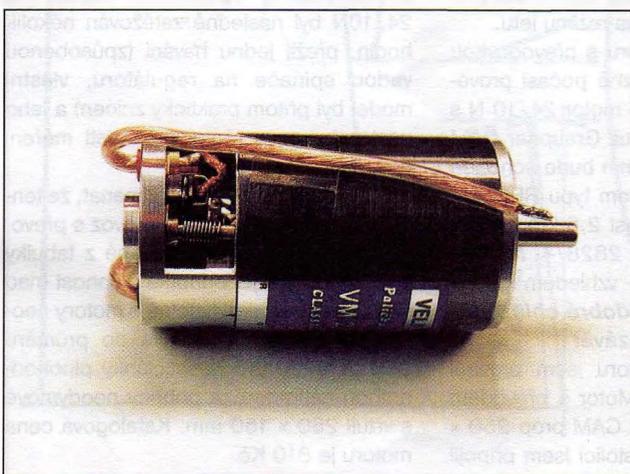
ky, které jsou rozměrově shodné se všemi motory od tohoto výrobce. Uhlíky jsou uloženy v plechovém výlisku, který zajišťuje jejich mechanické vedení s dostatečnou přesností. Motor po povolení zadních svorníků umožňuje změnu časování. Je vybaven stupnicí. Je nastaven cca 1,5 dílku proti směru otáčení. Motor má feritový magnet. Součástí motoru je rovněž elektrické odrušení. Na motor jsou dle katalogu výrobce dodávány veškeré náhradní díly.

Stacionární hodnocení motoru

V následující tabulce je uveden přehled stacionárních měření motoru s různým počtem článků v pohonném akumulátoru a s různými vrtulemi. Jelikož jde o malý motor, není možno testovat příliš široké spektrum vrtulí. Zároveň je třeba si uvědomit, že letové otáčky motoru při vyšších rychlostech letu budou stoupat a proudové zatížení zdrojů klesat. Pro test je použita převodovka Velkom 1:2.

Legenda k tabulce

Počet článků - počet sériově řazených akumulátorů Sanyo SCRC 1,7 Ah. **Vrtule** - typ vrtule a výrobce. **Rozměr** - průměr x stoupání vrtule. Je-li původní údaj dán v palcích, je přepočten na mm. Vzhledem k tomu, že skutečné rozměry vrtulí se od udávaných liší zpravidla o více než 5 mm je tento údaj určený pouze pro identifikaci vrtule. **Otáčky** - měřeny optickým otáčkoměrem se stabilitou cca pěti řádů. Vzhledem k rozptylu naměřených hodnot, který je způsoben celou řadou vnějších vlivů (včetně atmosférických) dovolují si udávat otáčky s rozlišením 50 ot/min. **Převod** - převodový poměr použité převodovky. Poměr 1:1 znamená přímý náhon vrtule. **Napětí** - napětí daného akumulátoru po 30% vybití. Pro čerstvě nabitý akumulátor bude výstupní výkon motoru vyšší. **Napětí** je měřeno digitálním multimetrem s přesností 1 %. **Proud** - hodnota proudu odebraného z akumulátoru. Hod-



nota měřena s přesností 1,5 %. **Výkon** - výkon na hřídeli motoru, je stanoven z výkonových parametrů vrtule. **Účinnost** - je stanovena výpočtem z příkonu a výkonu motoru. Směrodatná odchylka této veličiny je 4%. Pro pohon s převodem je použita převodovka s vnitřním ozubením, která poněkud snižuje účinnost motoru. **Letová rychlost** - rychlost letu, pro kterou bude mít uvedený pohon dobrou účinnost

Oblast použití motoru

Jak vyplývá z uvedených měření, je použití motoru v oblasti proudů 20 až 35 A. Při nižším zatížení motoru (proudy 20 až 25 A) je vhodné zmenšit časování motoru o cca půl dílku ve směru otáčení. Při prouděch nad 30 A bude lepší naopak změnit časování o cca 0,5 až 1 dílek proti směru otáčení. Naměřené hodnoty v tabulce jsou vesměs nad proudem motoru při maximální účinnosti. Za letu však zatížení vrtule poklesne a tím se i účinnost dostane do příznivější oblasti.

Jako pohonné baterie doporučuji akumulátory Sanyo 1000 až 1700 SCR, popřípadě SCRC. Při použití akumulátorů s vysokou poměrnou kapacitou (např. Sanyo 1400 AE apod.) je výstupní napětí vzhledem k vyššímu vnitřnímu odporu akumulátorů výrazně nižší a dochází k přehřívání článků.

Pro pohon větroně bez převodovky je vhodná baterie 6 až 7 článků a vrtule o průměru 200 až 230 mm, se stoupáním 100 až 120 mm. Tento pohon je vhodný pro větroně o rozpětí 1,5 až 2,2 m a hmotnosti do 2 kg. Pro větší větroně doporučuji 8 až 10 článkový akumulátor, převod 1 : 2 a vrtuli o průměru 230 až 280 mm se stoupáním 125 až 200 mm. Taková pohonná jednotka může létat s větroněm o rozpětí až 2,5 m o hmotnosti do 3 kg.

Pro motorové modely doporučuji přímý náhon s vrtulí o průměru 180 až 230 mm o stoupání 100 až 120 mm se 7 články. Tento pohon je schopen pohánět modely určené pro pohon standardním spalovacím motorem o objemu 2 až 2,5 ccm. S převodovkou 1 : 2 či s řemenovou převodovkou 1 : 2,5 Graupner a s vrtulí o průměru 125 až 280 mm se stoupáním alespoň 125 mm je možno létat s baterií o 10 až 12 člancích s modely určenými pro motor objemu 3,5 ccm.

Prakticky byl elektromotor prověřován na modelu větroně ASTIR (rozpětí 2 m, hmotnost 1,6 kg, profil Eppler 387) s vrtulí Graupner CAM folding prop 200 x 110 mm, s baterií o sedmi člancích Sanyo 1000 SCR. Model nastoupá 3 krát pod úhlem cca 30° do výšky na hranici říditelnosti. Pohonná jednotka - díky svému přízpůsobení k modelu - se vyznačuje ostřejším stoupáním než původní pohon spalo-

Počet článků	Vrtule	Rozměr (mm)	Otáčky (ot/min)	Přev.	Napětí (V)	Proud (A)	Výkon (W)	Účin. (%)	Letová rychlost (m/s)
6	Master Airscrew	180x100	12 400	1:1	6,4	24	100,6	66	12,5
6	Gr. skl. šedá	180x75	12 400	1:1	6,4	24	101,4	66	9,5
6	Gr. speed prop	160x160	12 100	1:1	6,3	25,5	102,8	64	19,5
6	Gr. skl. šedá	200x110	11 200	1:1	6,2	28,5	110,4	62,5	12
6	FAIR	230x120	10 750	1:1	6,1	30,5	115,4	62	13
6	Gr.CAM fold prop	230x120	10 050	1:1	6	34	124,4	61	12
6	Gr. skl. šedá	260x120	9 850	1:1	6	34,5	124,2	60	12
7	Master Airscrew	180x100	13 700	1:1	7,2	28,5	133,4	65	14
7	Gr. skl. šedá	180x75	13 700	1:1	7,2	28,5	133,4	65	10
7	Gr. speed prop	160x160	13 200	1:1	7,2	29	133,6	64	21
7	Gr. skl. šedá	200x110	12 250	1:1	7	34	148,8	62,5	13,5
7	FAIR	230x120	11 700	1:1	7	34,5	148,7	62	14
7	Gr.CAM fold prop	230x120	10 950	1:1	6,8	39	159,1	60	14
7	Gr. skl. šedá	260x120	10 700	1:1	6,7	40	158,1	59	13
7	Gr. skl. šedá	230x120	9 800	1:2	7,7	16,5	91,6	72	12,5
7	APC	230x150	8 400	1:2	7,5	21	112,1	71	12,5
7	Gr.CAM fold prop	250x150	8 100	1:2	7,5	22,5	119,8	71	12
7	CAM Prop	250x150	8 000	1:2	7,4	23	120,8	71	12
7	APC	254x127	7 900	1:2	7,4	23	119,1	70	10
7	Aeronaut Glas Elektro	260x180	7 400	1:2	7,3	26,5	131,5	68	13
7	Gr. CFK fold. prop	310x180	6 850	1:2	7,1	31	147,5	67	12
8	Gr. skl. šedá	230x120	9 900	1:2	8,6	20	125,6	73	12
8	APC	230x150	9 050	1:2	8,5	23,5	143,8	72	13,5
8	Gr.CAM fold prop	250x150	8 750	1:2	8,4	25	149,1	71	13
8	CAM Prop	250x150	8 650	1:2	8,4	25,5	149,9	70	13
8	APC	254x127	8 550	1:2	8,3	27	150,1	67	11
8	Aeronaut Glas Elektro	260x180	7 950	1:2	8,1	30,5	163,1	66	14
10	Gr. skl. šedá	230x120	11 400	1:2	10,5	25,5	195,5	73	13,5
10	APC	230x150	10 500	1:2	10,2	30	220,3	72	16
10	Gr.CAM fold prop	250x150	10 100	1:2	10,1	32,5	233,1	71	15
10	CAM Prop	250x150	10 000	1:2	10	33,5	237,9	71	15

vacím motorem Modela 2 ccm.

Byly rovněž provedeny letové zkoušky v cvičném motorovém modelu Albert určeném pro pohon spalovacím motorem 2 ccm (hornoplošník, rozpětí 1,1 m, letová hmotnost 1,1 kg, profil cca Clark Y). Při pohonu sedmi články Sanyo 1700 SCR a vrtulí F-AIR 230 x 120 mm byl model schopen na plný plyn strmě stoupat. Model zalétne kopaný výkrut. Jeho rezerva výkonu je dostatečná pro akrobacii modelu této kategorie. Model letí na plný plyn pouze na začátku akrobatických obrátů, asi 50 % celkové doby se létá kluzem s vypnutým motorem. Letový čas je 6 až 8 minut v závislosti na režimu letu.

Praktické testy motoru s převodovkou nebyly z důvodu nepříznivého počasí provedeny. Lze očekávat, že motor 24/10 N s převodovkou 1 : 2, vrtulí Graupner CAM fold. prop 250 x 150 mm bude schopen dobře stoupat s modelem typu REGENT (rozpětí 2,4 m, hmotnost 2,5 kg) podobně jako s motorem VM 2828/4. **Nesmíme však zapomínat** - vzhledem k malé hmotnosti motoru - **na dobré chlazení!** **A opět poznámka na závěr**

Na testovaném motoru jsem provedl zatěžkávací zkoušku. Motor s převodem 1 : 2 s vrtulí Graupner CAM prop 250 x 150 mm na testovací stolici jsem připojil

po dobu 15 minut na zdroj o napětí 10 V (odpovídá deseti článkům). Přitom byl motor chlazen proudem vzduchu od vrtule, převodovka důkladně promazána kvalitní vazelinou. Motor byl napájen 335 W a na hřídel vrtule přenášela převodovka cca 238 W. Po odpojení napájecího napětí byla teplota pláště motoru (a převodovky) 41°C (teplota prostředí 17°C). Po druhých 15 minutách zatížení jsem motor i převodovku rozebral a zkontroloval. Komutátor motoru bylo možno považovat za dobře zaběhnuté, bez vypálených míst (proud 33,5 A !). Na převodovce nebyly zjevné známky opotřebení. Motor VM 24/10N byl následně zatěžován několik hodin, přežil jednu havárii (způsobenou vadou spínače na regulátoru, vlastní model byl přitom prakticky zničen) a jeho parametry se v rámci přesnosti měření nezměnily.

Zároveň si dovoluji poznamenat, že tento motor si doslova říká o provoz s převodovkou Velkom. Jak je zřejmé z tabulky měření, dosahuje jednotka účinnost (nad 70 %) a výkony srovnatelné s motory neodymovými (platí pro vrtule do průměru 250 mm). Je pro desetičlánky plnohodnotnou náhradou za pohony neodymové s vrtulí 250 x 150 mm. Katalogová cena motoru je 810 Kč.

VT-100 DÉMANT polomaketa

Konstrukce: Jiří Plaček

Letoun VT-100 Dément byl hornokřídlový jednose-
dadlový větroň celodřevěné konstrukce - na svou
dobu velmi výkonný - určený pro rychlostní dálkové
přelety. Piloti velmi oceňovali jeho postoj na zemi, což
usnadňovalo přistání při minimální rychlosti. Velmi si
cenili také výborně vyvažitelné výškové kormidlo od
minimální rychlosti až po 160 km/h. Celkem vzniklo
osm kusů tohoto výborného a velmi elegantního
větroně. Základní technická data: rozpětí 18 m, délka
7,35 m, výška 1.70 m, nosná plocha 16,15 m², hmot-
nost prázdného větroně 280 kg, nejvyšší letová hmot-
nost 460 kg, klouzavost 1 : 33, nejmenší klesavost
0,68 m/s.

K STAVBĚ (neoznačené rozměry v milimetrech):

Plánek modelu je vhodné si osexorovat a podlepit
kladívkovou čtvrtkou. Po vystřížení jednotlivých dílů
vzniknou šablony, pomocí kterých si jednotlivé díly
přeneseme na balzu patřičné tloušťky.

Trup 1 vyřežeme z balzy tl. 3. Od odtokové hrany
směrem dozadu jej plynule ztenčíme až na tl. 1. Po
oboustranném vyhlazení jej po obvodě zaoblíme (kro-
mě místa uložení VOP). Lupenkou pilkou opatrně
zhotovíme zářez pro křídlo. Dbáme na dodržení úhlu
náběhu + 2°. Vpředu je trup oboustranně zpevněn
náklížky 5 z překližky tl. 1. Ostruhu 6 zhotovíme z bal-
zy tl. 1.

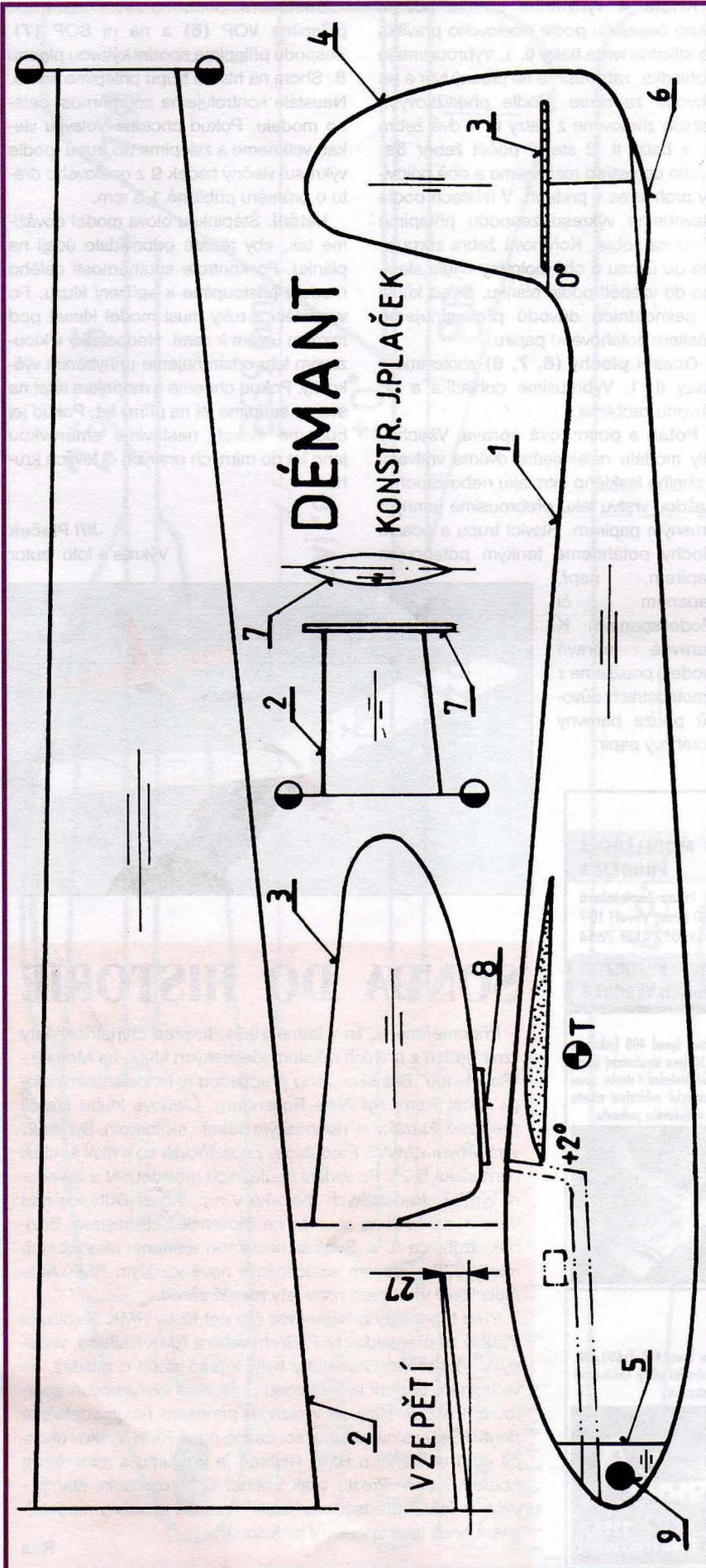
Křídlo 2 vyřízneme modelářským nožem nebo žilet-
kou z balzy tl. 3. Zabrousíme na přesný tvar a spodní
stranu vyhladíme jemným brusným papírem. Od stře-
du ke konci křídla plynule ztenčíme až na tl. 1. Podle
plánku na křídle co nejpečlivěji vybrousíme profil.
Křídlo uprostřed rozřízneme, styčné plochy zbrúsíme
do úkosu a obě poloviny křídla slepíme do vzepětí
podle stavebního výkresu. Koncová vřetena 7 jsou
vyrobena z balzy tl. 1 a nalepena podle plánku na kon-
ce křídla (až po vpleení křídla do trupu).

Ocasní plochy. Výškovku 3, směrovku 4 a vyvažova-
cí plošku 8 zhotovíme ze středně tvrdé balzy tl. 1.
Vyvažovací plošku přilepíme jen k pravé polovině
VOP. Ocasní plochy oboustranně vyhladíme a po
obvodě zaoblíme.

Povrchová úprava. Všechny díly modelu dvakrát nala-
kujeme zředěným vrchním lesklým nitrolakem nebo
zaponem. Každou vrstvu laku je nutné přebrousit vel-
mi jemným brusným papírem. Z hmotnostních důvo-
dů použijeme ke zbarvení modelu obarvených pota-
hových papírů. Na drobné detaily můžeme použít
barev na plastické modely.

Sestavení. Shora na zadní část trupu přilepíme VOP
a na ni SOP. Do výřezu v trupu zasuneme a zalepíme
křídlo. Zespodu na konec trupu přilepíme ostruhu 6.
Při lepení všech částí modelu neustále kontrolujeme
kolmost a souměrnost!

Létání. Nejprve zkontrolujeme polohu těžiště a
pokud se liší od údajů uvedených na stavebním výkre-
se je nutné model dovézt kouskem olova 9. Správně
vyvážený model po podepření v místě těžiště zůstane
ve vodorovné poloze nebo se přídí jen mírně skloní k
zemi. V případě nutnosti klouzavý let upravíme při-
hnutím VOP. Směr letu seřizujeme přihýbáním SOP.
Pokud budeme s Démentem létat na svahu, seřídíme
jej na přímý let. Démenta lze však také vlekat na ten-
ké niti či silonovém vlasci. V tomto případě 2 až 3
milimetry před těžištěm zapícheme a zalepíme vleč-
ný háček zhotovený z ocelového drátu průměru 1 a
klouzavý let seřídíme do pravých či levých kruhů vět-
šího průměru. ■ (Výkres autor)



VOLAVKA

model pro začátečníky

Model letadla, které jsem pojmenoval Volavka (viz foto na obálce), jsem kdysi navrhl pro své svěřence v modelářském kroužku. Děti jej stavěly jako svůj vůbec první model, čemuž odpovídá i jeho jednoduchost. Dá se s ním létat na svahu, kde vynikne výborná klouzavost, nebo se dá vletat na rezně niti či tenkým vlasici dlouhém 15 až 20 metrů. K malé poškoditelnosti modelu přispívá jak pomalý let, tak malá hmotnost. Základní rozměry: rozpětí 494 mm, délka 421 mm (plánek je uveden ve skutečné velikosti). Pokud se rozhodnete model stavět v kroužcích je vhodné si ke zhotovení všech dílů vyrobit šablony.

K STAVBĚ (neoznačené rozměry v milimetrech):

Trup. Základ trupu tvoří hlavice **1** z tvrdší balzy tl. 3 vpředu oboustranně zesílená dílem **3** z překližky tl. 1. Po zabroušení na přesný tvar vyřízneme v hlavici otvor pro smrkovou lištu **2**. Tuto lištu vybereme z pevnostních důvodů s co nejhustšími lety a co nejrovnější, průřez lišty 3 x 5, délka 339.

Křídlo 4 vyřízneme ostrým nožem nebo čepelkou podle ocelového pravítka ze středně tvrdé balzy tl. 1. Vyrobíme je dohladka, zabrousíme na přesný tvar a po obvodu zaoblíme. Podle překližkových šablon zhotovíme z balzy tl. 4 dvě žebra **5**, z balzy tl. 3 stejný počet žebírek **5a**. Křídlo uprostřed rozřízneme a obě poloviny prohneme v prstech. V místech podle stavebního výkresu zespodu přilepíme všechna žebra. Kořenová žebra zbrúsíme do úkosu a obě poloviny křídla slepíme do vzepětí podle plánu. Střed křídla z pevnostních důvodů přelaminujeme páskem potahového papíru.

Ocasní plochy (6, 7, 8) zhotovíme z balzy tl. 1. Vyrobíme dohladka a po obvodu zaoblíme.

Potah a povrchová úprava. Všechny díly modelu nalakujeme dvěma vrstvami vrchního lesklého nitrolaku nebo zaponu. Každou vrstvu laku přebrousíme jemným brusným papírem. Hlavici trupu a ocasní plochy potáheme tenkým potahovým papírem, např. Japanem či Modellsponem. K barevné úpravě modelu použijeme z hmotnostních důvodů pouze barevný potahový papír.

Sestavení. Shora na zadní část trupu přilepíme VOP (**6**) a na ni SOP (**7**). Zespodu přilepíme spodní kýlovou plochu **8**. Shora na hlavici trupu přilepíme křídlo. Neustále kontrolujeme souměrnost celého modelu. Pokud chceme Volavku vletat, vetkneme a zalepíme do trupu (podle výkresu) vlečný háček **9** z ocelového drátu o průměru přibližně 1,5 mm.

Létání. Štěpínkou olova model dovážíme tak, aby těžiště odpovídalo údajům na plánu. Po kontrole souměrnosti celého modelu přistoupíme k seřízení kluzu. Po vypuštění z ruky musí model klesat pod mírným úhlem k zemi. Nedostatky v klouzavém letu odstraňujeme přihýbáním výškovky. Pokud chceme s modelem létat na svahu, seřídíme jej na přímý let. Pokud jej budeme vletat, nastavíme směrovkou jeho let do mírných pravých či levých kruhů.

Jiří Plaček

Výkres a foto: autor



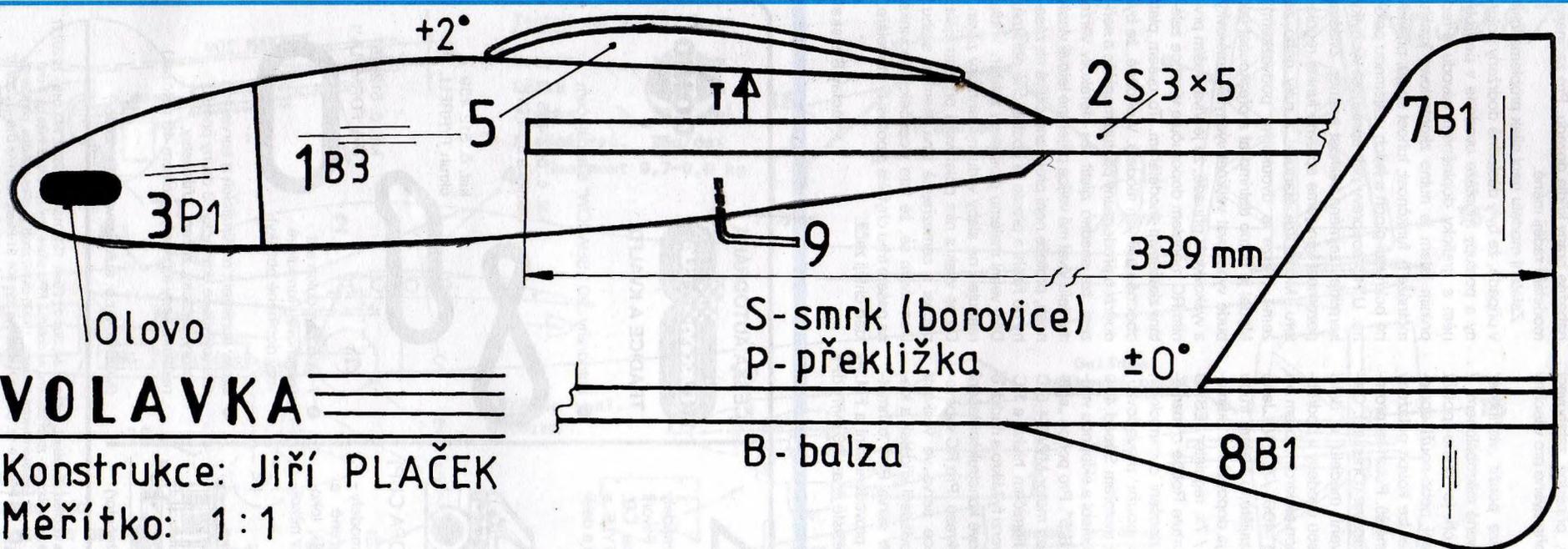
JR MODELS	
<p>VÝROBA LETECKÝCH MODELŮ</p> <p>Ing. Jan Rumreich 679 22 Šebrov 113 tel./fax: 0506/ 43 16 11</p>	<p>MODELÁŘSKÁ PRODEJNA</p> <p>Hana Zapletalová 602 00 Brno, Veverí 109 tel./fax: 05/ 4121 7654</p>
ZE ŠIROKÉHO SORTIMENTU NAŠICH VÝROBKŮ NABÍZÍME:	VYŽÁDEJTE SI KOMPLETNÍ KATALOG NAŠICH VÝROBKŮ
<p>ISLANDER Rozpětí 1300 mm, motor 2x Speed 400, 7 1,7 Ah. Polamaketa vhodná pro rekreační účely. Dva motory dávají dostatek výkonu pro létání základních akrobatických prvků. Laminát. trup a motor. gondoly, křídla a ocasní plochy konstrukčního provedení.</p> <p>Cena: 3790 Kč, resp. 3250 Kč (bez potahu).</p>	<p>CRI-CRI Rozpětí 1250 mm, motor Speed 400 (rekreační létání) nebo Permax 450 (pro akrobatické létání, 7x1,7 Ah. Obratný model celobalzárové stavby, nosné plochy konstrukční, netypická exkluzivní silueta. Laminát. držák motorů a přídového podvozku.</p> <p>Cena: 5040 Kč, resp. 3800 Kč (bez potahu).</p>
<p>EASY FLY Rozpětí 1630 mm, motor 6,5-10 cm3, hmotnost 3,2 kg. Lehký, plně akrobatický model, spec. symetrický profil umožňující létání pomalých obrátů. Balzový trup, laminát. motor. kryt, konstrukční nosné plochy, dvoukolý nebo tříkolý podvozek.</p> <p>Cena: 4260 Kč (hotový bez potahu).</p>	<p>HELIO COURIER Rozpětí 1060 mm, motor Speed 400, 7x600 mAh. Lehoučkový model pro začínající piloty. Laminátový trup, nosné plochy konstrukční.</p> <p>Cena: 2290 Kč, resp. 1980 Kč (bez potahu).</p>

SONDA DO HISTORIE

Připomeňme si, že v lednu 1964, tj. před čtyřiatřiceti lety vznikl jeden z prvních raketomodelářských klubů na Moravě - "Raket-klub" Blansko. Jeho předsedou (v tehdejší terminologii náčelníkem) byl Alois Rosenberg. Členové klubu stavěli převážně kluzáky s nízkotlakým raket. motorkem Synjet-2, vyráběným v MVVS Pardubice. Zúčastňovali se s nimi soutěží „Brněnská S-2“. Po vydání soutěžních pravidel FAI a zavedení výroby středotlakých motorků v n.p. Adast Dubnica nad Váhom, zajížděli na soutěže na Slovensko - Bratislava, Pezínok, Dubnica n. V. Svoji samostatnou existenci ukončil klub roku 1970 nuceným sloučením s nově vzniklým RMK Adamov, který však před osmi lety rovněž zanikl.

