

# 81 VLTAVA

## MODEL OSOBNÍHO PARNÍKU

Konstrukce: ing. Antonín Valenta a Jiří Kalina

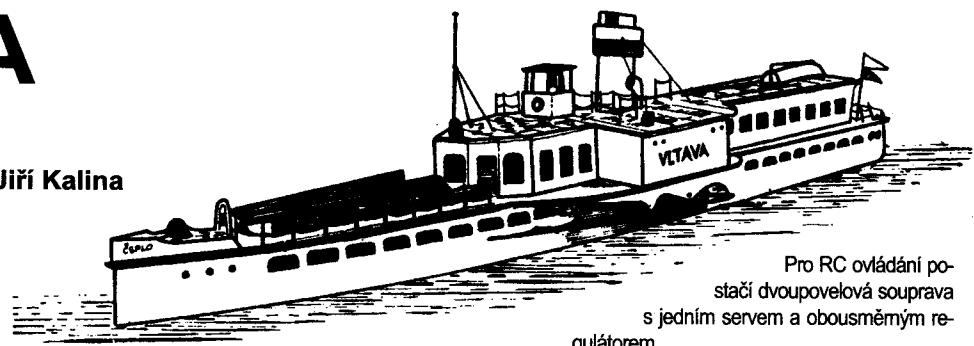
Předlohou pro model je osobní parník Vltava, který byl dohotoven v loděnici ČKD v Praze-Libni v roce 1940. Byl to poslední parník objednaný před válkou pro Pražskou paroplavební společnost. Lodě je dosud v provozu (pozn.: originál plánu vyšel v roce 1980), má domovský přístav v Praze a v době letní sezony dopravuje rekreanty do Povltaví.

Parník je celoocelové konstrukce. Jeho délka je 53,10 m, šířka 5,10 m, největší šířka přes kolesnice 9,10 m, ponor při plném obsazení (650 osob) 0,85 m. Pohon obstarává parní stroj o výkonu 110 kW (150 k) přes dvě boční kola.

Model je konstruován tak, aby si jej mohl postavit středně pokročilý modelář. Může sloužit buď jako funkční (plovoucí), nebo jako dekorační předmět. Plovoucí model se uplatní bez obtíží pouze na klidné vodní hladině.

Na stavbu se použije převážně tuzemský materiál, pouze dno lodi, záď, komín a některé drobné díly jsou z balzy. Kdo chce balzu nahradit tuzemským dřevem (lipa, smrk), musí počítat se zvětšením ponoru lodi, což se ale příznivě projeví na stabilitě plovoucího modelu.

Před zahájením stavby si prostudujeme návod a výkres a opatříme si veškerý materiál. Všechny hlavní díly modelu jsou na výkresu ve skutečné velikosti a jsou uvedeny v seznamu dílů. Pokud není uvedeno v návodu ji-



Pro RC ovládání postačí dvouovelová souprava s jedním servem a obousměrným regulátorem.

nak, použijeme na lepené spoje Kanagom nebo jiné kvalitní acetonové lepidlo.

Trup je sestaven z balzového (smrkového, lipového) dna a překližkové paluby, spojených překližkovými bočnicemi. Veškeré nástavby jsou překližkové. Kola mají čela z překližky, lopatky mohou být z dýhy nebo celuloidu. Sloupky zábradlí jsou z tlustších špendlíků, vlastní zábradlí je z tenkého mosazného drátu. Překližková komidelní peruť je přilepena na hřídel kormidla z vyplétacího drátu do jízdního kola. Hřídel se pohybuje v trubkovém pouzdro.

Povrchová úprava sestává z nastříkání stříkacím správkovým tmelem, vybroušení a nastříkání barvou. Pro povrchovou ochranu laku je dobré používat některý konzervační voskový přípravek pro karoserie osobních automobilů.

Pohonná jednotka prototypu sestávala z elektromotoru IGLA 4,5 V a ploché baterie 4,5 V. Krouticí moment se přenášel na hřídel přes setrvačníkový strojek z hraťkového setrvačníkového automobilu IGLA. Zdroje vlastní pohonná jednotka budou dnes samozřejmě jiné. Převodovku bude potřeba zhotovit individuálně.