Před třiceti lety zahájily svoji činnost kluby RMK Zbrojovka Vyškov za předsednictví F. Brehového a RMK Rajhrad, vedený L. Ruberem. Oba kluby byly, kromě péče o mládež, ve vrcholném období své činnosti pořadateli významných sportovních akcí a staly se výrazným přínosem pro modelářské hnutí v Československu. V současné době RMK Vyškov ukončil svou existenci a RMK Rajhrad je v útlumu s minimálním počtem členů. Přesto však všichni tři „nezničitelní starci“ - výše zmínění „předsedové klubů“ - nadále působí v modelářském hnutí jako sportovní funkcionáři.

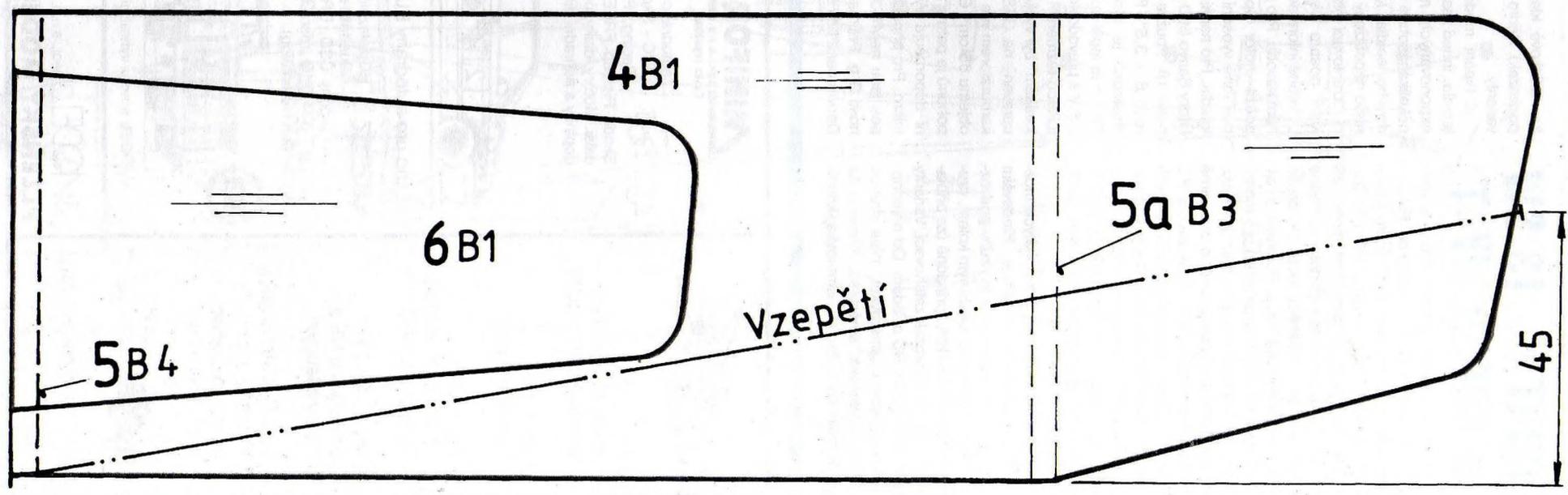
Ros



VOLAVKA

Konstrukce: Jiří PLAČEK

Měřítko: 1:1



VIVAT L - 13 SW a SUPER VIVAT

Na titulní stránce tohoto sešitu je snímek tří verzí letadla Vivat (konstrukce Falco - Husták). Tento model je vhodný pro rekreační termické létání a výuku RC pilotáže. Vivaty pocházejí z produkce firmy JR Models o níž jsme naše čtenáře podrobně informovali již v loňském roce. Uvedením této novinky připravil ing. J. Rumreich (majitel firmy a její hlavní konstruktér) pro modelářský trh víceúčelovou stavebnici jednoduchého modelu letadla určeného pro mírně pokročilé modeláře, kteří chtějí začít s RC létáním. „Větroň“ Vivat je dodáván ve třech verzích: Vivat - větroň, Vivat Super - letoun opatřený elektropohonem, Vivat - letoun poháněný spalovacím motorem (1,5 cm³). Základní rozměry: rozpětí 1880 mm, délka 930 mm.

Zájemce si může vybrat z bohatých možností jež stavebnice umožňuje. Především jde o dva druhy pohonu a tři druhy podvozku. První je pevný se zataženým kolem, druhý je klasický dvoukolý, případně (za příplatek) může být podvozek zatahovací. Varianty je možno volit i v RC ovládání. Od nejjednodušší (výškovka, směrovka), přes druhou variantu (výškovka, směrovka, křídélka) až po nejsložitější (výškovka, směrovka, křídél-

ka, vztlakové klapky, případně zatahovací podvozek). Křídlo je připraveno pro všechny varianty.

K lepení modelu lze použít „vteřinové“ lepidlo, ihned zasypávané mikrobalonem. V exponovaných místech je nutno použít několikanásobné lepení, nebo použít epoxidového lepidla. Model lze koupit potažený nebo nepotažený (levnější). Potah se provádí nažehlovací fólií Oracover (Orastick). Celkový postup sestavení modelu a další potřebné informace jsou uvedeny v podrobném návodu. Pro pohon elektromotorem byl použit motor Speed 400 / 7,2 V. Jeho potřebné vyosení je zajištěno tvarem trupu letadla. Pro napájení je doporučeny akumulátory Sanyo 500 AR / 7x, regulátor JES 10 nebo 18. Použita je vrtule Robbe o rozměrech 6 x 3,5". Pro zlepšení dynamických vlastností je možno použít převodovku. Potom je lepší pohon motorem Speed 400 / 6 V s převodovkou Griehl a sklopnou vrtulí Falco rozměru 11 x 6,5". Pro pohon „spalovákem“ byl vyzkoušen motor MVVS 1,5 D upravený na GFS s tlumičem hluku a RC karburátorem vše ve verzi fy Mikro s nádrží o objemu 55 cm³. Celkové konstrukční řešení pohonů je patrné z výkresu. Pro RC vybavení doporučuje výrobce serva ve velikosti mikro. Pro případné ovládání křidélek a klapky jsou nevhodnější serva Pico o hmotnosti 9 g. Přijímač v provedení mini a FM. Doporučená poloha těžiště je asi 20 mm od

náběžné hrany křídla dozadu. Pro začínající modeláře raději méně.

Zalétání modelu není nijak problematické v případě, že byly důsledně dodrženy pokyny a postupy montáže uvedené v podrobném a graficky doplněném návodu. Před prvním letem je nutno zkontrolovat kvalitu motnáže tj. funkčnost, tuhost spojů, případně pokřivení ploch a jejich vzájemnou polohu. U RC soupravy pak správnost výchylky kormidel, zejména velikost a směr. Zvláštní pozornost věnujeme správné funkci regulátoru. Model lze startovat z ruky nebo ze země (verze s dvoukolým podvozkem). Model je nutno dotrimovat a přezkoušet jak bude vyhovovat velikost výchylek směrovky a výškovky. V případě, že je Vivat vaším prvním RC modelem doporučuje výrobce zalétání zkušeným modelářem. To ovšem platí obecně i u jiných modelů. V případě, že byl dodržen předepsaný postup montáže a seřízení, lze snadno zjistit, že kterákoliv verze modelu Vivat má velice příjemné letové vlastnosti, protože není přehnaně citlivá na zásahy do řízení a přesto je dostatečně obratná. Díky velmi malému plošnému zatížení křídla reaguje i na slabý vzdušný termický závan. Dá se však s ním poletovat i při větrnějším počasí a samozřejmě i na menším svahu. Domnívám se, že tato víceúčelová novinka na našem trhu chyběla a potěší ty modeláře, kteří chtějí začít.

Václav Stejskal



- kity 1 : 72
(C-46 Commando, Martin B-10B a další)
- kity 1 : 48
(Autogiro a další)
- kity 1 : 32
(P-35, Sparrowhawk, Gee Bee a další)
- kity 1 : 87 / HO
(stavebnice US aut, budov a letadel)
- maketové RC doplňky
1 : 32 až 1 : 4
(motory, kulometry, podv. kola, piloti)



(celkem 150 položek viz katalog)

(MODEL s.r.o. - dovozce)

MINIFORM

spol. s r.o.
Česká republika



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)

VACEK

HO železniční modely -
nákladní otevřené a
zavěšené vagony ČSD, DR, DB, loko-
motivy T 334/710 „rosnička“ v několi-
ka verzích (viz katalog).



(MODEL s.r.o. - výhradní distributor)

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, 10000 druhů zboží, zásilková služba, poradenství
- PO-PA 9-18, SO 9-12, Kollárova 32, 301 21 Plzeň, TEL/FAX 019 - 7220727

ČESKÁ AUTODRÁHA



TRADICE A KVALITA

- autodráhy „90 - SHADOW“ s napáječem



kat. č. 512 455
osmička JUNIOR



kat. č. 512 459
okruh TYRRELL

kat. č. 512 457
ovál FORMULA 1

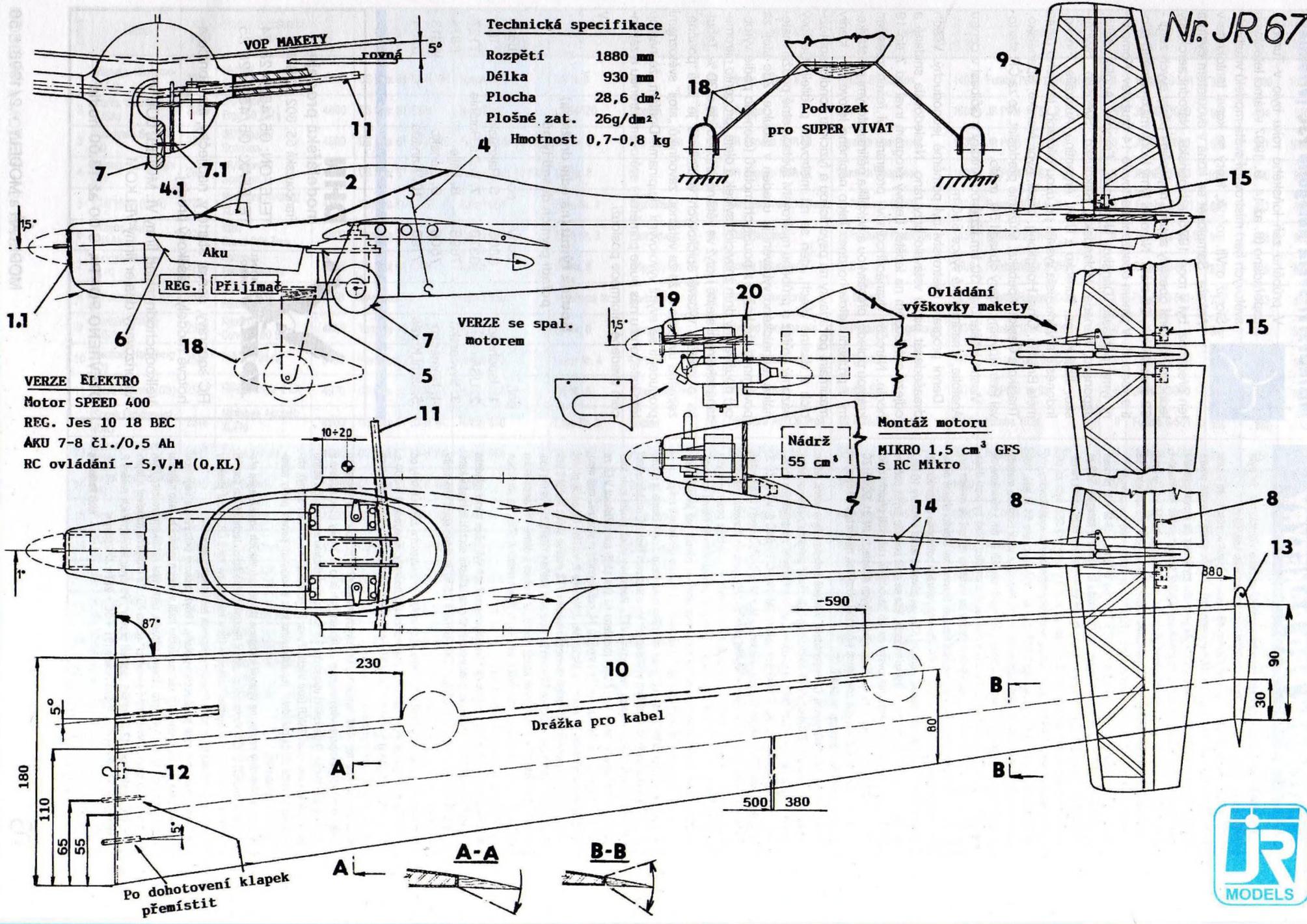
- 7 typů závodních aut
(okružové i formulové
vozy doplněné obtisky)
- široký sortiment rozšiřujících a servisních
dílů (ovladače, kartáčky, 3 druhy pneu,
motory, zatačky, zúžení, křižovatky,
reklamní sady a panely - celkem 40 položek)

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

Nr. JR 67

Technická specifikace

Rozpětí	1880 mm
Délka	930 mm
Plocha	28,6 dm ²
Plošné zat.	26g/dm ²
Hmotnost	0,7-0,8 kg



VERZE ELEKTRO
 Motor SPEED 400
 REG. Jes 10 18 BEC
 AKU 7-8 čl./0,5 Ah
 RC ovládání - S,V,M (O,KL)

Montáž motoru
 MIKRO 1,5 cm³ GFS
 s RC Mikro

Po dohotovení klapek přemístit



SLOUPEK PRO RAKETÝRY

Při ohlédnutí za právě uplynulou soutěžní sezónou můžeme konstatovat, že byla celku úspěšná a to na vnitrostátních i zahraničních sportovních kolbištích.

● Do seriálu mistrovství ČR se zapojilo celkem 48 závodníků, avšak všech pět soutěží se zúčastnilo pouze sedm z nich tj. 14 %. Únosné míry (54 % účasti) dosáhli pouze účastníci, kteří absolvovali tři soutěže. Naskýtá se proto myšlenka na inovaci seriálu tím, že jedné soutěže by bylo účelně využito k uspořádání samostatného mistrovství juniorů. Tato věková skupina modelářů, kteří už nepatří mezi žáky (tj. do 15 let), je totiž velmi náchylná k zanechání činnosti. Samostatné soutěže nemají a létání společně se seniory a reprezentanty - respektive dosažené výsledky - je dostatečně nemotivující.

● Úspěšně si vedla i naše reprezentace na ME v Turecku, o čemž jistě M + M přinese podrobnou reportáž od vedoucího výpravy. Sedmé místo B. Pavky v kategorii S5B je rozhodně úspěchem, zvláště přihledneme-li k tomu, že ve výškových kategoriích neměli naši reprezentanti možnost trénovat. Z celkem 72 startů v kategorii S5B bylo za oficiální uznáno 20 letů, tj. 28 %, ostatní nebyly zaměřeny nebo byly diskvalifikovány pro technickou závadu na modelu. V kategorii S1B bylo za oficiální uznáno 54 % letů. Udivující jsou naměřené výšky (sedmkrát přes 1000 m!). Neznáme však použitou metodu měření ani přístrojové vybavení. Rozšíření výškových soutěží (a tím i tréninkových možností) by prospělo použití raketových motorů nižšího impulsu, čímž by proti dosavadním letům na hranici viditelnosti, klesly i nároky na techniku měření. Je ovšem nutné k takové změně dát podnět a ten úspěšně Rusové, Slovinci ani Slováci zřejmě nedají - a komunikace mezi naším KRaMČR a FAI zřetelně postrádá potřebnou důkladnost. (Připomeňme si, že kategorie „padák“ - dnešní S3A - se původně létala s motory 10 Ns.)

● Vysoce aktivní byla činnost na úseku mládeže, kde se opět podařilo zvýšit početní účast žáků v oblastních kolech mistrovství na 76 závodníků, což proti předcházející sezoně reprezentuje zvýšení o 19 %. Účast v jednotlivých oblastech: JM 31, SČ 16, ZČ 11, VČ 10, StřČ 8. Kladnou roli zde sehrál i finanční příspěvek na úhradu raketových motorů, poskytnutý Svazem modelářů ČR.

● Republikové kolo mistrovství ČR uspořádané v Mladé Boleslavi bylo velmi dobře organizačně zajištěno. Z dvaatřiceti soutěžících byla téměř polovina z jihomoravské oblasti, což odpovídá rozložení členské základny i soutěžní aktivitě v jednotlivých oblastech. Účastníci mistrovství dle jednotlivých oblastí: JM 19, SČ 11, StřČ 6, VČ 3, ZČ 3. Výsledky žákovského šampionátu jsou uvedeny v M + M č. 8/97. Ovšem i tato soutěž vykázala některé nedostatky - např. chybějící číslo soutěže, podpis hlavního rozhodčího a ředitele soutěže na výsledkové listině. Navíc nebyla uspořádána podle letových výsledků, ale podle startovních čísel, čímž ztratila přehlednost. Rovněž hlavní rozhodčí při vyhlášení diskvalifikace závodníka zapomínal udát její důvod, což je ovlivněno zřejmě tím, že poslední školení sportovních komisařů se konalo před devíti lety!

● K posouzení, zda práce s mládeží je soustavného charakteru a není chápána pouze jako jednorázová účast na soutěžích vyhlášených Ministerstvem školství, může pomoci přehled získaných výkonostních tříd žactva (VTŽ). Podmínky jejich plnění jsou totiž stanoveny tak, aby dosažení I. VTŽ bylo rozloženo na dva až tři roky. Získání VTŽ za rok 1997 ohlásil pouze RMK Junior Brno v počtu 14, což je mnohem více, než mají mnohé kluby vůbec mládeže. Tři z nich - J. Matějček, J. Nohel a P. Vlašín - dokončili plnění VTŽ II. stupně. (Zajímavé je, že právě oponenti zavedení VTŽ mají ve svých klubech velké problémy s členskou základnou.) Ovšem i v Brně mají potíže s účastí žactva na soutěžích, neboť i zde chtějí rodiče trávit každý víkend na chalupě s dětmi. Předseda klubu však každoročně písemně požádá rodiče, aby svým dětem umožnili účast na soutěžích a současně je pozve na některou z akcí.

● Vzhledem k vzestupu výkonosti na žakovských soutěžích vyhláší trenér mládeže KRaMČR pro rok 1998 následující postupové limity: na oblastní soutěži nalétat v kategorii S3A nejméně 150 s a v kategorii S4A nejméně 75 s. Je nutno splnit oba limity současně.

● Informace pro raketýry, kteří staví i letecké modely. Pro mistrovství žáků ČR byly od r. 1997 zavedeny postupové limity, jež mají následující hodnoty: kategorie H = 200 s, A3 = 150 s, F1H (A1) = 300 s, F1A (A2) = 450 s. Pro kategorii UŠ a nově zavedené „gumáky!“ P30 není limit dosud stanoven.

● Nerovnoměrné rozložení leteckomodelářských kategorií v jednotlivých oblastech bude od r. 1998 kompenzováno stejným způsobem, jak je to již 3 roky praktikováno v raketové odbornosti. Organizátoři oblastních kol zašlou výsledkovou a nominační listinu pověřenému funkcionáři SMČR (pan Václav Fuxa, Smečenská 775, 274 01 Slaný), který je po kontrole předá pořadateli republikového kola a oblastem potvrdí počty nominovaných závodníků.

● Byly publikovány návrhy na vyjmutí kategorie UŠ ze žakovských soutěží a její převedení do soutěží SMČR. Podzimní zasedání Republikového štabu technických soutěží (IDM) však rozhodlo o ponechání kategorie UŠ v mistrovství žáků ČR, neboť jinak by nebylo možno poskytnout na ni finanční příspěvek Ministerstva školství.

● Raketýrské zimní soutěže už zcela vymizely, i když sněhová pokrývka a vegetační klid nám poskytují mnohem větší letovou plochu nežli v letních měsících. Jako náhradu za prázdninovou soutěž, která pro záplavy odpadla, uspořádal začátkem prosince RMK Brno pro žáky soutěž „Mikulášský streamer“ (č. Ra-25). Za drobného mrholení a teploty + 2°C se stala pro 12 účastníků „soutěží pravdy“. Po dvou rozlétávaních zvítězil P. Vlašín (91 + 30 + 29 s) před R. Stuchlíkem (91 + 30 + 28) a J. Sladkým.

Alois Rosenberg

MISTROVSTVÍ SVĚTA kategorie F3C (vrtulníky)



V průběhu září loňského roku bylo v Turecku uspořádáno (6. až 14. 9. 1997 v rámci leteckých světových her) mistrovství světa modelů vrtulníků. Šlo již o VII. ročník, který se konal tentokrát v Ankaře. Šampionát se koná v dvouletém cyklu a

ten předchozí byl v roce 1995 v Japonsku. Národní aerokluby jednotlivých zemí obeslaly soutěž nejlepšími piloty svých zemí - 62 soutěžících, 28 států. Národní týmy tvořili maximálně tři piloti a vedoucí. V plném obsazení startovalo 14 družstev. Kompletní týmy přihlásilo Dánsko, Německo, Francie, Anglie, Itálie, Japonsko, Kanada, Holandsko, Rakousko, Švédsko, Švýcarsko, Jižní Korea, Turecko a USA. Argentina, Austrálie, Finsko, Indonésie a Venezuela vyslala po dvou pilotech, jednoho pilota měla Brazílie, Čína, Hongkong, Izrael, Kypr, Norsko, Španělsko, Thajsko a Česká republika. Můžeme předeslat, že za ČR startoval Petr Novotný, který obsadil 50. místo.

Vlastní letiště bylo 30 km jižně od Ankary v Gölbasi v centru Anolie, v nadmořské výšce 850 m.

Denní program mistrovství byl poměrně jednoduchý. Všech dvaadesát pilotů vstávalo brzy ráno. Následovala snídaně a odjezd autobusem na letiště. Letový program trval od 7 do 19 hodin. Náročný dvanáctihodinový program byl řešen zpestřen krátkou polední přestávkou a několika pětiminutovými přestávkami v průběhu letového dne. Takto naplněné letové dny kladly maximální požadavky na psychickou a fyzickou kondici soutěžících a vlastně všech, kteří se na mistrovství podíleli. Celkový názorný průřez o průběhu mistrovství světa včetně použití materiálně technického vybavení je uveden v tabulce. Zde stojí za povšimnutí, že každý z použitých motorů (členěno podle výrobců) používá jiný druh žhavicích svíček a oleje, procento nitrometanu také není stejné i když ve většině případů jde o 30 %. Tabulka o použité výbavě špičkových vrtulníků je jistě poučná, zejména uvážíme-li, že za většinou závodníků „stojí“ světoznámí producenti se svými vývojovými skupinami. Doufám, že nástup této kategorie u nás bude přiměřený světovému trendu a zájmem uvedených informací poslouží.

SV

Soutěž týmů (národní družstva) pořadí prvních deseti týmů

poř.	body	poř.	body
1. Japonsko	8803	6. Rakousko	7188
2. USA	8378	7. Velká Británie	7127
3. Švýcarsko	7698	8. Itálie	6874
4. Německo	7508	9. Dánsko	6813
5. Jižní Korea	7196	10. Kanada	6734



DHN modelářská prodejna

Francouzská 55, 602 00 BRNO

TELEFON: 05/452 428 24

TELEFAX: 05/452 428 25

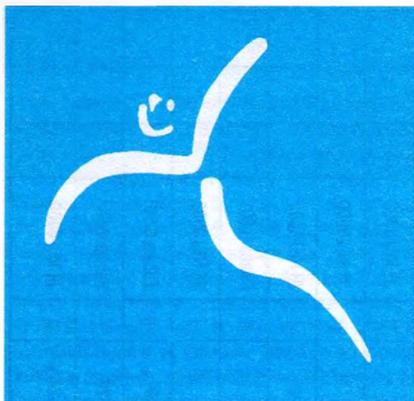
RC soupravy, serva, startéry, nabíječky, stavebnice a hotové modely. Zásilkový prodej.

Velkoobchodní sklad firmy VL MODEL LOUNY
Autorizovaný dealer firmy VELKOM

OTEVŘENO PO - PÁ 9.00 až 18.00 hodin

VÝSLEDKY F3C - jednotlivci (prvních 25)

pořadí	jméno	celk. výkon	výrobce/mechanika/model	hmotnost g	motor	tlumič	žhavicí svíčka	palivo	nítkování %	hlavní rotor: hlava	listy hlav. rotoru	vzh. úh. ot./min	vysílač	řízení	rotorový syst.	FINÁLE (tříkolové)		
																1.	2.	3.
1	Manabu Hashimoto (J)	3000	Hirobo/Eagle II EX-WC	4900	OS Max 61 SX-H WC	Hatori/NS	OS Nr.8	IM	30	Hirobo SSR-4EX	Hirobo EX Carbon	1400	Futaba PCM 1024 ZH WC	II	Futaba G-501	979	1000	1000
2	Curtis Youngblood (USA)	2993	JR/Vigor/Ergo 60 FAI	4800	OS Max 61 SX-H	Nitro-Pipe	KGS4520	Morgan	30	JR Vigor	NHP	1600	JR PCM 10 SX 2	Single Stick	JR NEJ-3000	997	994	976
3	Kazuyuki Sensui (J)	2917	JR/Superio/Scorpion	4800	OS Max 61 SX-H WC	Funtech HN 60 FAI	OS Nr. 8	THC 1000 R	30	JR Superio NHR-01	Funtech Champion	1430	JR PCM 10 SX	II	JR NEJ-3000	984	981	1000
4	Minoru Kobayashi (J)	2886	JR/Superio/Scorpion	4640	OS Max 61 SX-H WC	Funtech NH 60 FAI	OS Nr. 8	IM	30	JR Superio NHR-01	Funtech Champion	1400	JR PCM 10 SX	II	JR NEJ-3000	1000	980	983
5	Cliff Hiatt (USA)	2764	Miniature Aircraft/XL-Pro	4810	Yamada Ys 61 ST	Hatori 666	Enya Nr. 4	Cool Power	30	Miniature Aircr.XLProII	Hi-Products GX-60	1320	Futaba 1024 9 ZH	II	Futaba G-501	886	913	888
6	Wayne Mann (USA)	2769	Kalt/Grand Prix Zeus	4800	Yamada YS 61 ST	Hatori 666	Enya Nr. 3	Cool Power	30	Kalt Flapping	Hi-Products Prototype	1450	Airtronics Stylus	II	Airtronics SG-10	904	868	888
7	Patrick Kessler (CH)	2748	Robbe/Futura Contest	4800	OS Max 61 SX-H	Hatori	OS Nr. 8	Hope Synth	25	Robbe Futura orig.	SAB	1500	Futaba 1024 9 ZHP	I	Futaba G-501	878	838	878
8	Johann Hönle (D)	2599	Robbe/Futura Contest	5150	Novarossi V2	Hatori 650	Novarossi Nr. 4	Carbulin	10	Robbe Futura orig.	TG Expert	1450	Robbe/Futaba FC-28	II	Futaba G-501	709	853	898
9	Dwight Shiling (USA)	2616	Kyosho/Concept 60 SR 2	4850	Yamada YS 61 ST	Hatori	OS Nr. 8	Morgan	-	Kyosho Concept orig.	Hi-Products Progressive	1450	Futaba 1024 9 ZHP	II	-	847	847	829
10	Michael Haneberg (D)	2587	Robbe/Futura	5100	Novarossi V2	Hatori 673	Rossi Nr. 4	Carbulin	10	Robbe Futura orig.	TG Expert	1470	Robbe/Futaba FC-28	II	Futaba G-501	823	805	843
11	Mark Christy (GB)	2587	Hirobo/Eagle II EX	4970	OS Max 61 SX-H WC	Hatori 666	OS Nr. 8	Byron Heli Pro	35	Hirobo SSR-4	Hirobo EX	1370	JR PCM 10 SX	II	JR NEJ-3000	771	808	839
12	Soren Ostergaard (DK)	2518	Miniature Aircraft/XL-Pro	4900	OS Max 61 SX-H WC	Hatori 650	Enya Nr. 3	Roctan	20	Miniature Aircr.XLProII	TG Allround symmetr.	1550	Futaba 1024	II	Futaba G-501	805	852	756
13	Daniele Graber (CH)	2547	Robbe/Futura	4630	OS Max 61 SX-H WC	Hatori 666	OS Nr. 8	Hope Synth	20	Robbe Futura orig.	SAB	1600	Futaba 1024 9 ZHP	II	Futaba G-501	606	754	777
14	Josef Brennstainer (A)	2510	JR/ Superio	4800	OS Max 61 SX-H WC	K&S	OS Nr. 8	Graupn. S 12	12	JR Superio	Graupner	1480	-	IV	JR NEJ-3000			
15	Scott Gray (CND)	2502	JR/Superio	4800	OS Max 61 SX-H WC	K&S	OS Nr. 8	Cool Power	30	JR Superio NHR-01	Hi-Products GX-60	1320	JR PCM 10 SX 2	II	JR NEJ-3000			
16	Robert Schornsteiner (A)	2466	Robbe/Futura SE	4900	OS Max 61 SX-H WC	Hatori 667	Rossi 4	Cool Power	15	Robbe Futura orig.	Robbe	1480	Futaba 1024 9Z	IV	Futaba G-501			
17	Stefano Lucchi (I)	2454	Hirobo/Eagle II EX/SAAB/Nr.20	4580	OS Max 61 SX-H WC	Hatori 666	OS Nr. 8	IM	30	Hirobo SSR-4	SAB Carbon H	1400	Futaba 1024 9Z	II	Futaba G-501			
18	Kyung Yong Choi (Kor)	2431	Kyosho/Conc.60 SR II Inter.	4700	OS Max 61 SX-H WC	Hatori 666	OS Nr. 8	Byron Heli Pro	35	Kyosho Flapping	Hi-Products Progr. D5	1450	JR PCM 10 SX-H	I	JR NEJ-3000			
19	Seon Sang Yoo (Kor)	2415	Kyosho/Conc. 60 SR II	4850	OS Max 61 SX-H WC	Hatori 61	Enya Nr. 3	Cool Power	30	-	Hi-products Progr. G	1380	JR PCM 10 SX-H	-	JR NEJ-3000			
20	Stephan Meier (CH)	2403	Miniature Aircraft/XL-Pro	4900	OS Max 61 SX-H WC	Hatori 777	OS Nr. 8	Hope Synth	10	Miniature Aircr. X-Cell	Sitar	1700	Graupner/JR mc-20	I	JR NEJ-3000			
21	Efraim Kastiel (Isr)	2384	Miniature Aircraft/XL-Pro	5000	OS Max 61 SX-H	Hatori	Enya	-	30	Miniature Aircr. XLProII	-	1500	Futaba	II	Futaba G-501			
22	Yang Jin Kim (Kor)	2350	JR/Superio	4850	OS Max 61 SX-H WC	Hatori	OS Nr. 8	Cool Power	30	JR Superio	Sung Woo 660	1430	JR PCM 10S	I	JR NEJ-3000			
23	Mark Tibury (GB)	2338	Miniature Aircraft/XL-Pro	4800	OS Max 61 SX-H WC	Hatori 666	Enya Nr. 4	Cool Power	30	Miniature Aircr.XLProII	Hi-Products	1430	Futaba 1024 9 ZHP	II	Futaba G-501			
24	Inko Thim (D)	2322	Robbe/Futura	5050	Picco EXR	Hatori 650	Rossi Nr. 5	Eigen	10	Robbe Futura orig.	MS-Composite	1400	Robbe/Futaba FC-28	-	Futaba G-501			
25	Stephen Johansson (S)	2316	Robbe/Futura	5000	OS Max 61 SX-H WC	Zimmermann	OS A-3	CP	30	Robbe Futura orig.	NHP Carbon	1550	Robbe/Futaba FC-28 V3	II	JR NEJ-3000			



1st WORLD AIR GAMES TURKEY '97

**1st WORLD AIR GAMES OPEN
EUROPEAN SPACEMODELLING
CHAMPIONSHIPS**

**PRVNÍ SVĚTOVÉ LETECKÉ HRY
A MISTROVSTVÍ EVROPY
V RAKETOVÉM MODELÁŘSTVÍ**

TURECKO, Ankara

Organizace FAI se již delší dobu zabývala myšlenkou uspořádání olympiády v leteckých sportech a modelářských disciplínách. Po Francii a Řecku, které postupně projevíly zájem, ale posléze se velikosti této akce zalekly, se uspořádání ujal turecký aeroklub, který pro tuto akci získal i garanci státu. Ve dnech 6. až 21. září 1997 se rozběhly na různých místech Turecka soutěže celkem v 17 leteckých a modelářských disciplínách. O své poznatky, zážitky a výsledky se jistě na stránkách modelářských nebo dalších odborných časopisů podělí účastníci jednotlivých disciplín. Já bych rád přiblížil naši účast na otevřeném mistrovství Evropy v raketovém modelářství, které bylo také součástí této ojedinělé mezinárodní události.

Účast na vrcholových soutěžích, jako je mistrovství světa a Evropy, si naši účastníci vybojuvávají na závodech pětidílného seriálu mistrovství České republiky. Na základě dosažených výsledků a s přihlédnutím k aktuální výkonnosti se sestavuje širší reprezentační družstvo, ze kterého je následně vybráno 9 seniorů, kteří obsazují všechny soutěžní disciplíny a 3 až 4 junioři, pokud je soutěž vyhlášena i pro ně. Nejínak se postupovalo i v loňském roce. Bohužel, drastické snížení dotace na státní reprezentaci, prakticky na třetinu předloňské skutečnosti, navíc oznámené až koncem května, značně zkomplikovalo situaci a pochopitelně vneslo i nervozitu mezi reprezentanty. Po definitivním oznámení výše dotace pro naše družstvo začátkem června a rozhodnutí o způsobu dopravy do Turecka (letadlo, vlak, autobus) s tím, že závodníci souhlasí s finančním dorovnáním, bylo sestaveno

sedmičlenné družstvo se dvěma junioři, které zajišťovalo obsazení všech soutěžních disciplín v jednotlivcích i družstvech mimo bodovacích maket S7, kde byl přihlášen pouze jeden závodník. V tomto počtu, plus vedoucí týmu, jsme se vydali ve středu 10. září večer z Prahy autobusem na cestu, dlouhou téměř 2500 km, v průběhu které jsme projeli celkem šest zemí. Líčit zážitky z cesty tam a zpět by vydalo na malý seriál, což by nám jistě potvrdili všichni, kteří podobnou trasu někdy absolvovali. A nešlo by jen o líčení změn rázu krajiny ubíhající za okny autobusu, ale i zkušenosti z přechodů z jedné země do druhé, kde s postupem k jihu drzost a neomalenost „úředníků“ - tvrdě vyžadujících bakšiš - postupně nepředstavitelně narůstá. S těmito prožitky jsme, po půldenní zastávce před Istanbulem, kterou jsme využili k vykoupání v moři a řídiči k regeneraci sil, dorazili v sobotu ráno na místo her a mistrovství, do Ankaru.

Po ubytování, které bylo na slušné úrovni, se rozběhl běžný kolotoč s registrací, kontrolou licencí, obsazení jednotlivých kategorií, prvních změn v programu apod. Přes očividnou snahu pořadatelů, mít vše potřebné připraveno v předstihu, se vždy v praxi ukáže, co všechno musí být jinak nebo co chybí, takže první přihlášení k registraci jsou pokusnými králíky, což se týkalo právě nás. Ale při oboustranné vůli lze všedchno zvládnout a náš tým byl zaregistrován první. Zbytek dne jsme využili k prvním kontaktům s okolím.

Neděle byla vyhrazena seznámení s letovou plochou, k tréninkovým letům, převjímece a testování motorů a k převjímece modelů kategorie S8E (RC raketoplány). Po snídani jsme autobusem dojezili do místa soutěží, které bylo 30 km jižně od Ankaru, u města Gölbasi. Letová plocha byla na dně vyschlého jezera, takže prostor byl na vzdálenost několika kilometrů naprosto rovný, bez vegetace, na horizontu dokola lemovaný holými kopci a to vše v šedohnědém zbarvení. Zdánlivě ideální prostor, nebyť trvale silného větru, který unášel modely až za obzor a nevyočitatelné termiky.

Jak jsem se již zmínil, neděle byla také vyhrazena převjímece a testování motorů. Již první testy ukázaly, že to nebude jednoduchá záležitost, protože naměřené hodnoty motorů, hlavně 40 Ns polské i slovenské výroby, výrazně převyšovaly horní povolenou mez, navíc některé ze stejné série slovenských motorů 40 Ns se do tolerance vešly s rezervou. Po dlouhých diskuzích bylo testování přerušeno a motory se pouze převzaly s tím, že problém musí vyřešit jury. Výsledek jsme viděli hned následující den, kdy byly soutěže ME zahájeny právě kategorií RC raketoplánů (S8E), pro které jsou motory 40 Ns určeny. Všechny typy byly shledány vyhovujícími. Přes tento verdikt nad testováním motorů visí otazník.

Ale vraťme se k soutěži rádiem řízených raketoplánů. K závodu bylo přihlášeno celkem 18 závodníků ze sedmi států. Po třech

základních kolech nalétalo plný „počet“ (tj. 1080 s) patnáct závodníků, včetně našeho Jaromíra Chalupy, Jana Pukla a junioira Lukáše Hermana. Ani první kolo rozlétávání létaného na 480 s., nepřineslo výrazné zúžení startovního pole, protože do druhého kola rozletů, létaného bez omezení maximálního času, postoupilo 14 závodníků včetně našich. Po odstartování všech, kteří byli v rozletu, nastal vyčerpávající maraton, ve kterém se nejlépe vedlo A. Pajdlhause- rovi ze Slovenska, který dosáhl výkon 1059 s, těsně následován Jaromírem Chalupou s výkonem 1038 s. Škoda, že Jaromír nepodržel svůj model ve vzduchu o pár vteřin déle. I tak je tady důvod k radosti, protože získáváme stříbro v jednotlivcích i v družstvech, což přináší povzbuzení i pro další kategorie. Večer je ještě přejímka modelů S3A (padák) a po večeri nezbytný brifink.

Úterkem rozjíždíme ranní rituál, neměnný po celou dobu mistrovství. Budiček před šestou, snídaně formou švédského stolu, sbalit „fidlátka“ a autobusem 30 km na letiště. Naštěstí ráno je Ankara celkem dobře průjezdná. Do soutěže nastupují Robert Zych, Josef Ferbas a jeden z nejmladších účastníků šampionátu Marek Pavka. Cesta k cíli je postupná: 1) nezapsat si 0 (neplatný let), 2) dosáhnout všechna tři maxima. První podmínku se podařilo splnit všem, tři maxima splnil z našich pouze Robert Zych. Pepovi chybělo 9 s a mladičkému Markovi 65 s. Do prvního kola rozlétávání postupuje z padesáti soutěžících čtrnáct, z nich pak devět nalétává maximum. Druhý rozlet pak určuje konečné pořadí. Vítězi Albert Roura Misse ze Španělska (rovněž mladičkův závodník), Robert Zych je sedmý, Josef Ferbas osmnáctý a Marek Pavka pětadvacátý. V družstvech vítězí Slovensko, my jsme pátí. Na zpáteční cestě probíráme proběhnuvší závod a opět se shodujeme na špatném systému startování, kdy závodník nemá prakticky možnost ovlivnit okamžik startu a využití svých znalostí s vyhledáváním termických závanů, které hlavně u časových kategorií rozhodují o výsledku víc, než vlastní provedení modelů. Zde musí trpně vyčkávat až na něj přijde řada. Poměrně včasný návrat využíváme k prohlídce Ankaru. Večer je přejímka S4B (raketoplány) a další brifink, který přináší první výrazné změny v programu soutěží.

Zjišťuje se, že někteří závodníci mají raketoplány S4B ovládané RC soupravou, což by nebylo nic nepřekonatelného, pokud bychom na letišti létali sami. Ale stejnou plochu využívají závodníci kategorie F3B a jakákoliv koordinace kanálů, aby nedocházelo k vzájemnému rušení, je nemožná. Je proto rozhodnuto kategorií S4B odsunout až na závěr soutěží a odlétat ji v jiném prostoru. Pro středu tedy zbývá pouze soutěž v kategorii S5B (výška maket). Ve výškových maketách hájí naše barvy Bedřich Pavka, Robert Zich a Lukáš Herman. Vzhledem k tomu, že naše makety - americká raketa CAJUN - získávají po bodovém (statickém)

hodnocení méně bodů, musí o našem umístění rozhodovat lety, resp. zda měřiči model zaměří a změří výšku letu. Platné a změřené lety mají Bedřich Pavka, který se umístil sedmý a Robert Zych, který skončil desátý. Bohužel Lukáš Herman měl všechny tři starty neplatné, takže se mu nezapočítávají ani body za statické hodnocení, což se ovšem nepříznivě odráží i v hodnocení našeho družstva, kde obsazujeme čtvrté místo. Zvítězil Rus Maxim Staponov a i zlato v družstvech si odvázejí ruští modeláři.

Na čtvrtek jsou naplánovány dvě kategorie - S1B (prostá výška) a S6A (streamer). Navíc se kategorie S1B nelétá v celku, ale začíná se 1. a 2. kolem, pak následuje souťaž S6A a poté 3. kolo S1B. Do kategorie S1B nastupují Josef Ferbas, Marek Pavka a Bedřich Pavka. Po třech kolech, kdy všichni zaznamenávají platné lety a vždy alespoň jeden změřený, je Josef Ferbas šestnáctý, Marek Pavka osmnáctý a Bedřich Pavka třicátý z pětácti závodníků a naše družstvo celkově páté z patnácti států. Vítězství v jednotlivcích (O. Voronov) i v týmech patří opět ruským závodníkům.

V kategorii S6A (doba letu se streamerem) startují za naši reprezentaci Bedřich

Pavka, Jaromír Chalupa a Jan Pukl. Z 50 závodníků končí Bába jedenáctý, Jaromír osmnáctý a Honza třicátý pátý, družstvo osmé ze 17 států. Opět žehráme na systém startování a cítíme se jím značně poškozeni. Jednotlivce vyhrává ruský modelář N. Tchinganko, družstva naši kolegové ze Slovenska. Cestou zpět vládne celkem chmurná nálada, protože streamer bývá „naše“ kategorie.

Před námi je poslední soutěžní den. Odjždíme na náhradní plochu, která je ještě o dalších 15 km dál. Terén je kopcovitě zvlhčený, v době vegetace je asi pastvinou nedaleké vesnice, v době soutěže tvoří povrch vysušená hlína, sem tam porostlá bodláky. Začíná se kategorií S4B (raketo-plán) za ČR startují Robert Zych, Jan Pukl a Jaromír Chalupa. Po třech kolech postupují do rozletů tři závodníci, ale bohužel nikdo z našich, takže v jednotlivcích jsme na medaili nedosáhli. Neočekáváme ani umístění v družstvech, protože J. Chalupovi se nevydařil druhý start a zapsal si nulu. O to větší byla naše radost, když jsme se po konečném součtu výkonů ocitli na „stříbrné“ příčce. Jednotlivce (I. Volkanov) i družstva vyhrála Ukrajina. Závěr šampionátu

- jako tradičně - patří kategorii S7 (bodovací makety). Vzhledem k omezenému počtu našich závodníků, kteří se mohli tohoto mistrovství zúčastnit, máme v S7 pouze jednoho zástupce, Roberta Zycha. Po statickém hodnocení na tom není se svojí maketou ARIANE špatně, a vše záleží na bodovém hodnocení letu. Z uctivé vzdálenosti, my nezainteresovaní, sledujeme Robertovu přípravu makety k letu a držíme palce. V první fázi startu a letu, kdy postupně podle programu odpadávají jednotlivé stupně rakety a otevírají se návratová zařízení, je vše v pořádku, až ... Malá chyba a následná diskvalifikace mění nekonečné množství pracovních hodin při přípravě makety tentokrát v nulu. Pro nás i Roberta skončila poslední naděje na získání další medaile. Čeká nás závěr šampionátu a závěrečný sobotní banket spojený s předáváním cen, diplomů a pohárů. V pondělí v noci jsme šťastně dorazili domů. Závěrem bych chtěl jako vedoucí družstva poděkovat všem, kteří se mnou toto mistrovství absolvovali i řidičům (Fr. Šťastný, jeho kolega a doprovod), kteří nás nejen dopravovali, ale cestování i zpříjemňovali.

Ing. Evžen Souček

MARTY

sportovní akrobatický RC model

Konstrukce: Martin Váňa

Ke konstrukci modelu, který jsem nazval Marty, jsem se rozhodl po zkušenostech s několika modely řízenými pouze směrovkou a výškovkou. Chtěl jsem postavit model obratnější a rychlejší. Marty je jednoduchý hornoplošník. Křídlo, opatřené po celém rozpětí křídélky, má osvědčený profil NACA 2415. Model je konstruován především pro ty, kteří se chtějí naučit létat s modelem ovládaným křídélky. Základní technické údaje: rozpětí 1310 mm, délka 980 mm, hmotnost 1500 g, motor o zdvihovém objemu 3,5 cm³.

K STAVBĚ (rozměry v milimetrech):

Trup má bočnice z balzy tl. 3, které jsou přelaminovány skelnou tkaninou až k přepážce 3. Na připravené bočnice nalepíme podle výkresu všechny výtuhy. Poté slepíme obě bočnice trupu přepážkami 1 až 3. Výhodné je lepit přepážky na bočnice dříve než úplně zatvrdne laminování na bočnicích. Dosáhneme tak pevnější spoje. Dále přistoupíme k potahu spodní části trupu balzou tl. 3 s léty orientovanými kolmo na osu trupu. V místě uložení podvozku, tj. před přepážkou č. 2, je potah z překližky tl. 3. Z vrchní strany je trup uzavřen balzou tl. 3.

Křídlo je vyříznuté z pěnového polystyrenu a potaženo dýhou tl. 0,5. Křídlo je možno potahovat dýhou i vcelku, ale začátečníkům doporučuji stavět obě poloviny křídla

zvlášť, kvůli jejich mírnému vzepětí, které čini na koncích křídla 10 mm. Stavbu křídla zahájíme vyříznutím dvou šablon z překližky nebo jiného vhodného materiálu. Podle šablon vyřízneme křídlo odporovou pilou. Touto pilou také odřízneme z konce křídla pásek tl. 5, tam poté nalepíme balzový nosník tl. 5. Pro potahování polystyrenového základu si nařezeme dýhu tl. 0,5 s přesahy asi 5 mm, kterou natřeme co nejslabší vrstvou epoxidové pryskyřice. Obě poloviny křídla zatížíme mezi dvě - opravdu rovná - prkna. Pro dodržení správného tvaru profilu použijeme jako vložky pod prkna „šablony“ z polystyrenu, které nám zbyly po vyříznutí křídla. Po dokonalém zaschnutí lepených spojů křídlo přebrousíme a nalepíme balzovou náběžku z balzy tl. 10. Do obou polovin křídla vybrousíme otvory pro nasunutí spojek P1 a P2 z překližky tl. 3, jejichž pomocí slepíme obě poloviny křídla. Křídélka vybrousíme z plné balzy tl. 10. K jejich ovládnutí použijeme páky Modela. Střed křídla přelaminujeme skelnou tkaninou. Křídlo k trupu připevňujeme (připoutáváme) gumovou „nití“. Toto řešení doporučuji především začátečníkům, protože při tvrdším přistání na jeden z konců křídla dochází, díky pružnému upevnění, pouze k jeho posunutí.

Ocasní plochy jsou pro jednoduchost vyříznuty z plné balzy tl. 5 a jsou do trupu pevně zalepeny. Konstrukce a umístění VOP na spodku trupu umožňuje konec táhla i ovládací páku výškovky ukryt uvnitř trupu.

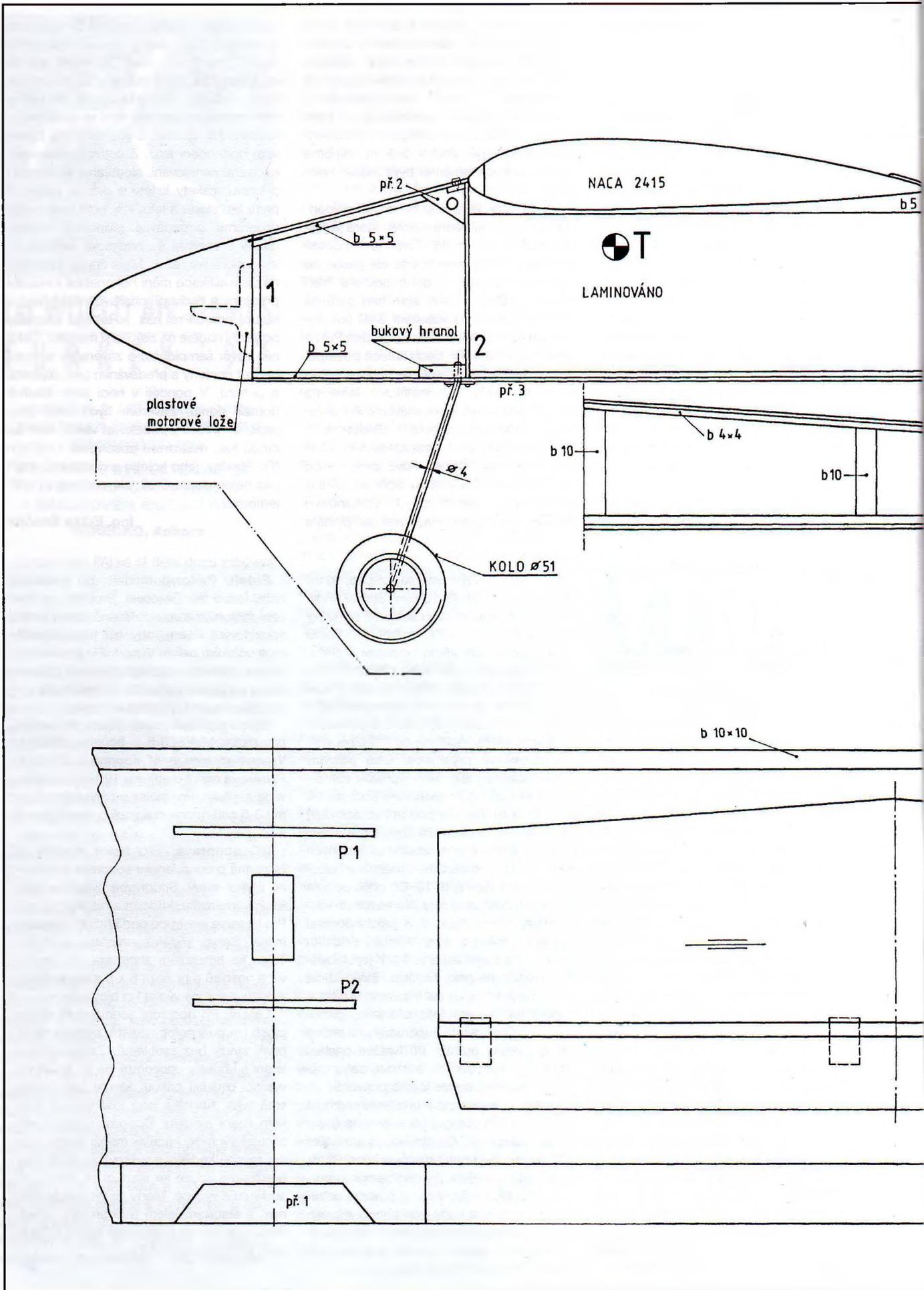
Podvozek je dvoukolý s pevnou ostruhou. Podvozkové nohy jsou ohnuty z kvalitního ocelového drátu průměru 4. Ostruha je vytvářena z ocelového drátu průměru 2,5 a zalepena v překližce tl. 3.

Potah. Prototyp modelu byl potažen nažehlovací fólií Oracover. Prostor pro uložení motoru v trupu důkladně nalakujeme epoxidovým lakem, aby byl impregnován proti účinkům paliva. Výhodné je nalakovat i prostor nádrže, abychom předešli případnému nasáknutí paliva do materiálu trupu v případě porušení palivové soustavy.

Motor a příslušenství. Model je navržen pro motor MVVS 3,5 s bočním výfukem. Vyosení motoru je 4° doprava a 3° dolů. Plastická nádrž o objemu 120 cm³ je tlakována z výfuku. Pro motor o zdvihovém objemu 3,5 cm³ doporučuji vrtuli o rozměrech 9 x 5“.