### Hlavní materiál (míry v mm)

Překližka letecká tl. 1,5 – 450x600

Balza (smrk, lipa) tl. 10 – 75x600

Líšta smrková 2x2, tl. 800 – 2ks; špejle Ø 3 – tl. 300

Dýha tl. 0,5 – 50x150; celuloid tl. 0,5 – 50x150

Průhledná fólie tl. 0,3–0,5 – 100x300

Čtvrtka kreslicí formátu A4; kancel. papír formátu A4

Nit černá – tl. 2000; drát měděný Ø asi 0,5 – tl. 2000

Kablik instalací měděný Ø asi 0,5 až 1 – tl. 500

Plech mosazný tl. 1 – 20x50

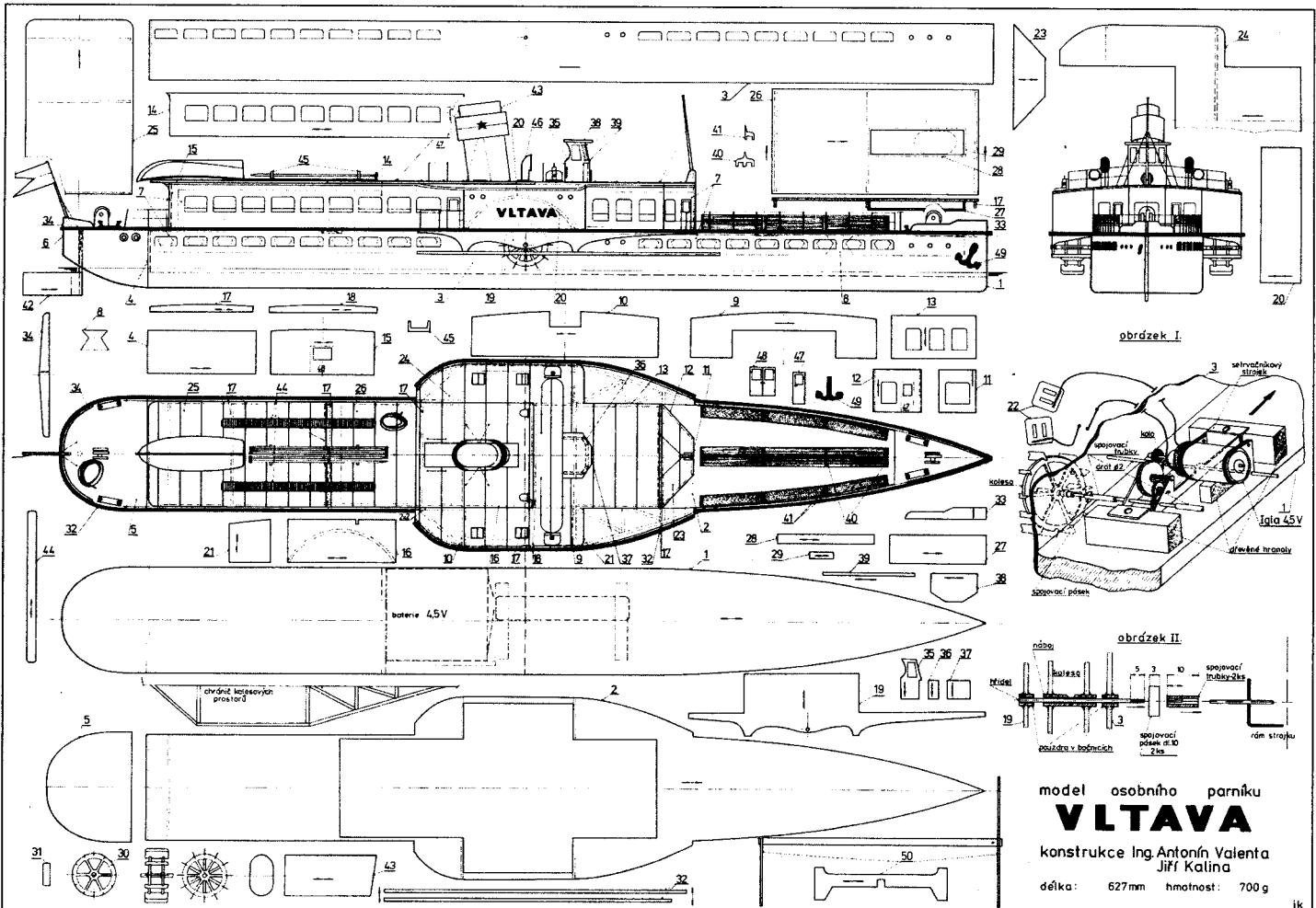
Špendlík ocelové měkké tl. 30 až 35 – 30ks

Drát vyplétací do jízdního kola Ø 2 – 2ks

Trubka mosazná světlost 2, tl. 150 – 1ks

|                |                         |
|----------------|-------------------------|
| Délka          | 627 mm                  |
| Hmotnost       | 700 g                   |
| Motor          | elektromotor IGLA 4,5 V |
| Ovládané prvky | volně plovoucí          |

1 list formátu A1 cena 100 Kč/130 Sk



model osobního parníku

**VLTAVA**

konstrukce Ing. Antonín Valenta  
Jiří Kalina

délka: 627 mm hmotnost: 700 g

jk