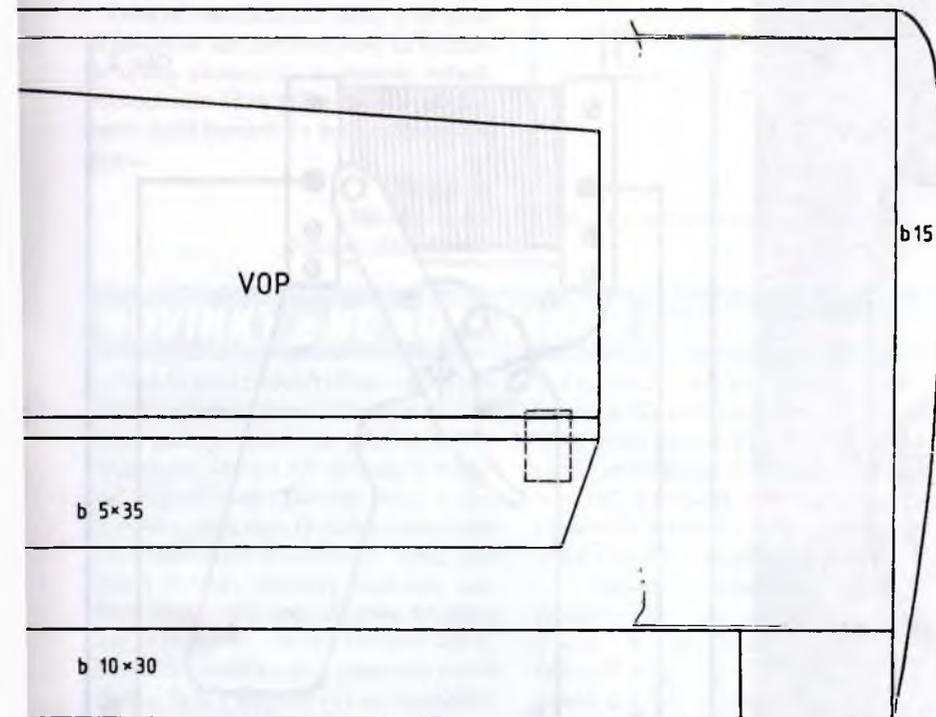
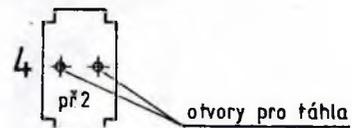
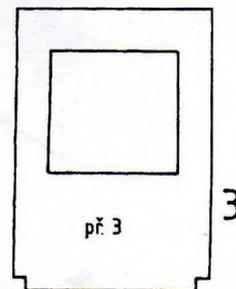
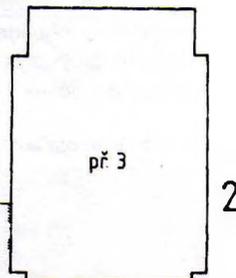
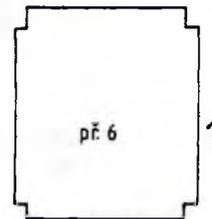
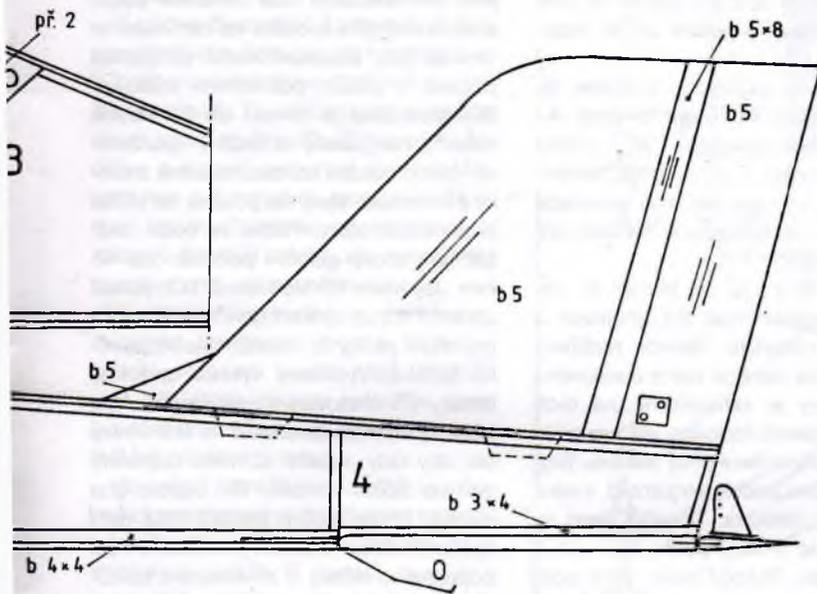
RC souprava. Pro řízení modelu je nezbytná proporcionální souprava s nejméně čtyřmi servy. Soupravou ovládáme výškovku, směrovku, křídélka a otáčky motoru. Pro tři serva je v trupu pod křídlem dostatek místa. Servo křídélek umístíme v křídle. Táhla ke kormidlům zhotovíme ze smrkových nosníků o průřezu 6 x 5 s koncovkami z drátu, např. na výplet kol bicyklu.

Létání. Při dodržení souměrnosti všech ploch i trupu a polohy těžiště, by měly být již první starty bez problémů. Začátečníky v létání s křídélky upozorňuji na to, že se na vysílaci ovládají pákou, kterou byla řízena směrovka. Křídélka jsou totiž hlavním prvkem řízení modelu. Doporučuji proto pro začátek vychylky křídélek menší. Model řídíme rovnou křídélky a výškovkou, směrovku používáme pouze ke startům ze země, při souvratu a vývrtce. Marty se vyznačuje klidným a stabilním letem a dobře drží směr. Dosahuje také až překvapivě dobré klouzavosti při zastavení motoru.



MARTY

Rozpětí 1310 mm
 Délka 980 mm
 Hmotnost 1500 g
 Motor 3,5 ccm



OVLADAČ PRO AUTOMODELY SRC

I když jsou na modelářském trhu (převážně však u dealerů) k dostání dobré ovladače pro závodní automodely SRC, např. od firmy PARMA, chtějí si mnozí toto zařízení postavit sami. Pro ty, kteří chtějí začít jezdit a potřebují funkčně dobrý, ale výrobně jednoduchý ovladač (řečeno „SRC“ slangem régl), přináším tento návod. Jde o tzv. pistolový ovladač, který je funkčně výhodnější a snad i výrobně jednodušší. Je mi celkem jasné, že hned každý nebude ovladač vyrábět, ale i seznámení s jeho jednotlivými částmi může přispět k lepšímu pochopení jeho funkce a následně péči a údržbě. Navíc stále přicházejí do modelářských kroužků noví budoucí modeláři a potřebují poznat princip ovládání SRC modelů.

Každý ovladač má v zásadě dvě ovládací polohy: BRZDA - pákový běžec je v klidové poloze, do autodráhy jde na oba dva vodiče stejný pól stejnosměrného napětí, motor modelu brzdí. JÍZDA - běžec je posunut na odporové tělísko, případně je na konci odporu (jízda na plný „plyn“). U tzv. pistolového ovladače uděluje běžci

pohyb spouště, kterou ovládáme ukazováčkem. Při úplném povolení (při pohledu na náčrt ovladače je běžec 5 na pravé straně) je ovladač v poloze BRZDA, při úplném stisknutí spouště (běžec na levé straně) je ovladač v poloze JÍZDA, resp. jízda naplno.

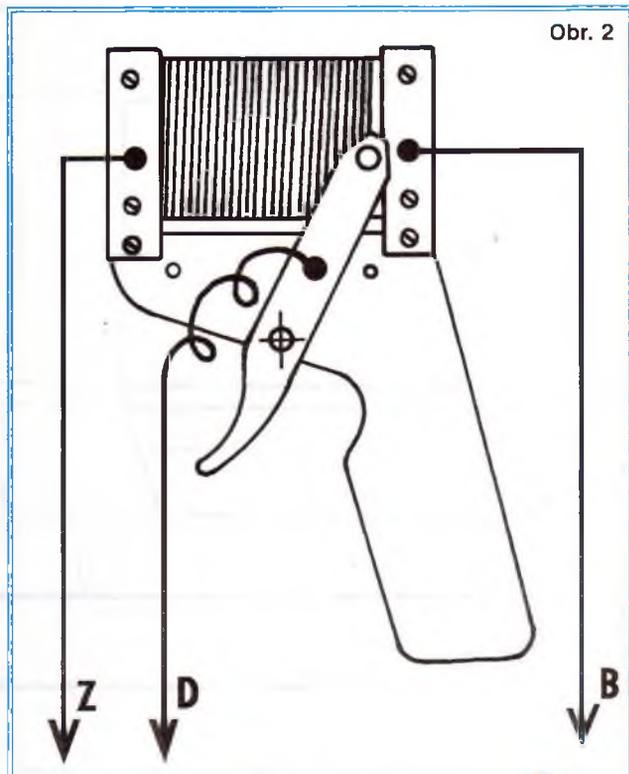
Z náčrtu na obrázku č. 1 vidíme, že ovladač se skládá ze tří hlavních částí. **A** - základní těleso ovladače, **B** - páčka (spoušť + běžec), **C** - odporové tělísko. Pro lepší představu velikosti ovladače jsou v milimetrech uvedeny základní orientační rozměry.

Rám ovladače (1), na kterém je vše ostatní uchyceno musí být zhotoven z nevodivého materiálu. Nejvíce rozšířený ovladač Parma má sice rám z duralového plechu, který je samozřejmě na těch správných místech izolován, ale pro amatérskou výrobu to není příliš vhodné. Nejlepe je použít novodur, texgumoid, v nouzi je dobrá i překližka. Tloušťka rámu by měla být 5 až 8 mm, podle možnosti a druhu materiálu. Rukojeť vytváříme podle ruky tak, abychom mohli držet ovladač

pohodlně bez většího úsilí. Na rukojeť můžeme nastrčit například plastový návlek (2), jaký se používá na říditka bicyklu. Páčka (spoušť / běžec) je složena ze tří dílů.

Horní část (3) je z pružného plechu tloušťky cca 0,5 a 0,8 mm. Na dolní část je přišroubována vlastní spoušť (4), kterou můžeme zhotovit z podobného materiálu jako rám ovladače. Tvar upravíme podle prstu a umístění spouště na rám musíme provést tak, abychom mohli pohybovat páčkou v celém potřebném rozsahu. Důležitou částí je kontakt (5) z měděné kulatiny, nanýtaný na pružný - planžetový - plech. Ideální kontakt můžeme zhotovit z materiálu, který se používá na uhlíky pro elektromotory. Páčka se bude „otáčet“ v kruhové výseči - poloměr cca 45 mm. Její hřídel (6) tvoří šroub M3, pokud chceme mít její uložení dokonalejší, uložíme hřídel páčky do kluzného nebo valivého ložiska. Vymezení výseče upravíme dorazy (7) zhotovenými ze šroubů M3. Kontakt (5) musí zasahovat na obě strany tak, aby vždy „vyběhl“ až mimo odporový drát na boční kontakty (8) odporového těliska. Pozor, boční kontakt (8L) není spojen vodivě s odporovým drátem. Tělo odporového těliska je zhotoveno z izolačního (tepelně i elektricky) materiálu, například keramiky. Na tělo těliska je navinut odporový drát, jehož vinutí je možno nahradit i hustě navinutým měděným drátem. Odpor těliska by měl být přibližně 0,5 až 4 Ω. Pro ježdění na domácí dráze je lepší aby mělo odporové tělísko i větší odpor cca 7 až 15 Ω. K rámu ovladače připevníme tělísko pomocí šroubů M3 a bočních kontaktů (8), které zhotovíme

Modelářsky zhotovený ovladač pro automodely SRC.



nejlépe z mosazného plechu tloušťky cca 1 mm. Tvar a provedení odporového tělíska - včetně bočních kontaktů - musí být takové, aby kontakt páčky lehce klouzal po povrchu odporového drátu a držáků. Musí však mít v každé poloze elektrický vodivý kontakt, ale nesmí se zadržovat a zasekávat. Totéž platí i pro uložení (hřídel - 6) páčky. Samozřejmě, že v místě kde po odporovém drátu klouže kontakt, musí být odporový drát zbaven případného izolačního smaltu. K vratnému pohybu páčky slouží tažná pružina (9). Silu pružiny, její délku a způsob uchycení (šrouby M3), upravíme při konečné montáži. Pružina musí zaručovat dobrou vratnost páčky do základní (brzdící) polohy, ale nesmí příliš namáhat prst - ukazováček.

K propojení jednotlivých komponentů ovladače použijeme vhodné izolované kabely, můžeme použít např. trojlinku (10), ale vhodnější jsou jednotlivé (musí být dosti pružné) kablíky. Jejich průměr by měl být přibližně 1 mm.

Propojení jednotlivých kablíčků je schematicky znázorněno na dalším nákresu (obr. 2). Kablík Z (zdroj) opatříme bílým banánkem, kablík D (dráha) černým a kablík B (brzda) červeným banánkem (viz též schéma v č. 3/97).

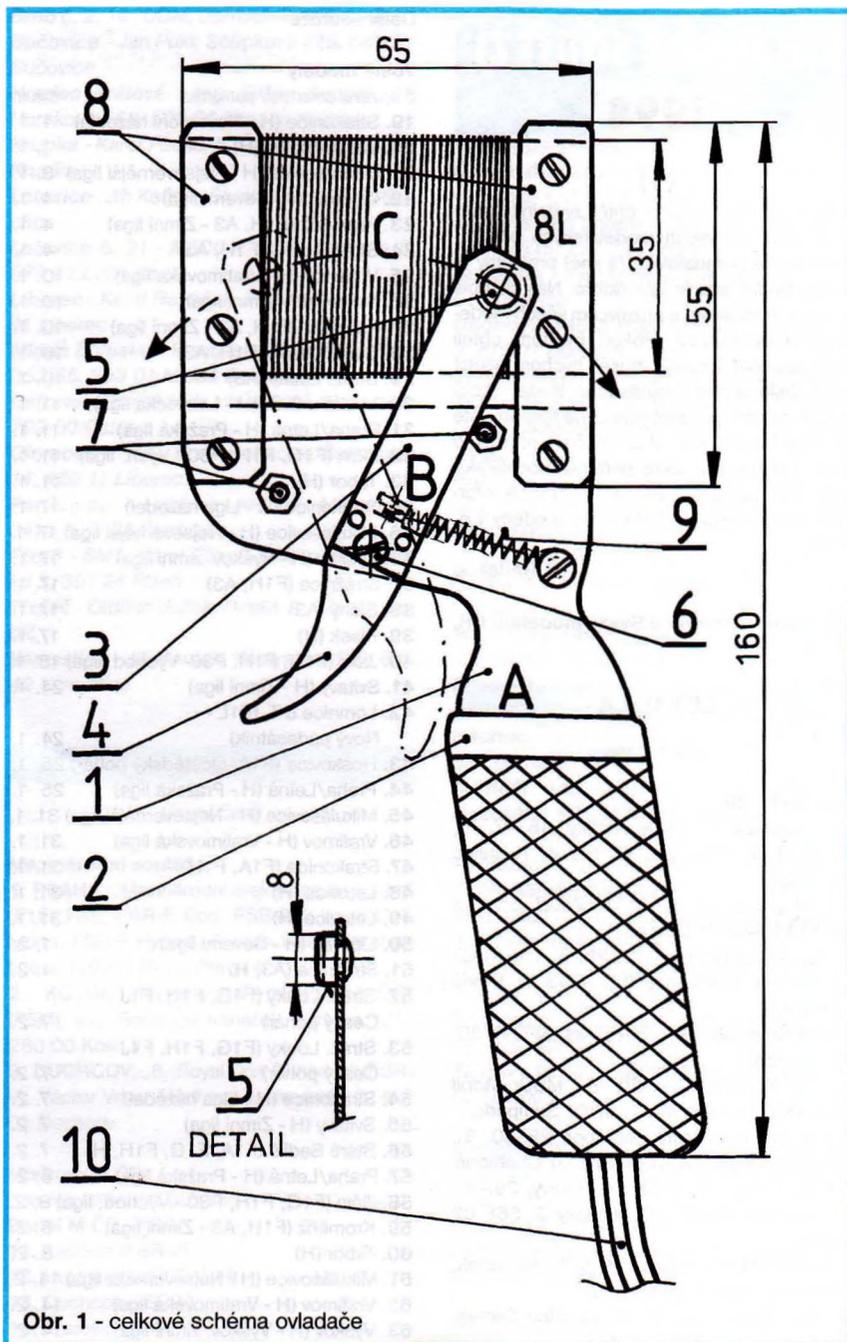
Celkovou konstrukci ovladače můžeme nechat odkrytou, tím se nám bude odporové tělísko i lépe chladit. Při normálním použití (propojení) autodráhy a jejího zdroje se používá maximálního stejnosměrného napětí 16 V, které není elektricky nebezpečné. Spíše musíme dávat pozor, abychom se nespálili o zahřátý odpor.

Ovladač není sice technicky příliš složitá záležitost, ale technologicky už vyžaduje určité zkušenosti a vhodné nářadí. Pomocť nám však může šikovný tatínek, nebo starší kamarádi v automodelářském klubu.

Libor Putz

Nákresy: autor

Foto: archiv redakce



Obr. 1 - celkové schéma ovladače

NOVINKY z RC AUTOKLUBU České republiky

Dvě funkční období (1994 - 1997) pracovalo předsednictvo RC autoklubu ČR pod vedením voleného prezidenta RC autoklubu, kterým byl dlouholetý modelář Oldřich Krása z Ústí nad Orlicí. V říjnu loňského roku však O. Krása náhle zemřel. Vedoucími jednotlivých sekcí byli Karel Skokan, Jaroslav Svoboda, ing. Petr Radkovský, ing. Zbyněk Szostek, ing. Vratislav Tumpach a Miroslav Vrána. Přestože některé sekce pracovaly velice dobře, byla v klubech RC automodelářů určitá nespokojenost s činností předsednictva. Proto se všichni vedoucí sekcí rozhodli abdikovat na svoje funkce k

1. listopadu 1997, kdy se konala Valná hromada RC autoklubu ČR.

Na tomto zasedání byl ze čtyř navržených kandidátů zvolen novým prezidentem RC autoklubu ČR ing. Vratislav TUMPACH z Ledče nad Sázavou, který získal přes 81 % hlasů přítomných delegátů. Vedoucími jednotlivých sekcí byli zvoleni:

Sekce 1:4, 1:5 - Dušan BAYER

Sekce E 1:12 - Ing. Petr HOLUB

Sekce E 1:10 - Drahošlav HEJTMÁNEK

Sekce Buggy 1:8 - Jaroslav ČERVENKA

Sekce Buggy E 1:10 - Tomáš KOHN

Sekce spalov. 1:8 - Jiří VAŠICA

Sekce spalov. 1:10 - Ladislav TOVÁREK

Předs. reviz. kom. - Jindřich SAMEK

Veškeré informace o RC AUTOKLUBU ČR poskytne ing. V. Tumpach, Zahrádecká 1014, 584 01 Ledec nad Sázavou (tel./fax: 0452/ 62 16 75).

Nezbývá než popřát celému vedení autoklubu mnoho úspěchů v rozvoji automodelářského sportu v České republice a závodníkům mnoho medailových míst i na zahraničních soutěžích.

ZSZ

KALENDÁŘ SOUTĚŽÍ

1998

(1)

I v letošním roce bychom chtěli zveřejnit „sportovní“ kalendář všech modelářských soutěží. I přes různé pořadatelské (a jiné) problémy je soutěž hodně a to je jistě dobře. Náš časopis je určen modelářům a příznivcům všech modelářských odborností. Pokud bychom chtěli vydat kalendář v celku, museli bychom udělat jedno číslo téměř dvojnásobně tlusté. Proto bude kalendář vycházet postupně tak, aby jste byli včas informováni. V tomto čísle přinášíme první část soutěží, které pořádají modelářské kluby organizované v SMČR. Podrobné informace o mistrovství ČR žáků byly uvedeny v č. 1/98.

Redakce

Celostátní konference Svazu modelářů ČR, 28. 3.

LETADLA

(první část)

Mistrovství ČR

Číslo soutěže 1. - F1E Králiky, 16.-17. 5., Rudolf Musil, Příkopy 1237, 517 41 Kostelec nad Orlicí.
2. F3B Liberec, 6. 6. Ing. Jiří Zobal, Březová alej 1303, 460 01 Liberec 4.
3. F4C Mladá Boleslav, 27.-28. 6., Ing. Vladimír Handlík, U stadionu 927, 293 01 Mladá Boleslav.
4. F3A Krnov, 20. 6., Jiří Navrátil, SPC G/30, 794 01 Krnov.
5. F3D Šumperk, 28.-30. 8., MUDr. Adolf Klein, Pod Senovou 44a, 787 01 Šumperk.
6. F3J (s mez. účastí) Chotěboř, 29.-30. 8., Milan Knob, Tyršova 1323, 583 01 Chotěboř.
7. F2A, F2B, F2C, F2D, UŠ Svitavy, 29.-30. 8., Jindřich Samek, kpt. Nálepky 3, 568 02 Svitavy.
8. F1G, F1H, F1J Hořice, 4.-5. 9. Jiří Šimek, Selská 19, 460 01 Liberec 12.
9. F4B Svitavy, 12.-13. 9., Jindřich Samek, kpt. Nálepky 3, 568 02 Svitavy.
10. F1A, F1B, F1C Hořice v Podkrkonoší, 19.-20. 9., Jiří Buček, Riegrova 1511, 508 01 Hořice.
11. F3F Dolní Morava, 2.-4. 10., Karel Faltus, U hřiště 1217, 562 06 Ústí nad Orlicí.
Mezinárodní soutěže
12. F1E Raná, 1. 5. 13. F1E Světový pohár, Raná, 2. 5., Miroslav Nechanický, SNP 2063, 440 01 Louny.
14. F1A, F1B, F1C 12.r. Jihočeský pohár, Sezimovo Ústí, 23. 5., Vladimír Kubeš, Budějovická 364, 391 02 Sezimovo Ústí.
15. F3D, F5D 21.r. VC Mělník, 6.-7. 6., Jan Zelenka, Ve Vinicích 560, 276 01 Mělník.
16. F3J Prix 98, Chrudim, 4.-5. 7., Radek Šlajs, METOS, Masarykovo nám. 32, 537 01 Chrudim.
17. F2A, F2B Světový pohár, 1.-2. 8., Jindřich Samek, kpt. Nálepky 3, 568 02 Svitavy.
18. F3D Šumperský pohár, 28.-30. 8., MUDr. Adolf Klein, Pod Senovou 44a, 787 01 Šumperk.

Další soutěže

Volné modely

č. soutěže/ pořadatel/ poznámka	datum
19. Strakonice (H - Novoroční házedla)	1. 1.
20. Val. Klobouky(H)	1. 1.
21. Mikulášovice (H - Nejsevernější liga)	3. 1.
22. Liberec (H - Severní liga)	4. 1.
23. Kroměříž (F1H, A3 - Zimní liga)	4. 1.
24. Stráž. Louky (F1H, A3)	4. 1.
25. Vratimov (H - Vratimovská liga)	10. 1.
26. Svitavy (H - Zimní liga)	10. 1.
27. Kroměříž (F1H, A3 - Zimní liga)	10. 1.
28. Stráž. Louky (F1H, A3)	10. 1.
29. Stráž. Louky (A3)	10. 1.
30. Louka u S.S. (H - Lomnická liga)	11. 1.
31. Praha/Letná (H - Pražská liga)	11. 1.
32. Jičín (F1G, F1H, P30 - Vých. liga)	11. 1.
33. Tábor (H)	11. 1.
34. Strakonice (H - Liga házedel)	17. 1.
35. Mikulášovice (H - Nejsevernější liga)	17. 1.
36. Vyškov (H - Vyškov. zimní liga)	17. 1.
37. Strážnice (F1H, A3)	17. 1.
38. Slaný (A3)	17. 1.
39. Písek (H)	17. 1.
40. Jičín (F1G, F1H, P30- Východ. liga)	18. 1.
41. Svitavy (H - Zimní liga)	24. 1.
42. Lomnice u T. (F1L - Nový padesátník)	24. 1.
43. Hořovice (F1A - Ještědský pohár)	25. 1.
44. Praha/Letná (H - Pražská liga)	25. 1.
45. Mikulášovice (H - Nejsevernější liga)	31. 1.
46. Vratimov (H - Vratimovská liga)	31. 1.
47. Strakonice (F1A, F1H)	31. 1.
48. Letovice (H)	31. 1.
49. Letovice (H)	31. 1.
50. Liberec (H - Severní liga)	1. 2.
51. Strážnice (A3, H)	1. 2.
52. Stráž. Louky (F1G, F1H, F1J Český pohár)	7. 2.
53. Stráž. Louky (F1G, F1H, F1J Český pohár)	7. 2.
54. Strakonice (H - Liga házedel)	7. 2.
55. Svitavy (H - Zimní liga)	7. 2.
56. Staré Sedliš.(F1A, F1G, F1H, H)	7. 2.
57. Praha/Letná (H - Pražská liga)	8. 2.
58. Jičín (F1G, F1H, P30 - Východ. liga)	8. 2.
59. Kroměříž (F1H, A3 - Zimní liga)	8. 2.
60. Tábor (H)	8. 2.
61. Mikulášovice (H - Nejsevernější liga)	14. 2.
62. Vratimov (H - Vratimovská liga)	14. 2.
63. Vyškov (H - Vyškov. zimní liga)	14. 2.
64. Písek (F1H, A3, H)	14. 2.
65. Letovice (H)	14. 2.
66. Letovice (H)	14. 2.
67. Jičín (F1G, F1H, P30 - Český pohár)	15. 2.
68. Louka u Starého Sedla (H - Lomnické Házedlo)	15. 2.
69. Liberec (H - Severní liga)	15. 2.
70. Hranice (F1E - Český pohár)	21. 2.
71. Tachov (F1A, F1G, F1H, H)	21. 2.
72. Hořice (F1A, F1H)	21. 2.
73. Strakonice (F1G, F1H)	21. 2.
74. Uničov (F1H, A3, H)	21. 2.
75. Stráž. Louky (F1H, A3)	21. 2.
76. Slaný (F1H)	21. 2.
77. Stráž. Louky (A3)	21. 2.
78. Hořovice (F1A - Ještědský pohár)	22. 2.
79. Praha/Letná (H - Pražská liga)	22. 2.
80. Kladno (H)	22. 2.
81. Vratimov (H - Vratimovská liga)	28. 2.
82. Kladno (H)	28. 2.
83. Jičín (A3 - Kopidlenská liga)	1. 3.

84. Jičín (A3 - Kopidlenská liga)	1. 3.
85. Kladno (A3 - Kladno)	7. 3.
86. Lomnice u T. (F1L - Nový padesátník)	7. 3.
87. Všechny (F1A, F1H, A3, H)	8. 3.
88. Bechyně (H - Bechyňská házedla)	14. 3.
89. Sazená (F1G, F1H, F1J - Český pohár)	14. 3.
90. Sazená (F1A, F1B, F1C, A3, H, P30, CO2)	14. 3.

Adresy pořadatelů:

Bechyně - Bohuslav Roessler, Na Libuši 827, 391 65 Bechyně
Hořice - Milan Bezr, Slatina 83, 500 03 Hradec Králové
Hořovice - Jiří Šimek, Selská 19, 460 01 Liberec 12
Hranice - Vojtěch Zíma, Smetanovo nábřeží 1840, 753 01 Hranice
Jičín č. 32, 40 - Vladimír Čermák, K hájku 1721, 509 01 Nová Paka
Jičín č. 58, 67 - Milan Bezr, Slatina 83, 500 03 Hradec Králové
Jičín č. 83, 84 - Ing. Milan Šafler, Husova 195, 507 32 Kopidlno
Kladno č. 80 - Vladimír Horák, K cihelně 432, 273 01 Kamenné Žehrovice
Kladno č. 82, 85 - Ing. Boris Spurný, Divadelní 1600, 272 01 Kladno
Kroměříž - Julius Hladil, gen. Svobody 17, 767 04 Kroměříž (Vít Hladil č. 27)
Liberec č. 22, 69 - Jiří Šimek, Selská 19, 460 01 Liberec 12
Liberec č. 50 - Vladislav Trnka, Vlnašská 694, 460 06 Liberec 6
Letovice - Miroslav Paděra, U hájku 2, 679 61 Letovice
Lomnice u Tišnova - Alena Hladíková, Jasanová 16, 637 00 Brno
Louka u Starého Sedla č. 30 - Zdeněk Zoubek, Jiráskova 780, 357 35 Chodov
Louka u Starého Sedla č. 68 - Ing. Petr Hofrichter, Spartakiádní 1969, 356 01 Sokolov 1
Mikulášovice č. 21 - Miroslav Pařha, Mikulášovice 431, 407 79 Mikulášovice
Mikulášovice č. 35 - Ing. Josef Bartík, Přádelnické 2349, 407 47 Varnsdorf
Mikulášovice č. 45, 61 - Ing. Zdeněk Hykš, Vilémov 16, 407 80 Vilémov
Písek - Jan Choulik, Kocínova 1979, 397 01 Písek
Praha/Letná (+ Sazená) - Milan Vydra, Moláková 574, 180 00 Praha 8
Slaný - Václav Fuxa, Smečenská 775, 274 01 Slaný
Staré Sedliště - Gerhard Kučerka, Úšava 73, 348 01 Staré Sedliště
Strážnice č. 37 - Lubomír Štefka, Dukelských hrdinů 3, 690 00 Břeclav
Strážnice č. 51 - Miroslav Šmehlík, Louka 134, 696 72 Lipov
Strážnice Louky č. 24, 53 - Pavel Němec, Ratíškovice 1190, 696 02 Ratíškovice
Strážnice Louky č. 28, 29, 52, 75, 77 - B. Gablas, Traplice 57, 687 04 Traplice
Strakonice - Jan Raus, Holečková 516, 386 01 Strakonice 2
Svitavy - Zdeněk Uher, DDM, Lanškroun 4, 568 02 Svitavy
Tábor č. 33 - Karel Kos, Školní náměstí 689, 391 02 Sezimovo Ústí
Tábor č. 60 - Petr Blecha, K hájence 647, 391 02 Sezimovo Ústí

Tachov - V. Hadzinský, U penzionu 1774, 347 01 Tachov
Uničov - Zdeněk Havlíček, Havlíčkova 628, 783 91 Uničov
Valašské Kloubouky - Ing. Rostislav Staněk, Palackého 648, 766 01 Valašské Kloubouky
Vratimov - Karel Vohralík, Na Příčnici 13, 739 32 Vratimov
Všechov - Rostislav Kvasnička, Svěpomoc 694, 391 02 Sezimovo Ústí
Vyškov - Ing. Štefan Ondák, Tyršova 42, 682 01 Vyškov

RAKETY

(Kompletní kalendář)

Mistrovství světa: Rumunsko, Suceava, 13. až 20. 9. (Zatím předpoklad).

Mezinárodní soutěž (soutěž č. **Ra-01**): Kategorie S6A, S8E - světový pohár, S8E-P, S9A - 5. až 7. 6. (12. - 14. 6), Josef Říha, Plickova 552/21, 149 00 Praha 4.

Mistrovství ČR

č. soutěže/ pořadatel/ poznámka	datum
2. Brno (M ČR pro žáky-viz 1/98)	19.-21. 6.
3. Hradec Králové(S3A,S4B,S6A + M Čech)	18. 4.
4. Třebíč (S3A, S4B, S6A + M Morslez.)	2. 5.
5. Krupka (S3A, S4B, S6A, S8E, S9A)	4.- 5. 7.
6. Vémyslice (S3A, S4B, S6A)	29. 8.
7. Letovice (S3A, S4B, S6A, S7, S8E)	3.- 4. 10.

Oblastní mistrovství a veřejné soutěže

8. Mladá Boleslav (Memoriál Ing. Zapletala)	28. 3.
9. Krupka (okr. přebor žáků)	28. 3.
10. Hradec Králové(okr. přebor žáků)	4. 4.
11. Bučovice (okr. přebor žáků)	5. 4.
12. Letovice (okr. přebor žáků)	5. 4.
13. Liberec (okr. přebor žáků)	11. 4.
14. Brno (okr. přebor žáků)	12. 4.
15. Třebíč (okr. přebor žáků)	18. 4.
16. Krupka (okr. přebor žáků)	18. 4.
17. Pardubice (okr. přebor žáků)	18. 4.
18. Plzeň (okr. přebor žáků)	25. 4.
19. Mladá Boleslav (Memoriál K. Krejbicha)	9. 5.
20. Ostrava (oblast. přebor žáků)	16. 5.
21. Letovice (oblast. přebor žáků)	17. 5.
22. Mladá Boleslav(oblast. přebor žáků)	23. 5.
23. Hradec Králové (oblast. přebor žáků)	23. 5.
24. Plzeň (oblast. přebor žáků)	23. 5.
25. Brno (Brněnská výška)	23.-24. 5.
26. Brno (S3A, S4A, S6A veř. žáci)	19. 7.
27. Brno (S3A, S4A, S6A veř. žáci)	26. 7.
28. Mladá Boleslav (Memoriál J. Krbečka)	10. 10.
29. Olomouc (S3C „vejce“)	30. 12.

Pozn. Pro soutěže platí sportovní řád FAI platný od 1. 1. 1997 s národní úpravou počtu modelů. Pro kategorie S3C („vejce“) a S3A („světličák“) uvede odchylky pravidel pořadatel do propozic k soutěži. Pro žákovské soutěže platí pravidla vydaná IDM MŠMT ČR.

Adresy pořadatelů:

Brno - Alois Rosenberg, 9. května, 678 01 Blansko

Brno č. 2, 14 - DDM, Dornych 2, 656 20 Brno
Bučovice - Jan Pukl, Součkova 126, 685 01 Bučovice
Hradec Králové - Ing. Evžen Souček, M. Horákové 268, 500 06 Hradec Králové
Krupka - Karel Pecka, K. Čapka 295, 417 42 Krupka
Letovice - Jiří Kašpar, Skrchov 3, 679 65 Skrchov
Letovice č. 21 - MěDDM, Českobratrská 5, 679 01 Letovice
Liberec - Karel Řeháček, Železniční 14, 460 11 Liberec
Mladá Boleslav - František Krejbich, Pražská 252/65, 293 01 Mladá Boleslav
Ostrava - Tomáš Indruch, Mírové náměstí 3, 703 00 Ostrava
Olomouc č. 29 - Karel Řeháček, Železniční 14, 460 11 Liberec
Pardubice - Lubomír Jelínek, Macanova 2416, 530 00 Pardubice
Plzeň - SMT, Karel Ešner, Sady pětaticátníků 3, 301 24 Plzeň
Třebíč - Oldřich Ježek, Ruská 2, 674 01 Třebíč
Vémyslice - Jiří Knotek, Vémyslice 128, 671 42 Vémyslice

LODĚ

(První část)

Mezinárodní soutěže

1. PRAHA, „Mezinárodní elektoregata Praha“ (F1E, F3E, FSR-E Eco, FSR-E 2 kg, FSR-E Mono, FSR-E Hydro), Zdeněk Fišer, Konstantinova 1495, 149 00 Praha 4
2. KOLÍN, „Mezinárodní mistrovství ČR“ (F5M), Ing. Bohuslav Kohlíček, Tyršova 766, 280 00 Kolín II.
3. DUCHCOV, „8. Royal Dux Bohemia“ (FSR-V), Václav Vrba, Máchova promenáda 2, 419 01 Duchcov.

Mistrovství ČR

č. soutěže/ pořadatel/ poznámka	datum
Seriál M ČR - FSR	
11. Radčice (FSR-V)	23.-24. 5.
12. Hustopeče (FSR V, H)	20.-21. 6.
13. Duchcov (FSR-V)	3.- 5. 7.
14. Přerov (FSR-V)	29.-30. 8.
15. Turnov (FSR-V)	11.-13. 9.
Seriál M ČR - EX	
16. Pardubice (EX, EX-500)	16. 5.
17. Pardubice (EX, EX-500)	17. 5.
18. Bučovice (EX, EX-500)	20. 6.
19. Bučovice (EX, EX-500)	21. 6.
20. Náměšť nad O. (EX, EX-500)	29. 8.
21. Náměšť nad O. (EX, EX-500)	30. 8.
22. Marián. Údolí (EX, EX-500)	12. 9.
23. Marián. Údolí (EX, EX-500)	13. 9.
24. Pardubice (EX, EX-500)	26. 9.
25. Pardubice (EX, EX-500)	27. 9.
Seriál mistrov. ČR - NS (F2, F4, F6, F7, DS)	
26. Brandýs n. L. (Memoriál J. Floriána)	8. 5.
27. Hulín (NS)	30. 5.
28. Pardubice (NS, F2-Ž)	6. 6.
29. Dvůr Králové n. L. (NS)	5. 9.
30. Proboštov (NS)	19. 9.
Seriál M ČR	
31. Kolín (F5 10, F 5 E)	20. 6.
32. Jablonec („M“, V)	27. 6.
33. Náchod („M“ pro elektry)	21.-23. 8.

Celostátní výstava

34. Mladá Boleslav(C1 - C7) 11.-12. 4.
Mistrovství ČR žáků
35. České Budějovice 12.-14. 6.

Adresy pořadatelů:

České Budějovice - Ing. Zdeněk Hanzlík, Lhenická 1, 370 05 České Budějovice
Brandýs nad Labem č. 26 - Zdeněk Horský, Záryby 215, 277 13 Záryby
Bučovice - Eva Koryčanská, Zámek 1, 685 01 Bučovice
Duchcov - Václav Vrba, Máchova promenáda 2, 419 01 Duchcov
Dvůr Králové nad Labem - Josef Darvaš, Žireč 106, 544 04 Dvůr Králové nad Labem
Hulín - Miroslav Mrázek, U stavu 1068, 768 24 Hulín
Hustopeče č. 12 - Luboš Runkas, Havlíčkova 691, 676 00 Moravské Budějovice
Jablonec nad Nisou - Ing. Zdeněk Tomášek, Střelecká 3, 466 01 Jablonec nad Nisou
Kolín - Ing. Bohuslav Kohlíček, Tyršova 766, 280 00 Kolín II
Mariánské Údolí - František Jozíf, Ciolkovského 460, 783 65 Mariánské Údolí
Mladá Boleslav - Otakar Holan, Václavkova 932, 293 01 Mladá Boleslav
Náchod - Ladislav Macháň, Příkopy 1105, 547 01 Náchod
Náměšť nad Oslavou - Jaroslav Suchý, Palackého 586, 675 71 Náměšť nad Oslavou
Pardubice - Josef Navrátil, Dr. K. Krpaty 1389, 530 03 Pardubice
Proboštov - Jan Červíček, Meziškolská 117, 417 12 Proboštov
Přerov - Miroslav Novotný, Optiky 2, 750 00 Přerov
Radčice č. 11 - Ing. Martin Kadeřábek, Radčice 95, 468 23 Loužnice
Turnov - Jaroslav Fapšo, Daliměřice 219, 511 01 Turnov

AUTA SRC

(Kompletní kalendář)

Konference autodelářů ČR, Hradec Králové - 28. 2.

Mistrovství světa

Kategorie G7, G27: USA, Wisconsin, 1. až 7. 6.
 Kategorie ES/32, ES/24, F1/32, PR/24: Lotyšsko, srpen.

Mistrovství Evropy

Kategorie G27 - týmy: Holandsko, 26. až 28. 6.
 Kategorie G7, G27: Česká republika, Plzeň, 8. až 11. 10.

Mistrovství ČR

Mistrovství žáků: Soutěž č. 27, 22. až 24. 5., Plzeň, Karel Ešner, SMT, Sady pětaticátníků 3, 301 24 Plzeň (podrobné viz č. 1/98).
Seriály M ČR (podrobné informace u pořadatelů):
Grand Prix (ES/32, ES/24, PR/24, PR/24 týmy, F1/32): 2. 16.-17.1., Pardubice; 17. 20.-22.3., Jihlava; 23. 24.-25.4., Plzeň; 29. 19.-21.6., Brno; 36. 18.-19.9., Žďár nad Sáz.; 48. 13.-14.11., Praha.

Morava Open (A3/24, PR/32, G12): 6. 13.-14.2., Mariánské Údolí; 10. 6.-7.3., Jihlava; 19. 3.-4.4. Brno; 28. 12.-13.6., Žďár nad Sáz.; 38. 2.-3.10., Vítkov; 44. 30.-31.10., Znojmo; 51. 4.-5.12., Olomouc.

Krušnohorský pohár (A2/32, A2/24, A4/24): 8. 14.-15.2., Chomutov; 16. 20.-22.3., Praha 7; 37. 25.-26.9., Most (M); 42. 23.-24.10., Slaný; 55. 11.-12.12., Cheb.

Pla-Fit (NASCAR, Old Timer): 3. 30.-31.1., Most (M); 25. 15.-16.5., Cheb; 40. 9.-10.10., Praha; 47. 6.-7.11., Praha 7.

Šumava Cup (A3/32): 15. 14.3., Strakonice; 22. 18.4., Český Krumlov; 26. 16.5., Soběslav; 45. 31.10., Strakonice; 53. 5.12., Český Krumlov.

Velké ceny A1 (A1/32, A1/24): 11. 6.-7.3., Most (M); 20. 3.-4.4., Slaný; 31. 26.-27.6., Jihlava; 35. 11.-12.9., Praha; 41. 16.-17.10., Soběslav; 49. 20.-21.11. Strakonice.

Wing Car (G7, G27): 14. 13.-14.3., 18. 3.-4.4., 32. 4.-5.9., 46. 6.-7.11., 54. 11.-12.12., všechno Plzeň.

č. soutěže/ pořadatel/ poznámka	datum
1. Praha 7 (veřejná)	17. 1.
2. Pardubice (GP - viz M ČR)	16.-17. 1.
3. Most (M) (PlaFit - M ČR)	30.-31. 1.
4. Strakonice (2 hodiny G12)	7. 2.
5. Most (R) (Octavia Cup, A, PR)	7. 2.
6. Marián. Údolí (Morava Open - M ČR)	13.-14. 2.
7. Praha 7 (veřejná)	14. 2.
8. Chomutov (KšP A2, A4 - M ČR)	14.-15. 2.
9. Chomutov (Bohemia Cup)	20.-21. 2.
10. Jihlava (Morava Open - M ČR)	6.- 7. 3.
11. Most (M) (VC A1 - M ČR)	6.- 7. 3.
12. Cheb (Lázeň. pohár)	8. 3.
13. Most (R) (Octavia Cup, A4)	13.-14. 3.
14. Plzeň (Wing Car - M ČR)	13.-14. 3.
15. Strakonice (Šumava Cup - M ČR)	14. 3.
16. Praha 7 (KšP A2, A4 - M ČR)	20.-22. 3.
17. Jihlava (GP - M ČR)	20.-22. 3.
18. Plzeň (Wing Car - M ČR)	3.- 4. 4.
19. Brno (Morava Open - M ČR)	3.- 4. 4.
20. Slaný (VC A1 - M ČR)	3.- 4. 4.
21. Most (R) (1000 kol NASCAR)	17.-18. 4.
22. Čes. Krumlov (Šumava Cup - M ČR)	18. 4.

23. Plzeň (GP - M ČR)	24.-25. 4.
24. Pardubice (Pohár ELGAS)	1.- 2. 5.
25. Cheb (PlaFit - M ČR)	15.-16. 5.
26. Soběslav (Šumava Cup - M ČR)	16. 5.
27. Plzeň (M ČR pro žáky)	22.-24. 5.
28. Žďár n. S. (Morava Open - M ČR)	12.-13. 6.
29. Brno (GP - M ČR)	19.-21. 6.
30. Praha 7 (Dvěma směry - A4/24)	20. 6.
31. Jihlava (VC A1 - M ČR)	26.-27. 6.
32. Plzeň (Wing Car - M ČR)	4.- 5. 9.
33. Most (R) (PlaFit, Old Timer)	5.- 6. 9.
34. Cheb (veřejná)	6. 9.
35. Praha (VC A1 - M ČR)	11.-12. 9.
36. Žďár n. S. (GP - M ČR)	18.-19. 9.
37. Most (M) (KšP A2, A4 - M ČR)	25.-26. 9.
38. Vítkov (Morava Open - M ČR)	2.-3. 10.
39. Plzeň (ME - G7, G27)	8.-11. 10.
40. Praha (PlaFit - M ČR)	9.-10. 10.
41. Soběslav (VC A1 - M ČR)	16.-17. 10.
42. Slaný (KšP A2, A4 - M ČR)	23.-24. 10.
43. Pardubice (Pohár ELGAS)	30.-31. 10.
44. Znojmo (Morava Open - M ČR)	30.-31. 10.
45. Strakonice (Šumava Cup - M ČR)	31. 10.
46. Plzeň (Wing Car - M ČR)	6.- 7. 11.
47. Praha 7 (PlaFit - M ČR)	6.- 7. 11.
48. Praha (GP - M ČR)	13.-14. 11.
49. Strakonice (VC A1 - M ČR)	20.-21. 11.
50. Praha 7 (6 HODIN, XXX.)	27.-29. 11.
51. Olomouc (Morava Open - M ČR)	4.- 5. 12.
52. Most (R) (GP Veteran Cars)	4.- 6. 12.
53. Český Krumlov (Šumava Cup - M ČR)	5. 12.
54. Plzeň (Wing Car - M ČR)	11.-12. 12.
55. Cheb (KšP A2, A4 - M ČR)	11.-12. 12.
56. Praha 6 (Vánoční hodinovka)	12. 12.
57. Cheb (Vánoční cena)	13. 12.
58. Brno (Vánoční kapr)	19. 12.
59. Strakonice (Vánoční cena žáků)	27. 12.

Adresy pořadatelů:

AC Praha 6 - Ing. Jiří Karlík, Ruská 94, 100 00 Praha 10

AMC Vítkov - Jaromír Býma, Budišovská 253, 749 01 Vítkov

AMC Žďár nad Sázavou - Petr Hintenaus, Pavlov 105, 594 44

AMK Cheb - Ing. Miroslav Novák, Valdštejnova 50, 350 02 Cheb

AMDK Plzeň - Zdeněk Beneš, Motýlí 44, 301 60 Plzeň

AMMC Strakonice - Miroslav Vrána, Povážská 261, 386 01 Strakonice III

AMMK Český Krumlov - Petr Míka, Urbinská 143, 381 01 Český Krumlov

AMMK Soběslav - Tomáš Šena, U Nového rybníka 571/III, 392 01 Soběslav

ESRT Praha - Josef Korec, Kovařovicova 10, 140 00 Praha 4

MC SRC Most - František Kadlec, Vtelno 103, 434 01 Most

MK Mariánské Údolí - Josef Pechr, Wolkero-va 234, 783 65 Mariánské Údolí

RMS Most - Milan Hošek, Dobnerova bl.236/A, 434 01 Most

SCRC Jihlava - Jiří Nováček, Příční 6, 586 01 Jihlava

SCRC Pardubice - Ing. Petr Krčil, Ohrazení- ce 211, 533 53 Pardubice

SCRC-Praha 7 - Libor Putz, Pod svahem 1521/16, 147 00 Praha 4

SRC Brno - Jaroslav Švanda, Dědická 6, 627 00 Brno

SRC DDM Chomutov - Ing. Jindřich Pražák, Jiráskova 4208, 430 03 Chomutov

SRC Olomouc - Rudolf Schejbal, Družební 15, 779 00 Olomouc

SRC Slaný - Pavel Hora, Hořešovičky 52, 273 74

Stamíkar Znojmo - Miroslav Pokorný, Sme- tanova 11, 669 02 Znojmo

SOUTĚŽE PLASTIKOVÝCH MODELÁŘŮ

Mistrovství ČR žáků: 19. až 21. 6., Černoši- ce, Lumír Apeltauer, Pražská 1004, 252 28 Černošice III (podrobně viz č. 1/98)

Veřejná soutěž (I + II, ž, j, s) 16. 5.

Veřejná soutěž (I + II, ž, j, s) 10. 10.

Školení rozhodčích kateg. I 16.-17. 5.

Pozn. Termíny „kitařů“ nám sdělil zatím jenom MODEL KLUB Černošice.

POMÁHÁME SI

Inzerce přijímá redakce Modelář a Modely, Křížíkova 35, 186 00 Praha 8-Karlín, tel./fax: 02/218 634 03 (218 634 07, 218 634 06).

PRODEJ

■ 1 Plány modelů 19 histor. plachetnic a 40 válečných lodí. Seznam za známku. Ing. J. Švec, Slunečná 4556, 760 05 Zlín 5

■ 2 RC buggy 1:8 4WD - motor OS Max Rx s novým výbrusem + 2x servo + startovací box (7500 Kč). Tel. 0602/357320

■ 3 RC buggy 1:8 4WD + motor OS Max RX s novým výbrusem + 2x servo + startovací box. Tel.: 0602357320, cena 7500 Kč

KOUPĚ

■ 4 Plánky IPRO, Moučka, Vyjalet, Procházka, LM, NV, Modelář aj. Seznam za zn. 15 Kč. J. Macháček, Krajníkova 142, 252 29 Dobříchovice, tel.: 02/9911614 večer

■ 5 Mot. větroň, pylon mezi kř., lam. balza, polystr 200cm, 1200 GR. Vhodný pro zač. Kč 1200. J. Průcha, 388 01 Blatná 1026. Tel.: 03442620

■ 6 „Vyskočil, Jak si letadélko s benzínovým motorkem“. J. Rožánek, tel.: 4398082.

■ 7 Koupím, případně prosím o zapůjčení plánu mot. modelu - Buškova Orionu z r. 1941, oživení vzpomínek. F. Brůžek, Zeyerova 31, 370 01 České Budějovice, tel.: 03854010

RŮZNÉ

■ 8 Ze stavebnice nebo podle plánu postavíme model letadla, včetně zabudování motoru a RC soupravy. Dlouholetá zkušenost perfektní práce. F. Hrstka, Janovská 372, 109 00 Praha 10, tel. 02/7862092, mob. 0603431173

INFORMACE

Pro neinformované uvádíme adresu redakce (od 1. 10. 1997):

MODELÁŘ a MODELy,
Křížíkova 35,
186 00 Praha 8-Karlín
(tel./fax: 02/ 218 634 03)

Vydavatel:

PRAŽSKÁ VYDAVATELSKÁ SPOLEČNOST,
Krásova 19, 130 00 Praha 3
ve spolupráci s MAGNET-PRESS Slovakia

Adresa redakce:

**MODELÁŘ a MODELy, Křížkova 35, 186 00
Praha 8-Karlín, tel./fax: 02/ 218 634 03
(218 631 11 - ústředna)**

Šéfredaktor: Libor PUTZ 218 634 06
Redaktor: Václav STEJSKAL 218 634 07
Sekretářka: Jitka MAĐAROVÁ 218 634 03
Grafická úprava: Josef HANÁK

Redakční rada:

Karel Koudelka, předseda Svazu modelářů ČR
Jiří Lejsek, předseda KLoM ČR při SMČR
Jiří Kašpar, předseda RMK Letostroj Letovice
Tomáš Obermajer, železniční modelář

**Příspěvky a korespondenci pro časopis
Modelář a Modely posílejte výhradně na
adresu redakce:** Modelář a Modely, Křížkova
35, 186 00 Praha 8-Karlín nebo na P.O. BOX 72.

Vychází měsíčně. Cena časopisu 35 Kč. Rozši-
řuje PNS, Mediaprint, Transpress a další distribu-
toři. Ve Slovenské republice Magnet-Press Slo-
vakia s.r.o.

Cena pro celoroční předplatitele 385 Kč za 12
čísel (450 Sk), 194 Kč za 6 (225 Sk). Objed-
návky a zvýhodněné předplatné zajišťuje pouze
Modelář a Modely, Křížkova 35, 186 00 Praha
8-Karlín. Objednávky a předplatné pro Sloven-
skou republiku vybavuje Magnet-Press Slovakia
s.r.o., P.O. Box 169, 830 00 Bratislava,
(tel./fax: 7/ 525 46 28).

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

Foreign subscription orders are to be sent to
PNS, Hvozdňanská 5-7, 148 31 Praha 4 (tel.:
79 32 740).

Řádkovou inzerci přijímá redakce Modelář a
Modely, Křížkova 35, 186 00 Praha 8-Karlín.
Řádkovou inzerci pro Slovenskou republiku vybav-
uje Magnet-Press Slovakia s.r.o., Teslova 12,
821 02 Bratislava (tel./fax: 7/ 525 46 28).

Advertisement are to be forwarded to (Editor):
Inzerce Modelář, 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.: 282 21 90).

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

Repro a osvit: REPRO Plus

Sazba a zlom: HAM design

Tisk: ČTK REPRO a. s.

Redakci nevyžádané příspěvky se nevracejí.

© Pražská vydavatelská společnost, 1998

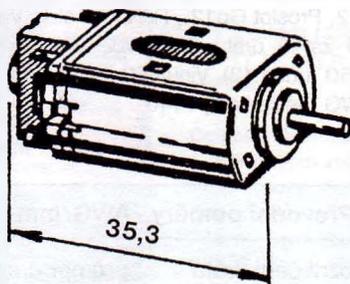
ISSN 0322-7405

MOTORY pro automodely SRC

Dráhová auta (modely Slot Racing Car) jsou stále velmi oblíbenou modelářskou disciplínou. Přispívá k tomu atraktivita modelů závodních automobilů, více než třicetiletá tradice a v neposlední řadě i úspěchy na mezinárodním poli, kde má Česká republika nejednoho mistra světa. Po celé republice se jezdí také řada významných pohárových závodů a závodů mistrovství ČR, v České republice byly již také uspořádány vrcholné mezinárodní akce. Mistrovství Evropy - Česká Lípa, 1992; mistrovství světa a Evropy v kategoriích „Scale cars” - Brno, 1995 a mistrovství světa „Wing cars” - Plzeň, 1997.

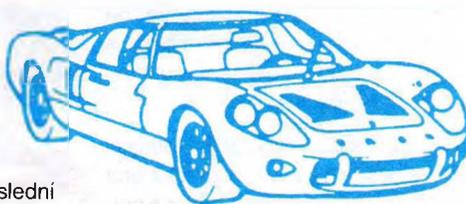
Představme si nyní současnou nabídku elektromotorů, které jsou vhodné pro různé závodní kategorie, kategorie „pohárové”, kategorie PR/32, PR/24, Old Timer atd. Pro pohon SRC modelů byly vyvinuty určité řady motorů jejichž shodné parametry jsou předepsány a výrobci je respektují - průměr osy 2 mm (s přesností na setiny mm), průměr rotoru (kotva) 13,4 mm, velikost a počet (2) feritových magnetů, uložení rotoru na kluzných ložiscích (obvykle ze spěkaného samomazného materiálu), způsob upevnění do podvozku (závit v čele motoru) atp. Tvůrci pravidel určitých kategorií vycházejí z těchto skutečností a motory s těmito parametry jsou předepisovány pro dané kategorie.

Na bázi velmi známého a populárního motoru Mabuchi 16D (viz nákres na obr. 1) od japonského výrobce, byla ustavena tzv. řada motorů 16D, která je u nás velmi populární a nejvíce rozšířená.



Obr. 1

V současnosti je ponejvíce zastoupena motory od dvou významných výrobců z USA. PARMA - 16D, 16D Super; TRINITY - 16D Spyder, Outlaw 16D Super.



PŘEDSTAVME SI JEDNOTLIVÉ MOTORY

PARMA - Nejběžnějším motorem, a také nejvíce rozšířeným nejen u nás, ale na celém světě, je elektromotor **Parma 16D (katalog. číslo 464)**. Vinutí 70 závitů drátu 30 AWG (0,254 mm), délka - nijak speciálně vyvažovaná - kotva je .610" (tj. 0,61" = 15,49 mm), hmotnost kompletního motoru 34 g. Odvozenou a výkonnější verzí typu 16D je **Parma 16D Super (kat. č. 461)**. Vinutí 60 závitů drátu 28 AWG délka kotvy .500", dynamicky vyvážená kotva, hmotnost motoru 33 g. Pro pohon modelů menších kategorií a především pro pohon modelů na domácí autodráhy byl zkompletován motor **Parma 16D Home (kat. č. 458)**. Vinutí není výrobcem specifikováno. Při napětí 12 V odebírá motor proud 0,1 A, hmotnost motoru 35 g.

V roce 1997 vyvinula a zavedla do výroby firma Parma novou řadu motorů třídy 16D s obchodním označením „500 Series”. V této řadě najdeme tyto výrobky:

500 Series 16D (kat. č. 500). „Šestnáctkový” motor s normální (speciálně nevyvažovanou) kotvou. Vinutí 70 závitů drátu 30 AWG, délka kotvy .610", kotva není dynamicky vyvažována, hmotnost motoru 33 g.

500 Series Death Star 16D (kat. č. 501). Vinutí 70 závitů drátu 30 AWG, nevyvažovaná kotva o délce .600", silnější magnety E.P., hmotnost motoru 33 g (viz obr. 2).

500 Series Super 16D (kat. č. 502). Vinutí 60 závitů drátu 28 AWG, dynamicky vyvážená kotva o délce .600", magnety E.P., hmotnost motoru 31,5 g. Tato „pětistovková” série je mimo jiné charakterizována: Úplně novou motorovou hlavou s větracími otvory pro komutátor (kolektor); novým pláštěm - tzv. C-can - motoru s většími větracími otvory v plášti; nové pružiny uhlíků - levá, pravá; nové držáky uhlíků („komůrky”), niklované s přesnějším vedením uhlíků; tenčí rotorové plechy; mechanické zajištění hlavy a pláště pomocí čtyř šroubků. Cenově jde o motory, které je možno pořídit od cca 300 do 500 Kč (podle typu).

TRINITY - Také tato firma nezapoměla a prakticky ve stejné době jako Parma uvedla na trh novou řadu motorů třídy 16D. Tato řada nese označení „**Midnite Ex**“. Již první zkušenosti ukázaly, že jde (ve své třídě) o velmi výkonné motory s příznivou charakteristikou krouticího momentu v závislosti na otáčkách.

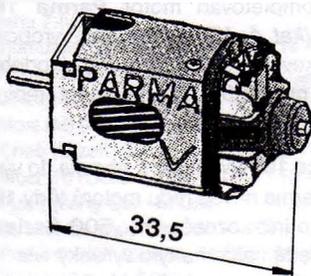
16D Midnite (kat. č. S 9350). Normální šestnáctkové vinutí kotvy (70 závitů / drát 30 AWG), délka kotvy .600", motor s normální (speciálně) nevyvažovanou kotvou, standardní časování kolektoru 18°, hmotnost motoru 33 g.

16D Midnite (kat. č. S 9351). Vinutí 60 závitů drátu 28 AWG, dynamicky vyvážená kotva o délce .490", standardní časování 18°, hmotnost motoru 33 g.

16D Outlaw Midnite (kat. č. S 9352). Vinutí 60 závitů drátu 28 AWG, dynamicky vyvážená kotva o délce .450", vyšší časování 24°, hmotnost motoru 32,5 g.

16D Outlaw Midnite (kat. č. S 9353).

Obr. 2



Vinutí 65 závitů drátu 28 AWG, nevyvažovaná kotva o délce .500", časování 24°, hmotnost motoru 33 g. Motor má vyšší krouticí moment, např. proti typu S 9352.

Charakteristika této řady: Nová motorová hlava s velkými větracími otvory; nový plášť motoru s velmi dobrými vlastnostmi pro „uzavírání“ magnetického pole statoru; nové silnější magnety; nové velmi přesné „domečky“ uhlíků, včetně nových pružin; spojení čela a pláště čtyřmi šroubky. Cena obdobná jako u předchozích motorů, cca 300 až 500 Kč podle typu.

Pro lepší představu o motorech Trinity si uvedme ještě další motory z předchozí řady 16D, které jsou zatím velmi rozšířené. Spyder 16D je běžný „šestnáctkový“ motor s nevyvažovanou kotvou. Outlaw 16D Super - motor se silnějším vinutím (60 závitů / drát 28 AWG) s vyvažovanou kotvou. Tento motor je hodně používán (předepsán pravidly) v SRC modelech amerických automobilů NASCAR (kategorie PlaFit). Na bázi těchto dvou motorů

vznikaly další verze v různých úpravách - časování, zkrácená kotva, jiná barva čela motoru atp. Jde například o motor Green Machine 16D, který je novější verzí typu Spyder. Obdobně motor James Brown. Jde v podstatě o typ Spyder s vyšším časováním kolektoru a vyváženou kotvou. Je nutno připomenout také motory „2% 16D“. Ty jsou prezentovány motorem 2%Outlaw 16D, což je vlastně speciálně skládaný Outlaw z vybraných dílů a motorem 2%Stock 16D, opět speciálně skládaný Spyder. Tyto motory charakterizuje vyšší výkon a otáčky.

Velmi často probíhají diskuze o vhodnosti použítě toho kterého motoru pro danou kategorii. To je ovlivněno předepsanými pravidly, ale obecně lze konstatovat, že například pro žákovské kategorie jsou motory typu 16 D (Parma či Trinity) naprosto dostačující a vhodné, a to i s ohledem na cenu. Pro zajímavost mohu uvést, že v 29. ročníku vytrvalostního šestihodinového závodu (6 HODIN 97, SCRC-Praha 7) dojel nejúspěšnější žákovský tým s motorem Parma 16D Super (kat. č. 502 v sériovém provedení) ve finále na šestém místě (celkem startovalo 18 týmů), bez potřeby výměny ložisek a uhlíků. Dlužno připomenout, že mnoho z konkurentů použilo silně upravené a i trojnásobně dražší motory třídy 12.

Pro letošní rok jsou nové motory řad „500 Series“ a „Midnite Ex“ předepsány jako povinné pro žákovské kategorie ŽPR/32, ŽPR/24, ŽA1 a doporučené pro ŽG12, kde lze použít i motor Mura X12. Pro kategorii Old Timer (skupina GTP) jsou nové předepsány motory Parma 16D (kat. č. 464), „500“ 16D (kat. č. 500), Death Star (kat. č. 501) a Trinity Spyder 16D (kat. č. S 1000), Green Machine (kat. č. S 9500), „Midnite“ 16D (kat. č. S 9350).

Při jen obecném porovnání s motory jiných výrobců (např. Mura, RJR atd.) lze uvést tyto parametry vinutí, které charakterizuje motory třídy 12 a 15. Např. Mura X12, Proslot Gp12., RJR X12 atd.: Vinutí 50 závitů drátu 29 AWG, délka kotvy .350" (třída 12). Vinutí 50 závitů drátu 29 AWG, délka kotvy .440".

Ing. P. Ilgner

Převodní poměry - AWG/mm	
označení drátu	průměr drátu
26 AWG	0,404 mm
27 AWG	0,361 mm
28 AWG	0,320 mm
29 AWG	0,287 mm
30 AWG	0,254 mm

FARO

Dráhový model závodního auta Škoda Pick-Up "Freestyle"

Výrobce: MINIFORM, spol. s r.o., Plzeň

Nový model FARO resp. Škoda „Freestyle“ je dalším sériově vyráběným modelem SRC pro oživení autodrah. Tento model navazuje na předchozí model Škoda Favorit.

Závody automobilů Škoda Pick-Up, tzv. Freestyle, jsou stále populárnější. Závody poměrně rychlých a výkonostně vyrovnaných automobilů, které se odlišují pouze barevnými kombinacemi jsou divácky přitažlivé a atraktivní. Nyní můžete pořádat takové závody i na domácí autodráze a v modelářských klubech.

Model Škoda Pick-Up „Freestyle“ je dodáván opět ve žluté, průhlednou fólii „prosklené“ papírové krabici. Součástí modelu je i aršík samolepek pro realistické dokončení modelu a označení startovními čísly podle skutečného vzoru. (Např. bleděmodrý vůz je po nalepení samolepek identický se skutečným vozem J. Bergra jezdicího za Autoklub ČR.) Z přiložených samolepek „zhotovíme“ i přední a koncová světla. Karosérie z houževnatého probarveného plastu (model pro testování byl bleděmodrý) má naznačeny veškeré detaily - dveře včetně klik, vstupní otvory chladičů, zpětná zrcátka atd. Zadní okno pikapu je naznačeno černou samolepicí fólií, ale vypadá velmi věrohodně, zadní kapota je - jako u skutečné předlohy - opatřena spoilerem. Karosérie má opět horní část a nosnou spodní část, která je součástí podvozku.

Podvozek je opět typu „La Cucaracha“, jde vlastně o výklopně uložený rovnoramenný „trojúhelník“ jehož vrcholy tvoří zadní kola a vodičko. Podvozkový rám je zhotoven z houževnatého černého plastu. Přední náprava je pohyblivě uložena v nosné spodní části karosérie. Vodičko je také z černého plastu a přesto, že je určeno především pro domácí autodráhy typu GONIO-Europacup, vede model dobře i na velkých závodních okruzích.

Pro pohon je použit celkem osvědčený elektromotor motor Mabuchi FC-130, který sice není takové „dělo“ na jaké jsou zvyklí zkušenější modeláři, ale pokud jedou - tak jako ve skutečnosti - modely této kategorie společně je závod zajímavý a rychlost modelu velmi slušná. Motor s třípólovou kotvou je osazen uhlíkovými sběrači a při 12 V dosahuje cca 18 000 otáček za minutu. Do podvozku je motor upevněn zasunutím za přední osazení motoru a zacvaknutím za boční prolisy na čele motoru. Převodové korunkové kolo je ze silonu (30 zubů), pastorek z kovové



Škoda Pick-Up "Freestyle" startovní číslo 66 připravená pro testovací jízdy.



Škoda Pick-Up předjíždí v plném tempu (autodráha ESRT Praha na výstavě MODEL hobby 97) závodní kamión, který možná bude další novinkou výrobce MiniForm.

slitiny (8 zubů), použitý modul 0,5, převodový poměr 3,75. Provedení disků kol a pneumatiky je obdobné jako u modelu Favorit - plastové tvarové disky, černé pryžové pneumatiky o průměru 19,5 mm a šíři 9,5 mm. Použité hřídele (zadní uložena do kluzných plastových ložisek) mají průměr 3 mm. Celkový tvar vozu je patrný ze snímků, základní rozměry: šíře přes kola 60 mm,

délka 139,5 mm, výška 51 mm. Co se týká provozních vlastností automodelu odpovídají tomuto druhu modelu, ale jsou výrazně lepší i oproti mnohem dražším modelům SRC pro domácí autodráhy. Modely FARO (provedení Škoda Favorit) soutěží více než tři roky na klubových a veřejných závodech automodelářů. Tato žakovská kategorie (označovaná podle modelů) FARO se jezdí

především v klubu SCRC-Praha 7 a výhoda je v tom, že začínající modeláři žáci mohou závodit s rovnocennými a poměrně (cena cca 350 Kč) levnými SRC automodely. Jde vlastně obdobnou situací jako u velkých aut. Později mohou modeláři přejít i na rychlejší a dražší kategorie.

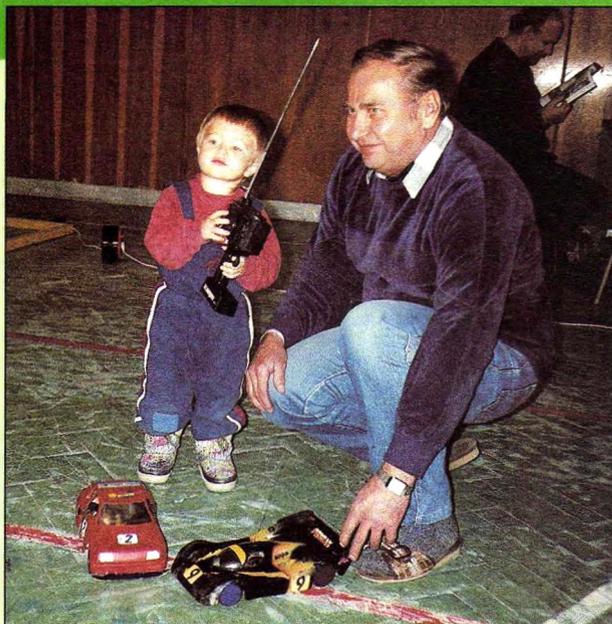
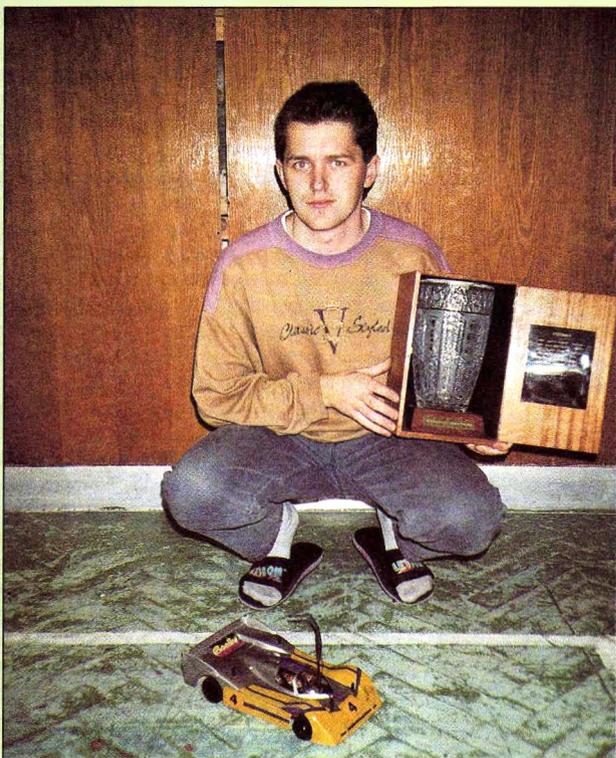
Libor Putz

Foto: autor a archiv redakce

MORAVSKOSLEZSKÝ POHÁR 1997

Automodeláři ze dvou severomoravských modelářských klubů - RC MCC Ostrava-Hrabůvka (při SOUs v Hrabůvce) a RC MCC Havířov (při Stanici mladých techniků v Havířově) - uspořádali v loňském roce již osmý ročník seriálu „Moravskoslezský pohár“, jež byl zakončen posledním závodem v Ostravě-Hrabůvce v termínu 28. až 30. 11. 1997, který vyhrál K. Kratochvíl. Seriál byl - tak jako vždy - vypsán pro RC modely aut v měřítku 1 : 12 („On Road“).

V 8. ročníku se jelo jedenáct závodů, do konečného umístění v Poháru však bylo závodníkům počítáno osm nejlepších umístění. Nejvíce bodů nasbíral v roce 1997 Karel Kratochvíl z havířovského klubu, který svými výkony docílil, že se hlavní trofej vrátí po třech letech opět do Havířova (dva předchozí ročníky vyhrál Martin Kořínek, jeden jeho bratr Lukáš).



Nejstarší a nejmladší účastník. Šestapadesátiletý Jiří Kunz (Modelklub Šenov), který získal 22. místo a tříletý Honzík Kratochvíl, syn celkového vítěze, zatím 55. místo.

V loňském roce bodovalo v Poháru šestapadesát závodníků, a to nejen z Moravy a Slezska, ale také z Čech, a ze Slovenské a Polské republiky.

ZSZ, foto: PL

Celkové výsledky

1. Karel Kratochvíl (K-Mart, RC MCC Havířov), 396; 2. Jan Matros (DDM Orlová), 356; 3. Ing. Petr Holub (SOU Hrabůvka), 312; 4. Jan Šulěř (SOU Hrabůvka), 284; 5. Ing. Roman Kavan (SOU Hrabůvka), 278; 6. Pavel Szostek (MCC Havířov), 253; 7. Pavel Rajdov (Šenov), 239; 8. Roman Kořínek (K-Mart Kolín), 206; 9. Petr Grumann (ROKO Ostrava), 204; 10. Martin Kořínek (K-Mart Kolín), 200 bodů. Nejúspěšnější zahraniční účastníci: 19. Marcin Mazurek (Warszawa), 81 bodů.

Vítěz 8. ročníku „MSP“ Karel Kratochvíl s putovním pohárem a svým vítězným modelem. Použitá technika: Auto (karosérie) - NISSAN; podvozek - Corally; pneumatiky - přední: Silver, zadní: Gold; motor - KM; regulátor - Apollo; baterie - Sanyo; RC souprava Acorns Colt.



1947 - 1997

(2)

EARLY LESNEY TOYS, 1947-1957

V druhej časti nášho seriálu sa zameríme predovšetkým na obdobie prvých desiatich rokov. Modely sa vyznačovali kvalitou a predčili, dosť známe modely od firmy DINKY, ktoré boli v tom čase veľmi populárne. Tieto modely stáli 2s 11d - dnes by to bolo 14,5 penny (cca 10 Sk).

Rok 1949 bol pre firmu Lesney Product úspešný a preto kúpili továreň v Dalstone, v roku 1950 sa pripravoval anglický festival, kde sa firma Lesney predstavila s novým modelom (podmienka pre účasť na festivale) - anglickým kráľovským kočom. Príprava na tento model bola ešte v roku 1949 a všetci predpokládali, že na tomto modeli zarobia a budú môcť uskutočniť Odellov plán, vyrábať osobné autá v miniatúre. Voja v Kórejskom poloostrove prekazila všetky plány a to bol prvý neúspech pre f. Lesney, pretože všetky kovy, ktoré sa dovážali do Anglicka boli určené na vojenské spracovanie a bol prísny zákaz používania na nepotrebný tovar. R. Smith po tomto neúspechu a úradnom oznámení opustil firmu Lesney Product s tým, že predal svoje podiely spoločníkom a odsťahoval sa do Austrálie. Po skončení vojny v Kórei sa celé Anglicko pripravovalo na korunováciu kráľovny Alžbety II., a k tejto veľkej



Titulní strana katalogu z roku 1964.

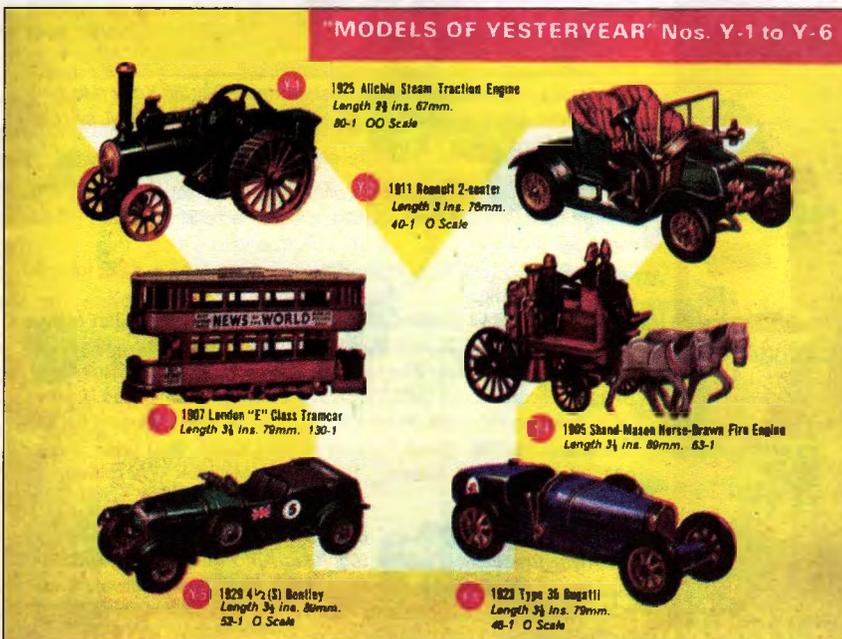
slávnosti vydala fa Lesney ich preslávený koč (model z roku 1949) vo dvoch prevedeniach (viď 1/98) - veľký (dĺžka 39 cm) a malý kráľovský koč (11 cm). Úspech získal predovšetkým malý koč, ktorý sa dobre predával a ešte bolo na tomto modeli možnosť ušetriť mnoho potrebného materiálu. Počet modelov vo veľkom prevedení bol 33 000 kusov. Tieto modely sa vyrábali do roku 1953. O malom modeli sú mnohé pochybnosti a preto počet malých kráľovských kočov neudávam. Firma

mala aj svojich neprajníkov a jej model - malý korunovačný kráľovský koč - bol odkopirovaný a vyrábaný v troch firmách priamo na anglickom kontinente a jedna firma zadala zakázku do Číny. I keď Lesney Product mala svoje modely registrované na patentovom úrade, nepodali na falšovateľov trestné oznámenie.

V rokoch 1945 až 1960 exportovala do anglicka známa česká firma SOLO - Sušice zápalky, ktoré boli (ich krabička) vyrábané podľa predlohy od firmy, ktorá mala sídlo v meste Norvic, sídlo firmy, ktorá si tieto zápalky objednala. Firma SOLO - Sušice už dávnejšie používala obal a krabičku z dreva, ktorá bola obalená (polepená) modrým papierom, boky krabičky mali plochu na zapáľovanie vo farbe hnedej a nálepky mali podklad v jasnožltej farbe, červené nápisy a čierne obruby. Zjednodušene povedané - československé (české) zápalkové krabičky boli predlohou pre balenie všetkých modelov značky Matchbox (Matchbox - krabička na zápalky) do roku 1960.

Na zažehnanie neúspechu s korunovačným kočom (veľký počet falešných modelov) sa firma rozhodla zahájiť výrobu malých modelov a plne ich rozšírila až do počtu 60, ale s tým, že nové modely naplnia počet 75 druhov. V roku 1956 vzniká nová séria pod značkou Models of Yesteryear - vo voľnom preklade Modely včerajška. Modely tejto série boli vyrábané podľa skutočných dobových predloh. Tvorcom série Models of Yesteryear bol, ako aj základnej série MB, J. Odell. Prvý model ze série historikov, ktorá sa stala najpopulárnejšou sériou na celom svete, bol Allchin Steam Traction Engine (Allchinov parný traktor) v mierke 1 : 80. Aby obchod mohol bežať lepšie, zúčastnila sa roku 1956 firma hračkárskeho veľtrhu v anglickom Birminghame. Počet modelov z prvej série, ktorú označujeme Y1-1(A), stúpol na 14 kusov. Do roku 1959 sa písmeno "Y" nepoužívalo, až od roku 1960 včetne. Písmeno "Y" bola zkrat-

Vnitřní strana katalogu z roku 1964 (série „Ypsilon“). Y-1 - Allchin Steam Traction Engine, Y-2 - Renault 1911, Y-3 - „E“ Class Tramcar (londýnská pátrová tramvaj z roku 1907), Y-4 - Shand Mason Fire Engine (již zmíněná parní stříkačka), Y-5 - Bentley 4,5 (známý sportovně-závodní automobil z roku 1929), Y-6 - Bugatti Type 35 (klasický francouzský závodní automobil z roku 1923).



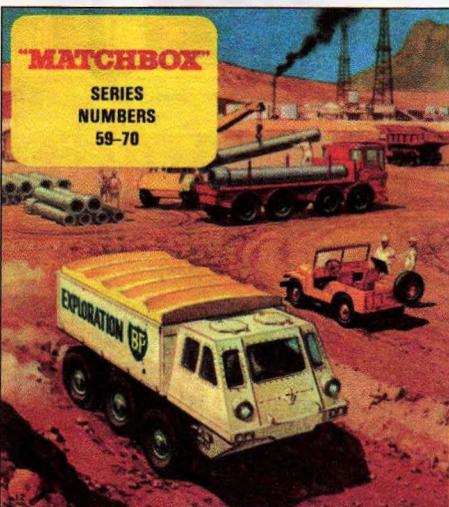
ka názvu Models of Yesteryear. Prvým modelom označeným skratkou "Y" bol Shand Mason Fire Engine, čiže Shandmasonova hasičská striekačka, poradové číslo Y-4 (viď obr. 1).



Mnoho historikov a publicistov zabúda na meno pána Mosesa Kohnstama, ktorý v období 19. storočia obchodoval s hračkami po celej Európe. Do roku 1920 obchodoval výlučne s nemeckými firmami, ktoré v tejto dobe začali vyrábať funkčné hračky. Jeho zásluha je v tom, že mali výrobcovia nemali odbytište a on im zabezpečoval predaj ich hračiek a modelov. Je možné povedať, že bol prvým dealerom a pre-



Titulní strana katalogu z roku 1967. Jedna z vnitřních dvoustran téhož katalogu.



dajcom hračkářských firem ako boli v tej dobe Gunthermann (S:G:), George Mangold (GAMA), Adolf Schumann (A.S.) a Richards (RICO). Cech obchodníkov ho stanovil ako dealera medzi Nemeckom a Anglickom. V tejto dobe (1920 - 1930) začal používať skratku na všetkých krabičkách s hračkami a bola to značka MOKO. Sú to prvé dve písmená z mena a z priezviska - MO(ses) KO(hnstam). Moses Kohnstam Ltd., ako sa voľala jeho firma, pochádzal z Rakúsko-Uhorska, lepšie povedané od moravskej metropole Brna. Ako obchodníka ho lákali dialky a väčšinu svojich rokov strávil na cestách v Nemecku, Taliansku, Belgicku a iných zemiach. Od roku 1894 zostáva v Londýne. Jeho syn Richard pokračoval v jeho šľapajách a on podpísal s majiteľmi firmy Lesney Product dohodu o predaji a distribúcii modelov Matchbox, keď firma Lesney Product začala s výrobou malých modelov. Ta požiadala Mosesa Kohnstama aby im pomohol s distribúciou a predajom ich výrobkov. Podmienkou predaja malých modelov zo série MB bolo, že na krabičkách sa objaví jeho iniciály mena a firmy. Preto na prvých modeloch z rady a série MB (1 až 75) sa v čiernom oblúku používala skratka A MOKO LESNEY. Tieto modely sú teraz najdrahšie. Nie pre použitie zn. MOKO,

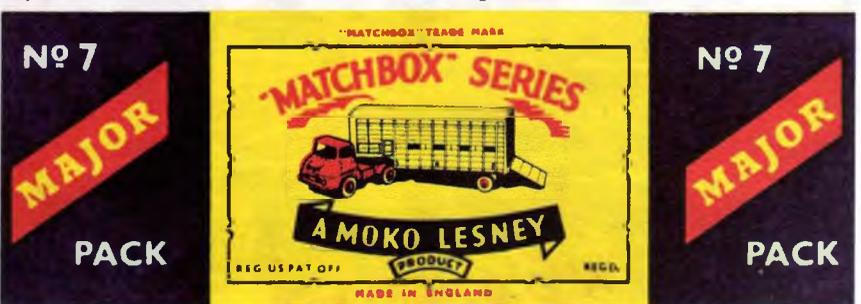


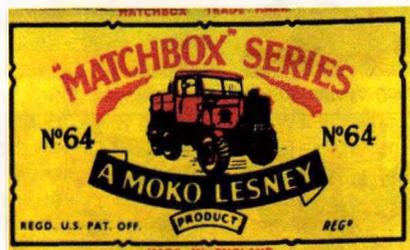
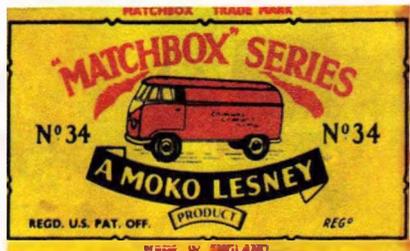
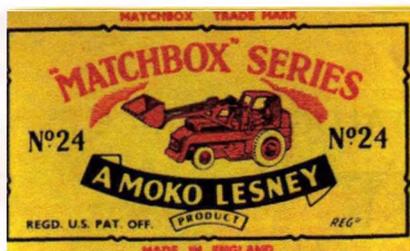
ale preto, že to boli prvé modely a na mnohých modeloch sa našli mnohé farebné odlišnosti, ktorých sa zachovalo velice málo.

Odbornú literatúru na malé modely spracovalo mnoho zberateľov, ale uvediem len tých, čo zasvetili serií svoj život. Expert pán P. Bowdidge, Nigel Cooper, Paul Carr, Geoffrey Leake, Charles Mack a Terry Banister. Bolo nutné, aby som sa zmienil i o Moses Kohnstamovi, pretože nebíť jeho firmy, sláva značky Matchbox by neprišla tak skoro a za druhé, že pochádzal z našej krajiny, z bývalej Československej republiky.

Na prelome 50. až 60. rokov, sa do modelov pridávali doplnky ako sú sedadlá, strechy, húkačky, svetlá a ostatné doplnky. Hlavný záujem bol práve o modely osobných áut a vytrácal sa záujem o modely nákladných vozov, parovozov a aj o modely vozidiel s konským záprahom. V tejto dobe firma Lesney Product zožala najväčší rozkvet, do roku 1969 firma vlastnila 14 tovární s vyše 6 500 zamestnancami a vyrábala 5,5 miliona hračiek a veľké množstvo odliatkov pre priemyselné využitie. Modely sa vyvážali do 130 krajín na svete, lepšie povedané všade. V bývalom Československu

Detail krabičky modelu ze série „MAJOR PACK“, A MOKO LESNEY. V této krabičce byl dvouosý tahač návěsů Thames Trader s návěsem Jennings Cattle Truck - série MP č. 7.





Detail krabiček od modelů ze série „MATCHBOX“ SERIES, A MOKO LESNEY.

- 1) č. 24 - nakladač Weatherill Hydraulic
- 2) č. 34 - mikrobús Volkswagen
- 3) č. 64 - vojenský tahač Scammell Breakdown Truck

to bola prvá firma Tuzex, a potom OD Prior, Drobný tovar, Diplomatská predajňa, pozdššie (1990) OD K-Mart, Tesco a firmy Mattaney Praha a Rebox na Slovensku.

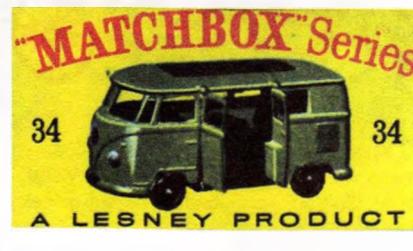
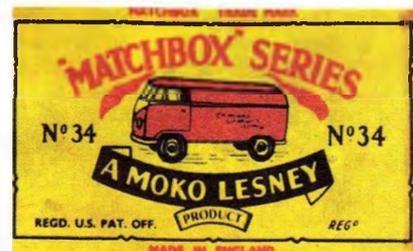
Najväčším odberateľom týchto modelov sa staly USA, ktoré odebierali 40 % z celej produkcie. Čiaru cez rozpočet urobila firma Mat-

tel, ktorá vydala na trh autička - ktorým sa otáčali kolečká - z jedného odliatku. Toto malo za následok, že sa dovoz Matchboxov do USA znížil zo 40 % až na 6 %, čo firma Lesney Product pocítila natoľko, že sa astronomicky zadžila a na dva roky bolo potrebné prestať s výrobou modelov série Models of Yesteryear. Roku 1974 sa s veľkým úsilím podarilo získať potrebný podiel na americkom trhu, s tým, že celá séria Yesteryear sa prepracovala a boli použité nové mutácie farieb na modeloch. Bohužiaľ ani táto rozsiahla obmena nestačila aby neprišiel úpadok a bolo práve 11. 6. 1982, keď firma Universal kúpila podiely firmy Lesney Product a vznikla nová firma - Matchbox Toys Ltd.

1982-1997

Tento ázijský mamut vyrábala skoro všetko z plastov aj pre iné firmy, pretože do výroby boli zakúpené moderné stroje a boli v tejto kategórii prví. Ďalšia výhoda tohto mamuta bola, že surovínová základňa bola lacná a ľudský faktor tiež výhodný. Hongkong dobre veddel, že značka „MATCHBOX“ je dobre známa na celom svete a preto nemala obavy vylepšiť svoj technický park ešte lepšie. Týmto spojením Matchbox a Universal vznikla najväčšia firma na výrobu hračiek. Do roku 1992 sa modely vyrábali v Anglicku, Hongkongu, Macau, Číne v Šanghaji a na Tchajwane. Zníženie kvality hlavne malých modelov série MB, donútilo firmu Matchbox-Universal presne po 10 rokoch, predať USA záujemcovi firme TYCO, ktorá bola jednotkou medzi RC (rádioriadenými) modelmi.

Po odčlenení v roku 1993 si USA vyrábali modely série MB a v Anglicku vznikla nová firma Matchbox Collectibles, ktorá dodnes je úspešná a nemá žiadne veľké problémy, ich pobočky sú hlavne v USA a Anglicku, kde sú modely série Models of Yesteryear sú veľmi populárne a dobre sa predávajú. Veľkou konkurenciou pre firmu TYCO-Matchbox zostala firma LLEDO, ktorá získala väčšiu popularitu ako modely Matchbox. Ak si spätne prečítate firemné označenie Lledo zistíte, že vám



Pod stejným číslem se vyrábely postupně obdobné modely. Například model s číslem 34. Nejstarší model mikrobusu Volkswagen (červený), Volkswagen Caravette (zelený) a dvě různé krabičky od modelu Volkswagen Camper (stříbrný).

Titulní strana katalogu v německé mutaci z roku 1969.



vychádza meno pána Odella (Lledo - Odell), ktorý bol zakladateľom značky Matchbox.

Populárnosť modelov tejto značky (Lledo) sa hlavne prejavila v samotnom Anglicku, pre ich precízne spracovanie, ich pekné sfarbenie, výber typov, ktoré sú navyše v jednotnej mierke, a nie ako u modelov zn. Matchbox. Strata Anglického trhu, ktorý bol pre zn. Matchbox rozhodujúcim donútil firmu Tyco-Matchbox predať (1996) svoje závody v Číne a v Thajsku známej firme Mattel.

Verím, že som vám podal pravdivý obraz o histórii firmy Lesney Product až do dnešnej doby, kde je novým vlastníkom Mattel-Matchbox.

Nový majiteľ značky Matchbox tj. firma Mattel na stretnutí zberateľov, ktoré sa konalo v meste Hershey dňa 27. 6. 1997, rozhodlo, že mnohé výrobky, ktoré boli v programe vývalého majiteľa (tj. Tyco) sa vyradia z výrobného programu a nahradia sa novými výrobkami, aby značka populárna značka Matchbox získala prvenstvo na svetovom trhu s hračkami. Nová séria, ktorá sa rozbieha je zn. Challenge. Je robená v zlatej farbe a z modelu je po 10 000 kusov. Celá základná séria MB je postupne vyrábaná v zlatej farbe a každý 100 model

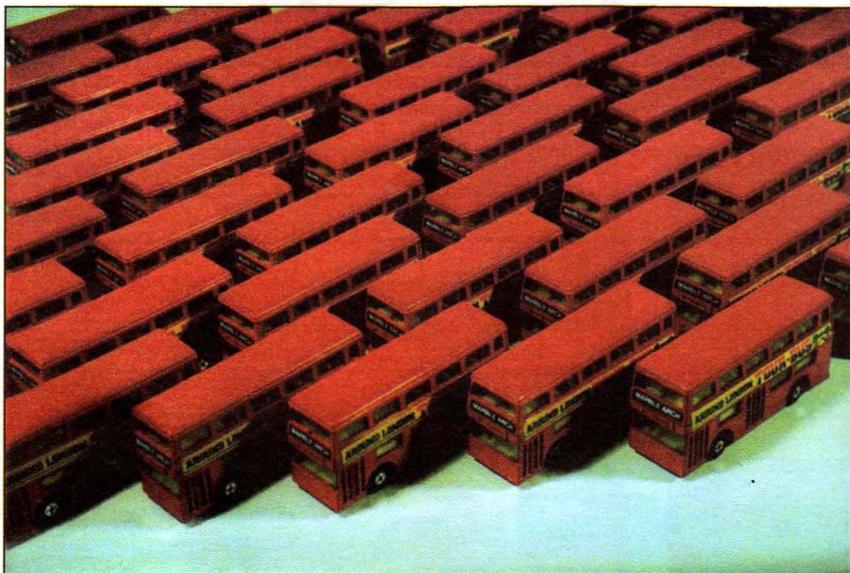


Katalog z roku 1983, který svojí titulní stranou nepřipomíná původní katalogy s poutavými akčními obrázky.



K vlastním modelům aut dodávala firma Matchbox různé stavby, např. benzínovou stanicí.

Velká skupina patrových autobusů Daimler Fleet Line. Série Superkings č. K 15 z roku 1972 (vyrobena v Číně).



vyhráva speciální model. Z tohoto důvodu tyto modely sú kupované obchodníkmi a firmami len v kartónoch, týmto sa rozoberú všetky modely, ktoré prídu na trh. Pre informáciu uvádzam cenu série Challenge v Anglicku, dosahuje 10 až 12 libier. Výrobná cena modelu je cca 53 centov a predajná pre obchodníkov 1 USD. Týmto obchodníckym ťahom si firma hneď zarobila slušné financie, kde nepotrebovali žiadne investície do nových foriem a nebolo potrebné používať nové logá.

Zmeny prichádzajú aj u modelov série **World class**, kde sa objavili nové, ale aj staršie modely, ale lepšie spracované a lepšie balené. Modely majú mnohé detaily, ktoré celý model „vzdvihujú“: blinkery, popis na pneumatikách, výlisok interiéru, rychlostné páky, a mnohé iné detaily.

Firma Matchbox bola známa, že vyrábala populárne americké ťahače pod označením CY (Convoy). Terajšie série sú farebnejšie než ich predchodcovia a sú doložené do mnohých sérií, ktoré sa pripravujú na tento rok. Zaujímavosťou je, že na rok 1997 bofo pripravených 14 kusov 5 kusových balení, čo osobne pokladám za prehnané na peňaženky zberateľov, ale obchod je obchod. Druhá strana pravdy je, že od dealera dostanete tento (5 pack) za cenu 5 až 6 USD a u obchodníka 7 až 8 USD. V anglicku je cena vysoká, jeden (5 pack) dostanete za cenu 10 až 15 libier podľa modelov.

Najvyhľadávanejšie modely sú série: Polícia, hasiči a vojaci. Ostatné modely sú v normálnych cenách lebo dopyt po týchto sériách je pomerne slabý. Novinkou roku 1997 je séria Action system, z ktorého sa dá postaviť celé mesto a to dosť veľké. Samozrejme že nychýbajú aj budovy polície, hasičov, záchranných staníc, letisko, mosty, servis, umývaňa a ostatné zaujímavé skladačky.

Firma Mattel kúpila právo na výrobu modelov zo známeho filmu Jurassic Park a už sú aj v predaji tieto série.

Verím, že náš oficiálny klub Vás bude pravidelne informovať o novinkách, ktoré budú vychádzať pod svetoznámu značkou Matchbox, ktorá má veľký počet príznovcov aj v našich krajinách.

R. Kopaj, MIC - Zbieram Matchbox

Foto: archiv autora
(pokračovaní)

MODELY 

PLASTIKOVÉ STAVEBNICE • MODELY AUT DIE-CAST

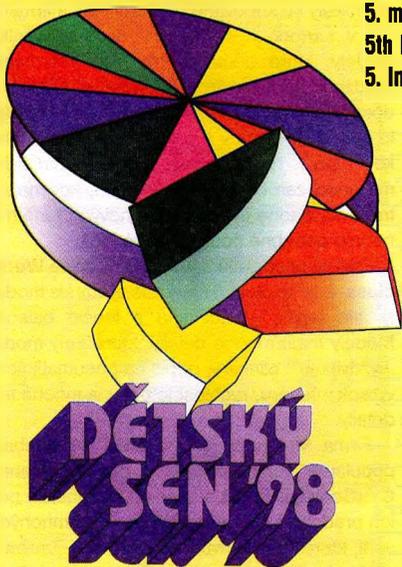
Specializovaná prodejna
s automobilovými modely, výkup modelů
aut všech typů a firem, platba hotově.

Prodejna: Havelská 10, PRAHA 1
INFORMACE tel.: 02/ 859 10 91 - večer

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

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



**Výstaviště Praha,
12. - 15. 3. 1998**

Vážené dámy, vážení pánové,
milé děti,

dovolte nám, abychom Vás pozvali do Průmyslového paláce na pražské Výstaviště, kde se bude od 12. do 15. 3. 1998 konat v pořadí již 5. ročník mezinárodního veletrhu hraček a počítačových her - **DĚTSKÝ SEN '98**. Součástí tohoto veletrhu bude i subveletrh modelářů, na kterém se představí modely mnoha druhů a modelářské firmy. Tento veletrh byl již dvakrát vyhodnocen jako největší tohoto druhu v České republice. Díky této úspěšnosti a na základě přání našich klientů se firma JOLY

5. mezinárodní veletrh hraček, modelů všech druhů a počítačových her
5th International Fair of Toys, Kits of all kinds and Computer Games
5. Internationale Messe der Spielwaren, Modelle aller Art und Computerspiele



rozhodla pro změnu koncepce a pořádá tento veletrh nikoli jednou, ale dvakrát ročně. Ke změně stávající koncepce přispělo i plánované uzavření Kongresového centra z důvodu celkové rekonstrukce.

Spokojenost vystavovatelů, ale i návštěvníků přispívá k vytvoření tradice dobrého jména tohoto veletrhu. Pořádání veletrhu na pražském Výstavišti poskytuje vystavovatelům možnost prezentovat své výrobky a zboží na největší výstavní ploše v Praze. Naopak návštěvníkům je umožněno zhlédnout v jednom prostoru nejen hračky, ale i modely mnoha druhů a počítačové hry.

Otevřeno bude denně od 9 do 18 hodin. Sobota a neděle bude obohacena o doprovodné programy nejen pro návštěvníky, ale hlavně pro všechny děti. Jak se již stalo zvykem, i tento rok se uskuteční odborná soutěž „O HRAČKU VELETRHU“, zároveň s dětskou anketou o nejhezčí vystavenou hračku. Ti větší si přijdou na své při modelářské show.

Úpřímně se těšíme na Vaši účast na veletrhu **DĚTSKÝ SEN '98**.

Ing. Jiří Odcházal
ředitel firmy

NOMENKLATURA VELETRHU

- 1.1. Hračky pro nejmenší - textilní, papírové, dřevěné
- 1.2. Panenky a příslušenství k nim
- 1.3. Hry a stavebnice
- 1.4. Potřeby pro kreslení a malování
- 1.5. Dětská vozidla, kočárky, dětské sedačky
- 1.6. Elektronické hračky
- 1.7. Ostatní hračky
- 1.8. Vše ostatní potřeby pro děti
- 2.1. Počítačové hry
- 2.2. Virtuální realita

NOMENKLATURA MODELÁŘSKÉHO SUBVELETRHU

- 3.1. Letecké modelářství
- 3.2. Lodní modelářství
- 3.3. Raketové modelářství
- 3.4. Automobilové modelářství
- 3.5. Železniční modelářství
- 3.6. Plastikové modelářství
- 3.7. Vše ostatní pro modeláře

FORMULÁŘ PRO ŘÁDKOVOU INZERCII do časopisu **MODELÁŘ a MODELY** do rubriky **PRODEJ ● KOUPE ● VÝMĚNA ● RŮZNÉ**

	27 (50)
	54 (100)
	81 (150)
	108 (200)
	135 (250)
	162 (300)
	189 (350)
	216 (400)
	243 (450)
	270 (500)

Do čísla:

Název rubriky:

Jméno a příjmení:

Adresa:

Prohlašuji, že tento inzerát není je použit pro podnikatelskou činnost (nehodící se škrtněte).

PSC:

NĚCO Z HISTORIE

Již několikrát jsem viděl v nabídce modelářských prodejen, které se zabývají kity bojové techniky, plastikové stavebnice „tankietek“ od firmy RPM Mirage z Polska. V nabídce je několik typů např. TK-3, TKS, TKS (p), které jsou vlně různými modifikacemi základního typu. Možná bude některé majitele plastikových arzenálů zajímat stručná historie tohoto zajímavého pásového vozidla používaného armádou předválečného Polska, bojového prostředku, který jako jeden z prvních zasáhl do bojů 2. světové války na straně obránců.

V polovině dvacátých let vyvinul konstrukční tým anglické firmy Vickers-Armstrong Ltd. malé pásové pancéřované vozidlo Vickers Carden-Loyd Mk. VI. V roce 1928 byl tento typ přijat do výzbroje britské armády. Toto vozidlo, pro které se v našich zemích užívá název tančík (odborně také „Malý útočný vůz“ - viz Škoda MUV-4 z roku 1934, kterou můžete spatřit v lešanském muzeu HÚ AČR), mělo poměrně jednoduchou konstrukci a stalo se předlohou pro obdobné výrobky zbrojního průmyslu v mnoha zemích. Motor tančíku Mk. VI - Ford T o výkonu 16,5 kW - byl instalován uprostřed korby mezi sedadlem řidiče a střelce. Pojezd tančíku měl na každé straně čtyři malá pojezdová kola s pryžovou bandáží. Pružící jednotkou byly svazky listových per, uchycené k nosné traverze tohoto systému, na niž byla vzadu připevněna i kola napínací, vpředu byla samostatně umístěna kola hnací. Prověšení kolejevého pásu zabraňovala na každé straně

korby vodící ližina. Tančík Mk. VI dosahoval rychlost až 45 km/h. Na pravé straně korby byl instalován ve speciální lafetě kulomet soustavy Vickers s velkým krabicovým zásobníkem střeliva. Osádka mohla tento kulomet demontovat a instalovat jej i mimo vozidlo na trojnožku. Celková konstrukce tančíku ovšem neumožňovala instalaci efektivnější pancéřové věže s kruhovým obštrélem. Armáda Velké Británie měla ve výzbroji přibližně 325 pásovéch vozidel.

Mnozí vojenští odborníci spatřovali v těchto vozidlech vhodný nástroj pro vedení mechanizovaných válečných operací. Předností tančíků byla jednoduchost, ekonomická dostupnost a tím daná možnost masové produkce. Celkem šestnáct zemí světa koupilo ve Velké Británii tyto tančíky a mnohé zahájily jejich výrobu, ať už na základě licence nebo vlastní obdoby zakoupeného vzoru. Licenci zakoupila i naše republika, když jednáním s anglickou firmou byla pověřena Českomoravská Kolben Daněk (ČKD). Výsledkem těchto jednání byla dodávka tří tančíků a jejich předvedení 14. června 1930 v Hloubětíně zástupcům MNO a ČKD. Po celkem úspěšných zkouškách bylo

dohodnuto koupit licenci a firma ČKD obdržela zakázku na výrobu prvních tří kusů. Pro výrobu těchto licenčních vozidel byl použit automobilní benzinový motor Praga AH o výkonu téměř 23 kW. Z této výroby vznikly postupně tančíky Praga Carden-Loyd / CL-P, resp. P-I / Tč. vz. 33. Typ tančíku vz. 33 - vyzbrojený dvěma lehkými kulomety vz. 26 - byl zařazen do výzbroje naší armády v počtu 70 kusů.

Roku 1929 zakoupilo licenci také Polsko, kde se konstrukcí zabýval především mj. ing. Trzeciak a rtm. Karkoz. Polští konstruktéři původní provedení vozidla - v Polsku nazývaného TANKIETKA - značně upravili. Nosný podvozkový systém byl doplněn centrálním svazkem listových per, byla vyměněna rychlostní skříň. Také hnací agregát Ford byl nahrazen výkonnějším motorem Polské Fiat AC 122 o výkonu 31 kW. Korba o tloušťce pancíře 3 až 10 milimetrů byla uzavřena se střelštěm kulometu v čelní stěně. První vozidla byla označena TK-3 (vyrobena cca 300 ks), další po modernizaci TKS (vyrobena cca 390 ks). Nákres jednoho typu TK-3 je na prvním obrázku (obr. 1). V letech 1934 až 1939 vznikly verze TKW, TKF, TKS-D. Dobrým konstrukčním nápadem bylo osazení několika tankietek malorážovým 20mm automatickým kanonem, který umožňoval osádkám takto vyzbrojených a poměrně dobře pohyblivých strojů (TK-3 - hmotnost 2,5 t, výkon motoru 31 kW, max. rychlost 45 km/h; TKS - hmotnost 2,8 t, výkon motoru 34,2 kW, max. rychlost 40 km/h) bojovat s obrněnými cíli nepřítelů. V září 1939 (1. září 1939 začala 2. světová válka napadením Polska fašistickým Německem) disponovala polská armáda téměř 440 tančíky.

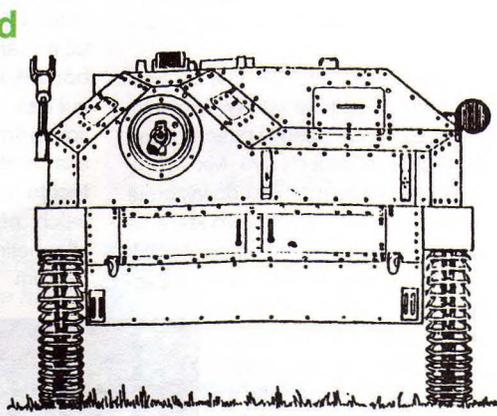
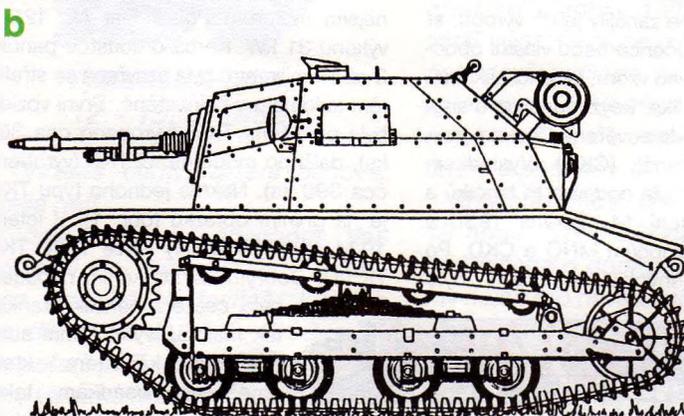
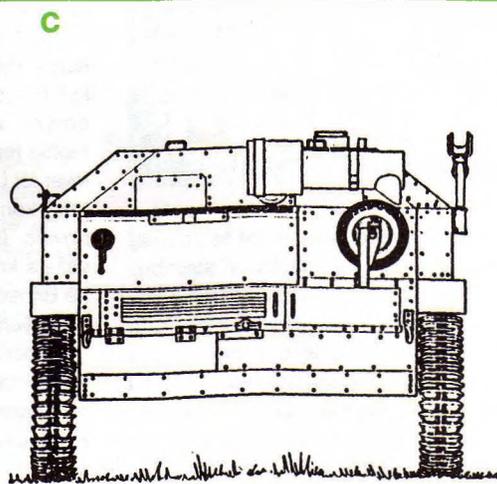
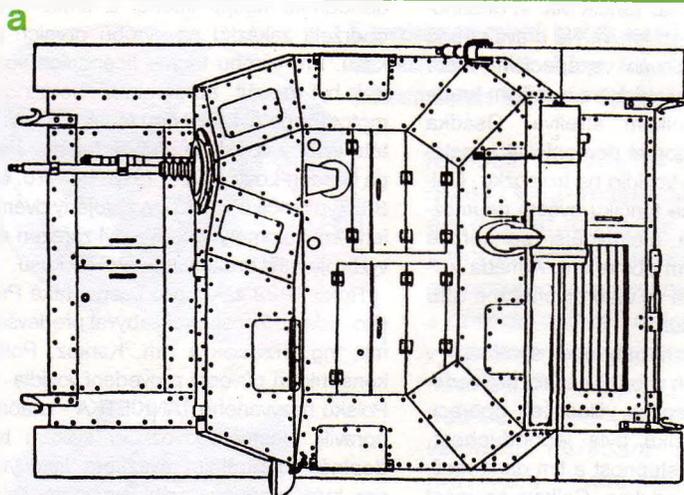


Plastikové stavebnice tankietek od firmy Mirage. Modely jsou v "klasickém" měřítku bojové techniky 1 : 35. A) Tankietka TK-3. B) Tankietka TKS, používaná pod označením PzKptw TKS (p) jednotkami Wehrmacht. C) Tankietka TKS s 20mm kanonem lafetovaným v nepohyblivé věži.

L. Putz

Foto a nákresy:
archiv redakce





Tankietka TKS

a) půdorys

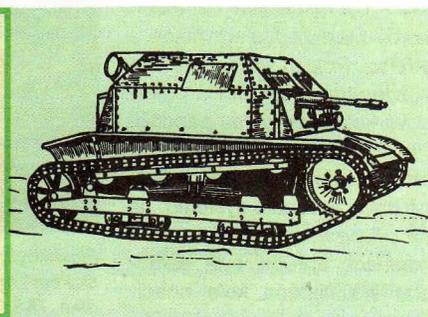
b) bokorys

c) pohled zezadu

d) pohled zepředu



Modely tankietek v měřítku 1 : 35 sestavené z polských plastických stavebnic.



BESKYD KIT SHOW KOPŘIVNICE



Při příležitosti jubilea 100 let výroby automobilů v Kopřivnici bylo ve dnech 9. a 10. května loňského roku uspořádáno mezinárodní setkání modelářů a široké veřejnosti. Akce byla pořádána v krásném prostředí Kulturního domu Kopřivnice (spolupořadatelé fa Ludvík Moravia, knihkupectví Králík a redakce časopisu Zli-

Vítězný model kategorie vrtulových letadel v měřítku 1 : 72 - experimentální čtyřmotorový letoun XB 35.



Model tahače Tatra T 141, který získal cenu firmy Tatra Kopřivnice. Tahač s otevřenou motorovou kapotou je doplněn přívěsem T 80 M a pásovým buldozerem P 32.

nek) pod záštitou starosty města pana ing. Josefa Jalůvky. Na programu bylo, kromě mezinárodní soutěže a výstavy plastických modelů letadel, automobilů, bojové techniky a figurek, také předvádění rádiem řízených modelů automobilů a upoutaných modelů letadel, výstava vozidel Tatra včetně vozů Liwa a Dakar, autogramiáda s účastníky rallye Dakar - Agadés - Dakar (Karel Loprais, Vlastimil Buchtyár), nechyběly ani prodejní expozice modelářských firem a modelářská burza. Vstupenka na „Kit show“ umožnila i návštěvu muzea a.s. Tatra.

Akce se zúčastnilo téměř 150 modelářů z celé republiky i ze zahraničí (Německo, Rakousko, Polsko, Slovensko, Maďarsko, Norsko). Vystaveno bylo přes 600 exponátů a výstavu zhlédlo okolo

2000 platících diváků, děti měly vstup zdarma. Vstupenky byly slosovány a dvě vyhrály (jejich majitelé) vyhlídkový let věnovaný Aeroklubem Hranice.

V kitařské soutěži obsadil 1. místo v kategorii civilních letadel model Piper Cub (M. Maruszkek, Polsko), kategorii vrtulových letadel v měřítku 1/72 vyhrál model XB 35 (P. Podhorný, Bratislava), kategorii proudových letadel stíhačka Su-22, kategorii vrtulníků model Mi-4 (obě dvě kateg. J. Prochoruk, Polsko). Kategorii vrtulových letadel 1/48 vyhrál model

Ju-87 (P. Polacha, Třebíč) kategorii proudových letadel MiG 29 (P. Benezs, Karviná) kategorii vrtulníků model OH 6 A (J. Šíma, Košice), kategorii 1/32 model P-40 E (J. Czvalinga, Prostějov).

V dioramatech (1/72) bylo nejlepší dioráma s vozidlem ATC (P. Surový, Příbram), v měřítku 1/48 dioráma s modelem Kingfisher (A. Walachovský, Polsko). Mezi dioramaty s pozemní technikou zvítězil M.



Stíhačka P-40 E zvítězila v kategorii letadel v měřítku 1 : 32.

Vrbický z Německa se svým dioramatem „Čs. armáda v 50. letech“.

V kategorii pozemní bojové techniky 1/72 obsadil 1. místo model Dragon M 26 (J. Pavlík, Děčín), v měřítku 1/35 model Recovery Nr. 7 (P. Medonig, Rakousko).

V divácké soutěži získalo největší ohlas dioráma „Čs. armáda v 50. letech“ (měřítko 1 : 35).



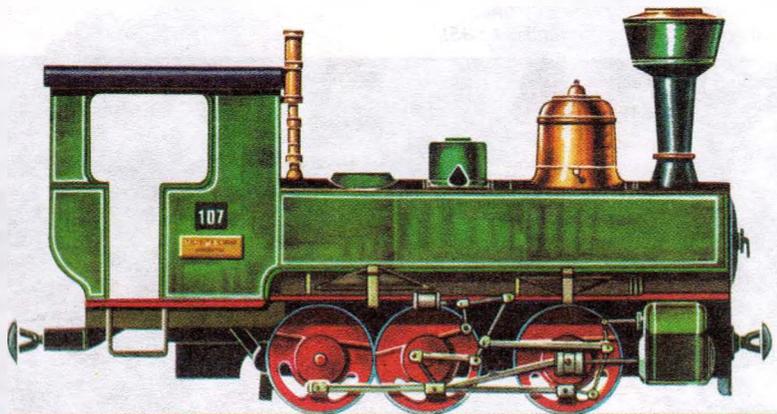


MiG 29 v barvách České armády se stal nejlépe hodnoceným modelem mezi proudovými letadly v měřítku 1 : 48

NANÁŠENÍ NÁTĚRU ŠTĚTCEM (2)

Při vlastním nanášení nátěru se snažíme respektovat vždy technologické členění modelu. Práci zahajujeme nejčastěji nátěrem střechy, pokračujeme bočními a čelními stěnami a dokončujeme nátěrem rámu. Přitom model opatříme nejprve stejnoměrným středně šedým (jen výji-

me opět příčnými tahy vrstvu druhou, která již bude tvořit nátěr vrchní (obr. 1). Protože nátěr skříňe vozidla trvá obvykle několik desítek minut, postačí tato doba k dostatečnému zaschnutí první vrstvy nátěru střechy za předpokladu, že druhá vrstva je právě shodného odstínu s první. Po zaschnutí tohoto šedého nátěru model vozidla znovu pečlivě a kriticky prohlédneme, máme totiž zpravidla poslední možnost jak před vrchním nátěrem ještě odstranit poslední nalezené chyby a



mečně světlé šedým, bílým nebo černým) matným nátěrem. Odstín této šedé volíme nejlépe shodný s vrchním nátěrem střechy nebo s nátěrem hlavního rámu vozidla. Nejprve natřeme příčnými tahy střechu, pak postupně svislými tahy nabarvíme skříň. Má-li střecha vozidla odstín shodný se základním, vrátíme se po nátěru skříňe ihned zpět ke střeše a nanese-

nedostatky. To je ostatně také jedna z velkých výhod základního šedého nátěru: Na jednobarevném neutrálně šedém povrchu se takovéto drobnosti velmi dobře vyhledávají.

Po zaschnutí základního nátěru nanášíme nátěr vrchní. Na skříni vozidla volíme opět spíše svislé tahy štětcem a patřičným odstínem vybarvujeme jen jemu pří-

V kategorii figurek vojáků získala 1. místo figurka Polish Lancer (T. Méri, Maďarsko), v kategorii figurek 12. až 17. století figurka samurajského rytíře (M. Kubáň, Kopřivnice). V modelech civilních vozidel vyhrála Toyota Celica (J. Michálek, Teplice). Cenu Tatry Kopřivnice získal model tahače Tatra T 141 od M. Krnáče z Děčína. Cenu starosty města Kopřivnice obdržel Modellbau Club Meinz z Německa. Mezi diváky mělo největší ohlas již zmíněné dioráma „Čs. armáda“.

Modelářská akce se velmi líbila. V současné době je připravován druhý ročník „Beskyd Kit Show“, který se uskuteční v Kopřivnici 8. a 9. května 1998. Pořadatelé zvou srdečně všechny příznivce a modeláře.

Ing. V. Langer

Foto: archiv fy Ludvík Moravia

slušející plochy. Často se stává, že dělicí linku mezi dvěma plochami nátěru tvoří nějaký vhodně využitelný technologický prvek (např. okap, svár, lišta, prolis, atd.), v tom případě nemusíme pak nejen vůbec nic vykrývat, nemusíme dokonce ani čekat na dokonalé proschnutí předcházejícího nátěru. Většinou postačí interval 12 až 14 hodin a můžeme přikročit již k nátěru dalších ploch, což nejčastěji bývají, jak již bylo uvedeno, boční a čelní stěny, případně jednotlivé plochy různých odstínů na nich rozmístěné. Vrchní nátěr již realizujeme polomatnými odstíny. Vzhledem k tomu, že při nanášení nátěru štětcem musíme pracovat postupně a nikoliv téměř najednou jako v případě nástřiku, je velmi užitečné využít pro zahájení prací na vrchní, tedy již viditelné vrstvě nátěru vhodný technologický prvek - spáru okraje dveří, svislou lištu nebo alespoň roh skříňe. S nátěrem pak pokrýváme potřebnou výšku skříňe a tak postupujeme po celém jejím obvodu. Konec nátěru navážíme opatrně k jeho začátku a pracujeme-li dostatečně jemně a s citem, nebude toto navázání vůbec patrné. Barvu nanášíme v dostatečném množství, většina odstínů kryje velmi dobře (snad s výjimkou bílých a žlutých polomatných a lesklých odstínů Humbrol) a nestéká, vrstva ale nesmí být zase příliš silná, aby nám nezakryla pracně zhotovené detaily. Tak postupně zhotovíme celý nátěr.

Složitější situace nastane, nemůžeme-li k nátěru dvou sousedících odstínů využít žádný technologický prvek. Takový případ nastává např. u okrasného klínu původních nátěrů lokomotiv řad 720 a 721 nebo při zhotovování různých okrasných a bezpečnostních pruhů na kapotách, bud-

kách či celých skříních našich motorových lokomotiv. V podstatě používáme dva postupy. Při dotyku dvou poli různých odstínů si nejprve zhotovíme přesnou šablonu (nebo šablony) požadovaného tvaru, kterou přiložíme na příslušné místo modelu. Při návrhu jejího tvaru opět pamatujeme na možnost využití tvaru skříně modelu, aby šablonu bylo možno patřičně opřít a tím zajistit její přesnou polohu. Jako materiál k její výrobě použijeme tenký polystyren nebo alespoň tvrdší papír. Šablonu přiložíme k modelu a její tvar opatrně a pečlivě obtáhneme měkkou, ale velmi ostrou tužkou, můžeme také použít rýsovací jehlu a do základního nátěru naznačit sotva znatelnou rýhu. Obojí má v praxi stejný význam: Při opatrném nanášení vrchního nátěru se barva rozlije přesně podle naznačené křivky a dělení mezi oběma odstíny bude naprosto přesné. Druhý postup se týká nátěru zmíněných okrasných linek či pruhů. Ty nanášíme na již dokončený nátěr. Barvu si naředíme terpentýnem a linky či pruhy opatrně narýsujeme úplně obyčejným tubičkovým (tzv. nálevkovým) perem. Pro přesné vedení pera si opět zhotovíme příslušné šablony nebo pravítka, jež nám umožní naprosto přesné nasazení pera po obvodu celé skříně modelu. Perem narýsujeme pouze obrysy linek nebo pru-

hů a jejich vyplnění svěříme štětky, tentokrát velmi jemnému. Použijeme také zředěnou barvou, i když ne již tolik jako při práci s nálevkovým perem. S nanášením okrasných linek musíme ovšem počítat již při konstrukci a stavbě modelů, neboť např. u kapotových lokomotiv musíme tuto práci vykonat ještě před montáží zábradlí. Tady samozřejmě musíme náš obecný nátěrový postup obměnit a i celý postup rozdělit do nejméně dvou fází.

Vraťme se ještě jednou k problematice stupně lesku. Dle zkušeností autora se k vrchnímu nátěru modelů železničních vozidel nejlépe hodí polomatné odstíny. Rozhodně alespoň k nátěru vozové či lokomotivní skříně. Nátěr střechy může být buď shodného lesku jako nátěr skříně (tohoto řešení používá autor u modelů motorových lokomotiv), nebo může být matný, což se jeví jako vhodnější u modelů vozů. Nátěr podélníků a čelníků rámu by měl být vždy matný, stejně jako nátěr celého spodku vozidel. Nátěrem opatříme také dvojkolí, na tento významný detail nesmíme zapomenout, neboť velmi zvýší přitažlivost vzhledu našich vozidel (např. jak velmi dobře působí červená kola u modelu „karkulky“). U lokomotiv samozřejmě nabarvíme pouze viditelné čelní plochy kol, u modelů vozů můžeme s klidem natřít kola celá. Používáme opět mat-

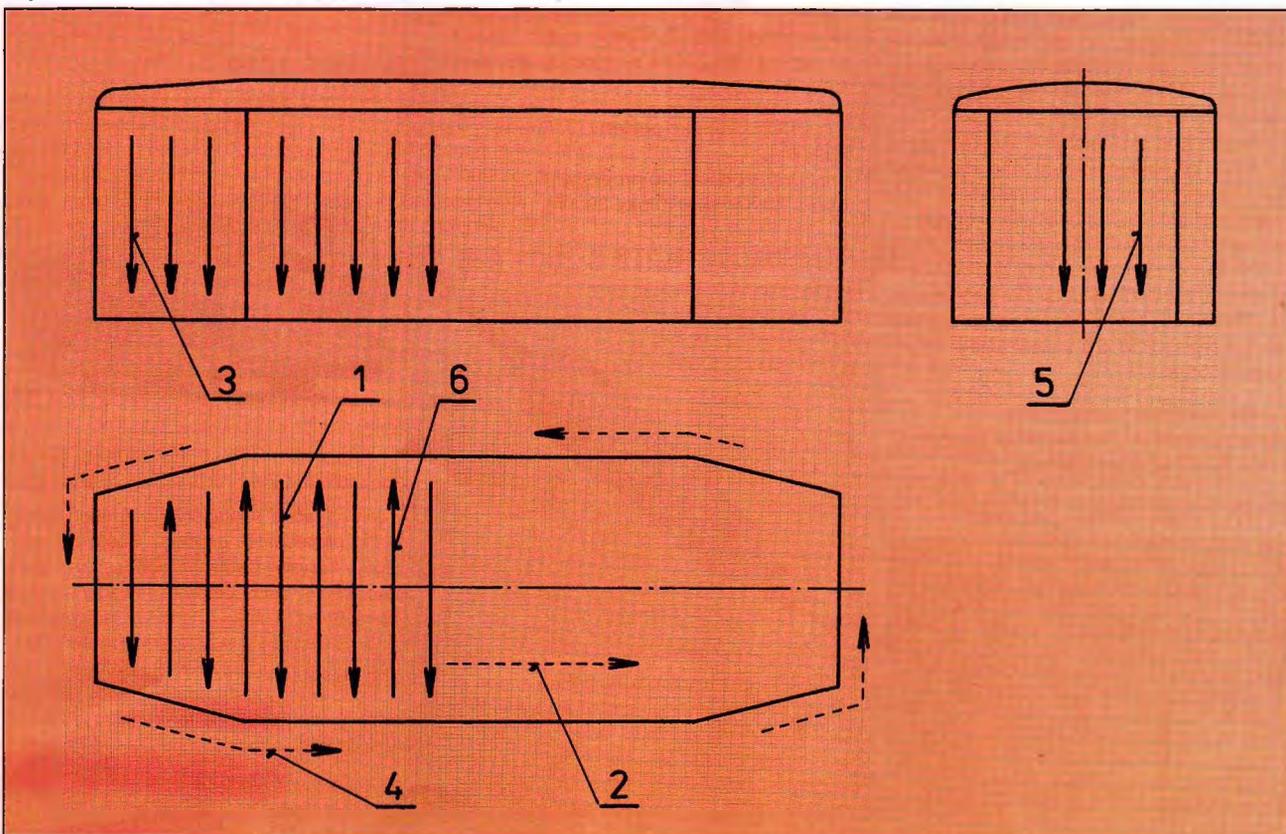
né odstíny. Jen kovová černěná kola vozů nenatíráme, jejich vzhled nátěrem příliš nevylepšíme, pouze můžeme zhoršit jejich jízdní vlastnosti. Nátěr modelu pak dokončujeme nátěrem detailů, ke kterému můžeme použít kromě již uvedených matných a polomatných také i lesklé odstíny. Nátěr detailů je ovšem prací, která se již poněkud vymyká možnostem tohoto článku. Způsobů jak znázornit ten který detail je velmi mnoho a navíc více než cokoliv jiného závisí na představách a záměrech modeláře.

Nátěr štětkem může být v modelářové dovednostech velmi zajímavou alternativou, a i když samozřejmě není jeho posláním konkurovat špičkovým technologiím (to ostatně ani není možné) špičkových modelářů, může být pro každodenní práci řešením daleko vhodnějším než problematické a technologicky náročné stříkání. Jako ukázka jeho možností mohou být velmi působivé kreace v podobě zeleno-krémové 720 087-6 nebo modro-bílé 743 010-1, jejichž slušivé nátěry mohou dobře reprezentovat možnosti popisované technologie (viz snímky v první části článku, sešit č. 1/98).

T. Obermajer
Nákres: autor
(Konec)

Obr. 1 - Postup při nanášení základního nátěru na vozovou skřín modelů.

1 - směr tahů štětce při nanášení prvního nátěru střechy, 2 - postup pokrývání střechy nátěrem, 3 - zahájení nátěru obvodových stěn, 4 - směr postupu při nátěru obvodových stěn, 5 - dokončení a navázání nátěru obvodových stěn k začátku, 6 - případný druhý (opakovaný) nátěr střechy



NOVINKY pro Vás

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

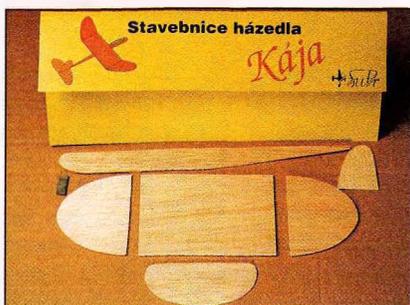
VOUGHT A7 - CORSAIR II



Novinkou roku 1998 je RC polomaketa amerického námořního letadla Vought A7. Uni-verzální konstrukční systém modelu (rozpětí 860 mm, délka 940 mm, nosná plocha 18,2 dm²) umožňuje použití elektromotoru (zdroj 7 až 10 článků), nebo spalovacího motoru o objemu válce 1,5 až 3,5 cm³. Model je vhodný pro létání na svahu s ovládním směrovky, výškovky a křidélek. Přesně vyrobené díly jsou převážně z balzy. Trup skříňové konstrukce je celobalzový, křídlo smíšené konstrukce z pěnového polystyrenu potaženého tenkou balzou. Stavebnice obsahuje plastové díly pro dokončení modelu. Součástí je i doplňkový montážní materiál (včetně podvozkových dílů) a podrobná montážní dokumentace. Kvalita stavebnice byla potvrzena příznivým hodnocením na zahraničních trzích. Hmotnost se spalovacím motorem 1350 g a s elektromotorem vč. zdrojů 1500 g.

Vyrábí: Bohemia model, Praha
Prodává: Modelář, Korunovační 16, Praha7
Cena: 3700 Kč (bez pohonu)

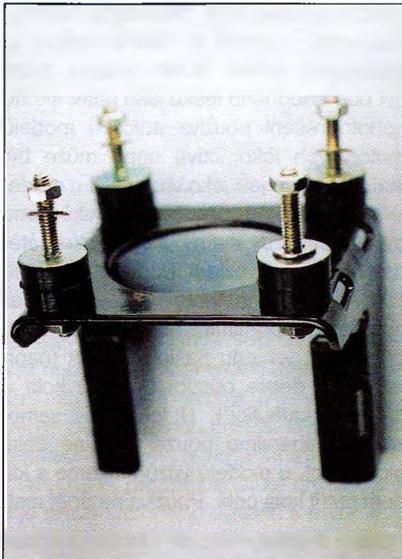
KÁJA - stavebnice házedla



Jednoduchý model letadla Kája je „rychlостavebnicí“ určenou pro mladé začínající modeláře. Balzové polotovary házedla (včetně olůvka na dovážení) jsou dodávány v PVC sáčku s papírovým přehybem. Díly modelu se spojují lepením, výrobce doporučuje lepidlo Kanagom, které ovšem není součástí stavebnice. Zručnější modelář je schopen podle přiloženého návodu sestavit a zalétat model v čase kolem 60 minut.

Vyrábí: Supr, Louny
Prodává: Modelář, Korunovační 16, Praha7
Cena: 36 Kč

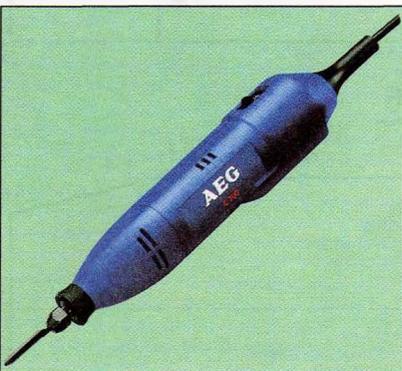
MOTOROVÉ LOŽE



zhotovené z ocelového plechu je určeno především pro motory MVVS o objemu válce 10 a 12,7 cm³. Povrchová úprava lože je provedena vypalovacím lakem. Lože je možno koupit s předvrtanými otvory pro patky motoru, případně nepředvrtané. Lože je nutno opatřit silentbloky (fa Novo-Air).

Vyrábí: Modelářské potřeby (J. Šmíd), Rakovník
Prodává: Modelářské prodejny
Cena: 70 Kč (silentbloky 29 Kč)

ELEKTRICKÉ DLÁTO C 200 - AEG



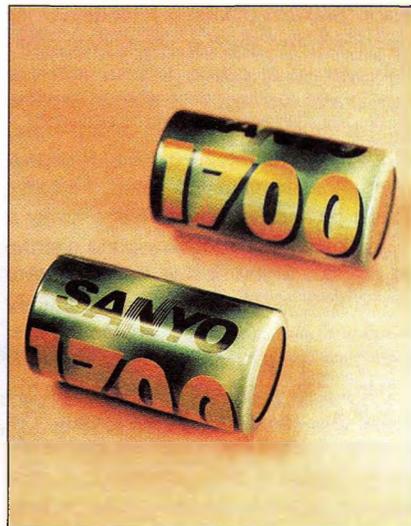
je určeno pro dlabání a řezbářské práce se dřevem (výroba loutek, modelů atd.). Ideální je pro dokončovací detailní práce s vysokými požadavky na přesnost. Vlastní nástroj upnutý v kleštině nástroje (elektr. dláta) má zdvih 1 mm. Počet zdvihů lze regulovat ve dvou stupních - 1) 10400 zdvihů/min, 2) 12500 zdvihů/min.

Nástroj o hmotnosti 0,7 kg a příkonu 40 W se připojuje (přívodní šňůra na snímku není) na síťové napětí 220 V. Nástroj včetně pěti kusů různých tvarovaných dlát je uložen v praktickém plastovém kufříku.

Vyrábí: AEG Power Tools, Německo
Prodává: BG Technik, Radlická 117, Praha 5

Cena: 4490 Kč

SANYO RC 1700



je nový akumulátor, který má nižší vnitřní odpor a lze jej tedy vybijet proudy až 50 A. Článek o jmenovitém napětí 1,2 V je rychlonabíjecí. Průměr 22,5 mm, délka 42 mm, hmotnost 56 g.

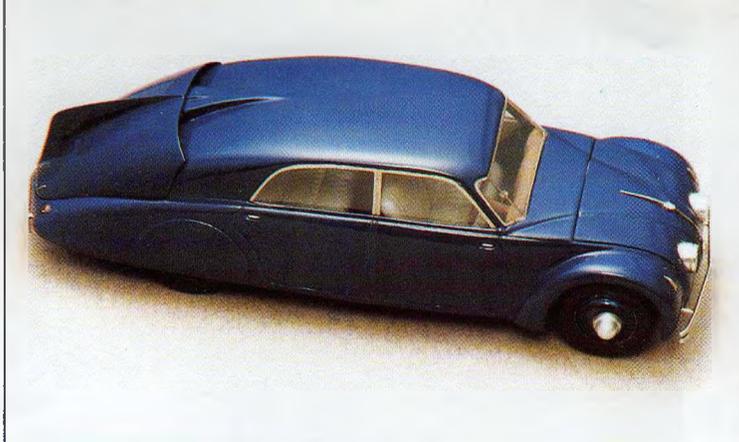
Vyrábí: Sanyo, Japonsko
Prodává: Modelář, Korunovační 16, Praha7
Cena: 139 Kč (1 kus)

BÜSSING 1959

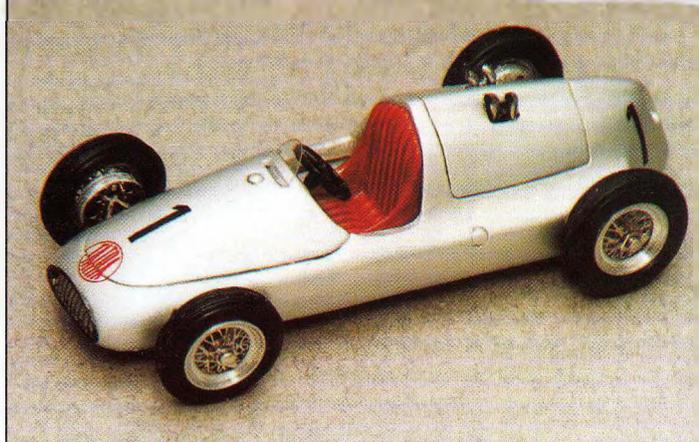


Jako „hračka“ v retro stylu je vyráběn kovový model německého autobusu Büssing z roku 1959 v barvách Deutsche Bundesbahn (spolkové dráhy). Velmi detailně provedený model (délka 190 mm, šířka 53 mm) určený pro sběratele je vyroben z potíštěného plechu. Disky kol osazené na ocelových hřídelích jsou odlity z kovové slitiny. Obuty jsou pryžovými pneumatickými se vzorkem. Prosklená kabina je vybavena maketami sedadel.

Vyrábí: Kovap, Náchod
Prodává: Zerba, Vodičkova 37, Praha 1
Cena: 155 Kč



▲ Typ 77 byl v Kopřivnici připravován ve vší tichosti, a když byl 5. března 1934 představen veřejnosti, stal se senzačním překvapením. Tatra 77 se stala prvním sériově vyráběným aerodynamickým automobilem, který byl určen pro civilní použití. Se vzduchem chlazeným osmiválcovým motorem (umístěn vzadu, objem 2973 cm³) dosahoval tento vůz rychlosti 145 km/h. Chladicí vzduch proudil k motoru šikmými ventilačními otvory za bočními okny a vystupoval vodorovným žebrováním na motorové kapotě. První prototyp (1933) měl ještě šipovitě lomené (uprostřed dělené) čelní sklo, další prototypy měly sklo rovné nebo rozdělené do tří částí (viz snímek modelu). Model v měřítku 1 : 43 je zhotoven z resiny a z kovových doplňků.



▲ Další modelářskou „chuťovkou“ je model monopostu Tatra, který byl vůbec prvním monopostem (jednomístný závodní vůz) československé výroby. V tomto „stříbrném“ provedení byl monopost Tatra T 607 předveden - vůbec poprvé - při závodech v Ostravě roku 1950, kde jej Bruno Sojka představil mimo závod. Unikátní bylo umístění vidlicového motoru (osmiválec T 603) v zadní části závodního vozu. Předtím bylo toto řešení - nyní naprosto běžné u všech formulových vozů - použito v podstatě pouze u předválečných závodních vozů Benz (1923) a Auto Union (1934). V poslední verzi monopostu byl použit osmiválcový vzduchem chlazený motor o objemu 2545 cm³ a výkonu 163 k (120 kW). Resinový model je opět v měřítku 1 : 43, za povšimnutí stojí precizně provedené (i s ohledem na velikost) drátové výplety disků kol.

HISTORIE na KOLECH

V loňském roce jsme vás na stránkách časopisu MODELÁŘ a MODELÝ informovali o kopřivnické výstavě modelů, která byla uspořádána ke stému výročí založení firmy TATRA. Na výstavě prezentovala své modely také brněnská firma FALM (Luboš Musil). V dnešní rubrice přinášíme snímky jeho krásných modelů znázorňujících automobily značky Tatra.

L. Putz

Foto: D. Plešinger

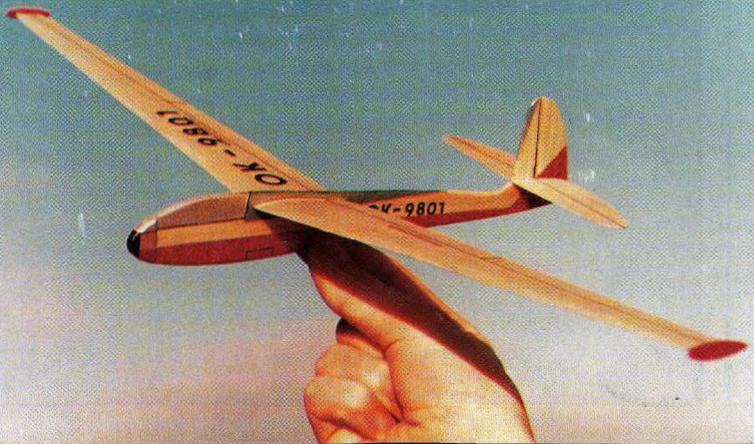
▼ Další dvě verze monopostu Tatra. Startovní číslo 3 má aerodynamický překryt řídicího prostoru. Jde o typ připravený pro rekordní jízdy („Den rekordů na letmém kilometru“), které se uskutečnily 4. října 1953 na silnici pod pražským Barrandovem. Tatra řízená Adolfem Veřmiřovským zde dosáhla rychlosti 197,65 km/h. (Pro přesnost uvedme, že stejné rychlosti dosáhl Václav Bobek s vozem Škoda 1500 Supersport.) Nevýhodou této trati byl nedostačující rozjezd. Již 16. 10. na vhodnější trati u Valašského Meziříčí dosáhl A. Veřmiřovský rychlosti 207,97 km/h. Startovní číslo 8 (kompletně bílý vůz) je verze, která startovala na Velké ceně Československa v Brně 24. 9. 1950. Tatra nasadila pro premiérový start dva vozy, st. č. 8 s objemem motoru 2350 cm³ (B. Sojka) a st. č. 10 s objemem motoru 1985 cm³ (Z. Treybal). Závod se konal za nepříznivého a deštivého počasí. Bruno Sojka dojel na druhém místě za vítězným vozem Maserati 6 CM řízeným Václavem Hovorkou. Modely z resiny s kovovými doplňky jsou v měřítku 1 : 43.



▲ V tomto barevném provedení a se startovním číslem 3 zvítězil Jaroslav Pavla při Velké ceně Československa „Závod družby národů“ v roce 1952, když absolvoval závod průměrem 123 km/h a nechal za sebou i německý vůz EMW. Model z resiny, měřítko 1 : 43.

▼ Na posledním snímku jsou dva modely Tatra zhotovené (přibližné měřítko 1 : 18) z aluminiové slitiny. Modrý model je známá „Šestsettrojka“, neboli Tatra T.603 z roku 1956, stříbrný model typ Tatra 77A, který v roce 1935 nahradil původní „Sedmdesátědmičku“.





Démant VT-100. Polomaketu hornokřídleho větroně si můžete postavit podle plánu v tomto čísle (strana 11). Dva snímky dokladují barevné provedení letadla - polomakety.

Foto: Ing. M. Šnajdr, J. Plaček, I. Putrija, L. Putz, archiv fy Ludvík Moravia



▲ Tímto snímkem se vracíme ještě k výstavě MODEL hobby 97. Na stánku plzeňské firmy Model (Miniform) byl nabízen další okruhový automobil SRC. Podrobný článek o modelu Škoda Pick-Up „Freestyle“ čtěte na straně 28.

RC model osmikolového obrněného vozidla BTR-70 v provedení jednotek UN. Autor Igor Putria, Ukrajina. Měřítko 1 : 16, pohon všech osmi kol, která jsou nezávisle odpružená a opatřena tlumiči. Model je osazen dvěma elektromotory, které pohánějí vždy dvě a dvě nápravy. Střelecká věž je (elektricky) otočná, poklopy jsou otevírací. Pryžové pneumatiky (průměr 66 mm) opatřené vzorkem jsou „upečeny“ autorem modelu.

▼ Na čtvrté straně obálky čísla 12/97 jsme zveřejnili snímek lodivodského člunu Pilot (fa Vladyka). Snímek inspiroval ing. Martina Šnajdra aby nám poslal snímek „svého“ člunu Pilot (resp. inspiroval jej jeho syn, který snímek v č. 12 viděl a obrátil se na svého tátu se slovy „tati, tady je naše loďka“). Člun, který pomáhal sestavovat malý Martin, osadili starším motorem Mabuchi 380, pro pohon motoru je použita sedmičlávková baterie z elektroletu, pro ovládání motoru pak obousměrný regulátor Bel. Loď je řízena vysílačkou Futaba FP7 MAG.



Snímek skupiny figurek v různých velikostech pochází z „kitašské“ soutěže Beskyd Kit Show.

